



Commissie voor de  
milieueffectrapportage

# Capaciteitsvergroting N279 's-Hertogenbosch – Veghel

Tussentijds toetsingsadvies over het concept-milieueffectrapport

14 juni 2012 / rapportnummer 1905-85





# 1. Tussentijdse toetsing van het concept-MER

De provincie Noord-Brabant heeft het voornemen om de capaciteit van de N279 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 Noord-Brabant heeft de Commissie gevraagd een tussentijdse toets uit te voeren op het concept-Milieueffectrapport (concept-MER).<sup>1</sup>

De Commissie constateert dat het concept-MER al in 2009 is afgerond en in 2012 ter inzage is gelegd. In de tussenliggende periode zijn de alternatieven gewijzigd (o.a. ontwerp van de aansluiting op de A2 en de A50). Voor een aantal onderwerpen is nieuwe informatie toegevoegd aan het concept-MER en voorontwerp PIP. De gewijzigde en nieuwe informatie is in de diverse documenten die nu ter inzage zijn gelegd, niet consistent verwerkt. De verkeersintensiteiten zijn niet consistent gebruikt, de benaming van de alternatieven is niet eenduidig en er wordt verwezen naar verschillende referentie jaren. De hoeveelheid informatie in het concept-MER, het PIP en de achtergronddocumenten is moeilijk te doorgronden, onder andere door onduidelijk kaartmateriaal met slecht leesbare legenda's.<sup>2</sup>

Bij toetsing aan de vastgestelde richtlijnen<sup>3</sup> en de wettelijke inhoudseisen signaleert de Commissie een (aantal) tekortkoming(en) in het concept-MER. De Commissie adviseert deze onderwerpen in het definitieve MER en ontwerp PIP aan te passen zodat het milieubelang volwaardig kan meewegen bij de besluitvorming over het PIP. De Commissie concludeert dat in het MER op de volgende onderwerpen nog informatie ontbreekt:

- **Probleem- en doelstelling:** uit de probleemanalyse blijkt niet wat feitelijk het (verkeers-)probleem is op de N279. Uit het voorontwerp-PIP (zie o.a. pag. 15) blijkt bijvoorbeeld dat de problemen met hoge I/C verhoudingen c.q. hoge verzadigingsgraad vooral op de kruispunten zitten. En de N279 is in de huidige situatie één van de meest veilige provinciale wegen (zie o.a. pag. 47);
- **Trechtering van de alternatieven:** het MER maakt onvoldoende inzichtelijk hoe toetscriteria en milieueffecten een rol hebben gespeeld in de trechtering tot een voorkeursalternatief. De Commissie zet vraagtekens bij het criterium van een minimale gemiddelde rij-snelheid van 60 km/uur. Daarnaast worden de randvoorwaarden waarbinnen de weg moet voldoen aan duurzaam veilig niet consequent gehanteerd. Het voorkeursalternatief, met de voorgestelde fasering zou dan namelijk niet voldoen, omdat de aansluitingen op de A2 en A50 gelijkvloers worden uitgevoerd. De alternatieven 80+ (ongelijkvloers) en 100- (gelijkvloers) kunnen volgens de Commissie in principe ook binnen randvoorwaarden van duurzaam veilig worden ontworpen;
- In de **beschrijving van milieueffecten** constateert de Commissie dat:

---

<sup>1</sup> Het bevoegd gezag heeft het concept-MER (nog) niet aanvaard.

<sup>2</sup> Zie ook opmerkingen hierover in de zienswijzen, onder andere de zienswijze van de Stichting omwonenden N279.

<sup>3</sup> Richtlijnen MER capaciteitsvergroting N279 's-Hertogenbosch - Veghel. 11 september 2007.

- voor de **beschrijving van de huidige situatie** het jaar 2006 is gekozen. Ten opzichte van het actuele jaartal 2012 ligt dit referentiepunt relatief ver in het verleden. Het MER geeft geen beschouwing op actuele ontwikkelingen in het studiegebied en de effecten daarvan op de probleemanalyse en het voornemen;
- het **referentiejaar** niet consistent wordt gebruikt. Voor de planhorizon en autonome ontwikkeling is onduidelijk welk jaar is gekozen, wisselend worden de jaren 2020 en 2025 gebruikt. Op basis van de informatie over het verkeersmodel (Bijlage 3 Model N279 's-Hertogenbosch – Veghel) concludeert de Commissie dat de verkeersintensiteiten zijn berekend voor het jaartal 2020;
- voor de **effecten op Natura 2000** wordt zowel in het voorontwerp PIP als het concept-MER geconcludeerd dat vervolgonderzoek naar depositie nog moet worden uitgevoerd. Het concept-MER geeft aan dat in Natura 2000 gebied Bossche Broek de toename van depositie tussen de 1 en 2% is. Op basis daarvan wordt vervolgens geconcludeerd dat significant negatieve effecten zijn uit te sluiten. De Commissie merkt op dat deze informatie tegenstrijdig is en concludeert dat op basis van gehanteerde methodiek de toename van depositie niet correct is beschreven. Bij een toename in een reeds overbelaste situatie zijn significante effecten namelijk niet op voorhand uit te sluiten. In het kader van de Natuurbeschermingswet is aanvullend onderzoek op deze punten noodzakelijk;
- de informatie uit het MER over **natuurcompensatie en landschappelijke inpassing** onvoldoende in het voorontwerp PIP doorwerken. De rol van het beeldkwaliteitsplan is niet als voorwaarde voor uitvoering terug te vinden. De uitvoering van het compensatieplan is wel als harde eis genoemd, maar hier plaatst de Commissie enige vraagtekens bij de kwantitatieve opgave en volledigheid van de zoekgebieden.
- **Koppeling met andere ontwikkelingen** wordt in het MER onvoldoende uitgewerkt. Afstemming met projecten in het studie- en plangebied is van belang omdat er op dit moment drie grote ruimtelijke opgaven in het gebied plaatsvinden c.q. worden gepland. Belangengroepen, burgers, bedrijven en andere overheden vragen om afstemming met doelstellingen van het project 'Dynamisch Beekdal de Aa' en de verbreding van de Zuid Willemsvaart.

In hoofdstuk 2 'toelichting op het oordeel' worden de voorgaande onderwerpen nader toegelicht. In hoofdstuk 3 gaat de Commissie in op fouten of informatie die ontbreekt in het concept-MER en die in het definitieve MER kunnen worden gecorrigeerd c.q. aangevuld.

## 2. Toelichting op het oordeel

### 2.1 Probleem- en doelstelling

#### Richtlijnen

In de richtlijnen is opgenomen: "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.” Aanvullend hierop moet het MER duidelijk aangeven welke feitelijke problemen er zijn ten aanzien van bereikbaarheid, veiligheid en leefbaarheid.

### **Concept-MER**

De Commissie constateert dat een goede beschrijving van de problemen in het concept-MER ontbreekt. Op basis van de (verkeerskundige)informatie uit het MER concludeert de Commissie dat de intensiteit/capaciteit (I/C-)verhoudingen, verkeersveiligheid, leefomgeving (geluid, lucht, trillingen, externe veiligheid) niet echt een probleem vormen. Uit het voorontwerp PIP (zie onder andere pagina 15) blijkt bijvoorbeeld dat de problemen met hoge I/C verhoudingen c.q. hoge verzadigingsgraad vooral op de kruispunten tot knelpunten in de doorstroming leiden. De problemen lijken zich dus te concentreren op de capaciteit van de kruisingen/aansluitingen en daarmee samenhangend ontstaat er een probleem voor de (beleidsdoelstelling van een) gemiddelde trajectnelheid van ten minste 60 km/uur.<sup>4</sup>

### **Conclusie en advies**

De Commissie adviseert om in het definitieve MER de probleemanalyse expliciet en kwantitatief uit te werken en aan te geven wat de aard van de problemen op de N279 is. Ga daarbij in op de bereikbaarheidsproblemen, veiligheidsproblemen en leefbaarheidsproblemen en beschrijf de omvang ervan (ook onder de grenswaarden/normen) en geef aan of de problemen juridisch of beleidsmatig van aard zijn. Daarbij adviseert de Commissie tevens om één uniform prognosejaar aan te houden. (zie voor een nadere toelichting op dit punt ook paragraaf 2.3.1 Referentie).

## **2.2 Trechtering van alternatieven en toets aan doelbereik**

### **Richtlijnen**

De richtlijnen stellen (zie ook paragraaf 2.1): “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.”

### **Concept-MER**

Het concept-MER beschrijft twee fasen waarin de alternatieven zijn ‘getrechterd’ en uitgewerkt tot een (bestuurlijk) voorkeursalternatief. In de eerste fase zijn vijf alternatieven op doelbereik getoetst. Op basis van deze toets zijn twee (bestuurlijke) voorkeursalternatieven geselecteerd. In de tweede fase zijn hier nog twee alternatieven aan toegevoegd en deze vier

---

<sup>4</sup> De Commissie merkt op dat het nauwelijks realistisch is om een gemiddelde snelheid van 60 km/u te halen over het gehele studietracé van de N279 bij een maximum snelheid van 80 km/u en gelijkvloerse kruisingen. Immers het traject is ca 13,25 km lang: bij een gemiddelde snelheid van 80 km/u is de reistijd dan bijna 10 minuten, bij een gemiddelde snelheid van 60 km/u is de reistijd 13 min 15 sec. Dat betekent dus dat de automobilist bij een ontwerpsnelheid van 80 km/u op alle kruisingen die hij tussen Veghel en Den Bosch tegenkomt, maximaal 3 min 15 mag verliezen om niet beneden de door het beleid gewenste 60 km/u te komen. Als men zo’n 5 of 6 kruispunten tegenkomt, dan mag men niet meer dan gemiddeld 30-35 seconden per kruising verliezen. Bij een gemiddelde cyclustijd (van verkeerslichten) van rond de 90 à 100 seconden is dat dus nauwelijks realistisch. De Commissie acht het veel logischer om niet een “starre” 60km/u gemiddeld aan te houden, maar bijvoorbeeld een reistijdverhouding spits-dal van 1,5 zoals de Nota Mobiliteit dat ook doet buiten de stedelijke agglomeraties.

alternatieven zijn in de tweede fase van het m.e.r.-traject onderzocht. Op basis van het onderzoek in deze tweede fase is een bestuurlijk voorkeursalternatief opgesteld dat is uitgewerkt in het (nu voorliggende) voorontwerp inpassingsplan PIP.

In deze tweede fase hebben belangengroepen de ruimte gekregen om twee eigen alternatieven in te brengen. Deze alternatieven bleken echter niet aan de verkeerskundige randvoorwaarden van duurzaam veilig te voldoen en zijn op basis daarvan afgevalen.

De Commissie plaatst vraagtekens bij de redenering dat alternatieven '80 km/uur 2x2 ongelijkvloers' en '100 km/uur 2x2 gelijkvloers' afvallen op basis van het criterium duurzaam veilig. De Commissie acht het mogelijk om deze alternatieven te ontwerpen binnen de ontwerpprincipes van duurzaam veilig. De Commissie merkt op dat (later) in het ontwerpproces dit criterium voor duurzaam veilig (zoals de provincie dat heeft geformuleerd) niet doorslaggevend blijkt te zijn bij de toetsing van het voorkeursalternatief. De aansluitingen op de A2 en A50 zijn als gevolg van bezuinigingen van de Rijksoverheid gelijkvloers ingericht en dit is niet in overeenstemming met het criterium duurzaam veilig (zoals de provincie dat heeft geformuleerd) en sluit dan ook niet aan bij een verder ongelijkvloers uitgewerkt ontwerp '2x2 met 100 km/u'.

### **Conclusie en advies**

De Commissie adviseert om in het definitieve MER expliciet een link te leggen tussen de doelstellingen van het project en de vertaling daarvan in toetscriteria. Op basis van deze toetscriteria kan vervolgens een (consistente) beoordeling van de alternatieven op doelbereik kan plaatsvinden. De Commissie merkt daarbij op dat ook een 80 km/u-weg als stroomweg zowel gelijkvloers als ongelijkvloers (80+) conform de principes van duurzaam veilig kan worden ingericht, terwijl ook een 100-ontwerp duurzaam veilig realiseerbaar is.<sup>5</sup>

## **2.3 Beschrijving van milieueffecten**

In deze paragraaf worden achtereenvolgens uitgewerkt:

- referentie, de referentiejaar, huidige situatie en toekomstige situatie;
- effecten op natuur en landschap;
- effectbeschrijving en conclusies van stikstofdepositie op Natura 2000-gebieden.

### **2.3.1 Referentie**

#### **Richtlijnen**

De richtlijnen geven aan: "De startnotitie geeft een goede beschrijving van de referentiesituatie, waartegen de effecten van de alternatieven moeten worden beschreven en beoordeeld. Hierbij wordt 2020 als referentiejaar gehanteerd."<sup>6</sup>

---

<sup>5</sup> De essentiële punten van een duurzaam veilig ontwerp zijn:

- functionaliteit;
- homogeniteit;
- herkenbaarheid;
- vergevingsgezindheid;
- statusonderkenning door de verkeersdeelnemer.

<sup>6</sup> De Commissie merkt op dat de richtlijnen zijn vastgesteld in 2007.

### **Concept-MER**

Het concept-MER hanteert voor de beschrijving van de huidige situatie het referentiejaar 2006. Ten opzichte van het huidige jaar 2012 ligt dit jaar ver in het verleden. Het is niet duidelijk in hoeverre de informatie uit 2006 is gewijzigd ten opzichte van 2012. Het concept-MER gaat niet in op de actuele ontwikkelingen en het effect daarvan op de N279 en de probleemanalyse en de effectbeschrijving.

De Commissie adviseert in het definitieve MER de beschrijving van de huidige situatie te actualiseren en aan te geven of en hoe dit van invloed is op de probleemanalyse en de effectbeschrijving van de N279.

Voor de planhorizon en autonome ontwikkeling is onduidelijk welk jaar als referentiejaar is gekozen. Voor de autonome ontwikkeling worden in het concept-MER en het voorontwerp PIP afwisselend het referentiejaar 2020 en 2025 gehanteerd. Hierdoor wordt voor de autonome ontwikkeling niet consistent één referentie gebruikt, de informatie is daardoor lastig met elkaar te vergelijken. In de rapportage over de verkeersmodellen (bijlage 3 Model N279 's-Hertogenbosch – Veghel) wordt alleen over het jaar 2020 gesproken. Het is onduidelijk waar de informatie voor het jaar 2025 vandaan komt en op is gebaseerd.

De Commissie adviseert in het definitieve MER eenduidig aan te geven welk referentiejaar wordt gehanteerd en te onderbouwen waar de informatie voor dit referentiejaar vandaan komt en waar deze op is gebaseerd.

## **2.3.2 Natuur en landschap**

### **Concept-MER**

#### **Natuur**

In het concept-MER worden de effecten op natuur, verlies aan areaal (ruimtebeslag) en verstoring (geluid) van de Ecologische Hoofdstructuur (EHS) kwantitatief beschreven in aantallen hectares. Ondanks behoorlijke verschillen tussen de alternatieven op de genoemde effecten, worden ze als niet relevant of als gelijk verstorend beoordeeld. De effecten worden vervolgens in de effectvergelijkingstabel kwalitatief uitgedrukt. Alle alternatieven scoren hierin op alle natuuraspecten een '-'. Natuur speelt door deze werkwijze geen rol in de keuze van de voorkeursvariant. Dit staat in groot contrast met de kwantitatieve basis van de effectbeoordeling, zoals die bijvoorbeeld wel tot uiting komt in de kwantitatieve compensatieopgave (zie tabel 4.1 in het rapport 'Visie Natuurcompensatie N279'). De Commissie merkt op dat met de methode van kwalitatieve scores de verschillen tussen de alternatieven verdwijnen, wat geen recht doet aan de kwantitatieve verschillen in de effecten op natuur.

De Commissie adviseert in het definitieve MER in de kwalitatieve beoordeling de verschillen op basis van de kwantitatieve berekeningen tot uitdrukking te brengen.

#### **Landschap**

Voor landschap worden de ruimtelijke effecten uitsluitend tekstueel beschreven en beoordeeld. Hier ontbreekt een goede verbeelding van deze ruimtelijke effecten. Tevens ontbreekt

de beschrijving en verbeelding van de effecten van de oversteek over de verlegde Zuid-Willemsvaart.

De Commissie adviseert deze ruimtelijke effecten visueel inzichtelijk te maken om de beoordeling op dit criterium verifieerbaar te maken.

De Commissie concludeert dat de informatie uit het concept-MER over natuurcompensatie en landschappelijke inpassing onvoldoende doorwerkt in het voorontwerp PIP. De natuurcompensatie en landschappelijke inpassing zijn te algemeen in de planbeschrijving uitgewerkt. De informatie uit het beeldkwaliteitsplan is niet als (harde) voorwaarde voor uitvoering terug te vinden. De uitvoering van het compensatieplan is wel als harde eis genoemd, maar hier plaatst de Commissie enige vraagtekens bij de kwantitatieve opgave, met name in verband met de geluidbelaste gebieden, en volledigheid van de zoekgebieden, met name ten zuiden van de Zuidwillemsvaart. De zoekgebieden zijn niet volledig en liggen soms op plekken binnen de verstoorde zone.<sup>7</sup>

De Commissie adviseert bij de uitwerking van het voorontwerp PIP aan te geven hoe de informatie uit het beeldkwaliteitsplan is verwerkt. Deze informatie kan tevens worden benut bij het opstellen van een inhoudelijk Programma van eisen ten behoeve van een integrale uitvoeringsovereenkomst en een design-and-construct opdracht.

### 2.3.3 Natura 2000

Voor de effecten op Natura 2000 in het voorontwerp PIP en het concept-MER wordt geconcludeerd dat vervolgonderzoek naar depositie nog moet worden uitgevoerd. Het concept-MER geeft aan dat in Natura 2000-gebied 'Vlijmens Ven, Moerputten en Bossche Broek' de toename van depositie tussen de 1 en 2% is. Op basis daarvan wordt geconcludeerd dat significant negatieve effecten zijn uit te sluiten.

Het concept-MER verwijst voor informatie over depositie naar het Tracébesluit voor de A2 Den Bosch - Eindhoven en de Passende beoordeling die hierbij is opgesteld. In het MER N279 wordt mede op basis van deze informatie geconcludeerd dat significant negatieve effecten op Natura 2000-gebieden zijn uit te sluiten.

Op basis van de informatie in het concept-MER kan de Commissie de hiervoor genoemde conclusies niet onderschrijven. De toename van depositie dient altijd te worden gerelateerd aan het (cumulatieve) basisniveau (achtergronddepositie in de autonome situatie) en aan de aanwezigheid van depositie-gevoelige natuurbeheertypen. Bij een toename in een reeds overbelaste situatie is aantasting van natuurlijke kenmerken op voorhand niet uit te sluiten.

De Commissie adviseert in het definitieve MER de gevolgen van de vermestende en verzurende deposities op het Natura 2000-gebied 'Vlijmens Ven, Moerputten en Bossche Broek' te beschrijven. Geef daarvoor:

---

<sup>7</sup> zie zienswijze van de gemeente St Michielsgestel.



- de achtergrondconcentraties van de belangrijkste verzurende en vermistende stoffen (NH<sub>3</sub>; NO<sub>x</sub>, SO<sub>2</sub>) in het gebied;<sup>8</sup>
- de voor verzuring gevoelige habitattypen en de kritische depositiewaarde;<sup>9</sup>
- de toename aan stikstofdepositie van het voornemen afzonderlijk en in cumulatie;
- de mogelijke (verdere) overschrijding van de kritische depositiewaarden.

Geef op basis van deze informatie aan of, in cumulatie met andere activiteiten, aantasting van natuurlijke kenmerken van het Natura 2000-gebied kan optreden.

## 2.4 Koppeling met andere ontwikkelingen.

### Richtlijnen

In de richtlijnen (en de startnotitie) is aangegeven dat het principe van “gebiedsintegrale oplossingen” wordt toegepast. Dit betekent gebruik maken van kansen door de koppeling met ruimtelijk aan het plangebied gerelateerde projecten en hiertoe in de alternatieven maatregelen op te nemen.<sup>10</sup>

### Concept-MER

In het MER wordt verwezen naar afstemming met het project waterberging en de verbreding van de Zuid-Willemsvaart.<sup>11</sup> In het studiegebied worden drie grote ruimtelijke projecten/opgaven uitgevoerd. Naast de N279 gaat het om de omlegging en opwaardering van de Zuid-Willemsvaart en de inrichting van het Dynamisch Beekdal en de waterbergingsopgave daarbinnen. Omdat het om een relatief klein gebied gaat, is de impact van de projecten voor de grondeigenaren en direct omwonenden op het gebied groot.

De Commissie merkt op dat elk project als zelfstandig project wordt uitgevoerd en een eigen procedure, juridisch kader, bestuurlijke dynamiek en tempo kent. Er wordt bestuurlijk en ambtelijk wel samengewerkt, maar er is niet voor een integrale gebiedsontwikkeling gekozen. De projecten hebben wel inhoudelijk en procesmatig invloed op elkaar en grondeigenaren vragen de verschillende overheden om gezamenlijk te opereren in de projecten in het gebied.

De Commissie constateert dat het MER niet ingaat op de concrete afstemming tussen de projecten in het studiegebied. Uit diverse zienswijzen komt naar voren dat medeoverheden (gemeente en waterschap), belangengroepen en bewoners uit het gebied ook behoefte hebben aan meer coördinatie van de ruimtelijke ontwikkelingen in het gebied.

<sup>8</sup> Gebruik voor de bepaling van de achtergronddepositie recente gegevens. Deze gegevens zijn op te vragen bij het RIVM en – indien beschikbaar – bij de provincie Noord-Brabant.

<sup>9</sup> De kritische depositiewaarden voor de EHS zijn opgenomen in D. Bal, H.M. Beije, H.F. van Dobben en A. van Hinsberg (2007): Overzicht van kritische stikstofdeposities voor natuurdoeltypen. Directie Kennis, Ministerie van LNV. De kritische depositiewaarden voor Natura 2000 habitattypen zijn opgenomen in H.F. van Dobben en A. van Hinsberg, (2008). Overzicht van kritische depositiewaarden voor stikstof, toegepast op habitattypen en Natura 2000-gebieden. Alterra-rapport 1654.

<sup>10</sup> Het gaat hier onder andere om de plannen “Omlegging Zuid-Willemsvaart” en “Dynamisch beekdal de Aa” met daaraan gekoppeld maatregelen op het gebied van water en natuur.

<sup>11</sup> er wordt in het MER **niet** verwezen naar het gewijzigde Tracébesluit dat eind 2011 ter inzage is gelegd om de hoogte en breedte van de brug over de Zuid-Willemsvaart mogelijk te maken, zie ook zienswijze van Buurtvereniging De Poeldonk en Rijkswaterstaat

De Commissie adviseert in het definitieve MER concreet aan te geven hoe de gebiedsintegrale aanpak wordt vormgegeven en hoe ruimtelijke ontwikkelingen elkaar kunnen versterken of (minimaal) op elkaar worden afgestemd. Geef aan hoe door de integrale aanpak doelmatig met middelen en ruimtegebruik kan worden omgegaan en hoe hinder tijdens de aanleg voor de omgeving kan worden beperkt.

### 3. Overige opmerkingen met aanbevelingen

De opmerkingen in het verdere advies hebben geen betrekking op essentiële tekortkomingen. De Commissie adviseert deze opmerkingen in het definitieve MER te verwerken.

#### 3.1 Geluid en trillingen

##### **Geluid**

De toename van de geluidbelasting kan afdoende worden gemitigeerd door het treffen van (wettelijk verplichte, tenzij niet doelmatige) maatregelen (ZOAB, schermen). Het is niet correct om deze maatregelen als MMA te bestempelen, omdat ze noodzakelijk zijn om aan de wettelijke eisen te voldoen. Het MMA kan op dit punt dan ook niet een '+' scoren (zie p. 63)

##### **Trillingen**

De scores voor trillingen zijn niet juist. De scores voor trillingen zijn bepaald door woningen te tellen binnen vaste hinderafstanden. De Commissie merkt op dat dat niet juist is, want schade aan woningen of trillinghinder voor nieuwe wegen wordt (volgens de wettelijke eisen) als onacceptabel beschouwd. Negatieve effecten van trillingen zijn namelijk te voorkomen bij de aanleg van nieuwe wegen.

##### **Effecten geluid op natuur**

De effecten van geluid op de EHS zijn gebaseerd op een 'grenswaarde' van 52 dB. Het concept-MER verwijst naar provinciaal beleid waarin deze waarde wordt genoemd. De Commissie merkt op dat in andere vergelijkbare studies veelal grenswaarden van 42 of 47 dB(A) worden gehanteerd en dat het provinciale beleid waar in het concept-MER naar wordt verwezen gaat over geluid van windturbines.

#### 3.2 Verkeer

De tabel op p. 38 van het PIP geeft aan dat per wegvak de toename in intensiteit ten opzichte van de referentiesituatie varieert van ca. 10% toename (locaties 6 en 7) tot 150% toename (locatie 2). Vermoedelijk gaat het hier om een invoerfout van de tabel. De Commissie adviseert dit na te gaan en indien nodig te corrigeren. Ingeval de cijfers echter wel juist zijn, dan behoeft deze grote toename –ook ten opzichte van de aangrenzende wegvakken (locaties 1 en 3)– nadere uitleg.

### 3.3 Benaming alternatieven

De Commissie merkt op dat in het concept-MER en voorontwerp PIP verschillende benamingen voor de(zelfde) alternatieven worden gebruikt. Op pag. 31 concept-MER, Tabel 3.3 Eindbeoordeling wordt bijvoorbeeld gesproken over de alternatieven 2020-1, 2020-2, 2020-3a et cetera. Op pagina's 36 t/m 50 (en in tabel 4.1 effectbeoordeling) is sprake van Alternatief 80 km/u, Alternatief 80 plus, Alternatief 100 min en Alternatief 100 km/u.

### 3.4 Ladder van Verdaas

De Commissie merkt op dat bij de analyse die is uitgevoerd met de 'Ladder van Verdaas' de conclusies van deze analyse ontbreken. De analyse geeft geen inzicht in de bijdrage die maatregelen van de eerste vijf stappen van de ladder bijdragen aan het oplossen van de bereikbaarheidsproblemen. Tevens gaat de analyse niet in op de vraag of extra inspanningen ten opzichte van de autonome ontwikkelingen een bijdrage kunnen leveren aan de bereikbaarheidsproblemen. In de analyse ontbreekt het gebruik van de fiets, de Commissie merkt op dat deze modaliteit in stap 4 moet worden onderzocht.<sup>12</sup>

---

<sup>12</sup> In haar zienswijze geeft de Fietsersbond ook aan dat een (bereikbaarheids-)aanpak gericht op alle modaliteiten ontbreekt in het concept-MER, zij vragen daarom aandacht voor de aanleg voor een fietspad aan de zuidwestkant van de Zuid Willemsvaart.

## **BIJLAGE 1: Projectgegevens toetsing concept-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:** C01.5

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

**Bijzonderheden:** De provincie Noord-Brabant heeft de Commissie gevraagd een tussentijdse toets uit te voeren op het concept-MER.

### **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

### **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:

Ir. J.A.M. van Dijk

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

Ir. J.A. Huizer

Drs. R. Meeuwsen (secretaris)

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, beoordeelt de Commissie of zij dit een essentiële tekortkoming vindt. Daarvan is sprake als aanvullende informatie in de ogen van de Commissie kan leiden tot andere afwegingen. In die gevallen adviseert de Commissie de ontbrekende informatie alsnog beschikbaar te stellen, 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:

- Voorontwerp PIP N279 (9 januari 2012);
- Verkeerskundig functioneren voorkeursalternatief (15 maart 2012)

De Commissie heeft kennis genomen van 92 zienswijzen en adviezen, die zij tot en met 21-5-2012 van het bevoegd gezag heeft ontvangen. Zij heeft deze, voor zover relevant voor m.e.r., in haar advies verwerkt.





**Tussentijds toetsingsadvies over het concept –  
milieueffectrapport  
Capaciteitsvergroting N279, 's-Hertogenbosch – Veghel**

ISBN: 978-90-421-3542-0



Commissie voor de  
milieueffectrapportage

Arthur van Schendelstraat 800 Utrecht

T 030 - 234 76 66

F 030 - 233 12 95

E [mer@eia.nl](mailto:mer@eia.nl)

w [www.commissiemer.nl](http://www.commissiemer.nl)

