

Van: [redacted]
Verzonden: dinsdag 20 maart 2018 14:19
Aan: "Mailbox ODBN" <info@odbn.nl>
Onderwerp: PRO FW: Nota Zienswijzen GOL en verdere uitlijning besluitvorming N2000-vergunning - PDE
Bijlage(n): Planning definitieve besluitvorming.pdf, Rechtsmiddelenclausule definitieve besluiten.docx, 2981 Voorlopig toetsingsadvies.pdf, GOL Aanvulling op het milieueffectrapport v1.0.pdf, p2981 tsea eindconcept_19 maart 2018.pdf, Overzicht stukken uitvoeringsbesluiten.xlsx

Hoi collega,

Graag inboeken onder [redacted]

Groeten,

[redacted]

Van: [redacted]
Verzonden: maandag 19 maart 2018 17:11
Aan: [redacted]
CC: [redacted]
Onderwerp: Nota Zienswijzen GOL en verdere uitlijning besluitvorming N2000-vergunning

Beste [redacted]

Zienswijzen

Met jouw medewerking hebben de inpassingsplannen en ontwerpuitvoeringsbesluiten (fase 1) voor GOL van 4 november 2017 tot en met 15 december 2017 in ontwerp ter inzage gelegen. De afgelopen periode zijn we druk bezig geweest om de Nota van Antwoord Zienswijzen GOL in concept op te stellen. Hierbij de concept nota via bijgevoegde link: [redacted]. In deze concept-Nota is soms ook al reactie gegeven op eventuele zienswijzen die het ontwerpbesluit N2000-vergunning raken. Graag vernemen wij van jouw of je als bevoegd gezag voor het ontwerpbesluit N2000-vergunning akkoord bent met de reeds opgenomen tekstvoorstellen. Wij wijzen je met name op de zienswijzen:

- Hoofdstuk 2, zienswijze 7c, 15b, 15c, 15d, 15g, 15h, 15l, 15q
- Hoofdstuk 3, thema 3: Vergunning Wnb bescherming Natura 2000

Wij ontvangen je eventuele op/aanmerkingen of eigen tekstvoorstellen voor wat betreft de zienswijzen op het ontwerpbesluit N2000-vergunning **graag voor 2 april 2018** zodat deze tijdig verwerkt kunnen worden in de definitieve Nota van Antwoord Zienswijzen GOL. Dringend verzoek is **in het Word-document** opmerkingen te plaatsen **in de laatste kolom van de Nota** met wijzigingen bijhouden. Graag **concrete tekstvoorstellen** doen als je een antwoord wilt aanpassen of aanvullen. Dat kun je doen **bij het antwoord zelf** met wijzigingen bijhouden.

In het definitieve besluit N2000-vergunning kun je voor wat betreft de behandeling van zienswijzen verwijzen naar deze Nota. Je hoeft dus geen eigen zienswijzennota op te stellen. Je kunt in het definitieve besluit tevens bijgevoegde rechtsmiddelenclausule opnemen.

Planning

De planning voor de definitieve besluitvorming is verder als volgt:

- eind maart 2018 formele termijnbrief vanuit provincie Noord-Brabant
- tot 25 mei 2018 opleveren definitief besluit (zonder handtekening)
- tot 8 juni 2018 review definitief besluit
- tot 6 juli 2018 formele besluitvorming (toesturen met handtekening).

De totale planning is bijgevoegd. De formele termijnbrief volgt op korte termijn.

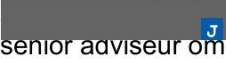
Opschonen stukken

Graag wil ik met jou de mogelijkheid tot opschonen van de aanvraag N2000-vergunning afstemmen. Er zijn op verschillende momenten aanvullende gegevens verstrekt. Op het moment van de aanvraag bevond het MER zich bovendien nog in de afrondende fase. Inmiddels is deze volledig gereed. Er hebben nog enkele laatste aanpassingen plaatsgevonden aan het MER. Deze aanpassingen zijn niet van invloed op het besluit N2000-vergunning. Ook bleek na de tervisielegging dat er verkeerde inputgegevens zijn gebruikt bij de AERIUSberekening. Consoliderend zijn de stukken ten behoeve van de aanvraag N2000-vergunning derhalve de volgende:

<u>Onderdeel</u>	<u>Bijlagen</u>	<u>Datum</u>
Gewijzigde aanvraag		23-okt-17
	Aanvraagformulier	23-okt-17
	Kadastrale gegevens	
	Projectbeschrijving	
	Technische tekening	
	Voortoets	13-okt-17

Graag zouden we dit pakket aan stukken als onderdeel van de aanvraag indienen en de eerdere versies van bijlagen hiermee laten vervallen (intrekken). Graag vernemen wij van u de mogelijkheden hiertoe.

Met vriendelijke groet,

 J
senior adviseur omgevingsrecht & ruimtelijke ordening

T +31 (0)411 850 400

M +31  J

E  J

Mijn werkdagen zijn maandag, dinsdag, donderdag en vrijdag (tot 15.00 uur)



Ruimte om in te leven

Hoofdvestiging, Bosscheweg 107, 5282 WV Boxtel, T +31 (0)411 850 400, E info@bro.nl, I www.bro.nl, BRO I adviseurs in ruimtelijke ordening, economie en milieu BV statutair

gevestigd te Vught, KvK nummer: 160 35 601

Dit e-mail bericht inclusief bijlagen is met grote zorgvuldigheid en nauwkeurigheid opgesteld. BRO aanvaardt geen enkele aansprakelijkheid voor onvolledige of onjuiste overbrenging van de inhoud noch voor de tijdige ontvangst ervan. Evenmin kunnen aan de inhoud van onderhavig bericht inclusief bijlagen rechten worden ontleend.

De inhoud van dit bericht inclusief bijlagen kan vertrouwelijke informatie bevatten en is uitsluitend bestemd voor geadresseerde van dit bericht. Indien u niet de beoogde ontvanger bent, verzoekt BRO u dit bericht te verwijderen, eventuele bijlagen niet te openen en wijst BRO u op de onrechtmatigheid van gebruiken, kopiëren of verspreiden van de inhoud van dit bericht inclusief bijlagen.

Planning def. besluitvorming

Planning coördinatie uitvoeringsbesluiten Activiteit	Actiehouder	Weeknr. Planning	2017	2018																																												
			44	45	46	47	48	49	50	51	52	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35	36	37
Tervisielegging ontwerpbesluiten	--	4-nov-17 - 15-dec-17																																														
Doorsturen ingekomen zienswijzen aan BG's + communicatie planning	NBIC	21-dec-17																																														
Opstellen concept Zienswijzennota	NBIC	4-dec-17 - 12-mrt-18																																														
Afstemmen concept Zienswijzennota	BG's	29-jan-18 - 9-mrt-18																																														
Oplevering Zienswijzennota voor formele review	NBIC	12-mrt-18 - 16-mrt-18																																														
Reviewronde Zienswijzennota	BG's	19-mrt-18 - 30-mrt-18																																														
Oplevering definitieve Zienswijzennota	NBIC	2-apr-18 - 8-mei-18																																														
Opstellen termijnbrief	NBIC	5-mrt-18 - 9-mrt-18																																														
Uitdoen termijnbrief	Prov. NB	12-mrt-18 - 16-mrt-18																																														
Aanlevering tekstblokken procedure-omschrijving	NBIC	12-mrt-18 - 16-mrt-18																																														
Bijlagen bij aanvragen controleren op laatste versie en eventueel opschonen oude bijlagen bij aanvragen	NBIC	19-mrt-18 - 13-apr-18																																														
Aanpassen uitvoeringsbesluiten	BG's	16-apr-18 - 25-mei-18																																														
Controleren uitvoeringsbesluiten	NBIC / Prov. NB	28-mei-18 - 8-juni-18																																														
Besluitvorming uitvoeringsbesluiten	BG's	11-juni-18 - 6-juli-18																																														

Rechtsmiddelenclausule definitieve besluiten

Procedure

Provinciale Staten van de Provincie Noord-Brabant hebben op 15 juli 2016 besloten dat de coördinatieregeling van de Wet ruimtelijke ordening (Wro) van toepassing is op het project Gebiedsontwikkeling Oostelijke Langstraat (GOL). Daardoor zijn op dit besluit de procedure van afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht en de bijzondere regels in artikel 3.33 lid 4 Wro van toepassing. Dat betekent dat de bekendmaking van (ontwerp-)besluiten, de gelegenheid tot het naar voren brengen van zienswijzen daarop en het indienen van beroep daartegen, voor de verschillende besluiten voor het project GOL gelijktijdig plaatsvindt.

Stukken inzien

Het inpassingsplan, het bijbehorende MER, de uitvoeringsbesluiten en bijbehorende relevante stukken voor het project GOL liggen zes weken ter inzage. Dit besluit is één van de uitvoeringsbesluiten die nodig zijn voor het project GOL en ligt dus ook ter inzage. Alle stukken zijn onder andere in te zien op de website: www.brabant.nl/loket/ter-inzages

Beroep indienen

Belanghebbenden die een zienswijze hebben ingediend op het ontwerp van dit besluit kunnen tegen dit besluit beroep instellen bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State, postbus 20019, 2500 EA Den Haag. De termijn voor het indienen van een beroepschrift bedraagt zes weken en vangt aan met ingang van de dag na die waarop het besluit ter inzage is gelegd. Een belanghebbende die redelijkerwijs niet kan worden verweten dat hij geen zienswijze naar voren heeft gebracht op het ontwerp van dit besluit kan ook beroep instellen.

Op de besluiten is hoofdstuk 1, afdeling 2, van de Crisis- en herstelwet van toepassing. Dit betekent dat de belanghebbende in het beroepschrift moet aangeven welke beroepsgronden hij aanvoert tegen het besluit. Zonder beroepsgronden wordt uw beroep niet-ontvankelijk verklaard. Na afloop van de termijn van zes weken kunnen geen nieuwe beroepsgronden meer worden aangevoerd.

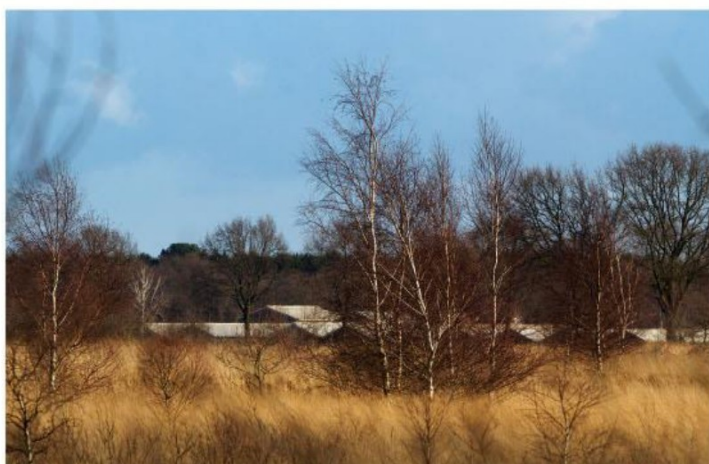
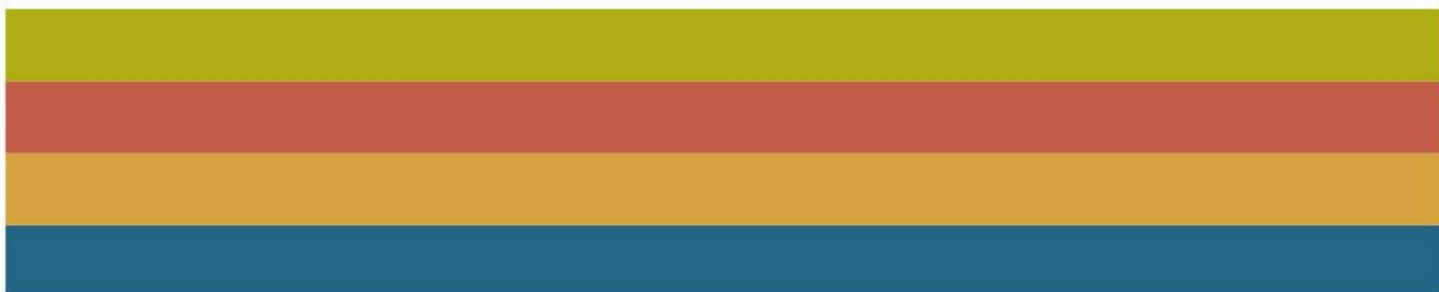


Commissie voor de
milieueffectrapportage

Gebiedsontwikkeling Oostelijke Langstraat, provincie Noord-Brabant

Voorlopig toetsingsadvies over het milieueffectrapport

1 februari 2018 / projectnummer: 2981



1. Oordeel over het milieueffectrapport (MER)

De Provincie Noord-Brabant heeft samen met een aantal overheden en organisaties een programma ontwikkeld voor de verbetering van de kwaliteit van de omgeving van de A59 tussen Den Bosch en Waalwijk. Dit programma, Gebiedsontwikkeling Oostelijke Langstraat (GOL), heeft als doel de economische vitaliteit van het gebied en de leefomgevingskwaliteit van de bewoners en gebruikers te verbeteren. De veiligheid op de A59 wordt vergroot door gevaarlijke op- en afritten op te heffen en de doorstroming wordt beter door de aanleg van (parallel-)wegen. Ook worden maatregelen genomen om de ecologische en recreatieve kwaliteit van het gebied te verhogen en om meer bescherming te bieden tegen hoog water.

Om uitvoering te geven aan de verschillende projecten van het programma, worden deze projecten ruimtelijk vastgelegd in een Provinciaal Inpassingsplan (PIP). Voor de besluitvorming daarover wordt de plan-m.e.r.-procedure doorlopen en is een milieueffectrapport (MER) opgesteld voor de twee onderscheiden deelgebieden, GOL-Oost en GOL-West. In een Passende beoordeling zijn de gevolgen van de maatregelen op nabijgelegen Natura 2000-gebieden beschreven.

In dit advies spreekt de Commissie voor de milieueffectrapportage (hierna 'de Commissie')¹ zich uit over de juistheid en de volledigheid van het MER.

Wat blijkt uit het MER?

GOL-Oost

Uit het MER blijkt dat voor GOL-Oost de vooraf vastgestelde doelen worden bereikt, zowel met het zogeheten 'NRD-alternatief' als met de 'Variant met verlegde toe- en afrit', uitgezonderd het vergroten van de belevingswaarde.² Het doel om het verkeer in de kernen te reduceren wordt bij de variant met de verlengde toe- en afrit beter gehaald dan bij het NRD-alternatief. De verbetering van de luchtkwaliteit en afname van de geluidbelasting doet zich met name voor bij de wegen van en naar de huidige aansluiting 44 (Vlijmen-oost). De variant met verlengde toe- en afrit is benoemd als voorkeur. Deze variant leidt tot de beste spreiding van het verkeer en daardoor een iets grotere afname van het aantal geluid belaste woningen (> 53 dB) en een licht grotere verbetering van de luchtkwaliteit ten opzichte van de referentiesituatie laat zien in vergelijking met het NRD-alternatief.

GOL-West

Ook voor GOL-West worden de vooraf vastgestelde doelen bereikt, zowel met het 'NRD-alternatief' als met de 'Variant nabij de Overstortweg', ook hier uitgezonderd het vergroten van de belevingswaarde. De afname van de geluidbelasting doet zich bij het NRD-alternatief voor bij circa 50 woningen, bij de variant nabij de Overstortweg bij circa 40 woningen. Hier is het NRD-alternatief benoemd als voorkeur, met dien verstande dat de nieuwe randweg 20 meter

¹ De samenstelling en werkwijze van de werkgroep van de Commissie m.e.r. en verdere projectgegevens staan in bijlage 1 van dit advies. U vindt de projectstukken die bij het advies zijn gebruikt of door het nummer 2981 op www.commissie-siemer.nl in te vullen in het zoekvak.

² Uit het MER blijkt dat vergeleken met de referentiesituatie in 2030 minder dan 100 woningen met een geluidbelasting hoger dan 53 dB worden ontlast.

verder van de Heidijk wordt gelegd als waar in het NRD-alternatief van is uitgegaan. Ook wordt voor de Baardwijkse Overlaat gekozen voor het openmaken van de gehele spoordijk in plaats van de brede 'waterslinger' die onderdeel uitmaakte van het NRD-alternatief. Met het volledig openmaken wordt het cultuurhistorische karakter van de spoorlijn gemarkeerd en ook de openheid in het gebied versterkt.

Oordeel over het MER

De Commissie is van oordeel dat het MER en de diverse achtergrondrapporten uitgebreide informatie bevatten over de milieueffecten van de diverse onderzochte alternatieven, waaronder ook de effecten van de voorkeursalternatieven voor GOL-Oost en GOL-West. Er ontbreekt echter nog:

- een goed navolgbare en correcte stikstofdepositieberekening op Natura 2000-gebieden. Deze dient uit te gaan van aanwezige lijnbronnen in plaats van één enkele puntbron voor verkeersemissies, zoals nu als uitgangspunt is gebruikt. Ook maakt het MER niet duidelijk of de stikstofemissies/-deposities passen binnen de in het PAS gereserveerde ruimte voor het GOL;
- een berekening van het aantal geluid belaste woningen >53 dB waarbij rekening wordt gehouden met de mitigerende maatregelen die vanuit wettelijk oogpunt vereist zijn. Met in achtneming van de effecten van deze maatregelen zal het aantal geluid belaste woningen naar verwachting meer afnemen dan waar nu in het MER van uit wordt gegaan.

Bovengenoemde informatie acht de Commissie essentieel voor de besluitvorming. Zij adviseert hiervoor een aanvulling op het MER op te stellen.

Daarnaast merkt de Commissie op dat:

- alle doelen kwalitatief zijn geformuleerd. Voor geluid geldt bijvoorbeeld als doelstelling het realiseren van een reductie van het aantal geluidgevoelige bestemmingen met een geluidbelasting van >53 dB. Niet is aangegeven met hoeveel woningen of met welke percentage het aantal gevoelige bestemmingen door het GOL diende af te nemen. In de diverse achtergronddocumenten is overigens wel kwantitatieve informatie te vinden over de mate waarin verbetering of verslechtering plaatsvindt. Deze kwantitatieve informatie acht de Commissie behulpzaam bij de beoordeling van de effectiviteit van de onderzochte alternatieven en varianten.
- de effecten van de onderzochte alternatieven veelal alleen zijn afgezet ten opzichte van het referentiejaar 2030 en niet ten opzichte van de huidige situatie. Omdat de autonome ontwikkeling ten opzichte van de huidige situatie nog een aanzienlijke verkeersgroei omvat betekent dit dat op diverse wegen, ook na uitvoering van het GOL, drukker zal zijn dan in de huidige situatie het geval. Uit de informatie in de diverse achtergrondrapporten is bovenstaande informatie weliswaar af te leiden, maar de versnippering over de verschillende afzonderlijke rapporten maakt deze informatie weinig toegankelijk.

De Commissie adviseert daarom ten behoeve van de verdere besluitvorming in een samenvattende notitie de verkeers- en milieueffecten in zo veel mogelijk kwantitatieve termen te presenteren voor zowel de huidige situatie, de autonome ontwikkeling als na uitvoering van het voornemen.

In hoofdstuk 2 licht de Commissie haar oordeel toe.

2. Toelichting op het oordeel

2.1 Effecten stikstofdepositie op Natura 2000-gebieden

Uit de Aerius-berekeningen blijkt dat lokaal sprake is van een toename van de stikstofdepositie op stikstofgevoelige habitattypen binnen de Natura 2000-gebied Vlijmens Ven, Moerputten & Bossche Broek, Loonse en Drunense Duinen & Leemkuilen en Langstraat. Aangegeven is dat de Programmatische Aanpak Stikstofdepositie (PAS) van toepassing is en dat er als onderdeel van het PAS maatregelen worden genomen waarmee het negatieve effect van GOL wordt gemitigeerd.

De Commissie merkt op dat:

- de verkeersemissies in zowel de referentiesituatie als in de plansituatie lijken te zijn berekend uitgaande van één puntbron. Dit acht zij gezien de relatief korte afstand tot de Natura 2000-gebieden en de omvang van het plangebied geen juiste wijze van modellering. Op bepaalde receptorpunten zal daardoor namelijk sprake zijn van een onderschatting en op andere punten van een overschatting van de stikstofdepositie;
- slechts beperkt inzicht is gegeven in de gebruikte modelinvoergegevens. Zo zijn alleen de emissies in de vorm van NO_x en NH₃ per jaar aangegeven, maar niet de gehanteerde verkeersintensiteiten, rijsnelheden, wegen en verdeling van licht en (middel)zwaar verkeer. Hierdoor zijn de resultaten van de emissieberekeningen onvoldoende navolgbaar. Ook is het niet duidelijk waarom de emissies van NH₃ in de plansituatie significant toenemen en de NO_x-emissies juist dalen ten opzichte van de referentiesituatie;³
- het onduidelijk is in hoeverre een aangepaste Aerius berekening met lijnbronnen past binnen de gereserveerde ruimte in het PAS voor het GOL.

De Commissie adviseert in een aanvulling op het MER een goed navolgbare en correcte emissie- en depositieberekening te presenteren uitgaande van aanwezige lijnbronnen. Geef aan of de emissies/deposities passen binnen de in het PAS gereserveerde ruimte voor het GOL.

2.2 Geluidbelasting

In het MER zijn de aantallen geluid belaste woningen / geluidgevoelige bestemmingen bepaald zonder rekening te houden met mitigerende maatregelen die vanuit wettelijk oogpunt vereist zijn. Onder andere langs Rijksweg A59 is het realiseren van een aantal geluidschermen doelmatig en ook bij gemeentelijke wegen van GOL-West en -Oost zijn een aantal mitigerende maatregelen doelmatig. Met in achtneming van de effecten van deze maatregelen zal het aantal geluid belaste woningen / geluidgevoelige bestemmingen verder afnemen dan waar nu in het MER van uit wordt gegaan.

De Commissie adviseert in een aanvulling op het MER het effect van genoemde maatregelen op het aantal geluid belaste woningen >53 dB in beeld te brengen.

³ Omdat gerekend is voor hetzelfde planjaar (2021) kan het dus ook niet liggen aan wijzigingen in toekomstige emissies van het verkeer.

2.3 Toegankelijkheid van de informatie

In het MER en de diverse achtergrondrapporten zijn de effecten van de onderzochte alternatieven veelal alleen afgezet ten opzichte van het referentiejaar 2030 en niet ten opzichte van de huidige situatie. Omdat de autonome ontwikkeling ten opzichte van de huidige situatie nog een aanzienlijke verkeersgroei omvat betekent dit dat het op diverse wegen, ook na uitvoering van het GOL, drukker zal zijn dan in de huidige situatie het geval is. Uit de informatie in de diverse achtergronddocumenten is dit weliswaar na wat 'puzzelwerk' af te leiden, maar de versnippering over de verschillende afzonderlijke rapporten maakt deze informatie weinig toegankelijk. Het is daardoor lastig om een goed overzicht te krijgen van de milieueffecten (verkeersintensiteiten, geluidbelasting, luchtkwaliteit en externe veiligheid) ten opzichte van de huidige situatie. Ook is weinig toegankelijk in welke mate verbetering of verslechtering plaatsvindt.

- De Commissie adviseert ten behoeve van de verdere besluitvorming in een (samenvattende) notitie de verkeers- en milieueffecten van de voorkeursalternatieven voor GOL-Oost en GOL-West voor de relevante wegen te presenteren ten opzichte van zowel de huidige situatie als ten opzichte van de autonome ontwikkeling. Presenteer de milieueffecten daarbij zo veel mogelijk in kwantitatieve termen, bijvoorbeeld (verandering in) verkeersintensiteiten, reistijden, aantallen ongevallen, aantallen woningen binnen de verschillende relevante geluid- en luchtconcentratiecontouren en plaatsgebonden en groepsrisico's. Bovenstaande maakt de informatie beter toegankelijk voor besluitvormers, omwonenden en andere directbetrokkenen. Ook geeft dit goed in- en overzicht van de effectiviteit van de voorgestelde maatregelen.

BIJLAGE 1: Projectgegevens toetsing MER

Hoe toetst de Commissie?

De Commissie bestaat uit een werkgroep van deskundigen. Deze werkgroep beoordeelt of het milieueffectrapport de benodigde milieu-informatie bevat en of deze juist is. Als er informatie ontbreekt, onvolledig of onjuist is, beoordeelt de Commissie of zij die essentieel vindt. Dat is het geval 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. De werkgroep bezoekt hierbij ook het gebied waar milieugevolgen kunnen optreden. Meer informatie over de werkwijze van de Commissie vindt u op: <http://www.commissiemer.nl/advisering/watbiedtdecommissie>

Wie zit er in de werkgroep?

Bij dit project bestaat de werkgroep uit:



(secretaris)

zitter)

Wat is het besluit waarvoor dit milieueffectrapport is opgesteld?

Provinciaal Inpassingsplan

Waarom wordt hiervoor een milieueffectrapport opgesteld?

Voor alle activiteiten die grote milieugevolgen kunnen hebben, moet in Nederland een milieueffectrapport worden opgesteld. De bijlagen C en D bij het Besluit m.e.r. <http://www.commissiemer.nl/regelgeving/besluitmer> geven aan wanneer dit het geval is. Voor deze procedure gaat het in ieder geval om de activiteiten C/D1 en vanwege de Passende beoordeling die nodig is vanwege mogelijke effecten op Natura 2000 -gebieden.

Wie besluit over Gebiedsontwikkeling Oostelijke Langstraat, provincie Noord-Brabant?

Provinciale Staten van de provincie Noord-Brabant, zij zijn bevoegd gezag.

Wie neemt het initiatief?

Gedeputeerde Staten van de provincie Noord-Brabant.

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

De Commissie heeft alle zienswijzen en adviezen, die zij van het bevoegd gezag heeft ontvangen, voor zover relevant voor het milieueffectrapport in haar advies verwerkt.

Waar vind ik de stukken die de Commissie heeft beoordeeld?

U vindt de projectstukken die bij het advies zijn gebruikt, door op www.commissiemer.nl projectnummer [2981](#) in te vullen in het zoekvak.

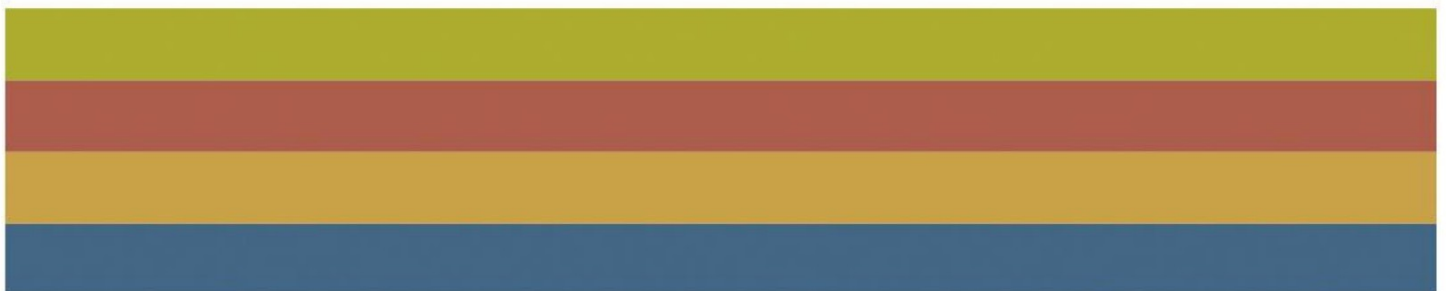
Bezoekadres

A. v. Schendelstraat 760
3511 MK Utrecht

Postadres

Postbus 2345
3500 GH Utrecht

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





Gebiedsontwikkeling Oostelijke Langstraat

Aanvulling op het milieueffectrapport

Provincie Noord-Brabant



Gebiedsontwikkeling Oostelijke Langstraat

Aanvulling op het milieueffectrapport voor de Gebiedsontwikkeling
Oostelijke Langstraat Oost en West

Deze aanvulling op het milieueffectrapport is opgesteld in opdracht van de Provincie Noord-Brabant in samenwerking met de gemeenten Heusden, Waalwijk, 's-Hertogenbosch en het waterschap Aa en Maas

Definitieve versie behorend bij het Inpassingsplan Gebiedsontwikkeling Oostelijke Langstraat Oost en het Inpassingsplan Gebiedsontwikkeling Oostelijke Langstraat West

Inhoudsopgave

1	Inleiding	2
2	Stikstofdepositie	3
2.1	Advies van Commissie	3
2.2	Lijnbronnen	3
2.3	Invoergegevens	5
2.4	Emissies NO _x en NH ₃	7
2.5	Ruimte in de PAS	7
3	Geluid	8
3.1	Advies van de Commissie	8
3.2	Beschouwing van het advies	8
3.3	Uitgangspunten	10
3.4	Effecten inleiding	11
3.5	Geluidgevoelige bestemmingen	11
3.6	Ernstig geluidgehinderde personen	12
3.7	Geluidsbelast oppervlak	13

Colofon

Bijlagen:

1. Achtergrondinformatie Stikstofdepositie
 - 1A Etmaalintensiteiten motorvoertuigen referentie 2021
 - 1B Etmaalintensiteiten motorvoertuigen plan 2021
 - 1C Wettelijk toegestane snelheden referentie 2021
 - 1D Aandeel vrachtverkeer referentie 2021
 - 1E Wettelijk toegestane snelheden plan 2021
 - 1F Aandeel vrachtverkeer plan_2021
 - 1G AERIUS bijlage
 - 1H WNB ontwerpbesluit
2. Achtergrondinformatie Geluid
 - 2A mitigerende maatregelen variant verlegde toe- en afrit
 - 2B Mitigerende maatregelen NRD alternatief

1 Inleiding

Op 1 februari 2018 heeft de Commissie voor de Milieueffectrapportage een voorlopig toetsingsadvies uitgebracht over het Milieu Effect Rapport (MER) voor de Gebiedsontwikkeling Oostelijke Langstraat (dossier 2981). In haar advies constateert de commissie dat het MER uitgebreide informatie bevat over de milieueffecten. Op 2 punten constateert de commissie dat de informatie nog onvoldoende is en adviseert zij om deze aan te vullen:

- Stikstofdepositie
- Geluid

Over deze twee thema's is aanvullende informatie opgenomen in de volgende twee hoofdstukken.

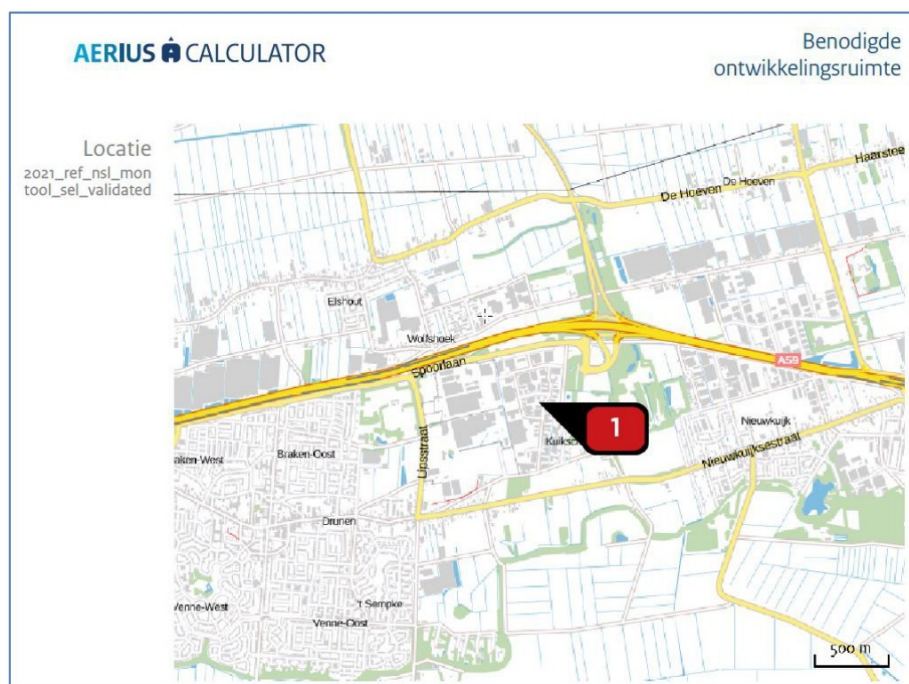
2 Stikstofdepositie

2.1 Advies van Commissie

De commissie constateert het volgende: Er ontbreekt een goed navolgbare en correcte stikstofdepositieberekening op Natura 2000-gebieden. Deze dient uit te gaan van aanwezige lijnbronnen in plaats van één enkele puntbron voor verkeersemissies, zoals nu als uitgangspunt is gebruikt. Ook maakt het MER niet duidelijk of de stikstofemissies/- deposities passen binnen de in het PAS gereserveerde ruimte voor het GOL.

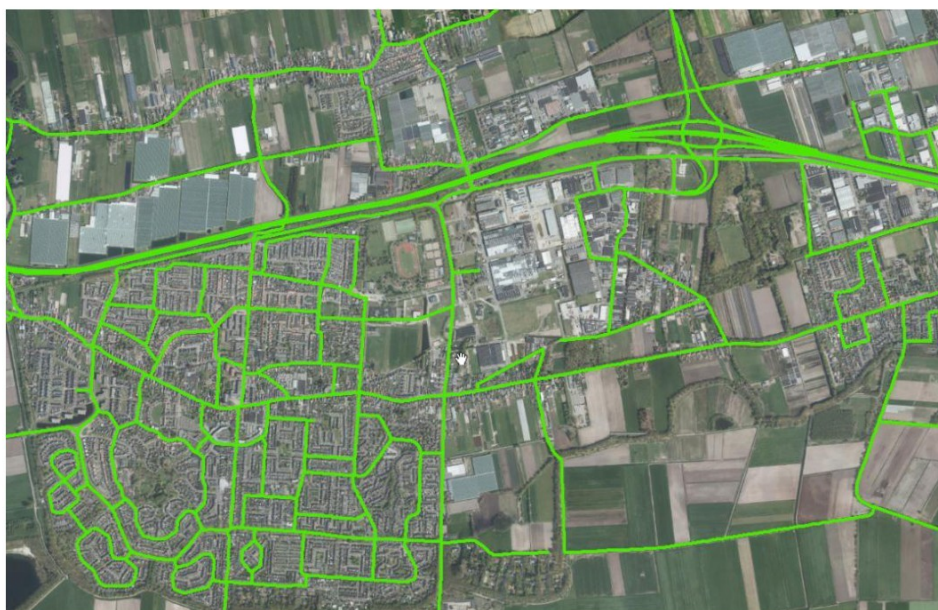
2.2 Lijnbronnen

De Commissie geeft aan dat zij uit de passende beoordeling begrijpen dat de stikstofdepositieberekeningen zijn uitgevoerd door middel van één enkele puntbron. Dit beeld is waarschijnlijk ontstaan op basis van de afbeeldingen die in de rapportage zijn opgenomen waarin de rekenresultaten van het rekenmodel Aeries worden gepresenteerd. Een voorbeeld van een dergelijke figuur is hieronder opgenomen.



Figuur 2.1: Weergave van de rekenresultaten door Aeries-calculator voor verkeersnetwerken

Op figuur 2.1 is één punt weergegeven waarmee wellicht wordt gesuggereerd dat het verkeersnetwerk als één puntbron is ingevoerd. De berekeningen voor het GOL-project zijn echter wel degelijk uitgevoerd door gebruik te maken van lijnbronnen die geografisch op de juiste locatie liggen. Voor de berekening is namelijk gebruik gemaakt van de wegen zoals die in het Verkeersmodel GOL zijn opgenomen. Deze wegen vertegenwoordigen lijnbronnen met een juiste geografische positie en zijn dus niet samengevat in één puntbron. Dit is te zien op figuur 2.2 waar een deel van het netwerk van het verkeersmodel is geprojecteerd op een luchtfoto.

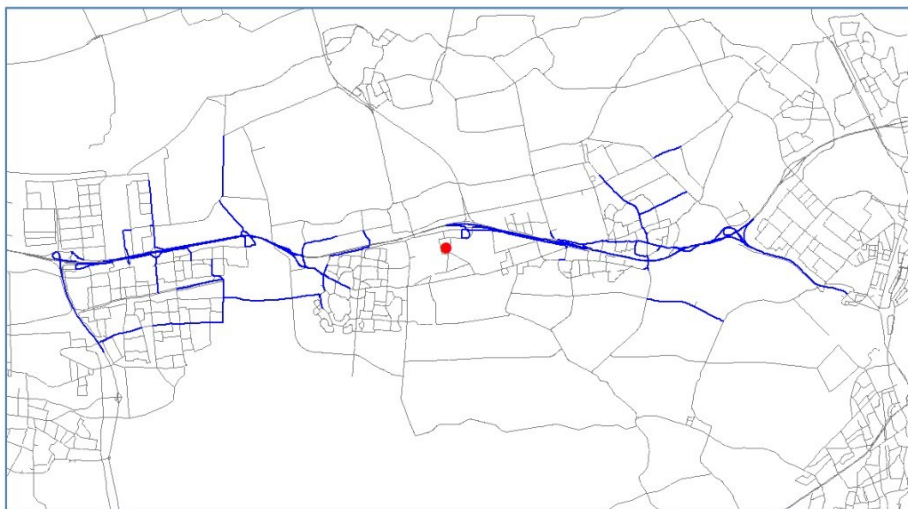


Figuur 2.2: Uitsnede van het netwerk van het GOL-verkeersmodel dat als basis is gebruikt voor de berekeningen voor de stikstofdepositie.

Voor de berekening van de stikstofdepositie zijn uit het totale verkeersnetwerk alle wegvakken geselecteerd die een relevante verandering van de verkeersintensiteit kennen van 1.000 voertuigen per dag¹ tussen de referentiesituatie en de plansituatie (zowel voor het alternatief als de variant). Deze zijn gebruikt bij de berekeningen van de stikstofdepositie en zijn weergegeven met blauw in figuur 2.3. In deze figuur 2.3 zijn voor GOL en omgeving in grijs de wegen gevisualiseerd die ook zijn opgenomen in het verkeersmodel dat is gebruikt voor het bepalen van de verkeersintensiteiten voor de huidige situatie en de referentiesituatie.

Aanvullend op de blauwe lijnen in figuur 2.3 is voor de plansituatie (voor zowel het alternatief als de variant) uiteraard gerekend met de nieuwe wegen die onderdeel uitmaken van de voorgenoemde activiteit. Deze nieuwe wegen zijn opgenomen in de figuren in hoofdstuk 4 van het MER.

¹ Zie paragraaf 2.3 voor een toelichting op de grenswaarde van 1.000 voertuigen per dag.



Figuur 2.3: De blauwe wegen zijn bestaande wegen met een relevante verandering in verkeersintensiteit die zijn gebruikt bij de berekening van de stikstofdepositie. Daarnaast is voor het berekenen van de stikstofdepositie voor de plansituatie ook gerekend met alle nieuwe wegen. De grijze wegen maken ook onderdeel uit van verkeersmodel maar de verandering van de verkeersintensiteit op die wegen bedraagt minder dan 1.000 voertuigen per dag (zie paragraaf 2.3).

Voor het berekenen van de stikstofdepositie is gebruik gemaakt van het rekenprogramma Aerius-connect dat door het ministerie beschikbaar wordt gesteld. In dit rekenprogramma is het mogelijk om een zeer groot aantal wegvakken aan te bieden waarmee vervolgens de stikstofdepositie in de Natura2000-gebieden wordt berekend. Dit maakt het mogelijk om een project met de omvang van GOL als totaal in te voeren, zodat de effecten van het gehele plan in één keer worden berekend. Hierbij is het uiteraard van groot belang dat de wegen een juiste geografische weergave geven van de werkelijkheid om te komen tot realistische berekeningsresultaten. Uit figuur 2.3 komt duidelijk naar voren dat de gebruikte invoer hieraan voldoet en dat er lijnelementen zijn gebruikt voor de wegen.

Na het uitvoeren van de berekeningen wordt het resultaat hiervan door Aerius-connect in de vorm van een pdf-bestand beschikbaar gesteld. Het ingevoerde netwerk wordt hierbij als één punt weergegeven en wel als het centrum van alle ingevoerde wegen. Dit is de rode stip in figuur 2.3. Deze locatie komt overeen met het nummer 1 dat is weergegeven in figuur 2.1 met hierin de output van Aerius. Door de weergave van één centrum in de standaard output van de berekeningen (figuur 2.1) kan het inderdaad lijken of er met een enkel punt is gerekend, maar uit voorgaande toelichting blijkt dat dit niet het geval is.

2.3 Invoergegevens

Om meer inzicht te geven in de invoergegevens zijn kaartbeelden gemaakt waarop de volgende informatie is te zien:

- gehanteerde verkeersintensiteiten
- rijsnelheden
- verdeling van licht en (middel)zwaar verkeer

Hiermee wordt ook inzicht gegeven in de wegen die zijn meegenomen bij de berekeningen. Zoals in paragraaf 2.2 is beschreven zijn alle wegvakken geselecteerd die een relevante verandering van de verkeersintensiteit kennen tussen de referentiesituatie en de plansituatie (bij alternatief en variant). Hiervoor zijn conform artikel 3 uit de "Regeling programmatische aanpak stikstof" die wegen meegenomen waar een intensiteitsverandering van 1.000 motorvoertuigen of meer is berekend voor een gemiddelde weekdag.

De verkeersgegevens zijn ontleend aan het verkeersmodel GOL. Voor een beschrijving van de gehanteerde verkeersgegevens wordt verwezen naar het achtergrondrapport verkeer en het technische bijlagenrapport van het GOL-model.

Rekenjaren

De stikstofdepositie berekeningen zijn uitgevoerd volgens het Kader Programma Aanpak Stikstof van Rijkswaterstaat. Het Kader is gekoppeld aan de PAS en bevat richtlijnen voor de berekening van de effecten van stikstofdepositie van infrastructuurprojecten. Het gebruik van het Kader is vooraf met de Omgevingsdienst besproken en akkoord bevonden.

In het Kader is ook opgenomen dat in verkeersgerelateerde projecten het planeffect wordt vergeleken met de referentiesituatie en niet met de huidige situatie. Hiervoor zijn twee redenen. Ten eerste wordt bij het hanteren van de huidige situatie ook de autonome groei van het verkeer meegerekend als planeffect. Voor de autonome toename van het verkeer is binnen de PAS echter aparte ruimte gereserveerd. Ten tweede kan het vergelijken van de huidige situatie met de plansituatie een vertekend effect geven. Door het schoner worden van motoren kan de uitstoot lager zijn in de plansituatie dan in de huidige situatie.

In de passende beoordeling is daarom de plansituatie vergeleken met de referentiesituatie. Ten behoeve van de vergunningaanvraag Wet natuurbescherming moet de stikstofdepositie in het jaar met de grootste toename in beeld worden gebracht. De grootste toename stikstofdepositie wordt verwacht het eerste jaar na openstelling omdat dan de motoren nog minder schoon zijn, dus in 2021. Of 10 jaar na openstellen, omdat dan de grootste toename aan verkeer is te zien door de verkeersaantrekkende werking van het project, dus in 2030. Uit berekeningen is naar voren gekomen dat in het geval van dit project de grootste toename is te zien in het jaar 2021. Voor dit jaar (2021) is daarom de toename stikstofdepositie door het project berekend met behulp van Aerius.

Nb. In het achtergrondrapport natuur en in de Passende Beoordeling zijn bij de beschrijving van de huidige situatie en de autonome ontwikkeling wel de achtergronddepositie van huidig, 2021 en 2030 met elkaar vergeleken. Hieruit komt naar voren dat er in 2030 een afname aan achtergronddepositie is te zien vergeleken met het jaar 2017 en 2021.

2.4 Emissies NO_x en NH₃

Naar aanleiding van het advies van de Commissie (zie par. 2.1) heeft er een herberekening plaatsgevonden van de stikstofdepositie. In de eerder gepresenteerde berekening blijkt dat er sprake is van een daling van NO_x en de stijging van NH₃ tussen de referentie- en plansituatie. Bij de herberekening is geconstateerd dat er in de eerdere berekening per abuis sprake was van een invoerfout bij de berekening van de referentiesituatie. Eén van de invoervariabelen die gekoppeld is aan de wegvakken is het wegtype. Voor autosnelwegen is de invoerwaarde 93. Voor de referentiesituatie is hier per abuis een waarde toegekend van 92. Deze waarde wordt normaal gesproken gebruikt voor 80 km/h wegen. Het gaat om een invoerfout.

De fout is hersteld en nieuwe berekeningen zijn uitgevoerd met het correcte wegtype voor het jaar 2021 voor de referentiesituatie. De nieuw berekende emissie voor de referentiesituatie is hoger dan de eerdere, foutieve, berekening omdat er bij een autosnelweg, vanwege de hogere snelheid, sprake is van een hogere emissie. Dit betekent dat het effect van de plansituatie nu lager is dan in de eerdere berekening omdat dit effect wordt bepaald door de berekening van de plansituatie (emissie is ongewijzigd) minus de referentiesituatie (emissie is nu hoger met correcte invoer). In de nieuwe berekening is te zien dat de emissie van NO_x daalt met 1.094,31 kg/jaar en dat de emissie van NH₃ daalt met 299,85 kg/jaar (zie bijlage met resultaat van Aeries).

Hoogste concentraties

Uit de Passende Beoordeling blijkt dat in de aanlegfase de grootste effecten zijn te verwachten bij het Natura 2000-gebied Vlijmens Ven, Moerputten & Bossche Broek. Het gaat hierbij om de effecten tijdens de bouwwerkzaamheden.

Uit de berekeningen met Aeries blijkt tevens dat de grootste toename in de gebruiksfase optreedt bij de Loonse en Drunense duinen. Daarbij gaat het om het effect van de verkeersaantrekkende werking van het verkeer op met name de N261. Vlak bij deze weg ligt een stikstofgevoelig habitattype. Bij de Moerputten liggen de stikstofgevoelige habitattypen op een wat grotere afstand van de A59. Dit is de reden dat tijdens de gebruiksfas de toename juist wat hoger is bij Loonse en Drunense Duinen.

2.5 Ruimte in de PAS

De provincie Noord-Brabant heeft binnen de PAS ruimte gereserveerd voor het project GOL. Op het moment dat het MER met de bijbehorende achtergrondrapporten zijn opgesteld was nog niet exact duidelijk of de stikstofemissies / -depositie als gevolg van GOL passen binnen de in de PAS gereserveerde ruimte voor GOL. Inmiddels is echter de vergunningaanvraag Wet natuurbescherming ingediend. Bij het toetsen van de aanvraag is door de Omgevingsdienst Brabant Noord de berekende stikstofdepositie voor GOL ingevoerd. Hieruit is naar voren gekomen dat GOL past binnen de gereserveerde ruimte binnen PAS. Op basis van de aanvraag is derhalve een ontwerpbeschikking opgesteld die tegelijkertijd met de inpassingsplannen en het MER ter inzage heeft gelegen. Deze is als bijlage toegevoegd aan deze memo. Zoals beschreven in paragraaf 2.4 heeft er een herberekening plaatsgevonden van de stikstofdepositie omdat er sprake was van een invoerfout. In deze herberekening is te zien dat het effect van de plansituatie nu lager is dan in de eerdere berekening op basis waarvan de ontwerpbeschikking is opgesteld (zie bijlage met resultaat van Aeries). Dit zal nog worden verwerkt in een gewijzigde definitieve beschikking. Nu de herberekening laat zien dat de stikstofdepositie lager is dan waar in de ontwerpbeschikking van uit is gegaan, zal ook deze zeker passen binnen de gereserveerde ruimte binnen PAS.

3 Geluid

3.1 Advies van de Commissie

De commissie constateert het volgende: er ontbreekt een berekening van het aantal geluid belaste woningen >53 dB waarbij rekening wordt gehouden met de mitigerende maatregelen die vanuit wettelijk oogpunt vereist zijn. Met inachtneming van de effecten van deze maatregelen zal het aantal geluid belaste woningen naar verwachting meer afnemen dan waar nu in het MER vanuit wordt gegaan.

3.2 Beschouwing van het advies

In het MER zijn berekeningen opgenomen van de alternatieven en de varianten zonder mitigerende maatregelen. Tevens is in het MER een kwalitatieve inschatting opgenomen van het effect van mitigerende maatregelen zoals stil asfalt (zie bijvoorbeeld paragraaf 6.2.1 in het MER). De Commissie vraagt om het effect van de mitigerende maatregelen modelmatig te berekenen.

Een dergelijke berekening heeft meerwaarde voor deelgebied Oost omdat er in dit deelgebied significante verschillen zijn in de verkeersintensiteit tussen het NRD-alternatief en de variant met verlegde toe- en afrit.

Voor GOL-West hebben aanvullende berekeningen met mitigerende maatregelen geen meerwaarde. Uit het MER blijkt namelijk dat het NRD-alternatief en de variant nabij de Overstortweg verkeerskundig sterk op elkaar lijken; er is slechts sprake van een minimaal verschil in verkeersintensiteiten tussen beiden (zie bijlage 2 van het Achtergrondrapport verkeer).

Het uiteindelijk gekozen voorkeursalternatief wijkt ten opzichte van het onderzochte NRD-alternatief minimaal af, nu de weg 20 meter opschuift. Tevens blijkt uit het akoestisch onderzoek dat is uitgevoerd voor het gekozen voorkeursalternatief dat er in GOL-West maar 24 woningen zijn waarvoor mitigerende maatregelen noodzakelijk zijn waarbij dit voor 19 woningen ook wordt gerealiseerd (zie tabel 3.1). Dit aantal woningen is zeer gering ten opzichte van de circa 7.000 woningen in GOL-West met een geluidsbelasting van meer dan 50 dB (zie tabel 6.5 in het MER).

Bovenstaande betekent voor GOL-West dat (1) de verschillen tussen het alternatief en de variant minimaal zijn en dat (2) de mitigerende maatregelen in GOL-West een minimale invloed hebben op de totale geluidsbelasting. Er heeft daarom alleen een aanvullende berekening met mitigerende maatregelen plaatsgevonden voor GOL-Oost.

Tabel 3.1: Geadviseerde geluidmaatregelen en overgebleven knelpunten GOL West voor het voorkeursalternatief (bron: Akoestisch onderzoek GOL-West voor het voorkeursalternatief).

Weg	Aantal knelpunten	Maatregel	Ligging maatregel	Aantal resterende knelpunten na de maatregel
Aanleg Noordelijke Parallelstructuur Waalwijk	0	Niet nodig	N.v.t.	0
Aanleg Gansoyensesteeg	0	Niet nodig	N.v.t.	0
Reconstructie Verlengde Hoogeindseweg	0	Niet nodig	N.v.t.	0
Aanleg Randweg Drunen	0	Niet nodig	N.v.t.	0
Reconstructie Overlaatweg	7	200 meter DDL-A	Tussen de Randweg en de rotonde met de Statenlaan.	0
Aanleg Verlengde Spoorlaan	11	605 meter DDL-A	Binnen de gehele bebouwde kom grens.	5
Reconstructie Kastanjelaan-West	0	Niet nodig	N.v.t.	0
Reconstructie Spoorlaan	6	200 meter DDL-A	Vanaf de kruising met de Verlengde Spoorlaan en de Kastanjelaan-West oostwaarts.	0
Totaal	24		Totaal	5

3.3 Uitgangspunten

Ten behoeve van deze aanvulling zijn voor deelgebied Oost het NRD-alternatief en de variant met de verlegde toe- en afrit berekend inclusief wettelijk verplichte mitigerende maatregelen. Daarbij is uitgegaan van de eindsituatie (fase 1+2) omdat de Stuurgroep eind 2016 heeft besloten om beiden fasen in één keer te realiseren. Voor de keuze van de mitigerende maatregelen is uitgegaan van het akoestisch onderzoek dat is uitgevoerd voor de twee Provinciale Inpassingsplannen. Daaruit zijn gedetailleerde maatregelen berekend voor zowel het onderliggend wegennet als ook de rijksweg A59.

De in deze aanvulling gehanteerde beoordelingscriteria en klassegrenzen komen overeen met het MER. Criteria:

1. het aantal geluidsgevoelige bestemmingen;
2. het aantal ernstig geluidgehinderde personen;
3. het geluidsbelast oppervlak.

Tabel 3.2: Effectbeoordeling Geluid

Score	Beoordeling	Omschrijving
+++	Zeer positief effect	De verbetering is meer dan 20%
++	Positief effect	De verbetering ligt tussen 10% en 20%
+	Beperkt positief effect	De verbetering ligt tussen 3% en 10%
0	Neutraal effect of verwaarloosbaar klein effect	Het verschil is maximaal – of + 3%
-	Beperkt negatief effect	De verbetering ligt tussen 3% en 10%
--	Negatief effect	De verslechtering ligt tussen 10% en 20%
---	Zeer negatief effect	De verslechtering is meer dan 20%

Om te komen tot één score voor het aspect geluid wordt de score van het effect van het aantal geluidsgevoelige bestemmingen en ernstig gehinderde personen aan elkaar gelijk gesteld omdat hiertussen een directe relatie bestaat. Deze effecten wegen ook het zwaarst omdat hieraan gezondheidseffecten voor mensen zijn gekoppeld. Het geluidsbelast oppervlak wordt bij de eindbeoordeling beperkt meegewogen omdat het hier de winst of verlies aan kwaliteit van de buitenruimten en potentiële bouwgrond betreft en niet direct de hinder bij omwonenden.

Klassegrens van 50 dB

De commissie refereert in haar advies aan een ondergrens van 53 dB. De voorkeursgrenswaarde voor het wegverkeerslawaai is 48 dB. Hierbij wordt uitgegaan van een aftrek van 2 of 5 dB conform artikel 110g conform de Wet geluidhinder. Deze aftrek is 5 dB voor wegen met een snelheid van 50 km/uur en 2 dB voor wegen met een snelheid van 70 km/uur.

Deze grens van 53 dB is logisch voor wegen waar een aftrek geldt van 5 dB, dan geldt 53 dB minus 5 dB wat dan uitkomt op de voorkeursgrenswaarde van 48 dB. In het studiegebied liggen echter diverse bestaande en nieuwe wegen waar een snelheid van 70 km/uur of meer geldt. De aftrek voor deze wegen is 2 dB en dan zou de ondergrens 53 dB minus 2 dB is 51 dB zijn.

Door voor het aantal geluidgevoelige objecten een ondergrens te kiezen van 50 dB wordt ten aller tijde het aantal woningen in beeld gebracht vanaf de voorkeursgrenswaarde. Daarbij geldt dus dat 50 dB een veilige ondergrens is die daarom in het MER en in deze aanvulling is gehanteerd.

3.4 Effecten inleiding

De mitigerende maatregelen voor het NRD-alternatief (met turbo rotonde) zijn opgenomen in kaart 1 van bijlage 2. Deze maatregelen zijn gebaseerd op de wettelijk noodzakelijke maatregelen. De mitigerende maatregelen voor de variant met de verlegde toe- en afrit zijn opgenomen in kaart 2 van bijlage 2. Doordat dit alternatief is gekozen als het voorkeursalternatief zijn deze maatregelen één-op-één overgenomen uit het akoestisch onderzoek dat is opgesteld ten behoeve van het Provinciaal Inpassingsplan. In dat onderzoek zijn deze maatregelen gedetailleerd en volgens wettelijke regels bepaald.

In de volgende paragrafen worden de verschillende situaties die zijn onderzocht voor het gebied GOL-Oost per criterium beschreven en vergeleken.

3.5 Geluidgevoelige bestemmingen

In tabel 3.3 is het aantal woningen en scholen gegeven binnen de diverse geluidsbelastingklassen zonder en met de invloed van mitigerende maatregelen voor GOL-Oost. In de kolom met de mitigerende maatregel is het effect van de maatregel apart weergegeven. Het is mogelijk dat er in een bepaalde klasse het aantal toeneemt. Dat komt omdat deze uit een hogere klasse opschuiven naar de lagere klasse.

Tabel 3.3: Overzicht van het aantal geluidgevoelige bestemmingen in GOL Oost

Criterium	Klasse	Huidige situatie (zonder GOL)	Referentie -situatie (zonder GOL)	NRD-alternatief, fase 2 (vergelijking t.o.v. referentiesituatie)		Verlegde toe- en afrit, fase 2 (vergelijking t.o.v. referentiesituatie)	
				Zonder Mitigerende maatregelen	Met mitigerende maatregelen	Zonder mitigerende maatregelen	Met mitigerende maatregelen
Aantal geluidgevoelige bestemmingen zonder en met mitigerende maatregelen	50 – 54 dB	2.253	2.521	2.341	-147 = 2.194	2.321	-132 = 2.189
	55 – 59 dB	893	1.008	1.106	-41 = 1.065	1.108	+1 = 1.109
	60 – 64 dB	1.103	1.141	1.266	+4 = 1.270	1.261	-51 = 1.210
	65 – 69 dB	476	464	364	-9 = 355	345	+16 = 361
	70 dB of meer	243	276	99	-92 = 7	55	-54 = 1
	Totaal	4.986	5.410	5.176	-285 = 4.891	5.090	-220 = 4.870
	Percentage	92,2%	100%	95,7%	90,4%	94,1%	90,0%
	Score	n.v.t.	n.v.t.	+	+	+	+

Wat opvalt is dat het aantal geluidgevoelige bestemmingen als woningen en scholen met een geluidbelasting groter dan 50 dB in de referentiesituatie het grootst is. Ten opzichte van de referentiesituatie neemt het effect voor het NRD-alternatief en de variant met circa 5% af. Het treffen van geluidsmaatregelen heeft een positief effect.

Het aantal woningen met een geluidsbelasting groter dan 50 dB neemt dan nog eens met circa 5% af. Het aantal ligt hiermee voor zowel het alternatief als de variant circa 2% lager dan in de huidige situatie. Vooral door het treffen van de saneringsmaatregelen neemt het aantal woningen met een gecumuleerde geluidsbelasting van 70 dB of meer af.

3.6 Ernstig geluidgehinderde personen

In tabel 3.4 is het aantal ernstig gehinderde personen gepresenteerd binnen de diverse geluidsbelastingklassen zonder en met de invloed van mitigerende maatregelen voor GOL Oost. In de kolom met de mitigerende maatregel is het effect van de maatregel apart weergegeven. Het is mogelijk dat er in een bepaalde klasse het aantal toeneemt. Dat komt omdat deze uit een hogere klasse opschuiven naar de lagere klasse.

Tabel 3.4: Overzicht van het aantal ernstig gehinderde personen in GOL Oost

Criterium	Klasse	Huidige situatie (zonder GOL)	Referentie-situatie (zonder GOL)	NRD-alternatief, fase 2 (vergelijking t.o.v. referentiesituatie)		Verlegde toe- en afrit, fase 2 (vergelijking t.o.v. referentiesituatie)	
				Zonder mitigerende maatregelen	Met mitigerende maatregelen	Zonder mitigerende maatregelen	Met mitigerende maatregelen
Aantal geluidgehinderde personen zonder en met mitigerende maatregelen	55 – 59 dB	157	177	195	-7 = 188	195	-0 = 195
	60 – 64 dB	316	326	362	+1 = 363	361	-15 = 346
	65 – 69 dB	209	204	160	-4 = 156	152	+7 = 159
	70 dB of meer	161	192	65	-61 = 5	36	-35 = 1
	Totaal	843	899	782	-71 = 711	744	701
	Percentage	93,7%	100%	86,4%	79,1%	84,8%	78,0%
	Score	n.v.t.	n.v.t.	++	+++	++	+++

Er is een relatie tussen het aantal woningen in een bepaalde geluidsbelastingklasse en het aantal ernstig gehinderde personen. Net als voor het aantal geluidsgevoelige bestemmingen geldt voor het aantal ernstig geluidgehinderde personen een afname in de klasse hoger dan 65 dB. Deze woningen liggen bij het alternatief en de variant bijna allemaal aan en rond de Grote Kerk en De Akker in Vlijmen. Hier wordt de geluidssituatie sterk verbeterd als gevolg van het afsluiten van aansluiting 44.

Bij zowel het alternatief als de variant is sprake van een randweg vanaf knooppunt 45 Ring 's-Hertogenbosch naar de Vijfhoevenlaan en noordelijker naar de Tuinbouwweg en De Bellaard. Zonder extra geluidmaatregelen neemt het geluid langs de Vijfhoevenlaan toe bij zowel het alternatief als de variant. Hierdoor neemt het aantal ernstig geluidgehinderde personen toe. Omdat de afname ernstig geluidgehinderde personen rond de Grote Kerk en De Akker groter is dan de toename rond de Vijfhoevenlaan neemt het totaal van ernstig gehinderde personen voor het alternatief en de variant af ten opzichte van de referentiesituatie. Daarmee scoren zij ook zonder mitigerende maatregelen positief, de score is een “++”.

Het treffen van geluidsmaatregelen heeft een verdergaand positief effect. Het aantal ernstig gehinderde personen neemt nog eens met circa 7% af. Het aantal ligt hiermee voor beide alternatieven circa 17% lager dan in de huidige situatie. Daarmee scoren zij zeer positief, de score is een “+++”.

3.7 Geluidsbelast oppervlak

In tabel 3.5 is het geluidsbelast oppervlak gepresenteerd binnen de diverse geluidsbelastingklassen zonder en met de invloed van mitigerende maatregelen voor GOL Oost. In de kolom met de mitigerende maatregel is het effect van de maatregel apart weergegeven.

Tabel 3.5: Overzicht van het geluidbelast oppervlak in GOL Oost

Criterium	Klasse	Huidig	Referentie	NRD-alternatief, fase 2		Verlegde toe- en afrit, fase 2	
				Zonder maatregelen	Met mitigerende maatregelen	Zonder maatregelen	Met mitigerende maatregelen
Geluidbelast oppervlak in hectare zonder en met mitigerende maatregelen	50 – 54 dB	400	428	457	-9 = 448	455	-9 = 446
	55 – 59 dB	240	261	271	-6 = 265	269	-3 = 266
	60 – 64 dB	142	154	162	-2 = 160	162	-5 = 157
	65 – 69 dB	81	88	90	-1 = 89	88	-2 = 86
	70 dB of meer	50	85	87	-2 = 85	85	-3 = 82
	Totaal	939	1.016	1.067	-20 = 1.047	1.059	-22 = 1.037
	Percentage	91,5%	100%	104,9%	103,1%	104,2%	102,1%
	Score	n.v.t.	n.v.t.	-	-	-	0

Uit de tabel blijkt dat het geluidsbelast oppervlak voor de referentie situatie ruim boven die van de huidige situatie ligt. Dit komt door de autonome groei van het verkeer naar 2030. Dat bij het NRD-alternatief en de variant met de verlegde toe- en afrit het geluidbelast oppervlak enkele procenten verder toeneemt komt door de nieuwe randweg ten oosten van Vlijmen.

Het effect van de mitigerende maatregelen is beperkt tot circa 2%. Dit komt omdat het gebied groot is en de maatregelen alleen lokaal worden getroffen waar veel woningen liggen. Na het treffen van mitigerende maatregelen is er sprake van een klein effect ten opzichte van de referentiesituatie.

Colofon

Opdrachtgever Provincie Noord-Brabant in samenwerking met de gemeenten Heusden, Waalwijk,
's-Hertogenbosch en het waterschap Aa en Maas



Opdrachtnemer NBInfraConsult

Penvoerder Movares Nederland B.V.

Utrecht
Daalseplein 100
3500 GW Utrecht

Telefoon

Vrijgave



Controle



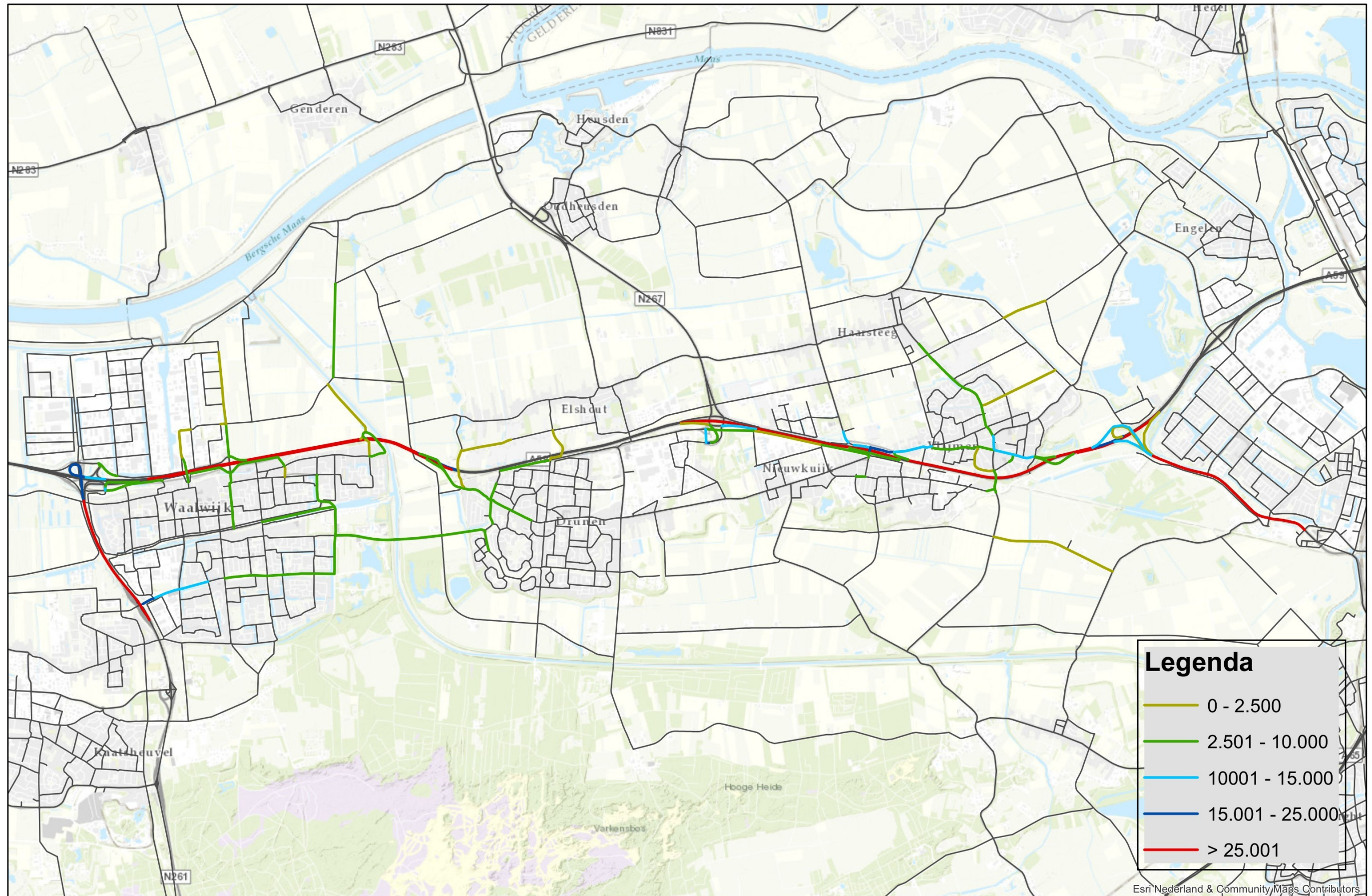
Projectnummer RM160001

Opgesteld door



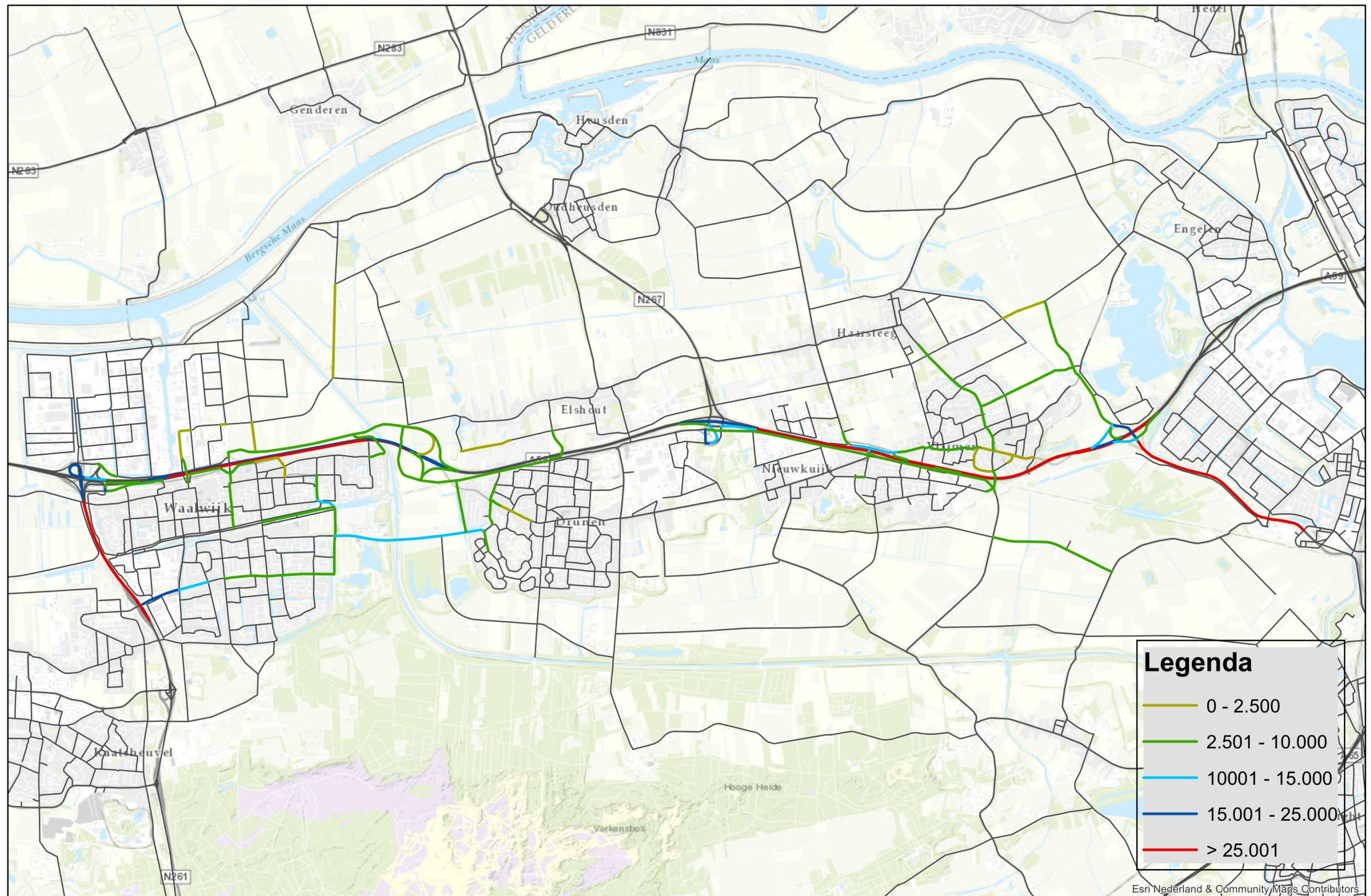
Bijlage 1A Etmaalintensiteiten motorvoertuigen referentie 2021

Etmaalintensiteiten motorvoertuigen gemiddelde weekdag - Referentiesituatie 2021



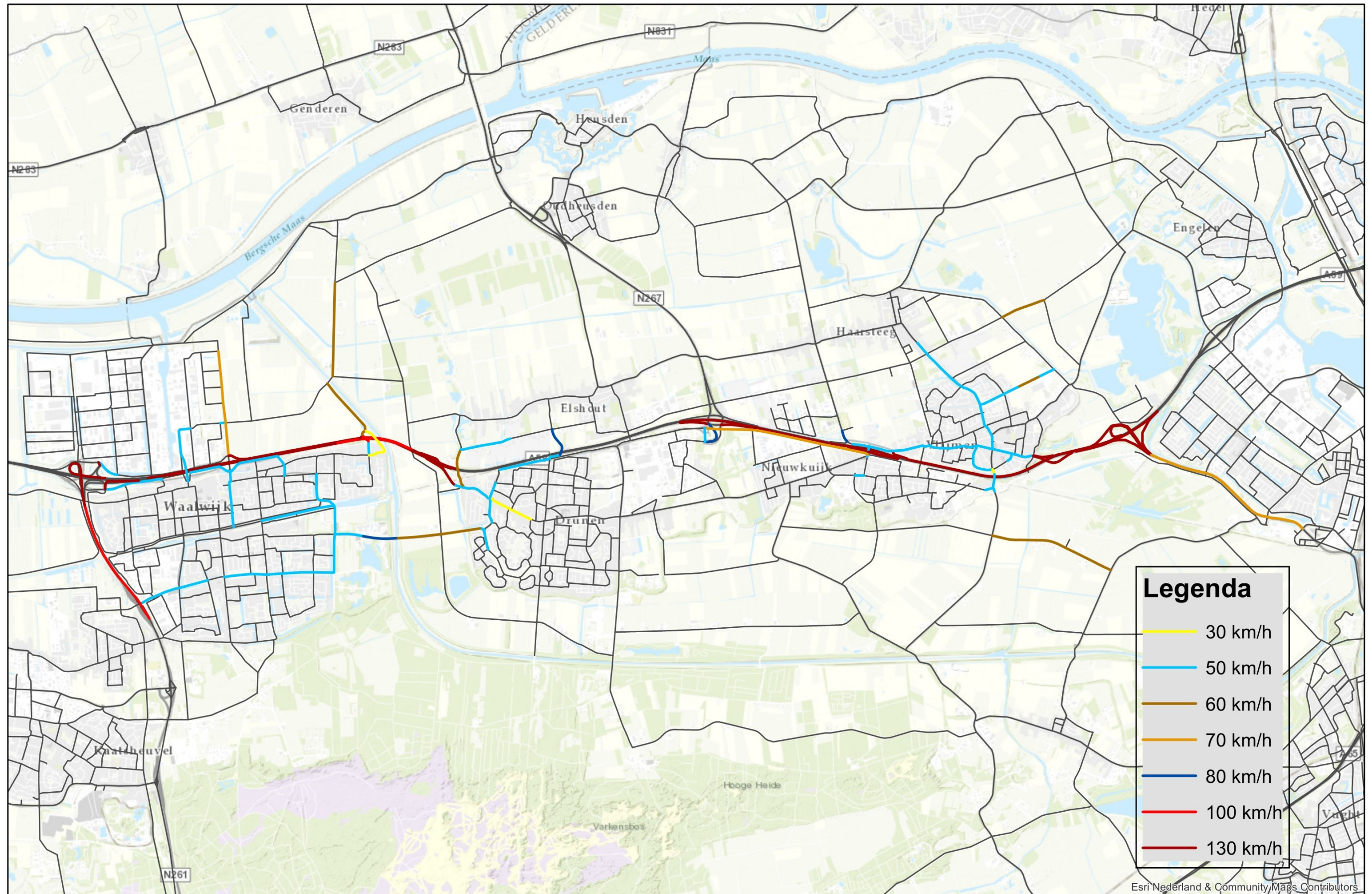
Bijlage 1B Etmaalintensiteiten motorvoertuigen plan 2021

Etmaalintensiteiten motorvoertuigen gemiddelde weekdag - Plansituatie 2021



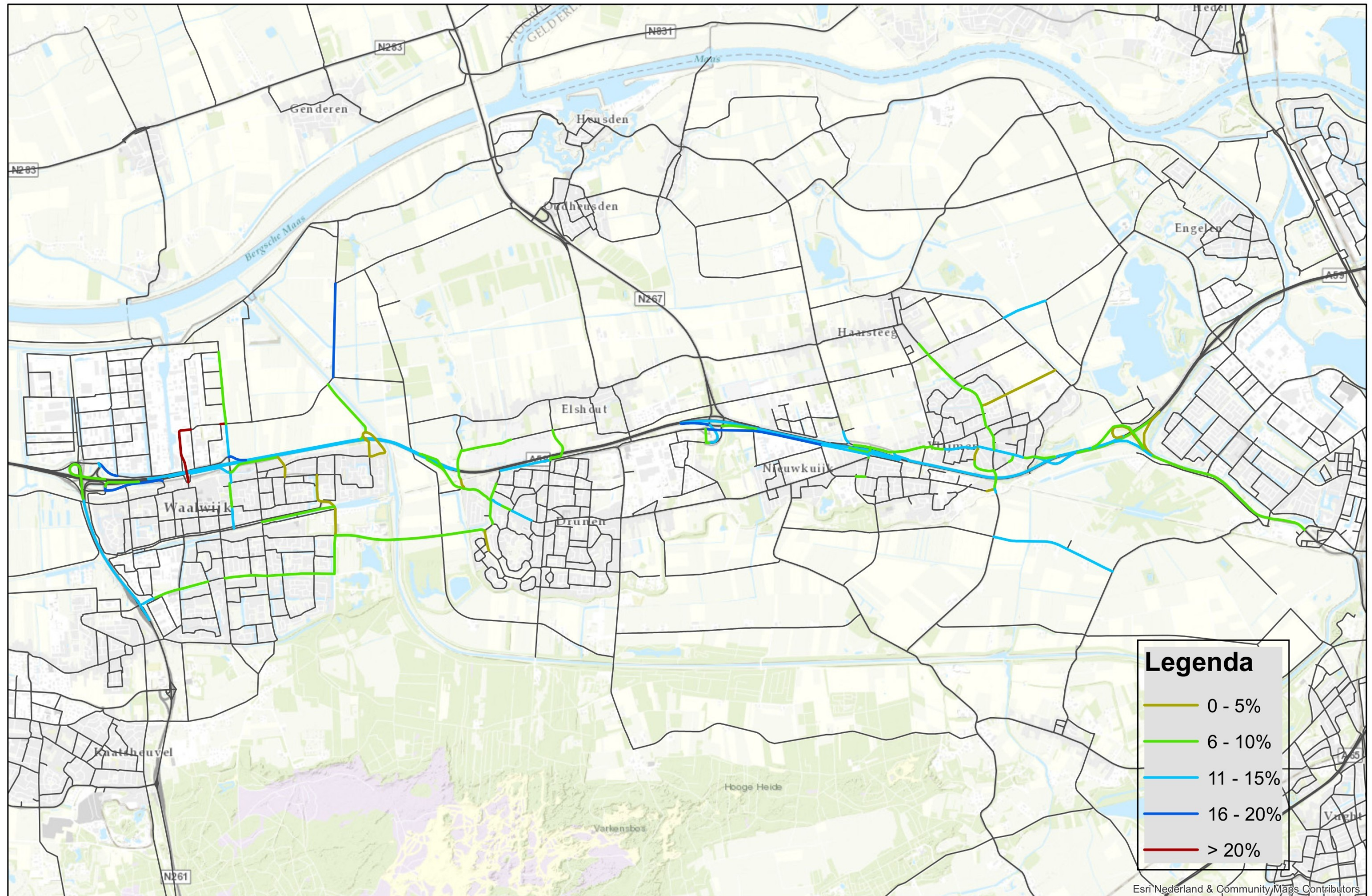
Bijlage 1C Wettelijk toegestane snelheden referentie 2021

Wettelijk toegestane snelheden - Referentiesituatie 2021



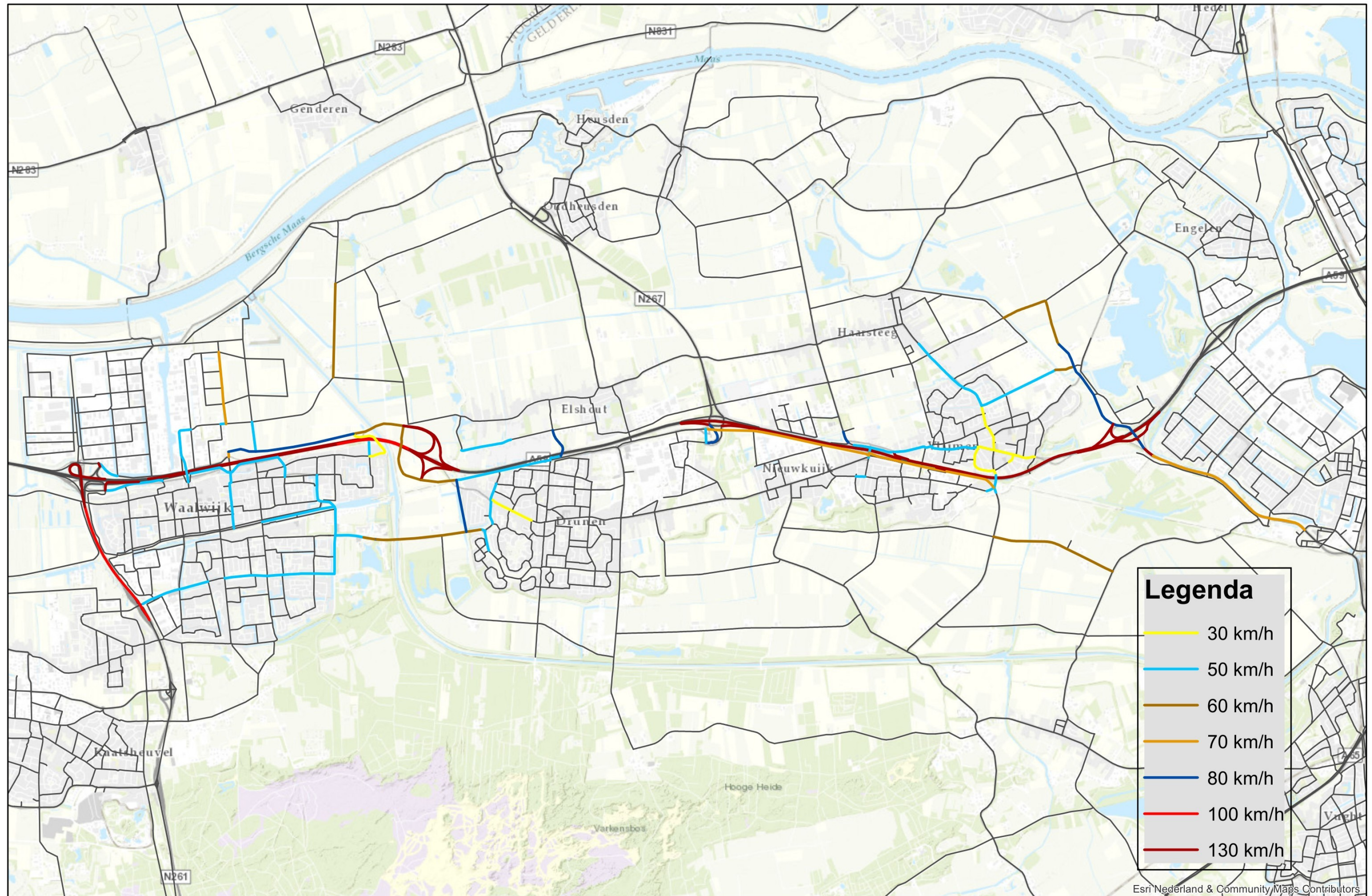
Bijlage 1D Aandeel vrachtverkeer referentie 2021

Aandeel vrachtverkeer - Referentiesituatie 2021



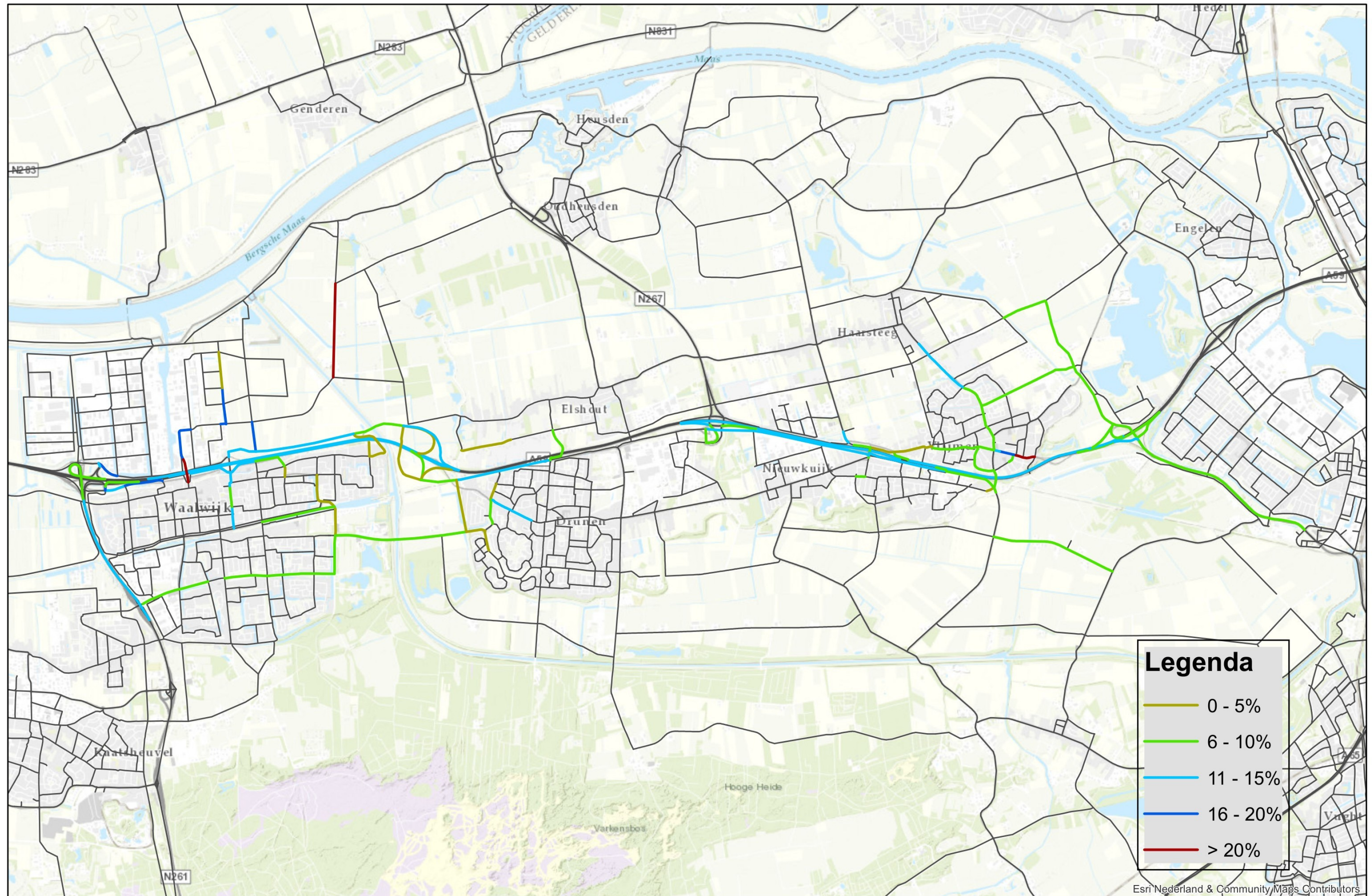
Bijlage 1E Wettelijk toegestane snelheden plan 2021

Wettelijk toegestane snelheden - Plansituatie 2021



Bijlage 1F Aandeel vrachtverkeer plan_2021

Aandeel vrachtverkeer - Plansituatie 2021



Bijlage 1G AERIUS bijlage

Dit document bevat resultaten van een stikstofdepositieberekening met AERIUS Calculator. U dient dit document te gebruiken ter onderbouwing van een vergunningaanvraag in het kader van de Wet natuurbescherming.

De resultaten geven de stikstofeffecten van deze activiteit weer voor Natura 2000-gebieden. AERIUS Calculator maakt enkel voor de PAS-gebieden inzichtelijk welke stikstofgevoelige habitattypen er voor komen en op welke hiervan een effect is. Op basis hiervan is aangegeven voor hoeveel hectares ontwikkelingsruimte benodigd is.

De berekening op basis van stikstofemissies gaat uit van de componenten ammoniak (NH_3) en stikstofoxide (NO_x), of één van beide. Hiermee is de depositie van de activiteit berekend en uitgewerkt.

Wilt u verder rekenen of gegevens wijzigen? Importeer de pdf dan in de Calculator.

Berekening 2021_ref_nsl_montool_sel_validated

- Kenmerken
- Samenvatting emissies
- Depositieresultaten
- Gedetailleerde emissiegegevens

Verdere toelichting over deze PDF kunt u vinden in een bijbehorende leeswijzer. Deze leeswijzer en overige documentatie is te raadplegen via: www.aerius.nl en pas.naturazoo.nl.

AERIUS CALCULATOR

Contact

Rechtspersoon	Inrichtingslocatie
-	Brabantlaan 1, 5216 TV 's-Hertogenbosch

Activiteit

Omschrijving	AERIUS kenmerk	
2021_i8d_fase2_nsl_montool_sel_validated	RvmitCHm8ETt	
Datum berekening	Rekenjaar	Rekeninstellingen
29 januari 2018, 08:04	2021	Berekend voor Wnb.

Totale emissie

	Situatie 1	Situatie 2	Vershil
NOx	135,45 ton/j	134,36 ton/j	-1.094,31 kg/j
NH ₃	8.964,22 kg/j	8.664,36 kg/j	-299,85 kg/j

Resultaten

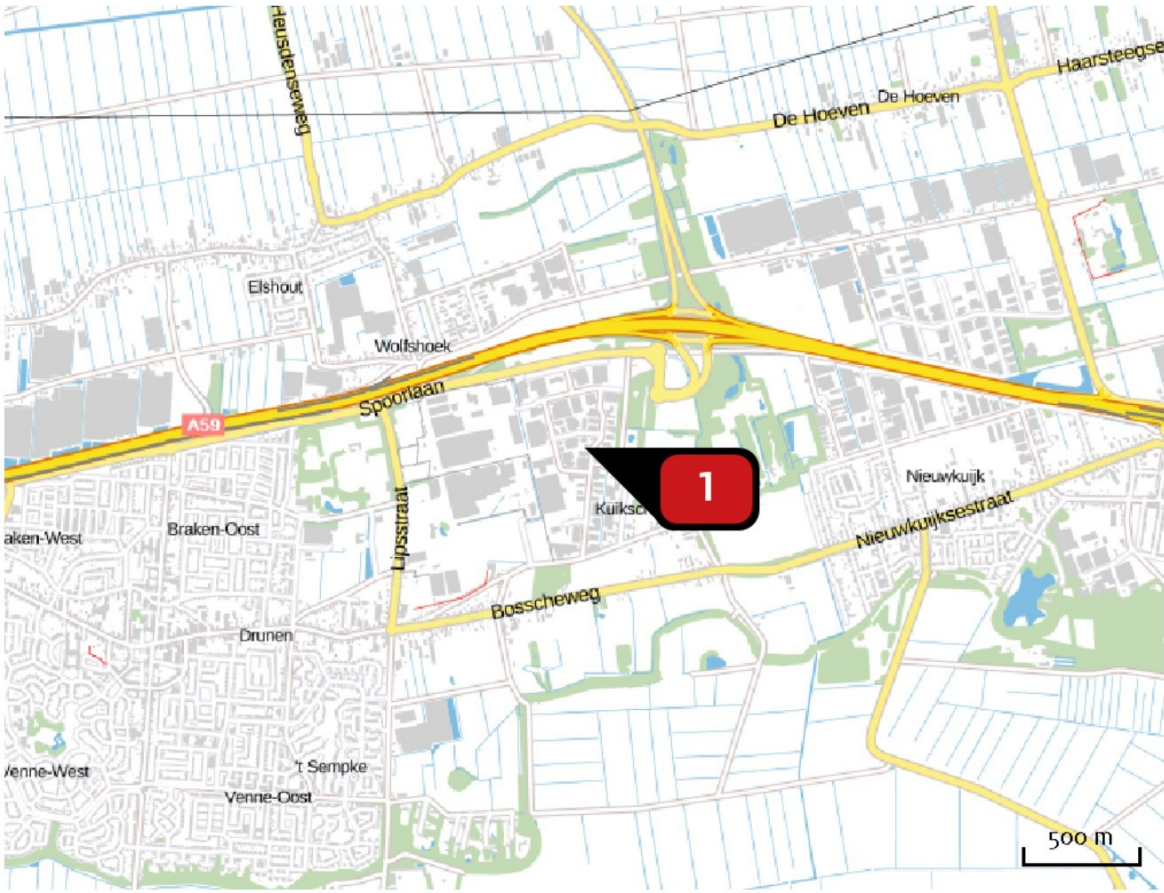
Hectare met
hoogste verschil
(mol/ha/j)

Natuurgebied	Vershil
Loonse en Drunense Duinen & Leemkuilen	+ 1,05

Toelichting

2021_i8d_fase2_nsl_montool_sel_validated

Locatie
2021_ref_nsl_mon
tool_sel_validated

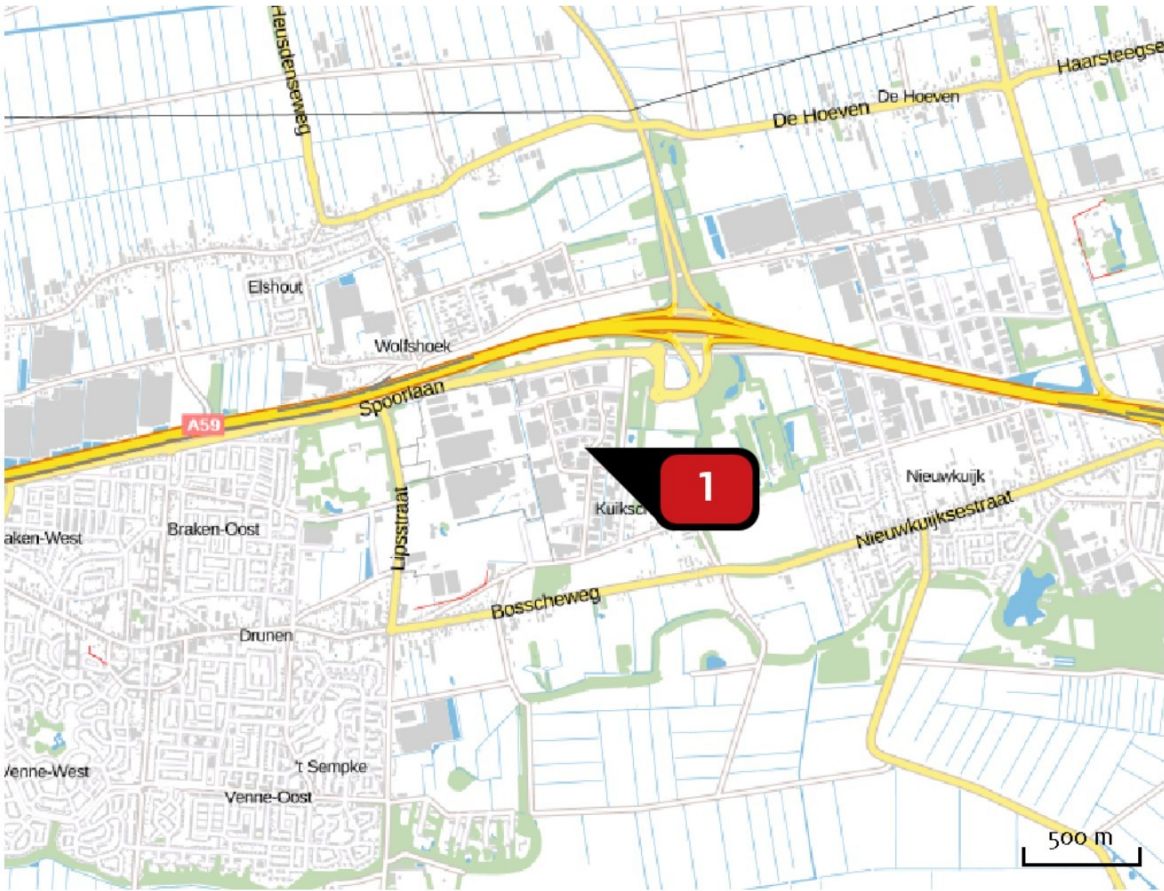


Emissie
2021_ref_nsl_mon
tool_sel_validated

Bron Sector		Emissie NH ₃	Emissie NO _x
<div>1</div>	<div>.CSV</div> <div>Wegverkeer Binnen bebouwde kom</div>	8.964,22 kg/j	135,45 ton/j

Locatie

2021_i8d_fase2_ns
l_montool_sel_vali
dated



Emissie

2021_i8d_fase2_ns
l_montool_sel_vali
dated

Bron Sector		Emissie NH ₃	Emissie NO _x
<div>1</div> <div> <div></div> <div>.CSV</div> <div>Wegverkeer Binnen bebouwde kom</div> </div>		8.664,36 kg/j	134,36 ton/j

Resultaten
PAS-
gebieden
(mol/ha/j)

Natuurgebied	Hectare met hoogste verschil		
	Situatie 1	Situatie 2	Verskil *
Loonse en Drunense Duinen & Leemkuilen	0,67	1,73	+ 1,05
Vlijmens Ven, Moerputten & Bossche Broek	6,58	6,75	+ 0,17 (+ 0,06)
Langstraat	0,12	0,11	- 0,01

* Als de hoogste depositietoename plaatsvindt op een hexagoon waar géén sprake is van een (naderende) stikstofoverbelasting, dan is de hoogste toename op een hexagoon met wel een (naderende) stikstofoverbelasting tussen haakjes aangegeven.

Resultaten
per
habitatype
(mol/ha/j)

Loonse en Drunense Duinen & Leemkuilen

Habitatype	Hectare met hoogste verschil		
	Situatie 1	Situatie 2	Verskil *
H9190 Oude eikenbossen	0,67	1,73	+ 1,05
Lgo3 Zwakgebufferde sloot	4,35	4,62	+ 0,28
H3130 Zwakgebufferde vennen	4,11	4,36	+ 0,25
H2330 Zandverstuivingen	0,45	0,62	+ 0,17
H2310 Stuifzandheiden met struikhei	0,43	0,49	+ 0,06

Vlijmens Ven, Moerputten & Bossche Broek

Habitatype	Hectare met hoogste verschil		
	Situatie 1	Situatie 2	Verskil *
Lgo3 Zwakgebufferde sloot	6,58	6,75	+ 0,17 (+ 0,05)
ZGH3140hz Kranswierwateren, op hogere zandgronden	5,04	5,11	+ 0,06
H6410 Blauwgraslanden	3,97	4,02	+ 0,05
H3140hz Kranswierwateren, op hogere zandgronden	2,66	2,69	+ 0,03
H6510A Glanshaver- en vossenstaarthooilanden (glanshaver)	0,64	0,67	+ 0,02
Lgo6 Dotterbloemgrasland van beekdalen	0,25	0,27	+ 0,01 (+ 0,00)
H7140A Overgangs- en trilvenen (trilvenen)	0,23	0,24	+ 0,01

Langstraat

Habitattype	Hectare met hoogste verschil		
	Situatie 1	Situatie 2	Verskil *
H7140A Overgangs- en trilvenen (trilvenen)	0,12	0,11	- 0,01
H3140lv Kranswierwateren, in laagveengebieden	0,12	0,11	- 0,01
H3140hz Kranswierwateren, op hogere zandgronden	0,29	0,28	- 0,01
ZGH7140A Overgangs- en trilvenen (trilvenen)	0,29	0,28	- 0,01
H7230 Kalkmoerassen	0,76	0,74	- 0,02
H6410 Blauwgraslanden	0,80	0,77	- 0,03
H7140B Overgangs- en trilvenen (veenmosrietlanden)	0,81	0,78	- 0,03

* Als de hoogste depositietoename plaatsvindt op een hexagoon waar géén sprake is van een (naderende) stikstofoverbelasting, dan is de hoogste toename op een hexagoon met wel een (naderende) stikstofoverbelasting tussen haakjes aangegeven.

Emissie
(per bron)
2021_ref_nsl_mon
tool_sel_validated



Naam	.CSV
Locatie (X,Y)	139157, 411690
NOx	135,45 ton/j
NH3	8.964,22 kg/j

Emissie
(per bron)
2021_i8d_fase2_nsl
_montool_sel_vali
dated



Naam	.CSV
Locatie (X,Y)	139157, 411690
NOx	134,36 ton/j
NH3	8.664,36 kg/j

Disclaimer

Hoewel verstrekte gegevens kunnen dienen ter onderbouwing van een vergunningaanvraag, kunnen er geen rechten aan worden verleend. De eigenaar van AERIUS aanvaardt geen aansprakelijkheid voor de inhoud van de door de gebruiker aangeboden informatie. Bovenstaande gegevens zijn enkel bruikbaar tot er een nieuwe versie van AERIUS beschikbaar is. AERIUS is een geregistreerd handelsmerk in Europa. Alle rechten die niet expliciet worden verleend, zijn voorbehouden.

Rekenbasis

Deze berekening is tot stand gekomen op basis van:

AERIUS versie 2016L_20171215_64190d2d2b

Database versie 2016L_20170828_c3f058foof

Voor meer informatie over de gebruikte methodiek en data zie:

<https://www.aerius.nl/nl/factsheets/uitleg>

Bijlage 1H WNB ontwerpbesluit

Ontwerpbeschikking van Gedeputeerde Staten van Noord-Brabant



op de op 24 mei 2017 door ons ontvangen aanvraag voor een vergunning ingevolge artikel 2.7, tweede lid, van de Wet natuurbescherming van Gedeputeerde Staten van Noord-Brabant, Brabantlaan 1 te 's-Hertogenbosch voor de realisatie en ingebruikname van het project 'Gebiedsontwikkeling Oostelijke Langstraat' gelegen aan de Oostelijke Langstraat, in de gemeenten Waalwijk, Heusden en 's-Hertogenbosch.

INHOUDSOPGAVE

ONTWERPBESCHIKKING	3
1 Onderwerp	3
2 Ontwerpbesikking	3
3 Aanvraag	4
4 Bevoegd gezag	4
5 Coördinatieregeling van de Wet ruimtelijke ordening	4
6 Ontvankelijkheid	4
OVERWEGINGEN EN TOETSINGEN	5
1 Wettelijk kader – Wet natuurbescherming	5
2 Mogelijke effecten van het project	6
2.1 Projectomschrijving	6
2.2 Mogelijke effecten	7
2.3 Verstoring door geluid en trilling	7
2.4 Verstoring door licht	8
2.5 Optische verstoring	8
2.6 Verdroging	9
3 Stikstofdepositie	9
3.1 Overwegingen effecten op beschermde gebieden	10
3.2 Conclusie	11
Bijlage 1: AERIUS verschil berekening en toedeling ontwikkelingsruimte (kenmerk S3opfdR4nwHY (27 september 2017))	12
Bijlage 2: Overzichtskaarten GOL	12
Kennisgeving Wet natuurbescherming	14

ONTWERPBESCHIKKING

1 Onderwerp

Gedeputeerde Staten van Noord-Brabant hebben op 24 mei 2017 van Gedeputeerde Staten van Noord-Brabant een aanvraag ontvangen voor een vergunning ingevolge artikel 2.7, tweede lid, van de Wet natuurbescherming. De aanvraag betreft de realisatie en ingebruikname van het project 'Gebiedsontwikkeling Oostelijke Langstraat' gelegen aan de Oostelijke Langstraat, in de gemeenten Waalwijk, Heusden en 's-Hertogenbosch.

2 Ontwerpbeschikking

Gelet op de bepalingen van de Wet natuurbescherming besluiten wij:

- I. Aan Gedeputeerde Staten van Noord-Brabant, Brabantlaan 1, 5216 TV te 's-Hertogenbosch, de op grond van artikel 2.7, tweede lid, van de Wet natuurbescherming vereiste vergunning te verlenen voor de realisatie en ingebruikname van het project 'Gebiedsontwikkeling Oostelijke Langstraat', inclusief toedeling van ontwikkelingsruimte zoals weergegeven in bijlage 1, aan de Oostelijke Langstraat, in de gemeenten Waalwijk, Heusden en 's-Hertogenbosch, gelegen nabij de Natura 2000-gebieden, zoals opgenomen in bijlage 1 bij deze vergunning;
- II. dat de beschrijving van het project in de aanvraag, de kaartbijlage C 170109_KNP40_43_45_BPL_Verbeelding_totaal_compleet.PDF bij de aanvraag en de bijlagen 1 en 2 bij deze beschikking, voor zover deze betrekking hebben op de activiteit, en emissies, onderdeel uitmaakt van deze vergunning.

Aan deze vergunning zijn de volgende voorschriften verbonden:

1. Indien bij de aanleg van de ecotunnel gebruik zal moeten worden gemaakt van tijdelijke bemaling dienen de volgende maatregelen getroffen te worden ter voorkoming van veranderingen in de grondwaterstand binnen het Natura 2000-gebied:
 - het werken 'in den natte' met onderwaterbeton, en/of
 - het gebruik van retourbemaling en/of
 - het graven van een tijdelijke watergang om de invloedstraal van de grondwaterverlaging te beperken.

Bijlage 1: AERIUS verschil berekening en toedeling ontwikkelingsruimte (kenmerk Ro223tm8Ye73 (12 oktober 2017)

Bijlage 2: Overzichtskaarten GOL

PROCEDURELE ASPECTEN

3 Aanvraag

Op 24 mei 2017 hebben wij van Gedeputeerde Staten van Noord-Brabant, Postbus 90151 te 's-Hertogenbosch, een aanvraag voor een vergunning ingevolge artikel 2.7, tweede lid, van de Wet natuurbescherming (hierna: Wnb) ontvangen. De aanvraag is op 26 juli en 4 en 6 september 2017 aangevuld. Een uitgebreide projectomschrijving is opgenomen in de aanvraag. De aanvraag is bij de ODBN geregistreerd onder nummer  

4 Bevoegd gezag

Omdat het project gerealiseerd wordt, onderscheidenlijk verricht wordt in de provincie Noord-Brabant, zijn wij op grond van artikel 1.3 van de Wnb bevoegd om op de aanvraag te beslissen. Bij ons besluit betrekken wij tevens de gevolgen voor Natura 2000-gebieden buiten onze provinciegrens en/of buiten Nederland.

5 Coördinatieregeling van de Wet ruimtelijke ordening

Provinciale Staten van de Provincie Noord-Brabant hebben op 15 juli 2016 besloten dat de coördinatieregeling van de Wet ruimtelijke ordening (Wro) van toepassing is op het project Gebiedsontwikkeling Oostelijke Langstraat (GOL). Daardoor zijn op dit besluit de procedure van afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht en de bijzondere regels in artikel 3.33 lid 4 Wro van toepassing. Dat betekent dat de bekendmaking van (ontwerp-)besluiten, de gelegenheid tot het naar voren brengen van zienswijzen daarop en het indienen van beroep daartegen, voor de verschillende besluiten voor het project GOL gelijktijdig plaatsvindt.

6 Ontvankelijkheid

Ten aanzien van de aspecten van de aanvraag waarvoor een vergunning ingevolge de Wnb is vereist, hebben wij beoordeeld of de aanvraag volledig is en voldoende gegevens bevat. Wij zijn van oordeel dat de aanvraag voldoende informatie bevat voor een goede beoordeling van die aspecten waarvoor een vergunning is vereist.

OVERWEGINGEN EN TOETSINGEN

1 Wettelijk kader – Wet natuurbescherming

Artikel 2.7 van de Wnb heeft betrekking op de vergunningplicht in verband met Natura 2000-gebieden (habitatrichtlijn- en vogelrichtlijngebieden). Op grond van artikel 2.7, tweede lid, van de Wnb is het verboden zonder vergunning van Gedeputeerde Staten projecten of andere handelingen uit te voeren die, gelet op de instandhoudingsdoelstellingen, de kwaliteit van de natuurlijke habitats en de habitats van soorten in een Natura 2000-gebied kunnen verslechteren of een significant verstorend effect kunnen hebben op de soorten waarvoor het gebied is aangewezen.

Uit jurisprudentie van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State¹ blijkt dat een wijziging of uitbreiding van een veehouderij die stikstofdepositie tot gevolg heeft op voor stikstof gevoelige habitats en soorten binnen een Natura 2000-gebied vergunningplichtig is op grond van artikel 2.7, tweede lid, van de Wnb. Behoudens ongewijzigde voorzetting op basis van een verleende omgevingsvergunning voor een activiteit als bedoeld in artikel 2.1, eerste lid, onderdeel i, van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht, verleende Wet natuurbeschermingsvergunning, project waar op basis van artikel 2.9, vierde lid, van de Wnb, of artikel 2.12, eerste lid, van het Besluit natuurbescherming (hierna: Bnb), het artikel 2.7, tweede lid, van de Wnb niet van toepassing is dan wel er sprake is van bestaand gebruik als bedoeld in artikel 2.9, tweede lid, van de Wnb, is bij het oprichten, uitbreiden of wijzigen van het project of andere handelingen van voornoemde situaties een Wet natuurbeschermingsvergunning noodzakelijk.

Bij de beoordeling van de vergunningaanvraag wordt op grond van artikel 2.8, negende lid, van de Wnb rekening gehouden met de gevolgen die het aangevraagde project, gelet op de instandhoudingsdoelstellingen, kan hebben voor een Natura 2000-gebied.

In artikel 5.4 van de Wnb zijn gronden opgenomen op grond waarvan een vergunning kan worden ingetrokken of gewijzigd. De vergunning kan in elk geval worden ingetrokken indien blijkt dat de vergunninghouder zich niet houdt aan de vergunning.

Programmatische aanpak stikstof

Op 1 juli 2015 is de Programmatische aanpak stikstof (hierna: de PAS) opgenomen in de regelgeving en daarmee is de beoordeling van stikstof gewijzigd. In de Regeling natuurbescherming (hierna: Rnb) is ondermeer aangegeven welke activiteiten in de PAS zijn opgenomen als bestaande activiteit (artikel 2.4, vijfde lid, van de Rnb). Vanaf deze bestaande activiteit is bij verdere uitbreiding noodzakelijk dat vooraf wordt bezien of ontwikkelingsruimte kan worden toegedeeld.

Voor de vaststelling of een project of een andere handeling wat betreft stikstofdepositie een verslechterend of versturend effect kan hebben wordt deze berekend met gebruikmaking van AERIUS Calculator (verder AERIUS) versie 2016L².

In de PAS is ruimte voor economische ontwikkelingen die stikstofdepositie veroorzaken op Natura 2000-gebieden. Deze depositieruimte is allereerst beschikbaar voor autonome ontwikkelingen. Daarnaast is er ruimte beschikbaar voor projecten en andere handelingen waarvan de veroorzaakte

¹ O.a. uitspraak van 31 maart 2010, zaaknummer 200903784/1/R2 en uitspraak van 7 september 2011, zaaknummer 201003301/1/R2.

² Opgenomen in artikel 1.1 en 2.1 van de Regeling natuurbescherming

stikstofdepositie onder de grenswaarde blijft. Het overige gedeelte van de depositieruimte kan als de ontwikkelingsruimte worden toegedeeld aan (deels prioritaire) projecten en andere handelingen. Dit wordt in toedelingsbesluiten (besluiten als bedoeld in artikel 2.7, eerste lid, van het Besluit natuurbescherming) vastgelegd.

De ontwikkelingsruimte wordt bepaald ten opzichte van:

- de verleende Wet natuurbeschermingsvergunning of omgevingsvergunning inclusief verklaring van geen bedenkingen voor de Wnb voor het hoogst belaste of meest nabij gelegen Natura 2000-gebied;
- een project als bedoeld in artikel 2.12, eerste lid, van het Bnb waarvoor op basis van artikel 2.9, achtste lid, van de Wnb een melding is ingediend, dan wel;
- de hoogste feitelijke depositie binnen de periode van 1 januari 2012 tot en met 31 december 2014. Deze hoogste depositie moet passend zijn binnen de kaders van de op dat moment geldende toestemming maar mag niet meer zijn dan de op 1 januari 2015 geldende toestemming;
- als na de bovengenoemde verleende Wet natuurbeschermingsvergunning, omgevingsvergunning inclusief verklaring van geen bedenkingen, of project waarvoor een melding is ingediend, een of meer meldingen zijn gedaan die betrekking hebben op wijzigingen van het project waarop dat toestemmingsbesluit of de eerstgenoemde melding betrekking had, wordt de toename bepaald ten opzichte van het project zoals dat is gewijzigd overeenkomstig de laatste melding.

In artikel 2.8, eerste lid van het Besluit natuurbescherming is vastgelegd dat Bij ministeriële regeling prioritaire projecten kunnen worden aangewezen waarvoor ontwikkelingsruimte wordt gereserveerd. In artikel 2.5 van de Regeling natuurbescherming is vastgelegd dat de prioritaire projecten staan beschreven in bijlage 1 van deze Regeling. Het GOL is opgenomen in deze bijlage.

Referentiedatum

Ten aanzien van andere effecten dan als gevolg van stikstofdepositie op Natura 2000-gebieden, buitenlandse Natura 2000-gebieden en Natura 2000-gebieden niet opgenomen in de PAS wordt op basis van de Beleidsregel de voor het betreffende Natura 2000-gebied geldende referentiedatum betrokken.

Uit jurisprudentie van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State blijkt tevens dat bij de beoordeling van de aanvraag moet worden uitgegaan van de vergunde situatie met de laagste emissie in de periode vanaf de referentiedatum³.

2 Mogelijke effecten van het project

2.1 Projectomschrijving

De aanvraag heeft betrekking op de realisatie en ingebruikname van het project 'Gebiedsontwikkeling Oostelijke Langstraat' zoals weergegeven op de overzichtskaarten (bijlage 2). De ingreep zal in grote lijnen bestaan uit:

- realisatie van een volledige aansluiting 40 Drunen-West, die de onvolledige aansluitingen 38 Waalwijk-Centrum, 39 Waalwijk-Oost en 40 Drunen-West vervangt;
- vervolmaking van de parallelstructuur langs de A59 rondom aansluiting 40. Hiertoe worden

³ Hierbij gelden later verleende vergunningen krachtens de Wabo, de Wet milieubeheer of Hinderwet of ingediende meldingen op basis van het Besluit melkrundveehouderij milieubeheer, het Besluit landbouw milieubeheer of het Activiteitenbesluit, voor zover hierin een lagere ammoniakemissie is vergund of gemeld, als uitgangssituatie.

een Noordelijke Parallelstructuur in Waalwijk en een Westelijke Randweg in Drunen gerealiseerd en wordt de Spoorlaan in Drunen doorgetrokken;

- verlenging van de brug van de A59 over het Drongelens Kanaal (inmiddels gerealiseerd);
- realisering van een ecologische verbindingszone (EVZ) aan de oostzijde van het Drongelens Kanaal en realisering van een ecologische verbinding tussen het Drongelens Kanaal en de Elshoutse Zeedijk;
- aanpassing van aansluiting 43 Nieuwkuijk en realisatie van de zuidelijke parallelweg Vlijmen;
- realisatie van een ecotunnel van 20 meter breed onder de A59 tussen Vlijmen en 's-Hertogenbosch;
- realisatie van een volledige aansluiting 45 's-Hertogenbosch-West, waarbij aansluiting 44 Vlijmen vervalt en de Randweg Vlijmen wordt aangelegd;
- realisatie van een EVZ langs de Voordijk;
- realisatie van een snelfietsroute oost-west en noord-zuid;
- landbouwstructuurversterking door herverkaveling en het uitruilen van gronden voor natuur- en infrastructuurmaatregelen.

Voor een gedetailleerde projectomschrijving wordt verwezen naar de aanvraag.

2.2 Mogelijke effecten

Gezien de afstand tot het dichtstbijzijnde Natura-2000 gebied 'Vlijmens Ven, Moerputten & Bossche Broek', van circa 15 meter op het meest nabijgelegen punt, zijn op dit gebied naast effecten van stikstofdepositie als gevolg van de uitstoot van stikstof mogelijk effecten te verwachten van verstoring door geluid, trilling en licht, optische verstoring en verdroging. In de aanvraag wordt ten aanzien van deze aspecten een nadere onderbouwing gegeven. Op de andere beschermde gebieden zijn alleen mogelijke negatieve effecten te verwachten van stikstofdepositie als gevolg van de uitstoot van stikstof. In voedselarme ecosystemen, zoals aanwezig in de nabij gelegen natuurgebieden, leidt een overmaat⁴ aan stikstofdepositie tot een ongewenste toename aan voedingsstoffen en verzuring.

2.3 Verstoring door geluid en trilling

Volgens de effectenindicator zijn de grote en de kleine modderkruiper gevoelig voor verstoring door geluid en trilling.

Aanlegfase

Ten behoeve van de aanleg van de ecotunnel vinden geluids- en trillingsproducerende werkzaamheden plaats zoals heien, plaatsen van damwanden en grootschalig transport. De werkzaamheden vinden plaats op circa 200 meter van het Natura 2000-gebied 'Vlijmens Ven, Moerputten & Bossche Broek'. Er worden geluids- en trillingsreducerende methoden gebruikt zoals het gebruik van boorpalen en het drukken van damwanden, waarmee de effectafstand van 60 dB(A) nog maar 25 meter is. De 60 dB(A) geluidscontour van de werkzaamheden valt hiermee binnen de 60 dB(A) geluidscontour van het wegverkeer, die op meer dan 100 meter ligt. De geluidsverstoring ten gevolge van de aanlegwerkzaamheden valt hiermee dus weg tegen de geluidsverstoring vanwege het wegverkeer.

Ter hoogte van de Vendreef vinden werkzaamheden ten behoeve van de fietsroute plaats op minder dan 50 meter van het Natura 2000-gebied 'Vlijmens Ven, Moerputten & Bossche Broek'. Het betreft

⁴ Alterra-rapport nr. 2397 (Wageningen, 2012) geeft een overzicht van kritische depositiewaarden voor stikstof, toegepast op de habitattypen en leefgebieden binnen Natura 2000-gebieden.

hier geen werkzaamheden met een hoog geluids- of trillingsniveau. Hier worden geen bruggen of tunnels gebouwd. Daarnaast is er ter hoogte van de Vendreef te Vlijmen al sprake van een hoog geluidsniveau (55 tot 60 dB(A)) ten gevolge van het wegverkeer. Hiermee valt het geluid van de aanleg weg tegen het geluid van het huidige wegverkeer.

Gebruiksfase

Ten opzichte van de referentiesituatie is ter hoogte van de A59 in het Natura 2000-gebied 'Vlijmens Ven, Moerputten & Bossche Broek' een kleine afname aan geluidbelasting te zien. De 47 dB(A) contour verschuift hier circa 25 meter naar de A59. Als gevolg van de ontwikkelingen neemt het verkeer op de Deutersestraat te 's-Hertogenbosch naar verwachting echter toe. Ter hoogte van deze weg is een kleine toename aan geluidbelast oppervlak te zien. Volgens de effectenindicator zijn van de aangewezen soorten alleen kleine modderkruiper en grote modderkruiper gevoelig voor geluid. Alleen ter hoogte van de Deutersestraat is een toename aan geluidbelasting te zien ten opzichte van de referentiesituatie. Het gaat echter om een kleine verschuiving in een gebied waar nu ook al geluidbelasting door verkeer is. De contouren verschuiven ten hoogste ca. 20 m. Het gaat ook om een klein gedeelte van het Natura 2000-gebied. De kleine en grote modderkruiper komen vrijwel in het hele gebied vrij algemeen voor. Deze soorten laten een neutrale tot positieve trend zien. Significante effecten zijn hierdoor niet te verwachten

Hiermee is voldoende onderbouwd dat er geen negatieve effecten te verwachten zijn vanwege verstoring door geluid en trilling.

2.4 Verstoring door licht

Volgens de effectenindicator zijn de grote en de kleine modderkruiper gevoelig voor verstoring door licht.

Aanlegfase

In de aanlegfase wordt gewerkt tussen zonsopgang en zonsondergang. Indien dit niet mogelijk is wordt mogelijk gebruik gemaakt van gerichte bouwverlichting bij de aanleg van het ecoduct. Deze bouwlocatie ligt op ca. 200 meter van het Natura 2000-gebied en is ten dele afgeschermd door beplantingen. Vanwege de afstand van 200 meter en het gebruik van gerichte bouwverlichting is lichtinstraling in het Natura 2000-gebied 'Vlijmens Ven, Moerputten & Bossche Broek' uit te sluiten.

Gebruiksfase

Er worden geen werken gerealiseerd die in de gebruiksfase kunnen leiden tot lichtinstraling in Natura 2000-gebied 'Vlijmens Ven, Moerputten & Bossche Broek'. Er worden geen nieuwe lichtmasten aangebracht of bestaande lichtmasten verplaatst op korte afstand van het Natura 2000-gebied.

Hiermee is voldoende onderbouwd dat er geen negatieve effecten te verwachten zijn vanwege verstoring door licht.

2.5 Optische verstoring

Optische verstoring betreft verstoring door de aanwezigheid en/of beweging van mensen dan wel voorwerpen hetgeen kan leiden tot vluchtgedrag van diersoorten.

Aanlegfase

De werkzaamheden ten behoeve van de aanpassing van de Vendreef en de aanleg van de ecotunnel vinden plaats op locaties waar in de bestaande situatie al veel sprake is van allerlei verkeersbewegingen. Daarnaast is op verschillende locaties sprake van de aanwezigheid van beplantingen die het Natura 2000-gebied deels afschermen. Het valt dientengevolge niet te

verwachten dat de werkzaamheden in de aanlegfase leiden tot optische verstoring.

Gebruiksfase

In de referentiesituatie is sprake van optische verstoring ten gevolge van de vele verkeersbewegingen over de A59 andere wegen in en nabij het Natura 2000-gebied 'Vlijmens Ven, Moerputten & Bossche Broek'. In de gebruiksfase is geen sprake van een dusdanige toename van de verkeersbewegingen ten opzichte van de referentiesituatie dat dit zal leiden tot optische verstoring.

Hiermee is voldoende onderbouwd dat er geen negatieve effecten te verwachten zijn vanwege optische verstoring.

2.6 Verdroging

Aanlegfase

Op circa 200 meter van het Natura 2000-gebied 'Vlijmens Ven, Moerputten & Bossche Broek' wordt een ecotunnel aangelegd. Mogelijk is bij de aanleg van deze ecotunnel bemaling noodzakelijk. Dit kan leiden tot verdroging in het Natura 2000-gebied. Op het moment van aanvraag van deze vergunning kan nog niet vastgesteld worden of bemaling daadwerkelijk noodzakelijk zal zijn. Initiatiefnemer geeft aan dat bij eventueel benodigde bemalingen maatregelen getroffen worden ter voorkoming van veranderingen in de grondwaterstand binnen het Natura 2000-gebied. Deze maatregelen kunnen zijn het werken 'in den natte' met onderwaterbeton, het gebruik van retourbemaling of het graven van een tijdelijke watergang om de invloedstraal van de grondwaterverlaging te beperken. Middels het toepassen van bovenstaande maatregelen kunnen tijdelijke veranderingen in de grondwaterstand ter hoogte van het Natura 2000-gebied worden voorkomen en bestaat daarmee geen risico op verdroging. Het uitvoeren van de hierboven genoemde maatregelen is als voorschrift aan deze vergunning verbonden.

Gebruiksfase

Er worden geen werken gerealiseerd die in de gebruiksfase kunnen leiden tot verdroging.

Met bovenstaande effectbepaling is, met inachtneming van de onder 'aanlegfase' beschreven maatregelen om grondwaterpeilverlagingen tijdens de aanlegfase te beperken, voldoende onderbouwd dat significante negatieve effecten vanwege verdroging zijn uit te sluiten.

3 Stikstofdepositie

Aanlegfase

De inzet van voertuigen en mobiele werktuigen tijdens de aanlegfase leidt tot uitstoot van NOx en daarmee tot stikstofdepositie. Initiatiefnemer heeft onderzoek gedaan naar de stikstofdepositie in de aanlegfase en de stikstofdepositie in de gebruiksfase. Gebleken is dat het aannemelijk is dat de toename van stikstofemissie in de gebruiksfase groter is dan de stikstofemissie in de aanlegfase. Dit komt doordat de verwachte verkeerstoename in de gebruiksfase (zie 3.2 gebruiksfase) naar verwachting tot een grotere NOx-emissie leidt dan de inzet van voertuigen en mobiele werktuigen tijdens de aanlegfase. De gebruiksfase is hiermee te beschouwen als de worst case situatie, de stikstofdepositie van de aanlegfase valt binnen de stikstofdepositie van de gebruiksfase. Daarom wordt verder volstaan met de beoordeling van de stikstofdepositie tijdens de gebruiksfase.

Gebruiksfase

Teneinde de effecten vanwege stikstofdepositie in kaart te kunnen brengen is gebruik gemaakt van een verkeersmodel, het projectspecifieke verkeersmodel GOL. Dit verkeersmodel geeft inzicht in de te verwachten verkeerseffecten. Met behulp van dit verkeersmodel is door initiatiefnemer zowel de autonome ontwikkelingen als de toekomstige situatie in het jaar 2021 in beeld gebracht.

Om een goed beeld te krijgen van de stikstofdepositie op de beschermde gebieden, is, met gebruikmaken van hierbovengenoemd verkeersmodel, de depositie berekend op verschillende punten. De berekeningen zijn uitgevoerd met het rekenmodel AERIUS. Uit de berekeningen blijkt dat er in de aangevraagde situatie op de Natura 2000-gebieden 'Vlijmens Ven, Moerputten & Bossche Broek', 'Langstraat' en 'Loonse en Drunense Duinen & Leemkuilen', sprake is van een stikstofdepositie boven de grenswaarde.

Er zijn berekeningen uitgevoerd van de stikstofdepositie van de autonome ontwikkeling en van de stikstofdepositie in de aangevraagde situatie. Voor de aangevraagde situatie is de worst case situatie bepaald. Dat is het jaar waarin naar verwachting sprake is van de grootste toename in stikstofdepositie. Uit berekeningen blijkt dat dit het jaar 2021 betreft. Uit de berekeningen blijkt dat er in de aangevraagde situatie sprake is van een toename van stikstofdepositie ten opzichte van de autonome ontwikkeling. Dit is inzichtelijk gemaakt in de aanvraag. Voor deze toename is ontwikkelingsruimte nodig.

In onderstaande tabel zijn de maximale deposities voor de autonome situatie en de aangevraagde situatie weergegeven, en het hoogste projectverschil. De waarden hebben betrekking op het Natura 2000-gebied met het hoogste projectverschil.

Tabel 1. Stikstofdepositieberekeningen (mol N/ha/jr)

Gebied	Autonome situatie	aangevraagde situatie	Hoogste projectverschil
Loonse en Drunense Duinen & Leemkuilen	9,62	11,25	1,63

3.1 Overwegingen effecten op beschermde gebieden

Op 14 april 2015 hebben wij ingestemd met het Programma aanpak stikstof 2015-2021. Dit programma is een instrument om Natura 2000-doelstellingen te realiseren en tegelijk ruimte te scheppen voor bestaande en nieuwe economische ontwikkelingen. Het programma is passend beoordeeld, waarbij getoetst is of de uitvoering van het programma een risico vormt voor de instandhoudingsdoelstellingen van individuele Natura 2000-gebieden, opgenomen binnen de PAS. De passende beoordeling bestaat uit een generiek deel (bronmaatregelen, monitoring, et cetera) en uit gebiedsanalyses die de ecologische onderbouwing vormen dat met het programma de stikstofgevoelige Natura 2000-doelstellingen (op termijn) gerealiseerd kunnen worden en er ontwikkelingsruimte beschikbaar kan worden gesteld voor economische ontwikkelingen.

In de gebiedsanalyse per Natura 2000-gebied is verzekerd dat door de uitvoering van een gebalanceerd en robuust pakket aan herstelmaatregelen, in de eerste programmaperiode geen verslechtering optreedt van alle voor stikstof gevoelige habitattypen en habitats van soorten. Bij deze beoordeling is uitgegaan van de achtergrondwaarde tot 2015. In deze achtergrondwaarde zijn alle voor de aanvang van het programma feitelijke emissies verdisconteerd, zoals blijkt uit de

grootschalige concentratie en depositiekaarten Nederland (GCN en GDN). Deze emissies hebben al voor de aanvang van het programma plaatsgevonden en hebben als uitgangspunt gediend voor de passende beoordeling. Voor de depositie als gevolg van deze emissies is derhalve geen ontwikkelingsruimte nodig.

De aangevraagde activiteit veroorzaakt stikstofdepositie op Natura 2000-gebieden met habitattypen en soorten die negatief worden beïnvloed door een overmaat aan stikstofdepositie. Door de maatregelen in de PAS is het mogelijk om voor deze activiteit een vergunning te verlenen. Bij het verlenen van deze toestemming baseren wij ons op de passende beoordeling die voor de PAS is opgesteld. De conclusie van de passende beoordeling van het programma 2015-2021 is dat kan worden uitgesloten dat de natuurlijke kenmerken van de in het programma opgenomen Natura 2000-gebieden worden aangetast. Deze conclusie is kort samengevat gebaseerd op:

- het oordeel in de gebiedsanalyse voor elk Natura 2000-gebied opgenomen binnen de PAS dat er wetenschappelijk gezien geen twijfel is dat met het beschikbaar stellen van ontwikkelingsruimte en depositieruimte voor economische ontwikkelingen met de PAS de instandhoudingsdoelstellingen voor de voor stikstofgevoelige habitattypen en leefgebieden van soorten op termijn worden gehaald en dat behoud is geborgd;
- een beoordeling van de ontwikkeling van de stikstofdepositie, waarbij sprake is van een vermindering van de depositie ten opzichte van de situatie zonder de PAS;
- de vaststelling dat de PAS voldoet aan de voorwaarden die verzekeren dat het behalen van de instandhoudingsdoelstellingen van de betrokken Natura 2000-gebieden niet in gevaar komt;
- de vaststelling dat de PAS, in het geval dat nieuwe inzichten of ontwikkelingen daartoe aanleiding geven op basis van adequate monitoring, tijdig kan worden bijgesteld.

Met onze instemming met het Programma aanpak stikstof 2015-2021 hebben wij ook ingestemd met bovenstaande conclusie van de passende beoordeling van dit programma.

Voor onderhavige voorgenomen project is sprake van een toename van stikstofdepositie en is ontwikkelingsruimte benodigd.

Het voorgenomen project staat vermeld in bijlage 1 van de Regeling natuurbescherming ('prioritaire projecten') waarvoor ontwikkelingsruimte is gereserveerd in segment 1.

Gelet op het bovenstaande zijn wij van mening dat de gevraagde vergunning kan worden verleend voor de beoogde activiteit en de daarbij behorende stikstofdepositie. In de bijlage uit AERIUS Register (zie bijlage 1) is de benodigde ontwikkelingsruimte weergegeven.

3.2 Conclusie

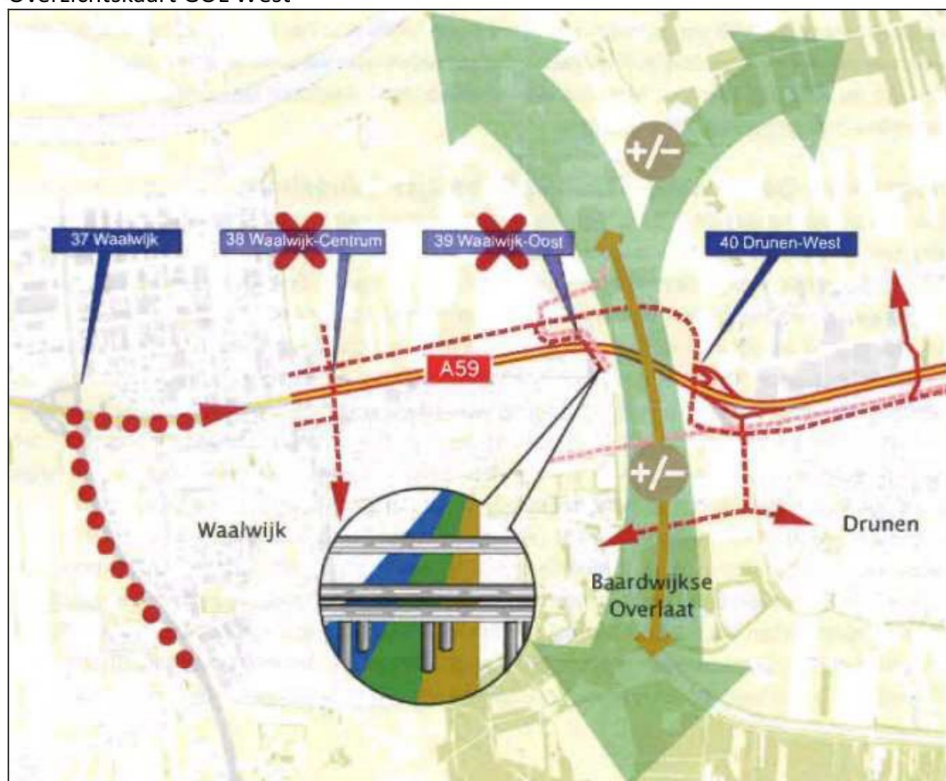
Op grond van bovenstaande beoordeling concluderen wij dat bij toedeling van ontwikkelingsruimte en ook voor de overige effecten de aangevraagde activiteit, gelet op de instandhoudingsdoelstellingen, niet kan leiden tot verslechtering van de kwaliteit van de natuurlijke habitats en de habitats van soorten in de Natura 2000-gebieden 'Vlijmens Ven, Moerputten & Bossche Broek', 'Langstraat' en 'Loonse en Drunense Duinen & Leemkuilen', en geen significant verstorend effect kan hebben op de soorten waarvoor de gebieden zijn aangewezen. Wij zijn voornemens de gevraagde vergunning ingevolge artikel 2.7, tweede lid, van de Wnb te verlenen.

Bijlage 1: AERIUS verschil berekening en toedeling ontwikkelingsruimte (kenmerk Ro223tm8Ye73 (12 oktober 2017)

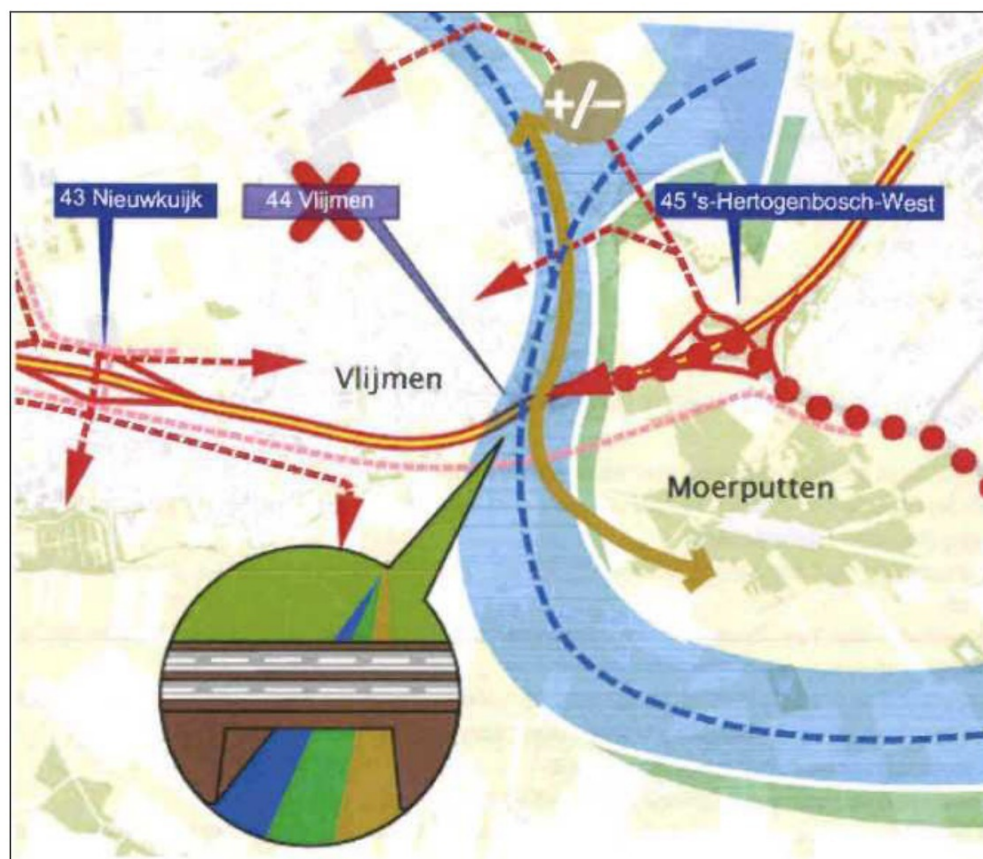
Is los bijgevoegd

Bijlage 2: Overzichtskaarten GOL

Overzichtskaart GOL West



Overzichtskaart GOL Oost



KENNISGEVING WET NATUURBESCHERMING, Gedeputeerde Staten van Noord-Brabant , Oostelijke langstraat,

Procedure

Provinciale Staten van de Provincie Noord-Brabant hebben op 15 juli 2016 besloten dat de coördinatieregeling van de Wet ruimtelijke ordening (Wro) van toepassing is op het project Gebiedsontwikkeling Oostelijke Langstraat (GOL). Daardoor zijn op dit besluit de procedure van afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht en de bijzondere regels in artikel 3.33 lid 4 Wro van toepassing. Dat betekent dat de bekendmaking van (ontwerp-)besluiten, de gelegenheid tot het naar voren brengen van zienswijzen daarop en het indienen van beroep daartegen, voor de verschillende besluiten voor het project GOL gelijktijdig plaatsvindt.

Stukken inzien

Het ontwerp-inpassingsplan, het bijbehorende MER, de ontwerpbesluiten en bijbehorende relevante stukken voor het project GOL liggen zes weken ter inzage. Dit ontwerpbesluit is één van de besluiten die nodig zijn voor het project GOL en ligt dus ook ter inzage. Alle stukken zijn onder andere in te zien op de website: www.brabant.nl/loket/ter-inzages

Zienswijze indienen

Een ieder kan gedurende de termijn van de terinzagelegging zienswijzen over het ontwerp-inpassingsplan en de ontwerpbesluiten schriftelijk kenbaar maken bij Gedeputeerde Staten van Noord-Brabant, Postbus 90151, 5200 MC 's-Hertogenbosch, onder vermelding van 'Gebiedsontwikkeling Oostelijke Langstraat'. De (tijdig) ingediende zienswijzen zullen worden betrokken bij het definitieve besluit.

Alleen belanghebbenden die zienswijzen hebben ingediend of belanghebbenden aan wie redelijkerwijs niet kan worden verweten geen zienswijzen te hebben ingediend over het ontwerpbesluit en de adviseurs die advies hebben uitgebracht over het ontwerpbesluit kunnen later beroep instellen.

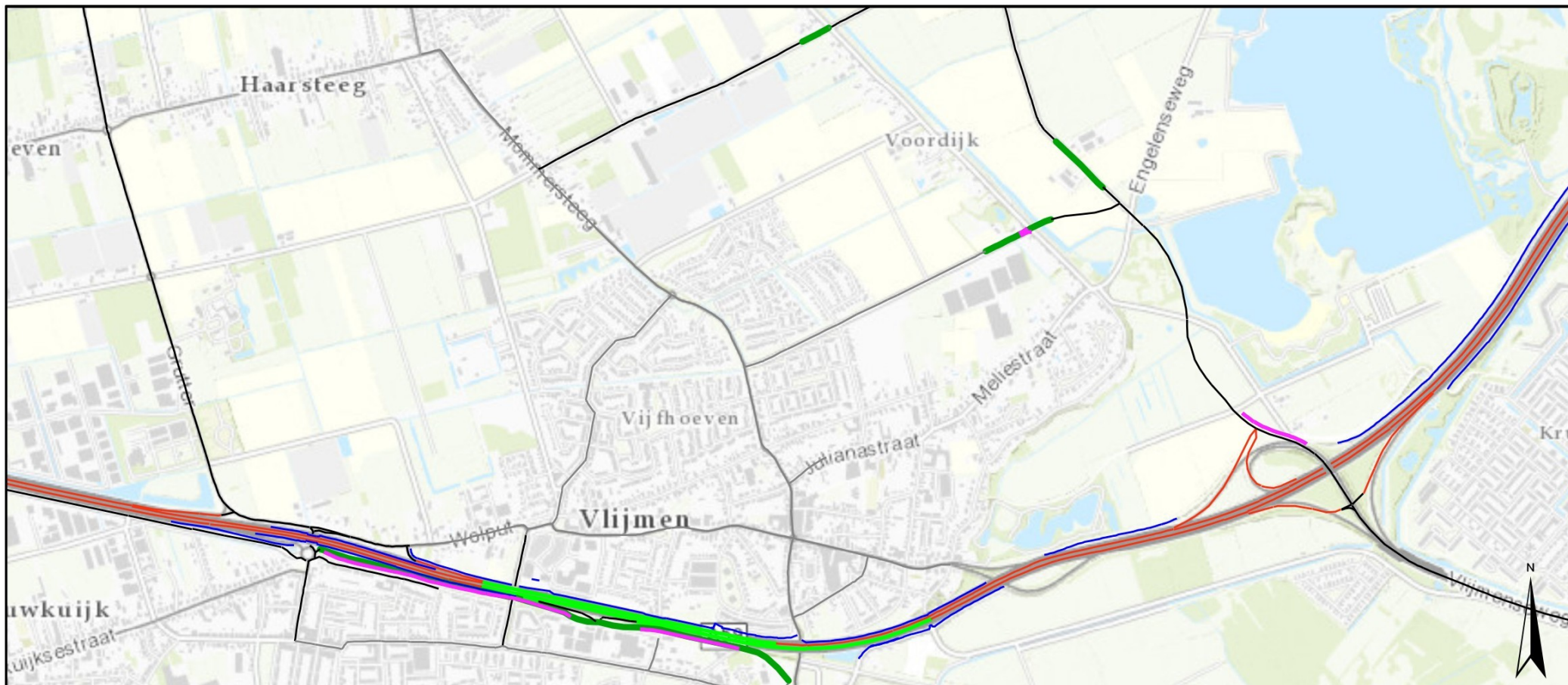
's-Hertogenbosch, maand en jaar ==> <F11>

Checklist voor projectleider t.b.v. administratieve ondersteuning

Afschrift aan:

-  J

Bijlage 2A mitigerende maatregelen variant verlegde toe- en afrit



Legenda

Wegdekverharding

- mitigerende maatregel: dunne deklagen A
- mitigerende maatregel: tweelaags ZOAB
- ZOAB
- elementenverharding in keperverband
- referentiewegdek

Geluidschermen

- mitigerende maatregel
- bestaand scherm



Postbus 2855
3500 GW Utrecht

Gebiedsontwikkeling Oostelijke Langstraat

Bijlage bij het "Achtergrondrapport Geluid ten gevolge van de rijksweg A59"

Mitigerende maatregelen voorkeursalternatief

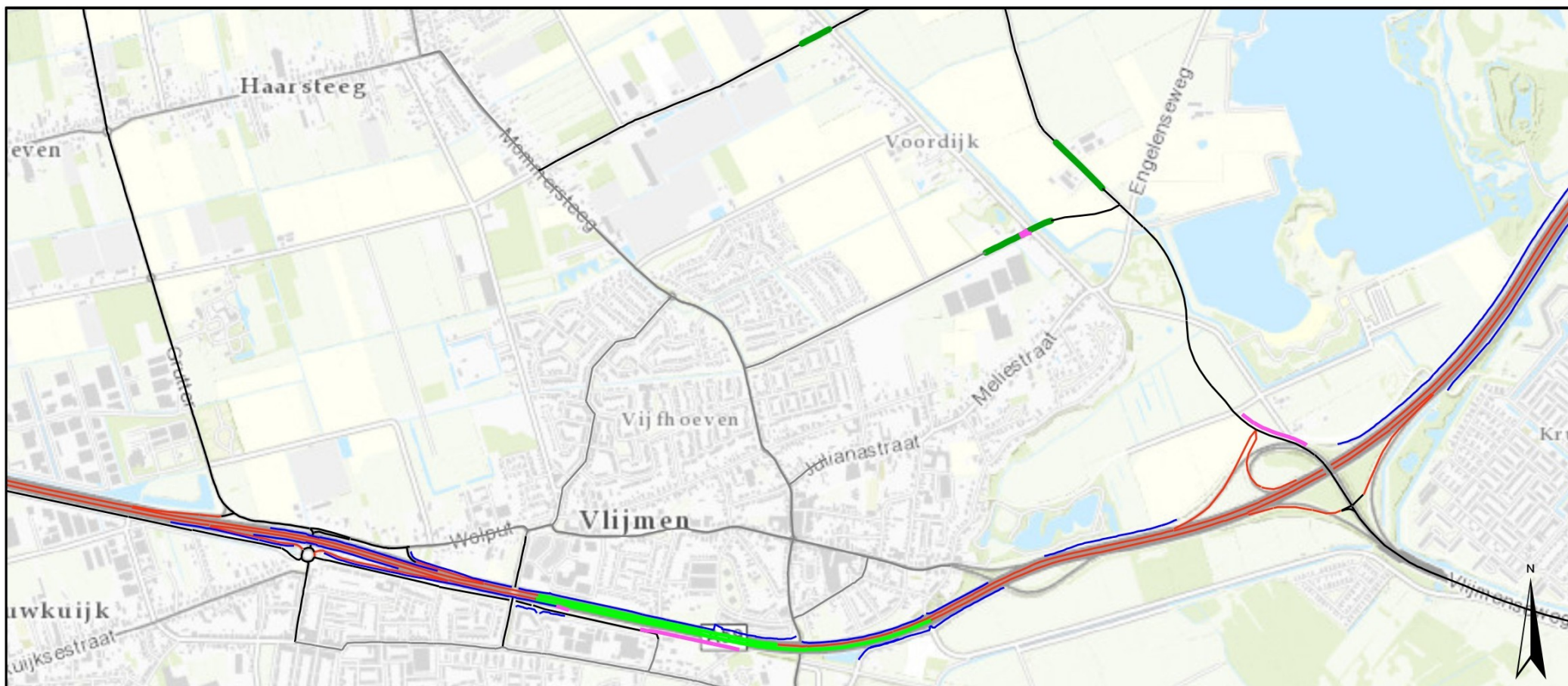


Auteur: J
Schaal: 1 : 20000

Datum: 08-02-2018
Status: Definitief

Bijlage Ia

Bijlage 2B Mitigerende maatregelen NRD alternatief



Legenda

Geluidschermen

- mitigerende maatregel
- bestaand scherm

Wegdekverharding

- mitigerende maatregel: dunne deklagen A
- mitigerende maatregel: tweelaags ZOAB
- ZOAB
- elementenverharding in keperverband
- referentiewegdek



Postbus 2855
3500 GW Utrecht

Gebiedsontwikkeling Oostelijke Langstraat

Bijlage bij het "Achtergrondrapport Geluid ten gevolge van de rijksweg A59"

Mitigerende maatregelen NRD-alternatief



Auteur: J
Schaal: 1 : 20000

Datum: 08-02-2018
Status: Definitief

Bijlage Ib



Brabantlaan 1
Postbus 90151
5200 MC 's-Hertogenbosch
Telefoon (073) 681 28 12
Fax (073) 614 11 15
info@brabant.nl
www.brabant.nl

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

De Provincie Noord-Brabant heeft samen met een aantal overheden en organisaties een programma ontwikkeld voor de verbetering van de kwaliteit van de omgeving van de A59 tussen Den Bosch en Waalwijk. Dit programma, Gebiedsontwikkeling Oostelijke Langstraat (GOL), heeft als doel de economische vitaliteit van het gebied en de leefomgevingskwaliteit van de bewoners en gebruikers te verbeteren. De veiligheid op de A59 wordt vergroot door gevaarlijke op- en afritten op te heffen en de doorstroming wordt beter door de aanleg van (parallel-)wegen. Ook worden maatregelen genomen om de ecologische en recreatieve kwaliteit van het gebied te verhogen en om meer bescherming te bieden tegen hoog water.

Om uitvoering te geven aan de verschillende projecten van het programma, worden deze projecten ruimtelijk vastgelegd in een Provinciaal Inpassingsplan (PIP). Voor de besluitvorming daarover wordt de plan-m.e.r.-procedure doorlopen en is een milieueffectrapport (MER) opgesteld voor de twee onderscheiden deelgebieden, GOL-Oost en GOL-West. In een Passende beoordeling zijn de gevolgen van de maatregelen op nabijgelegen Natura 2000-gebieden beschreven. De Commissie voor de milieueffectrapportage (hierna 'de Commissie')¹ is gevraagd zich uit te spreken over de juistheid en de volledigheid van het MER en de aanvulling daarop.

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

In haar advies, d.d. 8 februari 2018 heeft de Commissie aangegeven dat het MER en de diverse achtergrondrapporten uitgebreide informatie bevatten over de milieueffecten van de diverse onderzochte alternatieven, waaronder ook de effecten van de voorkeursalternatieven voor GOL-Oost en GOL-West. Wel ontbrak nog:

- een goed navolgbare en correcte stikstofdepositieberekening op Natura 2000-gebieden en informatie of de stikstofdeposities passen binnen de in het PAS gereserveerde ruimte voor het GOL;
- een berekening van het aantal geluid belaste woningen >53 dB waarbij rekening wordt gehouden met de mitigerende maatregelen die vanuit wettelijk oogpunt vereist zijn.

Bovengenoemde informatie achtte de Commissie essentieel voor de besluitvorming. Zij adviseert hiervoor een aanvulling op het MER op te stellen. Daarnaast adviseerde de Commissie in een samenvattende notitie de verkeers- en milieueffecten in zo veel mogelijk kwantitatieve termen te presenteren voor zowel de huidige situatie, de autonome ontwikkeling als na uitvoering van het voornemen.

¹ De samenstelling en werkwijze van de werkgroep van de Commissie m.e.r. en verdere projectgegevens staan in bijlage 1 van dit advies. U vindt de projectstukken die bij het advies zijn gebruikt of door het nummer 2981 op www.commissie-siemer.nl in te vullen in het zoekvak.

Met de aanvulling op het MER is in deze omissies voorzien. In hoofdstuk 2 licht de Commissie haar oordeel toe.

2. Toelichting op het oordeel

2.1 Stikstofdepositie

MER

In het MER ontbreekt een goed navolgbare en correcte stikstofdepositieberekening op Natura 2000-gebieden. Deze dient uit te gaan van aanwezige lijnbronnen in plaats van één enkele puntbron voor verkeersemisies, zoals nu als uitgangspunt lijkt te zijn gebruikt. Ook maakt het MER niet duidelijk of de stikstofemissies/-deposities passen binnen de in het PAS gereserveerde ruimte voor het GOL.

Aanvulling op het MER

In de aanvulling op het MER zijn nieuwe stikstofberekeningen gepresenteerd. Voor de daarbij gehanteerde uitgangspunten zijn kaarten bijgevoegd en wordt verwezen naar het achtergrondrapport verkeer. De Commissie kan op basis van deze informatie niet controleren of in de Aerius-stikstofberekeningen de juiste verkeersgegevens (intensiteiten, snelheden, aandeel vrachtverkeer) zijn ingevoerd.

In de aanvulling is aangegeven dat in de eerdere berekening van de referentiesituatie sprake was van een invoerfout. De stikstofemissie blijkt in de referentiesituatie hoger dan in de eerdere, foutieve, berekening. Het effect van de plansituatie is daardoor lager dan in de eerdere berekening. Er blijft echter sprake van een toename van de depositie ten opzichte van de referentiesituatie als gevolg van de aantrekkende werking van het verkeer op de N261. Langs deze weg liggen stikstofgevoelige habitattypen van het Natura 2000-gebied Loonse en Drunense Duinen.

Aangegeven is dat vanwege de gewijzigde stikstofdepositie de al afgegeven ontwerpbeschikking op de vergunningsaanvraag Wet natuurbescherming zal worden aangepast. Bij toetsing van de vergunningaanvraag Wet Natuurbescherming door de Omgevingsdienst Brabant Noord is gebleken dat de berekende stikstofdepositie op Natura 2000-gebieden als gevolg van het GOL past binnen de gereserveerde ruimte in het PAS. In de aanvulling op het MER noch in de ontwerpbeschikking is overigens aangegeven hoe groot deze gereserveerde ruimte voor het GOL in het PAS precies is.

- De Commissie adviseert bij het besluit nog de verkeersgegevens te presenteren die zijn gebruikt voor de Aerius-stikstofberekeningen. Geef ook aan hoe groot de gereserveerde stikstofdepositieruimte in het PAS is voor het GOL.

2.2 Geluid

MER

In het MER ontbreekt een berekening van het aantal geluid belaste woningen >53 dB waarbij rekening wordt gehouden met de mitigerende maatregelen die vanuit wettelijk oogpunt vereist zijn. Met in achtneming van de effecten van deze maatregelen zal het aantal geluid belaste woningen naar verwachting meer afnemen dan waar nu in het MER van uit wordt gegaan.

Aanvulling op het MER

Omdat het aantal woningen in GOL-West waar mitigerende maatregelen noodzakelijk zijn gering is (24), is er voor gekozen alleen aanvullende berekeningen voor GOL-Oost uit te voeren. In de aanvulling op het MER is het aantal geluidgevoelige bestemmingen gepresenteerd met en zonder mitigerende maatregelen voor vijf geluidklassen, te weten 50-54 dB, 55-59 dB, 60-64 dB, 65-69 dB en 70 dB of meer. Ook is per geluidklasse inzicht gegeven in het aantal geluidgehinderden personen en het totaal geluidbelast oppervlak. Met de aanvulling is hiermee voldoende informatie beschikbaar gekomen voor de besluitvorming.

In de huidige situatie, referentiesituatie en na uitvoering van het voorkeursalternatief GOL-Oost (inclusief wettelijke verplichte mitigerende maatregelen), blijkt het totaal aantal geluidgevoelige bestemmingen met een geluidbelasting van 50 dB of meer, 4986, 5410 respectievelijk 4870 te bedragen. Uitvoering van GOL-Oost inclusief wettelijk verplichte geluidmaatregelen zorgt dus ten opzichte van de autonome ontwikkeling voor een afname van het aantal belaste geluidgevoelige bestemmingen van ca 10%. Ten opzichte van de huidige situatie bedraagt de afname ca 2%. Het aantal ernstig geluidgehinderden neemt meer af, namelijk met ca 22% ten opzichte van de autonome ontwikkeling en ca 16% ten opzichte van de huidige situatie. Het aantal ernstig geluidhinderden neemt meer af dan het aantal belaste geluidgevoelige bestemmingen omdat het voorkeursalternatief een groot effect heeft op de hoogst belaste geluidgevoelige bestemmingen (geluidbelasting ≥ 70 dB).

2.3 Samenvattende notitie

MER

De Commissie signaleerde dat:

- alle doelen voor het GOL kwalitatief zijn geformuleerd. Voor geluid geldt bijvoorbeeld als doelstelling het realiseren van een reductie van het aantal geluidgevoelige bestemmingen met een geluidbelasting van >53 dB. Niet is aangegeven met hoeveel woningen of met welke percentage het aantal belaste gevoelige bestemmingen door het GOL diende af te nemen. In de diverse achtergronddocumenten is overigens wel kwantitatieve informatie te vinden over de mate waarin verbetering of verslechtering plaatsvindt. Deze kwantitatieve informatie acht de Commissie behulpzaam bij de beoordeling van de effectiviteit van de onderzochte alternatieven en varianten.
- de effecten van de onderzochte alternatieven veelal alleen zijn afgezet ten opzichte van het referentiejaar 2030 en niet ten opzichte van de huidige situatie. Omdat de autonome ontwikkeling ten opzichte van de huidige situatie nog een aanzienlijke verkeersgroei omvat betekent dit dat op diverse wegen, ook na uitvoering van het GOL, drukker zal zijn dan in de huidige situatie het geval. Uit de informatie in de diverse achtergrondrapporten

is bovenstaande informatie weliswaar af te leiden, maar de versnippering over de verschillende afzonderlijke rapporten maakt deze informatie weinig toegankelijk.

5 De Commissie heeft daarom geadviseerd ten behoeve van de verdere besluitvorming in een samenvattende notitie de verkeers- en milieueffecten in zo veel mogelijk kwantitatieve termen te presenteren voor zowel de huidige situatie, de autonome ontwikkeling als na uitvoering van het voornemen.

Aanvulling op het MER

10 In de (nieuwe) samenvatting van het MER zijn, ondersteund met goed kaartmateriaal, de effecten van het GOL in beeld gebracht, zowel ten opzichte van de autonome ontwikkeling (2030, zonder GOL) als de huidige situatie (2017). Verandering in verkeerintensiteiten, luchtkwaliteit en aantallen geluidgehinderden zijn daarbij kwantitatief gepresenteerd. Hiermee is
15 naar het oordeel van de Commissie meer toegankelijke informatie voor de besluitvorming beschikbaar gekomen en beter zicht op de effectiviteit en mate van doelbereik van GOL.

Onderdeel Natura2000	Bijlagen	Nr. bijlage	Datum	Opmerking
Aanvraag			23-mei-17	Formeel intrekken? Heeft wel terinzage gelegen.
	Aanvraagformulier		18-mei-17	
	Kadastrale gegevens	Bijlage A		
	Projectbeschrijving	Bijlage B		
	Technische tekening	Bijlage C		
	Voortoets	Bijlage D	12-mei-17	Achtergrondrapport Natuur
	Passende Beoordeling	Bijlage E	12-mei-17	
Brief verzoek aanvullende gegevens			13-jun-17	
Brief toesturen aanvullende gegevens			26-jul-17	Formeel intrekken? Heeft wel terinzage gelegen.
	Aerius berekening als PDF	I	15-mei-17	
	Achtergrondrapport Verkeer	II	22-mrt-17	
	Voortoets	III	12-mei-17	Achtergrondrapport Natuur
	Aanvulling passende beoordeling	IV	26-mei-17	
Brief verzoek aanvullende gegevens 2			18-aug-17	
Brief toesturen aanvullende gegevens 2			06-sep-17	Formeel intrekken? Heeft wel terinzage gelegen.
	Gewijzigde aanvulling passende beoordeling		31-aug-17	
	Aanvulling voortoets		31-aug-17	Aanvulling Achtergrondrapport Natuur
Gewijzigde aanvraag			23-okt-17	
	Aanvraagformulier		23-okt-17	
	Kadastrale gegevens			
	Projectbeschrijving			
	Technische tekening			
	Voortoets		13-okt-17	Achtergrondrapport Natuur
	Passende Beoordeling		12-okt-17	Nieuwe versie 19 oktober 2017, nog vervangen? Bijlage PB aeriusbereking 29 januari 2018 nog vervangen (vanwege inputfout).
Ontwerpbesluit				
Besluit			PM	

Toelichting grondslagen

In dit document kunt u secties vinden die onleesbaar zijn gemaakt. Deze informatie is achterwege gelaten op basis van de Wet open overheid (Woo). De letter die hierbij is vermeld correspondeert met de bijbehorende grondslag in onderstaand overzicht.

J Art. 5.1 lid 2 sub e

Het belang van de openbaarmaking van deze informatie weegt niet op tegen het belang van de eerbiediging van de persoonlijke levenssfeer van betrokkenen