



Commissie voor de  
milieueffectrapportage

# Verdubbeling Noordoosttangent Tilburg

**Advies voor richtlijnen voor het milieueffectrapport**

15 januari 2009 / rapportnummer 2183-26





## **1. HOOFDPUNTEN VAN HET MER**

De gemeente Tilburg heeft het voornemen om het enkelbaans tracé van de Burgemeester Bechtweg ten noordoosten van Tilburg te verdubbelen, zodat over het gehele tracé een 2x2 baans weg ontstaat. Voor de voorgenomen verbreding is een wijziging van het bestemmingsplan van de gemeente Tilburg nodig. Ten behoeve van de besluitvorming met betrekking tot de bestemmingsplanwijziging wordt een procedure voor de milieueffectrapportage (m.e.r.) doorlopen.<sup>1</sup> De gemeenteraad van de gemeente Tilburg is bevoegd gezag in deze procedure.

De Commissie beschouwt de volgende punten als essentiële informatie in het milieueffectrapport. Dat wil zeggen dat het MER onvoldoende basis biedt voor het meewegen van het milieubelang in de besluitvorming, als de volgende informatie ontbreekt:

- een actuele en zo kwantitatief mogelijke beschrijving en onderbouwing van de probleem- en doelstelling(en) van het voornemen ten aanzien van verkeersintensiteit, -doorstroming, bereikbaarheid, veiligheid en leefbaarheid;
- een beschrijving van de effecten voor verkeersstromen en de kwaliteit van de verkeersafwikkeling in het studiegebied, inclusief het onderliggende wegennet, en de daaruit volgende effecten voor geluidbelasting en luchtkwaliteit;
- een beschrijving van de effecten op: natuurwaarden in het studiegebied, de mogelijke aantasting van beschermde natuurgebieden en verbindingzones;
- een zelfstandig leesbare samenvatting, die duidelijk is voor burgers en geschikt is voor bestuurlijke besluitvorming.

In de volgende hoofdstukken geeft de Commissie in meer detail weer welke informatie in het MER moet worden opgenomen. De Commissie bouwt in haar advies voort op de startnotitie. Dat wil zeggen dat in dit advies niet wordt ingegaan op de punten die naar de mening van de Commissie in de startnotitie voldoende aan de orde komen.

## **2. PROBLEEMSTELLING, DOEL EN BELEID**

### **2.1 Probleemstelling en doel**

Beschrijf in het MER de resultaten van de recente verkeersstudie die de omvang en locaties van de huidige en toekomstige (2020) problemen in verkeersintensiteit en -doorstroming, bereikbaarheid en verkeersveiligheid inzichtelijk maakt. Beschrijf in het MER hoe deze problemen gekoppeld zijn aan en zich verhouden tot de verkeersproblematiek in andere deelgebieden van Tilburg en de verkeersafwikkeling in de regio.

---

<sup>1</sup> Voor nadere projectgegevens en bijzonderheden wordt verwezen naar bijlage 1 en voor een overzicht van zienswijzen en adviezen naar bijlage 2.

In de startnotitie staat dat het doel van de verdubbeling van de Noordoosttangent primair het waarborgen van de doorstroming in de toekomst is. Daarnaast worden ook de ontsluiting van nieuwe woningbouw en bedrijventerreinen en het verhogen van de verkeersveiligheid op de Burgemeester Bechtweg genoemd. De doelstelling kan verder worden geconcretiseerd door de problemen in het MER kwantitatief te beschrijven en per probleem aan te geven hoeveel deze problemen in de toekomst moeten worden gereduceerd.

## 2.2 Beleidskader

De startnotitie geeft een helder overzicht van het relevante beleidskader voor de verschillende milieuaspecten. Geef in aanvulling hierop aan welke beleidsambities er gelden ten aanzien van het Provinciaal verkeer- en vervoerplan (PVVP) 2006, in relatie tot de voorgenomen randweg. In het PVVP staat de Noordoosttangent aangegeven als onderdeel van het Regionaal Verbindend Net. Geef in het MER aan in hoeverre bij de verkeersanalyse rekening is gehouden met andere geplande ontwikkelingen in het regionaal verbindend net en hoe die, in samenhang met de verdubbeling van de Noordoosttangent, tot veranderingen in verkeersintensiteiten zouden kunnen leiden. Geef daarnaast ook de beleidsambities die er gelden ten aanzien van de Ecologische Hoofdstructuur in het streekplan Noord-Brabant 2002, Brabant in Balans.

Omschrijf in het MER welke randvoorwaarden en eisen door het beleidskader en de beleidsambities aan het project gesteld worden.

## 3. VOORGENOMEN ACTIVITEIT EN ALTERNATIEVEN

### 3.1 Referentie

De startnotitie geeft een goede aanzet voor de beschrijving van de referentie situatie. Onderbouw in het MER welke ontwikkelingen in het studiegebied beschreven zullen worden als autonome ontwikkelingen en welke niet. Het is van belang de autonome groei van het verkeersaanbod goed in kaart te brengen. Geef hiertoe een overzicht en korte beschrijving van de ruimtelijke plannen en projecten, die de komende periode in de regio zullen worden uitgevoerd en geef aan welke invloed deze hebben op het verkeersbeeld (intensiteit, doorstroming, veiligheid) op de Noordoosttangent.

In het structuurplan Noordoost 2020 zijn verschillende ontwikkelingen gepland die onlosmakelijk verbonden zijn met de verdubbeling van de Noordoosttangent; zoals bijvoorbeeld de bouw van woningen in de gebieden Rugdijk / Kouwenberg en ontwikkeling van de bedrijventerreinen Loven Noord I en II. Daarnaast is het project ook verbonden met de bedrijfsmatige invulling van de Zuidkamer en de mogelijke ontwikkeling van de Mall Tilburg in de Zuidkamer. Beschrijf hoe met deze ontwikkelingen rekening is gehouden bij de effectbeschrijving.<sup>2</sup> Werk met scenario's voor die activiteiten waarvan het doorgaan nu onzeker is, maar die naar verwachting mede bepalend zullen zijn voor de milieueffecten van de voorgenomen activiteit. Te denken valt aan mo-

---

<sup>2</sup> Inspreker E.S. Teunissen geeft aan dat naast de genoemde ontwikkelingen in het MER ook aandacht besteed moet worden aan de toekomstige opwaardering van de weg Loon op Zand - Waalwijk tot autosnelweg en de uitbreiding en het gehele jaar openstellen van de Efteling, zie zienswijze 3, bijlage 2.

gelijke investeringen in hoogwaardig openbaar vervoer, bijvoorbeeld naar aanleiding van de mogelijke realisatie van een Mall Tilburg.

### 3.2 Alternatieven en meest milieuvriendelijk alternatief

Uit de startnotitie en tijdens een toelichting<sup>3</sup> van de gemeente Tilburg op het voornemen is duidelijk dat er voor een verdubbeling van het bestaande tracé geen reëel alternatief bestaat dan direct naast het huidige enkelbaans tracé. Delen van het tracé zijn al in 2x2 rijstroken uitgevoerd en de kunstwerken op het enkelbaans wegdeel tussen Sweelincklaan en Stokhasseltlaan zijn voorbereid op een verdubbeling. De beoordeling van effecten zal zich daarom voornamelijk onderscheiden op het niveau van inrichtingsvarianten.

Ontwikkel in het MER een meest milieuvriendelijk alternatief (mma) uit waarin varianten in de benodigde fysieke aanpassingen en technische varianten<sup>4</sup> zodanig zijn ingepast dat negatieve effecten op natuur, landschap en (woon)omgeving zo mogelijk voorkomen of geminimaliseerd wordt. Denk hierbij aan maatregelen die:

- de uitstoot van uitlaatgassen minimaliseren;<sup>5</sup>
- de emissies opvangen;
- de geluidbelasting op woningen en natuur minimaliseren, waarbij verder moet worden gekeken dan de wettelijke (voorkeurs-) grenswaarden, maar ook naar een minimum aan hinder.

Denk daarnaast ook aan een optimale inpassing van de nieuwe en de te reconstrueren rijbanen zodat deze bij zullen dragen aan het minimaliseren van deze effecten.

Geef in het MER aan in op welke punten het voorkeursalternatief afwijkt van het mma en onderbouw waarom hiervoor gekozen is.

In de startnotitie wordt onderbouwd waarom in het MER geen nul plus alternatief wordt uitgewerkt en beoordeeld. Neem deze onderbouwing in het MER over.

## 4. BESTAANDE MILIEUSITUATIE EN MILIEUGEVOLGEN

### 4.1 Algemeen

Beschrijf de milieueffecten van de referentiesituatie, het mma, het voorkeursalternatief, varianten en de te treffen mitigerende maatregelen zoveel mogelijk kwantitatief. Geef de effecten weer in overzichtstabellen en op kaart. Maak tevens onderscheid tussen effecten tijdens de aanleg- en gebruiksfase.

Geef in het MER op kaart aan wat als studiegebied wordt beschouwd.

---

<sup>3</sup> De werkgroep van de commissie m.e.r. heeft op 12 december 2008 een bezoek gebracht aan het studiegebied, waarbij vertegenwoordigers van de gemeente Tilburg aanwezig waren.

<sup>4</sup> Denk daarbij, naast de in de startnotitie beschreven varianten, aan varianten in: gelijk-/ongelijkvloerse kruisingen, de breedte van de wegprofielen, de hoogte en globale vormgeving van kunstwerken en geluidwerende voorzieningen, keuze van het wegdek materiaal en de in te stellen maximum snelheden.

<sup>5</sup> Denk daarbij bijvoorbeeld aan maatregelen die de doorstroming bevorderen zoals een "groene golf".

## 4.2 Verkeer

### **Model**

Voor de beschrijving van het aspect verkeer speelt het verkeersmodel een belangrijke rol. Geef in de MER een toelichting op het verkeersmodel en de aannames die hierin zijn gebruikt. Geef aan:

- welk basisjaar en prognosejaar worden gehanteerd;
- welke autonome ruimtelijke ontwikkelingen en eventueel ruimtelijke ontwikkelingsscenario's op dit vlak voor het prognosejaar zijn meegenomen;
- welke overige prognose-uitgangspunten in het model worden gehanteerd, zoals het beleidsscenario t.a.v. mobiliteit en het scenario voor economische groei;
- hoe de verschillende verkeerssoorten in het model zijn opgenomen (personenverkeer (auto, OV) en vrachtverkeer).

### **Analyse**

Beschrijf:

- de verkeersintensiteiten op de verschillende wegen in het studiegebied onderscheiden naar intern (lokaal), extern (inkomen en uitgaand) en doorgaand verkeer;
- de verkeersafwikkeling op de relevante wegen in het studiegebied. Bereken daarvoor de piekintensiteiten (spitsuur) en de werkdagemaalintensiteiten<sup>6</sup>. Geef aan hoe de I/C-verhoudingen op de wegvakken en de capaciteiten van de belangrijke kruispunten in het studiegebied zijn;
- de verkeersveiligheid, waarbij zowel aandacht wordt besteed aan de te verwachten aantallen ongevallen (kwantitatief m.b.v. ongevals cijfers en kentallensystematiek) als aan de toepassing van de ontwerpuitgangspunten die de verkeersveiligheid bepalen (kwalitatieve beschrijving op basis van 'Duurzaam Veilig');
- de barrièrewerking door de verbrede Noordoosttangent voor langzaam rijdend verkeer.

## 4.3 Woon- en leefmilieu

### **4.3.1 Geluid**

Beschrijf de huidige geluidbelasting op gevoelige bestemmingen en de geluidbelasting ten gevolge van de randweg en de aan te passen wegen voor het bepalende jaar (tien jaar na aanpassing van de weg).<sup>7</sup> Maak gebruik van modelberekeningen die voldoen aan de eisen uit de Wet geluidhinder en onderliggende regelingen.

Betrek bij de beoordeling op het aspect geluid alle wegen binnen het studiegebied waar sprake is van een afname van de verkeersintensiteit van 20% of meer en van alle wegen waar sprake is van een toename van de verkeersintensiteiten van 30% of meer.<sup>8</sup>

---

<sup>6</sup> Voor de kwaliteit van de verkeersafwikkeling zijn m.n. de spitsintensiteiten relevant. Voor geluid de weekdagintensiteiten.

<sup>7</sup> Bij de beoordeling van de geluidbelasting dienen tevens de berekeningen voor het eerder opgestelde MER voor de aanleg van de Burgemeester Bechtweg te worden meegenomen. Volgens inspreker E. Teunissen is in de MER voor de eerste aanleg van de Burgemeester Bechtweg een ontheffing aangevraagd over de geluid grenswaarde, zie zienswijze 4, bijlage 2.

<sup>8</sup> Bij deze toe- cq. afname is sprake van een verandering van de geluidbelasting van 1 dB of meer.

Breng zowel het relevante geluidbelaste oppervlak voor de (woon en natuur) omgeving, als het aantal geluidgehinderden in het studiegebied in beeld.

Geef in het MER aan:

- welke geluidreducerende maatregelen (bijvoorbeeld in de vorm van geluidsschermen of 'stiller asfalt') moeten worden getroffen in het kader van de wettelijke eisen en ook in het kader van maximale hinderbeperking. (houd rekening met de hoogste verdiepingen van alle woningen). Geef tevens aan hoe er bij de toepassing van stil asfalt gegarandeerd wordt dat het voldoende wordt onderhouden om de geluiddempende werking te behouden;
- of bij bestaande woningen waar sprake is van een saneringssituatie geluidreducerende maatregelen de geluidbelasting teruggedrongen kan worden tot de saneringsdoelstelling;
- wat de geluidbelaste natuurgebieden zijn en welke aanvullende geluidsreducerende maatregelen getroffen worden;
- in hoeverre, bij de geluidsberekeningen voor woningen dicht bij bestaande en eventuele nieuwe kruisende viaducten, mogelijk negatieve effecten door reflecties tegen kunstwerkonderdelen beoordeeld zijn.

#### **4.3.2 Trillingen**

Beschrijf in het MER in welke mate het voornemen effect zal hebben op trillingshinder voor in het studiegebied gelegen woningen.<sup>9</sup> Beschrijf of, en zo ja, welke mitigerende maatregelen er worden toegepast om trillingsniveaus te verlagen.

#### **4.3.3 Lucht**

Beschrijf de gevolgen van de verschillende alternatieven/varianten voor de luchtkwaliteit langs het wegennet in het studiegebied, onafhankelijk van de vraag of er sprake zal zijn van overschrijding van grenswaarden. Volg hierbij de luchtkwaliteitseisen uit de Wet milieubeheer (Wm). Maak gebruik van modelberekeningen die voldoen aan de Regeling beoordeling luchtkwaliteit (2007). Houd daarbij rekening met de gevolgen van eventuele congestie op de luchtkwaliteit. Geef aan hoe wordt voldaan aan de luchtkwaliteitseisen. Beschrijf de gevolgen voor de luchtkwaliteit langs de relevante aanliggende wegvakken en het onderliggend wegennet. Voor de afbakening van het studiegebied is het van belang die gebieden mee te nemen waar significante gevolgen<sup>10</sup> te verwachten zijn.

Geef in het MER voor fijn stof (PM<sub>10</sub> en PM<sub>2,5</sub><sup>11</sup>) en NO<sub>2</sub> inzicht in de concentratieniveaus en eventuele overschrijdingen van grenswaarden, zowel voor de autonome ontwikkelingen als voor de verschillende varianten. Geef:

---

<sup>9</sup> Insprekers E. Teunissen, S. E. Teunissen en T. Nouwens geven aan dat er sprake is van trillingshinder aan de aan de Kalverstraat, Bosscheweg en aan het Burgemeester Bechtweg grenzende natuurgebied Noorderbos met daarin de Noorderplas en een aangrenzend stiltegebied.

<sup>10</sup> Uit jurisprudentie blijkt dat een toename van meer dan 0,1 microgram/m<sup>3</sup> kan worden aangemerkt als significant.

<sup>11</sup> Het Europese Parlement heeft op 11 december 2007 streef- en grenswaarden voor PM<sub>2,5</sub> vastgesteld. Voor PM<sub>2,5</sub> geldt een grenswaarde (jaarnorm 25 µg/m<sup>3</sup> per 2015), streefwaarden (20 µg/m<sup>3</sup> per 2020) en een reductiedoelstelling voor de 'gemiddelde-blootstellingsindex' (GBI) tot 20% voor de periode 2010-2020. De GBI is de gemiddelde blootstelling van de bevolking van een lidstaat die voor het referentiejaar (2010) wordt vastgesteld met het doel de schadelijke gevolgen voor de menselijke gezondheid te verminderen. Deze moet waar mogelijk binnen een bepaalde termijn worden bereikt. Naar verwachting zal de nieuwe EU-richtlijn eind 2008 zijn geïmplementeerd in de Nederlandse wetgeving. In beginsel kunnen de bepalingen van een richtlijn geen rechtstreekse werking hebben voordat de implementatietermijn is verstreken. Lidstaten dienen zich gedurende

- op verschillende kaarten de ligging en de grootte van de achtergrond concentraties; dat wil zeggen alle luchtconcentraties met uitzondering van het te onderzoeken tracé en de grootte van de concentraties van het tracé als gevolg van de verschillende varianten;
- een beschrijving van de hoogste concentraties binnen eventuele overschrijdingsgebieden;
- aan hoeveel woningen en andere gevoelige bestemmingen binnen eventuele overschrijdingsgebieden liggen;
- de mate van eventuele overschrijding van grenswaarden.

Het is niet te verwachten dat de grenswaarden<sup>12</sup> en richtwaarden<sup>13</sup> voor de overige stoffen uit de Wm zullen worden overschreden. Gezien de jurisprudentie beveelt de Commissie toch aan de concentraties van deze stoffen en de toetsing daarvan aan de grenswaarden op te nemen in het MER.

#### **4.3.4 Externe veiligheid**

Beschrijf de gevolgen van de verschillende varianten voor de situatie inzake externe veiligheid, onafhankelijk van de vraag of er sprake zal zijn van overschrijding van grenswaarden. Het zal hierbij noodzakelijk zijn een grondige analyse te maken van het huidige vervoer van de gevaarlijke stoffen op deze weg.<sup>14</sup> Het verdient aanbeveling om de omvang van de gevaren voor de omgeving aan te duiden met twee risicobegrippen: groepsrisico (GR) en plaatsgebonden risico (PR).

De normstelling ten aanzien van vervoer per as, bus en rail, is vastgelegd in de Nota Risiconormering Vervoer Gevaarlijke Stoffen (NRVGS) en nader uitgewerkt in de Circulaire NRVGS.

#### **4.3.5 Gezondheid**

Beschrijf in het MER de effecten van het voornemen op gezondheidsdeterminanten zoals luchtkwaliteit, geluid, externe veiligheid en verkeersveiligheid, ook wanneer deze onder de wettelijke overschrijdingsnormen vallen.<sup>15</sup> Laat zien of, en zo ja, waar zich gevoelige objecten of personen<sup>16</sup> in het studiegebied bevinden, welke alternatieven/varianten en mitigerende maatregelen mogelijk zijn om gezondheidsschade zoveel mogelijk te voorkomen en welke maatregelen de volksgezondheid kunnen verbeteren.<sup>17</sup>

---

deze termijn wel te onthouden van maatregelen die het bereiken van het doel van de richtlijn in gevaar zouden brengen.

<sup>12</sup> Grenswaarden voor SO<sub>2</sub>, CO, Pb, en benzeen.

<sup>13</sup> Richtwaarden voor nikkel, arseen, cadmium, ozon en benzo(a)pyreen.

<sup>14</sup> De Brandweer Midden en West Brabant adviseert om in het MER een analyse te maken van de huidige intensiteit van het vervoer van gevaarlijke stoffen en een analyse van de te verwachten intensiteit, zie zienswijze 7, bijlage 2.

<sup>15</sup> Zie ook de zienswijzen van E. Teunissen en T. Nouwens, waarin zij aangeven dat milieueffecten op de gezondheid dienen te worden onderzocht in het MER, zie zienswijzen 4 en 5, bijlage 2.

<sup>16</sup> Gevoelige groepen zijn kinderen, ouderen en mensen met long- of hartziekten; objecten bijvoorbeeld scholen, kinderdagverblijven, verpleeghuizen en woningen.

<sup>17</sup> Zie ook <http://www.gezondheidinmer.nl/isurvey>.



## 4.4 Natuur

### **Algemeen**

Het is belangrijk dat, los van de wet- en regelgeving, in het MER op hoofdlijnen een algemeen beeld wordt geschetst van de huidige situatie, de autonome ontwikkeling en de effecten op de natuur en landschap in het studiegebied.

Geef aan welke kenmerkende habitats en soorten aanwezig zijn in het studiegebied en wat de autonome ontwikkeling van de natuur in het gebied is. Ga daarna in op de ingreep-effect relatie tussen de voorgenomen activiteit en de in het plangebied aanwezige natuurwaarden. Geef daarvoor aan voor welke van deze habitattypen, dieren en planten aanzienlijke gevolgen te verwachten zijn, wat de aard van de gevolgen<sup>18</sup> is en wat deze gevolgen voor de populaties betekenen. Beschrijf mitigerende maatregelen die de gevolgen kunnen beperken of voorkomen.

### **Gebiedsbescherming<sup>19</sup>**

Beschrijf de invloed van het voornemen op beschermde natuurgebieden, zoals Natura 2000-gebieden en bepalingen in het streekplan ten aanzien van de Groene Hoofdstructuur en de Agrarische Hoofdstructuur. Maak onderscheid tussen de verschillende gebieden en geef hiervan de status aan. Geef per gebied:

- de begrenzingen van het gebied aan op kaart, inclusief een duidelijk beeld van de ligging van het plangebied;
- de afstanden van de voorgenomen activiteit tot de beschermde gebieden of kaarten met een duidelijke schaal waarvan dit is af te leiden.

In de startnotitie staat dat een voortoets aan de doelstellingen van de Natura 2000 gebieden “Loonse en Drunese Duinen en Leemkuilen” en “Kampina en Oisterwijkse Vennen” uitgevoerd zal worden. Neem deze voortoets en eventuele passende beoordeling in het MER over.

De Noordoosttangent doorsnijdt de Groene hoofdstructuur (GHS) en wordt geflankeerd door de Agrarische hoofdstructuur (AHS) en Groene Hoofdstructuur. Geef aan in hoeverre de voor de GHS en AHS, en ecologische verbindingzones geldende ‘wezenlijke kenmerken en waarden’ worden aangetast en of het voornemen past binnen het toetsingskader<sup>20</sup> voor deze gebieden.

### **Soortbescherming**

Beschrijf welke door de Flora- en faunawet beschermde soorten te verwachten zijn in het plangebied en geef aan tot welke categorie deze soorten behoren.<sup>21</sup> Ga in op de mogelijke gevolgen van het voornemen op de standplaats (planten) of het leefgebied (dieren) van deze soorten en bepaal in hoeverre verbodsbepalingen<sup>22</sup> mogelijk overtreden worden. Beschrijf mitigerende maatregelen die de aantasting kunnen beperken of voorkomen.

---

<sup>18</sup> Geef aan of het gaat om vernietiging van leefgebied door bijvoorbeeld ruimtebeslag, verstoring door bijvoorbeeld licht en geluid, verdroging of vernatting door verandering van de waterhuishouding, versnippering door doorsnijdingen of barrièrewerking en vermeting en verzuring door bijvoorbeeld deposities van stikstof.

<sup>19</sup> Op de website [www.minlnv.nl/natuurwetgeving](http://www.minlnv.nl/natuurwetgeving) is uitgebreide informatie te vinden over de Natuurbeschermingswet 1998 en de specifieke gebiedsbescherming.

<sup>20</sup> Het toetsingskader zoals beschreven in de Nota Ruimte, Spelregels EHS en/of provinciale uitwerkingen daarvan.

<sup>21</sup> Er wordt onderscheid gemaakt tussen de categorieën: tabel 1 (algemeen), 2 (overig) en 3 (Bijlage IV HR/ bijlage 1 AMvB) soorten en vogels.

<sup>22</sup> De verbodsbepalingen zijn opgenomen in art. 8 (planten) en 9 - 12 (dieren) van de Flora- en faunawet.

#### 4.5 Landschap, cultuurhistorie en archeologie

Geef in het MER een overzicht en waardering van landschapstypen en – elementen in het studiegebied, aan de hand van de (regionale) kenmerkendheid, de zeldzaamheid, de gaafheid en de vervangbaarheid. Geef vervolgens een beschrijving van de effecten van de activiteit op de verschillende landschapstypen, de elementen en de samenhang hiertussen. Maak bij het uitwerken van de landschappelijke effecten zoveel mogelijk gebruik van kaartbeelden en visualisaties.

Geef in het MER een overzicht van de cultuurhistorische (waaronder archeologische) waarden langs het tracé en de effecten van de varianten daarop. Wanneer uit bureauonderzoek blijkt dat er mogelijk archeologische vindplaatsen aanwezig zijn op de plaatsen waar bodemingrepen voorzien worden dan dient door veldonderzoek te worden vastgesteld of dit inderdaad zo is. Uit het MER moet blijken wat de omvang en begrenzing van eventuele archeologische vindplaatsen is en of deze behoudenswaardig zijn.<sup>23</sup>

### 5. OVERIGE ASPECTEN

Voor de onderdelen ‘vergelijking van alternatieven’, ‘leemten in milieu-informatie’ en ‘samenvatting van het MER’ heeft de Commissie geen aanbevelingen naast de wettelijke voorschriften.

---

<sup>23</sup> Hiertoe dienen voor het MER de onderzoeksstappen ‘bureauonderzoek’, ‘inventariserend veldonderzoek karterende fase’ en ‘inventariserend veldonderzoek waarderende fase’ te worden doorlopen, voorzover de resultaten van de voorafgaande onderzoeksstap hier aanleiding toe geven.

## **BIJLAGE 1: Projectgegevens**

**Initiatiefnemer:** College van burgemeester en wethouders van de gemeente Tilburg

**Bevoegd gezag:** Gemeenteraad van de gemeente Tilburg

**Besluit:** wijziging van het bestemmingsplan

**Categorie Gewijzigd Besluit m.e.r. 1994:** C01.4

**Activiteit:** Verdubbelen van de Burgemeester Bechtweg ten noordoosten van Tilburg zodat over het gehele tracé een 2x2 baans weg ontstaat.

### **Betrokken documenten:**

De Commissie heeft de volgende documenten betrokken bij haar advisering:

- Startnotitie Verdubbeling Noordoosttangent Tilburg (Gemeente Tilburg, 2008)
- Voorontwerp Structuurplan Noordoost 2020 (Gemeente Tilburg, 2007)

De Commissie heeft kennis genomen van de zienswijzen en adviezen, die zij van het bevoegd gezag heeft ontvangen. Dit advies verwijst naar een reactie als die nieuwe inzichten naar voren brengt over specifieke lokale milieumomstandigheden of te onderzoeken alternatieven. Een overzicht van de zienswijzen en adviezen is opgenomen in bijlage 2.

### **Procedurele gegevens:**

aankondiging start procedure in de Tilburgse Koerier van: 13 november 2008

advies aanvraag: 13 november 2008

ter inzage legging: 14 november tot en met 29 december 2008

richtlijnenadvies: 15 januari 2009

### **Werkwijze Commissie bij richtlijnenadvies:**

In dit advies geeft de Commissie aan welke onderwerpen naar haar mening behandeld dienen te worden in het MER en met welke diepgang. De Commissie neemt hierbij de startnotitie als uitgangspunt

### **Samenstelling van de werkgroep:**

Per project stelt de Commissie een werkgroep samen. De werkgroepsamenstelling bij het onderhavige project is als volgt:

ir. B. Barten (werkgroepsecretaris)

dr. J.M. Drees

prof. dr. ir. R.E.C.M. van der Heijden

dhr. ing. J.J.A. van Leeuwen

drs. L. van Rijn-Vellekoop (voorzitter)

## **BIJLAGE 2: Lijst van zienswijzen en adviezen**

1. Rijksdienst voor Archeologie, Cultuurlandschap en Monumenten, Amersfoort
2. T. Nouwens, Berkel-Enschot
3. A. Knipscheer, Tilburg
4. N.V. Nederlandse Gasunie, Waddinxveen
5. D. Brooks-Mulders, Tilburg
6. Brandweer Midden en West Brabant, Breda
7. E.J. Teunissen, Tilburg
8. S.E. Teunissen, Tilburg
9. Werkgroep Behoud Moerenburg, Tilburg
10. Waterschap De Dommel, Boxtel







## Advies voor richtlijnen voor het milieueffectrapport Verdubbeling Noordoosttangente Tilburg

De gemeente Tilburg heeft het voornemen om het enkelbaans tracé van de Burgemeester Bechtweg ten noordoosten van Tilburg te verdubbelen. Hiervoor is een wijziging van het bestemmingsplan nodig. Ten behoeve van de besluitvorming wordt een procedure voor de milieueffectrapportage (m.e.r.) doorlopen. De gemeenteraad van de gemeente Tilburg is bevoegd gezag in deze procedure.

ISBN: 978-90-421-2595-7



Commissie voor de  
milieueffectrapportage

Arthur van Schendelstraat 800 Utrecht

T 030 - 234 76 66

F 030 - 233 12 95

E [mer@eia.nl](mailto:mer@eia.nl)

w [www.commissiemer.nl](http://www.commissiemer.nl)

