

Voorlopig toetsingsadvies over het milieueffectrapport

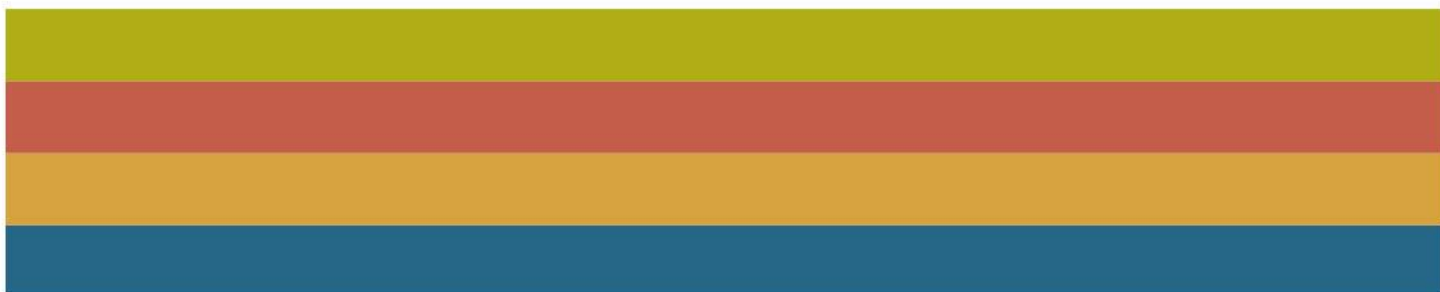
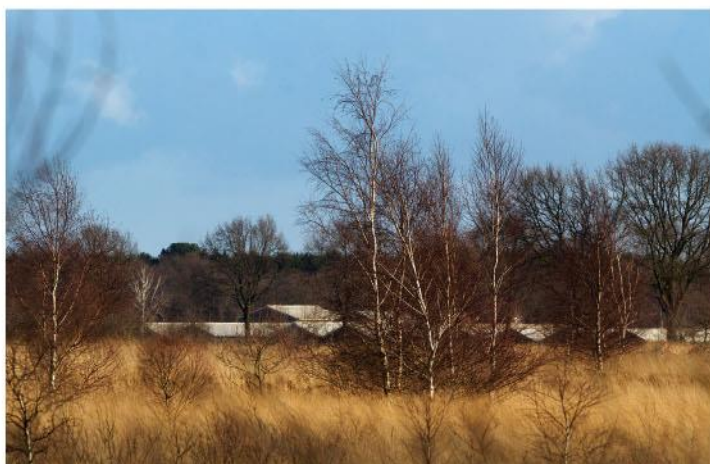


Commissie voor de
milieueffectrapportage

Gebiedsontwikkeling Oostelijke Langstraat, provincie Noord-Brabant

Voorlopig toetsingsadvies over het milieueffectrapport

1 februari 2018 / projectnummer: 2981



1. Oordeel over het milieueffectrapport (MER)

De Provincie Noord-Brabant heeft samen met een aantal overheden en organisaties een programma ontwikkeld voor de verbetering van de kwaliteit van de omgeving van de A59 tussen Den Bosch en Waalwijk. Dit programma, Gebiedsontwikkeling Oostelijke Langstraat (GOL), heeft als doel de economische vitaliteit van het gebied en de leefomgevingskwaliteit van de bewoners en gebruikers te verbeteren. De veiligheid op de A59 wordt vergroot door gevaarlijke op- en afritten op te heffen en de doorstroming wordt beter door de aanleg van (parallel-)wegen. Ook worden maatregelen genomen om de ecologische en recreatieve kwaliteit van het gebied te verhogen en om meer bescherming te bieden tegen hoog water.

Om uitvoering te geven aan de verschillende projecten van het programma, worden deze projecten ruimtelijk vastgelegd in een Provinciaal Inpassingsplan (PIP). Voor de besluitvorming daarover wordt de plan-m.e.r.-procedure doorlopen en is een milieueffectrapport (MER) opgesteld voor de twee onderscheiden deelgebieden, GOL-Oost en GOL-West. In een Passende beoordeling zijn de gevolgen van de maatregelen op nabijgelegen Natura 2000-gebieden beschreven.

In dit advies spreekt de Commissie voor de milieueffectrapportage (hierna 'de Commissie')¹ zich uit over de juistheid en de volledigheid van het MER.

Wat blijkt uit het MER?

GOL-Oost

Uit het MER blijkt dat voor GOL-Oost de vooraf vastgestelde doelen worden bereikt, zowel met het zogeheten 'NRD-alternatief' als met de 'Variant met verlegde toe- en afrit', uitgezonderd het vergroten van de belevingswaarde.² Het doel om het verkeer in de kernen te reduceren wordt bij de variant met de verlengde toe- en afrit beter gehaald dan bij het NRD-alternatief. De verbetering van de luchtkwaliteit en afname van de geluidbelasting doet zich met name voor bij de wegen van en naar de huidige aansluiting 44 (Vlijmen-oost). De variant met verlengde toe- en afrit is benoemd als voorkeur. Deze variant leidt tot de beste spreiding van het verkeer en daardoor een iets grotere afname van het aantal geluid belaste woningen (> 53 dB) en een licht grotere verbetering van de luchtkwaliteit ten opzichte van de referentiesituatie laat zien in vergelijking met het NRD-alternatief.

GOL-West

Ook voor GOL-West worden de vooraf vastgestelde doelen bereikt, zowel met het 'NRD-alternatief' als met de 'Variant nabij de Overstortweg', ook hier uitgezonderd het vergroten van de belevingswaarde. De afname van de geluidbelasting doet zich bij het NRD-alternatief voor bij circa 50 woningen, bij de variant nabij de Overstortweg bij circa 40 woningen. Hier is het NRD-alternatief benoemd als voorkeur, met dien verstande dat de nieuwe randweg 20 meter

¹ De samenstelling en 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 of door het nummer 2981 op www.commissie-mer.nl in te vullen in het zoekvak.

² Uit het MER blijkt dat vergeleken met de referentiesituatie in 2030 minder dan 100 woningen met een geluidbelasting hoger dan 53 dB worden ontlast.

verder van de Heidijk wordt gelegd als waar in het NRD-alternatief van is uitgegaan. Ook wordt voor de Baardwijkse Overlaat gekozen voor het openmaken van de gehele spoordijk in plaats van de brede 'waterslinger' die onderdeel uitmaakte van het NRD-alternatief. Met het volledig openmaken wordt het cultuurhistorische karakter van de spoorlijn gemarkeerd en ook de openheid in het gebied versterkt.

Oordeel over het MER

De Commissie is van oordeel dat het MER en de diverse achtergrondrapporten uitgebreide informatie bevatten over de milieueffecten van de diverse onderzochte alternatieven, waaronder ook de effecten van de voorkeursalternatieven voor GOL-Oost en GOL-West. Er ontbreekt echter nog:

- een goed navolgbare en correcte stikstofdepositieberekening op Natura 2000-gebieden. Deze dient uit te gaan van aanwezige lijnbronnen in plaats van één enkele puntbron voor verkeersemissies, zoals nu als uitgangspunt is gebruikt. Ook maakt het MER niet duidelijk of de stikstofemissies/-deposities passen binnen de in het PAS gereserveerde ruimte voor het GOL;
- een berekening van het aantal geluid belaste woningen >53 dB waarbij rekening wordt gehouden met de mitigerende maatregelen die vanuit wettelijk oogpunt vereist zijn. Met in achtneming van de effecten van deze maatregelen zal het aantal geluid belaste woningen naar verwachting meer afnemen dan waar nu in het MER van uit wordt gegaan.

Bovengenoemde informatie acht de Commissie essentieel voor de besluitvorming. Zij adviseert hiervoor een aanvulling op het MER op te stellen.

Daarnaast merkt de Commissie op dat:

- alle doelen kwalitatief zijn geformuleerd. Voor geluid geldt bijvoorbeeld als doelstelling het realiseren van een reductie van het aantal geluidgevoelige bestemmingen met een geluidbelasting van >53 dB. Niet is aangegeven met hoeveel woningen of met welke percentage het aantal gevoelige bestemmingen door het GOL diende af te nemen. In de diverse achtergronddocumenten is overigens wel kwantitatieve informatie te vinden over de mate waarin verbetering of verslechtering plaatsvindt. Deze kwantitatieve informatie acht de Commissie behulpzaam bij de beoordeling van de effectiviteit van de onderzochte alternatieven en varianten.
- de effecten van de onderzochte alternatieven veelal alleen zijn afgezet ten opzichte van het referentiejaar 2030 en niet ten opzichte van de huidige situatie. Omdat de autonome ontwikkeling ten opzichte van de huidige situatie nog een aanzienlijke verkeersgroei omvat betekent dit dat op diverse wegen, ook na uitvoering van het GOL, drukker zal zijn dan in de huidige situatie het geval. Uit de informatie in de diverse achtergrondrapporten is bovenstaande informatie weliswaar af te leiden, maar de versnippering over de verschillende afzonderlijke rapporten maakt deze informatie weinig toegankelijk.

De Commissie adviseert daarom ten behoeve van de verdere besluitvorming in een samenvattende notitie de verkeers- en milieueffecten in zo veel mogelijk kwantitatieve termen te presenteren voor zowel de huidige situatie, de autonome ontwikkeling als na uitvoering van het voornemen.

In hoofdstuk 2 licht de Commissie haar oordeel toe.

2. Toelichting op het oordeel

2.1 Effecten stikstofdepositie op Natura 2000-gebieden

Uit de Aeries-berekeningen blijkt dat lokaal sprake is van een toename van de stikstofdepositie op stikstofgevoelige habitattypen binnen de Natura 2000-gebied Vlijmens Ven, Moerputten & Bossche Broek, Loonse en Drunense Duinen & Leemkuilen en Langstraat. Aangegeven is dat de Programmatische Aanpak Stikstofdepositie (PAS) van toepassing is en dat er als onderdeel van het PAS maatregelen worden genomen waarmee het negatieve effect van GOL wordt gemitigeerd.

De Commissie merkt op dat:

- de verkeersemissies in zowel de referentiesituatie als in de plansituatie lijken te zijn berekend uitgaande van één puntbron. Dit acht zij gezien de relatief korte afstand tot de Natura 2000-gebieden en de omvang van het plangebied geen juiste wijze van modellering. Op bepaalde receptorpunten zal daardoor namelijk sprake zijn van een onderschatting en op andere punten van een overschatting van de stikstofdepositie;
- slechts beperkt inzicht is gegeven in de gebruikte modelinvoergegevens. Zo zijn alleen de emissies in de vorm van NO_x en NH₃ per jaar aangegeven, maar niet de gehanteerde verkeersintensiteiten, rijsnelheden, wegen en verdeling van licht en (middel)zwaar verkeer. Hierdoor zijn de resultaten van de emissieberekeningen onvoldoende navolgbaar. Ook is het niet duidelijk waarom de emissies van NH₃ in de plansituatie significant toenemen en de NO_x-emissies juist dalen ten opzichte van de referentiesituatie;³
- het onduidelijk is in hoeverre een aangepaste Aeries berekening met lijnbronnen past binnen de gereserveerde ruimte in het PAS voor het GOL.

De Commissie adviseert in een aanvulling op het MER een goed navolgbare en correcte emissie- en depositieberekening te presenteren uitgaande van aanwezige lijnbronnen. Geef aan of de emissies/deposities passen binnen de in het PAS gereserveerde ruimte voor het GOL.

2.2 Geluidbelasting

In het MER zijn de aantallen geluid belaste woningen / geluidgevoelige bestemmingen bepaald zonder rekening te houden met mitigerende maatregelen die vanuit wettelijk oogpunt vereist zijn. Onder andere langs Rijksweg A59 is het realiseren van een aantal geluidschermen doelmatig en ook bij gemeentelijke wegen van GOL-West en -Oost zijn een aantal mitigerende maatregelen doelmatig. Met in achtneming van de effecten van deze maatregelen zal het aantal geluid belaste woningen / geluidgevoelige bestemmingen verder afnemen dan waar nu in het MER van uit wordt gegaan.

De Commissie adviseert in een aanvulling op het MER het effect van genoemde maatregelen op het aantal geluid belaste woningen > 53 dB in beeld te brengen.

³ Omdat gerekend is voor hetzelfde planjaar (2021) kan het dus ook niet liggen aan wijzigingen in toekomstige emissies van het verkeer.

2.3 Toegankelijkheid van de informatie

In het MER en de diverse achtergrondrapporten zijn de effecten van de onderzochte alternatieven veelal alleen afgezet ten opzichte van het referentiejaar 2030 en niet ten opzichte van de huidige situatie. Omdat de autonome ontwikkeling ten opzichte van de huidige situatie nog een aanzienlijke verkeersgroei omvat betekent dit dat het op diverse wegen, ook na uitvoering van het GOL, drukker zal zijn dan in de huidige situatie het geval is. Uit de informatie in de diverse achtergronddocumenten is dit weliswaar na wat 'puzzelwerk' af te leiden, maar de versnippering over de verschillende afzonderlijke rapporten maakt deze informatie weinig toegankelijk. Het is daardoor lastig om een goed overzicht te krijgen van de milieueffecten (verkeersintensiteiten, geluidbelasting, luchtkwaliteit en externe veiligheid) ten opzichte van de huidige situatie. Ook is weinig toegankelijk in welke mate verbetering of verslechtering plaatsvindt.

- De Commissie adviseert ten behoeve van de verdere besluitvorming in een (samenvattende) notitie de verkeers- en milieueffecten van de voorkeursalternatieven voor GOL-Oost en GOL-West voor de relevante wegen te presenteren ten opzichte van zowel de huidige situatie als ten opzichte van de autonome ontwikkeling. Presenteer de milieueffecten daarbij zo veel mogelijk in kwantitatieve termen, bijvoorbeeld (verandering in) verkeersintensiteiten, reistijden, aantallen ongevallen, aantallen woningen binnen de verschillende relevante geluid- en luchtconcentratiecontouren en plaatsgebonden en groepsrisico's. Bovenstaande maakt de informatie beter toegankelijk voor besluitvormers, omwonenden en andere directbetrokkenen. Ook geeft dit goed in- en overzicht van de effectiviteit van de voorgestelde maatregelen.

BIJLAGE 1: Projectgegevens toetsing MER

Hoe toetst de Commissie?

De Commissie bestaat uit een werkgroep van deskundigen. Deze werkgroep beoordeelt of het milieueffectrapport de benodigde milieu-informatie bevat en of deze juist is. Als er informatie ontbreekt, onvolledig of onjuist is, beoordeelt de Commissie of zij die essentieel vindt. Dat is het geval als aanvullende informatie in de ogen van de Commissie kan leiden tot andere afwijkingen. In die gevallen adviseert de Commissie de ontbrekende informatie alsnog beschikbaar te stellen, vóór het besluit wordt genomen. De werkgroep bezoekt hierbij ook het gebied waar milieugevolgen kunnen optreden. Meer informatie over de werkwijze van de Commissie vindt u op: <http://www.commissiemer.nl/advisering/watbiedtdecommissie>

Wie zit er in de werkgroep?

Bij dit project bestaat de werkgroep uit:

Geert Draaijers (secretaris)

Hans Huizer

Sjef Jansen

Wim Keijzers

Henk Otte

Tom Smit (voorzitter)

Wat is het besluit waarvoor dit milieueffectrapport is opgesteld?

Provinciaal Inpassingsplan

Waarom wordt hiervoor een milieueffectrapport opgesteld?

Voor alle activiteiten die grote milieugevolgen kunnen hebben, moet in Nederland een milieueffectrapport worden opgesteld. De bijlagen C en D bij het Besluit m.e.r. <http://www.commissiemer.nl/regelgeving/besluitmer> geven aan wanneer dit het geval is. Voor deze procedure gaat het in ieder geval om de activiteiten C/D1 en vanwege de Passende beoordeling die nodig is vanwege mogelijke effecten op Natura 2000 -gebieden.

Wie besluit over Gebiedsontwikkeling Oostelijke Langstraat, provincie Noord-Brabant?

Provinciale Staten van de provincie Noord-Brabant, zij zijn bevoegd gezag.

Wie neemt het initiatief?

Gedeputeerde Staten van de provincie Noord-Brabant.

Heeft de Commissie ook zienswijzen en adviezen bij haar advies betrokken?

De Commissie heeft alle zienswijzen en adviezen, die zij van het bevoegd gezag heeft ontvangen, voor zover relevant voor het milieueffectrapport in haar advies verwerkt.

Waar vind ik de stukken die de Commissie heeft beoordeeld?

U vindt de projectstukken die bij het advies zijn gebruikt, door op www.commissiemer.nl projectnummer [2981](#) in te vullen in het zoekvak.

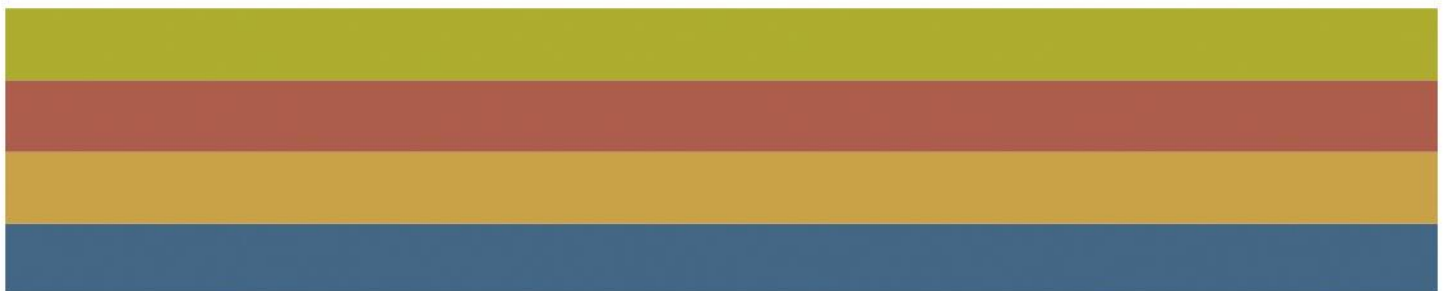
Bezoekadres

A. v. Schendelstraat 760
3511 MK Utrecht

Postadres

Postbus 2345
3500 GH Utrecht

t 030-2347666
e mer@eia.nl
w commissiemer.nl



Toetsingsadvies over het milieueffectrapport en de aanvulling daarop

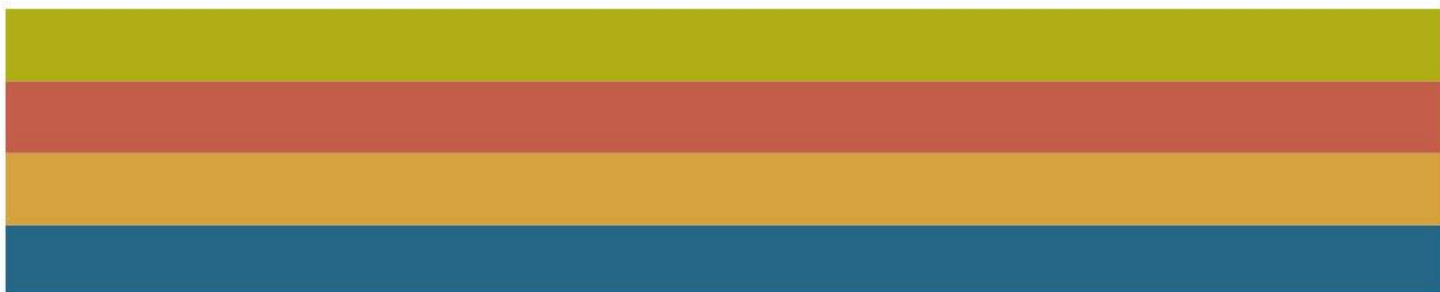
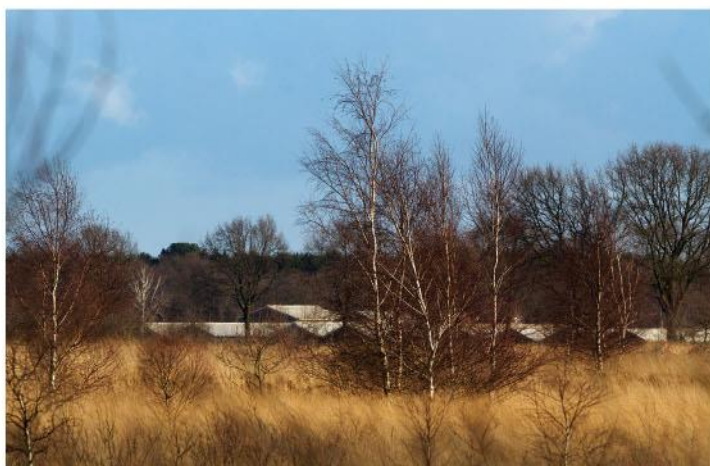


Commissie voor de
milieueffectrapportage

Gebiedsontwikkeling Oostelijke Langstraat, provincie Noord-Brabant

Toetsingsadvies over het milieueffectrapport en de aanvulling daarop

29 maart 2018 / projectnummer: 2981



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

De Provincie Noord-Brabant heeft samen met een aantal overheden en organisaties een programma ontwikkeld voor de verbetering van de kwaliteit van de omgeving van de A59 tussen Den Bosch en Waalwijk. Dit programma, Gebiedsontwikkeling Oostelijke Langstraat (GOL), heeft als doel de economische vitaliteit van het gebied en de leefomgevingskwaliteit van de bewoners en gebruikers te verbeteren. De veiligheid op de A59 wordt vergroot door gevaarlijke op- en afritten op te heffen en de doorstroming wordt beter door de aanleg van (parallel-)wegen. Ook worden maatregelen genomen om de ecologische en recreatieve kwaliteit van het gebied te verhogen en om meer bescherming te bieden tegen hoog water.

Om uitvoering te geven aan de verschillende projecten van het programma, worden deze projecten ruimtelijk vastgelegd in een Provinciaal Inpassingsplan (PIP). Voor de besluitvorming daarover wordt de plan-m.e.r.-procedure doorlopen en is een milieueffectrapport (MER) opgesteld voor de twee onderscheiden deelgebieden, GOL-Oost en GOL-West. In een Passende beoordeling zijn de gevolgen van de maatregelen op nabijgelegen Natura 2000-gebieden beschreven. De Commissie voor de milieueffectrapportage (hierna 'de Commissie')¹ is gevraagd zich uit te spreken 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 alle essentiële informatie bevatten om een besluit te kunnen nemen over het GOL waarin het milieubelang volwaardig wordt meegewogen.

In haar advies, d.d. 8 februari 2018, heeft de Commissie aangegeven dat het MER en de diverse achtergrondrapporten uitgebreide informatie bevatten over de milieueffecten van de diverse onderzochte alternatieven, waaronder ook de effecten van de voorkeursalternatieven voor GOL-Oost en GOL-West. Wel ontbrak nog:

- een goed navolgbare en correcte stikstofdepositieberekening op Natura 2000-gebieden en informatie of de stikstofdeposities passen binnen de in het PAS gereserveerde ruimte voor het GOL;
- een berekening van het aantal geluid belaste woningen >53 dB waarbij rekening wordt gehouden met de mitigerende maatregelen die vanuit wettelijk oogpunt vereist zijn.

Bovengenoemde informatie achtte de Commissie essentieel voor de besluitvorming. Zij adviseerde hiervoor een aanvulling op het MER op te stellen. Daarnaast adviseerde de Commissie in een samenvattende notitie de verkeers- en milieueffecten in zo veel mogelijk kwantitatieve termen te presenteren voor zowel de huidige situatie, de autonome ontwikkeling als na uitvoering van het voornemen.

Met de aanvulling op het MER is in deze omissies voorzien. In hoofdstuk 2 licht de Commissie haar oordeel toe.

¹ De samenstelling en 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 of door het nummer [2981](#) op www.commissie-siemer.nl in te vullen in het zoekvak.

2. Toelichting op het oordeel

2.1 Stikstofdepositie

MER

In het MER ontbreekt een goed navolgbare en correcte stikstofdepositieberekening op Natura 2000-gebieden. Deze dient uit te gaan van aanwezige lijnbronnen in plaats van één enkele puntbron voor verkeersemisies, zoals nu als uitgangspunt lijkt te zijn gebruikt. Ook maakt het MER niet duidelijk of de stikstofemissies/-deposities passen binnen de in het PAS gereserveerde ruimte voor het GOL.

Aanvulling op het MER

In de aanvulling op het MER zijn nieuwe stikstofberekeningen gepresenteerd. Voor de daarbij gehanteerde uitgangspunten zijn kaarten bijgevoegd en wordt verwezen naar het achtergrondrapport verkeer. De Commissie kan op basis van deze informatie niet controleren of in de Aerius-stikstofberekeningen de juiste verkeersgegevens (intensiteiten, snelheden, aandeel vrachtverkeer) zijn ingevoerd.

In de aanvulling is aangegeven dat in de eerdere berekening van de referentiesituatie sprake was van een invoerfout. De stikstofemissie blijkt in de referentiesituatie hoger dan in de eerdere, foutieve, berekening. Het effect van de plansituatie is daardoor lager dan in de eerdere berekening. Er blijft echter sprake van een toename van de depositie ten opzichte van de referentiesituatie als gevolg van de aantrekkende werking van het verkeer op de N261. Langs deze weg liggen stikstofgevoelige habitattypen van het Natura 2000-gebied Loonse en Drunense Duinen.

Aangegeven is dat vanwege de gewijzigde stikstofdepositie de al afgegeven ontwerpbeschikking op de vergunningsaanvraag Wet natuurbescherming zal worden aangepast. Bij toetsing van de vergunningaanvraag Wet Natuurbescherming door de Omgevingsdienst Brabant Noord is gebleken dat de berekende stikstofdepositie op Natura 2000-gebieden als gevolg van het GOL past binnen de gereserveerde ruimte in het PAS. In de aanvulling op het MER noch in de ontwerpbeschikking is overigens aangegeven hoe groot deze gereserveerde ruimte voor het GOL in het PAS precies is.

- De Commissie adviseert bij het besluit nog de verkeersgegevens te presenteren die zijn gebruikt voor de Aerius-stikstofberekeningen. Geef ook aan hoe groot de gereserveerde stikstofdepositieruimte in het PAS is voor het GOL.

2.2 Geluid

MER

In het MER ontbreekt een berekening van het aantal geluid belaste woningen >53 dB waarbij rekening wordt gehouden met de mitigerende maatregelen die vanuit wettelijk oogpunt vereist zijn. Met in achtneming van de effecten van deze maatregelen zal het aantal geluid belaste woningen naar verwachting meer afnemen dan waar nu in het MER van uit wordt gegaan.

Aanvulling op het MER

Omdat het aantal woningen in GOL-West waar mitigerende maatregelen noodzakelijk zijn gering is (24), is er voor gekozen alleen aanvullende berekeningen voor GOL-Oost uit te voeren. In de aanvulling op het MER is het aantal geluidgevoelige bestemmingen gepresenteerd met en zonder mitigerende maatregelen voor vijf geluidklassen, te weten 50–54 dB, 55–59 dB, 60–64 dB, 65–69 dB en 70 dB of meer. Ook is per geluidklasse inzicht gegeven in het aantal geluidgehinderden personen en het totaal geluidbelast oppervlak. Met de aanvulling is hiermee voldoende informatie beschikbaar gekomen voor de besluitvorming.

In de huidige situatie, referentiesituatie en na uitvoering van het voorkeursalternatief GOL-Oost (inclusief wettelijke verplichte mitigerende maatregelen), blijkt het totaal aantal geluidgevoelige bestemmingen met een geluidbelasting van 50 dB of meer, 4986, 5410 respectievelijk 4870 te bedragen. Uitvoering van GOL-Oost inclusief wettelijk verplichte geluidmaatregelen zorgt dus ten opzichte van de autonome ontwikkeling voor een afname van het aantal belaste geluidgevoelige bestemmingen van *ca* 10%. Ten opzichte van de huidige situatie bedraagt de afname *ca* 2%. Het aantal ernstig geluidgehinderden neemt meer af, namelijk met *ca* 22% ten opzichte van de autonome ontwikkeling en *ca* 16% ten opzichte van de huidige situatie. Het aantal ernstig geluidhinderden neemt meer af dan het aantal belaste geluidgevoelige bestemmingen omdat het voorkeursalternatief een groot effect heeft op de hoogst belaste geluidgevoelige bestemmingen (geluidbelasting $\geq$ 70 dB).

2.3 Samenvattende notitie

MER

De Commissie signaleerde dat:

- alle doelen voor het GOL kwalitatief zijn geformuleerd. Voor geluid geldt bijvoorbeeld als doelstelling het realiseren van een reductie van het aantal geluidgevoelige bestemmingen met een geluidbelasting van >53 dB. Niet is aangegeven met hoeveel woningen of met welke percentage het aantal belaste gevoelige bestemmingen door het GOL diende af te nemen. In de diverse achtergronddocumenten is overigens wel kwantitatieve informatie te vinden over de mate waarin verbetering of verslechtering plaatsvindt. Deze kwantitatieve informatie acht de Commissie behulpzaam bij de beoordeling van de effectiviteit van de onderzochte alternatieven en varianten.
- de effecten van de onderzochte alternatieven veelal alleen zijn afgezet ten opzichte van het referentiejaar 2030 en niet ten opzichte van de huidige situatie. Omdat de autonome ontwikkeling ten opzichte van de huidige situatie nog een aanzienlijke verkeersgroei omvat betekent dit dat op diverse wegen, ook na uitvoering van het GOL, drukker zal zijn dan in de huidige situatie het geval. Uit de informatie in de diverse achtergrondrapporten is bovenstaande informatie weliswaar af te leiden, maar de versnippering over de verschillende afzonderlijke rapporten maakt deze informatie weinig toegankelijk.

De Commissie heeft daarom geadviseerd ten behoeve van de verdere besluitvorming in een samenvattende notitie de verkeers- en milieueffecten in zo veel mogelijk kwantitatieve termen te presenteren voor zowel de huidige situatie, de autonome ontwikkeling als na uitvoering van het voornemen.

Aanvulling op het MER

In de (nieuwe) samenvatting van het MER zijn, ondersteund met goed kaartmateriaal, de effecten van het GOL in beeld gebracht, zowel ten opzichte van de autonome ontwikkeling

(2030, zonder GOL) als de huidige situatie (2017). Verandering in verkeerintensiteiten, lucht-kwaliteit en aantallen geluidgehinderden zijn daarbij kwantitatief gepresenteerd. Hiermee is naar het oordeel van de Commissie meer toegankelijke informatie voor de besluitvorming beschikbaar gekomen en beter zicht op de effectiviteit en mate van doelbereik van GOL.

BIJLAGE 1: Projectgegevens toetsing

Toetsing door de Commissie

De Commissie bestaat uit een werkgroep van deskundigen. Deze werkgroep beoordeelt of het MER de benodigde milieu-informatie bevat en of deze juist is. Als er informatie ontbreekt of onjuist is, beoordeelt de Commissie of zij die essentieel vindt. Dat is het geval als aanvullende informatie in haar de ogen kan leiden tot andere afwegingen. Dan adviseert de Commissie de ontbrekende of gecorrigeerde informatie alsnog beschikbaar te stellen, voordat het besluit wordt genomen. Om zich goed op de hoogte te stellen van de situatie heeft de werkgroep het gebied bezocht waar milieugevolgen kunnen optreden. Meer informatie over de werkwijze van de Commissie vindt u op: <http://www.commissiemer.nl/advisering/watbiedtdecommissie>

Samenstelling van de werkgroep

Bij dit project bestaat de werkgroep uit:

Dr. Geert Draaijers (secretaris)

Ir. Hans Huizer

Drs. Sjef Jansen

Ir. Wim Keijsers

Ir. Henk Otte

Mr. Tom Smit (voorzitter)

Besluit waarvoor dit milieueffectrapport is opgesteld

Provinciaal Inpassingsplan

Waarom wordt hiervoor een milieueffectrapport opgesteld?

Voor activiteiten die grote milieugevolgen kunnen hebben, kan in Nederland een MER vereist zijn. De bijlagen C en D bij het Besluit milieueffectrapportage geven aan om welke activiteiten het gaat (<http://www.commissiemer.nl/regelgeving/besluitmer>). Voor deze procedure gaat het in ieder geval om de activiteit C/D1 en vanwege de Passende beoordeling die nodig is vanwege mogelijke effecten op Natura 2000-gebieden.

Bevoegd gezag

Provinciale Staten van de provincie Noord-Brabant

Initiatiefnemer

Gedeputeerde Staten van de provincie Noord-Brabant

Heeft de Commissie ook zienswijzen en adviezen bij haar advies betrokken?

Alle zienswijzen en adviezen die de Commissie van het bevoegd heeft ontvangen, heeft ze gelezen en in haar advies verwerkt, voor zover relevant voor het MER.

Waar vind ik de stukken die de Commissie heeft beoordeeld?

U vindt de projectstukken die bij het advies zijn gebruikt, door op www.commissiemer.nl projectnummer 2981 in te vullen in het zoekvak.

Bezoekadres

A. v. Schendelstraat 760
3511 MK Utrecht

Postadres

Postbus 2345
3500 GH Utrecht

t 030-2347666
e mer@eia.nl
w commissiemer.nl

