

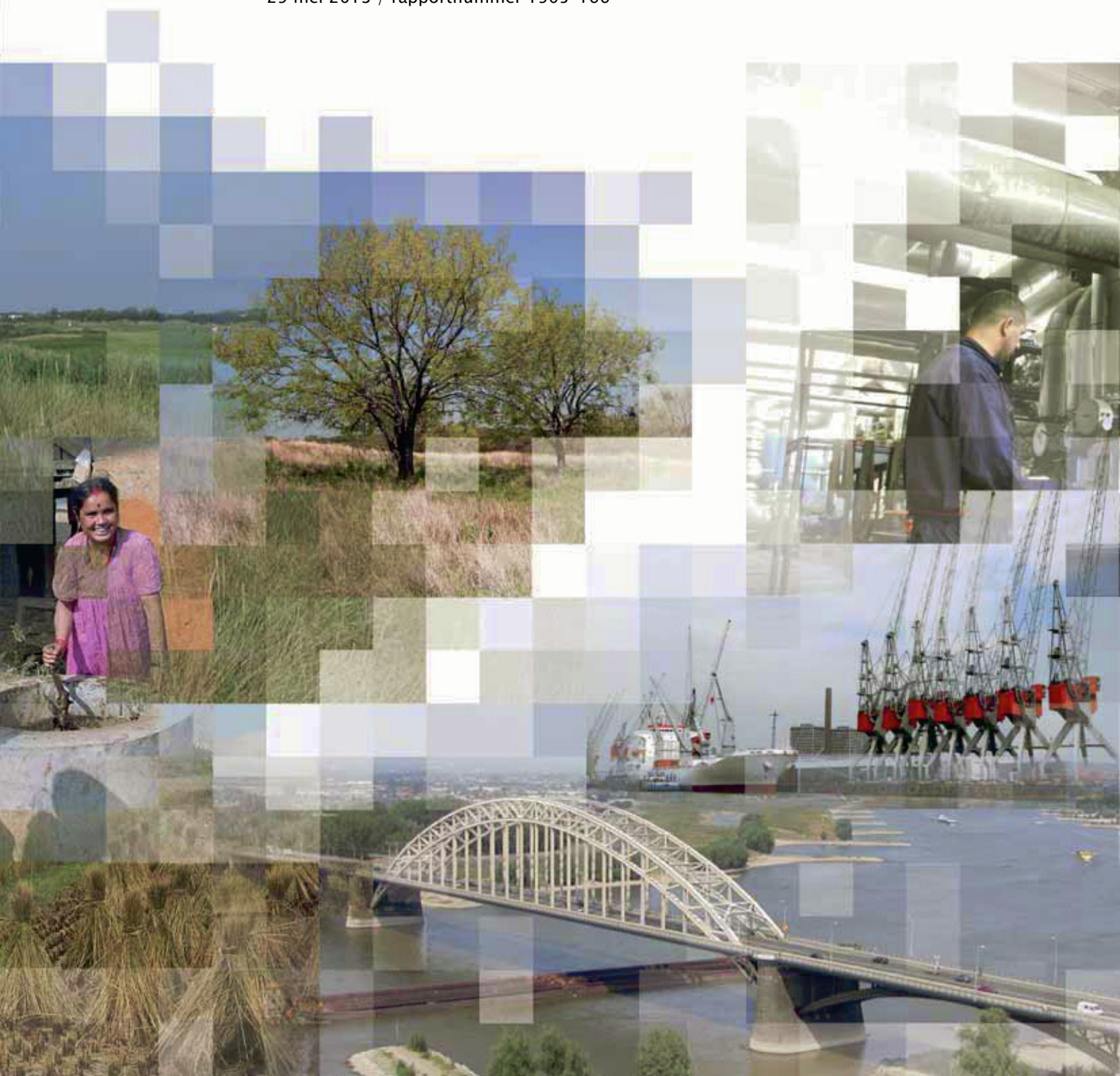


Commissie voor de
milieueffectrapportage

Capaciteitsvergroting N279, 's-Hertogenbosch – Veghel

Toetsingsadvies over het milieueffectrapport en de aanvulling daarop

29 mei 2013 / rapportnummer 1905-166



1. Oordeel over het milieueffectrapport (MER) en de aanvulling daarop

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

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

De Commissie heeft de aanvulling op het MER op 24 april ontvangen en betrokken bij de toetsing van het MER. In dit advies spreekt de Commissie voor de milieueffectrapportage (hierna 'de Commissie')² zich uit over de juistheid en de volledigheid van het MER en de aanvulling daarop.

De Commissie is van oordeel dat het MER en de aanvulling daarop de essentiële informatie bevatten om een besluit te kunnen nemen over het provinciaal inpassingsplan (PIP) voor het voorkeursalternatief 80 km/uur, waarin het milieubelang volwaardig wordt meegewogen.

De aanvulling gaat in op de essentiële informatie die in het MER ontbrak, en geeft daarmee voldoende inzicht in:

- de trechtering van de alternatieven en de keuze voor het MMA;
- de effecten van stikstofdepositie op Natura 2000-gebieden Bossche Broek en Vlijmens Ven en Moerputten.

Aanvulling op het MER

In de aanvulling wordt de trechtering van de alternatieven op basis van de toetscriteria van het thema verkeer en vervoer (doelstelling van het project) toegelicht. De aanvulling gaat in op de veranderende inzichten bij de toetsing aan de verkeersdoelstellingen.

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

² De samenstelling van de werkgroep van de Commissie m.e.r., haar werkwijze en verdere projectgegevens vindt u in bijlage 1 bij dit advies of op www.commissiemer.nl.

De aanvulling gaat daarnaast uitgebreid in op de relatie verkeersintensiteiten en atmosferische depositie. Daaruit blijkt dat de toename van depositie op het Natura 2000-gebied Bos-sche Broek met name wordt veroorzaakt door de toename van verkeer op de N279. De aanvulling gaat tevens in op de mitigerende maatregelen die mogelijk zijn om de effecten van deze toename teniet te doen.

In de nieuwe samenvattende tabel 'Effectbeoordeling alternatieven' zijn eerder geconstateerde fouten verbeterd en aanpassingen doorgevoerd. Deze tabel vervangt de samenvattende tabel in het oorspronkelijke MER.

In hoofdstuk 2 wordt het oordeel van de Commissie op het MER en de aanvulling nader toegelicht en in hoofdstuk 3 worden aanbevelingen voor de vervolgbesluitvorming gegeven.

2. Toelichting op het oordeel

In dit hoofdstuk licht de Commissie haar oordeel over het MER en de aanvulling toe en doet zij aanbevelingen voor de besluitvorming. Per onderwerp gaat zij in op de informatie uit het MER, de informatie die in de aanvulling is geleverd en het oordeel daarover. Indien van toepassing geeft de Commissie aanbevelingen voor de vervolgbesluitvorming.

2.1 Toelichting toetsingsproces

Tussentijdse toetsing concept-MER

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

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

Toetsing definitief MER

De Commissie concludeert dat de leesbaarheid van het MER is verbeterd. De meeste tussentijdse adviezen zijn verwerkt. Met name de toelichting van de alternatieven, de effectbeschrijving, de referentiesituatie en de illustraties zijn verbeterd. De Commissie merkt op dat de alternatieven en ontwerpvarianten duidelijk zijn beschreven en toegelicht met tekeningen. Het ontwerpproces van de alternatieven is helder in beeld gebracht. Ook het trechteringsproces van de alternatieven is navolgbaar uitgewerkt. Het criterium 'duurzaam veilig' ontwerpen krijgt daarbij een minder prominente plek, dan in het concept-MER (2012).

Op basis van de informatie uit het MER blijft de Commissie echter vraagtekens plaatsen bij omvang van de ingreep en het doelbereik van de alternatieven ten opzicht van de omvang van de problemen op de N279. De provincie is hier in de aanvulling nader op in gegaan en dit wordt in paragraaf 2.2 en 2.3 van dit advies nader toegelicht.

Op basis van de ontvangen zienswijzen concludeert de Commissie dat een aantal medeoverheden, belangengroepen en burgers niet tevreden zijn over het doorlopen proces van integrale planvorming. Daarbij speelt mee dat de provincie mede op grond van gewijzigd Rijksbeleid ten aanzien van de Ecologische Hoofdstructuur (EHS) is teruggekomen op de eerder gemaakte afspraken over natuurcompensatie³ nabij de N279.⁴ De Commissie merkt op dat met het schrappen van eerder gedane toezeggingen, met name met betrekking tot realiseren van natuurcompensatie in de directe nabijheid van de N279, gekoppeld aan het 'Dynamisch Beekdal van de Aa', het risico bestaat voor afname van draagvlak voor het project.

2.2 Probleemanalyse, doelstelling en trechtering alternatieven

2.2.1 Intensiteit / capaciteit – verhouding en verzadiging kruispunten

MER

De probleemstelling in het MER is onderbouwd aan de hand van onder andere Intensiteit /Capaciteit (I/C)-waarden op de wegvakken, verzadigingsgraad van de kruispunten en de traject snelheid op het (gehele) tracé. Conclusie in het MER op basis van deze probleemanalyse is dat de problemen op het huidige wegvak tot 2025 verder toenemen. De Commissie concludeert dat dit met de I/C-verhouding op de wegvakken goed wordt aangetoond.

De alternatieven scoren in de effectvergelijkingstabel allen neutraal (score = 0) op het criterium I/C-waarden (verkeersafwikkeling) en leveren op dat toetscriterium geen verbetering ten opzichte van de referentiesituatie. Bij toetsing aan het criterium I/C-waarden blijken alternatieven A en B echter duidelijk beter te scoren dan de alternatieven D en vooral E (zie toelichting in Deel B, pagina 81–83). De oorzaak hiervan is dat de hogere snelheden op D en E meer verkeer trekken. In het hoofdrapport MER zijn deze resultaten niet meer terug te vinden.

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

De problemen lijken met name op de kruispunten te zitten, wat de traject snelheid negatief beïnvloedt. Het beoordelingskader ten aanzien van de verzadigingsgraad van de kruispunten is onduidelijk in het MER. Zie deel B van het MER, op blz. 27 tabel 3.5 is dit criterium niet

³ Compensatie van de Ecologische Hoofdstructuur (EHS).

⁴ Mededeling van de provincie tijdens het overleg met de Commissie m.e.r. op 19 februari 2013.

uitgewerkt en op blz. 71–72 tabel 8.1 is het wel ingevuld onder robuustheid van de oplossing.

De Commissie concludeert dat de alternatieven niet worden getoetst aan het oplossen van de belangrijkste huidige knelpunten op het traject. Het MER geeft aan dat “I/C-verhoudingen en kruispuntbelastingen niet los van elkaar kunnen worden gezien. Daarom is ervoor gekozen de trajectsnelheid als belangrijk beoordelingscriterium te kiezen.” De Commissie verbaast zich erover dat in eerste instantie de I/C-verhouding en kruispuntbelasting als belangrijk criterium worden opgevoerd, maar dat deze lopende het rapport, bij de toetsing van de alternatieven, vervallen. Overigens is het meestmilieuvriendelijke alternatief (MMA) wel beoordeeld op deze criteria, zie blz. 183 deel B van het MER. Voor het alternatief C ontbreken deze gegevens. Hiermee wijkt het MER af van de vastgestelde richtlijnen.

De Commissie adviseerde in een aanvulling op het MER aan te geven wat de knelpunten met de I/C-waarden en verzadigingsgraad op de kruispunten zijn en welke referentiesituatie daarbij is gehanteerd.

Aanvulling

In de aanvulling wordt de trechtering van de alternatieven op basis van de criteria van het thema verkeer en vervoer (doelstelling) toegelicht. De aanvulling gaat in op de veranderende inzichten bij de toetsing van de verkeersdoelstellingen. Daarbij wordt toegelicht dat de criteria I/C-waarden en knooppuntverzadiging niet samengaan met de doelstelling ontlasten van het onderliggend wegennet. De provincie geeft tevens aan dat met een dynamische analyse een nauwkeuriger beeld van de verschillen tussen de alternatieven ontstaat en dat reistijd een meer centrale plaats inneemt in het beleid. Tijdens het m.e.r.-onderzoek zijn daarom de criteria aangepast en is besloten de trajectsnelheid van 60 km/h (voor 80 km/h-wegen) en 66 km/h voor 100 km/h-wegen) en de robuustheid als belangrijke toetscriteria te hanteren. Uit de analyse blijkt dat alternatieven A en B niet voldoen aan de normen die worden gesteld vanuit deze criteria (zie ook paragraaf 2.2.2. Trajectsnelheid).

De Commissie concludeert dat in vrijwel elke MER sprake is van doelstellingen die in het specifieke geval tegen elkaar in kunnen werken. Het is juist de bedoeling om dit in een MER inzichtelijk te maken voor de verschillende aspecten zodat deze in de besluitvorming kunnen worden afgewogen. Op zich blijven de effecten op de genoemde zaken verkeersafwikkeling en ontlasting onderliggende wegennet afzonderlijk inzichtelijk. Dit is voor de Commissie dan ook geen valide argument om de methode van toetsing te wijzigen.

De Commissie onderschrijft het argument dat de dynamische analyse nauwkeuriger resultaten geeft dan een statische analyse. De Commissie merkt op dat het daarom duidelijker was geweest om deze verandering in toetsingsmethode in het MER toe te lichten en vervolgens de informatie over I/C-waarden en verzadigingsgraden weg te halen uit de rapportage, aangezien dit aanleiding geeft andere conclusies te trekken.

2.2.2 Trajectsnelheid en trechtering van de alternatieven

MER

Ten aanzien van de beleidsdoelstelling voor de trajectsnelheden merkte de Commissie in haar tussentijdse advies over het concept-MER op dat zij het logischer acht om niet een ‘starre’ 60 km/uur gemiddeld aan te houden, maar bijvoorbeeld een reistijdverhouding spits–

dal van 1,5 zoals de Nota Mobiliteit dat ook doet voor wegen buiten de stedelijke agglomeraties. Voorts heeft de Commissie in een rekenvoorbeeld aangetoond dat de gehanteerde norm van een gemiddelde snelheid van 60 km/h “nauwelijks realistisch” is (zie voetnoot 4 in het tussentijds toetsingsadvies van 2012). De Commissie constateert dat hier in het definitieve MER geen aandacht aan is besteed en dat strikt wordt vastgehouden aan de trajectsnelheid norm van 60 km/uur.⁵

Bij toetsing aan deze norm vallen alternatief A en B af. Alternatief B scoort op het criterium trajectsnelheid, 58 (ochtend) respectievelijk 59 (avond) in de richting A2 en 65 en 47 in de richting A50.⁶ Bij een minder strikt hanteren van de norm trajectsnelheid was alternatief B (en wellicht ook A) verder meegenomen in het ontwerpproces. De Commissie merkt op dat op basis van de effectbeschrijving alternatief B dan in aanmerking zou komen voor een verdere uitwerking van het meest milieuvriendelijke alternatief (MMA). Nu is op basis van het strikt hanteren van de trajectsnelheid norm gekozen voor alternatief D als basis voor het MMA. Dit heeft consequenties voor de trechtering (het keuzeproces) van de alternatieven. De Commissie concludeert dat bij een minder strikt hanteren van de trajectsnelheid, zoals het beleidsdocument Brabantstad suggereert, ook de alternatieven A en B aan de doelstelling zullen voldoen.

De Commissie adviseerde om in een aanvulling:

- aan te geven wat de beleidsmatige status van de trajectsnelheid norm is;
- in te gaan op de wijze waarop deze norm moet worden gehanteerd en hoe wordt omgegaan met onzekerheden en bandbreedtes in de berekening van en toetsing aan deze norm;
- aan te geven welke consequenties het hanteren van deze norm heeft voor de trechtering (selectie en keuze) van de alternatieven in het MER.

Aanvulling

De aanvulling gaat in op de herkomst van de trajectsnelheid norm van 60 km/uur. Deze is opgenomen in het beleidsdocument Brabantstad. De Commissie merkt op dat de trajectsnelheid daarin is aangemerkt als ‘referentiesnelheid’. De berekening van de trajectsnelheid bevat een onzekerheidsmarge/bandbreedte waarmee, in de visie van de Commissie, rekening moet worden gehouden. Dit is in het onderhavige MER en de aanvulling daarop echter niet gebeurd.

De Commissie concludeert voorts dat de keuze om 60 km/uur als scherp toetsingscriterium te hanteren voor de 80 km/uur varianten sturend is in de beoordeling en daarmee de keuze, voor (bijvoorbeeld) het meest milieuvriendelijke alternatief. Hiermee wordt de keuze sterk gestuurd naar oplossingen met ongelijkvloerse kruispunten, met de daarbij bijbehorende kosten en milieueffecten.

Tot slot merkt de Commissie op dat door de (recente) economische stagnatie de verkeersprognoses waarschijnlijk aan de hoge kant zijn en wellicht later dan op het aangegeven plan–

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

⁶ Een verklaring wordt gegeven op blz. 74 van het MER, maar de Commissie kan deze niet volgen.

jaar van 2025 zullen worden gerealiseerd. Door vervolgens een robuustheidstoets, waarbij het verkeer met 10% toeneemt, een zwaar gewicht te geven in de beoordeling, wordt de lat door de Provincie wel heel hoog en in de verre en onzekere toekomst gelegd.

2.3 Effecten van stikstofdepositie op Natura 2000

2.3.1 Effecten van verkeerstoename

MER

Het MER geeft aan dat in Natura 2000-gebied 'Vlijmens Ven, Moerputten en Bossche Broek' de stikstofdepositie toeneemt. Door de capaciteitsuitbreiding van de N279 treedt ten opzichte van de referentie (2016 en 2025) een toename van stikstofdepositie op. Dit wordt veroorzaakt door de toename van het verkeer op de A2 die langs het Bossche Broek loopt. (zie MER p. 127)

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

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

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

Aanvulling

De aanvulling gaat uitgebreid in op de relatie verkeersintensiteiten – atmosferische depositie. Daaruit blijkt dat de toename van depositie op het Natura 2000-gebied Bossche Broek met name wordt veroorzaakt door de toename van verkeer op de N279. De verkeerstoenames op de A2 als gevolg van de N279 zijn voor de meeste alternatieven te verwaarlozen, maar worden in de berekeningen wel in cumulatie meegenomen. Duidelijke is dat een (zeer) kleine toename van depositie op de Natura 2000-gebieden is te verwachten.

In de aanvulling is de depositietoename correct bepaald voor het VKA voor de maximale rij-snelheid van 80 km/uur. Voor de rij-snelheid van 100 km/uur is geen beoordeling gegeven, noch zijn mitigerende maatregelen aangegeven. De Commissie wijst erop dat bij het realiseren van een VKA met 100 km/uur aanvullend onderzoek nodig is.⁷

⁷ Het ontwerp PIP laat 100 km/uur al toe, de geluidreducerende maatregelen in het PIP en de vast te stellen hogere waarden in het kader van de Wet geluidhinder zijn gebaseerd op 100 km/uur. Dat betekent dat alleen nog een nieuwe Nb-wetvergunning nodig zal zijn bij het realiseren van 100 km/uur

Overigens is het VKA met 100 km/uur vergelijkbaar met alternatief D. Daarvoor zijn wel de effecten in beeld gebracht. Alleen de beoordeling en de mitigerende maatregelen zijn niet uitgewerkt voor dit alternatief. Het MER geeft daarom nu niet aan dat 100 km/uur voldoet aan de eisen van de Natuurbeschermingswet 1998 en of de effecten mitigeerbaar zijn.

Tot slot merkt de Commissie op dat tabel 4.3 van de aanvulling met rekenresultaten een aantal inconsequenties bevat:

- De toename van de depositie in 2026 bij alternatief D is kleiner dan in 2016, hetgeen gezien de toename van verkeersintensiteiten van 2016 naar 2026 niet verklaarbaar is;
- Op de toetspunten 112 en 149 is de depositietoename in 2016 van alternatief E gelijk aan die van alternatief D, daar waar alternatief E veel hogere intensiteiten kent op zowel de N279 als de A2.

2.3.2 Effectscores natuur

MER

In het MER is een toename van depositie berekend (zie ook voorgaande paragraaf) en scoren de verschillende alternatieven ‘–’ op dit criterium. De Commissie merkt op dat deze scores niet terugkomen in de tabel effectbeoordeling van de alternatieven in het MER (o.a. pagina xi van de samenvatting).

Aanvulling

In de aanvulling is de vergelijkingstabel geactualiseerd. Naast de aanpassingen voor het thema Verkeer en Vervoer zie paragraaf 2.2 is ook onder natuur het ontbrekende aspect “beschermde gebieden – vermesting” met scores toegevoegd.

2.3.3 Beschrijving effecten stikstofdepositie op Natura 2000-gebieden

MER

De maximale toenames van de alternatieven in 2025 variëren van 0,55 mol N/jaar/ha⁸ voor alternatief A tot maximaal 2,78 mol N/jaar/ha voor alternatief D ten opzichte van de autonome ontwikkeling. De achtergrondwaarden van de stikstofdepositie vertonen een algemeen dalende trend en in de genoemde Natura 2000-gebieden worden (mitigerende) maatregelen genomen in het kader van de verbreding A2 Den Bosch – Eindhoven.⁹ Door deze maatregelen verbetert de staat van instandhouding van het Natura 2000-gebied momenteel (mededeling in het MER). De Commissie constateert dat in het MER voor de N279 zelf geen mitigerende maatregelen zijn uitgewerkt om de effecten van het voornemen op Natura 2000 te mitigeren.

Voor de referentie jaren 2016 en 2025 is de (extra) depositie in beeld gebracht, daarbij is een lichte toename van de depositie (ten opzichte van de referentie) te zien tussen 2016 en 2025.

⁸ De minimum toename varieert en is afhankelijk van de beschouwde locatie en beschouwde habitatype. Op Bossche broek is de toename minimaal 0,14 mol N/jaar/ha.

⁹ In het kader van de verbreding van de A2 Den Bosch – Eindhoven loopt momenteel nog een procedure bij het Europese hof, waarbij de vraag voorligt of voor dit project sprake is van mitigerende maatregelen of compenserende maatregelen in het kader van de Nbwet 1998.

Het MER concludeert dat de effecten tijdelijk zijn en dat deze geen verslechtering van de instandhoudingsdoelen tot gevolg hebben, daarom zullen er geen wettelijke noodzakelijke maatregelen getroffen worden vanuit de Natuurbeschermingswet 1998. Tot slot meldt het MER dat het bevoegd gezag nog moet oordelen of er sprake is van een verslechtering in die zin dat maatregelen nodig zijn.

De Commissie merkt op dat de verschillen tussen de alternatieven klein zijn en de effecten van het project op zichzelf weliswaar ecologisch niet waarneembaar zullen zijn. Maar omdat in cumulatie met de achtergrondwaarden, ondanks een algemeen dalende trend in 2025, de depositie niet onder de kritische depositie waarde zal zijn gedaald is aantasting van de natuurlijke kenmerken op voorhand niet uit te sluiten. De Commissie merkt op dat deze benadering in het MER juridisch risicovol is omdat op basis van jurisprudentie kan worden afgeleid dat bij iedere toename van stikstofdepositie aantasting van natuurlijke kenmerken niet valt uit te sluiten.

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

Aanvulling

In de aanvulling wordt toegelicht dat de huidige kwaliteit van de aanwezige habitattypen goed tot matig is en de trend positief tot neutraal. Dit wordt nader onderbouwd aan de hand van diverse autonome natuurontwikkelingen die per deelgebied kort worden toegelicht voor zowel het Bossche Broek als het Vlijmens Ven en Moerputten.

In de aanvulling worden bestaand beheer, in een ander kader uitgevoerde maatregelen en een aantal mitigerende maatregelen besproken. Daarvan wordt geconcludeerd dat de effect-gerichte maatregelen zoals het maaien en afvoeren van grasland mogelijk en effectief zijn.

De Commissie concludeert dat met de toelichting in de aanvulling is aangetoond dat, de in een ander kader, genomen maatregelen en het beheer, dat al wordt uitgevoerd, laten zien dat een verbetering van de kwaliteit van de gebieden is ingezet. De mitigerende maatregelen uit de aanvulling kunnen dit effect versterken. In de aanvulling is daarmee duidelijk gemaakt dat het ingezette beheer en de ontwikkeling van de natuurwaarden zodanig zijn dat bij continuering daarvan de (cumulatieve) gevolgen van de stikstofdepositie van dit project ondervangen kunnen worden en er geen aantasting van de natuurlijke kenmerken van de Natura 2000-gebieden te verwachten is.

3. Aandachtspunten voor de besluitvorming

De Commissie hoopt met onderstaande aanbevelingen een bijdrage te leveren aan de kwaliteit van de verdere besluitvorming.

3.1 Geluid

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

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

3.2 Natuur

In de aanvulling worden de mogelijke mitigerende maatregelen bij het VKA beschreven. De Commissie waardeert deze uitwerking en hecht eraan te benadrukken dat deze een opstap vormen naar aanvullende maatregelen in het kader van mogelijk toekomstige besluitvorming over opwaardering naar 100 km/uur.

BIJLAGE 1: Projectgegevens toetsing MER

Initiatiefnemer: College van Gedeputeerde Staten provincie Noord-Brabant

Bevoegd gezag: Provinciale Staten van provincie Noord-Brabant

Besluit: provinciaal inpassingsplan (PIP)

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

Activiteit: capaciteitsvergroting van de provinciale weg N279 tussen 's-Hertogenbosch en Veghel, tussen de knooppunten met de A2 en de A50.

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

Procedurele gegevens:

kennisgeving startnotitie: 11 april 2007

richtlijnenadvies uitgebracht: 7 juni 2007

inhoudseisen vastgesteld: 11 september 2007

kennisgeving tussentijds MER in de Staatscourant op 22 februari 2012

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

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

tussentijds toetsingsadvies uitgebracht: 14 juni 2012

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

2^e kennisgeving MER o.a. de Staatscourant van 1 maart 2013

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

2^e ter inzage legging MER: 4 maart t/m 17 april 2013

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

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

voorlopig toetsingsadvies uitgebracht: 23 april 2013

aanvulling op het MER ontvangen: 24 april 2013

toetsingsadvies uitgebracht: 29 mei 2013

Samenstelling van de werkgroep:

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

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

Ir. J.A. Huizer

Drs. R. Meeuwsen (secretaris)

Drs.ing. T. Prins

Drs. K. Wardenaar

Werkwijze Commissie bij toetsing:

Tijdens de toetsing gaat de Commissie na of het MER voldoende juiste informatie bevat om het milieubelang volwaardig mee te kunnen wegen in het besluit. De Commissie gaat bij het

toetsen uit van de wettelijke eisen voor de inhoud van een MER, zoals aangegeven in artikel 7.7 dan wel 7.23 van de Wet milieubeheer, en van eventuele documenten over de reikwijdte en het detailniveau van het MER. Indien informatie ontbreekt, onvolledig of onjuist is, 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 op de pagina *Commissie m.e.r.*

Betrokken documenten:

De Commissie heeft de volgende documenten betrokken bij haar advies:

- Milieueffectrapport Capaciteitsvergroting N279 's-Hertogenbosch – Veghel (november 2012)
- Bijlagenrapport bij het milieueffectrapport Capaciteitsvergroting N279 's-Hertogenbosch – Veghel (november 2012)
- Ontwerp Provinciaal Inpassingsplan Capaciteitsvergroting N279 's-Hertogenbosch – Veghel (november 2012)
- Aanvulling op het Milieueffectrapport (24 april 2013)

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

**Toetsingsadvies over het milieueffectrapport
Capaciteitsvergroting N279, 's-Hertogenbosch – Veghel
en de aanvulling daarop**

ISBN: 978-90-421-3671-7



Commissie voor de
milieueffectrapportage

Arthur van Schendelstraat 800 Utrecht

T 030 - 234 76 66

F 030 - 233 12 95

E mer@eia.nl

W www.commissiomer.nl

