



Commissie voor de
milieueffectrapportage

Zuidelijke Ontsluitingsweg Erp

Toetsingsadvies over het milieueffectrapport en de aanvulling daarop

19 juni 2013 / rapportnummer 2365-93



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

Het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Veghel wil de bereikbaarheids- en leefbaarheidsproblemen als gevolg van hoge verkeersintensiteiten in Erp en Keldonk verminderen. De aanleg van een zuidelijke ontsluitingsweg is een kansrijke oplossing voor deze problemen. Voor de voorgenomen weg is een wijziging van het bestemmingsplan noodzakelijk. Voor de besluitvorming over het bestemmingsplan is een milieueffectrapport (MER) opgesteld. De gemeenteraad is bevoegd gezag.

Tijdens de toetsing heeft een gesprek plaats gevonden tussen de Commissie, het bevoegd gezag en de initiatiefnemer. Daar heeft de Commissie kenbaar gemaakt dat het MER naar haar oordeel op een aantal onderdelen onvolledig is. Naar aanleiding daarvan heeft de initiatiefnemer nadere analyses en onderzoeken gedaan over:

- het probleemoplossend vermogen van een zuidelijke ontsluitingsweg aan de hand van de omvang en locaties van de leefbaarheidsproblemen en de haalbaarheid van een vrachtwagenverbod in Erp en Keldonk;
- locatiekeuzes van de rotondes en de parallelvoorzieningen/(fiets)tunnels;
- de haalbaarheid¹ van varianten op basis van de effecten op de ecologische hoofdstructuur, beschermde soorten, de landschappelijke waarden en de leefomgeving (geluidhinder, luchtkwaliteit en trillingen);
- de effecten van het meest milieuvriendelijk alternatief.

In dit advies spreekt de Commissie voor de milieueffectrapportage (hierna 'de Commissie')² zich uit over de juistheid en de volledigheid van het MER en de aanvulling tezamen.

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

De Commissie heeft geen ontwerpbestemmingsplan ontvangen van het bevoegd gezag. De Commissie wijst er daarom op dat het bevoegd gezag zelf na moet gaan of het MER ten grondslag kan liggen aan het bestemmingsplan. In hoofdstuk 2 wordt het oordeel van de Commissie nader toegelicht.

¹ Daarmee wordt de haalbaarheid binnen wet- en regelgeving bedoeld.

² De samenstelling van de werkgroep van de Commissie m.e.r., haar werkwijze en verdere projectgegevens vindt u in bijlage 1 bij dit advies of op www.commissiemer.nl.

2. Toelichting op het oordeel

2.1 Probleemanalyse en doelbereik Zuidelijke ontsluitingsweg

MER

In het MER wordt een grondige analyse van de knelpunten voor het verkeer door Erp, Keldonk en Boerdonk gemaakt. De verkeerskundige analyse toont aan dat er in feite een combinatie van twee problemen is, namelijk:

- veel vrachtverkeer door Erp, Keldonk, Boerdonk dat is gerelateerd aan het bedrijventerrein Molenakker;
- (overig) doorgaand (deels vracht-) verkeer op de N616 die door Erp gaat.

Voor de eerste verkeersstroom is een Zuidelijke ontsluitingsweg een voor de hand liggende oplossing. Voor de tweede niet want de oriëntatie van de zuidelijke randweg is zodanig dat de belangrijkste doorgaande stromen (Gemert-Erp-Veghel en Boekel-Erp-Veghel) nog steeds door Erp en Keldonk zullen blijven rijden.³

In het MER ontbreekt een gedetailleerde presentatie van de locaties en omvang van de leefbaarheidsproblemen die door het doorgaande verkeer veroorzaakt worden in combinatie met het oplossend vermogen van een zuidelijke ontsluitingsweg. Hierdoor is het niet mogelijk om een goed onderbouwde afweging te maken tussen, enerzijds de mate waarin de hinder voor de leefomgeving in de kernen van Erp en Keldonk wordt verminderd en anderzijds de gevolgen die de alternatieven en varianten hebben voor omwonenden en natuur- en landschappelijke waarden in het zoekgebied.

Aanvulling

In de aanvulling wordt extra informatie gegeven over de problematiek en wordt de problematiek verder toegelicht. De verkeersproblemen worden veroorzaakt door hoge verkeersintensiteiten en intensiteiten vrachtverkeer op onder andere de Brugstraat de Kerkstraat en Schansoord. Deze intensiteiten passen niet bij de gewenste wegcategorie en bijbehorende kenmerken voor deze wegen. De wegen voldoen daarom ook niet aan de gewenste (subjectieve) verkeersveiligheid en oversteekbaarheid.

In de aanvulling zijn ook de knelpunten met betrekking tot geluidhinder en luchtkwaliteit op kaart weergegeven en vergeleken met het oplossend vermogen van de zuidelijke ontsluitingsweg. De ontsluitingsweg zorgt voor een afname van circa 16 % minder ernstig geluidgehinderden en een afname van 18 – 20% van het aantal slaapverstoorden.

Daarmee zijn de probleemanalyse en het doelbereik van de zuidelijke ontsluitingsweg voldoende in beeld gebracht.

³ Verschillende insprekers signaleren dat de zuidelijke ontsluitingsweg geen oplossing biedt voor de verkeersstroom uit Boekel, die nog steeds door Erp zal blijven rijden.

2.2 Haalbaarheid vrachtwagenverbod

MER

In het MER wordt het vrachtwagenverbod in Erp, Keldonk en Boerdonk beschreven. Zonder vrachtwagenverbod zal het probleemoplossend vermogen van de zuidelijke ontsluitingsweg aanzienlijk beperkter zijn.⁴

Het vrachtwagenverbod biedt geen alternatief voor de routes voor vrachtverkeer op met name de relatie Boekel–Erp–Veghel. Het is onduidelijk wat de (meer) geschikte route zal zijn en of er bij een vrachtwagenverbod altijd een logische vrachtwagenroute beschikbaar zal zijn. Tegelijkertijd plaatst de Commissie vraagtekens bij de daadwerkelijke effectiviteit, juridische houdbaarheid en handhaafbaarheid van het vrachtwagenverbod in Erp.⁵ Dit is bijvoorbeeld het geval wanneer het verkeersbesluit voor het vrachtwagenverbod sneuvelt omdat er geen reële alternatieve route is.

Aanvulling

Het vrachtwagenverbod is in de aanvulling gedegen onderzocht. Het omrijdprobleem Boekel–Veghel blijft, dit is in feite het gevolg van een beleidskeuze over de wegencategorisering. Uit de onderzoeken naar de economische gevolgen van het vrachtwagenverbod blijkt dat er weliswaar bedrijven zijn die nadeel ondervinden van het vrachtwagenverbod (omrijden), maar dit wordt acceptabel geacht.

Daarmee is in de aanvulling op het MER aannemelijk gemaakt dat het instellen van een vrachtwagenverbod reëel en uitvoerbaar is.

2.3 Motivering locaties rotondes en de parallelvoorzieningen / (fiets)tunnels

MER

Het MER geeft geen onderbouwing voor de rotonde–locaties en de parallelvoorzieningen/(fiets)tunnels in relatie tot de lokale bereikbaarheid en het risico op sluipverkeer.⁶ Een beschrijving van de doelstelling of noodzaak voor rotondes en andere voorzieningen ontbreekt in het MER. Daardoor kan men op basis van het MER niet beoordelen of varianten met bijvoorbeeld minder rotondes/aansluitingen, en daardoor minder kans op sluipverkeer en ruimtebeslag, kansrijk zijn.

⁴ Diverse insprekers geven daarom ook aan dat een vrachtwagenverbod onlosmakelijk verbonden is met de Zuidelijke Ontsluitingsweg. Tegelijkertijd komen de nadelen van een vrachtwagenverbod ook in de inspraak terug.

⁵ Verschillende insprekers vinden de invoering van het vrachtwagenverbod twijfelachtig vanwege de huidige bezwaren van (transport)ondernemers en het ontbreken van een goede oplossing voor het verkeer vanuit Boekel. De Erpse Bedrijven Kring geeft in een zienswijze aan dat een totaal vrachtwagenverbod onacceptabel is voor het Erpse bedrijfsleven omdat dit tot veel extra verkeersbewegingen (omrijden) zal leiden en daarmee grote financiële gevolgen kan hebben.

⁶ Verschillende insprekers geven bijvoorbeeld aan dat de rotonde Trentweg geen enkele noodzaak heeft omdat het gebied voor omwonenden ook zonder rotonde goed bereikbaar/ontsloten is via het bestaande wegennet.

Aanvulling

De gekozen rotonde locaties en parallelstructuren en fietstunnels zijn onderbouwd aan de hand van de meest gebruikte routes of het belang van routes voor fietsers, landbouwvoertuigen en overig verkeer op het onderliggend wegennet, waarbij ook aandacht is gegeven aan het risico op sluipverkeer en het behoud van relaties tussen diverse kernen en buurtschappen. Uit onderzoek (naar sluipverkeer) blijkt dat het risico op 'sluipverkeer'/verkeer via de Boerdonksedijk in alle alternatieven afneemt ten opzichte van de autonome situatie.

Daarmee is de doelstelling of noodzaak voor rotondes en andere voorzieningen in de aanvulling voldoende beargumenteerd.

2.4 Aantasting van ecologische waarden

2.4.1 Ecologische hoofdstructuur

MER

Uit het MER blijkt dat alle alternatieven door verstoring en/of doorsnijding gevolgen hebben voor de actuele en potentiële kenmerken en waarden van de EHS in het studiegebied. In het MER ontbreekt een onderbouwing dat het voornemen past binnen het 'nee-tenzij' regime van de provincie Noord-Brabant.⁷

Aanvulling

In de aanvulling zijn de effecten van de alternatieven op de kenmerken en waarden van de EHS in het studiegebied beschreven. Daaruit blijkt dat:

- er sprake is van ruimtebeslag op de EHS en de verbindingzone;
- het leefgebied van de aanwezige (broed-)vogels in de EHS en ecologische verbindingzone zal verslechteren door een toename van het geluid;
- de Zuidelijke ontsluitingsweg een barrière vormt in het zoekgebied, waardoor de uitwisseling tussen dierpopulaties in het westen en het oosten van het zoekgebied sterk wordt verminderd.

Uit de aanvulling blijkt dat het voornemen niet past binnen het 'nee-tenzij' regime van de provincie Noord-Brabant tenzij voldoende compenserende en mitigerende maatregelen genomen worden om de aantasting van de aanwezige natuurwaarden te voorkomen. Voor de gevolgen voor natuur is in de aanvulling een compensatieplan opgesteld. Daarin wordt aangenemelijk gemaakt dat maatregelen, om de effecten op de EHS te mitigeren, effectief en realiseerbaar zijn. Daarmee zijn de gevolgen voor de EHS en de beoordeling daarvan voldoende beschreven.

⁷ De Provincie Noord-Brabant geeft in haar zienswijze aan dat het bestemmingsplan strijdig is met de specifieke procedure en nadere vereisten met betrekking tot de wijziging van de begrenzing van de ecologische hoofdstructuur.

2.4.2 Beschermden soorten

MER

Uit het MER blijkt dat de zuidelijke ontsluitingsweg gevolgen heeft voor beschermde soorten: de steenuil, de kerkuil, diverse vleermuissoorten en de das. Door de afname van het leefgebied van deze soorten en de toename van de verstoring in het plangebied, wordt het zuidelijk alternatief als zeer negatief beoordeeld.

In het MER is aangegeven dat bij alle alternatieven en varianten mitigerende maatregelen genomen kunnen worden (bijvoorbeeld faunapassages voor o.a. vleermuisen, das en kleine zoogdieren) zodat de barrièrewerking voor beschermde soorten beperkt wordt en er 'slechts' sprake is van een negatief effect op de ecologische relaties. In het MER ontbreekt kaartmateriaal waarop de migratieroutes, foerageergebieden en verblijfplaatsen van de bovengenoemde soorten zijn aangegeven. Waar mitigerende maatregelen getroffen kunnen worden en hoe effectief ze zijn, wordt in het MER niet beschreven. In het MER is aangegeven dat de te nemen mitigerende maatregelen echter nog nadere afstemming vragen met betrekking tot de das, vleermuisen, kerkuil en steenuil.

In het MER is daarmee niet aannemelijk gemaakt dat het verlies van deze leefgebieden en verblijfplaatsen geen overtreding is van verbodsbepalingen en dat de gunstige staat van instandhouding van de betrokken soorten niet in het geding is. Er is onvoldoende duidelijk gemaakt of de in het MER beschreven maatregelen uitvoerbaar⁸ en effectief zijn om de negatieve gevolgen voor beschermde soorten te mitigeren.

Aanvulling

In de aanvulling zijn de effecten van de alternatieven op de migratieroutes, foerageergebieden en verblijfplaatsen van beschermde soorten in beeld gebracht. Er worden verschillende mitigerende maatregelen beschreven die deze effecten (met name de barrièrewerking van de ontsluitingsweg) moeten mitigeren. Voor een onderbouwing van de effectiviteit van de mitigerende maatregelen wordt verwezen naar onderzoeken en leidraden voor deze maatregelen. Daarmee is aannemelijk gemaakt dat de mitigerende maatregelen effectief en realiseerbaar zijn.

Verplaatsing van dassenburchten

MER

Alle onderzochte varianten doorsnijden een preferent dassenfoerageergebied (dit is een zone van circa 500 meter rond een dassenburcht waar de das foerageert), maar het voorkeursalternatief 'Variant Zuid aansluiting Noord' doorsnijdt tevens een belangrijke dassenburcht en scoort hierdoor zeer negatief. De andere varianten van alternatief Zuid doorsnijden een kleinere dassenburcht en zijn eveneens als zeer negatief beoordeeld. Daarom wordt in het MER voorgesteld de aanwezige dassenburchten te verplaatsen.

⁸ Zo zullen bijvoorbeeld de aanleg van landschapselementen als compenserende maatregel voor het verlies van broedplaatsen en leefomgeving voor steenuilen forse en kostbare ingrepen in het landschap vragen die tijd nodig hebben om zich tot een geschikt habitat te ontwikkelen, vooral als het gaat om goed ontwikkelde landschapselementen zoals doornhagen.

In het MER wordt niet onderbouwd of verplaatsing van dassenburchten mogelijk is. Het is onduidelijk of een ontheffing in het kader van Flora- en Faunawet wordt onthouden als er geen maatregelen zijn waarbij de schade voorkomen kan worden. De varianten van het noordelijke alternatief brengen minder schade toe aan het leef- en woongebied van de das. Bij deze varianten is er bovendien de mogelijkheid van mitigatie door middel van faunapassages. Verplaatsing van de aanwezige dassenburchten wordt in de praktijk slechts in uitzonderlijke gevallen toegepast. Het MER geeft geen inzicht of hiervan sprake is.

Aanvulling

In de aanvulling wordt geconcludeerd dat met verplaatsing van de dassenburcht en faunapassages schade door het zuidelijk alternatief kan worden voorkomen. De aanvulling geeft daarvoor inzicht in het proces voor de verplaatsing van de dassenburcht. Pas wanneer de dassen een nieuwe burcht geaccepteerd hebben, kan de burcht die moet wijken ontoegankelijk worden gemaakt door de ingangen te sluiten als er geen dassen in de burcht zijn.

Voor de das en andere beschermde soorten wordt in de aanvulling voldoende aannemelijk gemaakt dat het verlies van deze leefgebieden en verblijfplaatsen geen overtreding is van verbodsbepalingen en dat de gunstige staat van instandhouding van de betrokken soorten niet in het geding is. De voorwaarde daarvoor is dat deze maatregelen tijdig voor de aanvang van werkzaamheden gerealiseerd moeten worden omdat deze maatregelen vaak tijd nodig hebben om optimaal te functioneren. Met name voor de verplaatsing van de dassenburcht is het wel of niet realiseren van het voorkeursalternatief afhankelijk van de acceptatie van de nieuwe dassenburcht.

De Commissie adviseert in de toelichting bij het besluit over het bestemmingsplan aan te geven en vast te leggen:

- wanneer (welke fasering) de, in het natuurcompensatieplan beschreven, maatregelen uitgevoerd zullen worden;
- hoeveel tijd deze maatregelen nodig hebben om optimaal te kunnen functioneren;
- hoe bepalend de mitigerende maatregelen zijn voor de realisatie van de Zuidelijke Ontsluitingsweg (zoals de verplaatsing van de dassenburcht).

2.5 Landschap

MER

Het landschap is sterk bepalend geweest bij de keuze van het voorkeursalternatief. Het noordelijk alternatief verstoort in grotere mate de landschappelijke structuur dan het zuidelijke alternatief, zo wordt in het MER gesteld. Zowel de doorsnijding van groenstructuren als de rotonde in de buurt van 't Hurkske hebben een negatieve invloed op het landschap. Het open akkercomplex/kleinschalig cultuurlandschap wordt bij het zuidelijke alternatief meer gespaard, aldus het MER.

In het MER ontbreekt kaartmateriaal waarop de noordelijke en zuidelijke tracévarianten in samenhang met de landschappelijke structuur gepresenteerd zijn.⁹ Uit het aanwezige kaartmateriaal is wel het volgende af te leiden: door de schuine kruising doorsnijdt het zuidelijk alternatief 't Hurkske/Boerdonksdijk en vooral ook de Hurkseloop (toekomstige ecologische verbindingzone) tientallen meters meer dan het noordelijk alternatief. Dit noordelijke alternatief kruist 't Hurkske/Boerdonksdijk en de Hurkseloop haaks. Hieruit kun je concluderen dat de landschappelijke effecten van het noordelijk alternatief juist kleiner zijn dan de effecten van het zuidelijk alternatief.

Aanvulling

De aanvulling geeft een gedetailleerd inzicht in de doorsnijding van het (kleinschalig) cultuurlandschap en van opgaande beplantingspatronen. Voor een beter overzicht van de effecten op landschap zijn de belangrijkste landschappelijke waarden samen met de verschillende alternatieven en varianten op een kaart weergegeven (bijlage 7b). Daaruit blijkt dat de varianten van het zuidelijk alternatief minder gevolgen voor deze landschappelijke waarden hebben. In deze kaart doorsnijdt het zuidelijk alternatief 't Hurkske/Boerdonksdijk en de Hurkseloop ook haaks waardoor op dit punt geen onderscheid meer bestaat ten opzichte van het noordelijk alternatief. Daarmee is in het MER en in de aanvulling voldoende informatie aanwezig om de effecten van de alternatieven op de landschappelijke waarden met elkaar af te wegen. De commissie merkt wel op dat er een beperkte interpretatie van het begrip landschap is gehanteerd. De ruimtelijke opbouw en de verschijningsvorm van het gebied zijn beperkt en nauwelijks beeldend uitgewerkt.

De Commissie adviseert bij de verdere uitwerking van het voorkeurstracé aandacht te besteden aan de verschijningsvorm van het gebied en de mogelijke kwaliteitsverbetering van het landschap. Geef daarvoor een algemene beschouwing van de verschijningsvorm en kwaliteit van het gebied en hoe de Zuidelijke Ontsluitingsweg daaraan kan bijdragen.

2.6 Leefomgeving

Wettelijke eisen geluidhinder en Luchtkwaliteit

MER

Uit het MER blijkt dat er mogelijk knelpunten voor geluidhinder zullen ontstaan. Het MER geeft onvoldoende inzicht in de vraag of

- alternatieven en varianten –al dan niet na het treffen van maatregelen– passen binnen de eisen van de Wet geluidhinder;
- welke concrete en realistische maatregelen getroffen kunnen worden om aan de eisen van de Wet geluidhinder te voldoen en wat de effecten¹⁰ van die maatregelen zijn.

⁹ De Provincie Noord-Brabant geeft in haar zienswijze aan dat een verantwoording over kwaliteitsverbetering van het landschap (als bedoeld in artikel 2.2 van de Verordening ruimte van de Provincie Noord-Brabant) in het MER of het bestemmingsplan ontbreekt.

¹⁰ Daarbij gaat het om zowel de effectiviteit van de maatregelen als eventuele neveneffecten, zoals de effecten van geluidschermen op landschap/ruimtelijke kwaliteit/oversteekbaarheid.

In het MER een ontbreekt onderbouwing dat in het meest kritische jaar (eerste jaar na openstelling: 2023) overal aan de luchtkwaliteitsnormen kan worden voldaan.

Aanvulling

Er is een zorgvuldig en uitgebreid extra onderzoek uitgevoerd dat inzicht geeft in de geluidbelasting op woningen, langs het nieuwe tracé en langs bestaande wegen. Hieruit blijkt dat er hogere waarden vastgesteld moeten worden en dat er stil asfalt toegepast zal worden. De Commissie is het eens met de conclusie dat met het geluidonderzoek de juridische haalbaarheid van de Zuidelijke ontsluitingsweg is aangetoond. In de aanvulling is voldoende onderbouwd dat in het meest kritische jaar (eerste jaar na openstelling: 2023) overal aan de luchtkwaliteitsnormen kan worden voldaan.

Trillingen

MER

In het MER is aangegeven dat trillingshinder nauwelijks onderscheidend is voor de verschillende tracé-alternatieven. Deze conclusie is niet navolgbaar omdat de mogelijke effecten van trillingen niet zijn beschreven. Er ontbreekt een inventarisatie van het aantal woningen binnen 25m of 50m van de weg die inzichtelijk maakt wat de kans op trillingen is en hoe de alternatieven hierin onderling scoren.

Aanvulling

Alle woningen binnen 25-50m van de weg zijn voor de verschillende alternatieven in beeld gebracht en met elkaar vergeleken. De varianten van het zuidelijk alternatief scoren daarbij het beste op het aspect trillingshinder.

2.7 Meest milieuvriendelijk alternatief (mma)

MER

De effecten van het mma zijn niet in het MER beschreven. Het mma bestaat uit een lijst met mitigerende maatregelen voor de negatieve milieugevolgen van de onderzochte alternatieven. De positieve milieugevolgen van deze onderdelen zijn niet vergeleken met de effecten van de in het MER onderzochte alternatieven. Dit maakt een afweging van het mma ten opzichte van de overige alternatieven beperkt mogelijk.

Aanvulling

In de aanvulling is de basis van het MMA (alternatief Basis zuid) kort onderbouwd. De effecten van de mitigerende maatregelen van het MMA zijn in de aanvulling beschreven en met de andere alternatieven vergeleken.

BIJLAGE 1: Projectgegevens toetsing MER

Initiatiefnemer: het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Veghel

Bevoegd gezag: de gemeenteraad van de gemeente Veghel

Besluit: vaststellen van het bestemmingsplan

Categorie Besluit m.e.r.: C 1.2

Activiteit: aanleg van een zuidelijke ontsluitingsweg

Procedurele gegevens:

aankondiging start procedure in de Stadkrant van: 23 december 2009

ter inzage legging startnotitie: 24 december 2009 tot en met 4 februari 2010

adviesaanvraag bij de Commissie m.e.r.: 22 december 2009

richtlijnenadvies uitgebracht: 3 maart 2010

kennisgeving MER in de Stadskrant van Veghel van: 7 november 2012

ter inzage legging MER: 8 november tot 20 december 2012

aanvraag toetsingsadvies bij de Commissie m.e.r.: 13 april 2012

voorlopig toetsingsadvies uitgebracht: 6 maart 2013

toetsingsadvies uitgebracht: 19 juni 2013

Samenstelling van de werkgroep:

Per project stelt de Commissie een werkgroep samen bestaande uit enkele deskundigen, een voorzitter en een werkgroepsecretaris. Bij dit project bestaat de werkgroep uit:

ir. B. Barten (werkgroepsecretaris)

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

dhr. ing. R.J.J.M. van Bommel

dhr. ing. J.M. van der Grift

dhr. ir. H. Otte

Werkwijze Commissie bij toetsing:

Tijdens de toetsing gaat de Commissie na of het MER voldoende juiste informatie bevat om het milieubelang volwaardig mee te kunnen wegen in het besluit. De Commissie gaat bij het toetsen uit van de wettelijke eisen voor de inhoud van een MER, zoals aangegeven in artikel 7.7 dan wel 7.23 van de Wet milieubeheer, en van eventuele documenten over de reikwijdte en het detailniveau van het MER. Indien informatie ontbreekt, onvolledig of onjuist is, beoordeelt de Commissie of zij dit een essentiële tekortkoming vindt. Daarvan is sprake als aanvullende informatie in de ogen van de Commissie kan leiden tot andere afwegingen. In die gevallen adviseert de Commissie de ontbrekende informatie alsnog beschikbaar te stellen, vóór het besluit wordt genomen. Opmerkingen over niet-essentiële tekortkomingen in het MER worden in het toetsingsadvies opgenomen voor zover ze kunnen worden verwerkt tot duidelijke aanbevelingen voor het bevoegde gezag. De Commissie richt zich in het advies dus op hoofdzaken die van belang zijn voor de besluitvorming en gaat niet in op onjuistheden of onvolkomenheden van ondergeschikt belang.

Zie voor meer informatie over de werkwijze van de Commissie www.commissiemer.nl op de pagina *Commissie m.e.r.*

Betrokken documenten:

De Commissie heeft de volgende documenten betrokken bij haar advies:

- MER Zuidelijke ontsluitingsweg Erp, gemeente Veghel, 20 januari 2012.
- Analyse verkeer en milieu 'Zuidelijke Ontsluiting Erp, bijlagenrapport, 6 september 2011.
- Tracékeuzenotitie Zuidelijke Ontsluitingsweg Erp, gemeente Veghel, januari 2012.
- Raadsvoorstel zuidelijke Ontsluitingsweg Erp: aanvaarding Milieueffectrapport.
- Rapportage participatie van belanghebbenden (klankbordgroep) Zuidelijke Ontsluitingsweg Erp, 1 december 2011.
- Afwegingen om te komen tot een voorkeursalternatief.
- Aanvulling op het MER Zuidelijke ontsluitingsweg Erp, 11 april 2013.

De Commissie heeft kennis genomen van 28 zienswijzen en adviezen, die zij tot en met 16 januari 2013 van het bevoegd gezag heeft ontvangen. Zij heeft deze, voor zover relevant voor m.e.r., in haar advies verwerkt.

Toetsingsadvies over het milieueffectrapport
Zuidelijke Ontsluitingsweg Erp en de aanvulling daarop

ISBN: 978-90-421-3664-9



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

