

Zuidelijke Randweg Budel

Startnotitie MER

Startnotitie
Gemeente Cranendonck

februari 2009

Zuidelijke Randweg Budel

Startnotitie MER

dossier : C1193.01.001
registratienummer :
versie : versie Definitief

Startnotitie
Gemeente Cranendonck

INHOUD	BLAD	
1	WAAROM DEZE STARTNOTITIE	2
1.1	Aanleiding van het project	2
1.2	Waarom een Milieu Effect Rapportage?	3
1.3	Rol van de startnotitie en het MER	3
1.4	Inspraak	4
1.5	Vervolgprocedures	4
1.6	Besluitvorming, procedures en betrokkenen	5
2	WAAROM EEN ZUIDELIJKE RANDWEG?	9
2.1	Gemeente Cranendonck	9
2.2	Probleemanalyse	10
2.3	Plan en Studiegebied	11
2.4	Doelstelling van de aanleg van de Zuidelijke Randweg	11
3	WELKE ALTERNATIEVEN EN VARIANTEN WORDEN ONDERZOCHT?	13
3.1	De alternatieven	13
3.2	Referentiesituatie	16
3.3	Tracé Schoterakker plus	17
3.4	Het Meest Milieuvriendelijk Alternatief	18
4	WELKE EFFECTEN WORDEN BESCHREVEN?	19
4.1	Toetsingscriteria voor thema 'verkeer en vervoer'	19
4.2	Toetsingscriteria voor thema 'ruimtelijke ordening en economie'	19
4.3	Toetsingscriteria voor thema 'milieu'	20
4.4	Wijze van beoordeling milieueffecten	22
5	COLOFON	23

1 WAAROM DEZE STARTNOTITIE

1.1 Aanleiding van het project

Vroeger lag er een doorgaande weg tussen België en de aansluiting met de A2, dwars door het centrum van Budel. Het verkeer op deze weg zorgde voor steeds meer overlast voor omwonenden en bezoekers van het centrum van Budel. De weg was ook niet geschikt voor de hoeveelheid en het type verkeer (veel vrachtwagens) waardoor de veiligheid in het geding kwam.

Begin 1990 is door de gemeente besloten om een tijdelijke randweg over bestaande wegen in gebruik te nemen. Deze route loopt via de Randweg Oost-Meemortel-Heikantstraat-Mulckstraat-Midbuulweg. Om tot een meer permanente oplossing te komen is in 1995 een ontwerp bestemmingsplan opgesteld voor een Zuidelijke Randweg Budel. Onder meer als gevolg van de gemeentelijke herindeling is dit plan in de kast beland. In 2000 zijn in het centrum van Budel maatregelen genomen om het doorgaand verkeer door Budel te ontmoedigen (onder meer door middel van eenrichtingverkeer). Daardoor kiest het doorgaande verkeer veelal voor de tijdelijke randweg.

Omwonenden langs deze route zijn niet blij met de huidige situatie. Doordat het doorgaand verkeer zich verplaatst over de tijdelijke randweg route, ondervinden de bewoners hinder van de hoeveelheid en aard van het verkeer. Hierbij kan men denken aan geluidsoverlast, toename van luchtverontreiniging, toename van trillingen, en de afname van verkeersveiligheid. De leefbaarheid voor de omwonenden is sinds de komst van de tijdelijke randweg afgenomen. Echter, het opheffen van de tijdelijke randweg zou de problemen weer verplaatsen naar het centrum van Budel. Verder vraagt de gemeente zich af of de tijdelijke randweg toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen mogelijk blokkeert.

In 2007 is een verkenningstudie uitgevoerd waarin een aantal varianten van een Zuidelijke Randweg zijn onderzocht en vergeleken. In de beleidscommissievergadering van de gemeente Cranendonck op 4 december 2007 zijn de resultaten van deze studie besproken en is als voorkeursvariant de "Schoterakker-plus" variant gekozen. In de raadsvergadering van 18 december 2007 is een voorlopige keuze gemaakt voor dit tracé.

De gemeente Cranendonck is nu voornemens om de haalbaarheid van een Zuidelijke Randweg volgens de "Schoterakker-plus-variant" te onderzoeken.

1.2 Waaron een Milieu Effect Rapportage?

Voor de realisatie van een Zuidelijke Randweg is een wijziging van het bestemmingsplan noodzakelijk. Ondanks dat de realisatie van de Schoterakker plus variant een aanzienlijke infrastructurele ingreep is, is het project als zodanig niet m.e.r-plichtig (milieueffectrapportage-plichtig) conform het Besluit Milieueffectrapportage 1994, onder het regime van de Wet Milieubeheer. Er is ook geen sprake van een zogenaamde m.e.r.-beoordelingsplicht.

Toch heeft de gemeente Cranendonck ertoe besloten een (vrijwillige) m.e.r.-procedure te doorlopen, om de volgende redenen:

- De gemeente is met het doorlopen van een m.e.r. procedure zorgvuldig en laat milieuaspecten meewegen in de uiteindelijke vormgeving van het tracé.
- Bepaalde onderzoeken die in ieder geval in het kader van het bestemmingsplan dienen te worden uitgevoerd, zoals flora-en-fauna-onderzoek, worden in het MER al afgedekt.
- Het tijdsverlies is gering, aangezien de bestemmingsplanprocedure en de m.e.r. procedure deels gelijktijdig kunnen lopen.

De centrale doelstelling van de m.e.r.-procedure is vooraf inzicht te geven in de milieueffecten van voorgenomen besluitvorming. Inzicht wordt gegeven in zowel de negatieve als de positieve effecten van de voorgenomen activiteiten. Via het doorlopen van de in de Wet milieubeheer neergelegde procedures worden niet alleen de besluitvormers, maar ook alle andere betrokkenen op zorgvuldige wijze voorzien van objectieve informatie over de gevolgen voor het milieu. De m.e.r.-procedure vormt een belangrijke bouwsteen om te komen tot de bestemmingsplanherziening. De resultaten van het onderzoek worden neergelegd in het milieueffectrapport (MER).

1.3 Rol van de startnotitie en het MER

In deze startnotitie geeft de gemeente Cranendonck inzicht in de aard en omvang van het ontwikkelingsplan voor de ontwikkeling van de Zuidelijke Randweg. Daarnaast maakt de startnotitie duidelijk wat verwacht kan worden van het milieueffectrapport (MER). De inhoud van het MER wordt bepaald door de eisen die de wet stelt en door richtlijnen van het bevoegd gezag voor dit MER. In het MER zal geen keuze worden gemaakt tussen de verschillende alternatieven en varianten. Wel wordt aangegeven hoe de verschillende alternatieven en varianten op de diverse milieuaspecten scoren.

1.4 **Inspraak**

De startnotitie ligt gedurende zes weken ter inzage. Een ieder kan gedurende deze periode de wensen voor de inhoud van het MER kenbaar maken. Halverwege de formele inspraakperiode voor de startnotitie wordt een informatieavond georganiseerd. De startnotitie en de m.e.r.-procedure worden toegelicht en er is gelegenheid om vragen te stellen. Reacties (zienswijzen) moeten schriftelijk worden ingediend op het volgende adres:

Gemeente Cranendonck
T.a.v. Jozef van Asten
Postbus 2090
6020 AB Budel

Onder vermelding van: Inspraakreactie startnotitie m.e.r.-procedure Zuidelijke Randweg Budel

1.5 **Vervolprocedures**

Alle schriftelijke reacties op de startnotitie worden verzameld. De onafhankelijke Commissie voor de milieueffectrapportage brengt haar advies uit. De binnengekomen reacties worden betrokken bij de opstelling van de richtlijnen voor het milieuonderzoek. De opgestelde richtlijnen dienen vervolgens te worden vastgesteld door het bevoegd gezag. De richtlijnen geven aan welke informatie het MER moet bevatten, zoals de milieuaspecten en de alternatieven en varianten op het voornemen.

In het MER vindt een vergelijking van alternatieven en varianten plaats op basis van de gevolgen voor het milieu. Zodra het MER gereed is, wordt het door de initiatiefnemer aan het bevoegd gezag aangeboden. Het bevoegd gezag beoordeelt de MER op zijn geschiktheid om een besluit te nemen. Hierbij wordt getoetst aan de opgestelde richtlijnen. Bij aanvaarding door het bevoegd gezag wordt het MER ter inzage gelegd. Tot zes weken na publicatie wordt een ieder in gelegenheid gesteld in te spreken op het MER. In dezelfde periode brengen de wettelijke adviseurs hun advies uit. Daarnaast vindt een hoorzitting plaats. Na het einde van de inspraakperiode brengt de Commissie m.e.r. een toetsingsadvies uit. De Commissie geeft hierbij haar oordeel over de kwaliteit en de volledigheid. De gegeven inspraakreacties worden hierin meegenomen. Uiteindelijk wordt het MER als input gebruikt bij het besluit over het project. In het voorontwerp bestemmingsplan dient te worden aangegeven hoe is omgegaan met de uitkomsten van het MER.

1.6 Besluitvorming, procedures en betrokkenen

De milieueffectrapportage zal gekoppeld worden aan het opstellen van een bestemmingsplan voor de aanleg van de Zuidelijke Randweg. De formele start van de m.e.r.-procedure vindt plaats door openbare kennisgeving van deze startnotitie in de regionale dag- en weekbladen. Vervolgens ligt de startnotitie gedurende zes weken ter inzage. Binnen 9 weken na publicatie van de startnotitie brengt de Commissie voor de milieueffectrapportage een advies voor richtlijnen voor het BesluitMER uit. Vervolgens zal het bevoegd gezag, de gemeenteraad van Cranendonck, de richtlijnen vaststellen.

Is het BesluitMER gereed, dan wordt het door de initiatiefnemer officieel aan het bevoegd gezag aangeboden en beoordeeld op volledigheid en kwaliteit, rekening houdend met de richtlijnen. Als het bevoegd gezag het BesluitMER aanvaardbaar acht, wordt het samen met het voorontwerpbestemmingsplan bekendgemaakt en in het kader van de inspraak ter inzage gelegd. In deze fase wordt gelegenheid tot inspraak gegeven. Tot 6 weken na de publicatie is iedereen in de gelegenheid in te spreken op de kwaliteit van het BesluitMER en op het voorontwerpbestemmingsplan.

Op grond van artikel 3.1.1 van het Besluit ruimtelijke ordening plegen Burgemeester en Wethouders bij de voorbereiding van het ontwerpbestemmingsplan (waar nodig) overleg met betrokken gemeenten en rijks- en provinciale diensten en wordt het plan ter beoordeling bij de Provinciaal Planologische Commissie gelegd (zogenoemd planologisch vooroverleg). Tevens wordt het BesluitMER in deze periode ter toetsing aangeboden aan de Commissie voor de milieueffectrapportage en de wettelijke adviseurs. De Commissie heeft tot vijf weken na sluiting van de inzage termijn of, indien de openbare zitting plaatsvindt na afloop van die termijn, tot uiterlijk 5 weken na het tijdstip van de openbare zitting de tijd om haar oordeel te geven in de vorm van een toetsingsadvies (art. 7.26, lid 1 Wet milieubeheer). De Commissie betreft in haar advies de richtlijnen van het bevoegd gezag en ingediende adviezen en opmerkingen.

Nadat de overleg- en inspraakreacties en adviezen over het BesluitMER en het ontwerpbestemmingsplan zijn binnengekomen, gaat het bevoegd gezag na in hoeverre deze gevolgen dienen te hebben voor de inhoud van het bestemmingsplan. Het bestemmingsplan wordt samen met het MER vervolgens gedurende 6 weken ter inzage gelegd.

De gemeenteraad beslist over de vaststelling van het bestemmingsplan binnen 12 weken na afloop van de termijn van de terinzagelegging (art. 3.8, lid 1 sub e Wro). Bekendmaking van het besluit tot vaststelling van het bestemmingsplan geschiedt binnen 2 weken na vaststelling (art. 3.8, lid 3 Wro). Tot slot kan gedurende een periode van 6 weken nog beroep tegen het bestemmingsplan worden ingesteld. Het besluit tot vaststelling treedt in werking met ingang van de dag na die waarop de beroepstermijn (6 weken) afloopt (art. 3.8, lid 5 Wro).

Samenvatting betrokkenen bij de procedure voor de milieueffectrapportage

Initiatiefnemer

Een initiatiefnemer is een particulier of overheidsorganisatie die het voornemen heeft een activiteit te ondernemen. In deze m.e.r.-procedure is de gemeente Cranendonck (het college van Burgemeester en Wethouders) de initiatiefnemer.

Naam en adres van de initiatiefnemer:

Gemeente Cranendonck College van Burgemeester en Wethouders Postbus 2090 6020 AB Budel

Bevoegd gezag

Onder het bevoegd gezag wordt de overheidsinstantie verstaan die bevoegd is om over het voornemen van de initiatiefnemer een besluit te nemen. Voor het bevoegd gezag bestaan de belangrijkste besluiten uit het vaststellen van de richtlijnen voor de inhoud van het MER en het beoordelen van de aanvaardbaarheid van het MER. In deze m.e.r.-procedure is de gemeenteraad van de gemeente Cranendonck het bevoegd gezag.

Naam en adres van het bevoegd gezag:

Gemeente Cranendonck De gemeenteraad Postbus 2090 6020 AB Budel
--

Commissie voor de milieueffectrapportage

Het bevoegd gezag wordt bij haar besluiten geadviseerd door de landelijke Commissie voor de milieueffectrapportage (Cmer). Deze onafhankelijke commissie bestaat uit tal van deskundigen op milieugebied. Voor iedere milieueffectrapportage wordt uit de commissie een werkgroep samengesteld. Deze werkgroep heeft tot taak het bevoegd gezag eerst te adviseren over de inhoud van de richtlijnen (het richtlijnenadvies) en later over de juistheid en volledigheid van het MER (het toetsingsadvies).

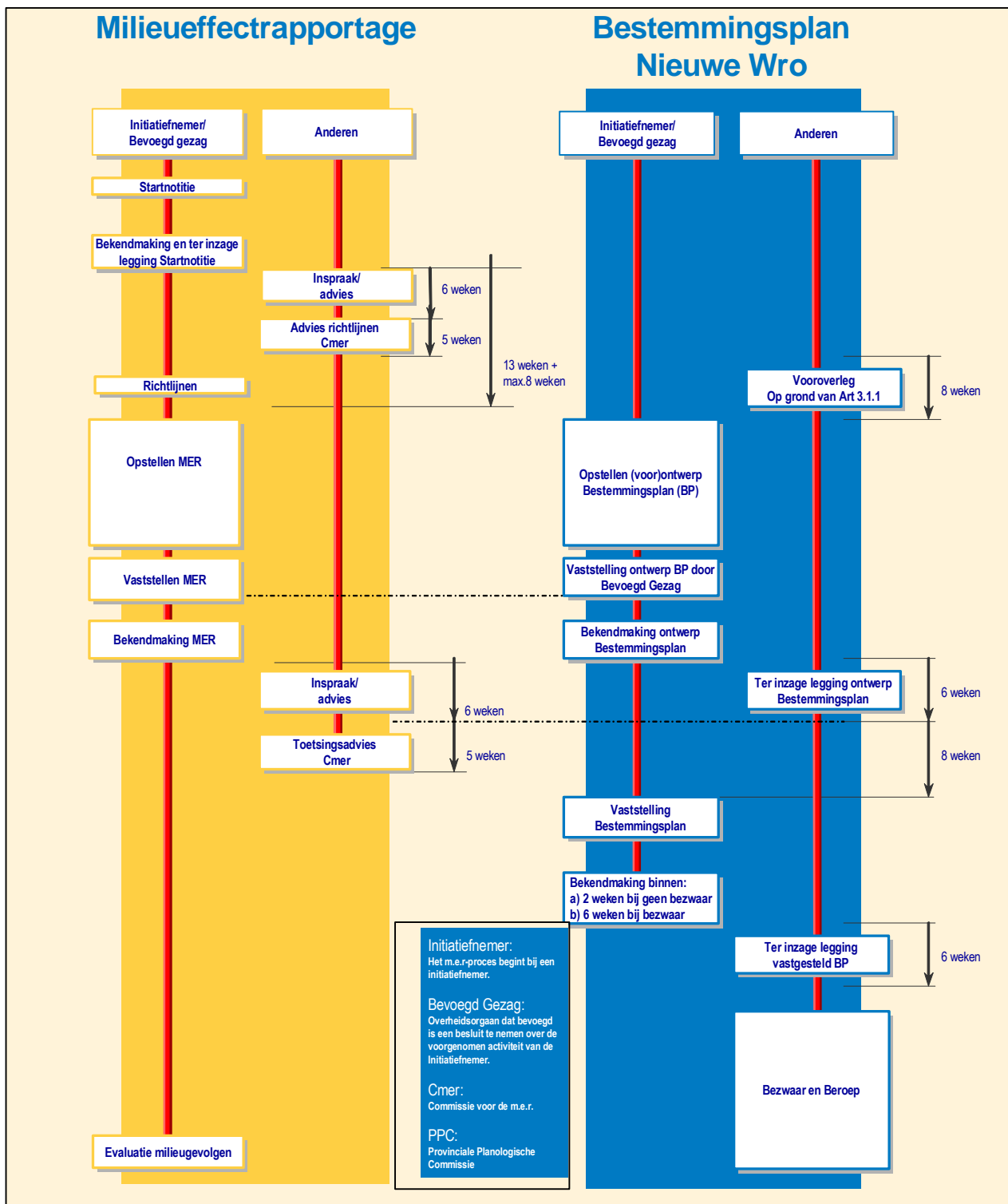
Adviseurs

Het bevoegd gezag dient naast de Cmer ook advies te vragen aan de wettelijke adviseurs. De wettelijke adviseurs adviseren het bevoegd gezag over de richtlijnen voor de inhoud van het MER en, wanneer het MER gereed is, over de kwaliteit en volledigheid ervan.

Als wettelijke adviseurs zijn in elk geval aangewezen de Regionale Inspecteur voor de Milieuhygiëne (vertegenwoordiger van het Ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieu) en de Regionale Directeur van het Ministerie van Landbouw, Natuurbeheer en Visserij.

Insprekers

In de m.e.r.-procedure is aangegeven dat een ieder recht heeft op inspraak tijdens de procedure. Degenen die tijdens de m.e.r.-procedure van dit recht gebruik maken zijn de insprekers. Het bevoegd gezag informeert een ieder tijdig wanneer en op welke wijze de inspraakmogelijkheden zich voordoen.



Figuur 1: Overzicht besluitvorming m.e.r.-procedure

2 WAAROM EEN ZUIDELIJKE RANDWEG?

2.1 Gemeente Cranendonck

De gemeente Cranendonck is een samenvoeging van de voormalige gemeenten Budel en Maarheeze. De gemeente bestaat uit zes kernen, namelijk: Maarheeze, Soerendonk, Gastel, Budel, Budel-Schoot en Budel-Dorplein. De gemeente heeft een oppervlakte van 78,14 km² (bron: Statline CBS) en een totaal aantal inwoners van 20.268 in 2008. Van alle inwoners is ongeveer 42% woonachtig in de kern Budel en 26% in de kern Maarheeze. De gemeente wordt in het noorden begrensd door de gemeente Heeze-Leende, in het oosten door de gemeenten Someren en Weert en in het zuidoosten door de Belgische gemeenten Hamont-Achel en Bocholt.

In het noorden wordt de gemeente doorsneden door de A2 welke loopt tussen Eindhoven en Weert-Maastricht. De gemeente is nog niet aangesloten op het spoorwegennet, maar wordt ontsloten door busverbindingen.

De gemeente heeft een aantal bedrijventerreinen. Grote bedrijventerreinen zijn Nyrstar (voorheen Pasmenco Budel Zink), Airpark Budel, Den Engelsman en Rondven.

Verder zijn er in de gemeente 9 basisscholen. Ook is er een dependance aanwezig van een scholengemeenschap voor VMBO voor de lagere klassen. Voor HAVO, VWO lagere klassen en de bovenbouw van het voortgezet onderwijs zijn leerlingen aangewezen op gemeente Weert en Eindhoven.

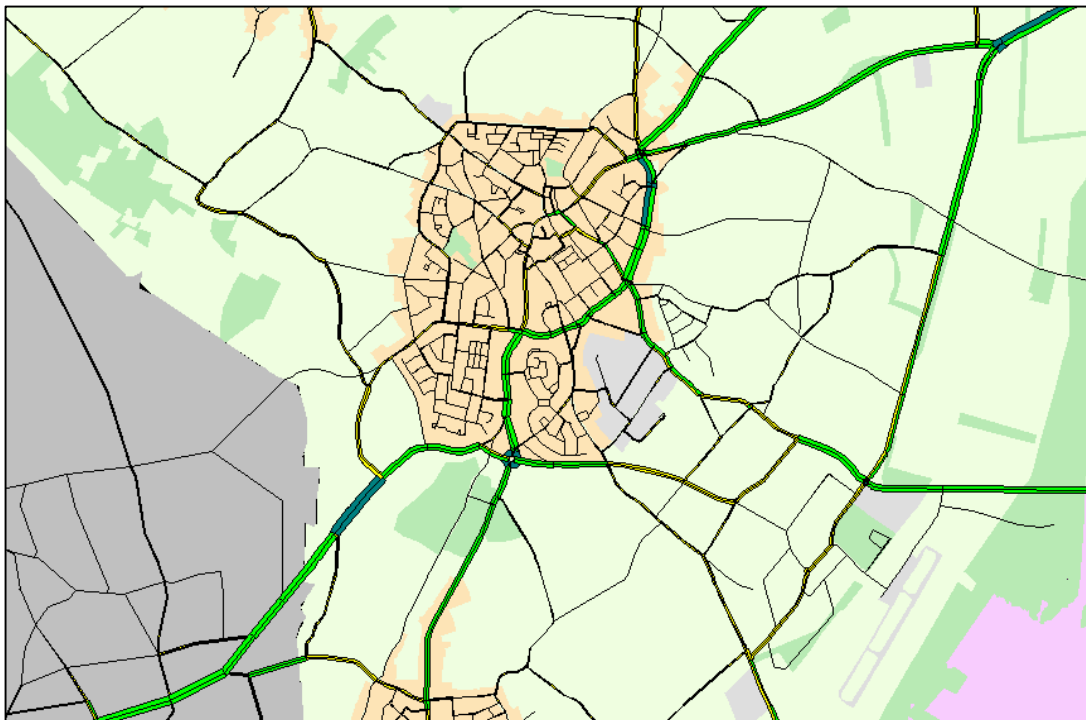
Concentraties van winkelvoorzieningen zijn gelegen in:

- Budel: Markt, Dr. Ant. Mathijsenstraat, Nieuwstraat, Capucijnerplein en een klein deel van de Deken van Baarstraat
- Soerendonk: langs de Dorpsstraat
- Gastel: een beperkt aantal voorzieningen is gelegen in de buurt van het St. Cornelisplein
- Maarheeze: de meeste voorzieningen liggen bij de Stationsstraat, Kerkstraat en Smits van Oyenlaan
- Budel-Schoot: de voorzieningen zijn verspreid langs de Grootshoterweg
- Budel-Dorplein: voorzieningen liggen gespreid langs de Hoofdstraat

2.2 Probleemanalyse

Vanuit België, buurgemeente Hamont en verder, komt veel doorgaand verkeer langs de kern Budel. Dit verkeer maakt gebruik van het wegennet van de gemeente Cranendonck om onder andere van en naar de autosnelweg A2 te komen. Daarmee krijgt het lokale wegennet een functie voor doorgaand verkeer.

Vanaf 1997 is de Mulkstraat in Budel gereconstrueerd en is de omleidingroute voor het centrum gaan functioneren. Het doorgaande verkeer maakt nu voor een belangrijk gedeelte gebruik van de route Randweg- oost, Meemortel, Heikant, Mulkstraat en Midbuulweg of te wel de "tijdelijke" randweg. Een gedeelte van het verkeer is bestemmingsverkeer in Budel en is van de route door de bebouwde kom gebruik blijven maken. Door de verkeersmaatregelen op de oude route door het centrum, is dit verkeer vooral de Burgemeester van Houtstraat gaan gebruiken, welke langs het centrum loopt. De verkeersstromen zijn te zien in afbeelding 1.



Afbeelding 1: verkeersstromen in de huidige situatie, gemeten in 2006, Bron: Verkenningenstudie DHV 2007, de groene lijnen geven de verkeerstromen aan.

De reconstructie heeft er toe geleid dat het verkeer door het centrum is verschoven naar de "tijdelijke" randweg. Deze randweg heeft hierdoor een functie als (regionale) verbindingsweg gekregen. De route is echter niet als zodanig ingericht. Uit de meest recente tellingen (gemeente Cranendonck,

2006) blijkt dat de intensiteiten op de Zuidelijke Randweg fluctueren tussen de 3500 en 6500 motorvoertuigen per etmaal.

Bewoners langs de "tijdelijke randweg" (m.n. de Midbuulweg, de Heikantstraat en de Mulkstraat) ondervinden hinder van het doorgaande verkeer (leefbaarheid) dat voor een groot deel van de Belgische buurgemeente Hamont komt richting de autosnelweg A2 en omgekeerd. Daarnaast wordt deze tijdelijke randweg als onveilig ervaren (oversteekbaarheid) en leeft de vraag of de randweg toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen blokkeert.



Afbeelding 2: de "tijdelijke randweg"

2.3 Plan en Studiegebied

Het plangebied betreft de zuid-kant van Budel,, daar waar de Zuidelijke Randweg gerealiseerd kan worden. In afbeelding 3 en 4 is het plangebied weergegeven, met als blauwe lijn het tracé Schoterakker plus.

Het studiegebied voor het MER verschilt per milieueffect en reikt tot daar waar de gevolgen van de aanleg van de weg zich uitstrekken. Bijvoorbeeld: voor de verkeersaspecten beperkt de analyse zich niet tot het tracé zelf, maar worden ook de effecten in de kern van Budel en bijvoorbeeld op het wegennet van/naar België meegenomen. Het studiegebied is dus per thema verschillend.

2.4 Doelstelling van de aanleg van de Zuidelijke Randweg

Het gemeentebestuur van Cranendonck heeft de wens uitgesproken de haalbaarheid van een Zuidelijke Randweg te onderzoeken.

De aanleg van de Zuidelijke Randweg heeft verschillende doelen:

- Het permanent ontlasten van het centrum van Budel
- Het verbeteren van de leefomgevingskwaliteit van het gebied
- Het faciliteren van toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen in het gebied

3 WELKE ALTERNATIEVEN EN VARIANTEN WORDEN ONDERZOCHT?

Het MER moet bijdragen aan de besluitvorming over de te ondernemen activiteiten. Kenmerkend voor een milieueffectrapportage is de vergelijking van verschillende alternatieven op (mogelijke) milieueffecten. Verplichte alternatieven zijn het referentiealternatief, waarbij wordt uitgegaan van de huidige situatie met de autonome ontwikkeling, waarbij dus geen nieuwe weg wordt aangelegd, en het Meest Milieuvriendelijk Alternatief. Daarnaast wordt voor dit MER als voorkeursalternatief het Tracé Schoterakker plus uitgewerkt. Na de startnotitiefase en het vaststellen van de definitieve richtlijnen voor het MER zullen (genoemde) alternatieven verder geconcretiseerd worden.

3.1 De alternatieven

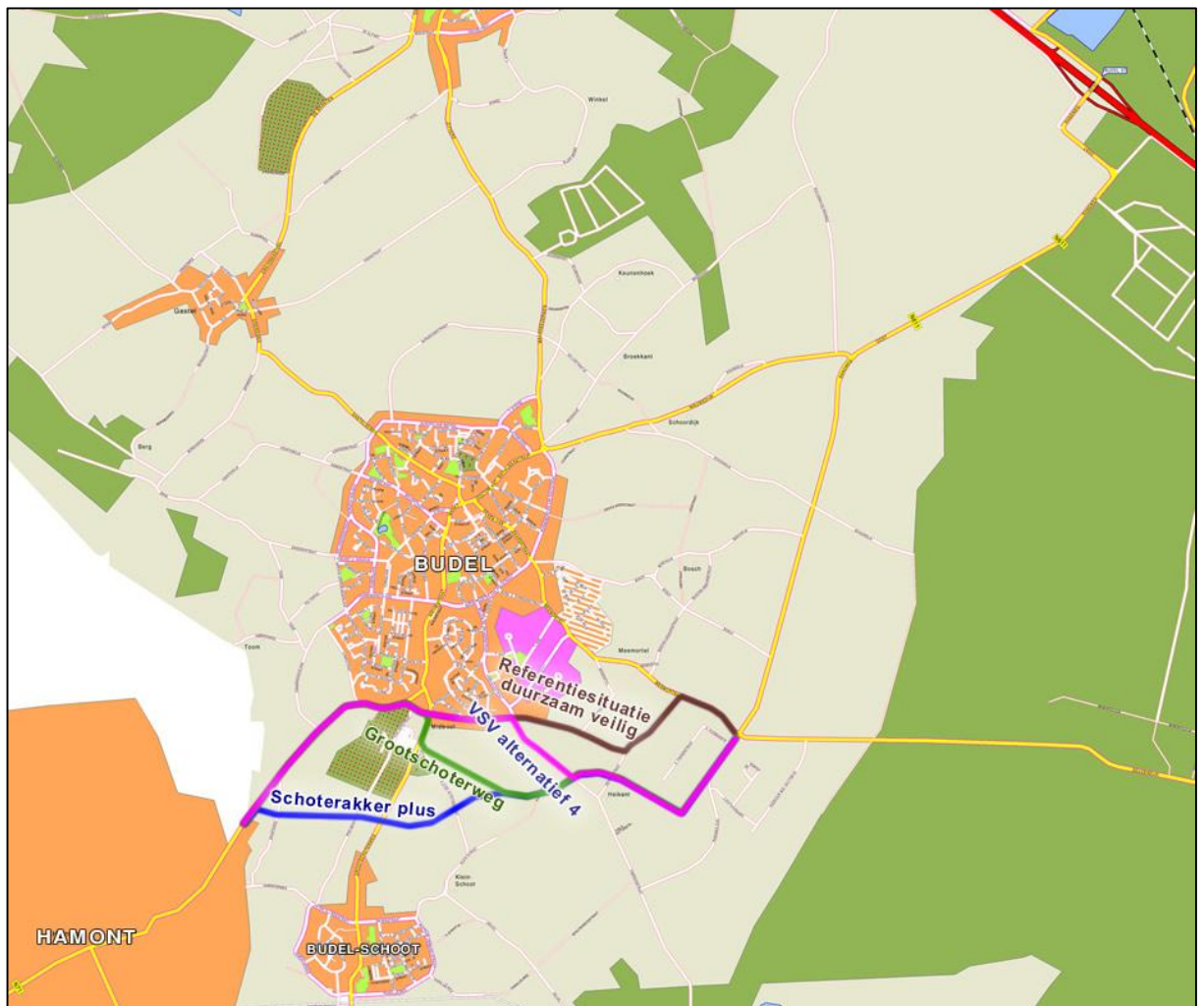
Bij de keuze van de verschillende alternatieven voor de Zuidelijke Randweg zijn leefomgevingskwaliteit, ontlasting van het centrum en ruimtelijke ontwikkelingen meegenomen als uitgangspunten. Daarnaast is aangesloten bij vragen die de provincie Noord-Brabant ten tijde van de nut- en noodzaakstudie heeft geformuleerd.

De raad van de gemeente Cranendonck heeft 5 varianten laten onderzoeken in de verkenningenstudie¹. Het betrof:

1. Referentiesituatie (0 variant)
2. Aangepast: duurzaam-veilig (0-plus variant)
3. VSV-alternatief 4 (VerkeersStructuurVisie)
4. Tracé Schoterakker plus
5. Tracé Grootschoterweg

Alle varianten zijn op de volgende thema's vergeleken: verkeer en vervoer, bodem en water, landschap, cultuurhistorie en archeologie, fauna en flora, woon en leefmilieu, ruimtelijke ordening en kostenraming.

¹ Verkenningenstudie Randweg Zuid Budel, november 2007 DHV in opdracht van gemeente Cranendonck



Afbeelding 3: tracévarianten randweg Budel, Bron: Verkenningenstudie DHV 2007

Het VSV-alternatief 4 en het Tracé Grootschoterweg bleken niet voldoende bij te dragen aan het oplossen van de vooraf opgestelde uitgangspunten. Verkeerskundig lossen de varianten niet voldoende op. Daarnaast bestaan bij beide varianten te veel onzekerheden over de aspecten landschap, cultuurhistorie en archeologie en flora en fauna. Het VSV-alternatief 4 is de enige variant die een verslechtering laat zien van de luchtkwaliteit (maar grenswaarden worden niet overschreden). Omdat een deel van het tracé voert over nieuwe infrastructuur is de score op het aspect geluid beter dan bij de voorgaande varianten. Door de nieuwe infrastructuur zijn deels kansen voor ruimtelijke ontwikkeling aanwezig. Het Tracé Grootschoterweg scoort slecht op het onderdeel sociale veiligheid, maar goed op het onderdeel externe veiligheid en geluid omdat er geen of weinig bebouwing is langs het tracé. Door het deels op afstand van de bebouwing liggen van het tracé ontstaan mogelijkheden voor ruimtelijke ontwikkelingen. Er moeten bij deze tracé wel een groot aantal kavels opnieuw worden ingedeeld. De kosten van deze variant liggen hoger dan het VSV-alternatief 4, maar onder die van het Tracé Schoterakker plus.

Uitvoering van alleen duurzaam veilig maatregelen op het tracé van de huidige randweg geeft weliswaar een verbetering ten opzichte van de referentiesituatie op het gebied van oversteekbaarheid en geluid. Aanvullende maatregelen zijn echter noodzakelijk om het centrum van Budel te blijven ontzien van sluipverkeer.

Hier kan bijvoorbeeld gedacht worden aan route verwijzingen en/ of een vrachtwagenverbod voor vrachtauto's door de kern van Budel (uiteraard met uitzondering van bestemmingsverkeer).

Deze variant vraagt door de voorschriften van duurzaam veilig om vrijliggende fietspaden te realiseren een forse investering.

Daarbij is te verwachten dat de grondverwervingskosten ook aanzienlijk hoger zullen zijn dan bij de varianten met tracédelen die door landbouwgebied gaan. Er ontstaan geen extra mogelijkheden voor ruimtelijke ontwikkelingen.

Op 18 december 2007 heeft de raad zijn voorkeur uitgesproken voor het Tracé Schoterakker plus omdat deze variant de beste waarborging biedt voor vermindering van verkeer en overlast in de bestaande kern Budel. Bovendien biedt realisatie van dit tracé de meeste ruimtelijke mogelijkheden voor de toekomst. De doorsnijding van natuurgebieden is een punt van aandacht voor het MER.

Naast het Tracé Schoterakker plus wordt de referentiesituatie en het Meest Milieuvriendelijk Alternatief (MMA) onderzocht in het MER.

3.2 Referentiesituatie

De referentiesituatie betreft de situatie in 2020 als er geen aanleg van de Zuidelijke Randweg plaatsvindt. Wel wordt rekening gehouden met eventuele effecten van voltooide of in uitvoering zijnde (autonome) ontwikkelingen. Onder autonome ontwikkelingen worden ook alle plannen verstaan tot 2020 waar nu al besluiten over zijn genomen. Een beschrijving van deze situatie is noodzakelijk om een vergelijking te kunnen maken met de situatie waarbij WEL de Zuidelijke Randweg wordt aangelegd. Hierdoor kan worden beoordeeld of, en zo ja, in welke mate er sprake is van effecten op het milieu door de realisatie van de voorgenomen activiteit.

Bij deze variant bestaat het tracé uit de huidige "tijdelijke" randweg; Randweg-Oost, Meemortel, Heikant, Mulkstraat en Midbuulweg. De huidige inrichting van de weg is sober. Van de Grensweg tot aan de Fabriekstraat zijn aan beide zijden van de weg vrijliggende fietspaden aanwezig.

In de referentiesituatie wordt rekening gehouden met de volgende (ruimtelijke) plannen:

- Uitbreiding Airpark (Airpark III)
- DIC
- Revitalisering Meemortel
- Woningbouw Budel-Noord

Het Tracé Schoterakker plus en het Meest Milieuvriendelijk Alternatief worden in het MER beoordeeld op verkeers-en milieuaspecten ten opzichte van de 0-variant.

3.3 Tracé Schoterakker plus

Dit tracé passeert de kern Budel op afstand. Bij dit tracé gaat het om geheel nieuwe infrastructuur, nergens wordt een bestaande route gevolgd. Vanaf de Grensweg, iets ten zuiden van de kruising met de Zwarteweg, maakt het tracé een bocht en vervolgt zijn route meanderend tot aan de rotonde op de Randweg-Zuid.

Deze variant heeft een zeer gunstige score voor de aspecten verkeersafwikkeling, barrièrewerking en sluiproutes. De reden hiervoor is dat dit tracé Budel op afstand passeert. Barrièrewerking vindt niet plaats omdat er nog geen bebouwing en dus voorzieningen aanwezig zijn langs het tracé. Door het ontbreken van bebouwing langs het tracé scoort de variant zeer goed op het gebied van geluid en externe veiligheid. Door een tracéring ten zuiden van de kern Budel ontstaan zeer grote kansen voor ruimtelijke ontwikkelingen.

Door de aanleg van grootschalige nieuwe infrastructuur scoort deze variant minder goed met betrekking tot de grondwaterbeschermingsgebieden en worden de landschappelijke, ecologische en/ of de cultuurhistorische waarden mogelijk aangetast. Om diezelfde reden scoort de variant slechter op het aspect beïnvloeding van de ecologische hoofdstructuur (EHS). Plaatselijk wordt de Agrarische hoofdstructuur doorsneden. De sociale veiligheid is minder goed, doordat woningen langs het tracé ontbreken. Dit tracé heeft tevens effect op het aantal nieuw in te delen kavels. Deze effecten op de omgeving worden expliciet aan de orde gesteld in het MER.



Afbeelding 4: Schoterakker plus

3.4 Het Meest Milieuvriendelijk Alternatief

Het Meest Milieuvriendelijk Alternatief (MMA) is gedefinieerd als het alternatief waarbij de nadelige gevolgen voor het milieu zoveel mogelijk worden voorkomen dan wel zoveel mogelijk worden beperkt. Dit kan worden bereikt door de meest milieuvriendelijke onderdelen van de verschillende alternatieven in het MMA op te nemen. Tevens kan een aanvullende of een hogere duurzaamheidsambitie worden geformuleerd.

Randvoorwaarden voor een MMA zijn dat het een realistisch alternatief is en dat het voldoet aan de projectdoelstelling van de initiatiefnemer. De invulling wordt tevens gezocht in compenserende en mitigerende maatregelen².

² Onder mitigerende maatregelen worden maatregelen verstaan die de milieu-effecten van de ontwikkelingen minder groot of minder negatief maken (bijvoorbeeld stil asfalt toepassen). Onder compenserende maatregelen worden maatregelen verstaan die de negatieve milieu-effecten van de ontwikkeling compenseren door elders een ontwikkeling te realiseren die een positieve bijdrage aan het milieu levert (bijvoorbeeld natuurontwikkeling elders).

4 WELKE EFFECTEN WORDEN BESCHREVEN?

In dit hoofdstuk is aangegeven welke thema's, aspecten en toetsingscriteria in het MER worden uitgewerkt. Aan de hand van de toetsingscriteria worden per aspect de milieueffecten van het voornemen en eventuele alternatieven bepaald. Milieueffecten kunnen zowel tijdelijk als permanent optreden. Het accent ligt op de effecten die optreden als de Zuidelijke Randweg is gerealiseerd en de nieuwe weg in gebruik is genomen. Voor de te onderzoeken aspecten wordt een onderscheid gemaakt tussen drie thema's, te weten 'verkeer en vervoer', 'ruimtelijke ordening en economie' en 'milieu'.

4.1 Toetsingscriteria voor thema 'verkeer en vervoer'

In het MER neemt het thema 'verkeer en vervoer' een prominente rol in. Er wordt een verkeerskundige visie neergezet, waarin beschreven staat op welke wijze de Zuidelijke Randweg een positieve bijdrage kan leveren aan een optimale bereikbaarheid van de dorpskernen omliggende gebieden, een zo congestievrij mogelijke verkeersafwikkeling van de wegvlakken en kruisingen en een verkeersveilige doorstroming van alle modaliteiten. Onderstaande tabel geeft de aspecten en de toetsingscriteria weer.

Thema	Milieuaspect	Toetsingscriterium
Verkeer en vervoer	Mobiliteit	- Verkeersbelasting belangrijkste wegen in en rondom plangebied - Verandering in intensiteit autoverkeer - I/C verhouding - consequenties voor Hamont
	Verkeersveiligheid	- Positie langzaam verkeer, oversteekbaarheid - Vormgevingseisen duurzaam-veilig

4.2 Toetsingscriteria voor thema 'ruimtelijke ordening en economie'

In deze paragraaf staan de aspecten van het thema 'ruimtelijke ordening & economie'. Het gaat hier om de aspecten bereikbaarheid, ruimtelijke inpassing en economie. In het MER wordt getoetst op de bereikbaarheid en de ruimtelijke inpassing van het plangebied.

Thema	Milieuaspect	Toetsingscriterium
Ruimtelijke ordening en economie	Bereikbaarheid	- Verandering in verkeersafwikkeling - Verandering in bereikbaarheid
	Ruimtelijke inpassing	- Open, overzichtelijke openbare ruimtes

	Economie	- Economische mogelijkheden
--	----------	-----------------------------

4.3 Toetsingscriteria voor thema 'milieu'

Bij het thema 'milieu' wordt een aantal aspecten samengenomen die met hinderbeleving en een gezonde woon- en leefmilieu te maken hebben. Geluid, lucht, externe veiligheid, maar ook de meer natuurlijke aspecten bodem en water, ecologie en landschap en archeologie vallen onder dit thema. De luchtkwaliteit in het gebied wordt getoetst aan de Wet milieubeheer, waarbij vooral gelet wordt op de 'fijnstof' (PM₁₀) en stikstofdioxide (NO₂). Voor geluid en lucht zijn de verkeersintensiteiten van het verkeersmodel de voornaamste inputbron. De effecten van de ontwikkelingen met betrekking tot het milieuaspect externe veiligheid worden in het MER getoetst aan de normen voor het plaatsgebonden risico en het groepsrisico en vervoer gevaarlijke stoffen.

Met betrekking tot het aspect bodem zullen vooral de graafwerkzaamheden die nodig zijn voor de aanleg van de (ondergrondse) infrastructuur onderzocht worden. Het aspect water richt zich op de hoeveelheid en kwaliteit van het grond- en oppervlaktewater. In hoeverre de plannen van invloed zijn op de aanwezige flora en fauna en in welke mate er verstoring optreedt van ecologische waarden of ecologische verbindingzones komt in het MER aan de orde. Afhankelijk van het plan kan voor de flora en fauna sprake zijn van mitigerende of compenserende maatregelen. Ook de invloed van het voornemen op de aspecten landschap en archeologie zal in het MER worden onderzocht.

Thema	Milieuaspect	Toetsingscriterium
Milieu	Geluid en trillingen	<ul style="list-style-type: none"> - Mate van geluidsbelasting 1^e lijns bebouwing (verkeerslawaaï) - Mate van geluidsbelasting indirecte hinder / verkeersaantrekkende werking - Mate van geluidsbelasting geluidsgevoelige objecten - Mate van hinder trillingen
	Lucht	<ul style="list-style-type: none"> - Verandering emissies a.g.v. verkeer (PM₁₀ en NO₂) - Toetsing aan de Wet luchtkwaliteit (titel 5.2 Wm) - Binnenlucht woningen
	Externe veiligheid	<ul style="list-style-type: none"> - Toetsing aan de norm voor het plaatsgebonden risico - Plaatsgebonden groepsrisico - Vervoer gevaarlijke stoffen
	Bodem en water	<ul style="list-style-type: none"> - Watermanagement/waterverbruik - Aantasting grond- en oppervlaktekwaliteit - Aantasting bodemstructuur
	Ecologie	<ul style="list-style-type: none"> - Aantasting van beschermde plant- en diersoorten - Verstoring ecologische waarden - Aantasting ecologische verbindingzones
	Landschap en cultuurhistorie	<ul style="list-style-type: none"> - Verandering kenmerkende landschapselementen/landschappelijke inpassing - Doorsnijding kenmerkende landschapselementen - Aantasting cultuurhistorische elementen en patronen - Aantasting archeologische waarden

4.4 Wijze van beoordeling milieueffecten

Per thema worden de effecten van de referentiesituatie en alternatieven beschreven. Effecten worden bij voorkeur kwantitatief onderzocht en vervolgens met behulp van eigen deskundigheid/expertise op een kwalitatieve schaal beoordeeld. Voor de beoordeling van de effecten van de voorgenomen activiteiten en de alternatieven wordt gebruik gemaakt een plus/min-waardering via een 5-puntsschaal van – (negatief effect) tot + (positief effect). Om de alternatieven te kunnen beoordelen en vergelijken wordt het nulalternatief (dat is de situatie als de plannen geen doorgang vinden) als referentiesituatie gebruikt. De effecten van het nulalternatief zijn per definitie neutraal: de effecten van de voorgenomen activiteit en de varianten kunnen hieraan worden gerelateerd.

-	Negatief effect
- / 0	Beperkt negatief effect
0	Geen relevant effect
0 / +	Beperkt positief effect
+	Positief effect

5 COLOFON

{TC \ I 1 "1 COLOFON"}

Opdrachtgever
Startnotitie
Gemeente Cranendonck
Project : Zuidelijke Randweg Budel
Dossier : C1193.01.001
Omvang rapport : 233 pagina's
Auteur : Manon Kerssemeeckers
Bijdrage : Janneke van Veen
Projectleider : Manon Kerssemeeckers
Projectmanager : Wendy Akkers
Datum : januari 2009
Naam/Paraaf :

DHV B.V.

*Ruimte en Mobiliteit
Laan 1914 nr. 35
3818 EX Amersfoort
Postbus 1132
3800 BC Amersfoort
T (033) 468 20 00
F (033) 468 28 01
E info@dhv.nl
www.dhv.nl*