

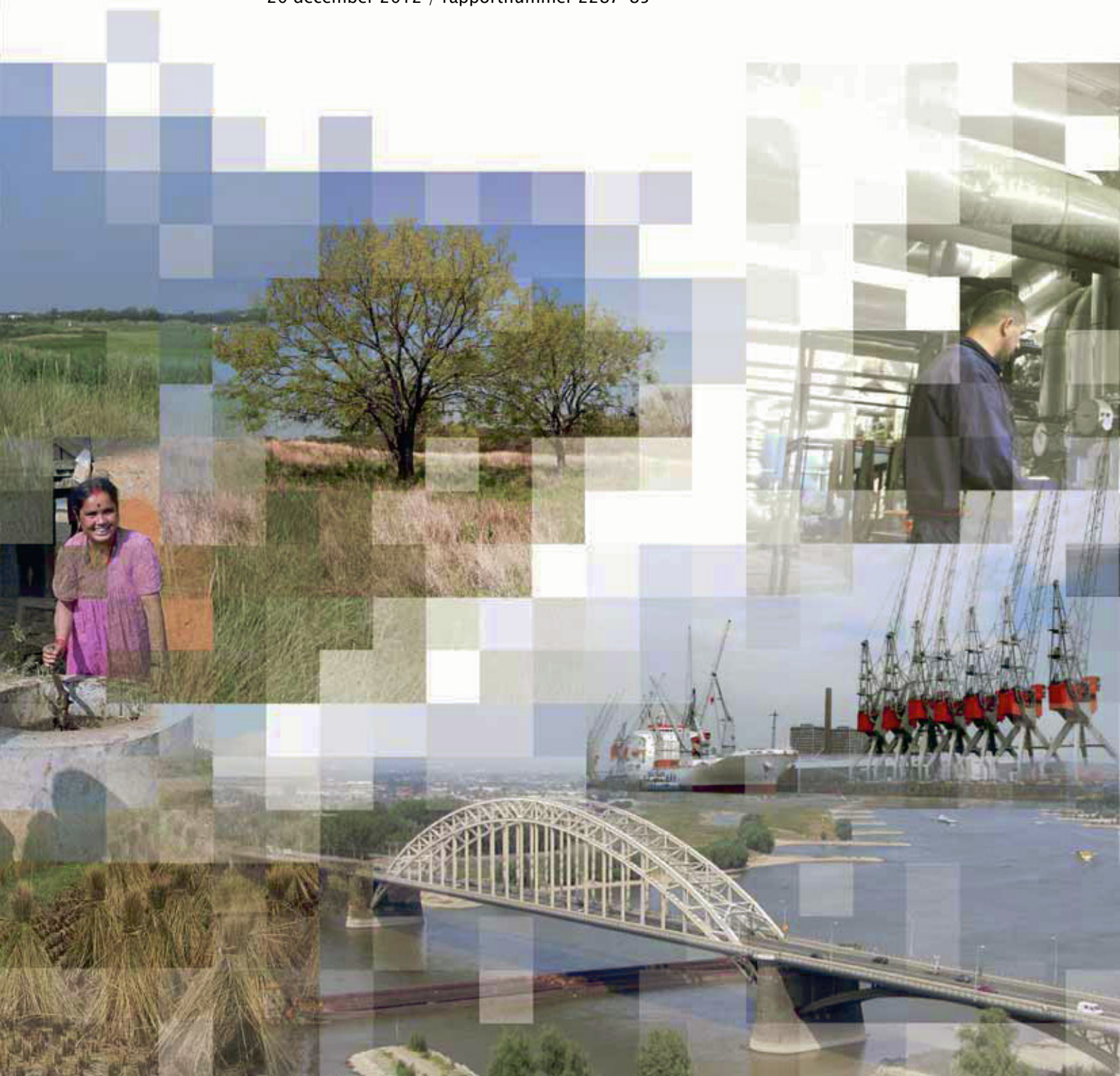


Commissie voor de
milieueffectrapportage

Planstudie N282 traject Rijen–Hulten–Reeshof

Toetsingsadvies over het milieueffectrapport en de aanvulling daarop

20 december 2012 / rapportnummer 2287–85



1. Oordeel over het MER en de aanvulling daarop

De Provincie Noord-Brabant en de gemeente Tilburg hebben 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 oplossingsrichtingen mogelijk: varianten voor het verbreden van 1x2 naar 2x2-rijstroken op de wegvakken ter hoogte van Rijen en de Reeshof en/ of varianten voor een autoluw weggedeelte ter hoogte van Hulten. Voor deze wegaanpassing zijn wijzigingen van bestemmingsplannen nodig. De gemeenteraden van Tilburg en Gilze en Rijen zijn Bevoegd Gezag in deze procedure. Voor de besluitvorming over de wegaanpassing is een MER opgesteld.

Bij de toetsing van het MER in oktober 2012 signaleerde de Commissie voor de m.e.r. (hierna de Commissie)¹ een aantal tekortkomingen, die zij essentieel achtte voor het volwaardig meewegen van het milieubelang bij de besluitvorming, te weten:

- Op grond van de probleemanalyse en de beoordeling van de alternatieven op probleemoplossend vermogen en milieueffecten zijn er mogelijk alternatieven buiten beschouwing gebleven die in vergelijkbare mate probleemoplossend zijn als de andere alternatieven, maar minder milieunadelen hebben. Dit is onder andere relevant vanwege de toetsing van het voornemen aan de Flora- en faunawet en de Natuurbeschermingswet.
- De effecten van de alternatieven op beschermde soorten vanwege de Flora- en faunawet zijn onvoldoende gedetailleerd onderzocht. Daardoor is niet duidelijk of het voornemen uitvoerbaar is in het kader van de Flora- en faunawet.

Over dit oordeel heeft een gesprek plaatsgevonden met de initiatiefnemers en de bevoegde gezagen. Deze hebben besloten om voor de ontbrekende informatie een aanvulling op te stellen.

In de zorgvuldig opgestelde aanvulling van december 2012² zijn de extra alternatieven onderzocht en is afdoende toegelicht waarom dat niet leidt tot een ander voorkeursalternatief. Ook zijn de onduidelijkheden met betrekking tot de vleermuizen en jaarrondbeschermde nesten opgeheven. Omdat het voorkeursalternatief uitvoerbaar blijkt onder de Flora- en faunawet en dit alternatief bovendien leidt tot een lichte daling van de stikstofdepositie op Natura 2000 is geen passende beoordeling in het kader van de Natuurbeschermingswet benodigd.

Daarmee is de conclusie van de Commissie dat de essentiële informatie aanwezig is om het milieubelang een volwaardige rol te geven bij de besluitvorming.

In hoofdstuk 2 wordt het oordeel van de Commissie nader toegelicht. In hoofdstuk 3 worden enkele aandachtspunten voor het vervolgproces genoemd.

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*.

² Aanvulling op het MER N282 Rijen- Hulten-Reeshof, 3 december 2012.

2. Toelichting op het oordeel

2.1 Nut en noodzaak en alternatieven

Probleemanalyse MER

In het MER is een analyse opgenomen van de problemen op het gebied van verkeersafwikkeling, verkeersveiligheid en leefbaarheid. De Commissie plaatst bij deze analyse de volgende kanttekeningen:

- Verkeersknelpunten worden in het MER inzichtelijk gemaakt met de verkeersafwikkeling op kruispunten en de capaciteit van wegvakken. Op basis van de probleemanalyse constateert de Commissie dat de knelpunten in de verkeersafwikkeling zich vooral toespitsen op de dimensionering van de kruispunten en het afstellen van de VRI's.^{3 4} De I/C-verhouding⁵ van de wegvakken acht zij in eerste instantie niet maatgevend voor de verkeersafwikkeling.
- De Commissie constateert op basis van het MER bovendien dat de leefbaarheid (geluidshinder en slechte oversteekbaarheid) in Hulten voor een beperkte groep mensen een probleem is.⁶

Probleemoplossend vermogen

De toetsing van de onderzochte alternatieven aan de (beleidsmatig bepaalde) doelcriteria is erg "zwart-wit": een alternatief voldoet wel of niet. Volgens de Commissie is het voor de besluitvorming echter van belang dat ook duidelijk is *in welke mate* een alternatief aan de doelstelling voldoet omdat de capaciteit (en daarmee ook de I/C-verhouding) niet een harde maat inhoudt. Op grond van een meer genuanceerde beoordeling op probleemoplossend vermogen zouden wellicht ook andere alternatieven als kansrijke oplossing voor het voorkeursalternatief beschouwd kunnen worden. De Commissie plaatst bij de beoordeling op probleemoplossend vermogen verder de volgende kanttekeningen. Deze leiden er toe dat alternatieven in een aantal gevallen te positief worden beoordeeld.

Verkeersafwikkeling

Voor de beoordeling van de verkeersafwikkeling is als criterium onder andere de I/C-verhouding gehanteerd. Deze mag volgens de doelstelling nergens hoger zijn dan 0,85. Alleen alternatieven 2, 3, 4 en 5 voldoen volledig aan dit criterium. Volgens de Commissie wordt om twee redenen een te positief beeld gegeven van het probleemoplossend vermogen van deze alternatieven ten opzichte van alternatief 1:

³ VerkeersRegelInstallatie's; in de volksmond stoplichten genoemd.

⁴ Uit het MER blijkt dat in de referentie in 2020 sprake is van één wegvak (in twee richtingen) waarop in de spits een I/C-verhouding van de 0,90 en 0,94 kan ontstaan. Op andere wegvakken ligt de verhouding lager. Daarnaast is (alleen in de avondspits) op twee kruispunten sprake van een verzadigingsgraad van 0,90 of hoger en is op 6 kruispunten sprake van een wachttijd langer dan 120 seconden.

⁵ De I/C-verhouding staat voor de verhouding tussen de verkeersintensiteit en de Capaciteit van de weg. Bij een verhouding van 0,85 à 0,90 nadert de verkeersintensiteit de maximale capaciteit van de weg en treedt congestie op.

⁶ Uit het MER blijkt dat in de huidige situatie sprake is van 83 geluidbelaste bestemmingen in Hulten waarvan 14 (huidig 15) met een geluidbelasting van meer dan 68 dB. Het aantal geluidbelaste bestemmingen neemt in de autonome situatie in 2020 niet toe. Er zijn 61 geluidgehinderde inwoners in Hulten. Ook blijkt uit het MER dat de oversteekbaarheid van de N282 in de kern Hulten een probleem is voor voetgangers en fietsers.

- de I/C-verhouding van de wegvakken is niet maatgevend voor de afwikkeling van het verkeer op deze weg (zie ook het punt onder ‘probleemanalyse’ in deze paragraaf);
- een I/C-verhouding van 0,9 met een goede afwikkeling op en nabij de kruispunten (zoals bij alternatief 1) geeft niet per definitie een slechte verkeersafwikkeling.

Verkeersveiligheid

Van alle alternatieven wordt in het MER gezegd dat de verkeersveiligheid verbetert. Uit het MER blijkt echter dat de aantallen verkeersslachtoffers bij alle alternatieven nagenoeg gelijk blijven ten opzichte van de referentiesituatie en de verkeersveiligheid dus in kwantitatief opzicht niet verbetert: het aantal verkeersslachtoffers neemt niet af. De alternatieven zijn bij verkeersveiligheid voorts op het criterium “Duurzaam Veilig” beoordeeld. Duurzaam Veilig is een visie op het wegennet en de inrichting van wegen en kruispunten. Het is daarmee een beleids- en ontwerpkeuze met effecten op de verkeersveiligheid, maar geen effect op zich. De Commissie merkt daarbij op dat zij de kwalitatieve analyse zoals beschreven in het MER en de aanvulling, maar ten dele onderschrijft. Het handhaven van landbouwverkeer op delen van de N282, het handhaven van eraansluitingen en het toestaan van linksafslaand verkeer in combinatie met een 2x2 wegprofiel zal ten opzichte van de autonome situatie leiden tot grotere snelheidsverschillen tussen verkeersdeelnemers, iets wat vanuit Duurzaam Veilig-optiek juist voorkomen zou moeten worden.

Geluidhinder

Het MER geeft geen weergave van de gecumuleerde geluidhinder van het wegverkeer en het vliegverkeer. De Commissie schat op basis van de gegeven Ke-contouren in het MER (blz. 160) in dat de geluidhinder als gevolg van de nabijgelegen vliegbasis minimaal net zo bepalend is voor totale ervaren geluidhinder in Hulten als het wegverkeerlawaai.⁷ Dat betekent dat het voornemen wel geluidsbelasting in Hulten door het wegverkeer terugdringt, maar weinig effect heeft op de totale ervaren hinder.

Relevante alternatieven

De Commissie constateert – mede ook op grond van bovenstaande – dat in het MER mogelijk realistische alternatieven met milieuvordelen buiten beschouwing zijn gebleven. Alternatieven die ook noodzakelijk kunnen zijn in verband met de uitvoerbaarheid van het voornemen in het kader van natuurwetgeving:

- Op basis van de beoordeling van de alternatieven op probleemoplossend vermogen verwacht de Commissie dat een alternatief met minder ingrijpende maatregelen (zonder een 2x2 wegprofiel) in vergelijkbare mate doeltreffend kan zijn. Alternatieven 1 en 5 bieden hiertoe een goede basis.

⁷ Het plaatje op blz. 160 in het MER geeft de 35 Ke-contouren aan. Uit onderzoek van NLR uit 2001 blijkt dat 35 Ke ongeveer overeenkomt met 55 tot 60 dB Lden. In Hulten wordt die contour overal overschreden. De 55 dB Lden contour van vliegtuiglawaai komt in hinderlijkheid overeen met tenminste 60 dB van wegverkeer (EU position paper on dose response relationships between transportation noise and annoyance, februari 2002). Dat betekent dat alle woningen binnen de contour van 35 Ke (alle) bij een geluidbelasting van bijvoorbeeld 60 dB van wegverkeer, eigenlijk een gecumuleerde (weg- en vliegverkeer) geluidsbelasting hebben van $60 + 60 = 63$ dB. Een reductie van het wegverkeerlawaai leidt door de aanwezigheid van vliegverkeerlawaai tot een veel kleinere reductie van de gecumuleerde geluidsbelasting. Als bijvoorbeeld de belasting door wegverkeer gereduceerd wordt met 5 dB, blijft de gecumuleerde geluidsbelasting nog $55 + 60 = 61$ dB. De totale reductie is slechts 2 dB. Als bijvoorbeeld de belasting door wegverkeer gereduceerd wordt met 3 dB, blijft de gecumuleerde geluidsbelasting nog $57 + 60 = 62$ dB. De totale reductie is slechts 1 dB.

- Uit het MER blijkt bovendien dat alle alternatieven waarvoor nieuwe infrastructuur wordt aangelegd of bestaande infrastructuur aanzienlijk wordt verbreed, aanzienlijke negatieve effecten op het milieu (natuur en landschap) hebben. Mogelijk zijn deze alternatieven zelfs onuitvoerbaar volgens de Flora- en faunawet en/of de Natuurbeschermingswet (zie verder § 2.2 van dit advies).

Uit het MER blijkt dat alternatief 1 vanuit het oogpunt van milieu het best scoort, maar afvalt als voorkeursalternatief omdat het niet aan de doelstelling voldoet. Het alternatief heeft volgens de effectbeoordeling een hoge I/C-verhouding, te lange oversteekwachtijden in Hulten en een te hoge geluidsbelasting op geluidsgevoelige bestemmingen. Zoals boven aangegeven plaatst de Commissie kanttekeningen bij de beoordeling van de alternatieven op de I/C-verhouding en geluidsbelasting. De volgende maatregelen kunnen volgens de Commissie verder bijdragen aan het probleemoplossend vermogen van dit alternatief:

- geen autoluwe zone in Hulten, zodat de netwerkfunctie van de weg als (regionale) gebiedsontsluitingsweg blijft gehandhaafd en de afwikkeling van het verkeer niet wordt belemmerd;
- het toepassen van Dynamisch VerkeersManagement (zoals ook in het MER genoemd als onderdeel van het MMA);
- verbeteren van de oversteekbaarheid van de weg in Hulten met maatregelen zoals het aanbrengen van middengeleiders, (geregelde) oversteekplaatsen (zebra of met verkeerslichten) en ongelijkvloerse oversteken.

Ten behoeve van het (leef)milieu zijn voorts maatregelen mogelijk zoals bij het MMA.

Ook een alternatief gebaseerd op alternatief 5 biedt volgens de Commissie mogelijkheden tot optimalisatie. De milieugevolgen van alternatief 5 worden grotendeels veroorzaakt door de capaciteitsvergroting van bestaande wegen tot een 2x2 wegprofiel. Gezien de beperkte omvang van de verkeersproblematiek op de wegvakken, verwacht de Commissie dat een variant op alternatief 5 met een wegprofiel van 1x2, mogelijk ook (grotendeels) aan de doelstelling voldoet. Zo nodig kan hierbij ook Dynamisch Verkeers Management (zie onderdeel MMA in het MER) worden toegepast.

De Commissie adviseerde derhalve – in een aanvulling op het MER – te beschouwen of deze alternatieven of varianten zonder nieuwe infrastructuur of verbreding van het wegprofiel, als reëel kunnen worden gezien.⁸

Voor de aanvulling op het MER zijn 3 nieuwe alternatieven onderzocht. Een variant van alternatief 1 met uitsluitend aanpassingen van de kruisingen en het niet autoluw maken van Hulten lost de problemen met de verkeerafwikkeling en verkeersveiligheid niet op. De andere twee alternatieven leiden wel tot een verbetering op delen van de weg. Deze verbetering is beperkt terwijl de milieuwinst ook beperkt blijkt te zijn.

Hiermee is voldoende informatie aanwezig om een goede afweging van de alternatieven en keuze over het voorkeursalternatief te maken.

⁸ Indien dit zo is, dienen zij te worden uitgewerkt en beoordeeld op probleemoplossend vermogen en milieueffecten (rekening houdend met de bovengenoemde kanttekeningen). Indien dit niet zo is, dient dit onderbouwd te worden (ook rekening houdend met de bovengenoemde kanttekeningen).

2.2 Ecologie

Op grond van het MER concludeerde de Commissie dat een deel van de beschouwde alternatieven mogelijk niet uitvoerbaar is in het kader van de Flora- en faunawet en/ of Natuurbeschermingswet. In onderstaande subparagrafen wordt toegelicht waarom.

2.2.1 Beschermden soorten

In het MER is een goede en uitgebreide inventarisatie uitgevoerd naar vaste rust-, verblijfs- en voortplantingplaatsen van vleermuizen en jaarrond beschermde vogelnesten.⁹ De inventarisatie heeft vele soorten en meerdere verblijfplaatsen aan het licht gebracht. Ook is het bomenbestand gedetailleerd in kaart gebracht zodat op boomniveau bekend is waar de verblijfplaatsen zich bevinden. De effecten van de verschillende alternatieven van het voornemen op deze natuurwaarden zijn echter niet op dit detailniveau beschreven.¹⁰ Voor alle alternatieven wordt slechts gesteld dat er *mogelijk* aantasting van verblijfplaatsen plaatsvindt. Daarmee is nog niet zeker of verbodsbepalingen in het kader van de Flora- en faunawet overtreden worden en welke invloed dit heeft op de staat van instandhouding van de betreffende soort.

De Commissie concludeert dat het MER niet aannemelijk maakt dat het voornemen uitvoerbaar is onder de Flora- en faunawet. Daartoe is onvoldoende duidelijk gemaakt welke gevolgen te verwachten zijn voor vaste rust-, verblijfs- en voortplantingplaatsen van vleermuizen of jaarrond beschermde vogelnesten. Ook is onvoldoende duidelijk gemaakt of en met welke maatregelen negatieve effecten op de verblijfsplaatsen voorkomen, gemitigeerd of gecompenseerd kunnen worden. De in het MER genoemde maatregel om vleermuiskasten op te hangen, is onvoldoende uitgewerkt en voor een aantal vleermuissoorten wellicht niet effectief. Andere maatregelen worden in dit kader in het MER niet uitgewerkt.

De Commissie adviseerde in een aanvulling op het MER:

- op basis van de uitgevoerde inventarisatie en de verschillende wegontwerpen duidelijk te maken of vaste rust-, verblijfs- en voortplantingplaatsen van vleermuizen of jaarrond beschermde vogelnesten worden aangetast;
- zonodig aan te geven of, en zo ja met welke maatregelen, dit te voorkomen of mitigeren is;¹¹
- te motiveren of het voornemen (danwel welke alternatieven) uitvoerbaar is onder de Flora- en faunawet en op grond waarvan een eventuele ontheffing verleend kan worden;
- de onder § 2.1 genoemde alternatieven volgens dezelfde systematiek te beoordelen.

De aanvulling gaat op deze punten toereikend in.

⁹ Het is onduidelijk of voor de vleermuisinventarisatie het (voorgeschreven) vleermuisprotocol gevolgd is. Dit *lijkt* het geval te zijn. Gezien het belang van dit onderwerp voor dit project en de mogelijke betrokken partijen/ insprekers is het nuttig nader inzicht in de gevolgde inventarisatiemethode te verschaffen. De aanvulling geeft dat inzicht.

¹⁰ Naast de in het MER genoemde natuurwaarden wijst Stichting Stadsbomen ook op effecten op het bomenbestand zelf en op effecten op de cultuurhistorisch waardevolle landschapstuin, waarmee rekening gehouden kan worden in de verdere planuitwerking.

¹¹ Te denken valt daarbij ook aanegasverschuivingen waarmee relevante bomen kunnen worden gemedend (zoals ook onder het aspect landschap in het MER genoemd) of het soepeler omgaan met de obstakelvrije zone langs de weg.

2.2.2 Stikstofdepositie en Natura 2000

In de omgeving van de weg liggen de Natura 2000-gebieden Ulvenhoutse Bos, Regte Heide en Riels Laag. Deze gebieden zijn (mede) aangewezen vanwege het voorkomen van stikstof-gevoelige habitattypen, waarvan de kritische depositiewaarde ook in de referentiesituatie overschreden wordt. Dit betekent dat als gevolg van elke stijging van de depositie (hoe klein ook) significant negatieve gevolgen voor deze habitattypen kunnen optreden. Als significante gevolgen niet op voorhand uitgesloten kunnen worden, moet vervolgens in een Passende beoordeling verder worden onderzocht of er sprake is van aantasting van de natuurlijke kenmerken van het Natura 2000-gebied.

Uit het MER blijkt dat de stikstofdepositie op de genoemde Natura 2000-gebieden bij alle alternatieven in absolute zin daalt als gevolg van de schonere auto's in de toekomst, maar dat bij alle alternatieven behalve alternatief 5 sprake is van een (kleine) toename van de depositie ten opzichte van de autonome ontwikkeling. Voor deze alternatieven moet de conclusie dan ook zijn dat significant negatieve gevolgen voor de aangewezen habitattypen niet op voorhand uitgesloten kunnen worden.

Bij alternatief 5 is sprake van een gelijk blijvende of verdere afname van de depositie ten opzichte van de autonome situatie, waardoor voor dit alternatief significante gevolgen kunnen worden uitgesloten. Het ontbreken van een Passende beoordeling voor dit alternatief is daarom geen essentiële tekortkoming.

Indien op basis van de eerder genoemde aanbevelingen besloten wordt een ander alternatief dan het voorkeursalternatief of een variant daarvan te kiezen, zal ook daarvoor vastgesteld moeten worden of aantasting van natuurlijke kenmerken van de Natura 2000-gebieden uitgesloten kan worden. Stel zo nodig hiervoor een Passende beoordeling op.

Omdat uit de aanvulling blijkt dat het voorkeursalternatief niet verandert, dit uitvoerbaar is vanuit de Flora- en faunawet en bovendien leidt tot een lichte daling van de stikstofdepositie op Natura 2000, is geen passende beoordeling in het kader van de Natuurbeschermingswet benodigd.

3. Aandachtspunten voor het vervolg

De opmerkingen in het verdere advies hebben geen betrekking op essentiële tekortkomingen. De Commissie hoopt met onderstaande aanbevelingen een bijdrage te leveren aan de kwaliteit van de verdere besluitvorming en planuitwerking.

3.1 Ecologie

Het voornemen is in het MER uitgebreid beoordeeld op verstoring en versnippering. Relatief onuitgewerkt blijft het aspect lichtverstoring op vleermuizen. Gesteld wordt dat onduidelijk is hoeveel de lichtverstoring langs de weg toeneemt.

De effecten van lichtverstoring kunnen goed gemitigeerd worden door middel van het toepassen van de juiste armaturen voor lichtmasten. Daarom is de Commissie van mening dat dit geen essentiële informatie is voor de besluitvorming over het bestemmingsplan.

- De Commissie adviseert om bij nadere uitwerking van het voorkeursalternatief maatregelen uit te werken waarmee eventuele lichtverstoring op vleermuizen voorkomen kan worden.

3.2 Externe veiligheid

In het MER wordt een inschatting gemaakt van het plaatsgebonden risico en groepsrisico op basis van een inschatting van de doorzet van (LPG) tankstations op deze route en informatie van de lokale Rugby Club inzake het gebruik van een aldaar aanwezige propaantank. Gesteld wordt dat er geen PR 10^{-6} -contour aanwezig is en dat er geen sprake is van een groepsrisico. De intensiteiten van het vervoer van gevaarlijke stoffen en de daarmee gepaard gaande risico's worden echter onvoldoende onderbouwd.

Uit andere achtergrondrapporten blijkt bovendien dat hogere aantallen gevaarlijke transporten zeer waarschijnlijk zijn.¹² Op grond daarvan mogen ook andere risico's verwacht worden. De Commissie schat in dat ook dan geen sprake is van een PR 10^{-6} contour, maar wel van een groepsrisico dat conform de Circulaire risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen in de bestemmingsplannen verantwoord dient te worden. De Commissie schat in dat ook bij een groter aantal gevaarlijke transporten geen sprake zal zijn van een hoog groepsrisico. Daarom acht de Commissie deze informatie niet essentieel voor de besluitvorming over de wegaanpassing.

- De Commissie adviseert om ten behoeve van het bestemmingsplan de gebruikte intensiteiten voor vervoer van gevaarlijke stoffen nader te onderbouwen of, als daar aanleiding toe is, om op basis van nieuwe uitgangspunten de externe veiligheidsrisico's opnieuw te bepalen. Als sprake is van een relevante toename van het groepsrisico, dient dit gekwantificeerd te worden, zodat het in het bestemmingsplan kan worden verantwoord en in de besluitvorming meegewogen kan worden.

¹² 'Onderzoek externe veiligheid Bredaseweg' (Arcadis i.o.v. Gemeente Tilburg, 3 november 2011) en tellingen uit 2006 (Oranjewoud, 2006).

BIJLAGE 1: Projectgegevens toetsing MER

Initiatiefnemer: gedeputeerde staten van de provincie Noord-Brabant

Bevoegd gezag: gemeenteraden van Tilburg en Gilze en Rijen

Besluit: wijziging van het bestemmingsplan

Categorie Besluit m.e.r.: C1.3

Activiteit: 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: 24 en 25 juni 2009

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

inhoudseisen vastgesteld: 2 november 2009

kennisgeving MER: 3 augustus 2012

ter inzage legging MER: 6 augustus tot en met 17 september 2012

aanvraag toetsingsadvies bij de Commissie m.e.r.: 12 juli 2012

voorlopig toetsingsadvies uitgebracht: 15 oktober 2012

toetsingsadvies uitgebracht: 20 december 2012

Samenstelling van de werkgroep:

Per project stelt de Commissie een werkgroep samen bestaande uit enkele deskundigen, een voorzitter en een werkgroepsecretaris. Bij dit project bestaat de werkgroep uit:

ir. H.G. van der Aa

drs. M. van Eck (werkgroepsecretaris)

ing. P.A. Kroeze

ir. K.V. van der Nat

drs. H.G. Ouwerkerk (voorzitter)

ir. P. de Vos

Werkwijze Commissie bij toetsing:

Tijdens de toetsing gaat de Commissie na of het MER voldoende juiste informatie bevat om het milieubelang volwaardig mee te kunnen wegen in het besluit. De Commissie gaat bij het toetsen uit van de wettelijke eisen voor de inhoud van een MER, zoals aangegeven in artikel 7.7 dan wel 7.23 van de Wet milieubeheer, en van eventuele documenten over de reikwijdte en het detailniveau van het MER. Indien informatie ontbreekt, onvolledig of onjuist is, beoordeelt de Commissie of zij dit een essentiële tekortkoming vindt. Daarvan is sprake als aanvullende informatie in de ogen van de Commissie kan leiden tot andere afwegingen. In die gevallen adviseert de Commissie de ontbrekende informatie alsnog beschikbaar te stellen, vóór het besluit wordt genomen. Opmerkingen over niet-essentiële tekortkomingen in het MER worden in het toetsingsadvies opgenomen voor zover ze kunnen worden verwerkt tot

duidelijke aanbevelingen voor het bevoegde gezag. De Commissie richt zich in het advies dus op hoofdzaken die van belang zijn voor de besluitvorming en gaat niet in op onjuistheden of onvolkomenheden van ondergeschikt belang.

Zie voor meer informatie over de werkwijze van de Commissie www.commissiemer.nl op de pagina *Commissie m.e.r.*

Betrokken documenten:

De Commissie heeft de volgende documenten betrokken bij haar voorlopige advies:

- Milieueffectrapport N282 Rijen–Hulten–Reeshof, 11 oktober 2011

Het uiteindelijke advies is mede gebaseerd op:

- Aanvulling op het MER N282 Rijen–Hulten–Reeshof, 3 december 2012

De Commissie heeft kennis genomen van 17 zienswijzen en adviezen, die zij tot en met 20 september 2012 van het bevoegd gezag heeft ontvangen. Zij heeft deze, voor zover relevant voor m.e.r., in haar voorlopige advies verwerkt. Over de aanvulling zijn geen zienswijzen ontvangen.

**Toetsingsadvies over het milieueffectrapport
Planstudie N282 traject Rijen–Hulten–Reeshof
en de aanvulling daarop**

ISBN: 978-90-421-3601-4



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

