



Commissie voor de
milieueffectrapportage

Verbindingsweg Ladonk–Kapelweg, gemeente Boxtel

Voorlopig toetsingsadvies over het milieueffectrapport

18 maart 2022 / projectnummer: 3629



1 Advies over het MER in het kort

De gemeente Boxtel wil bestaande knelpunten op het gebied van leefbaarheid, veiligheid en bereikbaarheid oplossen. Daarvoor wil ze een nieuwe verbindingsweg aanleggen die het bedrijventerrein Ladonk aansluit op de bestaande Kapelweg. Deze maatregel maakt deel uit van een maatregelenpakket¹ om de gevolgen van extra spoorverkeer op te vangen, dat gaat rijden in het kader van het Programma Hoogfrequent Spoor (PHS).

Om de verbindingsweg te kunnen realiseren, is aanpassing van het bestemmingsplan nodig. Tegelijk met de vaststelling van het gewijzigde bestemmingsplan wil de gemeente verkeersbesluiten nemen om de spoorwegovergangen Tongersestraat en Kapelweg² te sluiten. Voor het besluit hierover is een milieueffectrapport (MER)³ opgesteld. Gemeente Boxtel heeft de Commissie gevraagd te adviseren over het MER. In dit advies spreekt de Commissie voor de milieueffectrapportage zich uit over de juistheid en de volledigheid van het MER.

Wat blijkt uit het MER?

Het MER onderzoekt drie alternatieve routes voor de verbindingsweg met een gelijkvloerse kruising met het spoor richting Tilburg. Voor elke route is ook een variant met een ongelijkvloerse kruising onderzocht. Bij het bepalen van de effecten gaat het MER er van uit dat tegelijk met de verbindingsweg ook de andere maatregelen uit het pakket gerealiseerd worden (de plansituatie). Deze plansituatie is vergeleken met de situatie waarin géén van de maatregelen plaatsvindt.

Alle alternatieven scoren negatief op natuur, landschap, archeologische waarden en ruimtebeslag. Met maatregelen (zoals het planten van bomen of het plaatsen van vleermuiskasten) worden effecten op beschermde soorten en het Brabants Natuurnetwerk voorkomen of gecompenseerd, aldus het MER. Effecten door extra stikstof worden voorkomen door externe saldering.

Doordat het verkeer niet meer door het buurtschap Kalksheuvel rijdt, neemt hier de geluidbelasting af en verbetert de luchtkwaliteit. De trillingshinder bij woningen neemt bij alternatief 3 toe omdat meer woningen op kortere afstand van de doorgaande route komen te liggen dan in de huidige situatie.

Wat is het advies van de Commissie?

Het MER onderzoekt uitgebreid de gevolgen van stikstofuitstoot door het verkeer. Het MER brengt goed in beeld hoe negatieve gevolgen op het natuurgebied Kampina & Oisterwijkse Vennen voorkomen worden. Zo is rekening gehouden met extra stikstofuitstoot in de aanleg- en gebruiksfase en met veranderingen in verkeersintensiteit in de ruime omgeving. De opkoop en beëindiging van een veehouderijbedrijf (externe saldering) zorgt voor voldoende afname van stikstofdepositie op het natuurgebied.

¹ Maatregelenpakket PHS Boxtel.

² De afsluiting van de spoorwegovergang Kapelweg geldt alleen voor gemotoriseerd verkeer.

³ *PlanMER Verbindingsweg Ladonk-Kapelweg Boxtel*. RoyalHaskoningDHV, 2 december 2021.

De Commissie signaleert bij de toetsing van het MER dat belangrijke informatie ontbreekt. Het aanvullen van die informatie is essentieel om het belang van de leefomgeving volwaardig mee te kunnen wegen bij het besluit over de Verbindingsweg Ladonk–Kapelweg. Het gaat om de volgende punten:

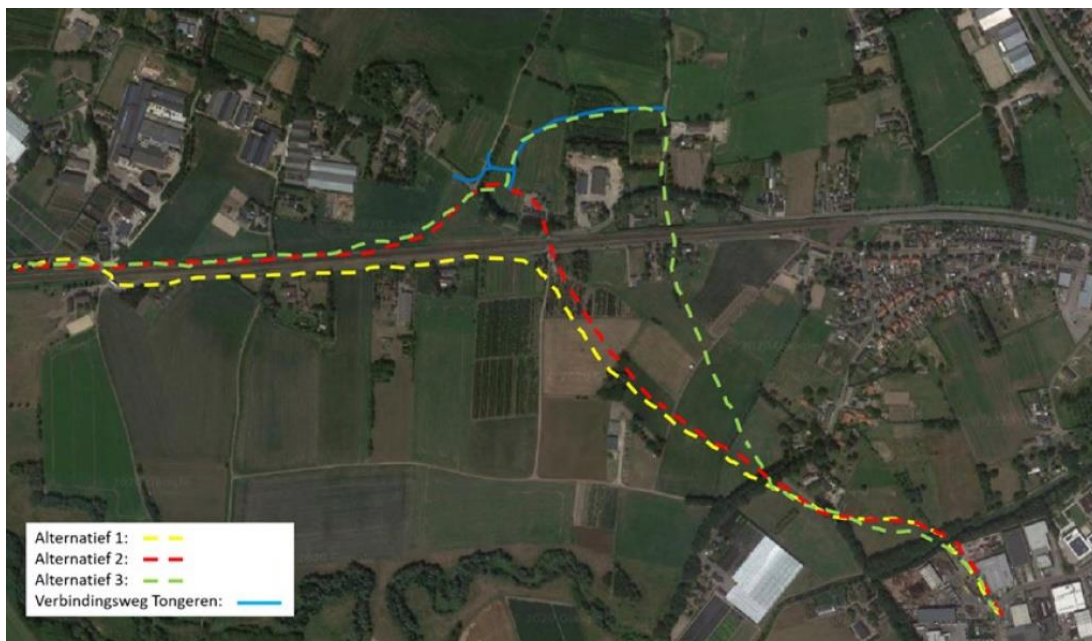
- **De referentiesituatie:** het verkeersmodel leidt tot onlogische verkeersintensiteiten in de referentiesituatie die geen goede vergelijking lijken op te leveren.
- **De gevolgen van het plan en andere maatregelen:** de effectbeschrijving gaat nu uit van uitvoering van het gehele maatregelenpakket als onderdeel van het plan. Wat ontbreekt is inzicht in de gevolgen van alleen de verbindingsweg, waarover nu besloten wordt.
- **Gemaakte keuzes bij de voorgestelde alternatieven:** welke rol het milieubelang heeft gespeeld bij de keuze voor de drie alternatieven is niet inzichtelijk.
- **Onderscheid alternatieven en varianten:** een ongelijkvloerse kruising leidt volgens het MER niet of nauwelijks tot andere effecten dan de situatie met een gelijkvloerse kruising. Daarmee gaat het MER voorbij aan de invloed van een tunnel of viaduct op bijvoorbeeld geluidhinder voor omwonenden en aan de landschappelijke impact.
- **Stikstof en natuur:** in de omgeving liggen natuurgebieden die onderdeel uitmaken van het Natuurnetwerk Brabant. Het MER bevat geen informatie over de eventuele gevolgen van stikstof op deze beschermde natuurgebieden.

De Commissie adviseert deze informatie in een aanvulling op het MER op te nemen, en dan pas een besluit te nemen over het bestemmingsplan voor de verbindingsweg.

Daarnaast heeft de Commissie een aantal aanbevelingen:

- Op het gebied van stikstof zijn er regelmatig nieuwe ontwikkelingen. Relevant is dat sinds 20 januari 2022 een nieuwe versie van het rekenprogramma AERIUS beschikbaar is. Op het moment van besluitvorming moeten de berekeningen met de meest actuele (nieuwe) versie van AERIUS uitgevoerd zijn.
- Maatregelen te benoemen om de invloed van de verbindingsweg op (leefgebied van) weidevogels te voorkomen of te beperken.
- Kaartmateriaal ontbreekt in de samenvatting. De Commissie beveelt aan in ieder geval een overzichtskaart van de alternatieven toe te voegen, zodat de lezer een beter beeld van het plan krijgt.

In hoofdstuk 2 licht de Commissie haar oordeel toe en geeft ze aandachtspunten voor het vervolgtraject.



Figuur 1 Ligging van de drie routes van de verbindingsweg. (bron: MER).

Aanleiding MER

In 2015 hebben de gemeente Boxtel, ProRail, het Rijk en de provincie Noord-Brabant het Maatregelenpakket PHS Boxtel vastgesteld. Als gevolg van het PHS neemt het treinverkeer op de spoorlijn door Boxtel toe, en daarmee ook de knelpunten op het gebied van leefbaarheid en verkeersveiligheid. Dit pakket omvat vijf deelprojecten om deze knelpunten op te lossen. Naast de verbindingsweg gaat het om:

- Het opheffen van de dubbele spoorwegovergang Tongersestraat.
- Een aansluiting op de nieuwe verbindingsweg in Tongeren en verkeersmaatregelen.
- Capaciteitsuitbreiding van de Keulsebaan.
- Aanleg van een fietsonderdoorgang onder het spoor ter hoogte van de Tongersestraat.

Voor de verbindingsweg is in 2017 een bestemmingsplan vastgesteld door de gemeente Boxtel. De Raad van State heeft dit bestemmingsplan in 2019 vernietigd vanwege het wegvallen van het PAS. Omdat daardoor nu een Passende beoordeling nodig is voor het opnieuw vaststellen van het plan is een planMER vereist, zo staat in het MER.

Rol van de Commissie

De Commissie is onafhankelijk, bij wet ingesteld en adviseert over de inhoud en de kwaliteit van het MER. Zij stelt voor ieder project een werkgroep samen van onafhankelijke deskundigen. Ze schrijft geen milieueffectrapporten, dat doet de initiatiefnemer. Het bevoegd gezag – in dit geval de raad van de gemeente Boxtel – besluit over het bestemmingsplan verbindingsweg Boxtel.

De samenstelling en de werkwijze van de werkgroep van de Commissie en verdere projectgegevens staan in bijlage 1 van dit advies. De projectstukken, die bij het advies zijn gebruikt, zijn te vinden door nummer [3629](#) op www.commissiener.nl in te vullen in het zoekvak.

2 Toelichting op het advies

In dit hoofdstuk licht de Commissie haar oordeel toe en geeft zij adviezen voor de op te stellen aanvulling. Deze adviezen zijn opgenomen in een tekstkader. Naar het oordeel van de Commissie is het uitvoeren ervan essentieel om het milieubelang volwaardig mee te wegen bij de besluitvorming door de gemeenteraad van Boxtel.

In de tekst wordt ook een aantal aanbevelingen gedaan. Deze zijn bedoeld om de kwaliteit van de besluitvorming, nu en in de toekomst, te verbeteren.

In het advies wordt op verschillende plaatsen verwezen naar het maatregelenpakket voor het PHS Boxtel. Waar 'verbindingsweg' staat wordt in dit advies de maatregel Verbindingsweg Ladonk-Kapelweg bedoeld inclusief het verkeersbesluit over de afsluiting van de spoorwegovergang Kapelweg. Omwille van de leesbaarheid wordt in dit advies als volgt naar de overige vier maatregelen verwezen:

- *maatregel 1 Tongersestraat*: opheffen van de dubbele spoorwegovergang Tongersestraat;
- *maatregel 2 Tongeren*: aansluiting op de verbindingsweg in Tongeren en verkeersmaatregelen in Tongeren;
- *maatregel 3 Keulsebaan*: capaciteitsuitbreiding van de Keulsebaan;
- *maatregel 4 fietstunnel*: aanleg van een fietsonderdoorgang onder het spoor ter hoogte van de Tongersestraat.

2.1 Referentiesituatie en autonome ontwikkelingen

De juiste referentiesituatie

De referentiesituatie bestaat uit de huidige situatie met de autonome ontwikkeling. Daarbij wordt onder de 'autonome ontwikkeling' verstaan: de toekomstige milieutoestand zonder dat de voorgenomen activiteit of één van de alternatieven wordt gerealiseerd. Er moet dan wel rekening gehouden worden met nieuwe activiteiten waarover al is besloten. In dit geval betekent het dat *maatregel 2 Tongeren* deel uitmaakt van de autonome ontwikkeling. Immers, de planologische procedure hiervoor is al doorlopen met het onherroepelijk vastgestelde bestemmingsplan.

Het MER neemt deze maatregelen nu ten onrechte niet mee in de referentiesituatie door te stellen dat '*Aangezien de overige deelprojecten uit het Maatregelenpakket PHS Boxtel gekoppeld zijn aan het doorgaan van de verbindingsweg, vormen deze als zodanig geen autonome ontwikkelingen en maken deze derhalve geen onderdeel uit van de referentiesituatie*'.⁴ De Commissie wijst erop dat deze werkwijze niet juist is: *maatregel 2 Tongeren* behoort tot de autonome ontwikkeling en daarmee tot de referentiesituatie. Tegelijkertijd verwacht de Commissie niet dat de uitkomsten met de juiste werkwijze anders zullen zijn.

Autonome ontwikkeling

In het MER staat dat door autonome ontwikkeling de intensiteit op de 'oostwest-route' (met name Baroniestraat – Vicaris van Alphenstraat) afneemt en het verkeer op de 'noord-zuidroute' (Groene Poort) toeneemt. Voor de onderzochte alternatieven laat het verkeersmodel vervolgens een beperkte verandering zien. De gemeente heeft mondeling toegelicht dat de

⁴ Zie paragraaf 4.1 van het MER.

afname in de autonome situatie het gevolg is van het invoeren van 30 km/uur-maatregelen op de Van Salmstraat – Tongersestraat en in de Van Hornstraat. Dit verklaart echter niet de toename op de ‘noord-zuidroute’ en lijkt ook geen verklaring te zijn voor de afname op de Baroniestraat: deze zou immers meer verkeer moeten verwerken omdat verkeer meer weerstand ondervindt op de drukke Van Hornstraat. Ook de 30 km/uur-maatregelen op de Tongersestraat en de Van Salmstraat lijken ten opzichte van de huidige situatie in de praktijk weinig of geen extra weerstand op te leveren en niet tot verandering van gebruikte routes te leiden.

De Commissie constateert op grond van de beschikbare informatie dat het gebruikte verkeersmodel onvoldoende inzicht geeft in de autonome ontwikkeling. Het advies is om een uitgebreidere plausibiliteitstoets van de uitkomsten van het model uit te voeren en waar nodig het model te herijken.

De Commissie adviseert om in het MER, voorafgaand aan besluitvorming:

- De referentiesituatie aan te passen. Maak daarvoor inzichtelijk wat de huidige situatie is en welke autonome ontwikkelingen plaats gaan vinden.
- Een plausibiliteitstoets uit te voeren om te beoordelen of de uitkomsten van het verkeersmodel realistisch en logisch zijn, specifiek voor de verkeersintensiteit op de oost-westroute in de autonome situatie.

2.2 De gevolgen van het plan en van het maatregelenpakket

De maatregelen vormen een samenhangend pakket om verkeersknelpunten door het PHS op te lossen. Besluitvorming vindt separaat plaats. Dit MER hoort bij het besluit over het bestemmingsplan dat de verbindingsweg mogelijk maakt en bij twee daarmee samenhangende verkeersbesluiten: het afsluiten van de spoorwegovergang van de Kapelweg en *maatregel 1 Tongersestraat*⁵. Voor *maatregel 3 Keulsebaan* en *maatregel 4 fietstunnel* worden in de toekomst aparte procedures doorlopen. Over *maatregel 2 Tongeren* is al besloten. Het verkeersbesluit over *maatregel 1 Tongersestraat* wordt gelijktijdig met het bestemmingsplan genomen, maar uitvoering ervan vindt pas plaats nadat het gehele maatregelenpakket is gerealiseerd.⁶

Vanwege de samenhang tussen de maatregelen en nog te doorlopen procedures brengt het MER terecht in beeld wat de gevolgen zijn van alle maatregelen uit het pakket. Daarnaast moet het MER echter ook de gevolgen voor het milieu in beeld brengen voor de situatie waarbij alleen de verbindingsweg, maar *zonder maatregel 1 Tongersestraat*, wordt gerealiseerd.

De Commissie adviseert om het MER, voorafgaand aan besluitvorming, de effectbeschrijving en beoordeling aan te passen. Laat zien wat de milieugevolgen zijn voor de situatie waarin de verbindingsweg is gerealiseerd en de spoorwegovergang Kapelweg is afgesloten, maar zonder de maatregelen waarover nu nog geen besluit is genomen. Het advies is om de verschillende situaties te visualiseren en/of kaartmateriaal te gebruiken zodat duidelijk is welke maatregelen wel en welke niet zijn beoordeeld.

⁵ Bekendmaking ontwerpbestemmingsplan ‘Verbindingsweg Ladonk-Kapelweg 2022’ en samenhangende ontwerpbesluiten (met toepassing van de coördinatieprocedure), Boxtel dd 9 februari 2022.

⁶ Het ontwerpbesluit bevat hiervoor een opschortende voorwaarde.

2.3 Alternatieven en varianten

Onderzochte alternatieven en daarbij gemaakte keuzes

Het MER gaat uit van alternatieven die al geruime tijd geleden zijn gekozen. Alternatief 2 komt overeen met de in 2012 door de gemeenteraad vastgestelde voorkeursvariant. Alternatief 1 en 3 komen overeen met twee alternatieven die in 2010 als kansrijk zijn beoordeeld. Bijlage III van het MER bevat een terugblik op het besluitvormingsproces. In hoeverre in dit proces rekening is gehouden met milieugevolgen komt maar heel summier aan bod. Tabel 3.2 waarin deze informatie mogelijk wel staat is niet leesbaar. Hierdoor ontbreekt een compleet en integraal overzicht van de rol die het milieubelang heeft gespeeld om tot de voorgestelde alternatieven te komen.

De Commissie adviseert om, voorafgaand aan besluitvorming, in een aanvulling op het MER toe te lichten hoe een de afweging voor de drie alternatieven heeft plaatsgevonden en op welke wijze het milieubelang hierin is meegenomen.

De Commissie constateert dat de drie alternatieven nauwelijks onderscheidend zijn wat gevolgen voor het milieu betreft en (sterk) negatief scoren op natuur, archeologie en ruimtebeslag. Ook valt op dat geen van de alternatieven een bijdrage levert aan de gewenste versterking van het landschap en dat alternatief 2 (het voorkeursalternatief) niet tegemoetkomt aan de wens van de gemeente om zoveel mogelijk bestaande infrastructuur te gebruiken.⁷ Daarbij zijn de voorgestelde alternatieven al meer dan 10 jaar geleden ontwikkeld.

De Commissie beveelt daarom aan om een extra alternatief te ontwikkelen met minder gevolgen voor bijvoorbeeld landschap en weidevogels, en de effecten van dit alternatief te onderzoeken. Ontwikkel dit alternatief vanuit de uitgangspunten (wensen) van de gemeente en vanuit een brede blik op mobiliteit.

Onderscheid tussen alternatieven en varianten

De drie alternatieven gaan uit van een gelijkvloerse kruising met de spoorlijn vanuit Boxtel richting Tilburg. Voor elk alternatief is een variant uitgewerkt met een ongelijkvloerse kruising. Daarbij is niet aangegeven of het gaat om een ondertunneling van het spoor of de aanleg van een viaduct over het spoor. Volgens het MER heeft de aanleg van een gelijkvloerse kruising geen wezenlijk andere effecten dan een ongelijkvloerse kruising, met uitzondering van het aspect archeologie. Een tunnelbak geeft een grotere kans op aantasting van archeologische waarden, zo staat in het MER.⁸

In een mondelinge toelichting op het plan⁹ heeft de gemeente aangegeven dat de spoorwegkruising een beperkt deel van de totale omvang van het tracé van de verbindingsweg omvat. Om die reden zijn de varianten grotendeels als niet onderscheidend van de alternatieven beschouwd. Voor de omgeving, met name omwonenden, maakt het wel degelijk uit hoe verkeer en spoor elkaar kruisen. Doordat deze informatie ontbreekt, kan dit ook niet meegenomen worden bij de besluitvorming.

⁷ Zie de wensen van de gemeente op bladzijde 147 van het MER.

⁸ Zie paragraaf 8.6 van het MER.

⁹ Op 20 januari 2022.

Een verdiepte ligging heeft bijvoorbeeld invloed op de geluidbelasting op woningen, terwijl een gelijkvloerse kruising mogelijk tot verkeershinder kan leiden. Zowel een tunnel als een viaduct kunnen veel invloed op het landschap hebben. Visualisaties zijn een goed hulpmiddel om deze invloed en de verschillen tussen viaduct en tunnel inzichtelijk te maken. Ook de eventuele invloed van een tunnelbak op de waterhuishouding is niet in beeld.

De Commissie adviseert om het MER, voorafgaand aan besluitvorming, aan te vullen met een nadere effectbeschrijving en –beoordeling van de varianten ten opzichte van de alternatieven. Maak daarbij bijvoorbeeld met visualisaties duidelijk op welke manier de ongelijkvloerse kruising vorm kan krijgen en waarom.

2.4 Effecten

2.4.1 Stikstof en natuur

Natura 2000-gebieden

Het Natura 2000-gebied ‘Kampina & Oisterwijkse Vennen’ is gevoelig voor stikstofdepositie. Op dit moment komt al meer stikstofdepositie op dit gebied, dan goed is voor de natuur. Om de invloed van het plan op Natura 2000-gebieden in beeld te brengen zijn uitgebreide berekeningen uitgevoerd. Daarin is rekening gehouden met zowel de aanleg- als gebruiksfase. De berekeningen laten zien dat het plan leidt tot een toename van stikstofdepositie van 0,55 mol/ha/jaar. Voor andere Natura 2000-gebieden in de omgeving (‘Loonse en Drunense Duinen & Leemkuilen’ en ‘Vlijmens Ven, Moerputten & Bossche Broek’) volgt uit de berekening dat er geen extra stikstofdepositie is.

Om te voorkomen dat de extra stikstof tot negatieve gevolgen leidt, gaat de gemeente extern salderen. Hiervoor wordt een nu in gebruik zijnde veehouderij in de omgeving beëindigd. Dit leidt tot een afname van stikstofdepositie op de Kampina & Oisterwijkse Vennen. Er ontstaat zo voldoende ruimte om de totale stikstofdepositie op de Kampina & Oisterwijkse Vennen niet toe te laten nemen door het plan.¹⁰

Volledigheidshalve wijst de Commissie op de volgende aandachtspunten:

- **Actuele AERIUS versie** Sinds 20 januari 2022 is een nieuwe versie van het rekenprogramma AERIUS beschikbaar. Op het moment van besluitvorming moeten de berekeningen met de actuele, en dus nieuwe versie, van AERIUS uitgevoerd zijn. Daarbij is relevant dat deze versie de stikstofeffecten berekent tot een afstand van 25 km van het plan. Het MER moet echter alle milieueffecten in beeld brengen: ook buiten de 25 kilometer.
- **Juiste referentiesituatie** Let op, net als voor de overige effecten gaat het MER nu uit van de gevolgen van het gehele maatregelenpakket. Ook voor de gevolgen van stikstof moet de juiste referentiesituatie vergeleken worden met de gevolgen van de aanleg en het gebruik van alléén de verbindingsweg (zie § 2.1 van dit advies).

¹⁰ De Commissie wijst erop dat maatregelen alleen als mitigerende maatregelen kunnen worden meegenomen, als deze niet al nodig zijn voor het behoud of het voorkomen van verslechtering of verstoring van het gebied. Hoe een maatregel kan worden aangemerkt, zal moeten blijken in een nadere gebiedsanalyse per Natura 2000-gebied waarin de benodigde instandhoudings- en passende maatregelen worden benoemd. Zolang deze gebiedsanalyses niet beschikbaar zijn, is niet duidelijk welke maatregelen nog beschikbaar zijn als mitigerende maatregel.

Natuurnetwerk Brabant

Het MER beschrijft dat de aanleg van de verbindingsweg leidt tot ruimtebeslag op het Natuurnetwerk Brabant. Hiervoor is een compensatieplan opgesteld. Informatie over de stikstofgevoeligheid van het NNB ontbreekt in het MER zelf. Ook is niet onderzocht of sprake is van extra stikstofdepositie op het NNB als gevolg van de aanleg of de realisatie van de verbindingsweg.

De Commissie adviseert daarom om, voorafgaand aan besluitvorming, het MER aan te vullen met de gevolgen van stikstofdepositie op het Natuurnetwerk Brabant, zowel voor de aanleg- als de gebruiksfase. Gebruik hiervoor actuele AERIUS-berekeningen en actuele verkeersgegevens.

2.4.2 Weidevogels

Het MER bevat een overzicht van beschermde soorten die in en rond het plangebied voorkomen. Hiervoor hebben meerdere onderzoeken plaatsgevonden en is ook een compensatieplan uitgewerkt.¹¹ Uit de onderzoeken blijkt onder andere dat het agrarische gebied van belang is voor (broedende) weidevogels.¹² De effectbeoordeling gaat vervolgens niet in op de betekenis van de alternatieven op weidevogels. Omdat alle drie de alternatieven leiden tot ruimtebeslag op het open agrarisch gebied, verwacht de Commissie dat de alternatieven hier niet onderscheidend op scoren. Zij beveelt wel aan, om voorafgaand aan de verdere uitwerking van het plan, te onderzoeken hoe eventuele effecten van ruimtebeslag en verstoring op (leefgebied van) weidevogels te voorkomen of te verminderen zijn. Ook beveelt de Commissie aan om bij het onderzoeken van een actueel en onderscheidend alternatief hier specifiek rekening mee te houden (zie ook paragraaf 2.3 van dit advies).

2.5 Kaartmateriaal in de samenvatting

Het valt de Commissie ook op dat de publieksvriendelijke samenvatting geen afbeeldingen of figuren bevat die de ligging van de drie onderzochte routes laten zien. Ze beveelt aan om deze toe te voegen zodat voor iedere lezer duidelijk is om welke alternatieven het gaat. Ga, na het aanvullen van het MER over de referentiesituatie, de variantenafweging en de verschillende verkeersintensiteiten, ook na of dit leidt tot tekstuele en visuele aanpassingen in de samenvatting.

¹¹ Zie opsomming van onderzoeken op bladzijde 52 van het MER.

¹² Zie bladzijde 56 van het MER.

BIJLAGE 1: Projectgegevens toetsing

Toetsing door de Commissie

De Commissie bestaat uit een werkgroep van deskundigen. Deze werkgroep beoordeelt of het MER de benodigde milieu-informatie bevat en of deze juist is. Als er informatie ontbreekt of onjuist is, beoordeelt de Commissie of zij die essentieel vindt. Dat is het geval als aanvullende informatie in haar ogen kan leiden tot andere afwegingen. Dan adviseert de Commissie de ontbrekende of gecorrigeerde informatie alsnog beschikbaar te stellen, voordat het besluit wordt genomen. Meer informatie over de [Commissie](#) en over haar [werkwijze](#) vindt u op onze website.

Samenstelling van de werkgroep

Bij dit project bestaat de werkgroep uit:

Irma Dekker MSc

drs. Roeland van Kerkhoff

ir. Joep Lax

ir. Harry Webers (voorzitter)

drs. Aletta Lüchtenborg (secretaris)

Besluit waarvoor dit milieueffectrapport is opgesteld

Bestemmingsplan.

Waarom wordt hiervoor een milieueffectrapport opgesteld?

Voor activiteiten die grote milieugevolgen kunnen hebben, kan in Nederland een MER vereist zijn. De bijlagen C en D bij het Besluit milieueffectrapportage geven aan om welke [activiteiten](#) het gaat. Voor deze procedure is een MER nodig omdat effecten op Natura 2000-gebieden optreden die in een Passende beoordeling moeten worden beschreven. Daarom is een plan-MER opgesteld.

Bevoegd gezag besluit

Gemeenteraad van Boxtel.

Initiatiefnemer besluit

College van burgemeester en wethouders van Boxtel.

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

Het bevoegd gezag heeft de Commissie niet in de gelegenheid gesteld om zienswijzen en adviezen bij haar advies te betrekken.

Waar vind ik de stukken die de Commissie heeft beoordeeld?

U vindt de projectstukken die bij het advies zijn gebruikt, door op www.commissiener.nl projectnummer [3629](#) in te vullen in het zoekvak.

Commissie voor de milieueffectrapportage
A. v. Schendelstraat 760
3511 MK Utrecht

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

