

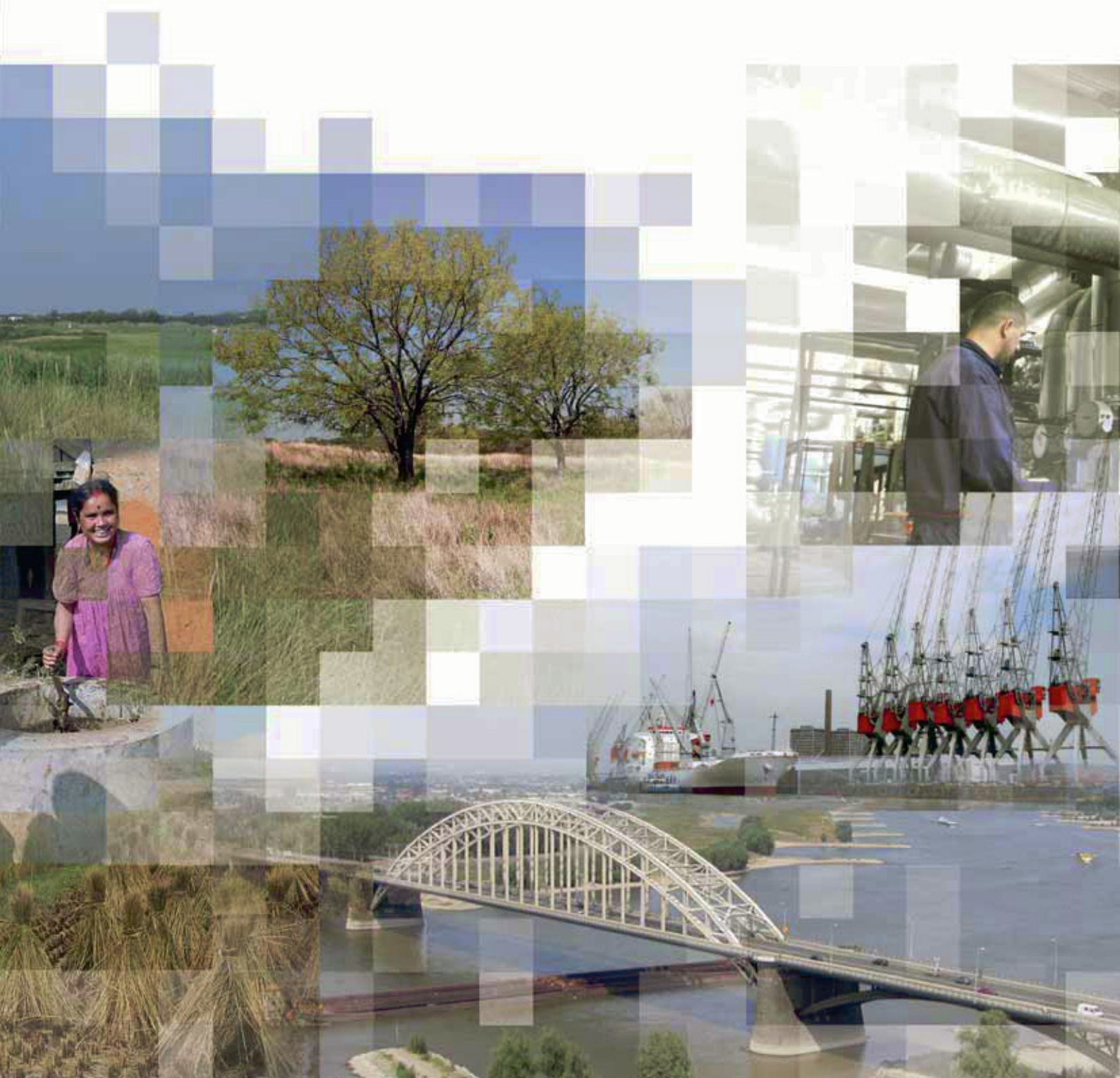


Commissie voor de  
milieueffectrapportage

# Grenscorridor N69

Toetsingsadvies over het milieueffectrapport en de aanvulling daarop

10 oktober 2014 / rapportnummer 2742-49





# 1. Oordeel over het milieueffectrapport (MER) en de aanvulling daarop

Het college van Gedeputeerde Staten van de provincie Noord-Brabant heeft het voornemen om een nieuwe verbindingsweg tussen de bestaande N69 (Luikerweg) en de A67 aan te leggen (hierna 'de Westparallel'). Het doel van deze verbinding is de bereikbaarheid en leefbaarheid op en rond de N69 van de zogenoemde Grenscorridor N69<sup>1</sup> te verbeteren. Ten behoeve van de besluitvorming over het provinciale inpassingsplan (PIP) is een milieueffectrapport (MER) opgesteld. Provinciale Staten van Noord-Brabant zijn bevoegd gezag.

Tijdens de toetsing heeft een gesprek plaatsgevonden tussen de Commissie, het bevoegd gezag en de initiatiefnemer. Daarin heeft de Commissie aangegeven dat het MER naar haar oordeel op een aantal onderdelen onvolledig is. Naar aanleiding hiervan heeft de initiatiefnemer informatie aangeleverd over:

- de navolgbaarheid van het MER over de trechtering van alternatieven;
- maatregelen waarbij gevolgen op habitattypen van Natura-2000 gebieden door toename van stikstofdepositie kunnen worden voorkomen;
- maatregelen waarmee een toename van verstoring door wegverkeer op kwalificerende soorten van Natura 2000-gebieden kan worden voorkomen;
- de effecten op het landschap in relatie tot de waardering van aangetaste landschapselementen;
- de locaties en omvang van overschrijdingen van geluidsnormen en overschrijdingen van richtlijnen voor hinder/schade door trillingen.

In dit advies spreekt de Commissie voor de milieueffectrapportage (hierna 'de Commissie'<sup>2</sup>) zich uit over de juistheid en de volledigheid van het MER en de aanvulling tezamen.

**De Commissie is van oordeel dat het MER en de aanvulling daarop de essentiële informatie bevatten om een besluit te kunnen nemen over het provinciaal inpassingsplan waarin het milieubelang volwaardig wordt meegewogen.**

Het MER biedt een uitgebreid overzicht van alle (optimalisatie)alternatieven en -varianten die onderzocht zijn. Daaruit blijkt dat het MER een belangrijke rol heeft gespeeld in de zoektocht naar alternatieven en varianten waarbij negatieve gevolgen voor het milieu zo veel mogelijk worden voorkomen. De effecten op het landschap, de ecologie en de landbouw hebben daarbij een prominente rol gespeeld.

In het MER worden verschillende mitigerende maatregelen beschreven waarmee negatieve effecten van het PIP op de natuurlijke kenmerken en waarden van Natuura 2000-gebieden

---

<sup>1</sup> Grofweg het gebied dat wordt begrensd door de Belgische grens aan de zuidzijde, de Randweg Eindhoven en de A67 aan de noordzijde, de provinciale weg N397 Eersel-Bergeijk (in zuidelijke richting tot aan de Belgische grens) aan de westzijde en de A2-Zuid Leenderheide-Leende (in zuidelijke richting tot aan de Belgische grens)aan de oostzijde.

<sup>2</sup> De samenstelling van de werkgroep van de Commissie m.e.r., haar werkwijze en verdere projectgegevens vindt u in bijlage 1 bij dit advies of op [www.commissiemer.nl](http://www.commissiemer.nl).

voorkomen kunnen worden. De Commissie wijst daarbij op het feit dat de zekerheid dat significante gevolgen zijn uit te sluiten pas geboden kan worden wanneer deze mitigerende maatregelen voor het besluit over het PIP met de terreinbeheerders en het waterschap vastgelegd zijn.

## 2. Toelichting op het oordeel

### 2.1 Navolgbaarheid van de trechtering/optimalisatie van alternatieven

#### *MER*

Het MER geeft uitgebreide effectbeschrijvingen in vele rapporten van alle alternatieven, varianten en optimalisaties. Daarin worden vooral de stappen in het proces van de trechtering en optimalisering van alternatieven en de milieugevolgen van deze optimalisaties beschreven. Door deze uitgebreide beschrijving is het moeilijk te achterhalen wat nu precies de afwegingen en belangrijkste conclusies zijn geweest. Het is onduidelijk waar milieueffecten bepalend geweest zijn en waar zijn de bestuurlijke afwegingen doorslaggevend geweest voor de gemaakte keuzen.

#### *Aanvulling*

De aanvulling geeft een duidelijke weergave van de onderzochte alternatieven en de redenen waarom alternatieven in de diverse stadia zijn afgefallen. Daarbij hebben voornamelijk de afwegingen tussen de effecten op het landschap, de ecologie en de landbouw een rol gespeeld. Effecten op de bereikbaarheid en leefbaarheid waren minder onderscheidend.

### 2.2 Effecten landschap

#### *MER*

Uit de beschrijving van de effecten op het landschap blijkt dat er grote verschillen tussen de Optimalisatiealternatieven zijn. Bij de beoordeling van de alternatieven vallen de verschillen onderling allemaal tegen elkaar weg, waardoor het landschap in de uiteindelijke keuze voor het PIP-voorkeursalternatief geen rol gespeeld lijkt te hebben. Dit wordt, ondanks de zeer uitvoerige en gedetailleerde effectbeschrijvingen, veroorzaakt doordat de landschapswaardering geen expliciete rol lijkt te hebben gespeeld in de zwaarte van de effecten. Nu lijkt de verstoring van een landschappelijk ensemble ongeveer even zwaar te wegen als de verstoring van een zichtlijn. Door expliciet in te gaan op zowel waardering van een landschap als op de ingrijpendheid van een maatregel ontstaat een meer gedifferentieerd beeld van de gevolgen van de tracévarianten. De omissie heeft als gevolg dat het MER op het punt van landschap geen navolgbare conclusies trekt ten aanzien van effecten bij de diverse varianten.

#### *Aanvulling*

In de aanvulling wordt nader ingegaan op de effecten en op de waardering van de verschillende landschapseenheden als grondlegger van de zwaarte van de effecten. De uitspraken over waardering zijn voornamelijk gebaseerd op ruimtelijke kenmerken, zonder aandacht te besteden aan de landschapsgenese. Hierdoor speelt het historisch geografisch aspect geen

rol bij de waardering en wordt in de aanvulling niet de complete waardering van landschapselementen geschetst.

Zo wordt bijvoorbeeld de Keersop in de aanvulling hoog gewaardeerd vanwege de kleinschalige afwisseling van open ruimtes, terwijl het effect van een tracé precies langs het beekdal als licht negatief wordt beoordeeld (figuur 5.2). Daarbij wordt voorbij gegaan aan de zeer uitzonderlijke historische situatie van het Goor Broek (te nat voor landbouw, mogelijk door wijstverschijnselen) in het westelijke beekdal van de Keersop. De doorsnijdingen van de Einderheide (heideontginning) worden in de aanvulling als zeer negatief beoordeeld, terwijl het gebied ten oosten van Riethoven een veel oudere ontginningsstructuur laat zien en daarom cultuurhistorisch hoger gewaardeerd zou moeten worden, met consequenties voor de inschatting van de zwaarte van de effecten. Over de conclusies van de effecten (negatief tot zeer negatief) zal de informatie over de landschapsgenese geen gevolg hebben.

- Om het plaatje van de waardering van landschapselementen compleet te maken (ruimtelijke kenmerken + cultuurhistorische waarde), adviseert de Commissie om de landschapsgenese wel in de toelichting van het PIP te presenteren.

#### *MER*

In het MER is gezocht naar alternatieven die de minste schade aan het landschap toebrengen. De mogelijkheid om door middel van een kwalitatief hoogwaardig ontwerp van de weg landschappelijke kwaliteit toe te voegen lijkt daaraan ondergeschikt te zijn gemaakt. Het is onduidelijk welke inpassingsmaatregelen wettelijk vereist zijn en welke maatregelen later bij de Gebiedsimpuls uitgevoerd zullen worden en dus nog niet bij de effectbeschrijving meegewogen zijn.

#### *Aanvulling*

Voor landschap en cultuurhistorie is in de aanvulling nader ingegaan op de wettelijke inpassingsmaatregelen en de maatregelen die bij de Gebiedsimpuls uitgevoerd worden. Van de inpassingsmaatregelen is nu een helder beeld gegeven, zodat op dit punt de tekortkoming is weggenomen.

## 2.3 Effecten stikstofdepositie Natura 2000-gebieden

#### *MER*

Uit het MER blijkt dat alle onderzochte varianten zullen leiden tot een toename van stikstofdepositie op daarvoor gevoelige habitatype in omliggende Belgische en Nederlandse Natura 2000-gebieden. Voor al deze gebieden is sprake van een overbelaste situatie waarbij de kritische depositiewaarden in de huidige situatie al ruim wordt overschreden. De Commissie is het daarom niet eens met de conclusie, die in het MER en de Passende beoordeling wordt getrokken, dat deze toename in stikstofdepositie niet zal leiden tot aantasting van natuurlijke kenmerken en waarden van de Natura 2000-gebieden. De Commissie geeft hiervoor de volgende argumenten:

- de toename van stikstofdepositie is groter dan 0,051 mol per hectare per jaar. Dit is de grenswaarde die door de Provincie wordt gehanteerd in haar Verordening stikstof en Natura 2000 Noord-Brabant van 21 oktober 2010;

- bij de beoordeling van de effecten wordt geanticipeerd op reguliere beheersmaatregelen die voor de omliggende Natura 2000-gebieden worden getroffen. Deze maatregelen bieden geen zekerheid dat de extra depositie van de nieuwe wegverbinding voldoende gemitigeerd wordt. De reguliere maatregelen dienen sowieso te worden uitgevoerd om een gunstige staat van instandhouding te bereiken, en hebben geen directe samenhang met de aanleg van de N69<sup>3</sup>;
- de in het MER beschreven beheermaatregelen zijn alleen van toepassing op de Nederlandse Natura 2000-gebieden en bieden daarom geen zekerheid dat aantasting van natuurlijke kenmerken van de Belgische Natura 2000-gebieden voorkomen kan worden. Daarmee ontbreekt in het MER een beschrijving van maatregelen of een alternatief waarmee aantasting van natuurlijke kenmerken en waarden van Natura 2000-gebieden voorkomen kan worden. Van de beheermaatregelen die in het MER genoemd worden ontbreekt ook een onderbouwing van de effectiviteit van deze maatregelen om de toename van de alternatieven te mitigeren<sup>4</sup> en de zekerheid dat deze beheermaatregelen specifiek voor de N69 Westparallel zullen worden ingezet.<sup>5</sup>

#### *Aanvulling*

In een aanvulling op de Passende beoordeling wordt nader ingegaan op de gebieden met habitattypen waar:

1. de huidige stikstofdepositie hoger is dan de kritische depositie waarden;
2. door de Westparallel een toename van stikstofdepositie veroorzaakt wordt.

In deze gebieden in Nederland en België wordt aangegeven hoeveel kg droge stof per jaar extra moet worden afgevoerd om de effecten van de Westparallel te mitigeren. Hiervoor worden verschillende maatregelen ingezet waarvan de effectiviteit bewezen is. Dit maatregelenpakket wordt in overeenkomsten met de verschillende terreinbeheerders van de deelgebieden en het waterschap vastgelegd. Daarmee is voldoende informatie over de effecten van stikstofdepositie aanwezig.

## 2.4 Effecten door verstoring op Natura 2000 doelsoorten

### *MER*

In de Passende beoordeling ontbreekt een beschrijving van de effecten van verstoring op soorten die in de instandhoudingsdoelen van Natura 2000-gebieden zijn opgenomen. Deze informatie staat wel in het Achtergrondrapport Ecologie. Daarin constateert de Commissie dat bij de beoordeling van effecten door geluidverstoring van de weg onjuiste kritische grenswaarden zijn gehanteerd. Men gaat in het Achtergrondrapport uit van een kritische grens van

---

<sup>3</sup> Zie ook de zienswijze van Brabantse Milieufederatie, de Vereniging Werkgroep voor Natuurbehoud en Milieubeheer Eindhoven en omgeving, IVN Veldhoven–Eindhoven–Vessem, Stichting Milieuwerkgroep Kempenland, Actiegroep “Riethoven en N69 Oplossing” en veel anderen.

<sup>4</sup> Bij het onderdeel van “Leenderbos etc.” de Keersopperbeemden wordt wel een meer gedetailleerde ecologische onderbouwing gegeven, zie daarvoor de opmerkingen bij paragraaf 2.4.

<sup>5</sup> Zienswijzen van verschillende belangengroepen zoals de Brabantse Milieufederatie, de Vereniging Werkgroep voor Natuurbehoud en Milieubeheer Eindhoven en omgeving, IVN Veldhoven–Eindhoven–Vessem, Stichting Milieuwerkgroep Kempenland, Actiegroep “Riethoven en N69 Oplossing”, Stichting Oplossing N69 Bewonersoverleg Dommelen en anderen wijzen ook op het feit dat er een toename van stikstof is op een groot aantal habitattypen van Natura 2000-gebieden, waar de kritische depositiewaarden al ruimschoots worden overschreden.

42 dB(A) voor open landschappen en 48 dB(A) voor bossen (p.103, Achtergrondrapport Ecologie). Volgens de geciteerde Reijnen et al. 1992 moet dit echter net andersom zijn, namelijk: 47 dB(A) voor weidevogels en 42 dB(A) voor bosvogels. Ook voor halfopen landschappen moet 42 dB(A) worden gehanteerd (zie bijvoorbeeld Grontmij voor RWS in Natuurtoetsen snelheidsverhoging 130 km/uur, 2012). Op basis van het MER en het toepassen van de juiste kritische grens blijkt dat voor de kwalificerende soorten boomleeuwerik, nachtzwaluw en roodborsttapuit de geluidstoename boven de kritische grens zal zijn.

In het MER wordt geconcludeerd dat er ondanks een verstoring boven de kritische grens geen gevolgen voor de kwalificerende soorten boomleeuwerik, nachtzwaluw en roodborsttapuit zullen zijn omdat:

- deze soorten ondanks de hoge verstoring in de gebieden aanwezig zijn;
- er voor deze soorten geen uitbreidingsdoel, maar een behoudsdoel is vastgelegd.

De Commissie is het niet eens met deze conclusie en geeft daarvoor de volgende redenen:

- het voorkomen van deze soorten wil niet zeggen dat er geen gevolgen zijn. Een optimaal biotoop kan door geluidbelasting suboptimaal zijn geworden met lagere dichtheden;
- de populatiegrootte van boomleeuwerik in "Leenderbos etc." ligt eerder onder dan boven hun streefwaarde (53 waar 55 als doel is opgegeven);
- naast geluid zijn met name boomleeuwerik en nachtzwaluw ook zeer gevoelig voor de toenemende depositie (zie tabel p.18-19 in eerder genoemde Grontmij-RWS rapport).

#### *Aanvulling*

In de aanvulling op de Passende beoordeling zijn de effecten van geluidverstoring op daarvoor gevoelige doelsoorten beoordeeld aan de hand van de juiste kritische grenswaarden. Daaruit blijkt dat de Westparallel zal leiden tot een lichte toename van verstoring van de boomleeuwerik en de blauwborst. Door verruiging in het getroffen boomleeuwerik biotoop tegen te gaan kan deze verstoring worden gemitigeerd en tevens stikstof uit het systeem gehaald worden. De effectiviteit van deze maatregelen zijn in de aanvulling voldoende onderbouwd.

## 2.5 Mitigatie door grondwatermanipulatie

### *MER*

Bij het deelgebied de "Keersopperbeemden" van het Natura 2000-gebied "Leenderbos etc." wordt een gedetailleerde ecologische onderbouwing gegeven bij de te nemen mitigerende maatregelen. Er is in dit gebied sprake van toenames van ruim 15 mol op het reeds overbelaste doelhabitat "Vochtige alluviale bossen" (beekbegeleidend bos, H91E0C). Binnen het voornemen worden vernattingsmaatregelen getroffen: het aanbrengen van een weerstandbiedende laag over circa 300 m ter hoogte van het kwalificerend habitat beekbegeleidend bos<sup>6</sup>. Daarnaast wordt een aantal greppels gedempt in de buurt van dat bos). In de Passende

---

<sup>6</sup> Effecten van deze maatregel zullen beperkt worden door buiten het seizoen te werken en de oorspronkelijke waterbodem weer terug te zetten, zodat geen effecten optreden op een stroomafwaarts gelegen paaiplaats van de beekprik, een voor de Natura 2000 kwalificerende soort.

beoordeling wordt gesteld dat het een bewezen maatregel is om de effecten van (een toename van) stikstofdepositie te mitigeren door verhoging van de grondwaterstand, in dit geval van de Keersopperbeemden. Het is echter niet aangetoond dat als gevolg van de stijging van de grondwaterstand geen risico's ontstaan voor interne eutrofiering als gevolg van eventuele hoge sulfaatconcentraties. Tevens is onduidelijk in hoeverre water van de nieuwe weg uiteindelijk in de Keersop terecht kan komen.<sup>7</sup>

#### *Aanvulling*

##### **Eventuele sulfaatproblematiek bij vernatting**

Uit resultaten van het veldonderzoek en literatuuronderzoek blijkt dat er op dit moment geen enkele aanleiding is om te veronderstellen dat sulfaatvervuiling zich in de Keersop voordoet. Er worden extra metingen ingebouwd om het sulfaatconcentraties van grondwaterkwel in de gaten te houden. Mochten deze concentraties alsnog toenemen dan kan het dempen van de oost-west lopende ondiepe greppels in de directe nabijheid van het beekbegeleidende bos als extra vernattingsmaatregel toegepast worden. De Commissie vindt de aanvulling op dit punt voldoende.

##### **Afstroming van wegwater**

De afstroming van vervuild wegwater naar de Keersop of de Run wordt uitgesloten door aanleg van watergangen aan de zijden van de weg die niet in rechtstreekse verbinding staan met het watersysteem. Voor de delen van de Westparallel die boven het maaiveld worden aangelegd wordt de afstroming van vervuild wegwater voorkomen door verschillende oplossingen zoals een holle berm, wijziging van de wegverkanting, wadi's of een HWA-stelsel, om alles af te voeren naar een kant van de weg waar de watergang aanwezig is.

## 2.6 Normoverschrijdingen geluid en hinder/schade trillingen

#### *MER*

In het MER is aangegeven dat in de huidige situatie geluidsnormen worden overschreden (pagina 22 van het MER)<sup>8</sup> en dat er hinder en schade door trillingen van zwaar verkeer optreden. In het MER ontbreekt (kwantitatieve) informatie over de locaties en omvang van deze overschrijdingen van geluidsnormen en overschrijdingen van richtlijnen<sup>9</sup> voor hinder/schade door trillingen. Het MER geeft geen antwoord op de vraag of deze overschrijdingen met het voorplan worden weggelaten.

#### *Aanvulling*

In de aanvulling wordt duidelijk gemaakt dat de geluidsnorm betrekking heeft op de plandrempel die de provincie hanteert<sup>10</sup>. De Westparallel leidt tot een afname van 80 woningen op een totaal van 575 woningen binnen het gekozen studiegebied met een overschrijding van

---

<sup>7</sup> Zie zienswijze van de Brabantse Milieufederatie Noord-Brabant.

<sup>8</sup> Het is de Commissie niet duidelijk wat voor overschrijdingen dit zouden kunnen zijn en waar deze optreden. Is er sprake van een nog niet opgeloste saneringssituatie?

<sup>9</sup> Voor trillingen gelden geen wettelijke grenswaarden, wel gelden er, mede ingevuld door jurisprudentie algemeen geaccepteerde richtlijnen.

<sup>10</sup> 'Actieplan 2e tranche 2013-2018 Richtlijn Omgevingslawaaai (nr. 2002/49/EG)' van 16 juli 2013.



65dB. Uit de aanvulling valt te achterhalen dat deze afname met name in de woonkernen van Valkenswaard, Waalre en Aalst plaats vindt.

Er resteert derhalve nog een opgave om overal te voldoen aan de door de provincie gestelde plandrempel van 65 dB. De locatie van de woningen met een resterende geluidbelasting van meer dan 65 dB is in figuur 5.2 van de aanvulling weergegeven.

In de aanvulling wordt gemeld dat in de kernen van Valkenswaard, Waalre en Aalst meldingen zijn gemaakt van schade door trillingen. In de aanvulling wordt geconcludeerd dat de hinder door trillingen zal afnemen omdat het aantal vrachtwagens dat door deze kernen zal rijden afneemt. De Commissie is van mening dat de relatie tussen aantal vrachtwagens en hinder niet één op één is vast te stellen. Zeker bij schade geeft de richtlijn van de Stichting Bouwresearch aan dat schade niet direct afhankelijk is van het aantal vrachtwagens. Ook voor hinder (dus het effect van trillingen op mensen) is het aantal vrachtwagens maar beperkt van invloed op de hinderbeleving. Schade en hinder wordt met name bepaald door van de hoogte van de trillingsterkte. Deze is afhankelijk van verschillende omgevingsfactoren zoals het type voertuig, het wegdek, de ondergrond, de fundering en constructie van woningen, de overspanning van vloeren, e.d. en niet het aantal vrachtwagens.

In het totale programma voor de grenscorridor is ook voorzien in een pakket van nulplusmaatregelen. Voorbeelden hiervan zijn het verlagen van de rijnsnelheid op de bestaande komtraversen en (deels) het toepassen van stil asfalt op deze wegen. Het effect van deze maatregelen op de maximale trillingssterkten (bepaald met VP verkeersdrempel) bedraagt indicatief:

- 60% toename<sup>11</sup> bij snelheidsverlaging van 80 naar 60 km/u
- 60% afname bij snelheidsverlaging van 50 naar 30 km/u
- 30% afname bij toepassen van nieuwe wegdekverharding
- 70% afname bij snelheidsverlaging van 50 naar 30 km/u én toepassen van nieuwe wegdekverharding
- 10% toename bij snelheidsverlaging van 80 naar 60 km/u en toepassen van nieuwe wegdekverharding

De trillingproblematiek wordt niet door de nieuwe weg zelf opgelost. De nulplusmaatregelen dragen bij aan een wezenlijke vermindering van het trillingsniveau in woningen. Of de nulplusmaatregelen daadwerkelijk de problematiek oplossen is niet bekend. Zonder zeer uitgebreid onderzoek is dit niet te bepalen. Een dergelijk onderzoek valt buiten de scope van het MER.

- De Commissie adviseert om na realisatie van de nulplusmaatregelen te monitoren of de klachten omtrent trillinghinder en schade vanwege trillingen verminderd worden en zo nodig zullen aanvullende maatregelen te treffen.

---

<sup>11</sup> De berekende toename is het gevolg van beperkingen van het rekenprogramma, in werkelijkheid zal deze snelheidsverlaging leiden tot een (beperkte) afname van de trillingsterkte.

### 3. Aandachtspunten voor de besluitvorming

De Commissie wil met onderstaande aanbevelingen een bijdrage leveren aan de kwaliteit van de verdere besluitvorming. De opmerkingen in dit hoofdstuk hebben geen betrekking op essentiële tekortkomingen.

#### 3.1 Doelbereik geluid en trillingen

De afname van het aantal woningen met een geluidsbelasting van meer dan 50 dB in de alternatieven (zie tabel 5.3, p. 89) is circa 420 woningen binnen het gekozen studiegebied met 6500 woningen. Deze aantallen gelden verhoudingsgewijs ook voor het aantal ernstig gehinderden en slaapverstoorden. Niet duidelijk wordt gemaakt in hoeverre met deze afname wordt voldaan aan de doelstelling van het verbeteren van de leefbaarheid, ook al is deze doelstelling niet in kwantitatieve zin geformuleerd.

- De Commissie beveelt aan bij de toelichting van het PIP uiteen te zetten in hoeverre de afname van de geluid- en trillinghinder in de kernen van Waalre, Aalst en Valkenswaard overeenkomt met de eerder voorgenomen doelstelling voor de verbetering van de leefbaarheid in deze woonkernen.

## **BIJLAGE 1: Projectgegevens toetsing MER**

**Initiatiefnemer:** Gedeputeerde Staten van de provincie Noord Brabant

**Bevoegd gezag:** Provinciale Staten van de provincie Noord Brabant

**Besluit:** vaststellen provinciaal inpassingsplan

**Categorie Besluit m.e.r.:** C 1.2  
plan-m.e.r. vanwege passende beoordeling

**Activiteit:** aanleg van een nieuwe verbindingsweg tussen de bestaande N69 (Luikerweg) en de A67

### **Procedurele gegevens:**

aankondiging start procedure: 19 januari 2013  
ter inzage legging van de informatie over het voornemen: 21 januari 2013 t/m 4 maart 2013  
adviesaanvraag bij de Commissie m.e.r.: 17 januari 2013  
advies reikwijdte en detailniveau uitgebracht: 9 april 2013  
kennisgeving MER: 14 mei 2014  
ter inzage legging MER: 19 mei 2014 t/m 30 juni 2014  
aanvraag toetsingsadvies bij de Commissie m.e.r.: 16 mei 2014  
voorlopig toetsingsadvies uitgebracht: 30 juli 2014  
toetsingsadvies uitgebracht: 10 oktober 2014

### **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. B. Barten (werkgroepsecretaris)  
drs. R. During  
ir. J.A. Huizer  
drs. S.R.J. Jansen  
ir. J.E.M. Lax  
M.A.J. van der Tas (voorzitter)  
ir. Th.G.J. Witjes

### **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](http://www.commissiemer.nl) op de pagina *Commissie m.e.r.*

**Betrokken documenten:**

De Commissie heeft de volgende documenten betrokken bij haar advies:

- Ontwerp Provinciaal Inpassingsplan Nieuwe Verbinding Grenscorridor N69 inclusief daarin genoemde bijlagerapporten, waaronder het MER;
- Aanvulling projectMER nieuwe verbinding Grenscorridor N69, Tauw b.v., 22 augustus 2014;
- Aanvulling Passende Beoordeling PIP Grenscorridor N69, Tauw b.v., 22 augustus 2014.

De Commissie heeft kennis genomen van 132 zienswijzen en adviezen, die zij tot en met 2 juli 2014 van het bevoegd gezag heeft ontvangen. Zij heeft deze, voor zover relevant voor m.e.r., in haar advies verwerkt.

Toetsingsadvies over het milieueffectrapport  
Grenscorridor N69 en de aanvulling daarop

ISBN: 978-90-421-3985-5



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)

