

Toetsingsadvies over de inhoud
van het milieu-effectrapport
Zuidelijke Ontsluitingsweg Boxtel

21 januari 1993

336-101

CIP-GEGEVENS KONINKLIJKE BIBLIOTHEEK, DEN HAAG

Toetsingsadvies

Toetsingsadvies over de inhoud van het milieu-effectrapport
Zuidelijke Ontsluitingsweg Boxtel/ [Commissie voor de milieu-
effectrapportage]. - Utrecht: Commissie voor de milieu-
effectrapportage

ISBN 90-5237-402-3

Trefw.: milieu-effectrapportage; Boxtel/ wegen; Boxtel



commissie voor de milieu-effectrapportage

Aan het College van Burgemeester en
Wethouders van Gemeente Boxtel
Postbus 10.000
5280 DA BOXTEL

uw kenmerk
T.vd. Donk/hvw/j1176

uw brief
26 juni 1992

ons kenmerk
U54-92/Bu/ab/336-111

onderwerp
toetsingsadvies Zuidelijke Ontsluitingsweg
Boxtel (ZOW)

Utrecht,
21 januari 1993

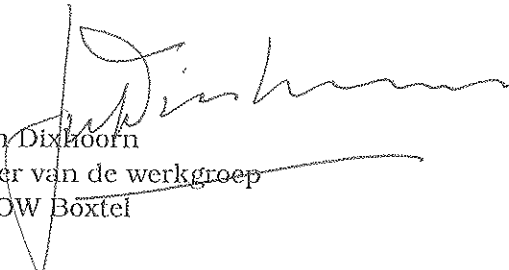
Met bovengenoemde brief stelde u de Commissie voor de milieu-effectrapportage in de gelegenheid advies uit te brengen over de inhoud van het milieu-effectrapport (MER) Zuidelijke Ontsluitingsweg (ZOW).

Hierbij bied ik U het toetsingsadvies van de Commissie aan overeenkomstig artikel 41z, eerste en tweede lid van de Wet algemene bepalingen milieuhygiëne (Wabm).

De Commissie is van mening dat het MER voldoende informatie bevat voor de besluitvorming over een tracé voor een Zuidelijke Ontsluitingsweg. De uitwerking van het nul-plus-alternatief en het meest milieuvriendelijk alternatief is in het MER zelf onvoldoende, maar deze beide alternatieven hebben in de aanvulling op het MER van 1 december 1992 voldoende aandacht gekregen.

Wel wil de Commissie wijzen op de mogelijke interpretatieverschillen bij de beoordeling van de effecten op natuur en landschap van de verschillende varianten. Dit heeft met name invloed op het benoemen van het meest milieuvriendelijk alternatief voor wat betreft ecologie en landschap. De variant 2b met weglating van de aansluiting op de zuidelijke parallelweg, zou naar het oordeel van de Commissie voor wat betreft de aspecten ecologie en landschap als het meest milieuvriendelijk alternatief aangemerkt moeten worden.

De Commissie hoopt met dit advies een constructieve bijdrage geleverd te hebben aan de besluitvorming. Zij blijft graag op de hoogte van de verdere besluitvorming, van de wijze waarop de evaluatie zal plaatsvinden en van de resultaten van de evaluatie.


ir J. van Dixhoorn
voorzitter van de werkgroep
m.e.r ZOW Boxtel

Toetsingsadvies over de inhoud
van het milieu-effectrapport
Zuidelijke Ontsluitingsweg Boxtel

Advies op grond van artikel 41z, eerste en tweede lid van de Wet algemene bepalingen milieuhygiëne over de inhoud van het milieu-effectrapport Zuidelijke Ontsluitingsweg Boxtel,

uitgebracht aan het College van Burgemeester en Wethouders van Gemeente Boxtel door de Commissie voor de milieu-effectrapportage; namens deze,

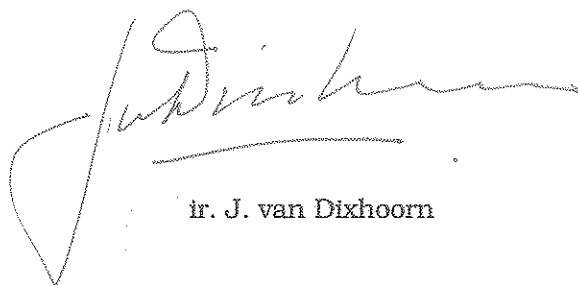
de werkgroep m.e.r. Zuidelijke Ontsluitingsweg Boxtel

de secretaris

de voorzitter



drs. M. Buitenkamp



ir. J. van Dixhoorn

Utrecht, 21 januari 1993

INHOUDSOPGAVE

	pagina
1. INLEIDING	1
2. COMMENTAAR OP HOOFDLIJNEN	3
3. COMMENTAAR OP ONDERDELEN	5
3.1 Probleem- en doelstelling	5
3.2 Milieugevolgen	5
3.3 Vergelijking alternatieven	7
3.4 Evaluatie achteraf	8

BIJLAGEN

1. Brief van het bevoegd gezag d.d. 26 juni 1992, waarin de Commissie in de gelegenheid wordt gesteld om advies uit te brengen.
- 1A. Tekst van de bekendmaking van de ter inzagelegging van het MER.
2. Brief van het bevoegd gezag d.d. 23 oktober 1992, met het verzoek tot opschorten van het advies.
3. Brief van het bevoegd gezag d.d. 4 december 1992, over aanvulling van het MER en verzoek om advies.
- 3A. Tekst van de bekendmaking van de ter inzage legging van het MER en de aanvulling.
4. Projectgegevens.
5. Lijst van inspraakreacties en adviezen.

1. INLEIDING

Het gemeentebestuur van Boxtel heeft het voornemen een zodanige wijziging in de verkeersstructuur in Boxtel te realiseren dat het (vracht)-verkeer van en naar het bedrijventerrein Ladonk buiten het centrum en de woongebieden wordt omgeleid. Primaire doelstelling is het tot stand brengen van een route voor vrachtverkeer naar het bedrijventerrein die veel minder hinder en gevaar voor de omgeving met zich meebrengt. Het beheersen van de automobilititeit, het verbeteren van de leefbaarheid langs de drukke routes en het verbeteren van de bereikbaarheid van het bedrijventerrein gelden als secundaire doelstellingen.

Dit voornemen is op grond van de bijlage van het Besluit milieu-effectrapportage (m.e.r.) niet m.e.r.-plichtig. Voor de besluitvorming over deze activiteit wordt op vrijwillige basis een milieu-effectrapportage uitgevoerd. Tijdens het opstellen van het milieu-effectrapport (MER) is de verlegging van een deel van de goederenspoorlijn bij Boxtel, "het Duitse lijntje", als onderdeel van het voorkeursalternatief naar voren gekomen. Deze verlegging is wel m.e.r.-plichtig. Deze verlegging is in het MER beschreven. Daardoor kan het MER¹ tevens dienst doen ten behoeve van de besluitvorming over de spoorlijnverlegging.

Het MER en het voorontwerp-bestemmingsplan werden op 19 juni 1992 ter inzage gelegd. Per brief van 26 juni en vervolgens 28 juli 1992, verzocht het College van Burgemeester en Wethouders van de gemeente Boxtel de Commissie advies uit te brengen over de inhoud van het MER (bijlagen 1a en 1b).

De Commissie voor de m.e.r. dient een oordeel te geven over dit MER waarbij het toetsingskader wordt gevormd door:

- het gestelde in art. 41j van de Wabm, mede gelet op de richtlijnen voor de inhoud van het MER, die werden vastgesteld door de gemeente Boxtel op 25 april 1991;
- de eis dat het MER geen onjuistheden bevat (art. 41w, tweede lid van de Wabm).

Op 26 augustus 1992 is het concept-toetsingsadvies van de Commissie besproken met vertegenwoordigers van de gemeente Boxtel. Tijdens deze bespreking bleek, dat de gemeente Boxtel nog informatie beschikbaar had die in een aantal door de Commissie gesignaleerde tekortkomingen van het MER zou kunnen voorzien. Besloten werd deze informatie aan de Commissie ter beschikking te stellen, waarna het toetsingsadvies definitief zou kunnen worden afgerond. De extra informatie die door de Commissie bij de toetsing van het MER is betrokken, betreft:

- * Rapportage Noodroute Vrachtverkeer Gemeente Boxtel (25 maart 1992);
- * Voorstel tot bepaling van de noodoplossing voor de vrachtverkeersroute Gemeente Boxtel (B638);

1 Zie art. 41p Wabm.

* Notitie Gemeente Boxtel "Overzicht verricht onderzoek mogelijke traces";

De Commissie heeft deze informatie bestudeerd en heeft in een gesprek op 14 oktober 1992 met vertegenwoordigers van de gemeente Boxtel laten weten dat het nul-plus-alternatief en het meest milieuvriendelijk alternatief nog steeds onvoldoende waren uitgewerkt. Om aan deze opmerkingen van de Commissie tegemoet te kunnen komen, heeft de gemeente Boxtel besloten over te gaan op het maken van een aparte aanvulling op het MER. Bij brief van 23 oktober 1992 is dit aan de Commissie meegedeeld en is verzocht het uitbrengen van het toetsingsadvies op te schorten tot het gereedkomen van de aanvullende studie.

Op 4 december 1992 is de aanvullende studie door de gemeente Boxtel aan de Commissie toegezonden. De Commissie heeft deze studie bij het opstellen van het definitieve toetsingsadvies betrokken.

Het voorliggende advies is opgesteld door een werkgroep van de Commissie voor de m.e.r., verder te noemen "de Commissie". Voor de samenstelling van deze Commissie wordt verwezen naar bijlage 4, waarin tevens een overzicht van de belangrijkste projectgegevens is opgenomen.

Bij de opstelling van het advies heeft de Commissie de via het bevoegd gezag ontvangen adviezen en commentaren, die schriftelijk werden ingebracht, alsmede opmerkingen tijdens de hoorzittingen van 8 juli en 21 december 1992, in beschouwing genomen (zie bijlage 4 voor een overzicht). In dit advies wordt met voetnoten verwezen naar de desbetreffende reacties.

2.

COMMENTAAR OP HOOFDLIJNEN

Het MER richt zich vooral op het tegengaan van overlast van vrachtverkeer in de bebouwde kom door het zoeken van een alternatieve verbinding tussen de A2 en Ladonk. De uitwerking van een Zuidelijke Ontsluitingsweg (ZOW) met de verschillende tracévarianten heeft daardoor veel aandacht gekregen. Het MER en het ontwerp-bestemmingsplan geven hierover veel milieu-informatie. Over het nul-plus-alternatief en het meest milieuvriendelijk alternatief bevat het MER zelf onvoldoende informatie. In de aanvulling op het MER worden beide alternatieven wel volwaardig uitgewerkt.

Hieronder wordt apart op de uitwerking van het nul-plusalternatief en het meest milieuvriendelijk alternatief ingegaan.

Nul-plusalternatief

In het oorspronkelijke MER werd aangegeven, dat het nul-plusalternatief onvoldoende bijdraagt aan de realisatie van de primaire doelstelling, het tot stand brengen van een route voor vrachtverkeer naar het bedrijventerrein die veel minder hinder en gevaar voor de omgeving met zich meebrengt. Het nul-plusalternatief werd daarom in het MER niet verder uitgewerkt. Een volwaardige uitwerking van een omleidingsvariant, waarbij zoveel mogelijk van bestaande infrastructuur gebruik wordt gemaakt, ontbrak in het oorspronkelijke MER. In de Rapportage Noodroute Vrachtverkeer Gemeente Boxtel (25 maart 1992) en het voorstel tot bepaling van de noodoplossing voor de vrachtverkeersroute Gemeente Boxtel is uitgebreid aandacht besteed aan mogelijkheden om via het gebruik van bestaande infrastructuur op korte termijn het vrachtverkeer terug te dringen. In dit rapport zijn verschillende alternatieven beschreven die gebruik maken van bestaande infrastructuur. Deze alternatieven werden echter niet verder uitgewerkt, omdat ze in het kader van een noodoplossing als niet reëel werden beschouwd.

In de aanvulling op het MER is het nul-plus-alternatief in de vorm van twee omleidingsvarianten volwaardig uitgewerkt.

Daarmee is aan de opmerking van de Commissie over het ontbreken van een uitwerking van een omleidingsvariant, tegemoet gekomen.

Wel vraagt de Commissie zich af waarom in de variant B gekozen is voor een tracé dicht langs Lennisheuvel en niet vanaf de spoorlijn rechtsstreeks naar het bedrijventerrein.

In de aanvulling op het MER wordt geconcludeerd, dat de varianten van het nul-plusalternatief niet als "redelijkerwijs in beschouwing te nemen alternatieven" worden gezien, omdat zij onvoldoende bijdragen aan de primaire doelstelling, het creëren van een veilige route voor het vrachtverkeer.

Aangezien bij variant B in ieder geval wel voldaan wordt aan een voor vrachtverkeer geschikte route, waarvan volgens de verkeersprognoses ook veel gebruik gemaakt zal gaan worden, heeft de Commissie de indruk gekregen, dat dit alternatief vooral op grond van het veiligheidsaspect buiten de bebouwde kom afgewezen wordt.

De ter onderbouwing hiervan gepresenteerde informatie over de veiligheidsaspecten van met name variant B is naar het oordeel van de Commissie echter niet altijd overtuigend.

Naar de mening van de Commissie is namelijk onvoldoende aandacht besteed aan de overwegingen dat in de nieuwe situatie de wettelijk toegestane maximumsnelheid van 80 km/uur naar 60 km/uur zal gaan en de capaciteit van de weg te laag is ingeschat, waardoor de weg waarschijnlijk niet overbelast zal worden.

Meest milieuvriendelijk alternatief

De uitwerking in het MER van alternatieven, die voldoen aan de secundaire doelstellingen aangaande het beheersen van de automobiliteit, vindt de Commissie mager. In de gemeentelijke Verkeersmaatregelenkaart^{2]} is deze secundaire doelstelling van het MER om de groei van de automobiliteit in Boxtel terug te dringen, voor een belangrijk deel in beleid vertaald. In het MER worden de maatregelen uit dit plan gekoppeld aan de minst schadelijke tracévariant. Deze combinatie wordt vervolgens als het meest milieuvriendelijk alternatief gepresenteerd.

Bij de uitwerking van het meest milieuvriendelijke alternatief had meer aandacht kunnen worden besteed aan het formuleren van een variant die met name voor geluidhinder en veiligheid goed zou scoren en één, waarin het accent vooral op ecologie en landschap ligt. Op grond van de door het MER en de aanvulling aangedragen informatie komt de Commissie tot de volgende conclusies aangaande de afwegingen rond het meest milieuvriendelijk alternatief.

* Uitgaande van een meest milieuvriendelijk alternatief dat vooral goed scoort op vermindering van geluidhinder en onveiligheid, is het vooral van belang dat maximaal verkeer aan de kern wordt onttrokken. De varianten van de ZOW bieden hiervoor de beste mogelijkheden.

* Een meest milieuvriendelijk alternatief dat vooral goed scoort ten gunste van ecologie en landschap, moet naar de mening van de Commissie gevonden worden in de aanleg van een verbinding in het buitengebied in een zo eenvoudig mogelijke vorm, waarbij de mogelijkheden van herstel van de ecologische hoofdstructuur als bedoeld in het Natuurbeleidsplan in acht worden genomen. Gelet op het bovenstaande dient variant 2b met weglating van de aansluiting op de zuidelijke parallelweg als het meest milieuvriendelijk te worden beschouwd. Hierbij wordt aan de primaire doelstelling met betrekking tot een veilige, afdoende ontsluiting van het industrieterrein buiten de kern van Boxtel voldaan en tevens het meest milieuvriendelijk alternatief ten aanzien van ecologie en landschap zuiver geformuleerd.

2 BVA, Bureau voor Verkeerskundige Advisering, 1992.

3. COMMENTAAR OP ONDERDELEN

3.1 Probleem- en doelstelling

Het MER gaat bij de doelstellingen uit van een beperking van de verkeerstoename overeenkomstig het Structuurschema Verkeer en Vervoer deel d (SVV). Het MER stelt dat tussen 1991 en 2001 in Boxtel moet worden uitgegaan van een groei van de automobilititeit van 35%³. De doelstellingen van het SVV laten een lagere groei toe. Uit het MER blijkt niet duidelijk waarom er een verschil bestaat tussen de SVV-doelstelling en de mobiliteitsgroei in Boxtel. In het rapport bij de gemeentelijke Verkeersmaatregelenkaart (GMK) is sprake van een toename van de werkgelegenheid op Ladonk met 25 % tot 2001. Onduidelijk is waarom in dit rapport een groei van het autoverkeer van 21 % is gehanteerd.

Bij het oplossen van de verkeersproblemen maakt het MER voor de doelstellingen nadrukkelijk onderscheid tussen vracht- en personenautoverkeer. Bij de verkeersprognoses is beperkt aandacht besteed aan het onderscheid tussen personenverkeer en vrachtverkeer. Het GMK en de Rapportage Noodroute Vrachtverkeer bevatten op dit punt relevante informatie, die niet in het MER is gepresenteerd. Het is daarom moeilijk na te gaan in hoeverre de verschillende oplossingen bijdragen aan de gestelde doelstellingen ten aanzien van de verschillende vervoersstromen. In de aanvulling op het MER worden wel gegevens gepresenteerd over de aandelen vrachtverkeer voor de nieuwe varianten. Helaas ontbreken hier nog de percentages voor de bestaande situatie, wat de beoordeling van de mate waarin aan de primaire doelstelling wordt voldaan, moeilijk maakt.

3.2 Milieugevolgen

Ecologie

De informatie over de bestaande toestand van het milieu en de te verwachten milieugevolgen is voor het onderdeel ecologie goed uitgewerkt.

Geluid

De inhoudsopgave van het MER vermeldt onder "Bijlagen sub 8": "nadere informatie onderzoek geluid". Deze bijlage ontbreekt echter. Bijlage 4 van de aanvulling op het MER vervangt deze bijlage slechts voor wat betreft de wegen in het buitengebied. Mede daardoor ontbreekt nog een onderbouwing van sommige geluidgegevens uit het MER.

Wellicht zou de inhoud van de bedoelde bijlage 8 enkele van de hierna volgende opmerkingen overbodig hebben gemaakt.

3 Zie MER, pag. 35

Op blz. 73 ontbreekt een duidelijke bronvermelding bij gegevens over de huidige geluidbelasting door diverse geluidbronnen en de gegeven 50 dB(A)-contouren. Daardoor is onduidelijk welke percentages middelzwaar en zwaar verkeer voor de bepaling van de geluidniveaus zijn gehanteerd voor de verschillende alternatieven. Hetzelfde geldt ten aanzien van de snelheden.

Voor het vaststellen van de geluidbelasting in de bebouwde kom is gebruik gemaakt van gegevens uit de GMK. Er valt niet na te gaan op welke wijze die belasting is vastgesteld.

Het MER geeft weinig informatie over akoestisch cijfermateriaal waarop de conclusies over de te verwachten geluidhinder (van o.a. blz. 143 en 144) zijn gebaseerd.

Voor de omgeving van de tracé-varianten is gebruik gemaakt van bestaande gegevens (blz. 72). Uit het MER blijkt niet wat de resultaten van de aldaar vermelde geluidberekeningen zijn.

De Commissie merkt op dat door gebruik te maken van de ontheffingsmogelijkheid en de 3 dB(A)-aftrek in werkelijkheid voorlopig 58 dB(A) wordt toegelaten (pag. 147).

Lucht

Op blz. 25 wordt gesteld dat 'voor het verkeersbeleid met name de thema's verzuring en verstoring van belang zijn'. De thema's 'Verandering van klimaat' (CO₂-uitwerp) en 'Verspreiding' (immissieconcentraties) zijn echter zeker van eenzelfde belang.

De concentraties binnen de bebouwde kom van Boxtel zijn berekend met het CAR⁴]-model, terwijl de concentraties in de nabijheid van de Zuidelijke Ontsluitingsweg zijn vastgesteld met het 'Voorspellings-systeem Luchtkwaliteit Tracévarianten'. Uit het rapport blijkt dat de uitkomsten van de berekeningen niet met elkaar te vergelijken zijn omdat de achtergrondconcentraties verschillen.

Het gebruik van het CAR-model is in beginsel slechts geschikt om concentraties vast te stellen in een bepaald jaar en dus niet voor toekomstige jaren.

Weliswaar worden in het MER voor een aantal verbindingen de achtergrondconcentraties weergegeven, doch voor slechts koolmonoxyde en stikstofdioxyde wordt ook de algehele concentratie vastgesteld⁵].

De veronderstelling dat geen overschrijding voor andere stoffen is te verwachten en dat om die reden wellicht geen berekeningen zijn uitgevoerd is niet in overeenstemming met de richtlijnen. Voor zwarte rook, voornamelijk afkomstig van dieselmotoren van vrachtauto's is, gezien

4 Calculation of Air pollution from Road traffic.

5 Zie tabel 4.3

de achtergrondniveaus uit tabel 4.3, zeker een berekening de moeite waard. De (foutief overgenomen) waarde van 98 als 98-percentiel voor aerosolen (zwarte rook dus) geeft al een overschrijding van de grenswaarde die $90 \mu/m^3$ bedraagt (deze fout zit ook weer in tabel 2.12 van de aanvulling op het MER).

Bij de milieugevolgen is aandacht besteed aan de verandering van het klimaat, de verzuring en de fotochemische luchtverontreiniging⁶]. Hoewel het zeer goed mogelijk is op eenvoudige wijze een uitspraak te doen over de ontwikkeling van de uitworp van CO₂ (klimaatverandering), NO_x en SO₂ (verzuring) en VOS (fotochemische luchtverontreiniging) en deze te vergelijken met de streefwaarden uit het NMP-Plus, is een dergelijk onderzoek achterwege gebleven.

Het gebruik van het aantal autokilometers als indicator is onjuist. De algehele uitworp van verontreinigende stoffen wordt namelijk bepaald door het aantal voertuigen en de verkeersemmissies. Op grond van onderzoek, uitgevoerd door TNO te Delft⁷] en statistische gegevens van het CBS over het percentage voertuigen met een katalysator, kan nu reeds een vrij nauwkeurige schatting worden gemaakt van de afname van de emissiefactoren.

3.3 Vergelijking alternatieven

Door het ontbreken van algemeen aanvaarde toetsingscriteria ten aanzien van natuur en landschap zijn er interpretatieverschillen mogelijk bij de beoordeling van de effecten van de varianten op dit gebied. Dit geeft naar de mening van de Commissie ruimte tot het leggen van andere accenten dan in het MER zijn gepresenteerd. Enkele voorbeelden:

- * Uitgangspunten van gebruikmaking en uitbouw van bestaande infrastructuur, dan wel bundeling hiermee, biedt vanuit ecologie en landschap voordelen. In het MER komt niet duidelijk naar voren hoe deze in de waardering zijn betrokken.
- * De keuze voor het gebruik van de mogelijkheden voor het later toepassen van natuurontwikkeling als zwaar toetsingscriterium (zie tabel 4.1 en 4.2) is discutabel. Natuurontwikkeling is immers ook mogelijk zonder aanleg van nieuwe infrastructuur. Bij aanleg van een weg kan natuurontwikkeling worden belemmerd. Bij het treffen van mitigerende maatregelen is daarom slechts sprake van een vorm van compensatie.

De Commissie constateert dat bovenstaande zou kunnen leiden tot andere conclusies ten aanzien van het meest milieuvriendelijk alternatief. Naar de mening van de Commissie zou wat betreft het punt ecologie en

6 Zie MER, pag. 8.47

7 Ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer, Publicatierreeks Lucht, nr. 89, Steekproefcontroleprogramma, onderzoek naar luchtverontreiniging door voertuigen in het verkeer - jaarrapport 1989 - 1990.

landschap variant 2b met weglating van de aansluiting op de parallelweg als het meest milieuvriendelijk moeten worden beschouwd.

3.4 Evaluatie achteraf

In het MER wordt aandacht geschonken aan de opzet van een evaluatieprogramma. Naast de daarin opgesomde aspecten vraagt de Commissie aandacht voor de volgende punten:

- verkeerssituatie na aanleg van een Zuidelijke omleiding en de direct daaraan verbonden verkeersvoorzieningen;
- ontwikkeling van de automobilititeit en de effectiviteit van de genomen maatregelen in relatie tot de groei na 2001.

BIJLAGEN

bij het toetsingsadvies
over de inhoud van het
milieu-effectrapport
Zuidelijke Onsluitingsweg Boxtel

(bijlagen 1 t/m 5)

BIJLAGE I

Brief van het bevoegd gezag d.d. 26 juni 1992, waarin de Commissie
in de gelegenheid wordt gesteld om advies uit te brengen

Gemeente Boxtel



1926-1992
336/47-51X-48
Si/Sc/Pres/Bi
De commissie van de Milieu-Effect Rapportage
t.a.v. de heer R. Sieleken
Postbus 2345
3500 GH UTRECHT

Uw brief :
Kenmerk : T.vd.Donk/hvw/j1176
Doorkiesnr. : 55301
Boxtel : juni 1992
Volnummer :
Bijl. : 6 exemplaren MER
Onderwerp : MER Zuidelijke Ontsluitingsweg.

Verzenddatum: 26 JUNI 1992

Geachte heer,

Ter voldoening aan het bepaalde in art. 41 van de Wet Algemene Bepalingen Milieuhygiëne, doen wij u hierbij -in zesvoud- toekomen het Milieu-Effect-Rapport voor de Zuidelijke Ontsluitingsweg. Het rapport is met ingang van 19 juni 1992 ter inzage gelegd en tot 19 juli 1992 bestaat er voor een ieder gelegenheid schriftelijk opmerkingen in te brengen. De hoorzitting als bedoeld in art. 41 van genoemde Wet zal op 8 juli a.s. worden gehouden.

Eventuele schriftelijke opmerkingen en het verslag van de hoorzitting zullen wij u zo spoedig mogelijk toezenden. Graag zullen wij uw advies over het rapport vernemen.

Hoogachtend,
BURGEMEESTER EN WETHOUDERS VAN BOXTEL,
Namens dezen,
Hoofd afdeling Ruimtelijke Ontwikkeling,
A.W.L. Staats

Gemeentehuis Boxtel, Postbus 10.000, 5280 DA Boxtel, Tel.: 04116 - 55911, Telefax 04116 - 55225, Telex 50926
Postrekening 107.34.95. Bezoekadres: Markt 1, 5281 AT Boxtel.
Gefieve bij correspondentie datum en volgnummer te vermelden.

BIJLAGE 1A

Openbare bekendmaking in het Brabants Dagblad d.d. 18 juni 1992



Gemeente Boxtel

Milieu-effectrapportage Zuidelijke Ontsluitingsweg

Burgemeester en wethouders van Boxtel maken bekend dat met ingang van 18 juni 1992 op het gemeentehuis, afdeling Ruimtelijke Ontwikkeling, voor eenieder ter inzage zal liggen het milieu-effectrapport (MER) Zuidelijke Ontsluitingsweg met bijbehorende stukken en de richtlijnen op basis waarvan het rapport is opgesteld.

Het gemeentehuis is geopend op werkdagen van 9.00 tot 12.00 uur. Degenen die niet in de gelegenheid zijn tijdens deze uren kennis te nemen van de stukken, kunnen telefonisch contact opnemen voor het maken van een afspraak (tel.nr. 55301).

Het rapport heeft betrekking op de aanleg van een verbindingsweg tussen het bedrijventerrein en Rijksweg 2 in de omgeving van het zogenaamde Duitse Lijntje.

In het MER worden de gevolgen voor het milieu behandeld van een aantal uitvoeringvarianten van de weg. Het MER zal mede dienen als basis voor de verdere besluitvorming, die moet leiden tot de vaststelling van een bestemmingsplan, dat de aanleg van bedoelde weg mogelijk maakt.

Over het MER en het bestemmingsplan zal op dinsdag 23 juni a.s. een voorlichtingsavond worden gehouden in de aula van Den Tjiber, Beendermerweg 2, aanschouw 19.30 uur.

Op woensdag 8 juli a.s. zal om 17.00 uur een hoorzitting gehouden worden op het gemeentehuis. Tijdens deze hoorzitting kan eenieder mondeling opmerkingen maken over het MER.

Daarnaast kan eenieder tot 19 juli 1992 opmerkingen over het MER schriftelijk indienen bij het gemeentebestuur van Boxtel, postbus 10.000, 5200 DA Boxtel.

De mondeling en schriftelijk gemaakte opmerkingen kunnen slechts betrekking hebben op de inhoud van het rapport omtrent onjuistheden of het niet voldoen aan de richtlijnen.

Degenen die opmerkingen indient, kan daarbij verzoeken zijn persoonlijke gegevens niet bekend te maken.

De schriftelijke opmerkingen en het verslag van de hoorzitting zullen zo spoedig mogelijk bij de eerdergenoemde stukken ter inzage worden gelegd en worden toegezonden aan de wettelijke adviseurs en de MER-commissie, die de opmerkingen bij haar toetsingsadvies zal betrekken.

Het toetsingsadvies van de MER-commissie zal gelijktijdig met het ontwerp-bestemmingsplan ter inzage worden gelegd.

Boxtel, 18 juni 1992

Burgemeester en wethouders voornoemd,
De secretaris, De 1000-burgemeester,
drs. P. Buytels H. v.d. Aker-v.d. Borch

BIJLAGE 2

Brief van het bevoegd gezag d.d. 23 oktober 1992, met verzoek tot opschorten van het toetsingsadvies

Gemeente Boxtel



Commissie voor de milieu-effectrapportage	
ingekomen :	26 OKT. 1992
nummer :	315 / - 72
dossier :	336 - 80
kopie naar :	Bu-Sc-pres-bist

de commissie voor de Milieu-effectrapportage
t.a.v. mevr. drs. M. Buitenkamp
Postbus 2345
3500 GH UTRECHT

Uw brief : 8 OKTOBER 1992/U1437-92/Bu/mp/336-82
Kenmerk : TvdDonk/MSI/W3154
Doorkiesnr. : 55306
Boxtel : 23 oktober 1992
Volgnummer :
Bijl. :
Onderwerp : Toetsingsadvies ZOW Boxtel.

Verzenddatum: 23 OKT. 1992

Geachte mevrouw Buitenkamp,

Naar aanleiding van het bij uw bovenvermelde brief verzonden vierde concept-toetsingsadvies en het gesprek van 14 oktober j.l. delen wij u het volgende mede.

Gezien de inhoud van het concept-toetsingsadvies hebben wij besloten alsnog over te gaan tot uitwerking van een nul-plus-alternatief. Wij verzoeken u daarom de toezending van uw definitief advies op te schorten tot na het gereedkomen van deze aanvullende studie. De verwachting is dat het rapport eind november gereed zal zijn en aan u kan worden toegezonden.

Wij gaan er van uit u hiernede voldoende te hebben geïnformeerd.

Hoogachtend,
BURGEMEESTER EN WETHOUDERS VAN BOXTEL,
Namens dezen
Hoofd afdeling Ruimtelijke Ontwikkeling,
A.W.L. Slaats

Gemeentehuis Boxtel, Postbus 10.000, 5280 DA Boxtel, Tel.: 04116 - 55911, Telefax 04116 - 55225, Telex 80926
Postrekening 107.34.95. Bezoekadres: Markt 1, 5281 AT Boxtel.
Gelieve bij correspondentie datum en volgnummer te vermelden.

BIJLAGE 3

Brief van het bevoegd gezag d.d. 4 december 1992, over aanvulling van het MER en verzoek om advies

Gemeente Boxtel



Commissie voor de milieu-effectrapportage	
ingekomen op	8 DEC. 1992
nummer	3228-92
doosnr.	89490
ingeleverd op	11 DEC 1992

de commissie voor de Milieu-effectrapportage
L.v. mevrouw drs. M. Buitenkamp
Postbus 2345
3500 GH UTRECHT

Uw brief :
Kenmerk : AvdDonk/CvdB/W3314
Doorkiesnr. : 55306
Boxtel : 4 december 1992
Volgnummer : Verzenddatum:
Bijl. : 6
Onderwerp : Aanvulling MER Zuidelijke Ontsluitingsweg.

Geachte mevrouw Buitenkamp,

Ten gevolge op onze brief van 23 oktober 1992 en ter voldoening aan het bepaalde in artikel 41t van de Wet Algemene Bepalingen Milieuhygiëne doen wij u hierbij in zesvoud toekomen een aanvulling op de MER Zuidelijke Ontsluitingsweg.

De aanvulling voorziet in een uitwerking van het nul-plus-alternatief.

Het rapport ligt met ingang van 7 december 1992 ter inzage en tot 7 januari 1993 bestaat er voor eenieder gelegenheid schriftelijke opmerkingen in te brengen.

De hoorzitting als bedoeld in artikel 41x van genoemde wet zal op 21 december a.s. worden gehouden.

Eventuele schriftelijke opmerkingen en het verslag van de hoorzitting zullen wij u zo spoedig mogelijk toezenden.

Wij verzoeken u deze aanvulling te betrekken bij uw advies over de MER Zuidelijke Ontsluitingsweg.

Hoogachtend,
BURGEMEESTER EN WETHOUDERS VAN BOXTEL,
Namens dezen,
Hoofd afdeling Ruimtelijke Ontwikkeling,
A.W.L. Slaats

Gemeentehuis Boxtel, Postbus 10.000, 5280 DA Boxtel, Tel.: 04116 - 55911, Telefax 04116 - 55225, Telex 50926
Postrekening 107.34.95. Bezoekadres: Markt 1, 5281 AT Boxtel.
Gedieve bij correspondentie datum en volgnummer te vermelden.

BIJLAGE 3A

Tekst van de bekendmaking van de ter inzage legging van de aanvulling op het MER uit het Brabants Dagblad d.d. 3 december 1992



Gemeente Boxtel

Aanvulling Milieu-effectrapportage Zuidelijke Ontsluitingsweg

Burgemeester en wethouders van Boxtel maken bekend dat met ingang van 7 december 1992 op het gemeentehuis, afdeling Ruimtelijke Ontwikkeling, voor een ieder ter inzage zal liggen een aanvulling op het Milieu-effectrapport (MER) Zuidelijke Ontsluitingsweg met bijbehorende stukken en de richtlijnen op basis waarvan het rapport is opgesteld.

Het gemeentehuis is geopend op werkdagen van 9.00 uur tot 12.00 uur. Degenen die niet in de gelegenheid zijn tijdens deze uren kennis te nemen van de stukken, kunnen telefonisch contact opnemen voor het maken van een afspraak (tel.nr. 65306).

Het MER Zuidelijke Ontsluitingsweg is aan diverse instanties voorgelegd, waaronder de commissie voor de MER.

Naar aanleiding van het advies van deze commissie is besloten om het MER aan te vullen met een nadere uitwerking van het nul-plus-alternatief.

Het onderhavige rapport voorziet in deze aanvulling.

Op maandag 21 december a.s. zal om 17.00 uur een hoorzitting gehouden worden op het gemeentehuis. Tijdens deze hoorzitting kan een ieder mondeling opmerkingen maken over de aanvulling op het MER.

Daarnaast kan een ieder tot 7 januari 1993 opmerkingen over de aanvulling op het MER schriftelijk indienen bij het gemeentebestuur van Boxtel, postbus 10.000, 5280 DA Boxtel.

De mondeling en schriftelijk gemaakte opmerkingen kunnen slechts betrekking hebben op de inhoud van het rapport omtrent onjuistheden of het niet voldoen aan de richtlijnen.

Degene die opmerkingen indient, kan daarbij verzoeken zijn persoonlijke gegevens niet bekend te maken.

De schriftelijke opmerkingen en het verslag van de hoorzitting zullen zo spoedig mogelijk bij de eerder genoemde stukken ter inzage worden gelegd en worden toegezonden aan de wettelijke adviseurs en de MER-commissie, die de opmerkingen bij haar toetsingsadvies zal betrekken.

Het toetsingsadvies van de MER-commissie zal gelijktijdig met het ontwerp-bestemmingsplan ter inzage worden gelegd.

Boxtel, 3 december 1992

De Burgemeester en wethouders van Boxtel
de secretaris, of de loco-burgemeester,
drs. P. Buytels, mw. H. v.d. Akker-v.d. Schoot

BIJLAGE 4

Projectgegevens

Initiatiefnemer: gemeentebestuur Boxtel

Bevoegd gezag: gemeentebestuur Boxtel

Besluit: herziening van het bestemmingsplan. Het betreft een vrijwillige m.e.r.

Categorie Besluit m.e.r.: vrijwillige m.e.r.-procedure

Activiteit: De voorgenomen activiteit betreft de aanleg van een zuidelijke ontsluitingsweg (ZOW) om het industrieterrein te ontsluiten op de rijksweg 2. De ZOW kan ook een functie krijgen in de vermindering van de verkeersdruk van personenauto's op wegen in de bebouwde kom. De tracékeuze voor de ZOW vormt het onderwerp van deze m.e.r.

Stand van zaken: De openbare bekendmaking vond plaats op 7 februari 1991. Op 5 april 1991 bracht de Commissie advies voor richtlijnen uit. Daarbij wees zij o.a. op de noodzaak om in het MER ook te bezien, welke verkeersveranderingen gaan optreden bij realisatie van andere initiatieven in de regio, zoals de reconstructie van rijksweg 2 en de plannen voor verscheidene spoorlijnen in het gebied. Ook stelde de Commissie, dat het vele onderzoek, dat voorafgaand aan de start van de m.e.r. was verricht, wel voor het MER gebruikt zou kunnen worden, maar up-to-date gebracht zou moeten worden.

De richtlijnen werden vastgesteld op 30 mei 1991. Het advies van de Commissie is daarbij voor een groot deel overgenomen. Het MER en het voorontwerp-bestemmingsplan werden op 19 juni 1992 ter inzage gelegd. Per brief van 26 juni en vervolgens 28 juli 1992, verzocht het College van Burgemeester en Wethouders van de gemeente Boxtel de Commissie advies uit te brengen over de inhoud van het MER.

Op 26 augustus 1992 is het concept-toetsingsadvies van de Commissie besproken met vertegenwoordigers van de gemeente Boxtel. Besloten is dat de Commissie van de gemeente Boxtel nog aanvullende informatie zou ontvangen, waarmee in een aantal door de Commissie gesignaleerde tekortkomingen van het MER zou kunnen worden voorzien. Na het bestuderen van deze informatie kwam de Commissie tot de conclusie dat de uitwerking van het nul-plus-alternatief en het meest milieuvriendelijk alternatief nog steeds onvoldoende was. Besloten werd op de bijeenkomst met vertegenwoordigers van de gemeente Boxtel van 14 oktober 1992 tot het opstellen van een aanvullend MER. Op 4 december 1992 is de aanvullende studie door de gemeente Boxtel aan de Commissie toegezonden. De Commissie heeft deze studie bij het opstellen van het definitieve toetsingsadvies betrokken. Het concept-toetsingsadvies werd op 14 januari 1992 met bevoegd gezag/initiatiefnemer en de werkgroep van de Commissie m.e.r. besproken.

Samenstelling van de werkgroep:

drs. J.W. Beijersbergen

ir. J. van Dixhoorn (voorzitter)

drs. A.L. de Jong

ir. W.A. Oosting

ing. P.M. Peeters

Secretaris van de werkgroep: richtlijnen mr. E. van Rosmalen; toetsing drs. M. Buitenkamp

BIJLAGE 5

Lijst van inspraakreacties en adviezen

nr.	datum	persoon of instantie	plaats	datum van ontvangst Cie. m.e.r.
1.	920713	A. van Vught	Boxtel	920727
2.	920708	A. van der Tempel	Boxtel	920727
3.	920709	Vereniging voor natuurbehoud en natuurbeheer in Midden- en Noord-Oost Brabant 'Het Groene Hart'	Den Dungen	920727
	920806 930105	commentaar op aanvulling MER		920821 930111
4.	920709	Bewonersgroep Eindhovenseweg/ Liempseweg	Boxtel	920727
5.	920709	Fam. M.J. v.d. Sloot	Boxtel	920727
6.	920709	Fam. J.H.M. Spoor	Boxtel	920727
7.	920717 930103	Vereniging Verkeer Platform Boxtel commentaar op aanvulling MER	Boxtel	920727 930118