



Commissie voor de
milieueffectrapportage

Herinrichting N270 West (Helmond–Walsberg)

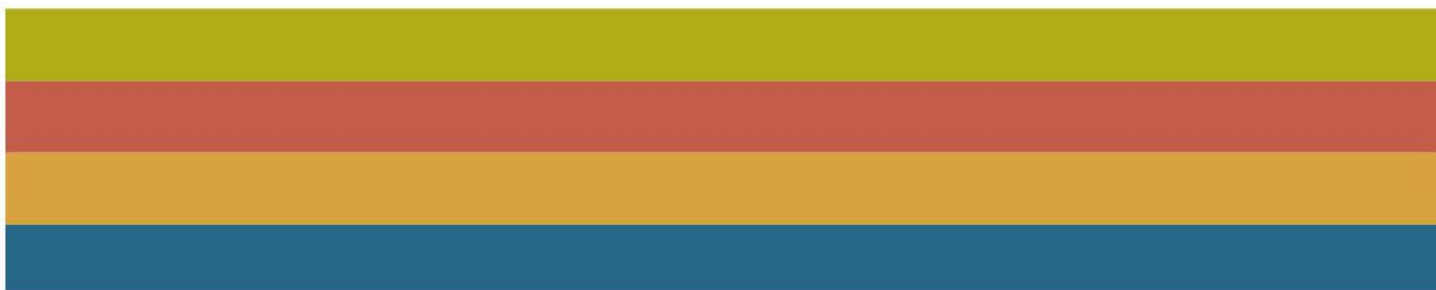
Advies over de reikwijdte en detailniveau van het milieueffectrapport

20 oktober 2021 / projectnummer 3582



35 JAAR

onafhankelijk en deskundig advies



1 Advies voor de inhoud van het MER

De Provincie Noord-Brabant wil de doorstroming en verkeerveiligheid op, en de leefbaarheid rondom de N270 van Helmond naar Walsberg (Deurne) verbeteren. Mogelijke oplossingen die worden onderzocht zijn het verbreden naar 2x2 rijstroken en het herinrichten van de weg volgens de huidige veiligheidstandaarden met behoud van één rijstrook per rijrichting. In dat geval komt er wel een ruimtereservering voor een eventuele toekomstige verbreding naar 2x2 rijstroken. Voor het bepalen van de voorkeursoplossing en voor het benodigde Projectbesluit wordt een milieueffectrapport (MER) opgesteld. De provincie Brabant 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 actuele probleemanalyse ten aanzien van de doorstroming, verkeerveiligheid, leefbaarheid, natuur en duurzaamheid;
- op basis daarvan een onderbouwing van de keuze voor uit te werken alternatieven, varianten en maatregelen;
- concrete en meetbare doelen zodat het doelbereik van de verschillende alternatieven, varianten en maatregelen beoordeeld kan worden;
- de milieueffecten van de alternatieven, varianten en 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 'Herinrichting N270 West (Helmond-Walsberg)' (verder 'de NRD') van 8 juli 2021. 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 N270 West: Helmond-Walsberg (bron: NRD)

Achtergrond

De Provincie Brabant wil de N270 West toekomstbestendig inrichten, waarbij de doorstroming, verkeersveiligheid en leefbaarheid op en rond de weg worden verbeterd. De gekozen oplossing moet breed draagvlak hebben in de omgeving. De doorstroming moet voldoen aan provinciale uitgangspunten voor de intensiteit-capaciteitverhouding (I/C-waarde) en de maatregelen om de verkeersveiligheid te verbeteren aan de vigerende ontwerprichtlijn voor 'Duurzaam Veilig'. De aanpassingen moeten leiden tot vermindering van de geluid- en trillinghinder en luchtverontreiniging, en ten goede komen aan de natuur, zo is aangegeven in de NRD.

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 Provinciale Staten van Brabant – 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 [3582](#) op www.commissiemer.nl in te vullen in het zoekvak.

2 Probleemanalyse, doelen en beleidskader

2.1 Probleemanalyse en kansen

Doorstroming

In de NRD is aangegeven dat uit het verkeersonderzoek uit 2014 blijkt dat capaciteitsaanpassing van de kruisingen tot voldoende verbetering van de doorstroming en trajectsnelheden kan leiden. Eventuele verbredingen waren volgens dit onderzoek niet noodzakelijk. De herijking van de planstudie in 2019 bevestigt deze conclusie. Recente berekeningen met het verkeersmodel laten lagere prognoses zien dan waarvan in 2019 is uitgegaan. Door de Covid-19 pandemie zal de verkeersgroei mogelijk verder vertragen of structureel verminderen omdat werknemers meer vanuit huis (zijn) gaan werken.¹

Neem daarom in het MER een nadere onderbouwing op van het nut en de noodzaak van maatregelen om de doorstroming te verbeteren. Ga daarbij uit van het hoog en laag economisch WLO-groeiscenario en scenario studies van het Kennisinstituut voor Mobiliteitbeleid (KiM). Bepaal daarbij de gevoeligheid van de gevolgen voor aannames over voertuiginnovaties (elektrificering, intelligente besturing), nieuwe mobiliteitsdiensten (deelmobiliteit, openbaarvervoer, MaaS²), logistieke optimalisatie en substitutie van fysieke verplaatsingen door digitalisering. Beschouw bij de nadere onderbouwing van het nut en de noodzaak de verschillende stappen uit de Ladder van Verdaas. Geef bijvoorbeeld aan in welke mate de verkeersdruk op de N270 beperkt kan worden door in te zetten op alternatieve vervoerswijzen (trein, bus, fiets).³

¹ [Thuiswerken en de gevolgen voor wonen, werken en mobiliteit | PBL Planbureau voor de Leefomgeving](#), 9 september 2021.

² Mobility as a Service.

³ Zie in dit verband bijvoorbeeld de zienswijze van de Fietsersbond. De gemeente Helmond stelt in haar zienswijze dat een snelfietsroute een belangrijke rol kan spelen in de mobiliteitstransitie. De gemeente Deurne geeft aan dat in de huidige onderzoeken nog geen rekening is gehouden met de effecten van een snelfietsroute tussen Deurne en Helmond.

Verkeersveiligheid

Geef inzicht in de ongevallenstatistieken op de N270, de belangrijkste oorzaken van de ongevallen en waar ze hebben plaatsgevonden. Geef aan welke maatregelen zijn genomen of nog mogelijk zijn om de verkeersveiligheid te verbeteren zonder de verbreding van de weg zoals genoemd in de NRD uit te voeren.⁴ Denk bijvoorbeeld aan betere handhaving van de maximumsnelheid, het verder instellen van inhaalbeperkingen en het beperken van landbouwverkeer.

Leefbaarheid

Recent zijn in de 'Nationale nota 2020–2024: Gezondheid breed op de agenda' en het 'Schone Lucht Akkoord' aangescherpte doelen voor een gezondere leefomgeving geformuleerd. Specifiek gerefereerd wordt 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 in het MER aan welke leefbaarheids- en gezondheidsknelpunten in het studiegebied optreden en in hoeverre dit project kan bijdragen aan het oplossen daarvan.

Natuur

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. Geef:

- kwantitatief inzicht in het aantal dierlijke verkeersslachtoffers en welke dieren gebruik maken van de faunapassages en in welke mate. Geef aan of daarbij een verband bestaat met de aard en ligging van de faunapassages. Beschrijf op basis daarvan de verbeteringen die mogelijk zijn;
- een overzicht van mogelijke verbeteringen ten aanzien van de ecologische verbindingzone bij de Oude Aa;⁵
- inzicht in de mogelijkheden voor meer ecologische berminrichting en ecologisch bermbeheer.

Duurzaamheid

Nevendoel van het project is het bijdragen aan duurzaamheid. 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. Denk bijvoorbeeld aan mogelijkheden om de weg in te zetten voor energieopwekking, de weg klimaatbestendig in te richten en bij de herinrichting van de weg het gebruik van primaire grondstoffen zoveel mogelijk te beperken.

2.2 Doelen

Hoofddoel van het project is het verbeteren van de doorstroming, verkeersveiligheid en leefbaarheid (geluid, trillingen, lucht, natuur) op en rond de weg. Nevendoel is het bijdragen aan duurzaamheid, innovaties en stimulering van de gewenste routing. Maak deze doelen zo concreet en meetbaar mogelijk zodat (verschillen in) het doelbereik van de verschillende alternatieven, varianten en afzonderlijke maatregelen goed kan worden beoordeeld.

⁴ Zie pagina 12 van de NRD.

⁵ De Commissie raadt aan hierover te overleggen het Waterschap Aa en Maas.

Onderbouw het gekozen beleidsmatige uitgangspunt van de provincie voor de verbetering van de doorstroming, namelijk dat de I/C-waarde van de weg onder de 0,7 moet liggen. Geef ook aan welke verbetering de provincie nastreeft qua reistijden op de belangrijkste trajecten.⁶ Dit geeft namelijk een goede indicatie van de aantrekkelijkheid van een weg en eventuele fileproblemen. Geef aan hoe voorkomen wordt dat de herinrichting van de N270 een aantrekkelijke vervangende verbinding wordt voor de A67.⁷

2.3 Beleidskader

Beschrijf in het MER het relevante nationale en provinciale beleidskader op het gebied van doorstroming, verkeersveiligheid, leefbaarheid, natuur en duurzaamheid. Geef aan welke eisen en randvoorwaarden daaruit naar voren komen voor het project. De Commissie wijst in dit verband bijvoorbeeld op de recent aangescherpte WHO-advieswaarden luchtkwaliteit⁸ en het provinciale beleid voor het Brabants Natuurnetwerk in relatie tot barrièrewerking.

3 Alternatieven en varianten

Onderbouw op basis van de probleemanalyse de keuze voor de alternatieven, varianten en maatregelen. Geef specifiek aan waarom verbredingen naar 2x2 rijstroken als alternatieven worden uitgewerkt, terwijl uit de verkeersanalyses blijkt het alleen aanpassen van de kruispunten voldoende is om de doorstroming te verbeteren.

Werk in het MER, aanvullend op die genoemd in de NRD, alternatieven uit die uitgaan van handhaving van 2x1 rijstroken en:

- maatregelen om de doorstroming te verbeteren, bijvoorbeeld via realisatie van ongelijkvloerse kruisingen of gelijkvloerse kruisingen geconfigureerd met voldoende capaciteit;⁹
- maatregelen om de verkeersveiligheid te verbeteren, zoals de parallelvoorzieningen en bijvoorbeeld via betere handhaving van de maximumsnelheid, het verder instellen van inhaalbeperkingen, het beperken van landbouwverkeer en het doseren van het verkeer met verkeerslichten.

Geef aan in welke mate hiermee de doelen voor de doorstroming en verkeersveiligheid gerealiseerd kunnen worden en welke winst hiermee bereikt wordt ten aanzien van overige projectdoelen (leefbaarheid, natuur, duurzaamheid).

Het deel Raksteweg – Binderendreef (zie figuur 1) is beoogd als een weg met 2x2 rijstroken, waar 80 km/uur gereden mag worden, met parallelwegen en fietspaden. Het deel Bakelseweg – Walsberg blijft 1x2 rijstroken, maar wordt volgens de principes van ‘Duurzaam Veilig’ ingericht. Voor het tussenliggend deel Binderendreef – Bakelseweg is aangegeven dat

⁶ Zoals bijvoorbeeld de reistijd in de spits tussen Deurne en de aansluiting met de N279, tussen Deurne en Helmond en vanuit de kernen rondom Deurne naar Helmond.

⁷ Zie in dit verband ook de zienswijze van de gemeente Helmond. Daarin wordt voorgesteld de herinrichting van de N270 te bezien in perspectief van het regionale wegennet.

⁸ Zo is de PM_{2,5}-advieswaarde verlaagd van 10 naar 5 ug/m³ jaargemiddeld en de NO₂-advieswaarde van 40 naar 10 ug/m³ jaargemiddeld. Zie: [WHO global air quality guidelines: particulate matter \(PM2.5 and PM10\), ozone, nitrogen dioxide, sulfur dioxide and carbon monoxide](#), 22 september 2021.

⁹ Zie in dit verband de zienswijze van de Stichting Brouwberg.

onderzocht wordt of verbreding mogelijk is. Geef aan hoe dit onderzoek plaatsvindt en welke criteria worden gehanteerd om te bepalen of verbreding noodzakelijk is.

Er zijn vier alternatieven voor de verbreding, namelijk drie daadwerkelijke verbredingsalternatieven en één alternatief met een reservering voor een verbreding. De profielen in de bijlage van de NRD geven de beoogde maatvoering. Bij de verbredingsalternatieven lijkt de aanwezigheid van een relatief brede tussenberm de mogelijkheid te bieden het ruimtebeslag te verkleinen, waardoor natuur gespaard kan worden. Werk in het MER bij de verbredingalternatieven daarom ook varianten uit die uitgaan van zo beperkt mogelijk ruimtebeslag. Beschouw daarbij de gevolgen van de ruimtebesparing voor de verkeersveiligheid.

Het fietspad is direct langs de weg geprojecteerd. Werk een variant uit waarmee de fietsverbinding aantrekkelijker wordt, bijvoorbeeld door het fietspad verder van de weg aan te leggen. Ga ook na of een tweerichtingsfietspad aan één zijde van de weg mogelijk.¹⁰ Een dergelijk fietspad is sociaal veiliger en ruimtebesparend. Geef ook aan wat de mogelijkheden zijn om het fiets- en/of landbouwverkeer via andere routes af te wikkelen.

4 Doelbereik en milieugevolgen

Onderbouw de keuze van de rekenmodellen en van de gegevens waarmee het doelbereik en de milieugevolgen van de alternatieven en varianten 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 en varianten. Geef aan hoe de daadwerkelijke effecten worden gemonitord en geëvalueerd en welke terugvalopties (maatregelen 'achter de hand') beschikbaar zijn, mochten het doelbereik en/of de milieueffecten na realisatie ongunstiger zijn dan waarvan vooraf is uitgegaan.

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. Besteed in relatie tot de aanlegfase bijvoorbeeld aandacht aan de effecten van omrijdend verkeer.

4.1 Doorstroming

Geef aan hoe het personen- en vrachtverkeer zich zonder dit project ontwikkelt (autonome ontwikkeling), mede aan de hand van de scenariostudies van het KiM. Maak daarbij onderscheid in de volgende vier soorten verkeer:

- 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.

In aanvulling op de toetsingscriteria genoemd in de NRD adviseert de Commissie:

- de gevolgen voor de reistijden op de belangrijkste relaties aan te geven;

¹⁰ Zie in dit verband ook de zienswijze van de Fietsersbond.

- de mate van verkeersaanrekkings door het initiatief te bepalen en te onderbouwen. Maak daarbij onderscheid tussen soorten verkeer die men met het project juist wil aantrekken (sluipverkeer via onderliggend wegennet), of uitsluiten (A67, Kasteeltraverse Helmond);
- inzicht te geven in de modal shift-effecten van het project: de mate waarin auto-aantrekkelijkheid zich vertaalt in meer of minder fiets- of OV-bewegingen;
- onderscheid te maken tussen enerzijds I/C-waarde van de wegen en anderzijds de verzadigingsgraad van de kruispunten. De kruispunten zijn namelijk sterk bepalend bij de hoeveelheid verkeer die kan worden verwerkt.

4.2 Verkeersveiligheid

Toets de alternatieven en varianten aan de ontwerprichtlijn van 'Duurzaam Veilig'. Schenk speciale aandacht aan de verkeerveiligheid voor fietsers.

4.3 Leefbaarheid

Geluidhinder

Beschrijf de (cumulatieve) effecten op de geluidbelasting door het wegverkeer, ook onder grenswaarden. Betrek bij de beoordeling ook eventuele andere akoestisch relevante activiteiten die binnen het studiegebied plaatsvinden (bijvoorbeeld het geluid van het distributiecentrum). Voor de indirecte effecten dienen ten minste alle wegen betrokken te worden waar sprake is van een afname van minimaal 20% of een toename van minimaal 30% van de verkeersintensiteiten als gevolg van het voornemen. Presenteer contourkaarten en geef per contour de hoeveelheid en ligging van geluidgevoelige bestemmingen aan en ook het geluidbelast oppervlak. Laat zien wat het te verwachten aantal (ernstig) gehinderden en slaapverstoringen is. Gebruik hierbij de dosis-effectrelatie zoals deze is opgenomen in de Regeling geluid milieubeheer in bijlage 2 van de NRD. Beoordeel de toe- en afname in geluidbelasting en de gezondheidseffecten in het studiegebied voor het plan in vergelijking met de referentiesituatie en alternatieven. Toets daarnaast de geluidbelastingen aan de grenswaarden. Onderzoek in het MER welke mogelijkheden er zijn om geluidhinder te minimaliseren.

Trillinghinder

Onderzoek in de huidige situatie of er sprake van trillinghinder bij het passeren van zwaar verkeer. Zo ja, breng deze hinder kwantitatief in beeld. Bedenk hierbij dat door alleen het afstandscriterium van 50 m vanaf de weg te hanteren¹¹ de werkelijke trillinghinder niet in beeld wordt gebracht, omdat niet per definitie binnen 50 meter trillingen in woningen voelbaar zullen zijn. Trillingen worden namelijk door vele factoren bepaald, zoals de massa van het zwaar verkeer, de rijsnelheid, wegdekoneffenheden, afstand tot woningen, bodemopbouw, type fundatie van de woningen, afmetingen en type vloeren. Geef aan of het voor voornemen de trillinghinder wegneemt of vermindert.

Gezondheid

Gezondheid heeft zowel betrekking op de fysieke als de sociale omgeving. Een gezonde leefomgeving heeft bijvoorbeeld een goede milieukwaliteit (geluid, lucht, trillingen, veiligheid), nodigt uit tot fietsen en wandelen, stimuleert het gebruik van het openbaar

¹¹ Zoals aangegeven door de initiatiefnemer tijdens het locatiebezoek van de Commissie m.e.r.

vervoer, zorgt voor een goede bereikbaarheid, is groen, heeft goede recreatiemogelijkheden¹² en houdt rekening met de behoeften van specifieke bevolkingsgroepen (kinderen, ouderen, chronisch zieken, lagere inkomensgroepen). Geef aan in welke mate de alternatieven bijdragen aan het realiseren van een gezonde leefomgeving.

Toepassing van de zogeheten Milieu Gezondheid Risico (MGR)–indicator maakt het mogelijk het milieugezondheidsrisico kwantitatief weer te geven op een specifiek woonadres. Verwacht kan worden dat bij woningen op korte afstand van de weg de MGR–indicator onderscheidend is voor de verschillende alternatieven en varianten en om die reden van meerwaarde kan zijn in het MER. De MGR–indicator is voor een belangrijk deel nog gericht op geluidhinder en luchtverontreiniging. Het RIVM is deze momenteel wel aan het uitbreiden met andere omgevingsfactoren die de gezondheid in positieve zin kunnen beïnvloeden, zoals stimulatie van bewegen en de aanwezigheid van groen. De Commissie beveelt daarom aan om de ontwikkeling van de MGR–indicator te volgen en in te zetten.

4.4 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 in het studiegebied. Geef aan voor welke dieren en planten 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.

4.4.1 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 en licht. Geef per gebied de grenzen aan op kaart en laat daarbij ook het plangebied zien.

Natura 2000–gebieden

Geef voor Natura 2000–gebieden Deurnsche Peel & Mariapeel, de Strabrechtse Heide en Beuven, Leenderbos, Groote Heide & de Plateau, en Boschhuizerbergen en de verder weg gelegen Natura 2000–gebieden 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) overschrijding van de kritische depositiewaarde, zowel voor de aanleg– als de gebruiksfase. Gebruik daarbij de op dat moment actuele rekenvoorschriften en benut de

¹² Denk bijvoorbeeld aan de mogelijkheden de verschillende natuur– recreatiegebieden aan weerszijden van de N270 met elkaar te verbinden.

nieuwste inzichten bij het berekenen en beoordelen van stikstofeffecten en het bepalen van onzekerheden.¹³

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. Beschrijf in ieder geval één alternatief zonder aantasting van natuurlijke kenmerken van Natura 2000-gebieden.

Natuur Netwerk Brabant (NNB)

Beschrijf voor gebieden die deel uitmaken van het NNB en in en rond het plangebied liggen 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.

4.4.2 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. Geef in dat geval dan aan in hoeverre de staat van instandhouding van de betreffende soort verslechtert. Beschrijf per type gebied en soort de mogelijke maatregelen om negatieve effecten te voorkomen of te verminderen. Geef ook aan, waar kansen liggen om leefgebieden van soorten of relaties daartussen te versterken.

¹³ Bedenk daarbij dat ook verder dan 5 kilometer van de bron er stikstof kan neerkomen op Natura 2000-gebieden. Breng daarom ook de depositie tot 25 km afstand in beeld en geef aan wat de effecten hiervan zijn op Natura 2000-gebieden. Beschouw ook de (tijdelijke) stikstofdepositie tijdens de aanleg en de mogelijkheden deze te beperken, bijvoorbeeld door de inzet van elektrisch materieel.

(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 de soort en het gebied.¹⁴ 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.

4.5 Duurzaamheid

Energie

Geef voor ieder alternatief aan wat de gevolgen zijn voor de CO₂-uitstoot. Beschrijf wat mogelijk is om de CO₂-uitstoot 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 of en zo ja hoe het project kan bijdragen aan de Regionale Energie Strategie (RES) van de Metropool Regio Eindhoven.

Klimaat

Geef aan wat de risico's en kwetsbaarheden van het gebied zijn voor klimaatverandering. Maak daarbij gebruik van de kennis uit de klimaatstresstesten die door de verschillende overheden zijn uitgevoerd. Beschrijf wat het voornemen kan bijdragen aan het verminderen van deze risico's en kwetsbaarheden.

Circulaire economie

Geef aan hoe bestaande materialen 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 doelen gesteld voor de GWW-sector.¹⁵ Beschrijf ook hoe het voornemen past in de verschillende voorkeursconcepten voor circulariteit, vaak aangeduid met de R-ladder.¹⁶

¹⁴ Zie Factsheet 'Vogels en wegverkeer in m.e.r.' Commissie m.e.r.

¹⁵ GGW staat voor Grond-, Weg- en Waterbouw.

¹⁶ 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 het gebied bezocht waar milieugevolgen kunnen optreden. 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:

ing. Eugène de Beer

dr. Geert Draaijers (secretaris)

dr. Henk Everts

ir. Joep Lax

drs. Marieke van Rhijn (voorzitter)

Besluit waarvoor dit milieueffectrapport wordt opgesteld

Besluit over het voorkeursalternatief. Het voorkeursbesluit wordt planologisch verankerd in een Projectbesluit op grond van de Omgevingswet.

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 D1.2, 'verlegging of verbreding van bestaande wegen van twee rijstroken of minder tot wegen met vier of meer rijstroken, niet zijnde een autosnelweg of autoweg, over een lengte van meer dan 5 kilometer'.

Bevoegd gezag besluit

Gedeputeerde Staten van de provincie Noord-Brabant

Initiatiefnemer besluit

Provincie Noord-Brabant

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

De Commissie heeft alle zienswijzen en adviezen gelezen die het bevoegd gezag heeft toegestuurd. Ze heeft ze in haar advies verwerkt, voor zover relevant voor het MER.

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 projectnummer [3582](#) in te vullen in het zoekvak.

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

t 030-2347666
e mer@eia.nl
w commissiemer.nl

