



Commissie voor de
milieueffectrapportage

Planstudie N282 traject Rijen-Hulten-Reeshof

Advies voor richtlijnen voor het milieueffectrapport

26 augustus 2009 / rapportnummer 2287-30



1. HOOFDPUNTEN VAN HET MER

De Provincie Noord-Brabant heeft het voornemen om de N282/Bredaseweg op het weggedeelte Rijen-Hulten-Reeshof aan te passen om de verkeersafwikkeling en leefbaarheid te verbeteren. Daarbij zijn verschillende opties mogelijk; het verbreden van 2x1 naar 2x2-rijstroken op de wegvakken ter hoogte van Rijen en de Reeshof en het creëren van een autoluweggedeelte ter hoogte van Hulten. Voor deze wegaanpassing is een wijziging in het bestemmingsplan nodig.

Ten behoeve van de besluitvorming over de wegaanpassing wordt een procedure voor de milieueffectrapportage (m.e.r.) doorlopen.¹ De gemeenteraden van Tilburg en Gilze en Rijen zijn Bevoegd Gezag in deze procedure.

De Commissie voor de m.e.r. (hierna 'de Commissie') beschouwt de volgende punten als essentiële informatie in het milieueffectrapport (MER). Dat wil zeggen dat voor het meewegen van het milieubelang in de besluitvorming het MER in ieder geval onderstaande informatie moet bevatten:

- een visie op de (beoogde) functie van de N282, in relatie tot de overige wegen in het studiegebied, waarbij aangegeven wordt op welke wijze de doelstelling voor verbetering van de lokale leefbaarheid in Hulten gecombineerd kan worden met de verbetering van de regionale verkeersafwikkeling;
- een zo kwantitatief mogelijke beschrijving van de probleem- en doelstelling(en);
- een beschrijving van de effecten voor verkeersstromen (met een onderscheid naar de aard) en de kwaliteit van de verkeersafwikkeling in het studiegebied en de daaruit volgende effecten voor geluidbelasting en luchtkwaliteit;
- een beschrijving van de effecten op externe veiligheid en natuurwaarden in het studiegebied;
- een zelfstandig leesbare samenvatting, die duidelijk is voor burgers en geschikt is voor bestuurlijke besluitvorming, met daarin opgenomen duidelijk leesbare afbeeldingen.

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.

¹ Voor de samenstelling van de werkgroep van de Commissie m.e.r., haar werkwijze en verdere projectgegevens, zie bijlage 1 bij dit advies. Projectgegevens en bijbehorende stukken, voor zover digitaal beschikbaar, zijn ook te vinden via www.commissiemer.nl onder *adviezen*. Voor een overzicht van zienswijzen en adviezen wordt verwezen naar bijlage 2.

2. PROBLEEMSTELLING, DOEL EN BELEIDSKADER

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 maken. Beschrijf in het MER hoe deze problemen gekoppeld zijn aan en zich verhouden tot de verkeersproblematiek in andere delen van het gebied tussen de A27, A58, N261 en N629 en de regio in zijn geheel. Ga hierbij met name in op de problematiek rond de congestie op de A58 en de terugslag hiervan op de N282.

In de startnotitie staat beschreven dat de doelstelling van de planstudie bestaat uit:

- het verbeteren van de verkeersafwikkeling en verkeersveiligheid op de wegvakken Rijen en Reeshof;
- het verbeteren van de leefbaarheid (met name oversteekbaarheid en geluidhinder) op het wegvak Hulten.

De doelstelling kan verder worden geconcretiseerd door de problemen in het MER kwantitatief te beschrijven en per probleem aan te geven in welke mate deze problemen in de toekomst verbeterd dienen te worden.

Geef bij de beschrijving van doelen voor de verkeersafwikkeling expliciet aan hoe de belangen van het externe verkeer voor Reeshof (Tilburg) en Rijen worden gezien ten opzichte van de belangen van het doorgaand regionaal en het lokale verkeer (aangezien deze belangen niet eenduidig hoeven zijn) en verwerk dit in het beoordelingskader.

2.2 Beleidskader

De startnotitie geeft een helder overzicht van het relevante beleidskader voor de verschillende milieuaspecten. In plaats van het Streekplan Noord-Brabant 2002 “Brabant in balans” geldt nu de Interimstructuurvisie en Paraplunota Noord-Brabant (2008). In plaats van het Besluit luchtkwaliteit geldt nu hoofdstuk 5 titel 2 van de Wet milieubeheer.

Geef in aanvulling op het beleidskader aan welke beleidsambities er voortkomen uit het Provinciaal verkeer- en vervoerplan (PVVP) 2006, in relatie tot de voorgenomen Planstudie. In het PVVP staat de N282 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 voorgenomen activiteit, tot veranderingen in verkeersintensiteiten zouden kunnen leiden. Geef daarnaast ook de beleidsambities die er gelden ten aanzien van de Ecologische Hoofdstructuur in de Interimstructuurvisie en Paraplunota Noord-Brabant (2008).

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 N282. Presenteer deze ontwikkelingen voor zover mogelijk in een goed leesbare kaart.

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 de ontwikkeling van de Groene Kamer en het bedrijvenpark Wijkevoort. Tot die activiteiten kunnen ook worden gerekend de uitvoering van de geluidsanering en het provinciale geluidactieplan.

3.2 Alternatieven

De startnotitie geeft een goede aanzet voor de alternatieven. Voor de alternatieven 1 en 3 waarbij het wegvak bij Hulten verkeersluw gemaakt wordt, wordt aangegeven dat het doorgaand verkeer wordt geacht een andere route te kiezen. Beschrijf in het MER op welke wijze dit gerealiseerd kan worden en welke andere routes daarbij dan gebruikt zullen worden alsmede wat dit aan effecten met zich meebrengt in het studiegebied. Deze route hangt nauw samen met de realisatie van de Burgemeester Letschertweg in Tilburg waarbij de N261 met de N260 en de A58 verbonden wordt. De Commissie constateert dat oplossingen die betrekking hebben op de rijkswegen A58 en A27 niet worden meegenomen omdat zij als alternatieven buiten de scope van deze m.e.r. vallen.^{2 3}

Onderzoek in het MER in hoeverre een alternatief met kruispuntmaatregelen en herinrichting bij Hulten een oplossing kan bieden voor de problemen en de doelstelling van het voornemen kan bereiken. Een 'kruispuntalternatief' lijkt in dit geval logisch aangezien de afwikkelingsproblemen zich vooral voordoen op de kruispunten. Hierbij kan worden gedacht aan het saneren van aansluitingen, het vergroten van de capaciteit, ombouw naar (meerstrooks)rotondes, ongelijkvloerse aansluitingen, langzaam verkeertunnels en uitbreiding van dynamisch verkeersmanagement in combinatie met een 30 km-inrichting in Hulten. Een dergelijk alternatief betekent een relatief bescheiden ingreep met daardoor aanzienlijk minder effecten op natuur en landschap.

² Op basis van de verkennende verkeersstudie blijkt dat de opwaardering van de A58 van 2x2 naar 2x3 rijstroken een kansrijke oplossing biedt voor de verkeers- en leefbaarheidsproblemen (Verkennde studie N282 Tilburg – Breda, Provincie Noord-Brabant, januari 2007).

³ J.P.M. Mols en F.M.M. Conrads, de bewoners van Hulten en Klein Tilburg en EVO en Transport en Logistiek Nederland geven aan dat de verkeersdruk op de N282 tussen het kruispunt met de Burgemeester Ballingsweg en de N631 veroorzaakt wordt door sluipverkeer tussen de A58 en A27 en vragen bij de rijksoverheid aan te dringen op het oplossen van de knelpunten op de A58, zie zienswijzen 1, 2 en 6, bijlage 2.

Onderzoek in het MER de effecten op de verkeersafwikkeling en leefbaarheid van het alternatief dat door de bewoners van Hulten en Klein Tilburg en EVO en Transport en Logistiek Nederland is voorgesteld. In dit alternatief wordt de N282 naar het zuiden afgebogen vanaf 250 meter ten westen van de kruising N282/N260 en sluit uiteindelijk aan op de nieuwe westtangent.⁴

3.3 Meest milieuvriendelijk alternatief

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

- de uitstoot van uitlaatgassen minimaliseren;⁵
- de emissies opvangen;
- de geluidbelasting op woningen en natuur minimaliseren, waarbij verder moet worden gekeken dan de wettelijke (voorkeurs-) grenswaarden;
- de verkeersafwikkeling op kruispunten bevorderen (zoals beschreven in paragraaf 3.2)
- andere vervoerswijzen stimuleren (openbaar vervoer en fiets)

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

4. BESTAANDE MILIEUSITUATIE EN MILIEUGEVOLGEN

4.1 Algemeen

Beschrijf de milieueffecten van de referentiesituatie, de alternatieven, 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.

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;
- met welke autonome groei rekening wordt gehouden;
- welke ruimtelijke ontwikkelingen en eventueel ruimtelijke ontwikkelings-scenario's op dit vlak voor het prognosejaar zijn meegenomen;
- welke overige prognose-uitgangspunten in het model worden gehanteerd,

⁴ Zie de zienswijzen 1 van de bewoners van Hulten en Klein Tilburg en 2 van EVO en Transport en Logistiek Nederland, bijlage 2.

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

- hoe de verschillende verkeerssoorten in het model zijn opgenomen (personenverkeer, OV en vrachtverkeer).

Analyse

Beschrijf:

- de verkeersintensiteiten op de verschillende wegen in het plan- en studiegebied onderscheiden naar intern, extern (inkomen en uitgaand) en doorgaand verkeer en maak duidelijk inzichtelijk waar op welke wijze zich de afwikkelingsproblemen voordoen;
- per alternatief hoeveel voertuigkilometers in het plan- en studiegebied worden gemaakt, met daarbij een onderscheid naar de genoemde verkeerssoorten;
- wat de consequenties zijn voor de afwikkeling van het verkeer vanuit Rijen en Reeshof (Tilburg) en het doorgaand verkeer zullen zijn. Geef aan hoe de I/C-verhoudingen op de wegvakken en de afwikkelingskwaliteit van de belangrijke (probleem-)kruispunten in het studiegebied zijn;
- de verkeersveiligheid, waarbij zowel aandacht wordt besteed aan de te verwachten aantallen verkeersslachtoffers (kwantitatief m.b.v. risicocijfers en kentallensystematiek) als aan de toepassing van de ontwerpuitgangspunten die de verkeersveiligheid bepalen (kwalitatieve beschrijving op basis van 'Duurzaam Veilig'). Ga ook hier uit van het plan- en studiegebied;
- de barrièrewerking, specifiek voor locaties waar dat speelt (Hulten, langzaamverkeer routes, recreatieve routes).

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). Maak gebruik van modelberekeningen die voldoen aan de eisen uit de vigerende 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.⁶

Breng zowel het relevante geluidbelaste oppervlak voor de woonomgeving en natuur, als het aantal geluidgehinderden in het studiegebied in beeld. Maak bij het aantal geluidgehinderden en de geluidbelasting bij woningen onderscheid tussen het trajectdeel langs Hulten en de overige trajectdelen.

Beschrijf de gevolgen voor geluidbelastingen, geluidbelast oppervlak en aantallen geluidgehinderden en ernstig geluidgehinderden van de volgende autonome ontwikkelingen:

- Uitvoering van de geluidsanering voor gemelde saneringssituaties, voor zover deze zich voor de totstandkoming van het voorgenomen plan afspeelt,
- Uitvoering van eventuele maatregelen in het kader van het provinciaal geluidactieplan in het kader van de EU Richtlijn omgevingslawaaai.

⁶ Bij deze toe- cq. afname is sprake van een verandering van de geluidbelasting van 1 dB of meer.

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;
- wat de geluidbelaste natuurgebieden zijn en welke aanvullende geluidsreducerende maatregelen getroffen worden;
- in hoeverre, bij de geluidsberekeningen voor woningen, mogelijk negatieve effecten door reflecties tegen kunstwerkkonderdelen 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. Beschrijf of, en zo ja, welke mitigerende maatregelen er worden toegepast om trillingsniveaus te verlagen.

4.3.3 Luchtkwaliteit

Geef aan of en zo ja hoe het project is opgenomen in het NSL. Indien opgenomen in het NSL, geef dan aan welke aannames (over de effecten op luchtkwaliteit) er zijn gehanteerd met betrekking tot het project.

Beschrijf de gevolgen van de verschillende alternatieven/varianten voor de luchtkwaliteit langs het wegennet in het studiegebied en geef aan waar sprake is van overschrijding van grenswaarden. Volg hierbij de luchtkwaliteitseisen uit de Wet milieubeheer (Wm) en maak in aanvulling daarop ook de concentratie van PM_{2,5} inzichtelijk. Maak gebruik van modelberekeningen die voldoen aan de Regeling beoordeling luchtkwaliteit (2007). Houd daarbij rekening met de gevolgen van eventuele congestie.

Geef in het MER voor fijn stof (PM₁₀ en PM_{2,5}⁷) en NO₂ inzicht in de concentratieniveaus en eventuele overschrijdingen van grenswaarden, zowel voor de autonome ontwikkelingen als voor de verschillende alternatieven op de volgende wijze:

- Geef de trajecten aan waarlangs op de voorgeschreven beoordelingsafstand de grenswaarden overschreden worden;
- Presenteer de luchtkwaliteit op kaarten die de verschillende concentraties in stappen (klassen) van 1 µg/m³ (of minder, als 1 µg/m³ te weinig onderscheidend is) weergeven alsmede de ligging van woningen en andere gevoelige bestemmingen daarbinnen;
- Geef in geval van overschrijdingen aan of er maatregelen mogelijk zijn waardoor voldaan kan worden aan de luchtkwaliteitseisen. Onderbouw de aannames die zijn gebruikt voor de effectiviteit van generieke en lokale maatregelen.

⁷ Het Europese Parlement heeft op 11 december 2007 streef- en grenswaarden voor PM_{2,5} vastgesteld. Voor PM_{2,5} geldt een grenswaarde (jaarnorm 25 µg/m³ per 2015), streefwaarden (20 µg/m³ 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. De nieuwe EU-richtlijn zal worden 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 deze termijn wel te onthouden van maatregelen die het bereiken van het doel van de richtlijn in gevaar zouden brengen.

Het is niet te verwachten dat de grenswaarden⁸ en richtwaarden⁹ 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 alternatieven 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 in het studiegebied. Het verdient aanbeveling om de omvang van de risico's voor de omgeving aan te duiden met twee risicobegrippen: groepsrisico (GR) en plaatsgebonden risico (PR).

Belangrijk gegeven voor het kwantificeren van de risico's ten gevolge van vervoer van gevaarlijke stoffen zijn de vervoersgegevens en prognoses ten aanzien van de ontwikkeling hiervan.

Het toetsingskader voor transport over weg, spoor en water wordt beschreven in de nota Risiconormering Vervoer Gevaarlijke Stoffen (nota RNVGS, 1996). Concrete invulling aan de nota RNVGS wordt gegeven middels de circulaire RNVGS.

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. Laat zien of, en zo ja, waar zich gevoelige objecten of personen¹⁰ 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.¹¹

4.4 Natuur

Algemeen

Geef aan welke kenmerkende habitats en soorten aanwezig zijn in het studiegebied en wat de autonome ontwikkeling van de natuur in het gebied is. Geef daarvoor aan voor welke van deze habitattypen, dieren en planten aanzienlijke gevolgen te verwachten zijn, wat de aard van de gevolgen¹² is en wat deze gevolgen voor de populaties betekenen. Beschrijf mitigerende maatregelen die de gevolgen kunnen beperken of voorkomen.

⁸ Grenswaarden voor SO₂, CO, Pb, en benzeen.

⁹ Richtwaarden voor nikkel, arseen, cadmium, ozon en benzo(a)pyreen.

¹⁰ Gevoelige groepen zijn kinderen, ouderen en mensen met long- of hartziekten; objecten bijvoorbeeld scholen, kinderdagverblijven, verpleeghuizen en woningen.

¹¹ Zie ook <http://www.gezondheidinmer.nl/isurvey>.

¹² 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 vermesting en verzuring door bijvoorbeeld deposities van stikstof.

Gebiedsbescherming¹³

Natura 2000

Bepaal ook voor activiteiten die niet in of direct naast een beschermd gebied liggen, in hoeverre het voornemen invloed kan hebben op de Natura 2000 gebieden “het Ulvenhoutse Bos”, “Loonse en Drunese Duinen en Leemkuilen” en “Regte Heide & Riels Laag” al dan niet in cumulatie met andere activiteiten of handelingen.

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;
- de instandhoudingsdoelstellingen¹⁴ voor de verschillende soorten en habitats en of sprake is van een behoud- of verbeterdoelstelling;
- de landelijke staat van instandhouding¹⁵ en de huidige relatieve betekenis van dit gebied voor de verschillende soorten en habitats.

Geef aan of sprake kan zijn van nadelige gevolgen van het voornemen op gevoelige gebieden met bijzondere aandacht voor eventuele extra stikstofdepositie vanaf de toekomstige N282 of vanaf het onderliggende wegennet op (veel) kortere afstand van de genoemde Natura 2000-gebieden. Indien er een toename van de depositie van stikstof geconstateerd wordt boven de kritische depositiewaarden zijn in Natura 2000-gebieden significante gevolgen niet uit te sluiten. Als op grond van objectieve gegevens niet kan worden uitgesloten dat het voornemen afzonderlijk dan wel in combinatie met andere plannen of projecten, significante gevolgen kan hebben voor één of meerdere Natura 2000-gebied(en), geldt dat een passende beoordeling opgesteld moet worden, waarbij rekening wordt gehouden met de instandhoudingsdoelstellingen van dat gebied.¹⁶

Onderzoek, indien van toepassing, in de passende beoordeling of de zekerheid kan worden verkregen dat het project de natuurlijke kenmerken van het gebied niet aantast.¹⁷ Uit de wetgeving volgt dat een project alleen doorgang kan vinden als de zekerheid wordt verkregen dat de natuurlijke kenmerken niet worden aangetast, of de zogenaamde ADC-toets¹⁸ met succes wordt doorlopen.¹⁹

¹³ Op de website www.minlnv.nl/natuurwetgeving is uitgebreide informatie te vinden over de Natuurbeschermingswet 1998 en de specifieke gebiedsbescherming.

¹⁴ Voor de Vogelrichtlijngebieden gelden instandhoudingsdoelstellingen, te vinden in de aanwijzingsbesluiten van deze gebieden. Op dit moment lopen procedures om Natura 2000-gebieden aan te wijzen: de Habitatrichtlijngebieden worden daarmee aangewezen en de Vogelrichtlijngebieden worden opnieuw aangewezen. Hiervoor worden eerst ontwerp-aanwijzingsbesluiten genomen en vervolgens definitieve aanwijzingsbesluiten. Beschrijf in het MER, indien van toepassing, de instandhoudingsdoelstellingen van de Vogelrichtlijngebieden en, indien van toepassing, de instandhoudingsdoelstellingen uit de ontwerp-aanwijzingsbesluiten.

¹⁵ Zie de profielendocumenten van LNV.

¹⁶ Art. 19f Natuurbeschermingswet 1998.

¹⁷ Uit de huidige lijn in de jurisprudentie volgt dat dit het geval is wanneer er wetenschappelijk gezien redelijkerwijs geen twijfel bestaat dat er geen schadelijke gevolgen voor de natuurlijke kenmerken zijn.

¹⁸ Dit houdt op grond van art. 19g en 19h van de Natuurbeschermingswet 1998 respectievelijk in:

- A: zijn er Alternatieve oplossingen voor een project of handeling? inclusief locatiealternatieven.
- D: zijn er Dwingende redenen van groot openbaar belang waarom het project toch gerealiseerd moet worden?
- C: welke Compenserende maatregelen worden getroffen om te waarborgen dat de algehele samenhang van Natura 2000 bewaard blijft?

¹⁹ Art. 6, lid 3 en 4 Habitatrichtlijn, geïmplementeerd in art. 19g en 19h Natuurbeschermingswet 1998.

Ecologische hoofdstructuur (EHS)

De Bredase weg doorsnijdt twee ecologische verbindingzones en wordt plaatselijk geflankeerd door de Groene Hoofdstructuur (GHS). Geef aan in hoeverre de voor de GHS en ecologische verbindingzones geldende 'wezenlijke kenmerken en waarden' worden aangetast en of het voornemen past binnen het toetsingskader²⁰ voor deze gebieden. Geef tevens op hoofdlijnen aan welke mitigerende maatregelen beschikbaar zijn en op welke wijze de eventueel vereiste natuurcompensatie wordt ingevuld.

Bijzondere soorten

Beschrijf op basis van gericht veldonderzoek welke door de Flora- en faunawet beschermde soorten aanwezig zijn in het plangebied alsmede de aanwezige rode lijstsoorten. Ga in op de mogelijke gevolgen van het voornemen op de standplaats (planten) of het leefgebied (dieren) van deze soorten en bepaal in hoeverre verbodsbepalingen²¹ mogelijk overtreden worden. Beschrijf mitigerende maatregelen die de aantasting kunnen beperken of voorkomen alsmede eventuele compenserende maatregelen.

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. Besteed hierbij tevens aandacht aan de gevolgen voor het huidige bomenbestand langs de weg. Maak bij het uitwerken van de landschappelijke effecten gebruik van kaartbeelden en visualisaties.

Geef in het MER een overzicht van de cultuurhistorische waarden (archeologie, historische geografie en historische (steden)bouwkunde) 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.²²

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.

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

²¹ De verbodsbepalingen zijn opgenomen in art. 8 (planten) en 9 - 12 (dieren) van de Flora- en faunawet.

²² 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 richtlijnenfase besluit-m.e.r.

Initiatiefnemer: gedeputeerde staten van de provincie Noord-Brabant

Bevoegd gezag: gemeenteraden van Tilburg en Gilze en Rijen

Besluit: wijziging van het bestemmingsplan

Categorie Gewijzigd Besluit m.e.r. 1994: C 1.3 De aanleg van een weg bestaande uit vier of meer rijstroken, niet zijnde een hoofdweg, autosnelweg of autoweg.

Activiteit: een wegaanpassing door het verbreden van 2x1 naar 2x2-rijstroken op de wegvakken ter hoogte van Rijen en de Reeshof en het creëren van een autoluw weggedeelte ter hoogte van Hulten.

Procedurele gegevens:

aankondiging start procedure in de Tilburgse Koerier en Weekkrant Gilze en Rijen van: 24 en 25 juni 2006

ter inzage legging startnotitie: 26 juni 2009 tot en met 6 augustus 2009

adviesaanvraag bij de Commissie m.e.r.: 26 juni 2009

richtlijnenadvies uitgebracht: 26 augustus 2009

Samenstelling van de werkgroep:

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

ir. H.G. van der Aa

ir. B. Barten (werkgroepsecretaris)

ing. P.A. Kroeze

ir. K.V. van der Nat

drs. H.G. Ouwerkerk (voorzitter)

ir. P. de Vos

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.

Betrokken documenten:

De Commissie heeft de volgende documenten betrokken bij haar advisering:

- Startnotitie Planstudie N282 traject Rijen-Hulten-Reeshof (Arcadis in opdracht van de Provincie Noord-Brabant, oktober 2008)
- Eindrapport Verkennende studie N282 Tilburg – Breda (Goudappel Coffeng in opdracht van de Provincie Noord-Brabant, september 2006)

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 milieumstandigheden of te onderzoeken alternatieven. Een overzicht van de zienswijzen en adviezen is opgenomen in bijlage 2.

BIJLAGE 2: Lijst van zienswijzen en adviezen

1. Bewoners Hulten en Klein Tilburg, Bestuur van de Stichting Gemeenschapshuis Hulten, Directie van de KBS Gerardus Majella en de Belangenvereniging Hulten, Hulten
2. Transport en Logistiek Nederland, Tilburg
3. Linberg Caravancentrum, Hulten
4. M.C.P. Diepstraten, R.F.P. Kleinekoort, R.M. Oomens, T.F.J.M.H. Oomens-Van Lil, M.C. de Nijs, C.J.W. de Nijs-Bottram, C.A.L.M. van Dongen en W.C.M. van Dongen-Graafmans
5. Gemeente Oosterhout, Oosterhout
6. J.P.M. Mols en F.M.M. Conrads, Hulten
7. Waterschap Brabantse Delta, Breda
8. Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed, Amersfoort

Verslag informatieavond d.d. 16 juli 2009

Advies voor richtlijnen voor het milieueffectrapport Planstudie N282 traject Rijen-Hulten-Reeshof

De Provincie Noord-Brabant heeft het voornemen om de N282/Bredaseweg op het weggedeelte Rijen-Hulten-Reeshof aan te passen om de verkeersafwikkeling en leefbaarheid te verbeteren. Ten behoeve van de besluitvorming over de wegaanpassing wordt een procedure voor de milieueffectrapportage (m.e.r.) doorlopen. De gemeenteraden van Tilburg en Gilze en Rijen zijn Bevoegd Gezag in deze procedure.

ISBN: 978-90-421-2801-9



Commissie voor de
milieueffectrapportage

Arthur van Schendelstraat 800 Utrecht

T 030 - 234 76 66

F 030 - 233 12 95

E mer@eia.nl

W www.commissiemer.nl

