

# **Capaciteitsvergroting N279 's Hertogenbosch - Veghel**

**Advies voor richtlijnen voor het milieueffectrapport**

7 juni 2007 / rapportnummer 1905-47



Provinciale Staten van provincie  
Noord-Brabant  
Postbus 90151  
5200 MC 'S HERTOGENBOSCH

uw kenmerk  
1286082

uw brief  
5 april 2007

ons kenmerk  
1905-48/Dk/lp

onderwerp  
Advies voor richtlijnen voor het MER  
Capaciteitsvergroting N279 's Hertogen-  
bosch - Veghel

doorkiesnummer  
(030) 234 76 22

Utrecht,  
7 juni 2007

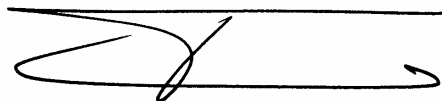
Geachte Statenleden,

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 Capaciteitsvergroting N279 's Hertogenbosch - Veghel.

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,



mr. F.W.R. Evers  
Voorzitter van de werkgroep m.e.r.  
Capaciteitsvergroting N279  
's Hertogenbosch - Veghel

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  
Capaciteitsvergroting N279 's Hertogenbosch - Veghel

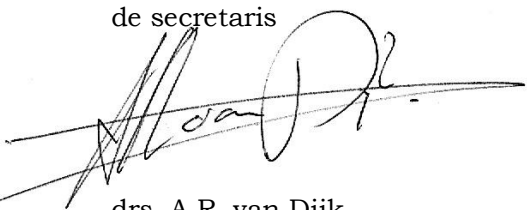
Advies op grond van artikel 7.14 van de Wet milieubeheer voor het milieueffectrapport over Capaciteitsvergroting N279 's Hertogenbosch - Veghel,

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

de werkgroep m.e.r.

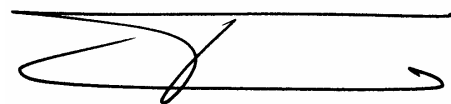
Capaciteitsvergroting N279 's Hertogenbosch - Veghel,

de secretaris

A handwritten signature in black ink, appearing to be 'A.R. van Dijk', written over a horizontal line.

drs. A.R. van Dijk

de voorzitter

A handwritten signature in black ink, appearing to be 'F.W.R. Evers', written over a horizontal line.

mr. F.W.R. Evers

Utrecht, 7 juni 2007



## INHOUDSOPGAVE

<b>1. INLEIDING .....</b>	<b>1</b>
<b>2. HOOFDPUNTEN VAN HET ADVIES.....</b>	<b>2</b>
<b>3. PROBLEEMSTELLING, DOEL EN BESLUITVORMING .....</b>	<b>3</b>
3.1 Probleemstelling en doel .....	3
3.2 Beleidskader .....	4
3.3 Te nemen besluiten .....	4
<b>4. ALTERNATIEVEN EN VARIANTEN .....</b>	<b>5</b>
4.1 Algemeen .....	5
4.2 Alternatieven en varianten.....	5
4.3 Referentie .....	6
4.4 Meest milieuvriendelijk alternatief.....	6
<b>5. MILIEUASPECTEN.....</b>	<b>7</b>
5.1 Verkeer .....	7
5.2 Woon- en leefmilieu .....	8
5.2.1 Geluid.....	8
5.2.2 Luchtkwaliteit .....	8
5.2.3 Externe veiligheid .....	9
5.2.4 Aanlegfase .....	9
5.3 Water, natuur, landschap en recreatie .....	10
5.3.1 Water.....	10
5.3.2 Natuur.....	10
5.3.3 Landschap.....	11
5.3.4 Recreatie .....	11
5.4 Gezondheid.....	11
<b>6. VERGELIJKING VAN ALTERNATIEVEN, LEEMTEN IN MILIEU- INFORMATIE EN EVALUATIEPROGRAMMA.....</b>	<b>12</b>
<b>7. VORM EN PRESENTATIE.....</b>	<b>12</b>
<b>8. SAMENVATTING VAN HET MER .....</b>	<b>12</b>

## BIJLAGEN

1. Brief van de provincie Noord-Brabant d.d. 5 april 2007 waarin de Commissie in de gelegenheid wordt gesteld om advies uit te brengen
2. Kennisgeving in De Weekkrant Stadsblad d.d. 11 april 2007
3. Projectgegevens
4. Lijst van inspraakreacties en adviezen
5. Gezondheid





## 1. INLEIDING

De provincie Noord-Brabant heeft het voornemen om de capaciteit van de N279 structureel te vergroten om daarmee het onderliggende lokale wegennet te ontlasten. Voor deze capaciteitsvergroting moet de procedure van de milieueffectrapportage (besluit-m.e.r.) worden doorlopen. In de startnotitie is aangegeven dat tegelijkertijd de procedure voor plan-m.e.r.<sup>1</sup> zal worden doorlopen.<sup>2</sup> Met het doorlopen van de m.e.r.-procedure voor het besluit-m.e.r. wordt echter tevens voldaan aan de vereisten, die voor een plan-m.e.r. gelden. Daarom wordt verder in dit advies alleen nog gesproken over milieueffectrapportage (m.e.r.) en milieueffectrapport (MER).

De m.e.r.-procedure voor de N279 is gekoppeld aan het bestemmingsplan. In deze procedure wil de provincie op basis van de nieuwe Wet ruimtelijke ordening<sup>3</sup> een provinciaal bestemmingsplan (genaamd inpassingsplan) opstellen. Provinciale Staten zijn in deze procedure bevoegd gezag (vertegenwoordigd door de directie Ecologie en in samenspraak met betrokken gemeenten) en Gedeputeerde Staten zijn initiatiefnemer (vertegenwoordigd door de directie Economie & Mobiliteit).

Bij brief van 5 april 2007 is de Commissie voor m.e.r. in de gelegenheid gesteld om advies uit te brengen over de richtlijnen voor het MER<sup>4</sup>. De m.e.r.-procedure ging van start met de kennisgeving van de startnotitie op 11 april 2007 in de Weekkrant Stadsblad.<sup>5</sup>

Dit advies is opgesteld door een werkgroep van de Commissie voor de m.e.r. – verder aangeduid als ‘de Commissie’<sup>6</sup>. 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 provincie Noord-Brabant heeft de Commissie kennis genomen van de inspraakreacties en adviezen.<sup>7</sup> Dit advies verwijst naar een reactie als die nieuwe inzichten naar voren brengt over specifieke lokale milieuumstandigheden of te onderzoeken alternatieven.

---

<sup>1</sup> Met de inwerkingtreding van de wijziging van de wet Milieubeheer op 28 september 2006 wordt formeel gesproken van “besluit-m.e.r.” in plaats van “m.e.r.” en “plan-m.e.r.” in plaats van “Strategische Milieubeoordeling (SMB)”.

<sup>2</sup> Zie pagina 6 van de startnotitie.

<sup>3</sup> De nieuwe Wet ruimtelijke ordening treedt naar verwachting per 1 juli 2008 in werking (in de startnotitie wordt nog van 1 januari 2008 uitgegaan).

<sup>4</sup> Zie bijlage 1.

<sup>5</sup> Zie bijlage 2.

<sup>6</sup> Zie voor de samenstelling bijlage 3.

<sup>7</sup> 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:

### **Probleem- en doelstelling**

In het MER moeten de geschetste verkeersproblemen nader worden beschreven en zoveel mogelijk gekwantificeerd. Op die manier kunnen toetsbare doelstellingen worden afgeleid, waarmee de effecten van de verschillende alternatieven kunnen worden afgewogen. De doelstellingen dienen zodanig te worden geformuleerd dat ze in het planvormingsproces een rol kunnen vervullen bij de rangschikking van de alternatieven op doelbereik en probleemoplossend vermogen.

### **Koppeling met andere ontwikkelingen**

Om de kansen voor gebiedsintegrale oplossingen te benutten dient in het MER per alternatief de koppeling met ruimtelijk aan het plangebied gerelateerde projecten, zoals waterbergings- en natuurontwikkelingsprojecten in het Aa-dal, en de gevolgen hiervan aangegeven te worden.

### **Alternatieven**

Naast de vijf alternatieven uit de startnotitie dienen in het MER ook de alternatieven driestrooksweg, stroomweg met 2x2 rijstroken, 100 km/h en gelijkvloerse kruisingen en een stroomweg met 2x2 rijstroken, 80 km/h en ongelijkvloerse kruisingen in het onderzoek te worden betrokken. Op basis van de uitgewerkte probleemstelling dient per alternatief gemotiveerd te worden of het wel of niet een realistisch alternatief is. De realistische alternatieven moeten vervolgens volwaardig en gelijkwaardig worden uitgewerkt en de mogelijke milieueffecten moeten hiervan worden beschreven.

### **Samenvatting**

Het MER moet voorzien zijn van een zelfstandig leesbare samenvatting, die duidelijk is voor burgers en geschikt is voor bestuurlijke besluitvorming.

### 3. PROBLEEMSTELLING, DOEL EN BESLUITVORMING

#### 3.1 Probleemstelling en doel

Het is wenselijk om de doelstellingen van het initiatief zoveel mogelijk te kwantificeren en te koppelen aan de probleemstelling. Hiermee is dan een rangschikking van de alternatieven mogelijk op doelbereik, milieueffecten en probleemoplossend vermogen.

Het MER moet hiertoe duidelijk aangeven welke de feitelijke problemen zijn ten aanzien van o.a. bereikbaarheid, veiligheid en leefbaarheid. Besteed dan ook aanvullend op de startnotitie in ieder geval aandacht aan:

- de intensiteits/capaciteitsverhouding (I/C-verhouding) op de wegen: In de startnotitie worden andere grenzen voor de I/C-verhoudingen gehanteerd dan gebruikelijk is. In dit geval is bijvoorbeeld een I/C-verhouding van groter dan 0,7 voor een matige verkeersafwikkeling met kans op filevorming gehanteerd, terwijl gebruikelijk is om daarvoor de grens van groter dan 0,8 te hanteren. Aangezien dit gevolgen heeft voor de omvang van het huidige dan wel toekomstige probleem dient de keuze voor de gehanteerde grenzen te worden onderbouwd dan wel te worden aangesloten bij de gebruikelijke grenzen. Geef daarbij inzicht in de huidige intensiteiten in de ochtend- en avondspits en tijdens het etmaal (werkdag), en dit in relatie tot de capaciteit van de wegen;
- herkomst/bestemmingrelaties: Geef inzicht in de oriëntaties en de vertaling ervan in intensiteiten (pieken en gemiddeld) op verschillende delen van het (omliggende) wegennet. Geef daarbij aan in hoeverre de N279 qua routekeuze een functie vervult als alternatief voor de A2 tussen 's-Hertogenbosch en Eindhoven;<sup>8</sup>
- openbaar vervoer: Geef inzicht in de bestaande OV-verbindingen, de frequenties en het huidig gebruik. Geef ook aan hoe de modal split in de huidige situatie is;
- verkeersveiligheid: Geef inzicht in de huidige verkeersveiligheidssituatie in termen van ongevallen (aard, locaties en omvang) en hoe deze zich verhoudt met vergelijkbare (provinciale) wegen.<sup>9</sup>

In de startnotitie wordt aangegeven dat het principe van “gebiedsintegrale oplossingen” wordt toegepast.<sup>10</sup> Dit betekent dat, naast het bovenstaande en de wettelijk verplichte compensaties, als impliciete doelstelling geldt om gebruik te maken van kansen door de koppeling met ruimtelijk aan het plangebied gerelateerde projecten<sup>11</sup> en hiertoe in de alternatieven essentiële maatregelen op te nemen (bijvoorbeeld op het gebied van water en natuur). Operationaliseer deze doelstelling voor het MER in bruikbare criteria en neem deze mee in de beoordeling van de alternatieven en varianten. Zet deze doelstelling daarnaast nadrukkelijk in bij het ontwikkelen van het meest milieuvriendelijke alternatief.

---

<sup>8</sup> De N279 is samen met de A50 een alternatieve route voor de verbinding A2 tussen Den Bosch en Eindhoven. Dit kwam ook aan de orde tijdens het locatiebezoek van de Commissie op 15 mei 2007 en op de informatieavond (zie het verslag van de informatieavond bijlage 4, nummer 3).

<sup>9</sup> Zijn er bijvoorbeeld meer/minder ongevallen en vallen er meer/minder slachtoffers dan op vergelijkbare wegen?

<sup>10</sup> Zie pagina 14 van de startnotitie.

<sup>11</sup> Met name de plannen “Omlegging Zuid-Willemsvaart” en “Dynamisch beekdal de Aa” (zie ook de inspraakreactie van de gemeente Sint-Michielsgestel (bijlage 4, inspraakreactie 1).

## 3.2 Beleidskader

De startnotitie beschrijft het beleidskader.<sup>12</sup> Betrek hierbij ook het beleid ten aanzien van Nationaal Landschappen en de reconstructieplannen.<sup>13</sup> Geef in het MER tenminste een overzichtelijke opsomming van de daaruit voortvloeiende (harde) randvoorwaarden en uitgangspunten, die bepalend zijn voor de keuze tussen alternatieven en varianten, en waaraan het voorkeursalternatief zeker moet voldoen.

## 3.3 Te nemen besluiten

De m.e.r.-procedure voor het voornemen is, zoals ook in de inleiding van dit advies is aangegeven, gekoppeld aan het inpassingsplan (provinciaal bestemmingsplan). Aangezien hiermee geanticipeerd wordt op nieuwe wetgeving dient in het MER de gevolgde en te volgen procedure helder weergegeven te worden. Bij het te nemen besluit dient aangegeven te worden of en zo ja hoe de m.e.r.-plicht voor het voornemen met het te nemen besluit (inpassingsplan) wordt ingevuld.<sup>14</sup>

---

<sup>12</sup> Zie paragraaf 2.4 “Het mobiliteitsbeleid” en hoofdstuk 3 “Beleidskader” van de startnotitie.

<sup>13</sup> Zie ook inspraakreactie van de gemeente Veghel, waarin op het beleid ten aanzien van Nationale Landschappen (Het Rijk “Nota Ruimte” en Gedeputeerde Staten Noord-Brabant “Ontwerpbesluit Begrenzing Nationaal Landschap het Groene Woud”) en de reconstructieplannen (“Maas en Meierij” en “Peel en Maas”) wordt gewezen (bijlage 4, inspraakreactie 2).

<sup>14</sup> Het detailniveau van het vast te stellen plan (globaal of gedetailleerd) bepaalt of er sprake is van een plan-m.e.r.-plicht dan wel besluit-m.e.r.-plicht. Het antwoord op de vraag of in dit verband sprake is van een plan-m.e.r.-plicht of besluit-m.e.r.-plicht kan nog niet worden gegeven, omdat niet duidelijk is op welk detailniveau het plan wordt uitgewerkt en hoe het Besluit m.e.r. 1994 zal worden aangepast naar aanleiding van de nieuwe Wro.

## 4. ALTERNATIEVEN EN VARIANTEN

### 4.1 Algemeen

De voorgenomen activiteit betreft een capaciteitsuitbreiding van de N279. Dit voornemen moet in het MER zodanig worden beschreven, dat het mogelijk is om de milieugevolgen te voorspellen. Ga hierbij apart in op de aanleg- en gebruiksfase.

### 4.2 Alternatieven en varianten

Naast de alternatieven uit de startnotitie<sup>15</sup> adviseert de Commissie om ten minste ook de volgende drie alternatieven in het MER te betrekken<sup>16</sup>:

- een driestrooksweg conform recente ontwerpideeën<sup>17</sup>, aangezien dit alternatief minder ruimtebeslag zal hebben;
- een stroomweg met 2x2 rijstroken, 100 km/u en gelijkvloerse aansluitingen<sup>18</sup>, omdat dit alternatief wellicht beter zou kunnen inspelen op het verwachte afwikkelingsprobleem in relatie tot het ruimtebeslag dan sommige andere alternatieven;
- een stroomweg met 2x2 rijstroken, 80 km/h en ongelijkvloerse aansluitingen, omdat dit alternatief door een lagere snelheid (80 km/h in plaats van 100 km/h) mogelijk minder milieueffecten en minder ruimtebeslag zal hebben.<sup>19</sup>

Motiveer in het MER op basis van uitgewerkte probleemstelling en verkeersprognoses per alternatief of het wel of niet een reëel alternatief is. Afhankelijk van de uitkomsten van de afweging dient in het MER verder ingezoomd te worden op de (realistische) alternatieve oplossingen. Werk deze alternatieven vervolgens volwaardig en gelijkwaardig uit.

Binnen de alternatieven zijn inrichtingsvarianten mogelijk. Geef per (realistisch) alternatief aan welke afwegingen hebben geleid tot de keuze voor de kruispuntoplossingen (gelijkvloers waaronder (meerstrooks)rotondes, ongelijkvloers of opheffing van het kruispunt).<sup>20</sup> Betrek bij de uitwerking van de varianten (inclusief effectbepaling) ook variatie in wegverharding (zoals geluidsarm asfalt) en aanvullende elementen (zoals geluidsschermen), voorzover deze realistisch zijn.

---

<sup>15</sup> Zie paragraaf 4.3 van de startnotitie.

<sup>16</sup> In de inspraakreacties worden nog twee alternatieven voorgesteld, te weten:

- een tweestrooksweg voor het snelverkeer 's-Hertogenbosch en Veghel (80 km/h, geen VRI-geregelde kruispunten, geen op- en afritten) en een tweestrooksweg voor het lokale/regionale verkeer (60 km/h) (zie bijlage 4, inspraakreactie 13);
- vanaf Middelrode de N279 verleggen naar de andere zijde van de Zuid-Willemsvaart en daar via Schijndel en Eerde een relatie aan te brengen met de Veghelse industrie en de A50 (bijlage 4, inspraakreactie 14).

De Commissie verwacht dat deze alternatieven niet realistisch zijn vanwege het te verwachten verkeersaanbod, probleemoplossend vermogen en de lokale situatie. De Commissie adviseert om dit in het MER te onderbouwen. Indien bij het opstellen van het MER mocht blijken dat een uitwerking van een van deze alternatieven toch zinvol zou zijn, dienen ze alsnog te worden meegenomen.

<sup>17</sup> Zie ook "Concept-handreiking enkelbaanswegen met inhaalstroken", CROW.

<sup>18</sup> Bijvoorbeeld met VRI-geregelde kruispunten (conform de N11) of met meerstrooks(turbo)rotondes.

<sup>19</sup> Zie ook de inspraakreactie van dhr. Van Empel tijdens de informatieavond (bijlage 4, nummer 9)

<sup>20</sup> Betrek hierbij ook de inspraakreactie van Rijkswaterstaat (bijlage 4, inspraakreactie 16).

Neem, waar dat aan de orde is, tevens in de alternatieven en varianten de noodzakelijke compensatie op gebied van water en natuur op, zoals een verlegde loop van de Aa en boscompensatie in kader van de Boswet. Geef tevens aan hoe de ontsnipperingspunten, zoals vastgelegd in Reconstructieplan Maas en Meierij, concreet worden ingevuld.<sup>21</sup>

Geef bij alle uit te werken alternatieven en varianten aan in welke mate deze de problemen oplost. De onderbouwing van de alternatieven en varianten dient zelfstandig leesbaar en op kaartmateriaal duidelijk weergegeven te zijn.

#### 4.3 Referentie

De startnotitie geeft een goede beschrijving van de referentiesituatie, waartegen de effecten van de alternatieven en varianten moeten worden beschreven en beoordeeld. Hierbij wordt 2020 als referentiejaar gehanteerd. Geef in het MER helder aan welke verwachte ontwikkelingen onder de autonome ontwikkelingen worden gerekend. Hanteer scenario's voor de nog te verwachten besluiten op het gebied van infrastructuur, zoals de capaciteitsuitbreiding van de A2 tussen 's-Hertogenbosch en Eindhoven, en andere ruimtelijke en economische ontwikkelingen, zoals het "beprijzen van mobiliteit"<sup>22</sup> (potentieel autonome ontwikkelingen).<sup>23, 24</sup> Ga hierbij voor de belangrijkste ontwikkelingen uit van de scenario's dat deze wel, niet of gedeeltelijk voor 2020 gerealiseerd zullen worden.

#### 4.4 Meest milieuvriendelijk alternatief

Bij het ontwikkelen van het meest milieuvriendelijke alternatief (mma) moet niet alleen gekeken worden naar uitvoerings- en optimalisatievarianten van de verbetermaatregelen, maar dient ook te worden gekeken naar:

- optimalisatie van maatregelen die de verkeersdruk kunnen verminderen of afvlakken (dynamisch verkeersmanagement, ketenmobiliteit, mobiliteitsmanagement, extra verbetering van het openbaar vervoer, stimulering van het vervoer over het kanaal en het gebruik van de fiets);
- maximaal gebruik maken van kansen van de gebiedsintegrale aanpak met betrekking tot het inpassen van milieuvriendelijke maatregelen (zoals natuurontwikkeling en recreatie<sup>25</sup>);
- maximale toepassing van mitigerende maatregelen en milieuvriendelijke materialen.

---

<sup>21</sup> Zie ook paragraaf 5.3.2 van dit advies.

<sup>22</sup> Bij het benuttingsalternatief wordt het element van "beprijzen van mobiliteit" betrokken. Volgens de huidige landelijke politieke situatie zal het element van beprijzen naar verwachting in 2012 een feit zijn. In dit licht adviseert de Commissie om het beprijzen van mobiliteit ook te betrekken bij de potentieel autonome ontwikkelingen en alle alternatieven.

<sup>23</sup> Zie ook paragraaf 2.3 "Te verwachten ontwikkelingen" en bijlage 3 "Netwerkmaatregelen NRM3.0/3.1" van de startnotitie.

<sup>24</sup> Betrek in de (potentieel) autonome ontwikkelingen ook de ontwikkelingen, zoals geschetst door Rijkswaterstaat en de gemeente 's-Hertogenbosch (bijlage 4, inspraakreacties 16 en 17).

<sup>25</sup> Te denken valt aan het opnemen van een ecologische passage bijvoorbeeld ter hoogte van het nieuwe kanaaltracé. Betrek hierbij ook de inspraakreactie van De Groene Ring (bijlage 4, inspraakreactie nr. 12). Daarnaast: Hoe kan bijvoorbeeld verbreding van de weg gekoppeld worden aan de voorgenomen natuurontwikkeling (zie afb. 5.4 van de startnotitie)?

## 5. MILIEUASPECTEN<sup>26</sup>

### 5.1 Verkeer

In het MER dient bij dit aspect vooral het doelbereik beschreven te worden. Hiermee wordt in feite de legitimering van de voorgestelde ingreep bepaald.

Het studie-, respectievelijk invloedsgebied moet zodanig ruim worden gekozen, dat in dit kader relevante verkeerskundige effecten en de daarvan afgeleide aspecten lucht en geluid in het MER worden meegenomen en meegewogen.<sup>27</sup> De Commissie adviseert om in een eerste verkennende verkeersstudie ook de verkeerssituatie op het verlengde van de N279 in de kom van Veghel te betrekken ten einde te kunnen beoordelen of de effecten van de alternatieven zodanig zijn dat een eventuele verdere bestudering daarvan in het MER noodzakelijk is.<sup>28</sup>

Geef aan wat de effecten zijn van de te verwachten ontwikkelingen en van de verschillende alternatieven en varianten op de bereikbaarheid van nader te noemen relevante locaties en op de doorstroming van verschillende routes. Geef aan welke relaties (herkomsten en bestemmingen) wel of geen voordeel hebben van de ingrepen. Geef eveneens aan of en zo ja in welke mate de alternatieven een bijdrage leveren als vervangende route voor de A2 tussen 's-Hertogenbosch en Eindhoven.

Besteed aandacht aan af- en toename van sluipverkeer via het onderliggend wegennet en beschrijf de aan verkeer gerelateerde milieueffecten als die significant zijn.

Ga bij de berekeningen uit van verkeers- en vervoerprognoses voor het jaar 2020.<sup>29</sup> Bereken daarvoor zowel de piekintensiteiten in de ochtend- en avondspits als de (werkdag)etmaalintensiteiten. Geef tevens aan hoe de I/C-verhoudingen op de verschillende wegvakken/wegen en de capaciteit van de belangrijkste kruispunten in het studiegebied zijn.

Bereken voorts welke effecten als gevolg van verbetering van het openbaar vervoer in de regio optreden ten aanzien van het gebruik van de wegen in het studiegebied. Geef daarbij ook inzicht in de veranderingen van de modal split als gevolg van autonome ontwikkelingen en van de alternatieven. Schenk ook aandacht aan de fietsverbindingen in de regio.

---

<sup>26</sup> Zie ook bijlage 5 "Gezondheid" van dit advies.

<sup>27</sup> Dat betekent dat ten minste veranderingen in verkeersaanbod als gevolg van plannen voor de A2 (ten noorden van 's-Hertogenbosch, tussen 's-Hertogenbosch en Eindhoven, ten zuiden van Eindhoven en de ring Eindhoven) en op de A50/A58 (tussen Eindhoven en A59), en de A59 (tussen A50 en A2) moeten worden berekend. Dit geldt ook voor ten minste het onderliggend wegennet van N-wegen, waaronder de N279 tussen de A50 en Helmond.

<sup>28</sup> Zie ook inspraakreactie van de gemeente Veghel (bijlage 4, inspraakreactie 2) en het verslag van de informatieavond (bijlage 4, nummer 3).

<sup>29</sup> Mogelijk dienen ook eerdere jaren te worden doorgerekend als het gaat om de luchtkwaliteit. De grenswaarden uit het Blk 2005 gelden namelijk ook voor de jaren vóór 2020. Indien grenswaarden worden overschreden dient aangegeven te worden in welke mate in welke jaren dit het geval is (zie verder paragraaf 5.2.2 van dit advies).

## 5.2 Woon- en leefmilieu

### 5.2.1 Geluid

Houd bij de berekening en beschrijving van geluidsbelastingen rekening met de gewijzigde Wet geluidhinder waarbij de geluidsbelasting vanwege verkeer moet worden weergegeven in de Europese eenheidsmaat  $L_{den}$ . Maak gebruik van modelberekeningen die voldoen aan het Meet- en rekenvoorschrift geluidhinder 2006.

In afwijking van de startnotitie dient de geluidsbelasting bij woningen bepaald te worden vanaf de voorkeursgrenswaarde van 48 dB.

Besteed in het MER naast de geluidsbelasting ten gevolge van de te reconstrueren weg ook aandacht aan:

- het oppervlak geluidsbelast gebied ten aanzien van natuurgebieden;
- of er volgens de definitie uit de Wet geluidhinder sprake is van reconstructie van een weg en zo ja welke geluidsreducerende maatregelen getroffen zullen worden;
- of bij de bestaande woningen sprake is van een saneringssituatie en zo ja geef aan of geluidsreducerende maatregelen de geluidsbelasting kunnen terugdringen tot de saneringsdoelstelling;
- de gewijzigde geluidsbelasting op andere wegen vanwege wijziging in verkeersintensiteiten.<sup>30</sup>

### 5.2.2 Luchtkwaliteit

Beschrijf de gevolgen van het voornemen voor de luchtkwaliteit, onafhankelijk of sprake zal zijn van overschrijding van de grenswaarden uit het Besluit luchtkwaliteit 2005 (Blk 2005). Maak gebruik van modelberekeningen die voldoen aan het Meet- en rekenvoorschrift bevoegdheden luchtkwaliteit. Houd daarbij rekening met de gevolgen van congestie op de luchtkwaliteit.

De gevolgen op de luchtkwaliteit langs wegen buiten het plangebied dienen eveneens te worden aangegeven. Dit betreft wegen waar ten gevolge van de te reconstrueren weg sprake is van een relevante toename in verkeersintensiteiten. Een toename van verkeersintensiteiten is relevant indien dit in al bestaande overschrijdingsgebieden leidt tot een toename van jaargemiddelde concentraties van  $NO_2$  en/of  $PM_{10}$  van 0,01 tot 0,02  $\mu g/m^3$ .<sup>31</sup> Eventuele nieuwe overschrijdingsgebieden dienen eveneens kwantitatief in kaart te worden gebracht. Aannemelijk moet worden gemaakt dat het voornemen realiseerbaar is binnen de eisen van het Blk 2005.

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

- de ligging en grootte van eventuele overschrijdingsgebieden;
- de hoogste concentraties binnen de overschrijdingsgebieden;

---

<sup>30</sup> Dit is relevant bij een verkeerstoename van ca 30% of een afname van ca 20% ten opzichte van de referentiesituatie. Dit komt overeen met een geluidstoename respectievelijk -afname van 1 dB.

<sup>31</sup> Zie uitspraak Raad van State inzake verkeersaantrekkende werking van ADO den Haag stadion, nr. 200507534/1, datum uitspraak 18 januari 2006.



- de hoeveelheid woningen en andere gevoelige bestemmingen gelegen binnen de verschillende overschrijdingsgebieden;
- de mate van overschrijding van grenswaarden.

De verwachting is dat binnen afzienbare termijn de Europese Unie grens- dan wel streefwaarden zal vaststellen voor  $PM_{2,5}$ . Indien deze naar verwachting van kracht zijn op het moment dat het ontwerp-besluit wordt vastgesteld moet in het MER een indicatie worden gegeven van de gevolgen van de reconstructie van de N279 voor de  $PM_{2,5}$ -concentraties. Deze indicatie kan gebruikt worden als eerste risico-inschatting of de toekomstige grenswaarde een probleem zal gaan opleveren. De Commissie adviseert om, indien maatregelen moeten worden genomen om de  $PM_{10}$ -concentraties te reduceren, aan te geven hoe deze maatregelen uitwerken voor de  $PM_{2,5}$ -concentraties.

Indien bij normoverschrijding de saldobenadering wordt toegepast moet aanvaardbaar worden gemaakt, dat voldaan wordt aan de in het Blk 2005 en de Ministeriële regeling voor de uitwerking van de saldobenadering gestelde beperkingen naar inhoud, plaats en tijd.

Geef aan of het project is opgenomen in het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL), dan wel hoe het past binnen de gebiedsdoelen uit het NSL. Uit het MER moet blijken of het project 'in betekenende mate' bijdraagt aan verslechtering van de luchtkwaliteit. Als dit het geval is moet worden aangegeven hoe aan de luchtkwaliteitsnormen zal worden voldaan.<sup>32</sup>

### **5.2.3 Externe veiligheid**

In de Startnotitie staat aangegeven dat zowel het plaatsgebonden risico als het groepsrisico kwantitatief zullen worden bepaald. In de huidige situatie is sprake van een bijna knelpunt ten aanzien van het groepsrisico. Geef aan of door het voornemen dit bijna knelpunt kan verdwijnen of dat er nieuwe knelpunten ontstaan. Geef in het laatste geval aan welke maatregelen getroffen zullen worden om overschrijdingen te voorkomen.

### **5.2.4 Aanlegfase**

Beschrijf welke overlast de omgeving kan verwachten in de aanlegfase in termen van o.a. bereikbaarheid, geluid, luchtkwaliteit, aanlegperiode en berijdbaarheid.

---

<sup>32</sup> Dit volgt uit het in oktober 2006 door de Tweede Kamer goedgekeurde voorstel voor de Wet luchtkwaliteit.

## 5.3 Water, natuur, landschap en recreatie

De N279 doorsnijdt een samenstel van natuurkerngebieden in en rondom het Aa-dal (met daarin de huidige grotendeels kunstmatige loop van de Aa). Dit gebied is aangewezen als natte natuurparel in de Ecologische Hoofdstructuur (EHS)/Groene Hoofdstructuur (GHS) van het streekplan en als potentieel waterbergingsgebied. Eerder zijn in dit gebied delen aangewezen als natuurkerngebied voor planten en plantengemeenschappen, dagvlinders en reptielen en amfibieën. Het Wijboschbroek aan de zuidzijde van het kanaal is eerder aangewezen als kerngebied voor vogels. Op landgoed de Wamberg is vooral de das van regionale betekenis. Daarnaast is de Zuid-Willemsvaart van betekenis, o.a. als foerageergebied voor vleermuizen.

### 5.3.1 Water

Ten aanzien van het aspect water dient met name aandacht te worden geschonken aan de effecten voor de huidige loop van de Aa. Uiteraard dient bij wegverbreding, waarbij de huidige loop plaatselijk gedempt zal moeten worden, de huidige afwaterende functie gehandhaafd te blijven. Ook dient aangegeven te worden hoe de alternatieven de plannen voor hermeandering van de Aa en waterberging in het Aa-dal beïnvloeden.<sup>33</sup> In het MER dient voldoende informatie over de gevolgen voor het water gegeven te worden, dat mede op basis daarvan de Watertoets uitgevoerd kan worden.

Effecten op het gebied van grondwater en kwel zijn op basis van de voorgestelde alternatieven nauwelijks te verwachten en kunnen derhalve kwalitatief worden beschreven.

### 5.3.2 Natuur

#### **Soortenbescherming**

Op grond van de Flora- en faunawet (art. 3 en 4) zijn de meeste gewervelde diersoorten en een groot aantal plantensoorten in het studiegebied beschermd. Ga voor ieder alternatief na of dit zal leiden tot in de Flora- en faunawet genoemde verboden gedragingen. Geef in het MER aan of een ontheffing nodig is van art. 75 van de Flora- en faunawet.<sup>34</sup> Indien dit het geval is, kunnen de gegevens daarover reeds in het MER worden opgenomen. Volstaan kan worden met het aangeven van de gevolgen voor de doelsoorten<sup>35</sup> (of een gemotiveerde selectie van de belangrijkste voorkomende soorten).

#### **Gebiedsbescherming**

Geef in het MER aan op welke wijze rekening wordt gehouden met het regime van gebiedsbescherming in verband met de ligging van de natuurkernen, EHS- en GHS-gebieden, ten noorden en ten zuiden van de N279 binnen het studiegebied. Geef vervolgens de mogelijke gevolgen en de consequenties daarvan aan vanwege de beschermde status. Geef eveneens aan wat de effecten van de alternatieven zijn op de voorgenomen natuurontwikkeling in het Aa-dal, en of koppeling van beide projecten mogelijkheden biedt.

---

<sup>33</sup> Zie ook "Inrichtingsplan Dynamisch Beekdal" van Waterschap Aa en Maas, 2006.

<sup>34</sup> Met name soorten van Tabel 2 en Tabel 3 van de AMvB art. 75 Flora- en faunawet.

<sup>35</sup> In het Handboek Natuurdoeltypen, LNV 2001 staan alle doelsoorten.

### **Ecologische verbindingen**

De Zuid-Willemsvaart en de Aa zijn integraal aangegeven als ecologische verbindingzones. Geef aan hoe in alternatieven, waarbij de Aa plaatselijk gedempt zal moeten worden, de ecologische verbindingfunctie alternatief ingevuld zal worden. Geef tevens aan hoe ter hoogte van de omgeleide Zuid-Willemsvaart de ecologische structuur van het Aa-dal in de richting van het Bossche broek/Dommeldal wordt gecontinueerd.<sup>36</sup>

In dwarsrichting levert de bundeling van provinciale weg en kanaal in algemene zin een forse ecologische barrière op. In en langs het kanaal zijn mitigerende maatregelen, zoals FUP's (Fauna Uittree Plaatsen), genomen. Aangegeven dient te worden hoe in aansluiting hierop de barrière van de N279 gemitigeerd kan worden en wat de verwachte effectiviteit van deze mitigerende maatregelen is.<sup>37</sup> Hiervoor kan aangesloten worden bij de ervaringen van dergelijke maatregelen bij o.a. Rijkswaterstaat.

### **5.3.3 Landschap**

De effecten op het landschap, met name de effecten van verbreding en elementen als ongelijkvloerse kruisingen, dienen per alternatief en variant beschreven te worden. Daarbij dient aangegeven te worden hoe door middel van inpassing de te verwachten negatieve effecten van de ingreep (per alternatief) op de huidige landschapsstructuur kunnen worden gemitigeerd. Dit is met name relevant, omdat het plangebied mogelijk binnen de begrenzing van het Nationaal landschap Groene Woud zal komen te liggen. Opwaardering van bestaande wegen is daarin in principe mogelijk, maar binnen randvoorwaarden vanuit de landschappelijke kwaliteiten.

Visualiseer de verwachte effecten en mogelijke inpassingsmaatregelen met behulp van enkele fotomontages of schetsen vanuit verschillende relevante richtingen.

### **5.3.4 Recreatie**

Bij de effectbepaling en -beoordeling dient recreatie als criterium te worden opgenomen. Zowel de effecten van de alternatieven en varianten op de recreatieve dwarsverbanden (oversteken, fietsbruggen onder andere in het kader van recreatieve netwerken en voor bereikbaarheid natuur-, recreatie- en sportgebieden) als langsverbanden (zoals recreatie langs en op de Aa en vaarrecreatie op het kanaal), dienen hierin te worden betrokken.

## **5.4 Gezondheid**

In de startnotitie wordt aangegeven dat gezondheidseffecten zullen worden onderzocht.<sup>38</sup> In overleg met het bevoegd gezag is daarop aangegeven dat dit project aangemerkt wordt als een pilot in het kader van "Gezondheid in mili-

---

<sup>36</sup> Zie ook de inspraakreactie van De Groene Ring (bijlage 4, inspraakreactie 12).

<sup>37</sup> In Reconstructieplan Maas en Meierij zijn deze punten opgenomen als 'ontsnipperingspunten', in te vullen als ecoduct of wildtunnel.

<sup>38</sup> Zie paragraaf 1.3 van de startnotitie.

eueffectrapportage”.<sup>39</sup> Hierdoor is bij het opstellen van dit advies extra aandacht besteed aan het aspect gezondheid.<sup>40</sup>

Op basis van locatiespecifieke informatie is door de Commissie een nadere analyse gedaan van mogelijke gezondheidseffecten. Hieruit blijkt, dat er in de directe omgeving van de N279 naar verwachting weinig mensen zijn, die blootgesteld worden aan luchtverontreiniging of geluidhinder dan wel geurhinder ondervinden. Hierdoor is volgens de Commissie het kwantificeren van mogelijke gezondheidseffecten weinig zinvol. In dit geval kan naast de te beschrijven effecten op woon- en leefmilieu<sup>41</sup> volstaan worden met een kwalitatieve beschrijving van de gezondheidseffecten. Echter indien de invloed van de uitbreiding van de N279 tot in Veghel reikt kan een kwantificering van de gezondheidseffecten relevant zijn.

In bijlage 5 van dit advies is een nadere uiteenzetting van het aspect gezondheid gegeven, die als handvat kan dienen voor de initiatiefnemer en het bevoegd gezag.

## **6. VERGELIJKING VAN ALTERNATIEVEN, LEEMTEN IN MILIEU-INFORMATIE EN EVALUATIEPROGRAMMA**

Voor de onderdelen “vergelijking van alternatieven”, “leemten in milieu-informatie” en “evaluatieprogramma” heeft de Commissie geen aanbevelingen naast de wettelijke voorschriften.

## **7. VORM EN PRESENTATIE**

In het MER dient recent kaartmateriaal met duidelijke legenda te worden gebruikt, die afgestemd is op de tekst. Op minstens één kaart moeten alle straat- en topografische namen, die in het MER worden gebruikt, goed leesbaar zijn weergegeven. Maak ook duidelijk wat de begrenzing van het plan- en studiegebied is.

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

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

---

<sup>39</sup> In het “Actieprogramma Gezondheid en Milieu” melden de Ministeries VWS en VROM dat ze zich willen inzetten om gezondheidseffecten beter mee te laten wegen in de besluitvorming. Hierbij wordt aansluiting gezocht bij het gebruik van bestaande toetsen, zoals de m.e.r.

<sup>40</sup> Voor dit advies is gebruik gemaakt van de digitale handreiking “Gezondheid in milieueffectrapportage”, die door het RIVM in samenwerking met de Commissie is ontwikkeld (zie ook [www.rivm.nl](http://www.rivm.nl)).

<sup>41</sup> Zie paragraaf 5.2 van dit advies en de paragrafen 5.5 tot en met 5.8 van de startnotitie.

## BIJLAGEN

bij het advies voor richtlijnen voor het milieueffectrapport  
Capaciteitsvergroting N279 's Hertogenbosch - Veghel

(bijlagen 1 t/m 5)



## BIJLAGE 1

### Brief van de provincie Noord Brabant d.d. 5 april 2007 waarin de Commissie in de gelegenheid wordt gesteld om advies uit te brengen

<b>Provincie Noord-Brabant</b>	 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 APR 2007	
	nummer	
	dossier 1905-11/m 3	
	maple naar :	

Commissie voor de Milieu-effectrapportage  
Postbus 2345  
3500 GH UTRECHT

**VERZONDEN**  
- 6 APR 2007

**Onderwerp**  
Startnotitie m.e.r. N279 's-Hertogenbosch – Veghel

Geachte heer/mevrouw,

Hierbij zenden wij u de Startnotitie m.e.r. voor de reconstructie van de provinciale weg N279, gedeelte 's-Hertogenbosch (A2) -

De Startnotitie zullen wij op 13 april 2007 bekendmaken in de regionale bladen. Een exemplaar van de kennisgeving treft u hierbij aan.

De m.e.r.-procedure wordt gekoppeld aan de ruimtelijke procedure. Uitgaande van de nieuwe Wet op de ruimtelijke ordening is het voornemen om de besluitvorming te koppelen aan een provinciaal inpassingsplan.

Wij verzoeken u ons te adviseren over de te geven richtlijnen inzake de inhoud van milieueffectrapport. Wij verzoeken u binnen de daarvoor geldende termijn uw advies uit te brengen.

Voor informatie kunt u zich wenden tot de heer Klerks, m.e.r.-coördinator van de directie Ecologie (073-6808555).

Gedeputeerde Staten van Noord-Brabant,  
namens deze,

  
mw. mr. H.M.H. Bloem,  
Directeur Ecologie.

**Datum**  
5 april 2007  
**Ons kenmerk**  
1286082  
**Uw kenmerk**  
-  
**Contactpersoon**  
R. Klerks  
**Directie**  
Ecologie  
**Telefoon**  
(073) 680 85 55  
**Fax**  
(073) 680 76 42  
**Bijlage(n)**  
2  
**E-mail**  
Rklerks@brabant.nl

Het provinciehuis is vanaf het centraal station bereikbaar met stadsbus, lijn 61 en 64, halte Provinciehuis of met de treintaxi.







## BIJLAGE 2

### Kennisgeving van de startnotitie in De Weekkrant Stadsblad d.d. 11 april 2007

Provincie Noord-Brabant

## Openbare bekendmaking

### Milieueffectrapportage N279 's-Hertogenbosch – Veghel

Van 13 april tot en met 25 mei 2007 ligt de startnotitie voor de milieueffectrapportage voor de voorgenomen reconstructie van de N279 tussen 's-Hertogenbosch (A2) en Veghel (A50) ter inzage. De startnotitie doorloopt een inspraakprocedure overeenkomstig de Wet milieubeheer en Algemene wet bestuursrecht. Op grond daarvan kunt u tot en met 25 mei 2007 uw mening geven over de inhoud van de startnotitie.

Op het traject 's-Hertogenbosch – Veghel van de N279 zal naar 2020 toe steeds meer sprake zijn van het optreden van structurele files. Het fileprobleem zal steeds meer toenemen door de groei van het verkeer, onder meer als gevolg van:

- de verbreding van de Rondweg 's-Hertogenbosch (naar 4x2 rijstroken);
- de openstelling van de A50;
- en diverse grootschalige ruimtelijke ontwikkelingen in de regio.

### N279 's-Hertogenbosch – Veghel

In 2001 is in opdracht van de Provincie Noord-Brabant een planologische en verkeerskundige inventarisatie naar de verkeersproblematiek op de N279 tussen 's-Hertogenbosch en Veghel uitgevoerd. Uit deze studie volgt dat een capaciteitsvergroting van de N279 noodzakelijk is om het onderliggende wegennet te kunnen ontlasten. Voor de N279 zijn een aantal maatregelen benoemd die op de korte termijn de doorstroming op de N279 moeten verbeteren, zoals maatregelen op het gebied van dynamisch verkeersmanagement (DVM). Voor de langere termijn is een structurele capaciteitsuitbreiding noodzakelijk voor de N279 tussen de A50 en de A2. Op basis hiervan is besloten om een Planstudie/MER uit te voeren voor de opwaardering van de N279. De provinciale weg N279 loopt parallel aan de A2. Rijkswaterstaat Noord-Brabant en de Provincie Noord-Brabant hebben een verkeerskundige voorstudie uitgevoerd. Uit deze studie volgt dat het interregionale verkeer tussen 's-Hertogenbosch en Eindhoven (potentieel) gebruik kan maken van verschillende routes, te weten de A2 en de A50/N279. Opwaardering van de N279 kan een alternatief vormen voor de verbreding van de A2. Daarnaast kan de opwaardering van de N279 een rol spelen bij de ontsluiting van de oostelijke kant van Eindhoven.

### De startnotitie

De startnotitie is het begin van de ruimtelijke besluitvormingsprocedure en de milieueffectrapportage. U leest in de startnotitie wat onderzocht gaat worden en wat de achtergronden en uitgangspunten hiervan zijn. In de notitie worden alternatieven beschreven en wordt uitgelegd welke (milieu)effecten zullen worden onderzocht. Het resultaat van de onderzoeken vormt een planstudie/milieueffectrapport (MER). Op basis hiervan kiest het provinciaal bestuur in overleg met de betrokken gemeenten een alternatief.

### Waar kunt u de startnotitie inzien?

De startnotitie N279 's-Hertogenbosch-Veghel kunt u van 13 april tot en met 25 mei 2007 tijdens de reguliere openingstijden inzien op de volgende locaties:

- de gemeentehuizen van Berneuze, 's-Hertogenbosch, St. Michielsgestel, Schijndel en Veghel;
- de hoofdstellingen van de openbare bibliotheken in Heeswijk-Dinther, 's-Hertogenbosch, St. Michielsgestel, Schijndel en Veghel;
- de bibliotheek van waterschap Aa en Maas;
- de bibliotheek van de provincie Noord-Brabant.

U kunt de startnotitie vanaf 13 april 2007 telefonisch opvragen via het Servicecentrum van de provincie ((073)681 25 25) of downloaden via [www.brabant.nl/verplaatsen](http://www.brabant.nl/verplaatsen).

### Hoe kunt u reageren op de startnotitie?

U kunt gedurende de gehele inspraaktermijn schriftelijk reageren op de startnotitie.

Uw schriftelijke reactie kunt u tot en met 25 mei 2007 versturen aan Gedeputeerde Staten van Noord-Brabant, t.a.v. de heer R. Klerks, Postbus 90151, 5200 MC 's-Hertogenbosch.

Om belangstellenden zo goed mogelijk te informeren over de inhoud van de startnotitie organiseert de Provincie een informatiebijeenkomst en hoorzitting op 26 april 2007 in De Praaistad, Kolfstraat 15, Heeswijk-Dinther, aanvang 20 uur.

### Wat gebeurt er met uw reactie?

De provincie bundelt alle reacties en stuurt deze onder andere naar de commissie voor de milieueffectrapportage. Deze commissie adviseert de provincie over de richtlijnen voor de inhoud van het milieueffectrapport (MER). Mede op basis van dit advies en de inspraakreacties stelt het Provinciaal bestuur vervolgens de richtlijnen vast. De richtlijnen vormen het vertrekpunt voor het opstellen van het MER. Op het MER kunt u te zijner tijd wederom inspreken.

's-Hertogenbosch, april 2007



## **BIJLAGE 3**

### **Projectgegevens**

**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:** C01.5

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

#### **Procedurele gegevens:**

kennisgeving startnotitie: 11 april 2007

richtlijnenadvies uitgebracht: 7 juni 2007

#### **Bijzonderheden:**

De provincie Noord-Brabant heeft het voornemen om de capaciteit van de N279 structureel te vergroten om daarmee het onderliggende lokale wegennet te ontlasten. Voor deze capaciteitsvergroting moet de procedure van de milieueffectrapportage (besluit-m.e.r.) worden doorlopen. In de startnotitie is aangegeven dat tegelijkertijd de procedure voor plan-m.e.r. zal worden doorlopen. Met het doorlopen van de m.e.r.-procedure voor het besluit-m.e.r. wordt echter tevens voldaan aan de vereisten, die voor een plan-m.e.r. gelden. Daarom wordt verder in dit advies alleen nog gesproken over milieueffectrapportage (m.e.r.) en milieueffectrapport (MER).

De m.e.r.-procedure voor de N279 is gekoppeld aan het bestemmingsplan. In deze procedure wil de provincie op basis van de nieuwe Wet ruimtelijke ordening, die naar verwachting per 1 juli 2008 in werking zal treden, een provinciaal bestemmingsplan (genaamd inpassingsplan) opstellen. Provinciale Staten zijn in deze procedure bevoegd gezag (vertegenwoordigd door de directie Ecologie en in samenspraak met betrokken gemeenten) en Gedeputeerde Staten zijn initiatiefnemer (vertegenwoordigd door de directie Economie & Mobiliteit).

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

ir. J.A.M. van Dijk

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

ir. J.A. Huizer

drs. K. Wardenaar

drs. D.H.J. van de Weerd

#### **Secretaris van de werkgroep:**

drs. A.R. van Dijk

## BIJLAGE 4

### Lijst van inspraakreacties en adviezen

nr.	datum reactie	van persoon of instantie	plaats
1.	20070523	Gemeente St-Michielgestel	Sint-Michielgestel
2.	20070521	Gemeente Veghel	Veghel
3.	20070426	Verslag informatieavond, met de onderstaande mondeling inspraakreactie:	
4.		Mevrouw Oude Elferink (mondeling)	
5.		De heer Brengers (mondeling)	
6.		De heer T. van Overbeek (mondeling)	
7.		De heer Buchholtz (mondeling)	
8.		De heer Pa. Stefeman namens de stichting De Scheifelaar (mondeling)	
9.		De heer J. Van Empel (mondeling)	
10.		De heer Linders namens samenwerkende Ondernemersvereniging Bernheze (mondeling)	
11.	2007----	De heer R. Buchholtz	Bostel
12.	20070525	De Groene Ring	Den Dungen
13.	2007----	De heer T. van Overbeek namens PP 93	Loosbroek
14.	20070521	Dr. G.M.D.J.M. Oosten en dr. W. Oosten	Veghel
15.	20070524	Buurtschap Spurkstraat	Berlicum
16.	20070524	Rijkswaterstaat Noord-Brabant	's Hertogenbosch
17.	20070531	Gemeente 's Hertogenbosch	's Hertogenbosch

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 10 op 29 mei 2007

nrs. 11 t/m 14 op 31 mei 2007

nr. 15 op 30 mei 2007

nr. 16 op 1 juni 2007

nr. 17 op 24 mei 2007

## BIJLAGE 5

### Gezondheid

#### Luchtverontreiniging wegverkeer

Gezondheidseffecten op de lange termijn van  $PM_{10}$ <sup>42</sup> zijn kwantificeerbaar in termen van levensverwachting van de blootgestelde populatie. Een dergelijke berekening is mogelijk indien er sprake is van lokale verkeersgerelateerde blootstelling aan  $PM_{10}$  (bovenop de achtergrondconcentratie) en de blootgestelde populatie voldoende groot is om vergelijkbaar te zijn met de Nederlandse standaardpopulatie.

Tijdens het locatiebezoek is gebleken dat er slechts weinig woningen (<10) op korte afstand (<30m) van de N297 liggen. Dit betekent dat er slechts weinig personen langdurig zijn blootgesteld aan luchtverontreiniging afkomstig van de weg. Een kwantificering van de lange termijn gezondheidseffecten van  $PM_{10}$  in termen van levensverwachting is derhalve niet mogelijk. Volstaan kan worden met toetsing aan de luchtkwaliteitsnormen.<sup>43</sup>

Indien de invloed van de uitbreiding van de N279 tot in Veghel reikt dan is een kwantificering van de gezondheidseffecten van  $PM_{10}$  mogelijk zinvol, omdat hierdoor de blootgestelde populatie een grotere omvang heeft. Een methode voor kwantificering van de levensverwachting door  $PM_{10}$  is beschreven in de Richtlijn Gezondheidsaspecten van het Besluit Luchtkwaliteit (GGD Nederland, 2005).

#### Geluidhinder wegverkeer

Voor de gezondheidskundige beoordeling van de geluidsbelasting wordt het optreden van ernstige hinder als uitgangspunt genomen. Voor de nachtelijke geluidsbelasting wordt ernstige slaapverstoring als uitgangspunt genomen. Voor wegverkeer is op basis van epidemiologische studies de relatie tussen de geluidsbelasting op de gevel en het percentage ernstig gehinderden en het percentage ernstig slaapverstoorden te schatten. Deze methode is beschreven in Gezondheidseffectscreening Stad & Milieu (GGD Nederland, 2006).

Gezien het geringe aantal woningen op korte afstand van de weg is het berekenen van het percentage ernstig gehinderden en het percentage slaapverstoorden niet reëel. Volstaan kan worden met toetsing aan de voorkeursgrenswaarde ( $L_{den} = 48$  dB met circa 3% ernstig gehinderden).

Indien de geluidscontouren boven het kanaal en de omliggende natuurkerngebieden substantieel verschuiven dient dit wel in de effectbepaling voor het criterium natuur te worden meegewogen.

---

<sup>42</sup> Gezondheidseffecten van  $PM_{10}$  worden merendeels toegeschreven aan de deelfractie  $PM_{2,5}$ .

<sup>43</sup> Zie paragraaf 5.5 van dit advies.

Indien de invloed van de uitbreiding van de N279 tot in Veghel reikt dan is een schatting van het percentage ernstig gehinderden en slaapverstoorden mogelijk zinvol, omdat dan de blootgestelde populatie een grotere omvang heeft.

### **Geurhinder wegverkeer**

Kwantificering van geurhinder door het wegverkeer is mogelijk door emissiefactoren voor geurhinder te gebruiken in een lijnbronmodel voor kwantificering van concentraties langs een weg. De berekende geurconcentratie kan vervolgens worden vertaald in het percentage ernstig geurghinderden conform de methode beschreven in Gezondheidseffectscreening Stad & Milieu. Deze methode is echter indicatief.

Gezien het zeer open karakter van het plangebied is het aspect geurhinder door wegverkeer in dit geval niet relevant.

Indien de invloed van de uitbreiding van de N279 tot in Veghel reikt kan geurhinder door wegverkeer relevant zijn, omdat in stedelijke omgevingen de doorspoeling van de lucht slecht kan zijn. Ook hier geldt dat kwantificering alleen zinvol is bij blootstelling van een voldoende grote populatie.



**Advies voor richtlijnen voor het milieueffectrapport  
Capaciteitsvergroting N279 's Hertogenbosch – Veghel**

De provincie Noord-Brabant heeft het voornemen om de capaciteit van de N279 structureel te vergroten om daarmee het onderliggende lokale wegennet te ontlasten. Voor deze capaciteitsvergroting moet de procedure van de milieueffectrapportage (besluit-m.e.r.) worden doorlopen. In de startnotitie is aangegeven dat tegelijkertijd de procedure voor plan-m.e.r. zal worden doorlopen. De m.e.r.-procedure voor de N279 is gekoppeld aan het bestemmingsplan. In deze procedure wil de provincie op basis van de nieuwe Wet ruimtelijke ordening, die naar verwachting per 1 juli 2008 in werking zal treden, een provinciaal bestemmingsplan (genaamd inpassingsplan) opstellen.

ISBN: 978-90-421-2162-1