



Aanvulling

bij Planstudie/tracé-MER N261
Tilburg-Waalwijk



Aanvulling

bij Planstudie/tracé-MER N261
Tilburg-Waalwijk

dossier D0582A1001
registratienummer MD-WR20050223
versie 1

april 2005 / Definitief

© IBZH Raadgevend Ingenieursbureau BV

Niets uit dit bestek/drukwerk mag worden veeelvoudigd en/of openbaar gemaakt d.m.v. drukwerk, fotokopie, microfilm of op welke andere wijze ook, zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van IBZH Raadgevend Ingenieursbureau BV, noch mag het zonder een dergelijke toestemming worden gebruikt voor enig ander werk dan waarvoor het is vervaardigd.

Het kwaliteitssysteem van IBZH Raadgevend Ingenieursbureau B.V. is gecertificeerd volgens NEN-EN-ISO 9001.

INHOUD

BLAD

1	AANVULLING OP HET MER N261 TILBURG-WAALWIJK	5
1.1	Luchtkwaliteit	5
1.2	Watertoets	7
1.3	Natuur	7
2	COLOFON	9

1 AANVULLING OP HET MER N261 TILBURG-WAALWIJK

Het Milieueffectrapport voor de N261 Tilburg-Waalwijk is in december 2004 afgerond. Voor besluitvorming rond dit project plaats kan vinden heeft er op een aantal punten ontwikkelingen plaatsgevonden. Deze aanvulling is zelfstandig leesbaar maar voor de volledigheid wordt ook verwezen naar de paragrafen van het MER waar de aanvullingen betrekking op hebben.

De volgende onderwerpen komen aan bod:

- luchtkwaliteit
- watertoets
- natuur

1.1 Luchtkwaliteit

Het beleid ten aanzien van luchtkwaliteit staat in het MER in paragraaf 9.3 beschreven. Deze aanvulling gaat over de aanpassing van de regelgeving naar aanleiding van uitspraken van de Raad van State over de interpretatie van de Europese richtlijnen en het Besluit Luchtkwaliteit.

Conclusie uit het MER over luchtkwaliteit

Met betrekking tot de luchtkwaliteit vormt alleen fijn stof (PM₁₀) een probleem in het plangebied. De achtergrondconcentraties hiervan zijn zodanig dat zelfs zonder verkeersbijdrage de etmaalgemiddelde grenswaarde uit het Besluit Luchtkwaliteit wordt overschreden. Tussen nu (2002) en de toekomstige situatie (2010) neemt het aantal overschrijdingen van de norm af ten gevolge van generiek beleid (het schoner worden van brandstof, minder uitstoot fabrieken e.d.). De alternatieven VKA en MMA dragen niet bij aan overschrijding van de normen ten opzichte van de autonome situatie in 2010 (het Nulalternatief) omdat het aantal motorvoertuigen en overige parameters niet verschilt. De betere doorstroming bij deze alternatieven zorgt ervoor dat de etmaalgemiddelde grenswaarde voor PM₁₀ juist een enkele keer minder overschreden wordt.

Aanpassing regelgeving luchtkwaliteit verwacht

Het ministerie van VROM is naar aanleiding van uitspraken van de Raad van State bezig om een Ministeriele regeling voor te bereiden die het Besluit Luchtkwaliteit moet gaan vervangen. Een eerste toetsing door de Raad van State heeft ertoe geleid dat er vooralsnog geen uitsluitsel te geven valt over de inhoud en de planning van de nieuwe regeling (zie kader Infomil april 2005). Om niet afhankelijk te zijn van de uitkomst van de discussie over de locatie waar de normen moeten gelden, zijn beide opties in het onderzoek meegenomen. De alternatieven zijn dus getoetst op de luchtkwaliteit langs de rand van de weg als ter hoogte van gevoelige bestemmingen (woningen). Het is belangrijk dat er ten tijde van wijziging van de bestemmingsplannen uitsluitsel is over de te volgen procedure en regels.

Om op termijn problemen op het vlak van luchtkwaliteit te voorkomen is het voor de besluitvorming rond het MER belangrijk dat er in principe gekozen wordt voor een alternatief met de minste effecten op de luchtkwaliteit. In dit geval zijn er, op basis van

berekeningen met het CARmodel, geen verschillen tussen de alternatieven VKA en MMA vastgesteld.

In de vervolgfase zal bij de vaststelling van de bestemmingsplannen gekeken moeten worden of er een noodzaak is tot het wijzigen van de weg en of er maatregelen te treffen zijn om normoverschrijding te voorkomen. Met andere woorden 'hoe kan de belasting voor de mens beperkt worden'. Voor dit project is de verwachting dat maatregelen om de luchtkwaliteit lokaal nog verder te verbeteren voor PM_{10} niet kostenefficiënt zijn. Hierbij valt bijvoorbeeld te denken aan ondertunneling of overkapping welke naast hoge kosten ook andere negatieve gevolgen hebben (op het landschap bijvoorbeeld).

Informatie van de site van Infomil* April 2005

Nederland moet voldoen aan Europese normen voor luchtkwaliteit. Voor stikstofdioxide moet de norm uiterlijk in 2010 bereikt worden, voor fijn stof al in 2005. Uit het Nationaal luchtkwaliteitsplan van begin 2005 blijkt dat Nederland dat met de huidige maatregelen niet haalt.

Nederland wilde verkennen of de Europese eisen voor luchtkwaliteit voor alle gebieden gelden. Vanwege de bescherming van de volksgezondheid zou er onderscheid gemaakt kunnen worden tussen gebieden waar wel en geen mensen wonen.

Het blijkt dat een dergelijke interpretatie niet goedgekeurd kan worden zonder expliciete toestemming van de Europese Commissie. Nederland heeft deze toestemming van de Europese Commissie nog niet. Staatssecretaris Van Geel zal daarom nu geen aangepaste ministeriële regeling aan de Tweede Kamer aanbieden, die van zo een onderscheid uitgaat.

Verder blijkt uit het Nationaal Luchtkwaliteitsplan dat de normen voor fijn stof niet tijdig bereikt kunnen worden. Belangrijke reden hiervoor is dat dit stof voor het overgrote deel van natuurlijke oorsprong is of vanuit het buitenland komt. Nederland wilde overwegen om niet in alle gevallen heel strikt aan deze normen vast te houden. De Raad van State acht dit echter juridisch niet in al die gevallen mogelijk.

(*Infomil informeert overheden over milieubeleid en is een initiatief van VROM en EZ samen met andere overheden)

Voorlichting Raad van State 30 maart 2005

Ten slotte wil de afdeling over het voorgestelde tweede lid van artikel 2 het volgende opmerken. De richtlijnen verplichten de lidstaten de in de dochtterrichtlijnen opgenomen grenswaarden in acht te nemen. In de artikelen 3, 4 en 5 van de eerste dochtterrichtlijn wordt steeds gesproken van door de lidstaten te nemen nodige maatregelen om ervoor te zorgen dat de concentraties in de lucht van de desbetreffende stof de in de bijlagen bepaalde grenswaarden niet overschrijden. Dit duidt niet op een inspannings-, maar op een resultaatsverplichting. Aan de lidstaten is overgelaten op welke wijze zij dit resultaat willen bereiken. **Indien een bepaald project geen negatieve en wellicht zelfs enige positieve invloed heeft op de luchtkwaliteit, waarbij de lucht overigens een zodanige concentratie heeft van een bepaalde stof waardoor de grenswaarde wordt overschreden, valt niet in te zien waarom zo'n project op zichzelf bezien in strijd zou zijn met hetgeen de richtlijn vereist.** Dit ontslaat Nederland echter niet van de verplichting om maatregelen te nemen die een eind maken aan de overschrijding van de grenswaarden binnen de door de richtlijnen gestelde termijnen.

Nieuwe gegevens luchtkwaliteit beschikbaar

Maart 2005 is er een nieuwe versie van het in de MER gebruikte verspreidingsmodel (CAR II) uitgekomen. Hierin is een aantal nieuwe gegevens opgenomen. Een deel van deze wijzigingen (in achtergrondconcentraties huidig en toekomst) levert een lichte verbetering op van de berekende luchtkwaliteit voor fijn stof. Een ander deel van de

wijzigingen (in emissiefactoren) levert echter een verslechtering op. De netto uitkomst van deze wijzigingen varieert per geval.

Voor de rekenpunten die in het MER zijn gehanteerd is de achtergrondconcentratie van 2004 voor NO₂ iets hoger dan in 2002, het jaargemiddelde van de achtergrondconcentratie PM₁₀ is in 2004 10 µg/m³ lager dan in 2002. De verschillen tussen de jaren worden onder meer verklaard door de verschillen in weersgesteldheid.

Voor 2010, de situatie waarmee de alternatieven worden vergeleken, wijzigt in de uitkomsten van het model met betrekking tot de achtergrondconcentraties nagenoeg niets. De jaargemiddelde achtergrondconcentratie PM₁₀ liggen ongeveer op hetzelfde niveau als in de vorige versie van het CARII-model. Met andere woorden, de uitgangssituatie voor de besluitvorming wijzigt niet.

1.2 Watertoets

De ‘watertoets’ is een proces om te waarborgen dat het aspect water in de besluitvorming een volwaardige plaats krijgt. Hiertoe zijn de waterbeheerders tijdens de m.e.r.-procedure geconsulteerd. De waterbeheerders hebben het wateradvies geschreven op basis van het concept-MER waarna het merendeel van de opmerkingen in het definitieve rapport zijn opgenomen. Op het punt van verdroging wordt in de definitieve watertoets opgemerkt dat de beoordeling van de alternatieven niet neutraal moet zijn. De alternatieven (VKA en MMA) dienen volgens de waterbeheerders op het aspect verdroging negatief beoordeeld te worden (paragraaf 8.3.3).

In het MER is gesteld dat om effecten in de aanlegfase te voorkomen technische maatregelen zoals retourbemaling of ‘realisatie in den natte’ toegepast moeten worden. Daarvoor is extra onderzoek naar grondwaterstroming noodzakelijk is om die maatregelen te kunnen treffen die effecten op de natte natuurparel (Langstraat) voorkomen. Bij de beoordeling van de alternatieven is er van uitgegaan dat dit soort maatregelen worden genomen omdat er anders geen vergunningen verleend zullen worden.

1.3 Natuur

Naar aanleiding van opmerkingen van de Brabantse Milieufederatie volgen hieronder enkele verduidelijkingen bij paragraaf 8.4.

Het MER beperkt zich tot de effecten die direct toe te schrijven zijn aan het realiseren van nieuwe ongelijkvloerse kruisingen op de N261 Tilburg- Waalwijk. Bij Loon op Zand zal een nieuwe lokale weg gerealiseerd worden die aansluit op de nieuwe op- en afritten van de N261 ten zuiden van Loon op Zand. Deze weg valt buiten dit project. De gemeente Loon op Zand is verantwoordelijk voor een ontwerp waarbij zij een afweging dienen te maken tussen de diverse aanwezige functies.

In het MER is voornamelijk aandacht besteed aan gebieden die een beschermde status hebben. De kunstmatige duinen aan de westzijde van de N261 hebben geen beschermde status. Ook komen er geen strikt beschermde soorten voor.

2 COLOFON

Opdrachtgever	: Provincie Noord-Brabant
Project	: Aanvulling
Dossier	: D0582A1001
Omvang rapport	: 9 pagina's
Auteur	: Karen Zwerver
Bijdrage	: Karen van Dongen, Arno Fluitman
Projectleider	: Karen Zwerver
Projectmanager	: Piet Westeneng
Datum	: 21 april 2005
Naam/Paraaf	:
