



Commissie voor de
milieueffectrapportage

N279 Veghel – Asten

Advies over reikwijdte en detailniveau van het milieueffectrapport

1 december 2016 / projectnummer: 3155



1. Hoofdpunten van het milieueffectrapport (MER)

De Provincie Noord-Brabant wil tussen Veghel en Asten “een slimme en robuuste N279 realiseren die een goede en veilige doorstroming garandeert en hiermee de leefbaarheid verbetert, de verkeersveiligheid vergroot en sluijverkeer vermindert”. De wijzigingen die daarvoor aan de weg moeten worden uitgevoerd, zullen in gemeentelijke bestemmingsplannen of in een provinciaal inpassingsplan worden vastgelegd. Ter ondersteuning van een besluit hierover wordt een MER opgesteld. Gedeputeerde Staten van de provincie Noord-Brabant coördineren de besluitvorming over het voornemen.

De Commissie voor de milieueffectrapportage (hierna ‘de Commissie’)¹ geeft in dit advies aan wat de reikwijdte en het detailniveau dienen te zijn van het op te stellen MER. Zij beschouwt de volgende informatie als essentieel voor het meewegen van het milieubelang in een besluit over de N279 Veghel-Asten en daarmee als relevant voor het MER:

- een probleemanalyse voor de verkeersstructuur waarvan de N279 deel uitmaakt;
- een scherpe definitie van en een rangorde in de project- en milieudoelen zowel op het niveau van het volledige tracé Veghel-Asten als op het niveau van de onderdelen ervan;
- een onderbouwde afbakening van de onderzochte projectalternatieven, waarbij duidelijk is toegelicht waarom alternatieven die in het verleden zijn onderzocht, zijn afgefallen;
- een gestructureerde winst- en verliesrekening voor de onderzochte alternatieven in termen van doelbereik en effecten op de woon- en leefomgeving, de natuur en het landschap.

Besluitvormers en insprekers lezen in de eerste plaats de samenvatting van het MER. 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.

In de volgende hoofdstukken beschrijft de Commissie in meer detail welke informatie het MER moet bevatten. De Commissie bouwt in haar advies voort op de conceptnotitie reikwijdte en detailniveau MER N279 Veghel-Asten, hierna aangeduid met NRD. Dat wil zeggen dat ze in dit advies niet ingaat op de punten die naar haar mening in de NRD voldoende aan de orde komen.

¹ De samenstelling en de werkwijze van de werkgroep van de Commissie m.e.r. en verdere projectgegevens staan in bijlage 1 van dit advies. U vindt de projectstukken die bij het advies zijn gebruikt via deze link: [3155](#), of door dit nummer op www.commissiemer.nl in te vullen in het zoekvak.

2. Probleemstelling, doel, kader en besluiten

2.1 Probleemstelling en doel

De NRD geeft aan dat het aanpakken van de N279 tussen Veghel en Asten primair tot doel heeft om de doorstroming te verbeteren en zo de verkeersveiligheid en de leefbaarheid te vergroten en het sluijverkeer te verminderen. De aanpak van de N279 maakt al jaren deel uit van een pakket aan infrastructuurmaatregelen om de bereikbaarheid van Zuidoost-Brabant te verbeteren. Nu is besloten om geen oost-westverbinding langs het Wilhelminakanaal aan te leggen, kan dat consequenties hebben voor de functie van de N279 in de verkeersstructuur van Noord-Brabant en is er sprake van een nieuw, gewijzigd startpunt voor het project.

De Commissie constateert dat in de NRD al materiële eisen zijn geformuleerd waaraan het project moet voldoen, zoals: een 2x1-strooksweg met ongelijkvloerse aansluitingen/kruisingen en een maximale snelheid van 80 km/u. Ze is van oordeel dat dit middelen zijn waarmee de doelen op het gebied van doorstroming, veiligheid, leefbaarheid en sluijverkeer kunnen worden bereikt en vindt dat een verkeerd startpunt voor het project. Ze adviseert om dat startpunt te onderbouwen op basis van een analyse van de op te lossen problemen en een beschrijving van de te realiseren project- en milieudoelen.²

Beschrijf daartoe in het MER:

- de op te lossen problemen op het gebied van doorstroming van het verkeer, verkeersveiligheid, leefbaarheid en omvang van het sluijverkeer. Doe dat zo concreet mogelijk voor het volledige tracé en voor de vier onderscheiden deelgebieden.³ Welke problemen zijn er nu al en welke problemen worden bij ongewijzigd beleid verwacht in de komende jaren? Dat kan bijvoorbeeld aan de hand van recente verkeersanalyses met een actueel verkeersprognosemodel, ongevallenstatistieken, informatie over de plaats en omvang van leefbaarheidsknelpunten en een eenduidige definitie van het te bestrijden sluijverkeer⁴;
- de bestaande en beoogde structuur van het lokale en regionale wegennet waarvan de N279 deel uitmaakt. Geef bijvoorbeeld aan welke functie de N279 in het provinciale verkeers- en vervoersplan vervult en welk wegtype op grond van het concept 'Duurzaam veilig verkeer' aan de N279 tussen Veghel en Asten wordt toegekend en in hoeverre de weg hieraan voldoet;
- de beoogde verbetering van het openbaar vervoer en van de fietsvoorzieningen in het studiegebied bedoeld om de keuze van de vervoerwijze te beïnvloeden;

² Het belang van een goede onderbouwing van het startpunt blijkt uit de vele zienswijzen waarin het nut van (een deel van) de voorgestelde wijzigingen ter discussie wordt gesteld, zoals bijvoorbeeld in de zienswijze 4101602, zienswijze 4100567 en gelijklopende, die van de stichting Brouwberg en die van de stichtingen Dorpsplatform Aarle-Rixtel, Dorpsraad Lieshout en Dorpsraad Beek en Donk.

³ In de NRD worden de volgende tracé-onderdelen onderscheiden: deelgebied Veghel, deelgebied Boerdonk – Beek en Donk, deelgebied Aarle-Rixtel – Helmond en deelgebied Helmond Zuid – Vlierden/Asten.

⁴ Aard, herkomst, bestemming en omvang.

- de eisen die aan het eindresultaat worden gesteld in de vorm van project- en milieudoelen. Benoem de doelen zo concreet en toetsbaar mogelijk.⁵ Voorbeelden zijn het voorkomen van doorsnijdingen van ecologische structuren of het met een bepaald percentage terugdringen van het aantal verkeersongevallen, van reistijdverliezen tussen Veghel en Asten en in het studiegebied of van het aantal ernstig geluidgehinderden.

De Commissie heeft eerder geconstateerd dat het project deel uitmaakt van een complexe gebiedsopgave op verschillende schaalniveaus.⁶ Ze heeft toen aanbevolen om een hiërarchie in de op te lossen problemen (en dus de te realiseren doelen) aan te brengen en om doelen (en dus beoordelingscriteria) te onderscheiden voor ieder schaalniveau afzonderlijk. Voorbeelden van doelen op een verschillend schaalniveau zijn het terugdringen van reistijdverliezen over het volledige tracé versus het opheffen van een verkeersonveilig kruispunt, het voorkomen van kruisend landbouwverkeer⁷ versus het verminderen van de geluidhinder in een bepaalde wijk of buurtschap.⁸ Het onderscheiden van vier afgebakende deelgebieden in de NRD is in lijn met de in voetnoot 6 genoemde adviezen van de Commissie. Maak daarnaast een duidelijk onderscheid tussen prioritaire doelen ('must have') en ondergeschikte doelen ('nice to have').

2.2 Kader

De mogelijke oplossingen voor de gesignaleerde problemen worden ingeperkt door wettelijke randvoorwaarden. Zo zal het project bijvoorbeeld moeten voldoen aan de wetgeving op het gebied van geluidhinder, luchtkwaliteit en natuur. Daarnaast kan het onderzoek dat bijvoorbeeld voor het project Noordoostcorridor is uitgevoerd, bevindingen hebben opgeleverd die randvoorwaarden voor het voornemen vormen. Voorbeelden zijn de criteria die in paragrafen 8.2 en 8.3 van de NRD zijn geformuleerd voor de omleidingen rond Veghel en Helmond. En tenslotte beïnvloeden ook de bestuurlijke en financiële haalbaarheid de mogelijke oplossingen.

Daarom moet het MER ook de beleidsmatige en wettelijke randvoorwaarden beschrijven waaraan het voornemen moet voldoen. Ga daarbij in ieder geval in op:

- het rijks-, provinciale en gemeentelijke verkeers- en vervoersbeleid. Beschrijf de grondslag voor de functionele indeling van het wegennet in het studiegebied en de eisen die daaraan worden gesteld;

⁵ Zie hiervoor de zienswijze met nummer 4095208. Het belang van concrete, toetsbare doelen blijkt ook uit zienswijzen zoals die met nummer 4098116 of die van Buurtvereniging Den Doornhoek, waarin de insprekers aan algemeen geformuleerde doelen een eigen invulling geven, of uit de zienswijze van Rijkswaterstaat waarin gevraagd wordt om een toetsbare omschrijving van het verkeersdoel "goede aansluiting op het hoofdwegennet".

⁶ Adviezen [2668-133](#) van 7 oktober 2013 en [2668-157](#) van 13 februari 2014.

⁷ ZLTO vraagt in haar zienswijze om de gevolgen voor landbouwverkeer voldoende specifiek en kwantitatief in beeld te brengen.

⁸ De vele zienswijzen die inzoomen op (de oplossing van) lokale problemen (zoals die met nummer 4098875, 4100371, 4100961, 4101014 en 4098877 of die van de werkgroep Geen omleiding N279 bij Zijtaart) maken duidelijk hoe belangrijk het is om verschillende schaalniveaus te onderscheiden. Een aantal insprekers vraagt bijzondere aandacht voor specifieke fietsverbindingen, zoals de fietsersbond afdeling Helmond en de schrijvers van zienswijzen 4069699 en 4095496.

- de hoofdgaven voor de regio zoals die zijn benoemd in het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT);
- beleid op het gebied van landschap en cultuurhistorie van de Provincie en van de gemeenten uit het plangebied;
- beleid omtrent recreatieve voorzieningen, waaronder uitloopgebieden voor woonwijken;
- eventuele geluidactieplannen van de betrokken gemeenten;
- de vereisten vanuit de watertoets;
- het natuurbeleid van toepassing op de Natura 2000-gebieden, NNN-gebieden en beschermde soorten (Flora- en Faunawet);

Breng ook in de beleidsmatige randvoorwaarden en in de randvoorwaarden die voortvloeien uit eerder onderzoek, een hiërarchie aan.⁹ Maak ook hier onderscheid tussen harde en zachte voorwaarden. Een heldere beschrijving van de eisen en randvoorwaarden die het gehele kader stelt aan het voornemen, is belangrijk om:

- te bepalen of de alternatieven voor het voornemen voldoen aan de (wettelijke) randvoorwaarden;
- te bepalen of met de alternatieven de gestelde doelen worden gerealiseerd;
- het doelbereik en de milieugevolgen van de alternatieven tegen elkaar af te kunnen wegen en de keuze van het voorkeursalternatief te kunnen verantwoorden.

Een heldere inkadering bij aanvang van het project is mede belangrijk omdat de provincie het project in samenspraak met de omgeving wil vormgeven. Voor het voeren van dat gesprek is het volgens de Commissie nodig dat duidelijk is wat er wel en wat er niet wordt onderzocht en waarom. Verder is het van belang dat duidelijk wordt gemaakt in welke mate de omgeving nog invloed heeft op dat kader. Alleen zo is duidelijk welke ruimte er bijvoorbeeld nog is voor onderzoek naar alternatieven die verder reiken dan wat nu in de NRD is voorgesteld.¹⁰ Tenslotte is een helder kader nodig voor het maken van een toetsbare winst- en verliesrekening voor het project in termen van doelbereik en milieueffecten^{11, 12} en dus voor de verantwoording van de uiteindelijk gekozen oplossing.

2.3 Besluiten

De procedure voor de milieueffectrapportage wordt doorlopen in de aanloop naar besluiten over de planologische inpassing van de aanpassingen van het tracé en van het profiel van de weg. Daarnaast zullen andere besluiten genomen worden voor de realisatie van het voornemen. Geef aan welke besluiten dit zijn, wie daarvoor het bevoegde gezag is en wat globaal de tijdsplanning is.¹³

⁹ Het aanbrengen van een hiërarchie in de project- en milieudoelen en in de beleidsmatige randvoorwaarden is ook van nut bij het inperken van de onderzoekslast.

¹⁰ Zoals het aanleggen van een middellange omleiding rond Zijtaart, wat de wijkraad de Leest bijvoorbeeld voorstelt, het aanleggen van een tunnel in Veghel, wat de dorpsraad Zijtaart bijvoorbeeld voorstelt, of het aanleggen van een 2x2-strooksweg, wat in tal van zienswijzen wordt voorgesteld.

¹¹ Bijvoorbeeld: de weg is zo ingericht dat te verwachten intensiteiten kunnen worden verwerkt en het aantal ernstig geluidgehinderden met het gewenste percentage is afgenomen.

¹² Zie hiervoor ook de zienswijzen met nummers 4098110, 4098116 en 4100350 (en gelijkkluidende zienswijzen).

¹³ RWS signaleert terecht dat als een nieuwe aansluiting op de A50 met weefvakken de meest geschikte oplossing blijkt te zijn, een tracéwetprocedure moet worden doorlopen. In dat geval moet het MER toelichten wat die procedure inhoudt.

3. Voorgenomen activiteit en alternatieven

3.1 Alternatieven

De Commissie adviseert om eerst (per deelgebied) alternatieven te selecteren op basis van de belangrijkste (overkoepelende) doelen en randvoorwaarden en daarbij de materiële eisen uit de NRD los te laten.^{14, 15} Hoofdstuk 8 van de NRD, waarin alternatieven voor de eventuele omleidingen rond Veghel en Helmond worden geselecteerd, beschouwt de Commissie als een verdere uitwerking van de eerste selectie. Overigens adviseert ze om ook voor die stap het aantal criteria in te perken of er een rangorde in aan te brengen.

Het is de bedoeling om Smart Mobility en Intelligente TransportSystemen (ITS) in te zetten ter verbetering van de doorstroming. De mogelijkheden die dergelijke ontwikkelingen en systemen bieden, de effecten die ervan mogen worden verwacht en de factoren die de realisatie ervan bepalen, zijn op dit ogenblik echter nog weinig concreet en onzeker. Daarnaast wijken de ruimtelijke schaal en fasering van de Smart Mobility- en ITS-verbetermaatregelen af van die voor het project N279 Veghel-Asten. De Commissie verwacht daarom dat het lastig zal zijn om deze ambitie een concrete plaats te geven in de uitwerking van alternatieven. Ze adviseert in het MER aan te geven in welke mate, op welke termijn en op welke manier Smart Mobility en ITS de aard en de omvang van het verkeer op de N279 zouden kunnen beïnvloeden.

3.2 Referentie

Beschrijf niet alleen het bestaande gebruik van de N279 en de bestaande toestand van het milieu in het studiegebied maar ook de te verwachten autonome ontwikkeling ervan tot 2030. Deze toekomstige situatie vormt de referentie voor het voornemen.

Onder de 'autonome ontwikkeling' wordt verstaan: de toekomstige ontwikkeling van het milieu als het voornemen niet wordt gerealiseerd. Ga bij deze beschrijving uit van ontwikkelingen van de huidige activiteiten in het studiegebied en van nieuwe activiteiten waarover reeds is besloten.¹⁶

¹⁴ Dit betekent dat het aantal rijstroken en de maximumsnelheid geen criteria moeten zijn bij de selectie van alternatieven maar de uitkomst van het uit te voeren onderzoek. Het kan bijvoorbeeld tot gevolg hebben dat naast 2x1 ook 2x2 en naast 80 km/u ook 100 km/u onderdeel kunnen zijn van de uitkomst, of een alternatief dat geheel voldoet aan het concept 'Duurzaam veilig'. Ook de gemeente Gemert-Bakel vraagt in haar zienswijze om de uitkomsten van de onderzoeken leidend te laten zijn in de keuzes die moeten worden gemaakt.

¹⁵ In vele zienswijzen, zoals die van de Wijkraad Veghel-Zuid en de zienswijzen uit voetnoot 10, wordt gevraagd om een eerder afgefallen alternatief opnieuw in het onderzoek te betrekken. Een gedegen analyse van de problemen, de doelen en de randvoorwaarden kan duidelijk maken waarom een bepaald alternatief wel of niet in aanmerking komt.

¹⁶ Geef bijvoorbeeld duidelijk aan wat de autonome ontwikkeling inhoudt voor de omvang van het bedrijventerrein Foodpark Veghel (zie hiervoor de zienswijze van Rijkswaterstaat).

4. Bestaande milieusituatie en milieugevolgen

4.1 Algemeen

De Commissie heeft bij iedere eerdere fase van dit project geconstateerd dat de milieueffecten steeds uitgebreid, gestructureerd en met behulp van functioneel kaartmateriaal werden gepresenteerd. Ze adviseert dan ook bestaande gegevens die nog actueel en voor dit onderzoek bruikbaar zijn, zo veel mogelijk te benutten.¹⁷ Richt het onderzoek naar de milieugevolgen van de alternatieven op aspecten waarin de alternatieven zich van elkaar onderscheiden en op aspecten waar effectbeperkende maatregelen¹⁸ het verschil kunnen maken. Per deelgebied kunnen die aspecten en te beschouwen maatregelen verschillend zijn. Voorbeelden op hoog schaalniveau zijn de effecten op beschermde soorten of de mate waarin watersystemen worden beïnvloed. Op lager schaalniveau gaat het bijvoorbeeld om de doorsnijding van een cultuurhistorisch waardevol kleinschalig landschap of het leefklimaat van een buurtschap of individuele woning.

De milieueffecten van de alternatieven moeten onderling én met de referentiesituatie worden vergeleken. Doel van de vergelijking is inzicht te geven in welke mate de alternatieven verschillende effecten veroorzaken. Vergelijk bij voorkeur op grond van kwantitatieve informatie en betrek daarbij de doelstellingen en de grens- en streefwaarden van het milieubeleid. Verder moeten de effecten per deelgebied worden gepresenteerd om middeling en informatieverlies te voorkomen. Als alleen de geaggregeerde effecten voor het gehele traject worden beschreven, is de kans groot dat relevante informatie verloren gaat. De effecten op verschillende schaalniveaus vullen elkaar wel aan en moeten daarom naast elkaar in beeld worden gebracht.

Beperk het onderzoek tot het gebied waarin de alternatieven per deelgebied onderscheidende effecten veroorzaken. De hiernavolgende paragrafen bevatten hierover meer specifieke aanwijzingen.

4.2 Verkeer

Kies het studiegebied voor het verkeersonderzoek zo dat relevante veranderingen in routekeuze ook op bovenregionale schaal in kwantitatieve zin zichtbaar worden. In dat studiegebied moeten in ieder geval de relaties vallen waarbij de N279 een reëel alternatief wordt voor (de drukte op) de randweg van Eindhoven. Concreet gaat het om de volgende relaties:

- vanaf de A2 (Utrecht), de A59 (Waalwijk en verder) en de A58 (Tilburg en verder) naar de A67 (Venlo en verder) en de A2 (Weert en verder) en omgekeerd;

¹⁷ De Commissie gaat ervan uit dat alle gegevens die bepaald worden door de (verwachte) ontwikkelingen in het verkeer, zoals de concentraties NO_x en roet in de lucht of het aantal ernstig geluidgehinderden, moeten worden geactualiseerd op basis van een up-to-date verkeers- en vervoermodel.

¹⁸ Onder andere de CDA- en de PNL-fractie van de gemeente Laarbeek vragen in hun zienswijze bijzondere aandacht voor hinderbeperkende maatregelen.

- vanaf de A50 (Oss/Nijmegen) naar de A2 (Weert en verder) en de A67 (Turnhout/Antwerpen) en omgekeerd.^{19, 20}

Beschrijf in dat gebied de verkeerssituatie aan de hand van de volgende toetsbare aspecten:

- de intensiteiten in de ochtend- en avondspitsperiode, in aantal voertuigen/uur;
- de I/C-verhoudingen, in percentages. Onderscheid daarbij: $I/C \leq 0.8$, $0.8 < I/C \leq 0.9$ en $0.9 < I/C \leq 1.0$;
- de reistijden in en buiten de spits en/of de reistijdverhoudingen spits/free flow. Vergelijk daarbij de autonome situatie met de alternatieven in termen van reistijdwinst of -verlies;
- het aantal voertuigverliesuren op het onderliggende en het hoofdwegennet;
- de rijsnelheid op wegvakken tijdens spits- en daluren;
- de betrouwbaarheid van de reistijd in termen van meer/minder congestie;
- de robuustheid van het wegennet in termen van ruimte in de I/C-verhoudingen;
- de verkeersdruk op het onderliggende wegennet:
 - uitgedrukt in een toe-/afname van de intensiteiten op de lokale wegen;
 - uitgedrukt in een toe-/afname van het sluipverkeer²¹.
- de verandering in gekozen vervoerwijze als gevolg van verbetering van het openbaar vervoer in de regio en van fietsvoorzieningen en bevordering van het fietsgebruik in het algemeen.

4.3 Woon- en leefmilieu²²

4.3.1 Luchtkwaliteit

Het deel van het wegennet waarvoor effecten op de luchtkwaliteit worden onderzocht, kan worden ingeperkt tot dat deel waar de verkeersintensiteit wijzigt met 500 pae/dag of meer.²³

Beschrijf de effecten op de luchtconcentraties van fijnstof (PM₁₀ en PM_{2,5}) en NO₂, ook onder de grenswaarden.²⁴ Daarbij kan worden gebruikgemaakt van berekeningen die voldoen aan de Regeling Beoordeling Luchtkwaliteit 2007. Een meer eenvoudige berekening is voldoende als ze de keuzes tussen alternatieven en de conclusies voldoende onderbouwt. Presenteer de resultaten van de berekeningen in de vorm van kaarten met verschilcontouren²⁵ en geef per

¹⁹ Op dit punt is het studiegebied dus significant groter dan dat op afbeelding 3 van de NRD.

²⁰ Ook zienswijzen zoals die met nummer 4100350 geven aan dat het studiegebied voor het onderzoek naar verkeerseffecten voldoende groot moet zijn.

²¹ Daarbij is het van belang een heldere, eenduidige definitie van 'sluipverkeer' te hanteren.

²² De effecten voor het woon- en leefmilieu die in de zienswijzen het vaakst worden genoemd zijn: geluidhinder, luchtverontreiniging (fijnstof, NO_x en roet), verkeers(on)veiligheid en barrièrewerking.

²³ Pae = [personenautoequivalent](#). Een verandering van 500 pae/dag komt overeen met een verandering van ongeveer 0,1 µg NO₂/m³.

²⁴ Ook onder de huidige luchtkwaliteitsgrenswaarden kunnen namelijk nog aanzienlijke gezondheidseffecten optreden.

²⁵ Gebruik hiervoor klassebreedtes van 1,0 µg/m³ of, als die breedte onvoldoende onderscheidend is, kleinere klassebreedtes. Beperk het studiegebied links en rechts van de wegen tot de zone waarin het voornemen wijzigingen van minstens 3% van de jaargemiddelde grenswaarde veroorzaakt (≅ 1 µg/m³). Zijn wijzigingen kleiner, dan is sprake van 'niet in betekende mate' bijdragen aan de luchtkwaliteit waarvoor geen toetsing noodzakelijk is (zie hiervoor de [web-site van Infomil](#)).

contour de hoeveelheid en ligging aan van woningen en andere gevoelige objecten en groepen.²⁶

Vanwege de directe relatie tussen elementair koolstof en gezondheid adviseert de Commissie om de concentratie elementair koolstof (EC of roet) bij gevoelige bestemmingen zoals woningen te berekenen en aan te geven wat de gevolgen zijn voor de gezondheid (zie hiervoor ook paragraaf 4.3.3 van dit advies).

4.3.2 Geluid

Beschrijf de geluidbelasting op gevoelige bestemmingen aan de hand van modelberekeningen die voldoen aan het 'Reken- en meetvoorschrift geluid 2012'. Behandel in het MER:

- de wijzigingen in het aantal geluidbelaste woningen en ernstig geluidgehinderden, ingedeeld in geluidklassen. Beperk het studiegebied links en rechts van de wegen tot de zone waarin het voornemen wijzigingen van minstens 1 dB veroorzaakt, waarbij een geluidbelasting van 40 dB als ondergrens kan worden gehanteerd. Dit betekent dat de breedte van de zone per deelgebied kan verschillen. Gebruik voor het bepalen van de ernstige geluidhinder de dosis-effectrelaties die in de Regeling geluid milieubeheer worden gegeven;
- de plaatsen waar nu al sprake is van een saneringssituatie en waarbij mogelijk al een saneringsprogramma is vastgesteld;
- welke geluidreducerende maatregelen getroffen kunnen of moeten worden en wat de effecten ervan zijn.

4.3.3 Gezondheid

In de NRD is voorgesteld om de gevolgen voor de gezondheid te vertalen naar milieu-gezondheidsrisico's (MGR). De Commissie onderschrijft het voornemen om niet alleen wijzigingen in blootstelling maar ook mogelijke gezondheidseffecten te bepalen omdat er wellicht sprake is van relatief grote groepen blootgestelden en wijzigingen in de milieukwaliteit. De Commissie wijst erop dat voor het gebruiken van het MGR de invoergegevens in het geschikte format beschikbaar moeten zijn²⁷ en dat het aantal omgevingsfactoren dat in het MGR is verwerkt, nog beperkt is.

4.4 Natuur

Blz. 22 van de NRD benoemt de toetsingscriteria voor beschermde soorten en gebieden. Start het onderzoek naar de effecten op de gebieden met een beschrijving van hun actuele en po-

²⁶ Gebruik hiervoor de zogeheten Basisregistraties Adressen en Gebouwen (BAG). Denk bij gevoelige objecten aan kinderdagverblijven, scholen, verpleeg- en verzorgingshuizen en woningen. Gevoelige groepen zijn bijvoorbeeld kinderen, ouderen en mensen met long- of hartziekten. Mocht de feitelijke situatie afwijken van de BAG, houd hiermee dan rekening in het MER.

²⁷ Hierover is contact met RIVM noodzakelijk.

tentiële kenmerken en waarden. Vervolgens moet worden beschreven welke gevolgen het initiatief heeft op deze kenmerken en waarden. Van belang is dat de natuurwaarden op verschillende abstractieniveaus in beeld worden gebracht. Het gaat daarbij niet alleen om het niveau van soorten en natuurgebieden maar ook om dat van biotopen en leefgebieden binnen de natuurgebieden en het NNN. Beschrijf daarom ook het voorkomen van de biotopen en leefgebieden en welke natuurwaarde zij vertegenwoordigen. Voor Natura 2000 gebieden in de omgeving van het project moet worden gemotiveerd of zij binnen het studiegebied vallen en of er dus effecten te verwachten zijn. Als significante effecten niet kunnen worden uitgesloten dient een Passende beoordeling te worden opgesteld en opgenomen in het MER.

4.5 Bodem en water

In het studiegebied zijn meerdere hydrologische en bodemkundige structuren en functies aanwezig waarmee rekening moet worden gehouden bij het verbeteren of omleiden van de weg. De NRD geeft hiervan voorbeelden, zoals: recent gerealiseerde waterbergingsgebieden, (geplande uitbreidingen van) grondwaterbeschermingsgebieden, (geplande) ecologische verbindingszones en grondwater- en kwelafhankelijke natuur. Ook zijn of worden in het in-voedsgebied van de weg beekherstelmaatregelen gerealiseerd.²⁸

In het MER moet worden beschreven hoe het voornemen deze functies zal beïnvloeden en hoe eventuele effecten kunnen worden voorkomen of beperkt. Zoals de NRD aangeeft, zijn belangrijke aandachtspunten hierbij de beïnvloeding (kwantiteit en kwaliteit) van de waterwingebieden, de grondwaterstroming en het oppervlaktewaterstelsel, en de geplande veranderingen daarin, zoals de beekherstelprojecten. Ook moet het MER ingaan op de hydrologische en ecologische effecten van de aanleg van een tunnel als onderdeel van de omlegging bij Veghel. Maak bij de beschrijving onderscheid tussen effecten in de aanlegfase en permanente effecten.

5. Overige aspecten

5.1 Onzekerheden, kennisleemten en evaluatieprogramma

Het MER moet aangeven over welke milieuaspecten onvoldoende informatie kan worden opgenomen door gebrek aan gegevens. Spits dit toe op milieuaspecten die in verdere besluitvorming een belangrijke rol spelen, zodat de consequenties van het tekort beoordeeld kunnen worden. Geef ook aan of dat wat ontbreekt op korte termijn kan worden ingevuld.

Het bevoegd gezag moet bij het besluit aangeven hoe en wanneer de voorspelde effecten met de daadwerkelijk optredende effecten zullen worden vergeleken om, zo nodig, aanvullende

²⁸ De zienswijzen 4095077 en 4096990 vragen in dit verband aandacht voor relevante deelgebieden en aspecten die niet expliciet staan vermeld in de NRD.

maatregelen te treffen.²⁹ Het verdient aanbeveling om in het MER al een aanzet van een evaluatieonderzoek op te nemen vanwege de koppeling tussen (het verkleinen van) onzekerheden in te verwachten effecten en het te zijner tijd te verrichten evaluatieonderzoek.

5.2 Vorm en presentatie

Bijzondere aandacht verdient de presentatie van de vergelijkende beoordeling van de alternatieven. Presenteer de vergelijking bij voorkeur met behulp van tabellen, figuren en kaarten.

Zorg ervoor dat:

- het MER zo beknopt mogelijk is, onder andere door achtergrondgegevens niet in de hoofdtekst zelf te vermelden, maar in een bijlage op te nemen;
- een verklarende woordenlijst, een lijst van gebruikte afkortingen en een literatuurlijst zijn opgenomen;
- recent, goed leesbaar kaartmateriaal is gebruikt, met duidelijke legenda.

²⁹ O.a. uit zienswijze 4100951 blijkt dat de omwonenden belang hechten aan monitoring van de effecten van het voorname.

BIJLAGE 1: Projectgegevens reikwijdte en detailniveau MER

Initiatiefnemer: Gedeputeerde Staten van de provincie Noord-Brabant

Bevoegd gezag: Provinciale Staten van de provincie Noord-Brabant

Besluit: wijzigen van een of meerdere bestemmingsplannen of vaststellen van een of meerdere inpassingsplannen

Categorie Besluit m.e.r.: D1.1

Activiteit: De Provincie Noord-Brabant wil de doorstroming en verkeersveiligheid op de N279 tussen Veghel en Asten verbeteren, de leefbaarheid vergroten en het sluijverkeer terugdringen. Daartoe worden op een aantal punten ongelijkvloerse kruisingen aangelegd, mogelijk omleidingen bij Veghel en Helmond gerealiseerd en de aansluitingen op de A50 en A67 gewijzigd

Procedurele gegevens:

Adviesaanvraag bij de Commissie m.e.r.: 25 augustus 2016

Aankondiging start procedure: 5 september 2016

Ter inzage legging van de informatie over het voornemen: 12 september t/m 24 oktober 2016

Advies reikwijdte en detailniveau uitgebracht: 1 december 2016

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:

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

dhr. ir. J.A.M. van Dijk

dhr. dr. F.H. Everts

dhr. drs. R.J. van Kerkhoff

dhr. dr. J. Lembrechts (secretaris)

mw. M.A.J. van der Tas (voorzitter)

dhr. dr. F. Woudenberg

Werkwijze Commissie bij advies reikwijdte en detailniveau:

In dit advies geeft de Commissie aan welke onderwerpen naar haar mening behandeld moeten worden in het MER en met welke diepgang. De informatie die ze van het bevoegde gezag heeft ontvangen, vormt het uitgangspunt van haar advies. Om zich goed op de hoogte te stellen van de situatie heeft de Commissie een locatiebezoek afgelegd. Meer informatie over de werkwijze van de Commissie vindt u op www.commissiemer.nl/advisering/watbiedtdecommissie

Betrokken documenten:

U vindt de projectstukken die bij het advies zijn gebruikt, door op www.commissiemer.nl projectnummer [3155](#) in te vullen in het zoekvak.

De Commissie heeft kennis genomen van de zienswijzen en adviezen die zij tot en met 3 november 2016 van het bevoegd gezag heeft ontvangen. Zij heeft deze, voor zover relevant voor het MER, in haar advies verwerkt.

Bezoekadres

A. v. Schendelstraat 760
3511 MK Utrecht

Postadres

Postbus 2345
3500 GH Utrecht

t 030-2347666

e mer@eia.nl

w commissiemer.nl

