

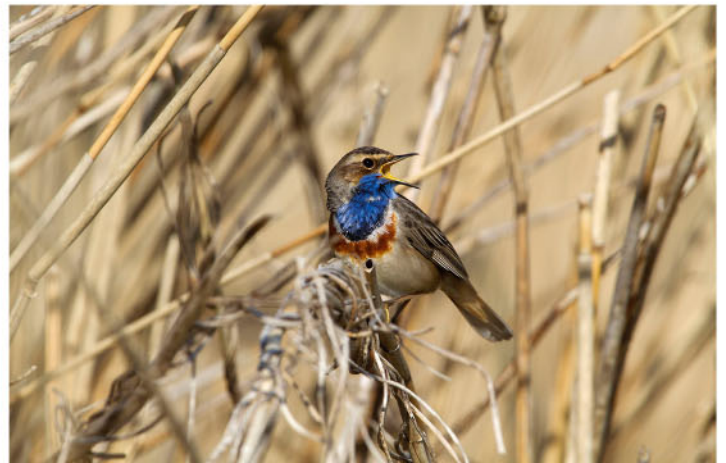


Commissie voor de  
**milieueffectrapportage**

## MIRT Verkenning A58 Tilburg – Breda

Advies over reikwijdte en detailniveau van het milieueffectrapport

27 november 2020 / projectnummer: 3492



# 1 Advies voor de inhoud van het MER

De minister voor Infrastructuur en Waterstaat (IenW) wil de doorstroming en de verkeerveiligheid op de A58 tussen Tilburg en Breda verbeteren. Mogelijke oplossingen die worden onderzocht zijn:

- het beperken van het autoverkeer, bijvoorbeeld door extra inzet op fiets en openbaar vervoer en andere vormen van beperking van de vraag zoals thuiswerken;
- het beter benutten van de huidige wegcapaciteit, bijvoorbeeld door de introductie van matrixborden die snelheden en gesloten rijbanen aangeven, en het optimaliseren van in- en uitvoegend wegverkeer;
- het uitbreiden van de A58 van 2x2 naar 2x3 rijstroken, met extra rijstroken in de midden- of buitenberm.

Voor het besluit over welke oplossing of welke combinatie van oplossingen de voorkeur verdient, wordt een milieueffectrapport (MER) opgesteld. Het ministerie van IenW heeft de Commissie gevraagd te adviseren over de inhoud van het op te stellen MER.

## **Essentiële informatie voor het MER**

Voor het meewegen van het milieubelang in het besluit over het voorkeursalternatief moet het MER in ieder geval onderstaande informatie bevatten:

- een update van de probleemanalyse in relatie tot de gevolgen op de (middel-)langere termijn van de Covid-19 pandemie;
- meetbare doelen zodat het doelbereik van de verschillende alternatieven, varianten en afzonderlijke maatregelen beoordeeld kan worden;
- een (meer) integrale analyse van de meekoppelkansen waarmee ambities voor het gebied kunnen worden gerealiseerd;
- informatie over hoe de gestelde doelen de keuze en de afbakening van de alternatieven hebben bepaald;
- het doelbereik en de milieueffecten van de alternatieven, varianten en afzonderlijke maatregelen.

Besluitvormers en insprekers lezen in de eerste plaats de samenvatting van het MER. Daarom verdient dit onderdeel bijzondere aandacht. De samenvatting moet als zelfstandig document leesbaar zijn en een goede afspiegeling zijn van de inhoud van het MER.

In de volgende hoofdstukken beschrijft de Commissie in meer detail welke informatie het MER moet bevatten. De Commissie bouwt in haar advies voort op de Notitie Reikwijdte en Detailniveau 'Verkenning A58 Tilburg-Breda' (verder 'de NRD', d.d. 24 september 2020. Dat wil zeggen dat ze in dit advies niet ingaat op de punten die naar haar mening in de NRD voldoende aan de orde komen.



Figuur 1: Plangebied van de verkenning A59 Tilburg–Breda (in rood). Het traject is ca 22 kilometer lang. De knooppunten Sint-Annabosch en de Baars maken geen onderdeel uit van de verkenning. (bron: NRD)

### **Achtergrond**

De minister van IenW wil de doorstroming en de verkeersveiligheid op de A58 tussen Tilburg en Breda verbeteren. In 2019 is hiervoor een MIRT-verkenning gestart waarin wordt onderzocht wat de problemen met de doorstroming en de verkeersveiligheid zijn, welke mogelijkheden er zijn om de problemen op te lossen, en wat de voor- en nadelen van de mogelijke oplossingen zijn. De verkenning moet leiden tot de keuze van een combinatie van oplossingen. Dit wordt het voorkeursalternatief genoemd.

### **Rol van de Commissie voor de milieueffectrapportage**

De Commissie is onafhankelijk, bij wet ingesteld en adviseert over de inhoud en de kwaliteit van het MER. Zij stelt voor ieder project een werkgroep samen van onafhankelijke deskundigen. Ze schrijft geen milieueffectrapporten. Dat doet de initiatiefnemer. Het bevoegd gezag – in dit geval de minister van Infrastructuur en Waterstaat – besluit over het voorkeursalternatief.

De samenstelling en de werkwijze van de werkgroep en verdere projectgegevens staan in bijlage 1 van dit advies. U vindt de projectstukken die bij het advies zijn gebruikt door nummer [3492](#) op [www.commissiemer.nl](http://www.commissiemer.nl) in te vullen in het zoekvak.

## **2 Probleemanalyse, doelen en kader**

### **2.1 Verkeersproblematiek**

Een heldere definitie van wat lokaal en doorgaand verkeer is, is nodig om goed zicht te krijgen op de verkeersproblematiek en de effectiviteit van mogelijke oplossingen. Geef precies aan hoe het gebruik van de A58 in het plangebied gerelateerd is met het ruimere gebied tussen en inclusief Breda en Tilburg en hoe deze verkeersrelaties zich voor de volgende categorieën verkeer ontwikkelen (met uitsplitsing naar personen- en vrachtverkeer):

- verkeer zonder bestemming en herkomst in dit gebied (= doorgaand verkeer);
- verkeer met herkomst in, en met een bestemming buiten dit gebied;
- verkeer met een herkomst buiten, en met een bestemming in het gebied;
- verkeer met herkomst én bestemming in dit gebied.

Voor de probleemanalyse is gebruikgemaakt van modelberekeningen voor toekomstig verkeer. Daarbij is, in aansluiting op de Nationale Markt en Capaciteitsanalyse (NMCA)<sup>1</sup>, zowel het lage als het hoge WLO-groeiscenario gehanteerd. Door de Covid-19 pandemie en in afwijking van de NMCA, zal de verkeersgroei mogelijk (stevig) vertragen of zelfs structureel verminderen omdat de economie minder groeit en werknemers structureel meer vanuit huis gaan werken. Geef in het MER aan wat de mogelijke gevolgen op de (middel-)lange termijn kunnen zijn voor de verkeersintensiteiten op de A58, en daarmee voor de probleemanalyse en het doelbereik van de oplossingen. Sluit daarbij bijvoorbeeld aan op de recente scenariostudie hierover van het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM).<sup>2</sup>

## 2.2 Onderzoek breder insteken

De probleemanalyse in de NRD focust zich op mobiliteitsaspecten als doorstroming, verkeersveiligheid en netwerkbetrouwbaarheid en gaat slechts beperkt in op andere opgaven in het gebied. Deze andere opgaven zijn deels vermeld als meekoppelkansen, waarbij het initiatief en de financiering ervan wordt overgelaten aan andere partijen. De Commissie adviseert echter om bij de uitwerking van oplossingen breder te kijken om tijdig te kunnen beoordelen of dit project kan bijdragen aan het realiseren van deze andere opgaven. Ze denkt in ieder geval aan kansen op het gebied van gezondheid, natuur en duurzaamheid, ook omdat voor deze thema's (nationale) opgaven en doelen zijn geformuleerd. Een bredere, meer integrale kijk op de gebiedsopgaven is ook in lijn met het gedachtengoed van de Omgevingswet en de Nationale Omgevingsvisie (NOVI).

### Gezondheid en leefbaarheid

De probleemanalyse geeft aan dat voor zowel de geluidhinder als de luchtkwaliteit rondom de A58 zonder project de wettelijke grenswaarden en ook de geluidproductieplafonds (GPP's) niet (zullen) worden overschreden. Recent zijn in bijvoorbeeld de documenten 'Nationale nota 2020-2024: Gezondheid breed op de agenda' en 'Schone Lucht Akkoord' aangescherpte nationale doelen voor een gezondere leefomgeving geformuleerd. Ze refereren specifiek aan de negatieve gezondheidseffecten die optreden onder de wettelijke grenswaarden voor de geluidbelasting en de luchtkwaliteit en aan bevorderen van actieve mobiliteit (fietsen, wandelen). Geef daarom in het MER aan welke gezondheids- en leefbaarheidsknelpunten in het studiegebied optreden<sup>3</sup> en wat mogelijk is om via dit project bij te dragen aan het oplossen ervan.<sup>4</sup>

### Natuur

In de NRD staan verschillende meekoppelkansen die kunnen bijdragen aan het realiseren van de natuuropgaven in het gebied. Specifiek worden genoemd 'het versterken van de leefgebieden van de boomkikker en kamsalamander', 'de gebiedsgerichte aanpak stikstofdepositie', 'de kwaliteitsverbetering/ontwikkeling van kruisende ecologische verbindingzones' en 'de ecologische bermrichting en het ecologisch bermbeheer'.

---

<sup>1</sup> Ministerie van IenW, 2017.

<sup>2</sup> <https://www.rijksoverheid.nl/documenten/rapporten/2020/11/05/bijlage-1-kim-rapport-kerncijfers-2020>.

<sup>3</sup> Denk aan hindersituaties en achterstallige saneringslocaties voor geluid.

<sup>4</sup> Uit de participatie blijkt dat het verkeer op de A58 Tilburg-Breda leidt tot geluidhinder en zorgen over de luchtkwaliteit. Lokale en regionale gegevens en gesprekken met bijvoorbeeld de GGD en maatschappelijke organisaties kunnen helpen om een beeld te krijgen van de huidige en de te verwachten gezondheidssituatie in het studiegebied.

Presenteer in het MER een analyse van de natuurknelpunten en –kansen in het gebied. Geef aan hoe dit project kan bijdragen aan het oplossen van de knelpunten of het benutten van de kansen.

### **Duurzaamheid**

De Rijksoverheid heeft hoge ambities waar het gaat om verduurzamen van de energieproductie, tegengaan van klimaatverandering en circulaire economie. Zo wordt vanuit het Klimaatakkoord gestreefd naar 49% reductie van broeikasgasemissies in 2030 en 80–95% reductie in 2050. Doel daarbij is infrastructuur, waar mogelijk, in te zetten voor energieopwekking en meervoudig ruimtegebruik. Het Deltaplan ruimtelijke adaptatie en de Nationale klimaatadaptatiestrategie geven aan dat klimaatbestendig en waterrobuust inrichten onderdeel moet zijn van beleid en ruimtelijke afwegingen. En in het Programma Circulaire Economie is als ambitie geformuleerd om in 2030 50% minder primaire grondstoffen te gebruiken. Presenteer daarom een analyse van de duurzaamheidsknelpunten en –kansen in het gebied. Geef aan hoe dit project kan bijdragen aan het oplossen van de knelpunten of het benutten van de kansen op het gebied van energie, klimaat en circulaire economie.<sup>5</sup>

## **2.3 Doelen**

In de NRD is verbeteren van de doorstroming van het verkeer op de A58 het hoofddoel. Nevendoelen zijn het verbeteren van de verkeersveiligheid, het vergroten van de betrouwbaarheid van het netwerk en de reistijd en het bieden van ruimte aan innovaties op het gebied van duurzaamheid en mobiliteit. Ook zijn meekoppelkansen benoemd. Maak helder hoe het hoofddoel, de nevendoelen en de meekoppelkansen een rol spelen bij de totstandkoming van de alternatieven en het voorkeursalternatief.

### **Meetbaar**

De projectdoelen zijn in de NRD beschreven in termen als ‘een betere doorstroming’, ‘minder verkeersslachtoffers’, ‘een goede voorspelbare reistijd’, etc. Dit is onvoldoende concreet om het doelbereik te bepalen. Maak de projectdoelen, nevendoelen en meekoppelkansen meetbaar zodat het doelbereik van de verschillende alternatieven, varianten en afzonderlijke maatregelen kan worden beoordeeld.

## **2.4 Beleidskader**

Beschrijf in het MER het relevante beleidskader. Geef aan welke eisen en randvoorwaarden daaruit naar voren komen voor het project.

---

<sup>5</sup> Zie: <https://www.rijksoverheid.nl/binaries/rijksoverheid/documenten/kamerstukken/2020/10/05/voortgang-duurzame-mobiliteit/voortgang-duurzame-mobiliteit.pdf> en <https://www.rijksoverheid.nl/documenten/brochures/2020/03/31/handreiking-verduurzaming-mirt>

Doe dat vooral voor:

- de Nationale Omgevingsvisie (NOVI);<sup>6</sup>
- de Wet natuurbescherming;
- de actuele wet- en regelgeving voor stikstof;
- de omgevingsvisies en plannen van de provincie Noord-Brabant en betrokken gemeenten, bijvoorbeeld ten aanzien van ruimtelijke kwaliteit;
- de ‘Kerncijfers Mobiliteit 2020’ van het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM);
- ‘Op weg naar nul verkeersslachtoffers’ in het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030, Ministerie IenW, 2018;
- de ‘Analyse knelpunten hoofdwegenet’ in de Nationale Markt- en Capaciteitsanalyse (NMCA), Ministerie IenW, 2017;
- de Nationale nota 2020–2024 Gezondheid breed op de agenda, Ministeries VWS en IenW, 2020;
- het Schone Lucht Akkoord, Ministerie IenW, provincies en gemeenten, 2020;
- de Handreiking Verduurzaming MIRT, Ministerie IenW, 2020;
- de Green deal duurzaam GWW ([www.duurzaamgww.nl](http://www.duurzaamgww.nl)).

### 3 Alternatieven en varianten

In de NRD staat welke kansrijke oplossingen in het MER worden uitgewerkt. Geef aan welke oplossingen in fase 1 zijn afgevallen en welke (milieu-) argumenten daarbij een rol hebben gespeeld.

Onderbouw op basis van de brede probleemanalyse de keuze voor de alternatieven, varianten en maatregelen. Beschrijf hoe de doelen de keuze en de afbakening van de alternatieven, varianten en maatregelen hebben bepaald.

Stel een voorkeursalternatief samen en maak daarbij gebruik van de afzonderlijke elementen van de alternatieven. Onderbouw de keuzes van elementen mede op basis van hun bijdrage aan de realisatie van de doelen en de bijbehorende milieueffecten.

### 4 Milieugevolgen

Onderbouw de keuze van de rekenmodellen en van de gegevens waarmee de gevolgen van het voornemen worden bepaald. Ga in op de onzekerheden in deze bepaling. Vertaal dit zo mogelijk in een bandbreedte en geef aan wat dit betekent voor de vergelijking van de alternatieven. Geef ook aan in welke mate terugvalopties (maatregelen ‘achter de hand’) beschikbaar zijn, mochten de effecten na realisatie ongunstiger zijn dan waarvan vooraf is uitgegaan.

Zet de gevolgen van de alternatieven af tegen die van de huidige situatie en de autonome ontwikkeling. Betrek bij het vaststellen van de autonome ontwikkeling scenario’s die rekening houden met de gevolgen van de Covid-19 pandemie. Bepaal daarbij ook de gevoeligheid van

---

<sup>6</sup> De NOVI noemt, naast het ‘in stand houden en ontwikkelen van de hoofdinfrastructuur voor mobiliteit’, verschillende andere nationale belangen zoals het ‘realiseren van een goede leefomgevingskwaliteit’ en het ‘waarborgen en bevorderen van een gezonde en veilige fysieke leefomgeving’.

de gevolgen voor aannames over voertuiginnovaties (elektrificering, intelligente besturing), nieuwe mobiliteitsdiensten (deelmobiliteit, OV, MaaS (Mobility as a Service)), logistieke optimalisatie en substitutie van fysieke verplaatsingen door digitalisering.

Omdat de gevolgen van de aanleg- de gebruiksfase verschillend zijn, adviseert de Commissie om bij de beschrijving van de gevolgen helder onderscheid te maken tussen beide fasen.

Beschrijf de milieugevolgen zodanig dat de informatie in het MER ten grondslag kan liggen aan de besluitvorming over het voorkeursalternatief indien dit bestaat uit onderdelen van diverse alternatieven en varianten.

## 4.1 Mobiliteit

Alternatief 1 omvat een mix aan maatregelen die bijvoorbeeld gericht zijn op:

- het wegnemen van de noodzaak van fysieke verplaatsing, bijvoorbeeld via digitalisering van (werk)contacten en het verhogen van de beladingsgraad door logistieke optimalisatie;
- het stimuleren van gebruik van meer duurzame vervoerwijzen: trein, bus, fiets, boot (modal shift);
- het efficiënter gebruik van de wegcapaciteit en vermindering van verstoringen, bijvoorbeeld via toeritdosering, snelheidsregulering, inhaalbeperking, op/afritverlenging en incidentmanagement.

Omdat sommige niet-infrastructurele maatregelen in principe goed combineerbaar zijn met de alternatieven 2 en 3 (optimale mix van maatregelen), is het van belang de potentiële effecten van ieder van deze niet-infrastructurele maatregelen afzonderlijk te onderzoeken en te beoordelen op doelbereik en milieueffecten. Het aspect 'innovatie en smart mobility (duurzame mobiliteit)' refereert nu aan maatregelen die verschillend aangrijpen op het mobiliteitssysteem. Werk hem daarom uit in sub-indicatoren voor bijvoorbeeld maatregelen gericht op volumebeperking, modal shift, en efficiëntere verkeersbeheersing.

De NRD maakt niet duidelijk hoe voor diverse verkeer-gerelateerde indicatoren de score beter/slechter moet worden geïnterpreteerd (tabel 5.2). Maak duidelijk welke klassengrenzen/afkapwaarden (in geval van kwantitatieve analyses) of argumentatie (in geval van kwalitatieve expert oordelen) voor specifieke effectscores worden gehanteerd.

## 4.2 Gezondheid en leefbaarheid

In de NRD staat dat de effecten op de luchtkwaliteit, de geluidhinder en de externe veiligheid worden beoordeeld aan de hand van de verandering van het aantal blootgestelde personen. Hanteer de gezondheidkundige advieswaarden van de WHO als ondergrens van belasting.<sup>7</sup> Geef aan met welke maatregelen de geluid- en luchtbelasting kan verminderen, mogelijk tot aan de gezondheidkundige advieswaarden van de WHO. Toets bij geluid, naast aan het aantal (ernstig) gehinderden en slaapgestoorden, ook of de GPP's niet worden overschreden. Mogelijk dat voor de toetsing van de gevolgen voor de externe veiligheid kan worden volstaan met een kwalitatief onderzoek, bijvoorbeeld door gebruik te maken van de jaarlijkse

---

<sup>7</sup> Voor bijvoorbeeld wegverkeerslawaai bedragen deze 53 dB L<sub>den</sub> en 45 dB L<sub>night</sub>.

realisatiecijfers van het vervoer van gevaarlijke stoffen over de weg en de toetsing aan de risicoplafonds van het Basisnet.

Beschrijf daarnaast de maatregelen die een gezonde leefomgeving kunnen bevorderen. Denk daarbij aan de mogelijkheden om onnodig autogebruik te voorkomen door de aanleg van aantrekkelijke fietsroutes, en aan mogelijkheden voor het verminderen van de barrièrewerking van de A58 via de aanleg van bruggen of tunnels.

In de NRD is aangegeven dat de gezondheidseffecten in beeld worden gebracht met de GES-methode. Bij de toepassing van de GES-methode kunnen door de grote (of ruime) klasseindeling verschillen tussen varianten ten onrechte wegvallen of juist onevenredig worden vergroot. Ook zijn de gezondheidseffecten van verschillende milieuaspecten (lucht, geluid, externe veiligheid) niet op te tellen tot één gezondheidseffectscore. Om deze reden adviseert de Commissie de gezondheidseffecten te bepalen met de MGR-indicator.<sup>8</sup>

## 4.3 Natuur

Maak eerst een globale omgevingsanalyse van het studiegebied om te bepalen welke informatie over natuur in het MER moet worden opgenomen. Dit geeft een beeld van de natuurwaarden, de verschillende habitats, de aanwezige soorten en hun onderlinge relaties. Geef de waardevolle gebiedsdelen op kaart aan en beschrijf welke kenmerkende habitats en soorten aanwezig zijn. Beschrijf zowel de autonome ontwikkeling als ook de opgaven voor de natuur (zie paragraaf 2.2) in het studiegebied. Geef aan voor welke dieren en planten aanzienlijke gevolgen te verwachten zijn, welke gevolgen dat zijn en wat ze voor de populaties betekenen. Beschrijf mitigerende en/of compenserende maatregelen die eventuele aantasting kunnen beperken of voorkomen.

### 4.3.1 Gebiedsbescherming

Beschrijf de mogelijke invloed van het voornemen op beschermde natuurgebieden, zoals Natura 2000-gebieden en het Natuur Netwerk Brabant (NNB). Gelet op de ligging ten opzichte van het plangebied zal op Natura 2000-gebieden de stikstofdepositie toenemen. Op het NNB kunnen zich daarnaast, afhankelijk van de alternatieven, effecten voordoen in de vorm van oppervlakteverlies en verstoring door geluid. Geef per gebied de grenzen aan op kaart en laat daarbij ook het plangebied zien.

#### Natura 2000-gebieden

Geef voor Natura 2000-gebieden Ulvenhoutse bos en Regte Heide en Riels Laag (binnen 5 km) en de verder weg gelegen Natura 2000-gebieden zoals Langstraat, Kampina en Loonse en Drunense Duinen aan welke stikstofgevoelige habitattypen voorkomen, welke doelen voor deze habitattypen gelden en in welke mate ze nu overbelast zijn. Bereken per alternatief de verwachte depositietoename ten opzichte van de huidige situatie en de mate van (verdere)

---

<sup>8</sup> MGR staat voor milieugezondheidsrisico. Met deze indicator is het mogelijk het milieugezondheidsrisico weer te geven op een specifiek woonadres. Groepen die op basis van de gecumuleerde milieubelasting in hun woonomgeving een hoog risico lopen, kunnen daarmee geïdentificeerd worden. De informatie kan ook geaggregeerd worden naar een groter gebied, bijvoorbeeld een wijk, gemeente of regio. Lokale verschillen in milieugezondheidseffecten kunnen zo onderling, op verschillende aggregatieniveaus, worden vergeleken. De MGR-score kan uitgesplitst worden naar milieufactor (luchtverontreiniging, geluid, etc.), maar ook naar bron (bijvoorbeeld wegverkeer en industrie) of naar de aard van het gezondheidseffect. RIVM is voornemens in 2021 ook het effect van 'groen' en 'bewegen' te verdisconteren in de indicator.



overschrijding van de kritische depositiewaarde. Gebruik daarbij de op dat moment actuele rekenvoorschriften en benut de nieuwste inzichten bij het berekenen van stikstofeffecten en het bepalen van onzekerheden.<sup>9</sup>

Onderzoek in het MER voor elk alternatief of er effecten op de (instandhoudingsdoelen van de) Natura 2000-gebieden zijn ten opzichte van de huidige situatie, in welke mate ze zijn te mitigeren, en wat ze betekenen voor de besluitvorming over het voorkeursalternatief. Als op grond van objectieve gegevens niet kan worden uitgesloten dat het voorkeursalternatief afzonderlijk dan wel in combinatie met andere plannen of projecten, significante gevolgen kan hebben voor een of meer Natura 2000-gebieden, dan moet een Passende beoordeling opgesteld worden.

Onderzoek in deze Passende beoordeling of de zekerheid kan worden verkregen dat het project de natuurlijke kenmerken van het gebied niet aantast. Daarbij mogen mitigerende maatregelen worden meegenomen. Uit de wetgeving volgt dat een project of plan alleen kan doorgaan als de zekerheid wordt verkregen dat de natuurlijke kenmerken niet worden aangetast, of de zogenaamde ADC-toets met succes wordt doorlopen.

### **Natuur Netwerk Brabant (NNB)**

Beschrijf voor de gebieden uit het NNB in en rond het plangebied de wezenlijke kenmerken en waarden. Onderzoek welke gevolgen het initiatief daarop heeft. Houd rekening met mogelijk aanzienlijke milieueffecten door externe werking, zoals depositie van stikstof. Voor het NNB geldt provinciaal beleid. Geef aan hoe het NNB provinciaal is uitgewerkt en of het voornemen hierin past. Beschrijf maatregelen om negatieve effecten te voorkomen of te verminderen.

#### **4.3.2 Soortenbescherming**

Beschrijf welke beschermde soorten te verwachten zijn in het plangebied, waar zij voorkomen en welk beschermingsregime voor de betreffende soort geldt. Geef met name aandacht aan:

- soorten die gevoelig zijn door verstoring door geluid, zoals broedvogels;
- soorten waarvan het leefgebied mogelijk door de voorgenomen activiteit wordt vernietigd, zoals amfibieën;
- soorten waarvoor de voorgenomen activiteit kan leiden tot een grotere barrièrewerking, zoals kleine zoogdieren en amfibieën;
- soorten waarvoor de voorgenomen activiteit mogelijk kansen biedt om het leefgebied of verbindingen daartussen te versterken.

Ga in op de mogelijke gevolgen van het voornemen voor deze soorten en bepaal of verbodsbepalingen overtreden kunnen worden, zoals het verbod op het verstoren van een vaste rust- of verblijfplaats. Als verbodsbepalingen overtreden kunnen worden, geef dan aan in hoeverre de staat van instandhouding van de betreffende soort verslechtert. Beschrijf per type gebied de mogelijke maatregelen om negatieve effecten te voorkomen of te

---

<sup>9</sup> De Commissie wijst in dit verband op het rapport *Meer meten, robuuster rekenen* dat de Commissie Hordijk op 15 juni 2020 heeft uitgebracht. Dit rapport beveelt aan om de afkapgrens voor het berekenen van stikstofeffecten van 5 km voor wegen te laten vervallen, omdat niet verdedigbaar is waarom voor stallen geen afstandscriterium geldt en voor wegen wel. Ook verder dan 5 kilometer van de bron kan er immers stikstof neerkomen op Natura 2000-gebieden. Dit kan voor dit project/plan betekenen dat de stikstofdepositie hoger uitvalt dan waarmee in de Notitie Kansrijke oplossingen rekening is gehouden. De minister van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit heeft aan de Tweede Kamer laten weten in de komende periode te onderzoeken hoe aan het rapport opvolging kan worden gegeven.

verminderen. Geef ook aan, waar kansen liggen om leefgebieden van soorten of relaties daartussen te versterken.

Broed)vogels worden sterk beïnvloed door verkeer. Dit manifesteert zich in lagere dichtheden nabij drukke verkeerswegen. Hanteer als vuistregel dat de effectafstanden van 400 tot 750 meter beslaan, afhankelijk van het landschapstype en de gevoeligheid van het gebied.<sup>10</sup> De effecten van geluid, licht en visuele verstoring samen kunnen nog verder reiken. Beschrijf binnen de effectafstanden de (mogelijke) gevolgen voor de (lokale) populaties van deze soorten en toets ze aan de relevante beschermingsregimes.

## 4.4 Ruimtelijke kwaliteit en ruimtegebruik

Gevolgen voor de ruimtelijke kwaliteit en het ruimtegebruik treden vooral op bij de aanleg van nieuw asfalt of bij inpassingsmaatregelen, zoals geluidsschermen.

Beschrijf en illustreer (met kaartmateriaal en/of foto's) de kenmerken van het landschap (ruimtelijke structuur en beeldbepalende elementen) en de cultuurhistorische en archeologische waarden langs de weg. Schenk daarbij ook aandacht aan de huidige beleving van het landschap door weggebruikers en personen die daar wonen, werken en recreëren.

Beschrijf de functionele relaties tussen beide zijden van de weg. Denk bijvoorbeeld aan relaties tussen stad en buitengebied, of aan kruisende recreatieve of landbouwroutes. Geef daarnaast aan welke opgaven er in het studiegebied voorliggen voor de verbetering van de ruimtelijke kwaliteit.

Beschrijf de knelpunten voor de hiervoor beschreven kenmerken en waarden per alternatief, variant en afzonderlijke maatregel en in hoeverre deze de ruimtelijke kwaliteit en de belevingswaarde vanaf de weg kunnen vergroten. Illustreer dit aan de hand van visualiseringen en ontwerpschetsen. Beschrijf ook per alternatief de effecten op het ruimtegebruik aan weerskanten van de weg en op functionele relaties daartussen. Beschrijf ten slotte op hoofdlijnen met welk type maatregelen knelpunten gemitigeerd kunnen worden en hoe effectief ze zijn.

## 4.5 Duurzaamheid

### Energie

Geef voor ieder alternatief aan wat de gevolgen zijn voor de CO<sub>2</sub>-uitstoot. Beschrijf wat mogelijk is om de CO<sub>2</sub>-uitstoot verder te verminderen. Denk daarbij aan een verdere modal shift, het voorkomen of verminderen van materiaalgebruik in de aanleg- en gebruiksfase, en het verminderen van het energieverbruik in de beheerfase.

Geef aan hoe het project kan bijdragen aan de Regionale Energie Strategie (RES), bijvoorbeeld door de bouw van windturbines en zonnevelden langs de A58.

---

<sup>10</sup> Zie Factsheet 'Vogels en wegverkeer in m.e.r.' Commissie m.e.r.

## **Klimaat**

Geef aan wat de risico's en kwetsbaarheden van het gebied zijn voor klimaatverandering. Maak daarbij gebruik van de kennis uit de stresstesten die door de verschillende overheden in 2019 zijn uitgevoerd. Beschrijf wat het voornemen kan bijdragen aan het verminderen van deze risico's en kwetsbaarheden. Beschrijf hoe ieder alternatief invulling kan geven aan klimaatbestendig en waterrobuust bouwen.

## **Circulaire economie**

Geef aan hoe bestaande materialen (grond, bruggen, wegdek) benut kunnen worden om zo het gebruik van primaire grondstoffen te voorkomen of te verminderen. Geef ook aan hoe rekening wordt gehouden met de toekomstige herbruikbaarheid van grondstoffen. Beschrijf daarvoor de mogelijkheden voor hergebruik, recycling en terugwinning. Geef aan hoe het project zich verhoudt tot de nationale doelen gesteld voor de GWW-sector.<sup>11</sup> Beschrijf ook hoe het voornemen past in de verschillende voorkeursconcepten voor circulariteit, vaak aangeduid met de R-ladder.<sup>12</sup>

---

<sup>11</sup> GGW staat voor Grond-, Weg- en Waterbouw.

<sup>12</sup> Cramer, J. (2014), Milieu, Elementaire Deeltjes 16, Amsterdam University Press.

## **BIJLAGE 1: Projectgegevens**

### **Advies van de Commissie over het op te stellen MER**

De Commissie bestaat uit een werkgroep van deskundigen. Deze werkgroep geeft aan welke onderwerpen naar zijn mening moeten worden behandeld in het MER en met welke diepgang. Om zich goed op de hoogte te stellen van de situatie heeft de werkgroep een (digitaal) startgesprek gevoerd met de betrokken overheden. Vanwege de Coronamaatregelen was een locatiebezoek aan het plangebied niet mogelijk. Meer informatie over de [Commissie](#) en over haar [werkwijze](#) vindt u op onze website.

### **Samenstelling van de werkgroep**

Bij dit project bestaat de werkgroep uit:

ir. Jan Bakker

Eric van der Burg (voorzitter)

dr. Geert Draaijers (secretaris)

prof.dr.ir. Rob van der Heijden

ir. Hans Huizer

### **Besluit waarvoor dit milieueffectrapport wordt opgesteld**

Besluit over welke (combinatie van) oplossing(en) de voorkeur verdient om de doorstroming en de verkeersveiligheid op de A58 Tilburg – Breda te verbeteren.

### **Waarom wordt hiervoor een milieueffectrapport opgesteld?**

Voor activiteiten die grote milieugevolgen kunnen hebben, kan in Nederland een MER vereist zijn. De bijlagen C en D bij het Besluit milieueffectrapportage geven aan om welke [activiteiten](#) het gaat. Voor deze procedure gaat het in ieder geval om de activiteit C1.3, 'het wijzigen of uitbreiden van een weg bestaande uit vier of meer rijstroken over een lengte van meer dan 10 kilometer'. Een MER is ook nodig omdat effecten op Natura 2000-gebieden kunnen optreden die in een Passende beoordeling moeten worden beschreven.

### **Bevoegd gezag besluit**

De minister van Infrastructuur en Waterstaat

### **Initiatiefnemer besluit**

De minister van Infrastructuur en Waterstaat

### **Heeft de Commissie ook zienswijzen en adviezen bij haar advies betrokken?**

Het bevoegd gezag heeft de Commissie niet in de gelegenheid gesteld om zienswijzen en adviezen bij haar advies te betrekken.

### **Waar vind ik de stukken die de Commissie heeft gebruikt?**

U vindt de projectstukken die bij het advies zijn gebruikt, door op [www.commissiemer.nl](http://www.commissiemer.nl) projectnummer [3492](#) in te vullen in het zoekvak.

**Commissie voor de milieueffectrapportage**  
A. v. Schendelstraat 760  
3511 MK Utrecht

t 030-2347666  
e [mer@eia.nl](mailto:mer@eia.nl)  
w [commissiemer.nl](http://commissiemer.nl)

