

Verdubbeling Noordoosttangent Tilburg

Startnotitie m.e.r.

projectnr. 188339
versie 2.1 Definitief
oktober 2008

Opdrachtgever

Gemeente Tilburg
Stadhuisplein 130
5038 TC Tilburg

datum vrijgave

28-10-2008

versie

Definitief

goedkeuring

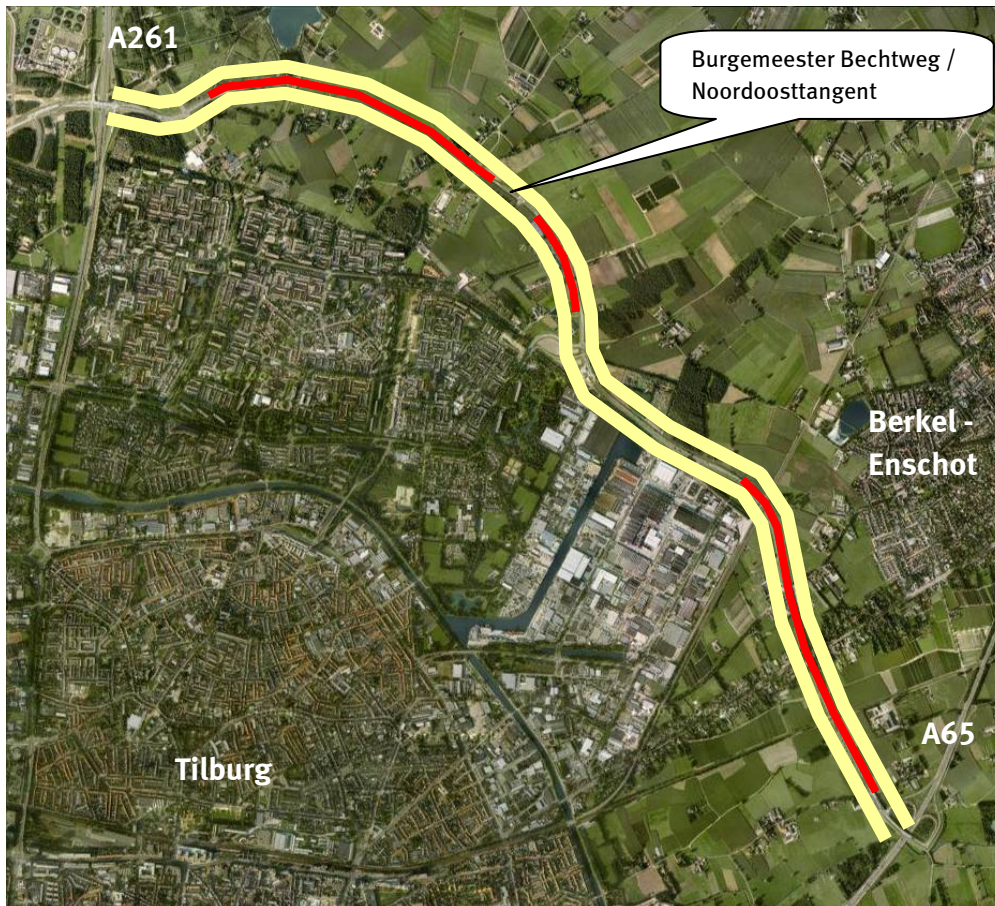
ing. C.H.A. Helmes

vrijgave

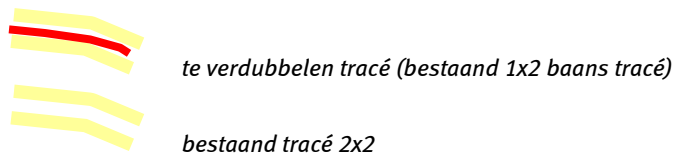
ir. H.A.M. van de Wetering

	Inhoud	Blz.
1	Inleiding	5
1.1	Aanleiding en voorgeschiedenis	5
1.2	M.e.r.-procedure	6
1.2.1	<i>M.e.r.-plicht</i>	6
1.2.2	<i>Initiatiefnemer en bevoegd gezag</i>	6
1.2.3	<i>Procedure</i>	6
1.2.4	<i>Startnotitie en richtlijnen</i>	7
1.2.5	<i>Inspraak en advies</i>	8
1.3	Leeswijzer	9
2	Probleemstelling en doel	11
2.1	Probleemstelling en doel Noordoosttangent	11
2.2	Doelen van de m.e.r.	12
3	Beleid en besluiten	13
3.1	Beleidskader, wet- en regelgeving	13
3.2	Ruimtelijk beleid	14
3.2.1	<i>Nationaal beleid</i>	14
3.2.2	<i>Provinciaal beleid</i>	14
3.2.3	<i>Lokaal beleid</i>	16
3.3	Te nemen besluiten	18
3.3.1	<i>Bestemmingsplan</i>	18
3.3.2	<i>Vergunningen</i>	19
4	Referentiesituatie	21
4.1	Inleiding	21
4.2	Verkeer	22
4.3	Ruimtegebruik	23
4.4	Landschap	23
4.5	Bodem en water	23
4.6	Natuur	24
4.7	Archeologie en cultuurhistorie	25
4.8	Externe veiligheid	25
4.9	Hinder	26
5	Voorgenomen activiteit	27
5.1	Verdubbeling van de Noordoosttangent Tilburg	27
5.2	Alternatieven en varianten	27
5.3	Referentiesituatie en nul+ alternatief	29
5.4	Meest-milieuvriendelijk alternatief (MMA)	30

6	Effecten	31
6.1	Effectbeschrijving	31
6.2	Verkeer	32
6.3	Ruimtegebruik	33
6.4	Landschap	33
6.5	Bodem	34
6.6	Water	34
6.7	Natuur	34
6.8	Archeologie	35
6.9	Cultuurhistorie	36
6.10	Geluid	36
6.11	Luchtkwaliteit	36
6.12	Externe veiligheid	36
6.13	Overige hinderaspecten	36
6.14	Kabels en leidingen	36
	Literatuurverwijzingen	
	Begrippen en afkortingen	
Bijlage 1	Nadere toelichting op m.e.r.-procedure	



Figuur 1.1 indicatie plangebied (bron ondergrond <http://maps.google.com>)



In deze notitie wordt twee benamingen gebruikt voor de onderhavige weg:

Burgemeester Bechtweg duidt de bestaande situatie aan: de grotendeels enkelbaans uitgevoerde weg.

Noordoosttangent duidt de voorgenomen activiteit aan: de geheel verdubbelde weg.

1 Inleiding

1.1 Aanleiding en voorgeschiedenis

Aanleiding

De gemeente Tilburg is voornemens het enkelbaans tracé van de Burgemeester Bechtweg ten noordoosten van Tilburg te verdubbelen, zodat over het gehele tracé een 2x2-baans weg ontstaat.

De aanleiding voor de verdubbeling van de Burgemeester Bechtweg is het Tilburgse Verkeers- en Vervoersplan (TVVP) waarin het compleet maken van het ringstelsel is opgenomen. Tevens zijn er modelberekeningen waarin is aangegeven dat verdubbeling nodig is, met name om de ruimtelijke ontwikkelingen in de omgeving mogelijk te maken. Tot slot zijn er kanttekeningen te plaatsen bij de veiligheid van deze weg.

De Burgemeester Bechtweg is onderdeel van de buitenste ring van het hoofdnet voor het autoverkeer in Tilburg. Op het hoofdnet wordt de groei van het autoverkeer zoveel mogelijk opgevangen. De 'buitenste ring' heeft hierbij een belangrijkere functie dan de ontsluitingswegen in de stad. De gemeente heeft in het TVVP dan ook de doelstelling opgenomen om de buitenste ring af te maken en de verkeersdoorstroming op deze wegen te bevorderen. Verdubbeling van de Burgemeester Bechtweg is onderdeel van deze doelstelling.

De Burgemeester Bechtweg is momenteel voor een gedeelte enkelbaans. Hierdoor kan het verkeer in de toekomst niet afgewikkeld worden. Om de doorstroming in 2020 te waarborgen is het volledig uitvoeren van de Noordoosttangent met 2 x 2 rijstroken (dubbelbaans) noodzakelijk. In de huidige spits zijn al afwikkelingsproblemen te zien bij Loven en de afrit van de A65.

In hoofdstuk 2 wordt nader op het gesignaleerde probleem en de bijbehorende doelstelling voor de Noordoosttangent ingegaan.

Voorgeschiedenis

De huidige Burgemeester Bechtweg is in de jaren '90 voorbereid en in 2003 gereed gekomen. De weg maakt, samen met het nieuwe Noordwesttangent (Tilburg-Dongen), de A58 en de A65 deel uit van het ringstelsel om de stad Tilburg. In het kader van de aanleg is destijds een m.e.r. doorlopen.

Bij de aanleg van de weg was reeds voorzien dat deze op termijn mogelijk onvoldoende capaciteit zou hebben. Zodoende zijn delen van het tracé en de knooppunten al in 2x2 rijstroken uitgevoerd. In het toenmalige MER was tevens een alternatief met 2 x 2 rijstroken doorgerekend.

De kunstwerken op het enkelbaans wegdeel tussen Sweelincklaan en de Stokhasseltlaan zijn voorbereid op een verdubbeling. Tussen de Nederlandweg en de A56 is geen rekening gehouden met de verdubbeling.

Realisatie van de verdubbeling past niet binnen het vigerende bestemmingsplan. Zodoende is het noodzaak een nieuw bestemmingsplan op te stellen.

Voor het nemen van een besluit over de verdubbeling kan geen gebruik gemaakt worden van het MER dat in het kader van de aanleg van de Burgemeester Bechtweg is uitgevoerd. Actueel onderzoek, op basis van de huidige wet- en regelgeving is noodzakelijk voor dit besluit.

1.2 M.e.r.-procedure

1.2.1 M.e.r.-plicht

De verdubbeling van de Noordoosttangent is m.e.r.-plichtig conform het Besluit m.e.r. 1994, gewijzigd 2008 (VROM, 2008). De m.e.r.-plicht geldt voor "de wijziging of uitbreiding van een autoweg, niet zijnde een hoofdweg". Dit betreft een weg die alleen toegankelijk is via knooppunten of via door verkeerslichten geregelde kruispunten en waarop het verboden is te stoppen of te parkeren.

Voor de Noordoosttangent geldt dat de weg alleen toegankelijk is via knooppunten: via door verkeerslichten geregelde kruispunten. Omdat de Noordoosttangent buiten de bebouwde kom ligt en het een voorrangsweg betreft, geldt een parkeerverbod. Hiermee is de aanleg van de verdubbeling van de Noordoosttangent m.e.r.-plichtig.

De m.e.r.- procedure is gekoppeld aan het eerste ruimtelijke besluit dat concreet de realisatie van de m.e.r.-plichtige activiteit, in dit geval de verdubbeling van de Noordoosttangent, mogelijk maakt. In dit geval betreft dit het bestemmingsplan.

De m.e.r dient om het milieubelang een volwaardige plaats te geven in de besluitvorming. In het m.e.r worden keuzen voor het tracé en de inrichting onderbouwd en worden de milieueffecten in beeld gebracht. De m.e.r. heeft tevens tot doel de planvorming te structureren.

1.2.2 Initiatiefnemer en bevoegd gezag

De m.e.r.-procedure wordt doorlopen in samenhang met de openbare procedure conform de Wet ruimtelijke ordening.

In de procedure treden als initiatiefnemer op:

- College van Burgemeester en wethouders van de gemeente Tilburg

Het bevoegd gezag in de m.e.r procedure is in dit geval:

- Gemeenteraad van de gemeente Tilburg

1.2.3 Procedure

De m.e.r.-procedure bestaat uit de volgende stappen:

- Het opstellen en publiceren van de startnotitie, ter aankondiging van de voorgenomen activiteit en de werkwijze waarop de effecten van de voorgenomen activiteit worden onderzocht;
- Het ter inzage leggen van de startnotitie;
Om derden de mogelijkheid te geven vragen te stellen over de aanpak van het m.e.r.-onderzoek en zo richting te geven aan het onderzoek;

- Het advies vragen aan de commissie m.e.r. en andere adviseurs over de aanpak van het m.e.r.-onderzoek (de advies-richtlijnen);
- Het vaststellen van de richtlijnen door het bevoegd gezag;
- Het opstellen van het milieueffectrapport (MER). In het MER wordt onderzocht welke mogelijkheden (alternatieven) er zijn voor de verbreding van de Noordoosttangent. Er wordt onderzocht welke effecten de verdubbeling van de Noordoosttangent op het milieu heeft en welke mogelijke maatregelen er zijn om de negatieve effecten te beperken;
- De aanvaarding van het MER voor het bevoegd gezag;
- Het ter inzage leggen van het MER, om derden de mogelijkheid te geven het MER inhoudelijk te toetsen;
- Het laten toetsen van het MER door de commissie m.e.r.: de kwaliteitsborging door onafhankelijke specialisten.

Onderstaand is de m.e.r.-procedure geschematiseerd weergegeven. Per stap is aangegeven welke partij leidend is.



Figuur 1.2 De stappen in de m.e.r.-procedure

In bijlage 1 is een uitgebreide beschrijving van de m.e.r.-procedure opgenomen.

1.2.4 **Startnotitie en richtlijnen**

Met deze startnotitie m.e.r. Verdubbeling Noordoosttangent Tilburg start de m.e.r.-procedure. In de startnotitie is aangegeven wat het plan is en wat de achterliggende redenen en doelen zijn. Tevens is aangegeven welke milieuonderwerpen volgens de inschatting van de initiatiefnemers moeten worden onderzocht in het milieueffectrapport. Een ieder kan op deze startnotitie inspreken. Hierop wordt in paragraaf 1.2.5 nader ingegaan.

Op basis van de startnotitie m.e.r., de ingekomen adviezen en de resultaten van de inspraak op de startnotitie adviseert de Commissie m.e.r. over de inhoud van de richtlijnen. Op grond van het advies voor richtlijnen worden de definitieve richtlijnen

opgesteld, die door de gemeenteraad worden vastgesteld. In de richtlijnen wordt bepaald waaraan het milieueffectrapport (MER) zal moeten voldoen.

Terminologie

Met de afkorting *m.e.r* bedoelen we de gehele procedure van de milieueffectrapportage, zoals vastgelegd in de Wet Milieubeheer.

Met **MER** bedoelen we het uiteindelijke milieu effect rapport waarin de milieueffecten van meerdere alternatieven van een voorgenomen activiteit onderzocht, vergeleken en beoordeeld worden.

Met de **voorgenomen activiteit** wordt de realisatie van de verdubbeling Noordoosttangent Tilburg bedoeld.

Met **alternatieven** worden mogelijke tracés voor de Noordoosttangent Tilburg bedoeld.

Met **varianten** worden inrichtingsmaatregelen op een alternatief voor de Noordoosttangent bedoeld.

Met het **plangebied** wordt het gebied bedoeld waarop de voorgenomen activiteit rechtstreeks betrekking heeft; dit gebied wordt opgenomen in het bestemmingsplan.

Met het **studiegebied** wordt het gebied bedoeld waar als gevolg van de voorgenomen activiteit effecten kunnen optreden. Het studiegebied kan groter zijn dan het plangebied en kan per milieuaspect variëren.

1.2.5 *Inspraak en advies*

De inspraak op de startnotitie is erop gericht de onderzoeksvragen voor het MER scherper te maken: welke alternatieven moeten worden onderzocht, welke milieueffecten zijn van belang, welke omgevingsfactoren moeten in beeld worden gebracht, etc. In de inspraakperiode kan een ieder schriftelijk zienswijzen naar voren brengen. De startnotitie vormt de basis voor de inspraak en voor het advies over de op te stellen richtlijnen voor het MER.

De inspraakperiode van zes weken start na publicatie van deze startnotitie. Tijdens deze periode zal een informatieavond worden gehouden met de mogelijkheid tot het indienen van zienswijzen.

Uw reactie ten aanzien van de startnotitie kunt u, onder vermelding van "zienswijzen startnotitie m.e.r. Noordoosttangent Tilburg", toezenden aan:

Gemeente Tilburg
t.a.v. mevr. Mr. L. de Regt
postbus 90157
5000 LL Tilburg

1.3 Leeswijzer

De startnotitie is als volgt opgebouwd:

- hoofdstuk 2 beschrijft waarvoor de voorgenomen activiteit een oplossing moet bieden en de doelstelling voor het project;
- het besluitvormingskader, bestaande uit besluiten die reeds zijn genomen en die het voornemen inkaderen en de besluiten die in het kader van het project nog genomen moeten worden, is beschreven in hoofdstuk 3;
- hoofdstuk 4 beschrijft per aspect op hoofdlijnen de referentiesituatie van het plangebied;
- de voorgenomen activiteit en alternatieven komen in hoofdstuk 5 aan de orde;
- de aanpak van de effectbeschrijving is onderwerp van hoofdstuk 6. Per aspect is een globale beschrijving van de te onderzoeken effecten gegeven.

2 Probleemstelling en doel

2.1 Probleemstelling en doel Noordoosttangent

Verkeersafwikkeling en bereikbaarheid

De Noordoosttangent bestaat voor een groot deel uit 1 x 2 rijstroken. Met de huidige inrichting kan de Noordoosttangent het verkeer in de toekomst niet afwikkelen. Om de doorstroming in de toekomst te waarborgen is het volledig uitvoeren van de Noordoosttangent met 2 x 2 rijstroken (dubbelbaans) noodzakelijk. In de huidige spits zijn al afwikkelingsproblemen te zien bij Loven en de afrit A65.

Het doel van de verdubbeling van de Noordoosttangent is primair het waarborgen van de doorstroming in de toekomst. Als referentiejaar is 2020 aangehouden. Dit sluit aan bij de planhorizon van het bestemmingsplan dat wordt opgesteld om de verdubbeling van de Noordoosttangent mogelijk te maken.

Een berekening met het verkeersmodel van de gemeente Tilburg versie augustus 2008 geeft met name ter hoogte van het spoorviaduct een aanzienlijke toename van de verkeersintensiteit tot 35.600 mvt/etmaal. Dit is niet af te wikkelen op een enkelbaanstracé.

Door de verdubbeling moet tevens de ontsluiting van een aantal ruimtelijke ontwikkelingen in de omgeving mogelijk worden. Voorbeelden van deze ontwikkelingen zijn: Woningbouw Berkel-Enschot/Overhoeken en bedrijventerrein Loven Noord I. Het gebied Overhoeken/Berkel-Enschot dient een nieuwe aansluiting op de Noordoosttangent te krijgen (Structuurvisie Noordoost 2020 / artikel 19-procedure Enschootsebaan)

Veiligheid

In verband met diverse ongevallen met ernstige afloop is in 2006 is door Buro Groen Licht Verkeersadviezen een verkeersveiligheidsverkenning gedaan voor de Burgemeester Bechtweg. Naast diverse ongevallen op kruispunten vonden er ook meerdere ongevallen als gevolg van inhalen plaats. Inmiddels is een inhaalverbod, door middel van dubbel doorgetrokken asmarkering, ingesteld. Tevens is door congestie de bereikbaarheid voor hulpdiensten van de Burgemeester Bechtweg nabij de A65 belemmerd. Doel van de verdubbeling is het bieden van een structurele oplossing voor de verkeersveiligheid.

2.2 Doelen van de m.e.r.

Het doel van de m.e.r.-procedure voor de realisatie van de Noordoosttangent is het milieubelang volwaardig en vroegtijdig in de plan- en besluitvorming te betrekken. Dit om tijdig inzicht te krijgen in de effecten van de voorgenomen activiteit op de omgeving en om onderzoek te kunnen doen naar mogelijke maatregelen om negatieve effecten op de omgeving te verminderen.

Doel van de startnotitie is de informatie die benodigd is om het milieubelang volwaardig in de plan- en besluitvormingsprocedure te betrekken te verzamelen en inzichtelijk en toetsbaar te maken. Daarnaast is in de startnotitie geconstateerd waar nog nader onderzoek nodig is om lacunes in kennis in te vullen.

De startnotitie is bedoeld om 'een ieder' en de wettelijke adviseurs te informeren over de voorgenomen activiteiten en de relevante (milieu)aspecten. Deze Startnotitie is de basis voor de inspraak.

Het doel van de inspraak is het verzamelen van reacties ten behoeve van de richtlijnen voor de inhoud van het MER. In de richtlijnen zal worden aangegeven wat in het MER moet worden onderzocht (welke alternatieven en welke effecten) en op welke manier dat moet gebeuren.

3 **Beleid en besluiten**

3.1 **Beleidskader, wet- en regelgeving**

Onderstaand is een overzicht gegeven van de wet- en regelgeving die voor de realisatie de Noordoosttangent Tilburg van belang is. In paragraaf 3.2 is het ruimtelijk beleid samenvattend beschreven. In het MER worden ook de hoofdpunten uit het beleid voor de andere beleidssectoren beschreven.

Nationaal beleid

- Wetten: o.a. Wet op de ruimtelijke ordening (Wro), Wet milieubeheer, Wegenverkeerswet, Wegenwet, Wet verontreiniging oppervlaktewateren, Wet bodembescherming, Wet geluidhinder, Wet op de waterhuishouding, Wet op de monumentenzorg, natuurbeschermingswet, Flora- en Faunawet;
- Besluiten : o.a. Besluit Externe Veiligheid (2003), Wet Luchtkwaliteit (2007);
- Nota's: o.a. Nota Ruimte (2004), Nota Mobiliteit (2004), Nota natuur, bos en landschap in de 21e eeuw (2001), Nationaal milieubeleidsplan 4 (2001), Nota Waterbeleid 21e eeuw (2001), 4e Nota Waterhuishouding (1998).

Provinciaal beleid

- Interimstructuurvisie Noord-Brabant (2008)
- Provinciaal verkeers- en vervoersplan Noord-Brabant (2006)
- Meerjarenprogramma infrastructuur en transport 2008-2012 provincie Noord-Brabant (2008)

Lokaal beleid

- Structuurplan Noordoost (2007, voorontwerp)
- Tilburgs Verkeers en Vervoersplan (2003)
- Structuurvisie Tilburg 'Tilburg, stad van contrasten' (2005)
- Kadernota Groene Mal
- Groenstructuurplan (plus)
- Tilburg boomT
- Tilburg klaart de lucht

3.2 Ruimtelijk beleid

3.2.1 *Nationaal beleid*

Nota ruimte (2004)

De Nota Ruimte bevat de visie van het kabinet op de ruimtelijke ontwikkeling van Nederland en de belangrijkste bijbehorende doelstellingen.

Tilburg ligt centraal in het nationaal stedelijk netwerk Brabantstad. Dit is een stedelijk netwerk van de vijf grote Brabantse steden (Breda, Eindhoven, Helmond, 's-Hertogenbosch en Tilburg). Het bundelen van verstedelijking en infrastructuur in stedelijke netwerken is onderdeel van de Nota Ruimte.

Nota Mobiliteit (2004)

De Nota Mobiliteit is een nationaal verkeers- en vervoersplan. In de Nota Mobiliteit wordt het ruimtelijk beleid, zoals vastgelegd in de Nota Ruimte, verder uitgewerkt en wordt het verkeers- en vervoersbeleid beschreven voor de komende decennia.

De overheid wil de groei opvangen en zowel de bereikbaarheid, veiligheid en kwaliteit van de leefomgeving verbeteren. De belangrijkste instrumenten hiertoe zijn: betere benutting van bestaande infrastructuur, prijsbeleid en uitbreiding van infrastructuur waar knelpunten blijven bestaan. Voor veiligheid en kwaliteit van de leefomgeving zijn daarnaast normstelling en handhaving de belangrijkste instrumenten.

3.2.2 *Provinciaal beleid*

Interim structuurvisie ruimtelijke ordening Noord-Brabant (2008)

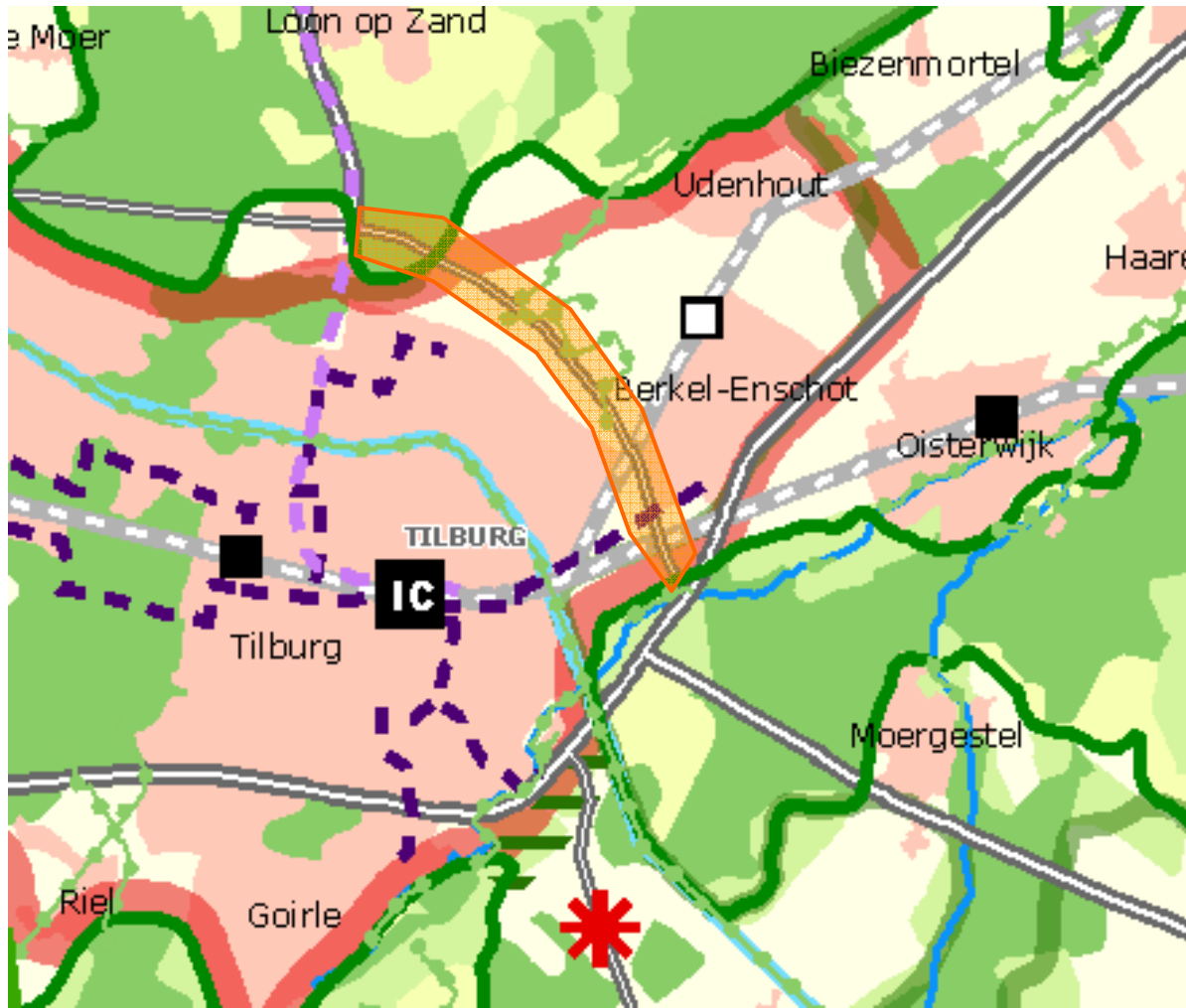
Provincie Noord-Brabant heeft vanwege de inwerkingtreding van de Wro per 1 juli 2008 een Interimstructuurvisie ruimtelijke ordening uitgebracht. Hiermee is het Streekplan Brabant in Balans (2002) komen te vervallen. Provinciale Staten hebben de interimstructuurvisie op 27 juni 2008 vastgesteld. De Interimstructuurvisie beschrijft de hoofdlijnen van het provinciaal ruimtelijk beleid en bevat in hoofdzaak bestaand ruimtelijk beleid, zoals opgenomen in het Streekplan Noord-Brabant 2002.

Het hoofdbelang in het provinciaal ruimtelijk beleid is zorgvuldig ruimtegebruik, maar met ruimte voor ontwikkelingen die bijdragen aan het op provinciale schaal behouden en verkrijgen van samenhang en balans tussen economische, ecologische en sociaal-culturele kwaliteiten.

Het provinciale belang ten aanzien van mobiliteit en infrastructuur is een duurzame bereikbaarheid voor alle vervoerswijzen, voor zowel goederen als personenvervoer, met een accent op de stedelijke regio's. Daarbij gelden de volgende doelstellingen:

1. (Bestaande) infrastructuur meer sturend laten zijn voor ruimtelijke ontwikkelingen;
2. Het op orde brengen van bestaande en nieuwe infrastructuur, het intensief benutten van bestaande- en het duurzaam ruimtelijk inpassen van nieuwe infrastructuur.

Het plangebied bevindt zich grotendeels in de stedelijke regio. In dit deel van de stedelijke regio bevindt zich een ecologische verbindingszone. Het noorden en zuiden van het plangebied zijn gelegen in/nabij GHS-Natuur.



LEGENDA				bestaand in studie	
Stedelijke regio	[Red box]	Stroomweg	[Blue line]	[Blue line]	[Blue line]
Bestaand stedelijk gebied provincie Noord-Brabant (2004)	[Light red box]	Regionaal verbindend net (RVN)	[Grey line]	[Grey line]	[Grey line]
Ecologische verbindingzone	[Green box]	Hogesnelheidslijn	[Black line]	[Black line]	[Black line]
GHS-natuur / in combinatie met water	[Green box]	Spoorweg	[Black line]	[Black line]	[Black line]
GHS-landbouw	[Light green box]	HOV-/doorstroomas	[Dashed black line]	[Dashed black line]	[Dashed black line]
AHS-landchap	[Light green box]	Vaarweg	[Blue line]	[Blue line]	[Blue line]
AHS-landbouw	[Light green box]	Intercitystation	[Black box]	[Black box]	[Black box]
Regionale natuur- en landschapseenheid (RNLE)	[Green box]	Stoptreinstation	[Black box]	[Black box]	[Black box]
Robuuste verbinding *	[Green box]	Vliegveld	[Black box]	[Black box]	[Black box]
Landschapsecologische zone	[Green box]	Concentratiepunt waterrecreatie	[Red asterisk]	[Red asterisk]	[Red asterisk]
Nationaal Landschap	[Green box]	Attractiepark van bovenregionale betekenis	[Red asterisk]	[Red asterisk]	[Red asterisk]
Openheid	[Dotted box]	Militair terrein	[Red asterisk]	[Red asterisk]	[Red asterisk]
Winterbed	[Blue hatched box]	Bos en heide, buiten de provincie Noord-Brabant (2005)	[Light green box]	[Light green box]	[Light green box]
Toekomstig winterbed	[Blue hatched box]	Bebouwing buiten de provincie Noord-Brabant (2005)	[Light red box]	[Light red box]	[Light red box]
Langetermijnreservering winterbed	[Blue hatched box]	Grote oppervlaktewateren, rivieren en beken (1997)	[Blue box]	[Blue box]	[Blue box]
Majeure ontwikkelingsopgave (begrenzing uit PKB)	[Red box]	Plangrens	[Black line]	[Black line]	[Black line]
Majeure ontwikkelingsopgave (begrenzing nader te bepalen)	[Red star]				

Figuur 3.1 Uitsnede plankaart interimstructuurvisie ruimtelijke ordening Noord-Brabant 2008

Indicatie plangebied

Provinciaal Verkeers- en Vervoerplan (2006)

Het Provinciaal Verkeers- en Vervoerplan geeft richting aan het verkeers- en vervoerbeleid voor de komende jaren en is bedoeld als basis voor de dialoog met partners voor verkeer en vervoer. Het PVVP gaat uit van een 'Van deur tot deur benadering'. Hierin staat de mobiliteitsbehoefte van de reiziger centraal en niet de infrastructuur zelf. De missie van het PVVP is: Het zodanig inrichten en beheren van het verkeers- en

vervoerssysteem, dat het een optimale bijdrage levert aan het economisch, sociaal-cultureel en ecologisch kapitaal in Noord-Brabant. Er moet ruimte gehouden worden voor de aanleg van nieuwe infrastructuur.

Aanvullende doelen zijn verbetering van de kwaliteit van de leefomgeving, verbetering van de sociale veiligheid en de bereikbaarheid in het landelijk gebied. Bescherming en ontwikkeling van natuur en landschap zijn een ambitie bij inpassing van (nieuwe) infrastructuur.

Meerjarenprogramma infrastructuur en transport 2008-2012 (2008)

Doel van het Brabants meerjarenprogramma infrastructuur en transport (MIT) is het bieden van een overzicht en samenhang in de diverse uitvoeringsprogramma's en projecten op het gebied van infrastructuur en mobiliteit in Noord-Brabant.

3.2.3 Lokaal beleid

Structuurplan Noordoost 2020 (Voorontwerp, 2007)

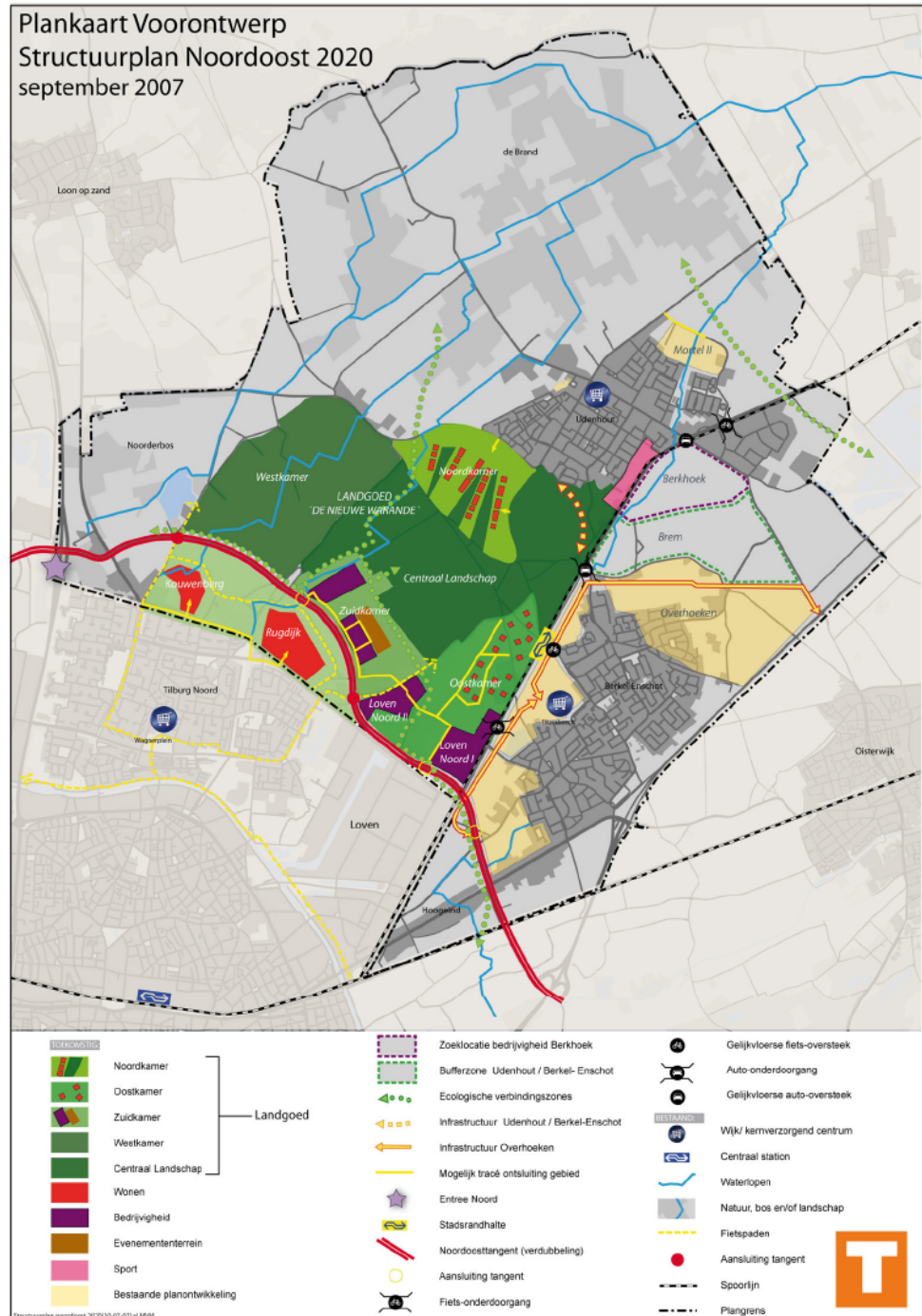
Dit structuurplan is een actualisatie van de structuurvisie uit 1995. De gemeente heeft de ambitie "een stad met contrasten". Binnen de tangenten en in de stad in het bijzonder wordt gekozen voor intensieve bouw en ontwikkeling. Buiten de tangenten ligt de nadruk op handhaven en benutten van bestaande landschappelijke, historische en dorps kwaliteiten.

Het open gebied tussen Tilburg Noordoost, de omliggende dorpen en de Loonse en Drunense Duinen wordt in het plan omschreven als Landschapspark de Nieuwe Warande, een relatief open, rustig uitloopgebied met belangrijke recreatieve waarden voor de stad Tilburg.

Het Noordoosten van Tilburg kent de volgende ruimtelijke opgaven:

- bouw van 1.500 woningen in de Overhoeken in de periode 2003-2020
- bouw van 2.500 woningen Tilburg Noordoost in de periode 2003-2020
- 14 ha lokaal bedrijventerrein Overhoeken
- 12.6 ha kleinschalig bedrijventerrein en/of vestiging NS Nedtrain in Loven Noord I
- 8 ha lokaal/kleinschalig bedrijventerrein Rugdijk/Kouwenberg
- 7.7 ha lokaal bedrijventerrein Steenfabriek/Kreitemolen

Ten behoeve van deze opgaven is in het structuurplan het nieuwe treinstation Berkel-Enschot opgenomen. In het structuurplan wordt tevens verwezen naar de noodzaak tot verdubbeling van het Noordoosttangent.



Figuur 3.2 Structuurplan Noordoost 2020 (Voorontwerp)

Tilburgs Verkeers- en Vervoersplan (TVVP)

De verkeers- en vervoersdoelstelling uit het Tilburgs Verkeers- en Vervoersplan 'Mobiliteit in balans' hangt nauw samen met andere doelstellingen van de stad, vooral die op het vlak van ruimtelijke ordening. De gemeente wil ruimte bieden aan groei van bevolking en werkgelegenheid. Deze groei levert een toename van de mobiliteit: een stijging van het aantal autokilometers van mogelijk 60%. Het TVVP beschrijft op welke manier de mobiliteitsgroei kan worden opvangen en tegelijkertijd de bereikbaarheid en leefbaarheid van de stad garandeerd wordt. Aandacht gaat uit naar een balans tussen mobiliteit, leefbaarheid en bereikbaarheid.

Het verkeer mag de komende tijd groeien, maar niet overal en altijd. Groei is toegestaan op de zogenaamde hoofdnetten, waar de verkeersfunctie voorop staat. In de

tussenliggende verblijfsgebieden is wonen, werken en winkelen het belangrijkste en moet het verkeer zich daaraan aanpassen.

Het hoofdnet voor het autoverkeer bestaat uit de zogenaamde gebiedsontsluitingswegen, zoals de cityring, de ringbanen en de rondwegen en de auto(snel)wegen A58 en N65. Hier wordt de groei van het autoverkeer zoveel mogelijk opgevangen. De 'buitenste ring' (de auto- en rondwegen) heeft hierbij een belangrijkere functie dan de ontsluitingswegen in de stad. De gemeente wil dan ook eerst de buitenste ring afmaken en de verkeersdoorstroming op deze wegen bevorderen. De verbreding van (de nu nog enkelbaanse) delen van de noordoostelijke rondweg (Burg. Bechtweg) is een doelstelling uit het TVVP.

Kadernota Groene Mal

Tilburg heeft vastgelegd waar het groen rondom de stad moet blijven. Afspraken hierover met de provincie, waterschappen en natuur- en milieuorganisaties zijn vastgelegd in de kadernota Groene Mal. Bij de nota hoort een kaartbeeld dat laat zien hoe het groene gebied rond Tilburg en de kernen Berkel-Enschot en Udenhout er in de toekomst uit gaat zien en waar de waardevolle elementen zich bevinden.

Groenstructuurplan

Het Groenstructuurplan (2009) geeft invulling aan de vraag hoe de stad Tilburg zich kan vernieuwen met behoud van de variaties aan woonmilieus en recreatie- en natuurgebieden. Daarnaast wordt er ook een verband gelegd met onder meer klimaatbeleid, luchtkwaliteit, groene daken en biodiversiteit. Het structuurplan is een actualisatie van het groenstructuurplan van 1998. Dit plan was aan vernieuwing toe vanwege nieuwe en/of gewijzigde wet- en regelgeving, nieuw beleid en veranderde inzichten.

Tilburg klaart de lucht

Het Tilburgse luchtkwaliteitsplan 'Tilburg klaart de lucht' heeft als doel de luchtkwaliteit op het Tilburgs grondgebied te verbeteren zodat voldaan wordt aan de wettelijk normen. Onderlegger van het luchtkwaliteitsplan is uitvoering van het TVVP. De realisering en sluiting van de tangenten zijn vanuit luchtkwaliteit een belangrijke maatregel om een gezond woonklimaat te realiseren.

3.3 Te nemen besluiten

3.3.1 Bestemmingsplan

Onderdelen van de verdubbeling van de Noordoosttangent passen niet binnen het vigerend bestemmingsplan. Een deel van de ontwikkeling kan plaats vinden binnen de bestemming 'verkeersdoeleinden'. Hier is wel een aanpassing van het profiel noodzakelijk. Ten behoeve van de voorgenomen activiteit moet een nieuw bestemmingsplan worden opgesteld zodat het uiteindelijke plangebied de functie verkeersdoeleinden en het juiste wegprofiel krijgt.

3.3.2 Vergunningen

Voor de uiteindelijke realisatie van de verbreding moet tegelijk of direct na het bestemmingsplan een aantal vergunningen en ontheffingen worden aangevraagd. De belangrijkste vergunningen en ontheffingen die mogelijk van toepassing zijn, zijn:

- ontheffing van de bepalingen in de Flora- en faunawet (bevoegd gezag: LNV);
- aanlegvergunning (bevoegd gezag: gemeente);
- milieuvergunning(en) volgens de Wet milieubeheer (bevoegd gezag: gemeente);
- kapvergunning (bevoegd gezag: gemeente)/ melding in het kader van de Boswet (bevoegd gezag: LNV);
- verkeersbesluit (bevoegd gezag: gemeente);
- ontheffing waterschapskeur (bevoegd gezag: waterschap).

4 Referentiesituatie

4.1 Inleiding

Om de effecten van de verdubbeling van de Noordoosttangente Tilburg op de omgeving te kunnen bepalen en beoordelen, worden de effecten van de verdubbeling op het plan- en studiegebied vergeleken met de situatie voorafgaand aan de aanleg.

In dit hoofdstuk is een globale beschrijving opgenomen van de referentiesituatie van het plan- en studiegebied. Per aspect is een globale beschrijving van de huidige situatie gegeven. Hierin is rekening gehouden met autonome ontwikkelingen tot het jaar 2020. In het MER zal dit waar nodig worden aangevuld.

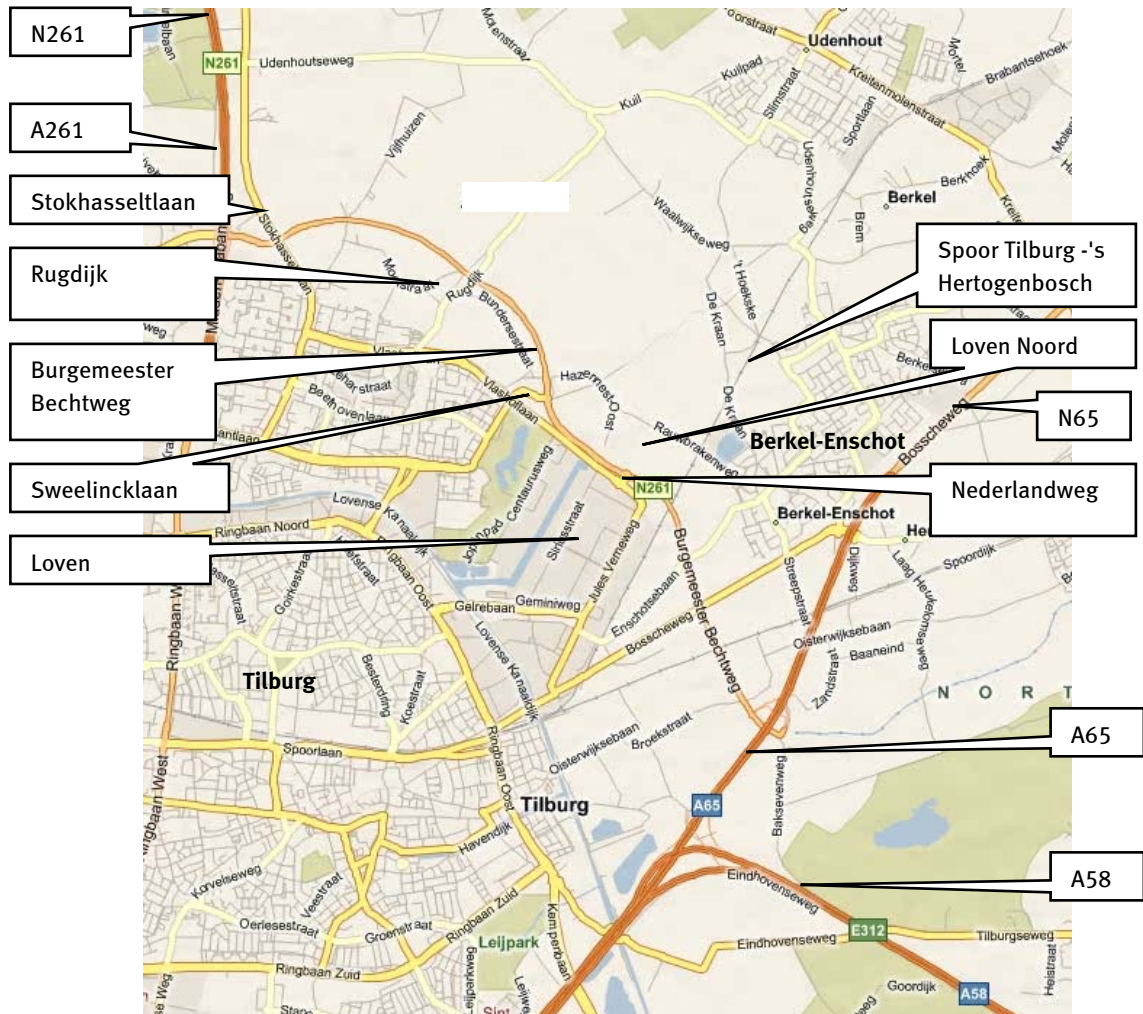
De huidige situatie is het uitgangspunt voor referentiesituatie. Voor de beoordeling van de verdubbeling worden hierin autonome ontwikkelingen (zonder verdubbeling van de Noordoosttangente) tot 2020 meegenomen. Basis voor de beschrijving van de autonome ontwikkelingen zijn het vastgesteld beleid, besluiten en plannen die in een vergevorderd stadium zijn. Het is daarbij ook van belang inzicht te krijgen in de autonome ruimtelijke ontwikkelingen in de omgeving, omdat die mogelijk effect hebben op bijvoorbeeld de verkeersintensiteit op de Noordoosttangente.

De onderstaande ontwikkelingen zijn voorzien in Tilburg:

Overhoeken	Koningsoord
Zuidkamer	Spoorzona
Centrum Tilburg inbreidingen	Trouwlaan
Terrein Vormenfabriek	Piushaven gebied
Laar evenemententerrein	Volterrein
Ringbaan Zuid	Jeruzalem
Kouwenberg	Tilburg Noord Lannerstraat
Wagnerplein	Mortel
Berkhoek	Udenhout Centrum
Industrieterreinen Loven 1&2	Vossenbergr
Dalem Noord	Leeuwerik
De Knoop	Dalem Zuid
Koolhoven	Witbrand
Gilzerbaan (TWM)	Blaak
Katsbochten	T58
Willem II sportacademie	Stappegoor
Bakertand	Groenewoud
Kempenbaan	De Knoop
Groene Kamer	Rugdijk
De Kuil Udenhout	

Verkeersmodel

In het verkeersmodel zijn al de potentiële ontwikkelingen opgenomen, rekening houdend met ervaringscijfers dat een deel van de ontwikkelingen uiteindelijk niet (voor 2020) zal plaatsvinden.



Figuur 4.1 Toponiemen en verkeersstructuur regio Tilburg Noordoost
(bron: <http://maps.live.com>)

4.2 Verkeer

De Burgemeester Bechtweg vormt een verbinding ten noordoosten van Tilburg tussen de A261 (Tilburg-Waalwijk) en de A65 (Tilburg 's Hertogenbosch). Op korte afstand van de aantakking op de A65 splitst de A58 richting Eindhoven van deze snelweg af.

De Burgemeester Bechtweg loopt in het noorden over in het Noordwesttangent, richting Dongen en vervolgens in zuidelijke richting, langs de Reeshof, naar de A58. Op het tracé van de Noordoosttangent liggen met verkeerslichten geregelde knooppunten ter hoogte van Loven (Nederlandweg), de Sweelincklaan en de Stokhasseltlaan.

Het regionaal (fiets)verkeer Udenhout -Tilburg kruist deze weg op drie locaties ongelijkvloers. Ook de weg Berkel-Enschot - Tilburg en de sporen Tilburg - Eindhoven en Tilburg- 's Hertogenbosch worden ongelijkvloers gekruist.

De Burgemeester Bechtweg dient als ontsluiting voor het noordoosten van Tilburg. Berkel-Enschot zal in de toekomst op deze weg worden aangesloten.

Autonoom moet rekening gehouden worden met een toename van de verkeersintensiteit. De mobiliteit groeit met circa 1,5 % per jaar. Daarbij zijn er in het studiegebied diverse ruimtelijke ontwikkelingen voorzien die een verdere groei van de mobiliteit tot gevolg hebben.

Een berekening met het verkeersmodel van de gemeente Tilburg versie augustus 2008 geeft met name ter hoogte van het spoorviaduct een aanzienlijke toename van de verkeersintensiteit tot 35.600 mvt/etmaal. Dit is niet af te wikkelen op een enkelbaanstracé.

Tabel 4.1 Verkeersintensiteit Burgemeester Bechtweg (MVT/etmaal)

	2007	2020 (enkelbaans)	toename %
t.h.v. Kalverstraat	24800	28600	15%
t.h.v. Spoorviaduct	26600	35600	34%

In verband met diverse ongevallen met ernstige afloop is in 2006 is door Buro Groen Licht Verkeersadviezen een verkeersveiligheidsverkenning gedaan voor de Burgemeester Bechtweg. Naast diverse ongevallen op kruispunten vonden er ook meerdere ongevallen als gevolg van inhalen plaats. Inmiddels is een inhaalverbod, door middel van een dubbel doorgetrokken asmarkering, ingesteld.

4.3 Ruimtegebruik

Het gebied ten noordoosten van de Burgemeester Bechtweg is een extensiveringgebied. Beeldbepalend is hier de extensieve landbouw (veehouderij). Er is sprake van extensief recreatief medegebruik. Tussen de Burgemeester Bechtweg en Tilburg bevindt zich een stadsrandzone. Hierin bevinden zich zowel agrarische als stedelijke en recreatieve functies. Tegen de Burgemeester Bechtweg aan zijn enkele woningen en twee agrarische bedrijven gelegen. De nabijgelegen woongebieden zijn Tilburg en Berkel-Enschot. In Tilburg, aan de Burgemeester Bechtweg ligt het bedrijventerreinen Loven. Bedrijventerrein Loven Noord ligt ten oosten van de Burgemeester Bechtweg.

4.4 Landschap

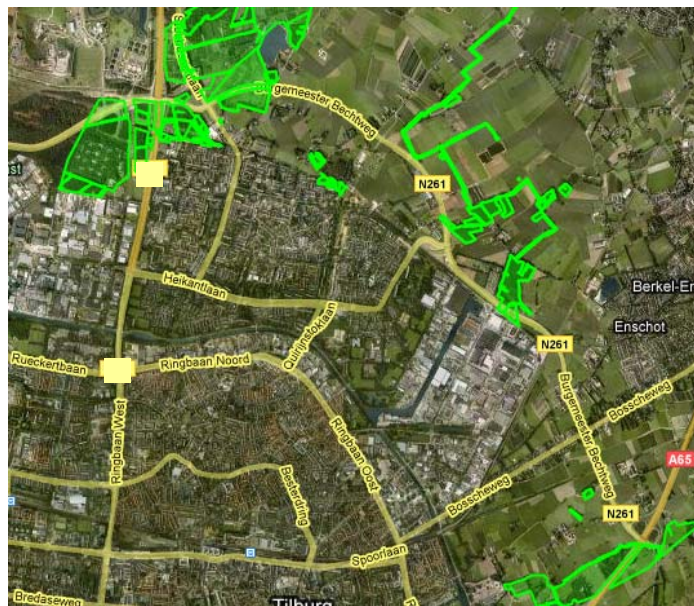
Het halfopen, onregelmatig verkavelde landschap aan de rand van Tilburg wordt reeds begrensd door de deels verhoogd gelegen en deels van geluidswerende wallen voorziene Burgemeester Bechtweg. Tevens ligt een aantal viaducten over deze weg. Aan de noordoostzijde van deze weg ligt open agrarisch gebied. Aan de Burgemeester Bechtweg ligt een tweetal bosgebiedjes. Het landschap in het noordelijk deel van het plangebied bevat meer natuurwaarden. Hier bevindt zich meer opgaande begroeiing, het Noorderbos, een ven (Schaapsven) en een ecologische verbindingzone.

4.5 Bodem en water

De bodem in het plangebied bestaat in hoofdzaak uit dekzand. De grondwaterstand varieert van 40 tot 120 cm onder het maaiveld. Het plangebied ligt in het stroomgebied van de Voorste Stroom, de Nieuwe Leij in het zuiden en de Zandleij in het noorden. Het oppervlaktewater in de omgeving, waaronder het Schaapsven en twee poelen is eutroof (voedselrijk).

4.6 Natuur

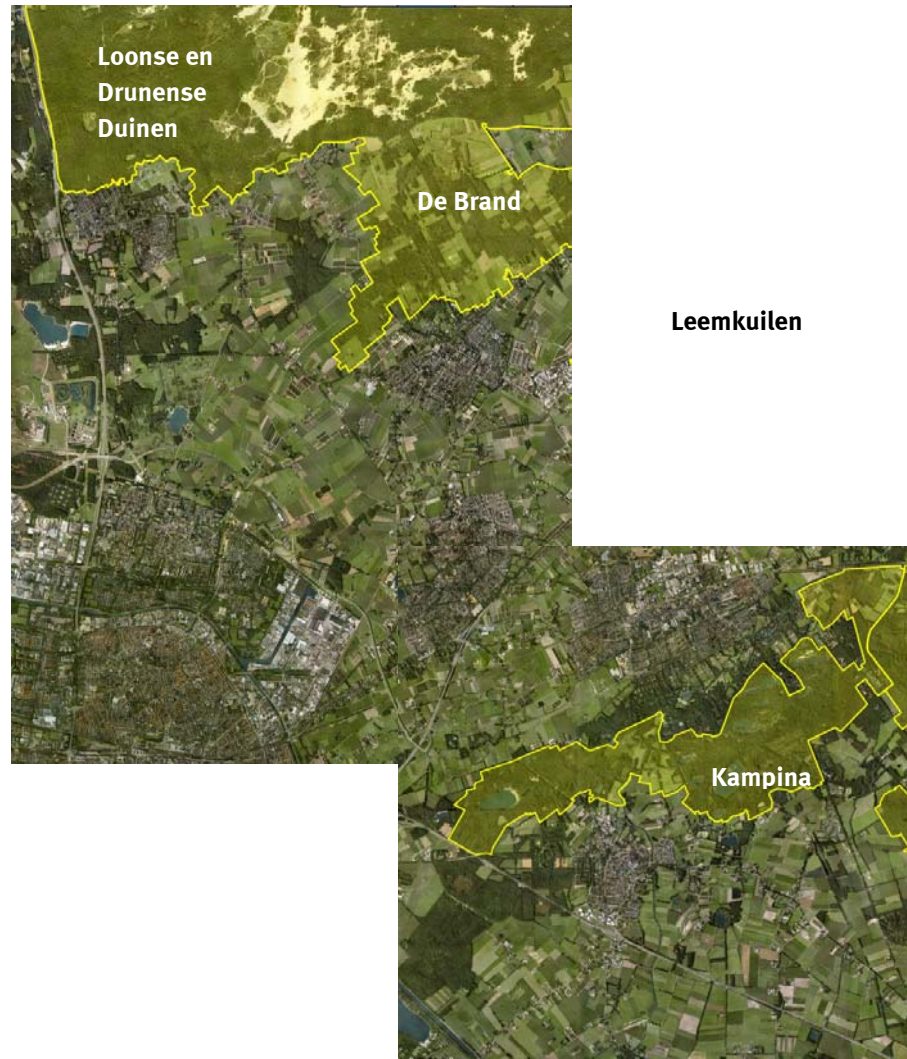
Direct langs de weg liggen naar verwachting beperkte natuurwaarden. De eerste kilometer van de Burgemeester Bechtweg, vanaf de aansluiting op de A261, ligt in GHS-natuur (overige natuurwaarden). Hier is de weg al grotendeels dubbel uitgevoerd. Vanaf de aansluiting op de A65 ligt de Burgemeester Bechtweg over 250 meter tussen GHS-natuur (natuurparel) en GHS-landbouw (leefgebied kwetsbare soorten). De overige circa zes kilometer van de Burgemeester Bechtweg ligt in AHS-landbouw. Hier grenzen twee kleine bosgebieden en een ecologische verbindingszone (figuur 4.2) aan de Burgemeester Bechtweg. Er wordt geen ecologische verbindingszone doorsneden (Brabant in kaart / www.brabant.nl). Wel is een passage van een ecologische verbindingszone nabij spoorviaduct voorzien.



Figuur 4.2 Ecologische Hoofdstructuur (Bron: <http://www.synbiosys.alterra.nl/natura2000>)

In de omgeving van het plangebied liggen twee Natura2000-gebieden: 'Loonse en Drunense Duinen en Leemkuilen' (ten noord(oost)en van de Noordoosttangent) en 'Kampina en Oisterwijkse Vennen' (in het zuiden). Onderdeel van de Loonse en Drunense Duinen is De Brand (figuur 4.3). In de directe omgeving van de Burgemeester Bechtweg ligt geen Vogel-, Habitat-, of natuurbeschermingsgebied.

Parallel aan de m.e.r.-procedure wordt een voortoets aan de doelstellingen van de Natura2000-gebieden uitgevoerd. Deze wordt uitgevoerd op het niveau van een verstorings- en verslechteringstoets. Indien noodzakelijk wordt een passende beoordeling uitgevoerd.



Figuur 4.3 Natura 2000 gebieden (Bron: <http://www.synbiosys.alterra.nl/natura2000>)

4.7 Archeologie en cultuurhistorie

Het bestaande tracé van de Noordoosttangent ligt voor een groot deel in gebied met een hoge of middelhoge verwachtingswaarde. Een drietal lijnen van hoge cultuurhistorische waarde (wegen) zijn reeds doorsneden door de Burgemeester Bechtweg.

4.8 Externe veiligheid

In het studiegebied bestaat een aantal potentiële risico's met betrekking tot externe veiligheid. Hieronder zijn de spoorverbinding Tilburg - 's Hertogenbosch, Nedtrain op bedrijventerrein Loven Noord 1 (autonoom) en een LPG tankstation. Tevens is de Noordoosttangent onderdeel van de routes voor gevaarlijke stoffen. Aan de Burgemeester Bechtweg liggen enkele kwetsbare objecten, voornamelijk woningen nabij Berkel-Enschot.

Kabels en leidingen

In het studiegebied bevindt zich, parallel aan de Burgemeester Bechtweg, een Hoogspanningsleiding. In het noorden van het studiegebied liggen een 24 en een 36 inch olieleiding van de Rotterdam-Rijn-Pijpleiding en een 8 inch naftaleiding van SABIC.

4.9 Hinder

Een deel van de Burgemeester Bechweg valt binnen de hinder contour industrielawaai van de (toekomstige) NS werkplaats op Loven Noord I. Er is mogelijk hinder door auto- en vrachtverkeer. Dit betreft dan onder andere geluid en luchtkwaliteit. Andere mogelijke hinder kan bestaan uit:

- Trillingen
- Licht
- Geur

Gevoelige objecten in het studiegebied de weg zijn woningen, voornamelijk nabij Berkel-Enschot.

5 Voorgenomen activiteit

5.1 Verdubbeling van de Noordoosttangent Tilburg

De voorgenomen activiteit bestaat uit de realisatie van een verdubbeling van de Noordoosttangent Tilburg van 1 x 2 naar 2 x 2 rijstroken, voor zover dat nog niet gebeurd is. De Noordoosttangent verbindt de A65 (Tilburg - 's Hertogenbosch) en met de A261/N261 (Tilburg - Waalwijk). Het doel van de verdubbeling is het verbeteren en voor de toekomst (2020) veilig stellen van de doorstroming op de Noordoosttangent.

Randvoorwaarden

Voor de verdubbeling van de Burgemeester Bechtweg hanteert de gemeente een aantal randvoorwaarden:

- Verdubbeling van de Burgemeester Bechtweg vindt aan de noord(-oost)kant plaats.
- Uitgangspunt is het realiseren van zo weinig mogelijk aansluitingen.
- Het realiseren van een faunapassage nabij het spoorviaduct (nabij Loven Noord) conform de ecologische verbindingzone die in het structuurplan noordoost is opgenomen en voortkomt uit de kadernota Groene Mal.

In paragraaf 5.2 is nader op de randvoorwaarden ingegaan.

Voor het wegontwerp zal zoveel mogelijk worden aangesloten bij de reeds verdubbelde wegdelen en de ontwikkelingen rondom de Enschotsebaan.

5.2 Alternatieven en varianten

In een milieueffectrapportage moet onderzoek worden gedaan naar de milieugevolgen van de mogelijke manieren voor het realiseren van de voorgenomen activiteit. Deze mogelijkheden worden in een MER aangeduid als *alternatieven*. In dit geval is er sprake van één voorkeursalternatief. Binnen een alternatief kan sprake zijn van inrichtingsvarianten.

Alternatieven dienen reëel te zijn. Dit wil zeggen uitvoerbaar en in relatie tot het voorkeursalternatief niet onevenredig kostbaar. In de situatie van de Noordoosttangent is reeds een weg aanwezig die bovendien al grotendeels voorbereid (knooppunten en kunstwerken) is op een verdubbeling. Een andere ligging van een verdubbelde Noordoosttangent dan direct naast het huidige enkelbaans tracé is niet aan de orde. Hiervoor zou een nieuwe lijn door het landschap gerealiseerd moeten worden, terwijl de ruimte voor een 2 x 2 configuratie grotendeels beschikbaar is langs het huidige tracé van de Noordoosttangent. Voor de verdubbeling aan de noordoostzijde gelden de volgende argumenten:

A261 tot de Nederlandweg:

- de kunstwerken zijn reeds gedimensioneerd op een verdubbeling waarbij ruimte is opengelaten aan de noordzijde van de huidige rijbaan. Keuze voor een ander alternatief zou betekenen dat deze kunstwerken moeten worden aangepast;
- ook de (toekomstige) kruispunten zijn zodanig gedimensioneerd dat een eventuele toekomstige verdubbeling makkelijk aan de noordzijde ingepast kan worden.

Nederlandweg tot A65:

- bij het ontwerp van de huidige rijbaan is met de ligging van de as van de weg rekening gehouden met een toekomstige verdubbeling van het aantal rijstroken. De kruispunten zijn hierop gedimensioneerd. Bij het nieuwbouwplan Overhoeken is een ruimtereservering opgenomen om een verdubbeling in de toekomst mogelijk te maken.
- in de ruimtelijke onderbouwing (artikel 19 procedure) van het nieuwbouwplan Enschtsebaan (onderdeel Overhoeken) is een aansluiting voorzien op de Burgemeester Bechtweg waardoor deze weg ter plekke ook verdubbeld wordt. Deze ontwikkeling, inclusief de verdubbeling, is reeds in de ontwerpfase en vindt plaats aan de oostzijde van de bestaande Burgemeester Bechtweg;
- aan de westzijde van de huidige Burgemeester Bechtweg, onderaan het talud, ligt een rioolwaterpersleiding. Deze zou bij uitbreiding aan de westkant verplaatst moeten worden. Dit heeft aanzienlijke financiële en fysieke gevolgen;

Het is irreëel niet uit te gaan van het gebruik van het bestaande tracé en de voorbereidingen op de verdubbeling. Dit zal onevenredig veel kosten en naar verwachting bovendien meer milieugevolgen met zich meebrengen. Voor het bestaande tracé, en zelfs een deel van de verdubbeling, heeft tevens al een milieuafweging plaatsgevonden in het MER voor de Noordoosttangent (1993). Zodoende zal in het MER uitgegaan worden van uitbreiding aan de noordoostzijde van de Burgemeester Bechtweg.

Aansluiting A65

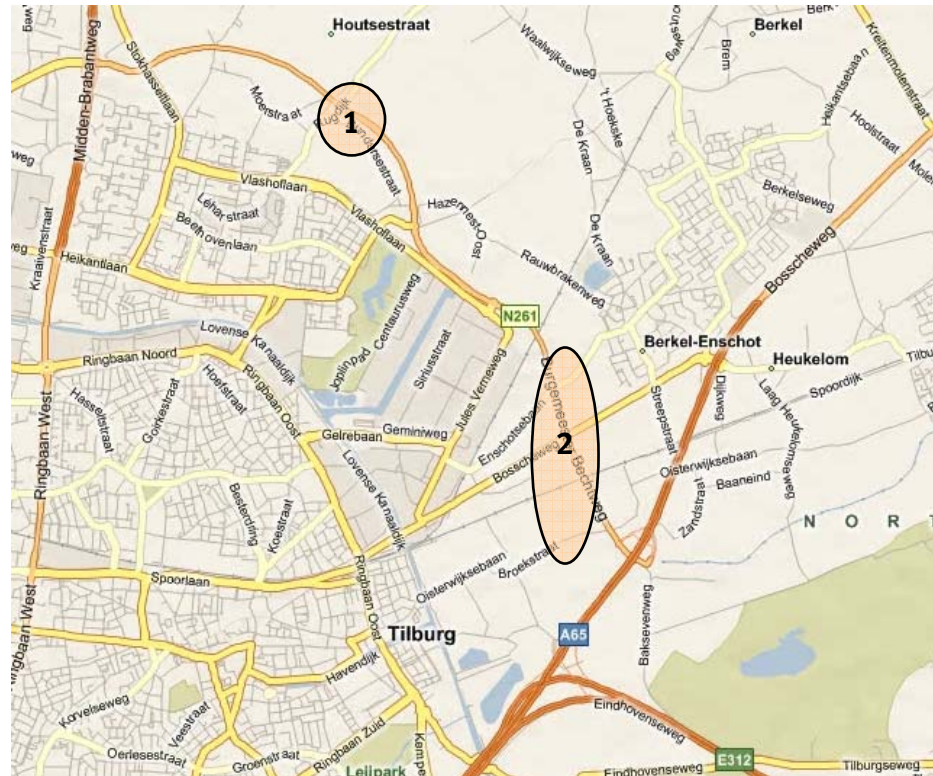
De gemeente Tilburg heeft in overleg met Rijkswaterstaat besloten dat de vorm van de aansluiting van de Noordoosttangent op de A65 gehandhaafd blijft. Onderzocht wordt of de capaciteit van deze aansluiting voldoet, of dat er maatregelen noodzakelijk zijn.

Varianten

Op inrichtingsniveau zijn een aantal mogelijke varianten denkbaar:

1. Het (deels) niet in gebruik nemen van de reeds voorbereide kruising / T-aansluiting (Rugdijk-Kouwenburg) halverwege de Burgemeester Bechtweg, maar Rugdijk ontsluiten via de Sweelincklaan;
2. Eventuele lokale inrichtingsvarianten op het zuidelijk deel van het tracé, met betrekking op de vormgeving van het talud of voorzieningen die de milieugevolgen beperken nabij omliggende bebouwing.

De locatie van de varianten is in figuur 5.1 weergegeven. In het MER wordt nader ingegaan op deze varianten.



Figuur 5.1 **Indicatie van de locaties van de mogelijke varianten**
(bron: <http://maps.live.com>)

5.3 Referentiesituatie en nul+ alternatief

Het voorkeursalternatief wordt in het MER afgezet tegen de referentiesituatie. Dit is de huidige verkeerssituatie inclusief de autonome ontwikkelingen tot 2020 (zie paragraaf 4.2). Zo wordt inzichtelijk gemaakt wat de positieve en negatieve effecten van het voorkeursalternatief ten opzichte van de referentiesituatie zijn.

Een nul+ alternatief, zonder de verdubbeling van de Burgemeester Bechtweg lijkt geen kansrijk alternatief. De knooppunten bestaan reeds uit meerdere rijstroken. Doorstromingsbevorderende maatregelen op de knooppunten hebben te weinig effect, zonder verdubbeling van het tussenliggende tracé.

De verwachte verkeersintensiteit in 2020 is 35.600 motorvoertuigen (mvt) per etmaal (zonder verdubbeling). Vuistregel is dat de spitsintensiteit 10% van de etmaalintensiteit betreft. De verwachte spitsintensiteit op de Noordoosttangent is dan 3.560 mvt per uur. De maximale capaciteit van een enkelbaans tracé onder ideale omstandigheden is 2.800 personenauto-equivalent per uur (pea/h) in doorsnede. (Handboek wegontwerp Gebiedsontsluitingswegen, CROW publicatie 164c, 2002).

De capaciteit is lager dan de intensiteit, wat een I/C waarde hoger dan 1 oplevert. Dit duidt op congestie. Voor de volledigheid moet hierbij worden opgemerkt dat 3.560 mvt/uur meer dan 3560 pae/uur betreft, wat een nog hogere I/C-waarde oplevert. Ook een optimaal enkelbaans tracé is in de toekomst onvoldoende om de verwachte verkeersintensiteit af te kunnen wikkelen. Zodoende wordt in het MER geen nul+ alternatief uitgewerkt en beoordeeld.

5.4 Meest-milieuvriendelijk alternatief (MMA)

Conform de Wet milieubeheer dient in het MER onderzoek gedaan te worden naar het alternatief waarin de negatieve effecten op het milieu zoveel mogelijk worden voorkomen dan wel beperkt, het Meest Milieuvriendelijke Alternatief (MMA).

Zoals in paragraaf 5.2 is aangegeven is realisatie van een nieuw tracé niet reëel. Wel kan het uiteindelijke ontwerp met behulp van technische maatregelen verder milieutechnisch worden geoptimaliseerd.

Het MMA zal bestaan uit een set van maatregelen bij het voorkeursalternatief. Zoals in paragraaf 5.2 beschreven, zijn er geen reële ruimtelijke alternatieven.

6 Effecten

6.1 Effectbeschrijving

Effectbeschrijving

In deze startnotitie is een globaal overzicht gegeven van de verwachte effecten. In het MER worden de effecten nader onderzocht en beschreven.

De beschrijving en de beoordeling van de effecten van de verdubbeling van de Noordoosttangent Tilburg in het MER vindt plaats aan de hand van een aantal criteria voor uiteenlopende (milieu)aspecten. Het totaal aan aspecten en criteria is het beoordelingskader. In tabel 6.1 is een voorlopig beoordelingskader weergegeven. Daarnaast vindt in het MER een beoordeling van de doelrealisatie plaats, ofwel in welke mate geven de varianten invulling aan de gestelde doelen voor de Noordoosttangent Tilburg.

In het MER worden de effecten, waar relevant en mogelijk, kwantitatief (cijfermatig) beschreven. Dit betreft met name verkeer, geluid en lucht. In de overige gevallen is de effectbepaling kwalitatief (beschrijvend). Indien van toepassing wordt onderscheid gemaakt in tijdelijke en permanente effecten en effecten bij de aanleg dan wel de gebruiksfase. Tijdelijke effecten treden op tijdens de aanlegfase, ofwel de daadwerkelijk bouwperiode. Permanente effecten treden op na de realisatie.

Bij de effectbeschrijving wordt waar relevant onderscheid gemaakt tussen het plangebied en het studiegebied (zie de definities in hoofdstuk 1). In het MER zullen de effecten van de verdubbeling vergeleken worden met de effecten van de autonome ontwikkeling tot 2020.

Thema	Aspect
Verkeer	Mobiliteit Bereikbaarheid Verkeersveiligheid
Ruimtegebruik	Wonen Werken Recreatie
Landschap	Landschappelijke structuur Landschapsbeleving
Bodem	Bodemopbouw Bodemkwaliteit
Water	Waterstructuur Grondwater Waterkwaliteit
Natuur	Beschermde gebieden Beschermde soorten Ecologische relaties
Archeologie	Archeologische waarden Verwachtingswaarden
Cultuurhistorie	Beschermde cultuurhistorische waarden Overige cultuurhistorische waarden
Geluid	Geluidbelast oppervlak / geluidgehinderden
Luchtkwaliteit	Luchtkwaliteit
Externe veiligheid	Externe veiligheid
Overige hinderaspecten	Trillingen Licht
Kabels en leidingen	Kabels en leidingen

Tabel 6.1 Beoordelingskader: Thema's en aspecten

In de volgende paragrafen is per thema een globale beschrijving van de verwachte effecten gegeven.

6.2 Verkeer

Op het gebied van verkeer en vervoer worden de volgende onderdelen onderzocht:

- Mobiliteit;
- Bereikbaarheid;
- Verkeersveiligheid.

Mobiliteit

Mobiliteit wordt uitgedrukt in het aantal verplaatsingen per vervoerwijze. Dit volgt uit de modelexercities. Hiervoor wordt het verkeersmodel van de gemeente Tilburg gebruikt. Het verkeersmodel heeft als planjaar 2020. Essentie is dat een helder beeld wordt gegeven van de toe- en afname van verkeer op de verschillende routes in het studiegebied. De verdeling van de intensiteiten over het wegennet geeft hier inzicht in. Er wordt gerekend met etmaal- en spitsintensiteiten. De aandacht gaat tevens uit naar de eventuele verkeersaantrekkende werking op het omliggende wegennet, waaronder de A65 en A261 en de ontlasting van de infrastructuur in de stad en de omliggende dorpen.

Een verdubbeling van de Burgemeester Bechtweg zal een verkeersaantrekkende werking hebben (Tabel 6.2).

Tabel 6.2 Verkeerintensiteit Burgemeester Bechtweg (MVT/etmaal)

	2020 (enkelbaans)	2020 (verdubbeld)
t.h.v. Kalverstraat	28600	31800
t.h.v. Spoorviaduct	35600	38200

Bereikbaarheid

Bereikbaarheid duidt op het gemak waarmee bestemmingen kunnen worden bereikt. De maat daarvoor is de I/C-verhouding (I/C staat voor intensiteit/capaciteit, oftewel de verhouding van het verkeersaanbod op de weg en capaciteit van de weg). Deze worden met behulp van het verkeersmodel bepaald.

Het effect van de verdubbeling op fiets- en openbaar vervoer verbindingen wordt in het MER beschreven.

Verkeersveiligheid

In het MER wordt de verkeersveiligheid beschreven op basis van de ongevals cijfers en ongevalsoorzaken. Hierbij is aandacht voor de bereikbaarheid voor hulpdiensten en verkeersveiligheid op het tracé en de ongelijkvloerse kruispunten.

6.3 Ruimtegebruik

De verdubbeling heeft effect op het ruimtegebruik. In het MER wordt het effect op het bestaande gebruik (wonen, werken, landbouw, recreatie, en kabels en leidingen) beschreven. Daarnaast besteedt de MER aandacht aan de aantrekkende werking van de verdubbeling op nieuwe of uitbreiding van gebruiksfuncties.

Wonen

De realisatie van de verdubbeling zal mogelijk invloed hebben op enkele woningen. In het MER wordt beschreven of er invloed is op woningen en wat deze invloed is.

Werken

De invloed op niet-agrarische bedrijven en bedrijventerrein Loven Noord in het landelijk gebied wordt kwalitatief beschreven. Er wordt in het MER tevens aandacht besteed aan de aantrekkende werking van de verdubbeling op nieuw te vestigen bedrijven.

Landbouw

De realisatie van de verdubbeling vindt voor een deel plaats in landbouwgebied. In het MER wordt beschreven wat de invloed van de verdubbeling op de landbouw is.

Recreatie

In het MER wordt rekening gehouden met de bestaande en te ontwikkelen recreatieve routes en voorzieningen.

6.4 Landschap

De verdubbeling en de eventueel bijbehorende maatregelen (kunstwerken) heeft effect op het landschap. De effecten op de structuur van het landschap zijn naar verwachting gering. Wel is er effect op de visuele kwaliteit van het landschap te verwachten. In het MER wordt aandacht besteed aan (de visuele) invloed van de voorgenomen ontwikkeling op de aanwezige landschapstypen en de voor het landschap karakteristieke elementen.

6.5 Bodem

Bodemopbouw

De verdubbeling heeft naar verwachting een gering effect op de bodemopbouw. Er wordt in het MER gekeken naar de eventuele verstoring van een karakteristieke bodemopbouw en het grondverzet.

Bodemkwaliteit

In het MER wordt aangegeven of verontreinigingen voorkomen en hoe met bodemvervuilingen wordt omgegaan.

6.6 Water

Naar verwachting heeft de voorgenomen activiteit een gering effect op water. In het kader van het MER wordt een watertoets vervaardigd. In het MER worden de effecten van de verdubbeling op waterstructuur, grondwater en waterkwaliteit beschreven. Er zal in het kader van de planvorming onder andere contact op worden genomen met het Waterschap Brabantse Delta.

6.7 Natuur

Verdubbeling van de weg heeft op een aantal aspecten invloed op de natuur: ruimtebeslag, verstoring en versnippering.

Beschermde soorten

In het nabij het plangebied bevinden zich mogelijk een aantal beschermde soorten. Er worden reeds tellingen uitgevoerd. Deze worden opgenomen en beoordeeld in het MER.

Beschermde gebieden

Realisatie van de verdubbeling kan door een verkeersaantrekkende werking op omliggende wegen invloed hebben op de beschermde gebieden 'Loonse en Drunense Duinen en de Leemkuilen' en 'Kampina en Oisterwijkse Vennen'. Om inzicht te krijgen in de mogelijke invloed op deze Natura2000-gebieden wordt reeds een Voortoets uitgevoerd. In het MER wordt tevens de invloed van de verdubbeling op EHS en GHS beschreven.

Ecologische relaties

In het MER worden de ecologische relaties beschreven. Vervolgens wordt de invloed van de verdubbeling van de Burgemeester Bechtweg, betreffende barrièrewerking, op deze natuurwaarden beschreven. Mogelijkheden voor mitigatie worden, indien nodig, geïnventariseerd.

Natura2000-gebieden

Voor de effectbepaling van de Noordoosttangent op beschermde natuurgebieden zijn de Natura 2000 gebieden 'Loonse en Drunense Duinen & Leemkuilen' en de 'Kampina en Oisterwijkse Vennen' relevant. Deze gebieden liggen op een afstand van respectievelijk circa 2 km en 1 km van de Noordoosttangent en liggen daarmee buiten de directe invloedssfeer van deze weg. Toch zijn effecten op de natuurgebieden niet op voorhand uit te sluiten, aangezien de Noordoosttangent naar verwachting zal leiden tot een verkeerstoename op aansluitende wegen die door de Natura 2000 gebieden lopen (A58 en N261).

Effecten van geluid

Mogelijke effecten van verkeerstoename op de genoemde natuurgebieden vinden plaats op grond van kwalificerende soorten die mogelijk door verkeerstoename worden beïnvloed. In de praktijk vindt deze beïnvloeding voornamelijk plaats via extra geluidsbelasting op broedende zangvogels in het natuurgebied.

Het gebied 'Kampina en Oisterwijkse vennen' heeft in haar instandhoudingsdoelstellingen de vogelsoorten Dodaars (watervogel, fuutachtige) en de Roodborsttapuit opgenomen. Daarvan is de Roodborsttapuit gevoelig voor verstoring door geluidstoename als gevolg van meer verkeer. De kans op effecten op de Roodborsttapuit lijkt gering, aangezien het zwaartepunt van de verspreiding van de soort ligt in de Kampina, het deel van het Natura 2000 gebied dat op redelijke afstand ligt van de wegen waar mogelijke verkeerstoename plaatsvindt. Op korte afstand tot de weg (A58) liggen enkele kleine heideveldjes, waar de soort mogelijk als broedvogel incidenteel aanwezig is. Een exacte onderbouwing van de effectbeoordeling vindt plaats in een uitgebreide Voortoets in het kader van de Natuurbeschermingswet.

Het gebied 'Loonse en Drunense Duinen & Leemkuilen' heeft geen broedvogels opgenomen in haar instandhoudingsdoelstellingen. Er zijn dus op dit aspect ook geen effecten te verwachten vanuit de N.O. Tangent.

Effecten van lucht

Een verkeerstoename op het aansluitende wegennet zal leiden tot een beperkte toename van emissie van uitlaatgassen van verkeer. Een toename van deze belasting kan leiden tot extra stikstofbelasting in het natuurgebied, wat een nadelige uitwerking kan hebben op - voor stikstof gevoelige - vegetaties. Voor natuur in relatie tot verkeer bestaat op dit moment geen toetsingskader voor het aspect stikstofbelasting in natuurgebieden. De situatie van de Noordoosttangent Tilburg betreft geen nieuwe weg, maar een mogelijke beperkte toename van ca. 15% op bestaande wegen. Gezien deze relatief beperkte toename ligt een effect van deze verkeerstoename op kwetsbare natuurwaarden niet voor de hand.

Passende Beoordeling

Gezien de beperkte relaties tussen de Noordoosttangent en de kwalificerende natuurwaarden voor de Natura 2000 gebieden, is de kans op effecten in de Natura 2000 gebieden erg klein. Het is daarmee zeer onwaarschijnlijk dat voor deze effecten een Passende Beoordeling nodig is. Een Passende Beoordeling is immers nodig indien zeker effecten worden verwacht, en wanneer deze effecten bovendien mogelijk significant zijn.

6.8 Archeologie

Wanneer sprake is van vergraving van de ondergrond bestaat de kans dat archeologische sporen verloren gaan. In het studiegebied bevinden zich gronden met een hoge- en middelhoge indicatieve archeologische waarde. In het MER wordt aan de hand van archeologisch vooronderzoek (bureaustudie) de kans op verstoring van deze sporen beschreven. Vervolgens wordt beschreven hoe er in het geval van verstoring het best met deze sporen omgegaan kan worden.

6.9 Cultuurhistorie

Naar verwachting is het effect van de verdubbeling op cultuurhistorische waarden gering. In het MER zal het effect van de voorgenomen ontwikkeling op de cultuurhistorische waarden worden beschreven.

6.10 Geluid

Verbreding leidt mogelijk tot een verandering van de verkeersintensiteiten en daarmee tot een verandering van de geluidsbelasting. In het kader van de bestemmingsplanprocedure zal er een reconstructieonderzoek worden uitgevoerd. Hierbij wordt de geluidbelasting één jaar voor reconstructie vergeleken met de belasting tien jaar na daadwerkelijke realisatie. In het MER wordt beschreven wat de rol van de verdubbeling op de geluidhinder voor de omgeving is. Hierbij wordt onderscheid gemaakt tussen het geluidbelast oppervlak en het aantal geluidgehinderden. In verband met aanwezige natuurwaarden wordt het akoestisch ruimtebeslag van de voorgenomen ontwikkeling in beeld gebracht. Er zal gerekend worden met Standaard Rekenmethode 2 uit het Reken en Meetvoorschrift Wegverkeerlawaaï.

6.11 Luchtkwaliteit

Verbreding leidt mogelijk tot een verandering van de verkeersintensiteiten en daarmee tot een verandering van de luchtkwaliteit. In het MER wordt voor de relevante wegen beschreven wat de invloed van de verdubbeling van de Noordoosttangent op de luchtkwaliteit voor de relevante stoffen (NO_x, fijnstof) is. De voorgenomen ontwikkeling wordt in het MER getoetst aan de Wet Luchtkwaliteit (2007).

6.12 Externe veiligheid

In het kader van het MER wordt het groeps- en plaatsgebonden risico bepaald. Er wordt gerekend met het rekenmodel RBM II. Bij de bepaling van het risico wordt rekening gehouden met industrieterrein Loven Noord, waar onder andere Nedtrain gevestigd wordt. In het zoekgebied vallen mogelijk bedrijven onder de werkingssfeer van het besluit externe veiligheid (BEVI). Inventarisatie vindt plaats aan de hand van de risicokaart. In het MER wordt aan deze bedrijven en aan het vervoer van gevaarlijke stoffen over de Noordoosttangent aandacht besteed. Tevens wordt aangegeven of er risicocontouren over de Noordoosttangent vallen.

6.13 Overige hinderaspecten

Indien nodig worden aanvullende relevante hinderaspecten meegenomen in het MER. In ieder geval wordt de hinder door trillingen en licht in het MER beschreven (kwalitatief).

6.14 Kabels en leidingen

In het MER wordt beschreven wat het effect van de verbreding van de Burgemeester Bechtweg op kabels en leidingen is. Vervolgens wordt beschreven hoe deze effecten beperkt kunnen worden.

Literatuurverwijzingen

Uitgeverij Nieuwland (2005) Grote historische Atlas Noord Brabant 1:25.000 ca. 1905

Ministerie van VROM (2008) Besluit milieueffectrapportage 1994, gewijzigd 2008.

Ministerie van VROM (2004) Nota Mobiliteit.

Ministerie van VROM (2004) Nota Ruimte.

Provincie Noord-Brabant (2008) Interimstructuurvisie Noord-Brabant

Provincie Noord-Brabant (2006) Provinciaal Verkeers- en Vervoersplan

Gemeente Tilburg (2007, voorontwerp) Structuurplan Noordoost 2020

Gemeente Tilburg (2003) Tilburgs Verkeers- en Vervoersplan

Provincie Noord-Brabant, Brabant in kaart - <http://www.brabant.nl>

LNV, Gebiedendatabase - <http://www.synbiosys.alterra.nl/natura2000>

projectnr. 188339
oktober 2008

Verdubbeling Noordoosttangent Tilburg
Startnotitie m.e.r.



Begrippen en afkortingen

alternatief	manier waarop de voorgenomen activiteit kan worden gerealiseerd
archeologie	wetenschap van oude historie op grond van bodemvondsten en opgravingen
aspect	deelonderwerp voor de effectbepaling
autonome ontwikkeling	<ol style="list-style-type: none">1. Ruimtelijk-planologische ontwikkeling van het studiegebied op basis van bestaand en voorgenomen beleid, zonder de voorgenomen activiteit.2. Ontwikkeling van het studiegebied zonder de voorgenomen activiteit
barrière	een element in het landschap van natuurlijke of kunstmatige aard, dat uitwisseling tussen diersoorten bemoeilijkt of verhindert
beoordelingskader	geheel van aspecten en criteria, op basis waarvan de effecten van de voorgenomen activiteit op de omgeving worden bepaald
bestemmingsplan	gemeentelijk plan ruimtelijke ordening, waarin het gebruik van locaties vastgelegd (bestemd) wordt
bevoegd gezag	<ol style="list-style-type: none">1. De overheidsinstantie die bevoegd is tot het nemen van het besluit op grond waarvoor de m.e.r.-verplichting bestaat2. de overheid die bevoegd is een besluit te nemen over de voorgenomen activiteit van de initiatiefnemer
capaciteit	het aantal voertuigen dat een weg(vak) per etmaal kan verwerken
Cie m.e.r.	Commissie voor de milieu-effectrapportage
Commissie voor de milieu-effectrapportage	een landelijke commissie van ca. 180 onafhankelijke milieudeskundigen; zij adviseren het bevoegd gezag over de richtlijnen voor het milieueffectrapport en over de kwaliteit van de informatie in het rapport. Per m.e.r. wordt een werkgroep samengesteld.
criterium	de wijze waarop een milieueffect bepaald en gewaardeerd wordt
cultuurhistorie	geschiedenis van het landschap dat voor een belangrijk deel onder invloed van menselijk handelen is ontstaan
ecologie	tak van de wetenschap die zich bezighoudt met eigenschappen van en relaties tussen levende systemen (planten, dieren, levensgemeenschappen) en hun omgeving
ecologische hoofdstructuur (EHS)	het netwerk van nationale en regionale natuurkerngebieden, natuurontwikkelingsgebieden en ecologische verbindingzones dat prioriteit krijgt in het natuur- en landschapsbeleid van de Nederlandse (rijks)overheid, zoals vastgelegd in de het Structuurschema Groene Ruimte en verder uitgewerkt in provinciale streekplannen
ecologische verbindingzone	gebied opgenomen in de EHS, dat verbreding, migratie en uitwisseling van (dier)soorten tussen natuurgebieden mogelijk maakt

effect	verandering ten opzichte van de huidige situatie en autonome ontwikkeling door / na realisering van de voorgenomen activiteit
EHS	Ecologische Hoofdstructuur (rijksbeleid)
externe veiligheid	veiligheid voor de mens (individueel of in groepen) in de omgeving van gevaarlijke activiteiten, met name activiteiten waarbij gevaarlijke stoffen kunnen vrijkomen
fauna	dieren(wereld)
flora	planten(wereld)
geluidhinder	gevaar, schade of hinder als gevolg van geluid
huidige situatie	momentele toestand van een gebied of aspect
infrastructuur	systeem van voorzieningen en verbindingen als spoorwegen en vaarwegen, hoofdtransportleidingen, waterleidingen e.d.
initiatiefnemer	degene, die de voorgenomen activiteit wil ondernemen
inspraak	mogelijkheid om informatie te verkrijgen en op basis daarvan een mening, wensen of bezwaren kenbaar te maken, bijvoorbeeld ten aanzien van een activiteit waarover (door de overheid) een besluit zal worden genomen
leefbaarheid	maat voor de kwaliteit van de leefomgeving
m.e.r.	milieueffectrapportage, procedure zoals vastgelegd in de Wet Milieubeheer
MER	milieu-effectrapport, rapport waarin de milieueffecten van meerdere alternatieven van een voorgenomen activiteit onderzocht, vergeleken en beoordeeld worden
m.e.r.-plichtige activiteit	activiteit met, volgens bijlage C van het Besluit m.e.r. van de Wet Milieubeheer en / of de provinciale milieuverordening, naar verwachting dusdanige nadelige milieu-effecten dat een m.e.r. procedure moet worden doorlopen voorafgaand aan realisering
m.e.r.-plicht	de verplichting tot het opstellen van een milieu-effectrapport voor een bepaald besluit over een bepaalde activiteit
milieu	het geheel van en de relaties tussen water, bodem, lucht, mensen, dieren, planten en goederen (Wet milieubeheer)
milieu-effecten	gevolgen van een activiteit voor het fysieke milieu, gezien vanuit het belang van de bescherming van mensen, dieren, planten, goederen, water, bodem, lucht en de relaties daartussen, alsmede de bescherming van esthetische, natuurwetenschappelijke en cultuurhistorische waarden (Wet milieubeheer)
MMA	meest milieuvriendelijk alternatief, het alternatief met de minst nadelige milieu-effecten
mobiliteit	1 verplaatsingsgedrag

	2 aantal en lengte van verplaatsingen per inwoner en tijdseenheid
natuurgebied	gebied met duidelijke natuur- en landschapswaarden die in hun planologische functie-aanduiding (mede) tot uiting komen
nul-alternatief	alternatief waarbij de huidige situatie blijft voortbestaan. De ontwikkelingen vinden plaats zonder dat verdere maatregelen getroffen worden om het gesignaleerde probleem op te lossen. Ontwikkelingen op basis van al vastgestelde plannen worden in het nul-alternatief meegenomen.
plangebied	gebied, waarop de voorgenomen activiteit rechtstreeks betrekking heeft, en dat wordt opgenomen in het bestemmingsplan
referentiesituatie	huidige situatie en autonome ontwikkeling: toekomstige situatie van een gebied of aspect op basis van ontwikkeling van de huidige situatie onder invloed van bestaand en voorgenomen beleid
richtlijnen	projectspecifieke, inhoudelijke aanwijzingen / eisen van het bevoegd gezag en / of de Commissie m.e.r., betreffende de inhoud van het milieu-effectrapport
startnotitie	aanmelding door de initiatiefnemer van de voorgenomen activiteit bij bevoegd gezag, officieel begin van de m.e.r.-procedure
studiegebied	gebied, waar als gevolg van de voorgenomen activiteit effecten kunnen optreden (omvang kan per aspect variëren)
variant	manier waarop de voorgenomen activiteit kan worden gerealiseerd
verkeersintensiteit	het aantal voertuigen dat een punt gedurende een bepaalde tijdsduur passeert
versnippering	het uiteenvallen van het leefgebied in kleinere eenheden
vigerend	(rechts)geldend
voorgenomen activiteit	datgene, wat de initiatiefnemer wil realiseren
wettelijke adviseurs	de in de Wet milieubeheer wettelijk aangewezen adviseurs inzake m.e.r.-plichtige activiteiten

Bijlage 1 Nadere toelichting op m.e.r.-procedure

B 1.1 Procedure in hoofdlijnen

In hoofdlijnen bestaat de m.e.r.-procedure uit de volgende stappen:

- opstellen startnotitie door initiatiefnemer;
- indienen startnotitie bij bevoegd gezag (artikel 7.12, lid 1 Wet Milieubeheer);
- versturen startnotitie naar Commissie m.e.r. en wettelijke adviseurs door bevoegd gezag (artikel 7.12, lid 3 Wet Milieubeheer);
- publicatie en tervisielegging startnotitie door bevoegd gezag (artikel 7.12, lid 4 Wet Milieubeheer);
- indien het bevoegd gezag zelf initiatiefnemer is, deelt het dit mee aan de Commissie m.e.r. en wettelijke adviseurs (artikel 7.13. lid 1 Wet Milieubeheer);
- inspraak ten behoeve van de richtlijnen voor het MER; in de inspraakperiode, die 6 weken duurt, kan een informatie- / inspraakmoment worden gehouden (artikel 7.14, lid 4 Wet Milieubeheer);
- advisering (o.a. door landelijke Commissie voor de milieueffectrapportage en wettelijke adviseurs) over de richtlijnen; dit resulteert in een advies van de Commissie voor de inhoud van de richtlijnen (artikel 7.14, lid 2 Wet Milieubeheer);
- vaststellen richtlijnen voor het opstellen van het MER; als het ware de inhoudsopgave voor het MER. Deze richtlijnen worden vastgesteld door bevoegd gezag (artikel 7.15, Wet Milieubeheer);
- opstellen MER en van de (voor)ontwerpen van de besluiten die mede op basis van het MER zullen worden genomen (artikel 7.9 en 7.10 Wet Milieubeheer);
- indienen MER en (voor)ontwerpbestemmingsplan bij bevoegd gezag;
- aanvaarden (artikel 7.18 lid 1 Wet Milieubeheer), bekendmaken en ter visie leggen van het MER (artikel 7.20 lid 2 Wet Milieubeheer) en (voor)ontwerpen van de besluiten door het bevoegd gezag).
- inspraak, advies en overleg (artikel 7.23, 7.24, 7.25 Wet Milieubeheer);
- toetsen van het MER door de Commissie m.e.r. (artikel 7.26 Wet Milieubeheer);
- betrekken van het MER en de resultaten van inspraak en advies bij het nemen van de besluiten (artikel 7.35 en 7.37 Wet Milieubeheer);
- evalueren van de effecten (artikel 7.39 Wet Milieubeheer); en zonodig nemen van aanvullende maatregelen of aangepaste besluiten (artikel 7.42 Wet Milieubeheer).

B 1.2 Startnotitie

De startnotitie is de eerste stap in de m.e.r.-procedure. Hiermee kondigt de initiatiefnemer de voorgenomen activiteit officieel aan. De startnotitie dient om richting te geven aan het milieueffectrapport (MER). Conform artikel 2 van het Besluit startnotitie milieueffectrapportage [VROM, 1999] zijn de volgende onderwerpen beschreven:

- beschrijving probleem- en doelstelling van de voorgenomen activiteit;
- beschrijving van genomen en te nemen besluiten;
- globale beschrijving van het studiegebied;
- beschrijving van de voorgenomen activiteit en mogelijke alternatieven en varianten;
- globale beschrijving van de te verwachten gevolgen voor het milieu;
- globale beschrijving van de procedurele aspecten.

B 1.3 Inspraak op de startnotitie

De startnotitie dient om richting te geven aan het milieueffectrapport (MER). Inspraakreacties op de startnotitie en de adviezen van wettelijke adviseurs vormen de basis voor de richtlijnen voor het MER. In de richtlijnen wordt aangegeven 'wat en hoe' in het MER aan de orde moet komen.

Het openbaar maken van deze startnotitie door bevoegd gezag vormt het begin van de m.e.r. procedure. De inspraakperiode van zes weken start na publicatie van deze startnotitie. Tijdens deze periode zal een informatie- en inspraakavond worden gehouden met de mogelijkheid tot het indienen van zienswijzen.

De inspraak op de startnotitie is erop gericht de onderzoeksvragen voor het MER scherper te maken: welke omgevingsfactoren moeten in beeld worden gebracht, welke alternatieven moeten worden onderzocht, welke milieueffecten zijn van belang, etc. In de inspraakperiode kan een ieder zowel mondeling als schriftelijk zienswijzen naar voren brengen. De startnotitie vormt de basis voor de inspraak en voor het advies over de op te stellen richtlijnen voor het MER.

Door het bevoegd gezag wordt de startnotitie gezonden aan de Commissie voor de milieueffectrapportage met het verzoek om een advies voor richtlijnen op te stellen ten behoeve van de inhoud van het MER. De Commissie voor de m.e.r. heeft daartoe tot uiterlijk 9 weken na de openbare kennisgeving van de startnotitie de gelegenheid. Bevoegd gezag stuurt de startnotitie tevens naar de wettelijke adviseurs met het verzoek om een advies. De Commissie voor de m.e.r. betreft in haar advies voor richtlijnen de reacties van de insprekers en adviseurs.

De richtlijnen voor de inhoud van het MER worden uiterlijk 13 weken na de openbare kennisgeving door het bevoegd gezag vastgesteld. Daarbij wordt rekening gehouden met het advies van de Commissie voor de m.e.r. en met de ingekomen reacties en de adviezen van de wettelijke adviseurs.

B 1.4 Het opstellen van het MER

Aan de hand van de richtlijnen wordt het MER opgesteld. Conform artikel 7.10 van het besluit m.e.r. [VROM, 2004] bevat een MER tenminste een beschrijving van:

- probleem en doelstelling ;
- de voorgenomen activiteit, alternatieven en varianten;
- genomen en te nemen besluiten;
- de huidige situatie en autonome ontwikkeling van het studiegebied;
- de effecten van de voorgenomen activiteit op het studiegebied;
- leemten in kennis en aanzet tot evaluatieprogramma;
- samenvatting.

In de periode dat het MER wordt gemaakt wordt ook gewerkt aan het opstellen van de (ontwerpen voor de) ruimtelijke besluiten over het plangebied. Het onderzoek van de milieueffecten wordt, samen met de resultaten van eventuele andere onderzoeken en de verdere uitwerking van de plannen gebruikt om keuzes te maken over de inhoud en de vorm van de ruimtelijke besluiten.

Na voltooiing wordt het MER aangeboden aan het bevoegd gezag, dat toetst of het MER aanvaardbaar is. Daarbij gaat het erom of het MER voldoet aan de richtlijnen en of het voldoende informatie bevat ten behoeve van de besluitvorming.

B 1.5 Van MER naar besluiten

Na aanvaarding door het bevoegd gezag wordt het MER onderworpen aan inspraak. Deze inspraakronde is gekoppeld aan de eerste tervisielegging van de besluiten die (mede) op basis van het MER zullen worden genomen.

Het MER wordt ter toetsing aangeboden aan de Commissie voor de m.e.r.. De Commissie m.e.r. brengt een toetsingsadvies uit over het MER, waarbij rekening wordt gehouden met adviezen van wettelijke adviseurs en met de inspraakreacties.

De Commissie m.e.r. geeft haar advies uiterlijk 5 weken na de dag waarop de openbare zitting wordt gehouden of na het einde van de terinzagelegging als er geen openbare zitting plaatsvindt.

Met een toetsingsadvies van de Commissie voor de milieueffectrapportage kan bevoegd gezag de besluiten verder in procedure brengen.

B 1.6 Rolverdeling in de m.e.r procedure

Initiatiefnemer

Rol:

- het opstarten van de voorbereidingen om te komen tot de realisatie, waaronder het opstellen van de startnotitie en het MER.

College van Burgemeester en wethouders van de gemeente Tilburg

Bevoegd gezag

Rol:

- vaststellen van de richtlijnen voor het opstellen van het MER;
- beoordelen van de aanvaardbaarheid van het MER;
- inwinnen van adviezen bij diverse instanties.

Gemeenteraad van de gemeente Tilburg

Commissie voor de milieueffectrapportage

Rol:

- uitbrengen van advies aan het bevoegd gezag over de richtlijnen die het bevoegd gezag moet vaststellen (advies-richtlijnen);
- uitbrengen van advies over de juistheid en volledigheid van het MER (het toetsingsadvies).

N.B. Bij het opstellen van deze adviezen moet de commissie rekening houden met de adviezen van de wettelijke adviseurs en de overige ontvangen reacties.

Wat is de commissie voor de milieueffectrapportage?

Een bij wettelijke regeling ingestelde landelijke commissie. Deze onafhankelijke commissie bestaat uit deskundigen op uiteenlopende terreinen binnen het vakgebied milieu. Voor elke afzonderlijke m.e.r.-procedure wordt een afzonderlijke werkgroep samengesteld. De werkzaamheden van de landelijke commissie en van de werkgroepen worden ondersteund door het secretariaat van de commissie. Dit secretariaat is gevestigd in Utrecht.

Wettelijke adviseurs

Rol:

- uitbrengen van advies aan het bevoegd gezag over de richtlijnen die het bevoegd gezag moet vaststellen;
- uitbrengen van advies over de kwaliteit en volledigheid van het MER.

Wie zijn de wettelijke adviseurs?

Op grond van de wettelijke regeling voor de milieueffectrapportage (artikel 7.1 lid 2 Wet Milieubeheer) behoren hiertoe:

- de regionale Inspecteur voor de hygiëne van het milieu van het ministerie van VROM;
- de regionale directeur Landbouw, Natuur en Openluchtrecreatie van het ministerie van LNV;
- de adviseurs die krachtens de wettelijke regeling voor het tot stand komen van het ruimtelijk plan als zodanig optreden;

Insprekers

In de procedure van de milieueffectrapportage zijn twee momenten voorzien waarop een ieder gebruik kan maken van inspraak:

- naar aanleiding van de uitgebrachte startnotitie. Hierbij gaat het vooral om voorstellen voor de te formuleren alternatieven en voor de te onderzoeken milieuaspecten. Het bevoegd gezag zal uiteindelijk - na advies van de Commissie voor de milieueffectrapportage - bepalen of de voorstellen in de definitieve richtlijnen worden opgenomen;
- naar aanleiding van het presenteren van het MER.

De inspraakmogelijkheden gaan gepaard met het ter visie leggen van de desbetreffende stukken. Het bevoegd gezag doet hiertoe openbare kennisgevingen.