



Commissie voor de
milieueffectrapportage

Zuidelijke Randweg Budel

Advies voor richtlijnen voor het milieueffectrapport

8 juni 2009 / rapportnummer 2239-38



1. HOOFDPUNTEN VAN HET MER

Het college van Burgemeester en Wethouders van de gemeente Cranendonck heeft het voornemen om een randweg ten zuiden van Budel te realiseren. Hiervoor is een wijziging in het bestemmingsplan noodzakelijk.

Ten behoeve van de besluitvorming met betrekking tot de randweg wordt een procedure voor de milieueffectrapportage (m.e.r.) doorlopen.¹ De gemeenteraad van de gemeente Cranendonck is bevoegd gezag in deze procedure.

De Commissie voor de m.e.r. (hierna 'de Commissie')² beschouwt de volgende punten als essentiële informatie in het milieueffectrapport (MER). Dat wil zeggen dat voor het volwaardig meewegen van het milieubelang in de besluitvorming het MER in ieder geval onderstaande informatie moet bevatten:

- een actuele analyse die de verkeers- en leefbaarheidsproblemen kwantificeert en het nut en de noodzaak van de randweg aan toont;
- een beschrijving van de huidige landschapstructuur en landschappelijke waarden;
- de ontwikkeling van nieuwe tracé- en inrichtingsvarianten (in wegprofielen en technische inrichting) op basis van het Schoterakker-plustracé en op landschappelijke inpassing;
- een vergelijking van de alternatieven en varianten op basis van de effecten op verkeer, woon- en leefomgeving en landschap;
- een zelfstandig leesbare samenvatting, die duidelijk is voor burgers en geschikt is voor bestuurlijke besluitvorming.

In de volgende hoofdstukken geeft de Commissie in meer detail weer welke informatie in het MER moet worden opgenomen. De Commissie bouwt in haar advies voort op de startnotitie. Dat wil zeggen dat in dit advies niet wordt ingegaan op de punten die naar de mening van de Commissie in de startnotitie voldoende aan de orde komen.

2. ACHTERGROND, PROBLEEMSTELLING, DOEL EN BELEID

2.1 Achtergrond, probleemstelling en doel

Probleemstelling, nut en noodzaak

In de startnotitie staat dat veel doorgaand verkeer vanuit België langs de kern van Budel komt om onder andere van en naar de rijksweg A2 te komen. Het lokale wegennet wordt daardoor belast met doorgaand verkeer, hetgeen overlast voor bewoners oplevert.

Om de verschillende problemen inzichtelijk te maken is het van belang om in het MER een goede analyse van die huidige en toekomstige verkeersproblematiek te maken. Daarom dient in het MER een gedegen beschrijving plaats te vinden van:

¹ Voor nadere projectgegevens en bijzonderheden wordt verwezen naar bijlage 1 en voor een overzicht van zienswijzen en adviezen naar bijlage 2.

² Zie bijlage 1 voor de samenstelling van de werkgroep van de Commissie die over dit project adviseert en voor overige projectgegevens.

- de bereikbaarheidsproblematiek. Beschrijf in welke mate er sprake is van knelpunten in de bereikbaarheid van woongebieden, bedrijventerreinen en het hoofdwegenet. Geef aan of er sprake is van congestie op verschillende wegvakken. Beschrijf daarbij het huidige en toekomstige aandeel doorgaand personenauto- en vrachtverkeer.
- de leefbaarheidproblematiek. Maak in het MER een zo veel mogelijk kwantitatieve beschrijving van de problemen met betrekking tot de luchtkwaliteit, geluidbelasting, externe veiligheid, verkeersveiligheid en barrièrewerking. Geef aan of er in de huidige situatie en toekomstige situatie, waarin de randweg niet zou worden gerealiseerd, normen (luchtkwaliteit en geluid) overschreden worden.

Maak de omvang en de locatie van knelpunten en hun onderlinge samenhang duidelijk door ze op een overzichtskaart te presenteren.

Toon op basis van deze probleemanalyse het nut en de noodzaak van de zuidelijke randweg aan.

Doelstelling

De in de startnotitie beschreven doelstelling kan verder worden geconcretiseerd door de problemen in het MER zoveel mogelijk kwantitatief te beschrijven en per probleem aan te geven in welke mate deze problemen in de toekomst moeten worden opgelost.

Beschrijf welke gemeentelijke ambities en doelstellingen gelden ten aanzien van bereikbaarheid en leefbaarheid. Geef ook aan welke gemeentelijke ambities en doelstellingen er gelden ten aanzien van landschap.

2.2 Beleidskader

Beschrijf de relevante beleidskaders voor de in het MER te onderzoeken milieuaspecten. Ga daarbij in op het gemeentelijke verkeers- en vervoerbeleid en besteed specifiek aandacht aan de wegencategorisering volgens de principes van Duurzaam veilig. Naast het lokale beleid zijn ook regionale en provinciale beleidsplannen (zoals de Integrale Milieu Strategie 2006-2010, Natuur voor Natuur en het Provinciale Verkeers- en VervoersPlan) van betekenis.

Geef aan welke randvoorwaarden en criteria hieruit naar voren komen voor de randweg.

3. VOORGENOMEN ACTIVITEIT EN ALTERNATIEVEN

3.1 Referentie

Het is van belang de autonome groei van het verkeersaanbod goed in kaart te brengen. Geef hiertoe een overzicht van de ruimtelijke plannen, projecten en verkeersmaatregelen, die de komende periode in de regio zullen worden uitgevoerd. Geef aan welke invloed deze hebben op de verkeersintensiteit op de route Randweg-oost, Meemortel, Heikant, Mulkstraat en Midbuulweg of te wel de 'tijdelijke randweg'. Besteed daarbij ook aandacht aan ruimtelijke ontwikkelingen in België.

3.2 Alternatieven

In een verkennende studie³ zijn 4 tracévarianten en de referentiesituatie onderzocht op doelbereik en milieueffecten. Op basis van deze studie is het Schoterakker-plustracé geselecteerd als voorkeursalternatief dat verder wordt onderzocht in het MER. De Commissie onderschrijft de conclusie in de studie dat de tracéalternatieven uit de verkennende studie⁴ niet in het MER onderzocht zullen worden omdat ze onvoldoende bijdragen aan het oplossen van de problemen en/of relatief grote negatieve effecten hebben. Geef in het MER hiervoor een nadere onderbouwing.

De Commissie adviseert echter om met behulp van het MER het definitieve voorkeursracé en gekoppelde inrichtingsvariant(en) te ontwikkelen. In de verkennende studie zijn de verkeers- en leefbaarheidsproblemen, en de landschapsstructuur slechts in beperkte mate of in algemene zin onderzocht. De Commissie adviseert daarom een zuidelijke randweg, zoals het Schoterakker-plustracé, als basis te nemen voor het zoeken naar tracévarianten die beter aansluiten op de landschappelijke en milieukundige waarden van het gebied. Op basis van de analyse van het verkeerkundig functioneren⁵ en optimale landschappelijke inpassing⁶ kan een voorkeursalternatief ontwikkeld worden.

Bij de aanleg van de weg zullen ook functies van bestaande wegen veranderen. Beschrijf voor alle alternatieven welke aanvullende maatregelen elders in Budel worden toegepast. Een voorbeeld hiervan is dat bestaande wegen tussen de randstructuur en de kom (zoals de Nieuwedijk) naar 60 km/h worden teruggebracht waardoor het doelbereik van de randweg naar verwachting groter zal zijn. Deze maatregelen moeten bij de beschrijving van de effecten van de alternatieven meegenomen worden. Beschrijf naast de referentie daarom ook de effecten van de referentie met aanvullende maatregelen zoals het duurzaam-veilig (0-plus) alternatief uit de verkennende studie. Geef per alternatief aan wat de gevolgen zijn voor de bestaande gemeentelijke wegencategorisering.

Beschrijf de varianten die voor het voorkeursalternatief en het meest milieuvriendelijk alternatief onderzocht zijn. Denk hierbij aan varianten in het wegprofiel, de inrichting van de kruisingen, fietspaden, berminrichting, varianten in maximum snelheden (60 km/h en 80 km/h), laanbeplanting, keuze van het type wegdek en verlichting.

3.3 Meest milieuvriendelijk alternatief (mma)

Als basis voor het meest milieuvriendelijk alternatief (mma) kan worden gezocht naar een optimale inpassing in het landschap waarbij negatieve gevolgen voor landschappelijke-, cultuurhistorische- en natuurwaarden zoveel mogelijk voorkomen worden en positieve kansen benut worden.

Besteed bij de ontwikkeling van het mma aandacht aan maatregelen die:

- doorsnijding en barrièrewerking voor mens en natuur zo veel mogelijk beperken;

³ Verkenningenstudie Randweg Zuid Budel, november 2007, DHV in opdracht van de gemeente Cranendonck.

⁴ VSV-alternatief, duurzaam-veilig (0-plus variant) en tracé Grootschoterweg.

⁵ Denk daarbij aan het aantal aansluitingen, de verkeersafwikkeling op de verbinding, boogstralen, rijzicht, maximum snelheden etc.

⁶ Dit is het alternatief waarbij de doorsnijding van de verkaveling, wegenstructuren, bebouwing, en lijnstructuren in het landschap zo veel mogelijk voorkomen worden.

- het archeologisch bodemarchief bij de aanleg van de randweg zo min mogelijk verstoren;
- hinder voor natuur door geluid en verlichting zo veel mogelijk beperken.

Beschrijf in het kader van het mma de kansen om:

- de landschappelijke eenheid tussen Budel en Budel-Schoot te behouden, versterken en open te houden;
- de randweg en landschap met landschapselementen aan te kleden, zoals bomenlanen maar ook bloemrijke ecologische bermten die op een duurzame en extensieve manier worden beheerd;
- de randweg door een fraaie inpassing een betekenis te geven als nieuw landschapselement en mogelijk een panoramische route door het landschap;
- versnippering van landschappelijke eenheden te verminderen.

Het verwachte draagvlak of een eerder vastgelegd budget mogen geen argumenten zijn om oplossingsrichtingen met belangrijke milieuvoordelen buiten beschouwing te laten bij de ontwikkeling van een mma.

3.4 Vergelijking van alternatieven

Maak bij de vergelijking van alternatieven duidelijk in hoeverre zij bijdragen aan het doelbereik. Maak voor alle alternatieven en varianten de 'winst' ten opzichte van de referentie inzichtelijk voor verkeer, leefbaarheid en landschap.

4. BESTAANDE MILIEUSITUATIE EN MILIEUGEVOLGEN

4.1 Algemeen

Beschrijf de milieueffecten van de referentiesituatie, het voorkeursalternatief, het mma, varianten en de te treffen mitigerende maatregelen zoveel mogelijk kwantitatief. Geef de effecten weer in overzichtstabellen en op kaart. Maak tevens onderscheid tussen effecten tijdens de aanleg- en gebruiksfase. De bestaande milieutoestand, autonome ontwikkelingen en milieueffecten van de alternatieven dienen in het MER gelijkwaardig beschreven te worden.

Geef in het MER op kaart aan wat als studiegebied wordt beschouwd.

4.2 Verkeer

Model

Voor de beschrijving van het aspect verkeer speelt het verkeersmodel een belangrijke rol. Geef in het MER een toelichting op het verkeersmodel en de aannames die hierin zijn gebruikt. Geef aan:

- welk basisjaar en prognosejaar worden gehanteerd;
- welke autonome ruimtelijke ontwikkelingen en eventueel ruimtelijke ontwikkelingsscenario's op dit vlak voor het prognosejaar zijn meegenomen;
- welke overige prognose-uitgangspunten in het model worden gehanteerd, zoals het beleidsscenario voor mobiliteit en het scenario voor economische groei;

- hoe de verschillende verkeerssoorten in het model zijn opgenomen (personenverkeer (auto, openbaar vervoer, fiets) en vrachtverkeer);
- wat de bandbreedte, scenario's en onzekerheidsmarges zijn.

Analyse

Beschrijf:

- de verkeersintensiteiten op de verschillende wegen in het studiegebied onderscheiden naar intern (lokaal), extern (inkomend en uitgaand) en doorgaand verkeer. Ga daarbij ook in op het aandeel vrachtverkeer dat over de (tijdelijke) randweg rijdt;
- de verkeersafwikkeling op de relevante wegen in het studiegebied. Bereken daarvoor de piekintensiteiten (spitsuur) en de werkdagtemaalintensiteiten⁷. Geef aan hoe de I/C-verhoudingen op de wegvakken en de capaciteiten van de belangrijke kruispunten in het studiegebied zijn. Geef ook een kwalitatieve beoordeling van de doorstroming, nu en in de toekomst;
- de (beleving van de) verkeersveiligheid (nu en in de toekomst);
- de barrièrewerking voor langzaam verkeer dat de randweg kruist. Geef ook aan in welke mate omrijafstanden voor overstekend verkeer ontstaan als gevolg van het afsluiten van bestaande verbindingen.

4.3 Woon- en leefmilieu

4.3.1 Geluid

Beschrijf de huidige geluidbelasting op gevoelige bestemmingen en de geluidbelasting ten gevolge van de randweg en de aan te passen wegen voor het bepalende jaar (tien jaar na aanpassing van de weg). Maak gebruik van modelberekeningen die voldoen aan de eisen uit de Wet geluidhinder en onderliggende regelingen (bijlage III van het Reken- en meetvoorschrift geluidhinder 2006). Geef in het MER aan of de artikel 110g aftrek⁸ is toegepast en of de aftrek voor de huidige en de toekomstige situatie gelijk is uitgevoerd.

Betrek bij de beoordeling op het aspect geluid alle wegen binnen het studiegebied waar sprake is van een afname van de verkeersintensiteit van 20% of meer en van alle wegen waar sprake is van een toename van de verkeersintensiteiten van 30% of meer of waar door een hoger aandeel zwaar verkeer een toename met meer dan 1 dB te verwachten is.⁹

Breng voor elk van de alternatieven zowel het relevante geluidbelaste oppervlak binnen de 40 dB contour voor de (woon en natuur) omgeving, als het aantal geluidgehinderden in het studiegebied in beeld. Gebruik hierbij de dosis-effect relatie die in de Europee geluidrichtlijn (EU/2001/49) gegeven worden.

Geef aan welke geluidreducerende maatregelen (bijvoorbeeld in de vorm van geluidsschermen of geluidreducerende wegdekken) moeten worden getroffen

⁷ Voor de kwaliteit van de verkeersafwikkeling zijn m.n. de spitsintensiteiten relevant. Voor geluid de wekdagintensiteiten.

⁸ De Wet Geluidhinder maakt het mogelijk rekening te houden met het stiller worden van wegvoertuigen in de toekomst. Daarom kan maximaal 2 dB worden afgetrokken van het berekende geluidsniveau voor verkeer buiten de stad en maximaal 5dB voor verkeer binnen de stad (rijdsnelheid tot 70 km/uur). Omdat de verwachte afname van de geluidsemisatie van toekomstig autoverkeer achteraf gezien toch zeer bescheiden is adviseert de Commissie geen aftrek conform art. 110g toe te passen.

⁹ Bij deze toe- cq. afname is sprake van een significant effect voor de beleving van geluid door een populatie.

in het kader van de wettelijke eisen bij geluidgevoelige bestemmingen en ook in het kader van maximale hinderbeperking.

4.3.2 Lucht

Geef aan of, en zo ja hoe het project is opgenomen in het Nationaal Samenwerkingsprogramma Lucht (NSL)¹⁰. Indien het project is opgenomen in het NSL geef dan aan welke aannames (over de effecten op luchtkwaliteit) er zijn gehanteerd en welke maatregelen uit het NSL relevant zijn voor het studiegebied.

Naast de toetsing in het NSL adviseert de Commissie de gevolgen van de verschillende alternatieven/varianten voor de luchtkwaliteit langs het wegennet in het studiegebied te beschrijven. Toets hierbij aan de luchtkwaliteitseisen uit de Wet milieubeheer (Wm). Maak gebruik van modelberekeningen die voldoen aan de Regeling beoordeling luchtkwaliteit (2007). Houd rekening met de gevolgen van eventuele congestie.

Geef in het MER voor fijn stof (PM₁₀ en PM_{2,5}¹¹) en NO₂ inzicht in de concentratieniveaus en eventuele overschrijdingen van grenswaarden, zowel voor de autonome ontwikkelingen als voor de verschillende alternatieven. Geef op topografische kaarten:

- de concentratieniveaus weer door middel van contouren;
- de ligging van woningen en andere gevoelige bestemmingen.

Geef aan welke maatregelen noodzakelijk zijn om de eventuele overschrijdingen van de grens- en streefwaarden te mitigeren.

Het is niet te verwachten dat de grenswaarden¹² en richtwaarden¹³ voor de overige stoffen uit de Wm zullen worden overschreden. Gezien de jurisprudentie beveelt de Commissie toch aan de concentraties van deze stoffen en de toetsing daarvan aan de grenswaarden op te nemen in het MER.

4.4 Landschap

Geef een overzicht en waardering van landschapstypen en –elementen in het studiegebied, aan de hand van de (regionale) kenmerkendheid, de zeldzaamheid, de gaafheid en de vervangbaarheid. Geef vervolgens een beschrijving van de effecten van de activiteit op de verschillende landschapstypen, de elementen en de samenhang hiertussen.

In de startnotitie is aangegeven dat het Schoterakker-plustracé de grootste effecten op landschap zal hebben. Beschrijf op welke manier er gezocht zal

¹⁰ Naar verwachting zal het NSL in de zomer van 2009 worden vastgesteld door de Eerste Kamer.

¹¹ Het Europese Parlement heeft op 11 december 2007 streef- en grenswaarden voor PM_{2,5} vastgesteld. Voor PM_{2,5} geldt een grenswaarde (jaarnorm 25 µg/m³ per 2015), streefwaarden (20 µg/m³ per 2020) en een reductiedoelstelling voor de 'gemiddelde-blootstellingsindex' (GBI) tot 20% voor de periode 2010-2020. De GBI is de gemiddelde blootstelling van de bevolking van een lidstaat die voor het referentiejaar (2010) wordt vastgesteld met het doel de schadelijke gevolgen voor de menselijke gezondheid te verminderen. Deze moet waar mogelijk binnen een bepaalde termijn worden bereikt. De nieuwe EU-richtlijn zal in de toekomst worden geïmplementeerd in de Nederlandse wetgeving. In beginsel kunnen de bepalingen van een richtlijn geen rechtstreekse werking hebben voordat de implementatietermijn is verstreken. Lidstaten dienen zich gedurende deze termijn wel te onthouden van maatregelen die het bereiken van het doel van de richtlijn in gevaar zouden brengen.

¹² Grenswaarden voor SO₂, CO, Pb, en benzeen.

¹³ Richtwaarden voor nikkel, arseen, cadmium, ozon en benzo(a)pyreen.

worden naar een optimale landschappelijke inpassing van de randweg.¹⁴ Geef aan hoe bij deze inpassing rekening gehouden wordt met:

- het windmolenbiotoop¹⁵;
- de doorsnijding van Bolle Akkers¹⁶, bestaande groenelementen en historische lijnen;
- bestaande randen zoals dorpsranden, bebouwingsranden, grootschalige verkavelingsranden, randen van bestaande groenelementen, randen van Bolle Akkers;
- de inrichting van de randweg, zoals de breedte van de berm, verlichting etc.

Maak in het MER duidelijk in hoeverre de landschappelijke eenheid tussen Budel en Budel-Schoot wordt behouden. Beschrijf wat de eventuele gevolgen van de randweg zijn voor het gebruik van dit gebied als recreatief uitloopgebied.

4.5 Archeologie

Het voorkeursalternatief is gesitueerd in een gebied waar volgens de bodemkaart een plaggendek aanwezig is dat een hoge archeologische verwachtingswaarde heeft.¹⁷ Geef in een overzicht van de archeologische waarden langs het tracé en karterend booronderzoek. Indien uit karterend booronderzoek blijkt dat in delen van de randweg archeologische overblijfselen voorkomen die als gevolg van de randweg verloren gaan, dan dient een 'inventariserend veldonderzoek waarderende fase' te worden doorlopen.

4.6 Natuur

Soortbescherming

Beschrijf welke door de Flora- en faunawet beschermde soorten voorkomen in het plangebied en geef aan tot welke beschermingscategorie deze soorten behoren. Ga in op de mogelijke gevolgen van het voornemen op de standplaats (planten) of het leefgebied (dieren) van deze soorten en bepaal in hoeverre verbodsbepalingen mogelijk overtreden worden. Beschrijf mitigerende maatregelen die de aantasting kunnen beperken of voorkomen.

Gebiedsbescherming

Geef aan of, en zo ja in hoeverre de voor de Ecologische hoofdstructuur, en ecologische verbindingzones geldende 'wezenlijke kenmerken en waarden' worden aangetast en of het voornemen past binnen het toetsingskader¹⁸ voor deze gebieden.

¹⁴ Insprekers Wil Beeren, L.J. van Oijen en L. van Oijen geven in hun zienswijzen aan dat de randweg het open, bolle en agrarische gebied met oude bolakkers tussen Budel en Budel-Schoot sterk aan zal tasten, zie zienswijze 2, 5 en 6, bijlage 2.

¹⁵ Bij windmolens spreekt men van een biotoop, waarmee de omgeving van de molen bedoeld wordt. Staan er veel hoge objecten, zoals bomen of gebouwen, die de wind belemmeren, dan wordt van een slechte biotoop gesproken. Is het landschap om de molen vlak, zal men van een goede biotoop spreken, omdat dan veel wind op de wieken gevangen kan worden.

¹⁶ Een es of Bolle Akker (naar de vorm) is een hoog gelegen akker, te vinden op de zandgronden van Noord-, Oost-, Midden- en Zuid-Nederland. De bolle vorm is ontstaan door het opbrengen van plaggenbemesting.

¹⁷ Het RACM schrijft in haar zienswijze dat het alternatief 'Schoterakker-plustracé' negatieve effecten op mogelijke archeologische waarden zullen hebben, zie zienswijze 1, bijlage 2.

¹⁸ Het toetsingskader zoals beschreven in de Nota Ruimte, Spelregels EHS en/of provinciale uitwerkingen daarvan.

4.7 Water en bodem

Het zoekgebied voor de zuidelijke randweg overlapt voor een groot deel het 'Grondwaterbeschermingsgebied Budel'. Geef in het MER aan of, en zo ja welke gevolgen de aanleg en ingebruikname van de randweg heeft op de hydrologie en grondwaterkwaliteit in het grondwaterbeschermingsgebied.

In het grondwaterbeschermingsgebied gelden aanvullende eisen voor inrichtingen die onder de Wet milieubeheer vallen. Hieruit kan geconcludeerd worden dat de aanleg van een randweg binnen dit gebied formeel niet is toegestaan. Geef aan welke ontheffingen aangevraagd moeten worden voor de realisatie van de randweg.

Geef aan of er tijdens de aanleg van de randweg stortlocaties van zinkassen of andere verontreinigingen gesaneerd zullen worden.

4.8 Overige milieuaspecten

Volg voor de milieueffecten van overige onderdelen (bodem en externe veiligheid) de in de startnotitie genoemde werkwijze.

5. SAMENVATTING VAN HET MER EN OVERIGE ASPECTEN

De samenvatting is het deel van het MER dat vooral wordt gelezen door besluitvormers en insprekers. Daarom verdient dit onderdeel bijzondere aandacht. De samenvatting moet als zelfstandig document leesbaar zijn en een goede afspiegeling zijn van de inhoud van het MER.

Voor het onderdeel 'leemten in milieu-informatie' heeft de Commissie geen aanbevelingen naast de wettelijke voorschriften.

BIJLAGE 1: Projectgegevens

Initiatiefnemer: het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Cranendonck.

Bevoegd gezag: de gemeenteraad van de gemeente Cranendonck.

Besluit: wijziging in het bestemmingsplan

Categorie Gewijzigd Besluit m.e.r. 1994: C00.2 Vrijwillige m.e.r.

Activiteit: de aanleg van een nieuwe randweg ten zuiden van Budel.

Betrokken documenten:

De Commissie heeft de volgende documenten betrokken bij haar advisering:

- Verkenningenstudie Randweg Zuid Budel, november 2007, DHV in opdracht van de gemeente Cranendonck.
- Startnotitie MER – Zuidelijke Randweg Budel, februari 2009, DHV in opdracht van de gemeente Cranendonck.

De Commissie heeft kennis genomen van de zienswijzen en adviezen, die zij van het bevoegd gezag heeft ontvangen. Dit advies verwijst naar een reactie als die nieuwe inzichten naar voren brengt over specifieke lokale milieumomstandigheden of te onderzoeken alternatieven. Een overzicht van de zienswijzen en adviezen is opgenomen in bijlage 2.

Procedurele gegevens:

aankondiging start procedure in de Grenskoerier: 11 maart 2009

advies aanvraag: 11 maart 2009

brief van het bevoegd gezag: 27 april 2009 (adviestermijn wordt met 4 weken verlengd)

ter inzage legging: 12 maart tot en met 22 april 2009

richtlijnenadvies uitgebracht: 8 juni 2009

Werkwijze Commissie bij richtlijnenadvies:

In dit advies geeft de Commissie aan welke onderwerpen naar haar mening behandeld dienen te worden in het MER en met welke diepgang. De Commissie neemt hierbij de startnotitie als uitgangspunt.

Samenstelling van de werkgroep:

Per project stelt de Commissie een werkgroep samen. De werkgroepsamenstelling bij het onderhavige project is als volgt:

ir. B. Barten (werkgroepsecretaris)

dr. G.J. van Blokland

ing. B. Peters

drs. J.G.M. van Rhijn (voorzitter)

ing. C. Slijpen

BIJLAGE 2: Lijst van zienswijzen en adviezen

1. Rijksdienst voor Archeologie, Cultuurlandschap en Monumenten, Amersfoort
2. Wil Beeren, Budel
3. J. Staals, Budel
4. Collectief Randweg-Zuid, Budel
5. L.J. van Oijen, Budel
6. L. van Oijen, Budel

Advies voor richtlijnen voor het milieueffectrapport Zuidelijke Randweg Budel

De gemeente Cranendonck heeft het voornemen om een randweg ten zuiden van Budel te realiseren. Hiervoor is een wijziging in het bestemmingsplan noodzakelijk. Ten behoeve van de besluitvorming wordt een procedure voor de milieueffectrapportage (m.e.r.) doorlopen. De gemeenteraad van de gemeente Cranendonck is bevoegd gezag in deze procedure.

ISBN: 978-90-421-2715-9



Commissie voor de
milieueffectrapportage

Arthur van Schendelstraat 800 Utrecht

T 030 - 234 76 66

F 030 - 233 12 95

E mer@eia.nl

w www.commissiemer.nl

