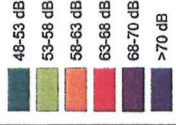


BIJLAGE 15 GELUIDCONTOUREN PER VARIANT

Duurzaam Veilig Variant

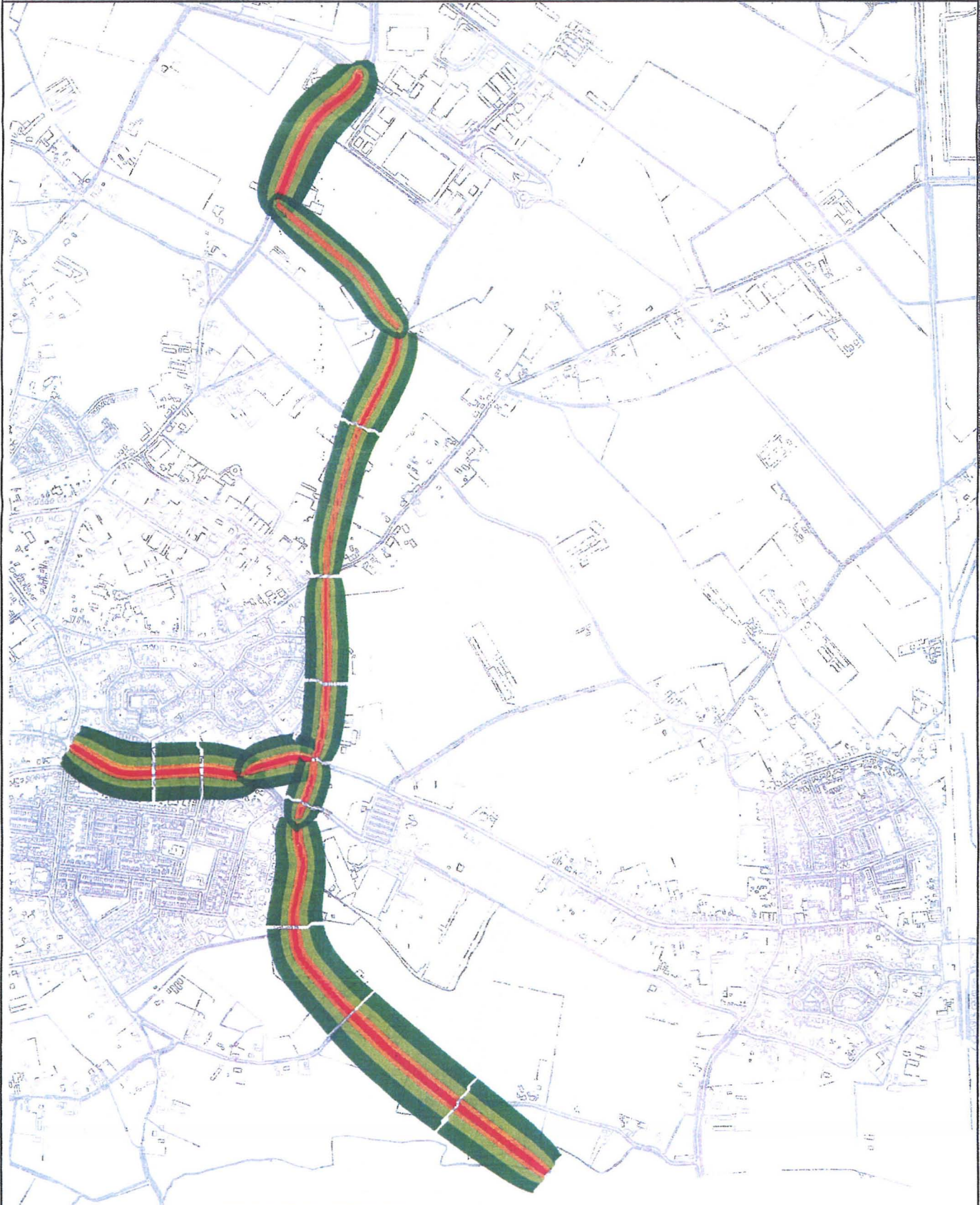
Legenda



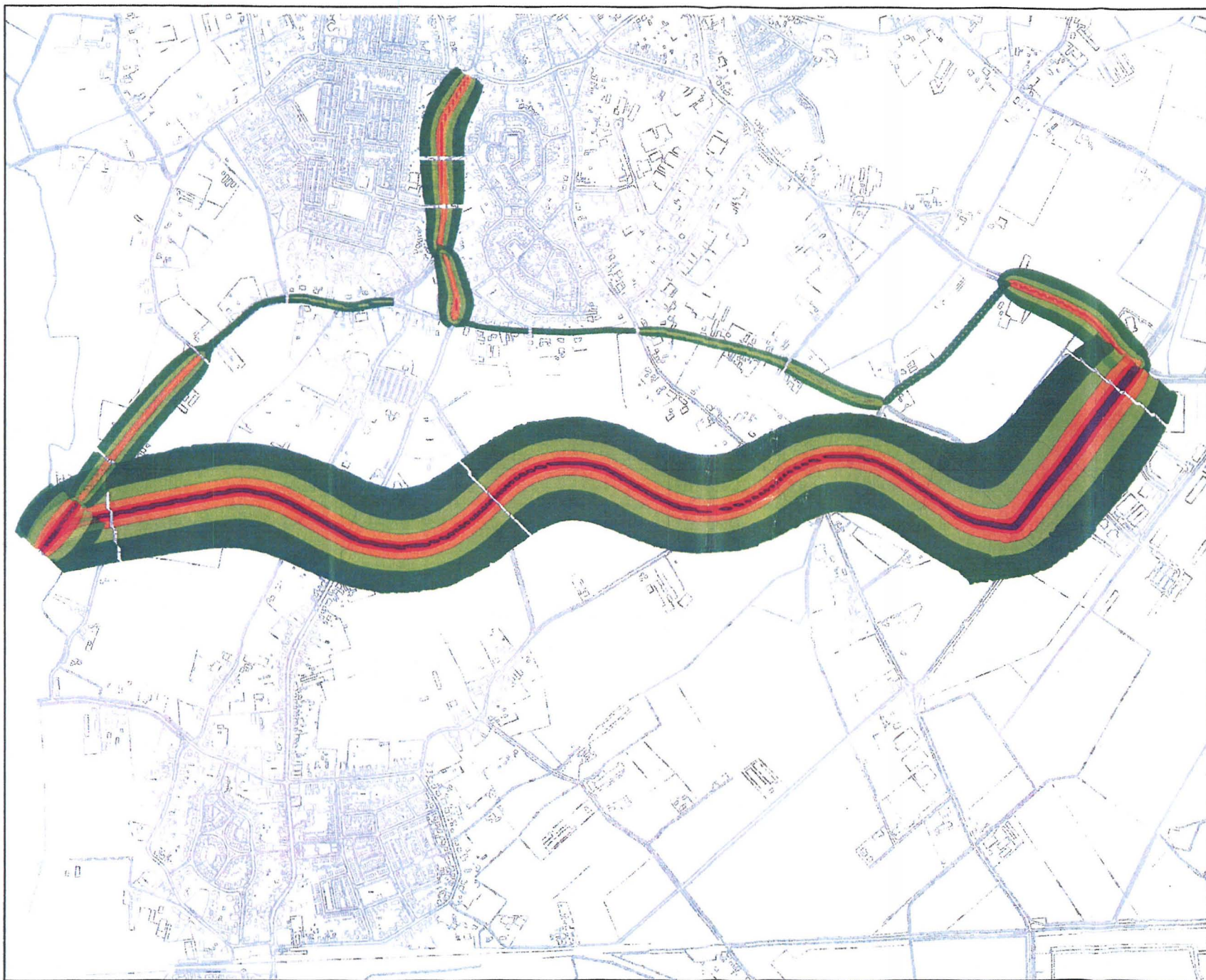
Projectnaam: Quickscan Randweg Budei
Projectnummer: 60500000000000000000
Opdrachtnummer: 60500000000000000000
Kaartnaam: Overzichtkaart
Bladnummer: 2.2
Datum: 01 oktober 2007
Opgesteld door: S.A. de Vries
Bestandnaam: C:\GIS\DATA\1234_MER\mwd



© DHV Ruimte & Mobiliteit BV

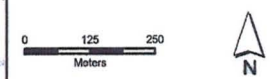


Schoterakkerweg Variant



Legenda

- 48-53 dB
- 53-58 dB
- 58-63 dB
- 63-68 dB
- 68-70 dB
- >70 dB



Projectnaam: Quickscan Randweg Budel
Projectnummer: B0357-01.001
Opdrachtgever: Gemeente Budel
Kaartnaam: Overzichtskaart
Bijlage: 2.3
Versie: Definitief
Datum: 01 oktober 2007
Opgesteld door: S.A. te Velde
Bestandsnaam: C:\GisData\A1234_MER\mxd\

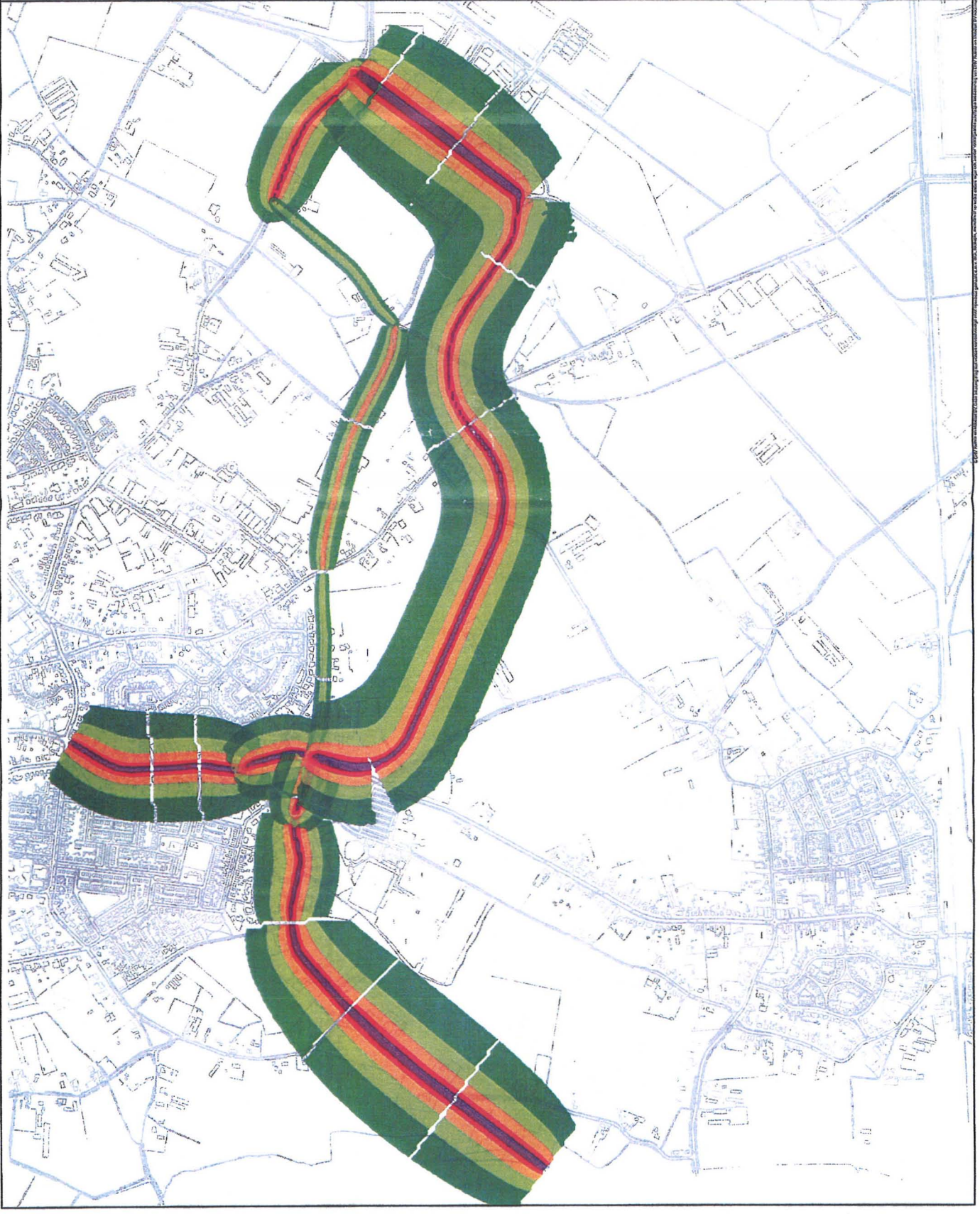


Grootschoterweg Variant

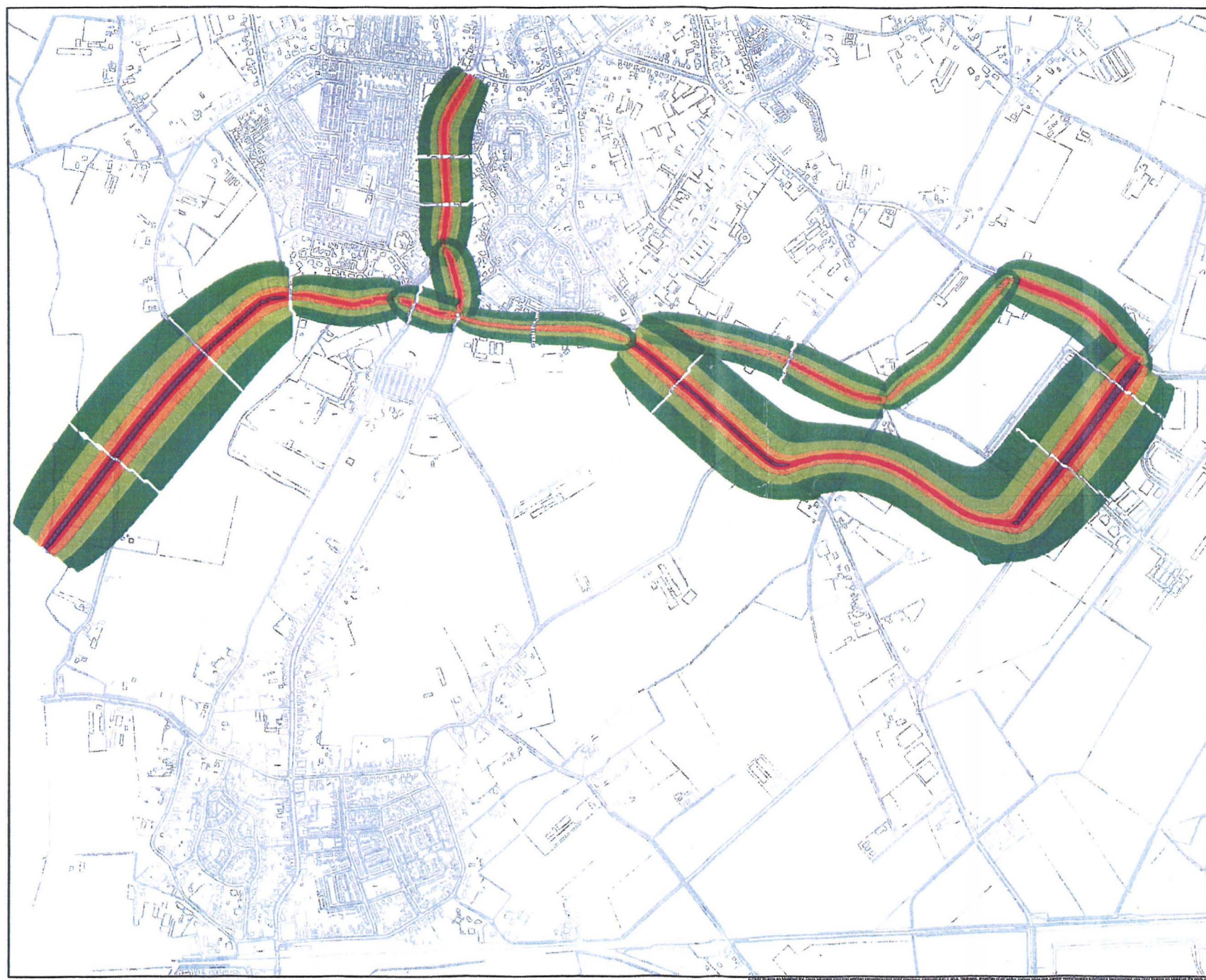
Legenda



Projectnaam: Quickscan Randweg Budel
Projectnummer: B0357-01.001
Opdrachtgever: Gemeente Budel
Bijlage: 2 Verichidskaart
Versie: Definitief
Datum: 01 oktober 2007
Bestandsnaam: C:\GEB\B0357\A1234_MER\mxd

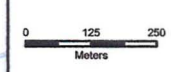


Vsv 4 Variant



Legenda

- 48-53 dB
- 53-58 dB
- 58-63 dB
- 63-68 dB
- 68-70 dB
- >70 dB



Projectnaam: Quickscan Randweg Budel
Projectnummer: B0357-01.001
Opdrachtgever: Gemeente Budel
Kaartnaam: Overzichtiskaart
Bijlage: 2.5
Versie: Definitief
Datum: 01 oktober 2007
Opgesteld door: S.A. te Velde
Bestandsnaam: C:\GisData\A1234_MER\mxd\



BIJLAGE 16 RAPPORTAGE LUCHTKWALITEITSBEREKENING



MEMO

Aan : Gert Sanders
Van : ir. M.O.Bierman
Kopie :
Dossier : B0357-01-001
Project : Luchtkwaliteitsberekening Randweg Budel
Betreft : Memo werkzaamheden versie 2

Ons kenmerk :
Datum : 3 oktober 2007

1 INLEIDING

In deze memo zijn de uitgangspunten en analyseresultaten beschreven in het kader van het project "Verkenningenstudie Randweg Zuid te Budel".

In het project worden 5 verschillende varianten met elkaar vergeleken. Uit de resultaten met het verkeersmodel Cranendonck blijkt, logischerwijs, dat de verkeersintensiteiten per wegvak behoorlijk verschillen bij iedere variant. Het gevolg van de verkeersverschuivingen is dat op een aantal locaties in en rond Budel ook de luchtkwaliteit zal veranderen. De gemeente Cranendonck wil graag meer inzicht in deze veranderingen, om op basis van onder andere het aspect luchtkwaliteit tot een zorgvuldige afweging te komen van de vijf varianten.

Doelstelling van het onderzoek is om de effecten van verschillende varianten van de Randweg-Zuid in Budel te toetsen aan de grenswaarden zoals deze zijn genoemd in het Besluit luchtkwaliteit 2005. De volgende varianten zijn doorgerekend voor het prognosejaar 2020:

- Referentiesituatie ongewijzigd beleid;
- Duurzaam Veilig variant;
- VSV4;
- Schoterakkerweg Plus;
- Grootschoterweg.

2 CONCLUSIES

Toetsen luchtkwaliteit

Voor het verkrijgen van inzicht in de effecten van de aanleg van de Randweg-Zuid te Budel, is de luchtkwaliteit in het plangebied getoetst op 18 locaties. De luchtkwaliteit is getoetst op een afstand zoals deze voor verschillende stoffen is beschreven in het Meet en Rekenvoorschrift (Mrv). De luchtkwaliteit is onderzocht voor het prognosejaar 2020, zowel in de situatie bij autonome ontwikkelingen als voor de vier varianten voor de Randweg-Zuid.

NO2

Voor geen enkele onderzoekslocatie in 2020 ligt de jaargemiddelde concentratie stikstofdioxide boven de grenswaarde van $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$. Voor een aantal varianten vindt op enkele plaatsen een verslechtering plaats, echter de waarden blijven ruim onder de grenswaarde van $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$. In het plangebied is in 2020 op geen enkele locatie voor geen enkele variant een overschrijding van de uurgemiddelde grenswaarde te zien.

PM10

In het plangebied wordt de jaargemiddelde grenswaarde niet overschreden. Dit geldt voor alle varianten. Het aantal overschrijdingsdagen van etmaalgemiddelde grenswaarde fijn stof (van 35 dagen per jaar) ligt in het plangebied onder de norm. Als de varianten vergeleken worden met de referentiesituatie neemt in enkele gevallen het aantal overschrijdingsdagen toe.

Aandachtspunten

De berekeningen met het gebruikte CAR II model, voor locaties op wegvakken door open gebied, zijn indicatief. Voor deze studie zijn een aantal locaties beschouwd nabij wegen door open terrein. Omdat het hier niet gaat om juridisch sluitende berekeningen maar slechts om een afweging van de varianten ten opzichte van elkaar, wordt een berekening met CAR II voldoende bevonden.

Er zijn geen varianten en locaties waar de grenswaarden overschreden worden. Voor enkele locaties zijn wel toenames in het aantal overschrijdingsdagen van de 24-uurs grenswaarde PM10 en de jaargemiddelde concentratie NO2 als de varianten worden vergeleken met de referentiesituatie. Dit zijn aandachtspunten die meegenomen moeten worden in de uiteindelijke afweging van de varianten. Het kan immers zo zijn dat als de randweg eerder wordt gerealiseerd dan in 2020 dat er wel knelpunten zouden kunnen ontstaan.

3 BELEID EN NORMEN**3.1 Beleid**

In deze paragraaf wordt kort de juridische stand van zaken met betrekking tot de luchtkwaliteit beschreven, volgens de meest recente inzichten.

Besluit luchtkwaliteit basis voor toetsing Nederlandse plannen

Het Besluit luchtkwaliteit 2005 (Bik 2005, StB 316, 2005) is de Nederlandse regelgeving voor luchtkwaliteit in de buitenlucht. Het is de Nederlandse implementatie van de EU-richtlijnen voor luchtkwaliteit. Daarnaast bestaat een aantal Ministeriële Regelingen: Meetregeling luchtkwaliteit (StC 26-07-2005), Regeling saldering luchtkwaliteit (StC 53, 2006) en Meet- en Rekenvoorschrift bevoegdheden luchtkwaliteit (StC 215, 2006).

Wanneer de grenswaarden en plandrempels uit het Bik 2005 worden overschreden op een locatie, zijn maatregelen vereist. Het bevoegd gezag kan in een overschrijdingssituatie toch een positief besluit nemen over de realisatie van een ontwikkeling op grond van een aangetoonde "nul-bijdrage" (bijdrage draagt niet aantoonbaar bij aan de heersende concentratie) of een positief effect van het plan (Bik 2005; Art.7, lid 1). Ook bij een lichte verslechtering is compensatie met een maatregel mogelijk via de saldobenadering (Bik 2005; Art.7, lid 3). De eisen die aan de saldering gesteld worden zijn opgenomen in de Regeling saldering luchtkwaliteit.

Verwachte ontwikkelingen regelgeving luchtkwaliteit

De huidige beleidsontwikkeling bestaat uit het opnemen van de luchtkwaliteitsregelgeving in de Wet milieubeheer middels de Wet luchtkwaliteit. De kern van het wetsvoorstel bestaat uit de programmatische aanpak, waarbij maatregelen en plannen van gemeente, provincie en het rijk in een regio per saldo tot verbetering van de luchtkwaliteit moeten leiden. Toetsing van plannen en ontwikkelingen vindt vervolgens plaats aan het programma luchtkwaliteit. Plannen die niet in betekenende mate bijdragen aan verslechtering van de luchtkwaliteit, hoeven niet getoetst te worden. De minister stuurt aan op een toetsingsgrens van 3% van de jaargemiddelde norm.

Op EU-niveau zijn voorstellen gedaan om de Richtlijnen aan te passen. Er is onder meer voorgesteld om naast de huidige stoffen ook een norm voor de fijn stof fractie $PM_{2,5}$ vast te stellen. Deze fractie veroorzaakt de meeste gezondheidsschade. Het vaststellen van een norm is in voorbereiding. Wat de norm zal worden is op dit moment nog niet bekend.

Daarnaast heeft Nederland de EU gevraagd om uitstel van de invoering van de grenswaarde voor NO_2 en PM_{10} naar 2015. Uitstel is nog niet toegekend. De tweede lezing van de aangepaste Richtlijnen zal hier in de loop van 2007 duidelijkheid over geven.

Bijdrage van natuurlijke bronnen

Concentraties die zich van nature in de lucht bevinden en die niet schadelijk zijn voor de gezondheid van de mens en haar milieu, worden bij het beoordelen van de luchtkwaliteit voor zwevende deeltjes (PM_{10}) buiten beschouwing gelaten. Er is voor de fractie fijn stof afkomstig van zeezout in de Meetregeling luchtkwaliteit per gemeente een reductie vastgesteld voor de jaargemiddelde concentraties en het etmaalgemiddelde aantal dagen overschrijding. Er is sprake van een correctie achteraf van gemeten en berekende waarden.

Een vergelijkbare correctiebepaling geldt met betrekking tot concentraties van fijn stof die worden veroorzaakt door overige natuurlijke bronnen. Hiervoor zijn nog geen reducties vastgesteld.

3.2 Toetsingskader

In het Blk 2005 zijn normen (grenswaarden, plandrempels en alarmprempels¹) opgenomen. Het besluit geeft normen voor zeven stoffen in de buitenlucht, te weten zwaveldioxide (SO_2), stikstofdioxide (NO_2), stikstofoxiden (NO_x), zwevende deeltjes (fijn stof, afgekort PM_{10}), benzeen (C_6H_6), koolmonoxide (CO) en lood (Pb).

De grenswaarden uit het Blk 2005 die gelden in 2006 en 2010, zijn in tabel 1 opgenomen. Het volledige toetsingskader is gegeven in bijlage 1. De concentraties van stikstofdioxide en fijn stof zijn in de Nederlandse situatie het meest kritisch.

Naast een toetsing van de jaargemiddelde toetsingswaarde is er sprake van een toetsing van een termijn gemiddelde waarde die een aantal maal per jaar mag worden overschreden. Voor stikstofdioxide ligt de jaargemiddelde waarde veelal kritischer dan de uurgemiddelde waarde. Het uurgemiddelde stikstofdioxide wordt in de Nederlandse situatie nauwelijks overschreden. Voor fijn stof is echter de etmaalgemiddelde toetsingswaarde kritischer dan de jaargemiddelde toetsingswaarde.

Tabel 1. Toetsingskader op basis van het Blk 2005

Stof	Plandrempel 2008	Grenswaarde	Toetsingsperiode
NO_2 (stikstofdioxide)	44 $\mu g/m^3$	40 $\mu g/m^3$ ¹⁾	Jaargemiddelde
	220 $\mu g/m^3$	200 $\mu g/m^3$ ¹⁾	Uurgemiddelden, mag max. 18x per kalenderjaar overschreden worden ²⁾
CO (koolmonoxide)	n.v.t.	10.000 $\mu g/m^3$	8 uurgemiddelde
C_6H_6 (benzeen)	7 $\mu g/m^3$	5 $\mu g/m^3$ ¹⁾	Jaargemiddelde
SO_2 (zwaveldioxide)	n.v.t.	125 $\mu g/m^3$	24 uurgemiddelden, mag max. 3x per kalenderjaar overschreden worden
PM_{10}	n.v.t.	40 $\mu g/m^3$	Jaargemiddelde

¹ Alarmprempels zijn bedoeld voor acute overschrijdingssituaties (b.v. door calamiteiten of meteo-omstandigheden) en dus niet relevant bij toetsing van plannen of ontwikkelingen

(fijn stof)	n.v.t.	50 $\mu\text{g}/\text{m}^3$	24 uurgemiddelden, mag maximaal 35 maal per kalenderjaar overschreden worden.
-------------	--------	-----------------------------	---

1) Grenswaarde waar uiterlijk in 2010 aan voldaan moet worden

2) Alleen geldig voor wegen met Intensiteiten van ten minste 40.000 motorvoertuigen per etmaal

Niet getoetste stoffen

In het verspreidingsmodel CAR II zijn NO_x en lood niet opgenomen. Voor stikstofoxiden (NO_x) is toetsing alleen relevant voor specifieke ecosystemen, als omschreven in het Blk 2005. De onderzoekslocaties uit deze studie voldoen niet aan de gestelde criteria voor ecosystemen. Toetsing aan deze norm is daarom voor deze studie niet relevant.

Voor lood is toetsing in de Nederlandse situatie niet relevant omdat de achtergrondconcentratie en emissies van lood dusdanig laag zijn, dat de concentraties zich volgens metingen van het RIVM ruimschoots onder de norm bevinden.

Standaard toetsingslocatie

Bij het vaststellen van de effecten op de luchtkwaliteit, is het van belang op welke toetsingslocaties de effecten worden bepaald. In het Blk 2005 wordt aangegeven dat de luchtkwaliteit in zijn algemeen moet worden beschouwd. Er is in het toetsingskader van het Blk geen onderscheid in bijvoorbeeld meer of minder gevoelige bestemmingen. In het Meet- en Rekenvoorschrift bevoegdheden luchtkwaliteit (Mrv) is aangegeven dat de luchtkwaliteit representatief moet zijn voor een gebied van ten minste 200 m^2 . De standaard rekenafstanden bedragen:

- Stikstofdioxide op maximaal 5 meter van de wegrand;
- Fijn stof op maximaal 10 meter van de wegrand.

Dit artikel laat de mogelijkheid onverlet om dichterbij de wegrand de gevolgen voor de luchtkwaliteit te bepalen. Denk hierbij bijvoorbeeld aan de situatie dat er bebouwing dichterbij de wegrand aanwezig is. Van deze maximale afstanden uit het Mrv mag alleen gemotiveerd worden afgeweken.

Toetsing in twee stappen

Conform het Blk 2005 wordt ten eerste getoetst of in de nieuwe situatie aan de norm wordt voldaan. Is er sprake van een overschrijding, dan wordt vervolgens getoetst wat de bijdrage vanwege het te nemen besluit is op de luchtkwaliteit. Als de bijdrage nul of kleiner is (dus bij gelijkblijvende of een verbetering van de luchtkwaliteit), is dit toegestaan. Als de bijdrage groter dan nul is (dus bij een verslechtering van de luchtkwaliteit), kan het besluit alleen genomen worden als in een derde stap door toepassing van een gerelateerde saldo-maatregel aangetoond kan worden dat de luchtkwaliteit niet negatief beïnvloed wordt.

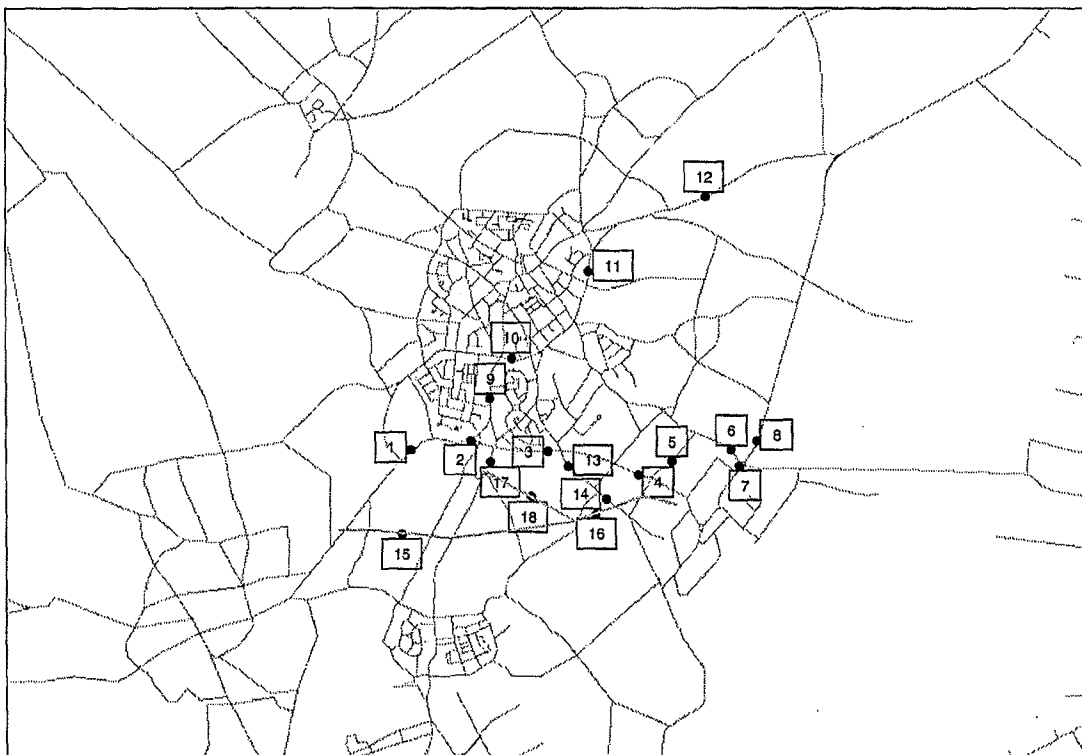
Volgens artikel 7, derde lid van het Blk 2005 mag het bevoegd gezag bij normoverschrijding gebruik maken van haar bevoegdheden, indien de luchtkwaliteit als gevolg van uitoefening van deze bevoegdheid per saldo gelijk blijft of verbetert. Daarnaast mag een bevoegdheid ook bij een beperkte toename van de overschrijding worden uitgeoefend, indien de concentratie van de betrokken stof als gevolg van een samenhangende maatregel verbetert. Dit geldt voor de totaalconcentratie in het invloedsgebied. Toepassing van dit artikel wordt de saldo-benadering genoemd.

3.3 Uitgangspunten berekeningen

Onderzoekslocaties

Ten behoeve van het bepalen van de luchtkwaliteit zijn achttien locaties onderscheiden. laat de ligging van de onderzoekslocaties zien.

Afbeelding 1
Onderzoekslocaties luchtkwaliteitsberekeningen



De locaties zijn geselecteerd met behulp van het verkeersmodel Cranendonck op basis van geconstateerde verschillen in verkeersintensiteit tussen de referentiesituatie en de vier Randwegvarianten.

CAR-II model

Om de luchtkwaliteit in beeld te brengen zijn berekeningen uitgevoerd met het CAR-II model (Calculation of Air pollution from Road traffic, CAR-II model, versie 6.1.1). Het model is geschikt voor het toetsen van de stoffen die zijn opgenomen in het Besluit luchtkwaliteit voor binnenstedelijke situaties. Het model is ontwikkeld voor berekeningen langs gemeentelijke en provinciale wegen.

Het CAR-II model is ontwikkeld voor het berekenen van de luchtkwaliteit in/langs straten. De luchtkwaliteit wordt berekend door sommatie van de achtergrondconcentratie en de bijdrage door emissies van het verkeer. De achtergrondconcentratie is de concentratie die in een gebied altijd aanwezig is en wordt voornamelijk gevormd door verontreinigingen buiten de regio als gevolg van verkeer, industrie huishoudens en natuur. Deze wordt door het RIVM bepaald aan de hand van het Landelijk Meetnet Luchtkwaliteit (LML). Uit de meetdata van het landelijke meetnetwerk genereert het RIVM een database met achtergrondconcentraties op kilometerschaal. Naast de achtergrondconcentraties en de emissiefactoren zijn verkeersintensiteiten, snelheden, wegprofielen en omgeving belangrijke parameters in het CAR-II model.

Resultaten van luchtkwaliteitsberekeningen in de toekomstige situatie zijn omgeven met grotere onzekerheidsmarges dan 30%. Twee invoerparameters moeten voor de toekomstige situatie worden geschat: de achtergrondconcentratie en de emissiefactoren (die de emissie per voertuigtype per voertuigkilometer aangeven).

Dit geschiedt aan de hand van de huidige waarde, beleidsplannen, technische ontwikkelingen en sociaal-economische scenario's.

In het voorjaar van 2006 zijn nieuwe toekomstprognoses voor de achtergrondconcentraties en emissiefactoren in het nieuwste CAR model verwerkt. Hierin zijn ook de gevolgen van de laatste plannen met maatregelen (Nationaal luchtkwaliteitplan, Nota Verkeersemissies) verdisconteerd.

Het rekenmodel CAR-II (versie 6.1.1) kent een aantal beperkingen, te weten:

- Het model houdt geen rekening met verhoogde/verdiepte wegligging en geluidswallen of -schermen.
- Het model is niet geschikt voor het uitvoeren van berekeningen voor autosnelwegen.
- Berekeningen voor wegen van wegtype 1 (weg door open gebied) zijn indicatief.
- CAR-II is niet geschikt voor het verantwoord doorrekenen van spitseffecten (tijdelijke congestie) en andere dynamische doorstromingsprofielen. CAR-II rekent namelijk met een gemiddelde snelheid voor de etmaalintensiteiten.
- De achtergrondconcentratie wordt aangeleverd als landelijke database op kilometergrid door het RIVM. De basis hiervan is het Landelijk Meetnet Luchtkwaliteit (LML). Het is mogelijk dat afzonderlijke meetposten een ander beeld geven dan de geaggregeerde gegevens uit de database. Uit metingen blijkt soms een lagere achtergrondconcentratie gemeten te worden dan uit de database volgt.
- Jaarlijks kunnen meteorologische omstandigheden wisselen. Wisselingen in de meteorologie op het gebied van bijvoorbeeld wind, regen of temperatuur hebben grote invloed op de concentraties van stoffen.

Verkeersgegevens

Voor de verschillende onderzoekslocaties is voor het prognosejaar 2020 de te verwachten verkeersintensiteit bepaald met behulp van het verkeersmodel van de Gemeente Cranendonck voor de vijf verschillende varianten. Voor de fracties licht, middelzwaar en vrachtverkeer zijn standaardwaarden genomen voor de verschillende wegcategorieën. Deze standaardwaarden zijn afkomstig uit de Verkeersmilieukaart voor de Gemeente Breda. De invoer is te zien in bijlage 1. De fracties autobus, het aantal parkeerbewegingen en de fracties stagnatie zijn op 0 gesteld voor Budel.

Wegkenmerken

Ten behoeve van de berekeningen met het CAR-II model zijn de wegkenmerken bepaald. Belangrijke wegkenmerken zijn de bomenfactor, het wegtype (verhouding tussen de bebouwingshoogte en de afstand tot de weg) en het snelheidstype (dit is gerelateerd aan de snelheid die op een wegvak gereden kan worden). Er is voor deze studie gekozen om de wegkenmerken globaal te bepalen.

De bomenfactor is bedoeld om te kunnen corrigeren voor de invloed van bomen, dicht op elkaar staande bomen zorgen voor een verlaging van de windsnelheid en daardoor een verhoging van de concentratie. De bomenfactor is met behulp van luchtfoto's in Google Earth bepaald. Alleen locatie 6 heeft aan beide zijden bomen en heeft daarom bomenfactor 1.25 gekregen. De overige locaties hebben bomenfactor 1.00.

Ook de wegtypen zijn globaal bepaald op basis van luchtfoto's van Google Earth. Er worden vijf wegtypen (zie ook Figuur 1) onderscheiden te weten:

- 1 weg door open terrein, incidenteel gebouwen of bomen binnen een straal van 100 meter,
- 2 Basistype, alle wegen anders dan type 1, 3a, 3b of 4,
- 3a Beide zijden van de weg bebouwing, breedte van de weg kleiner dan 3 maal de hoogte van de bebouwing, maar groter dan 1,5 maal de hoogte van de bebouwing,
- 3b Beide zijden van de weg bebouwing, breedte van de weg kleiner dan 1,5 maal de hoogte van de bebouwing (street canyon),

- 4 Eenzijdige bebouwing, weg met aan één zijde min of meer aaneengesloten bebouwing op een afstand van minder dan 3 maal de hoogte van de bebouwing.

De locaties aan de Nieuwstraat, Burgemeester Van Houtstraat Noord en Burgemeester Van Houtstraat Zuid liggen binnen de bebouwde kom en hebben wegtype 3a gekregen. De locaties aan de Midbuulweg en de Dammerstraat liggen aan de rand van de bebouwde kom en hebben daarom wegtype 4 gekregen. De overige locaties liggen buiten de bebouwde kom en hebben wegtype 1 gekregen.

De rijsnelheid van het verkeer is vastgelegd in vijf snelheidstyperingen, bij elke typering hoort een bepaalde gemiddelde rijsnelheid en een rijkarakteristiek. De volgende snelheidstypen worden onderscheiden:

A "snelweg algemeen"	Typisch snelwegverkeer, een gemiddelde snelheid van ongeveer 65 km/h, gemiddeld ca. 0.2 stops per afgelegde kilometer.
B "buitenweg algemeen"	Typisch buitenwegverkeer, een gemiddelde snelheid van ongeveer 60 km/h, gemiddeld ca. 0.2 stops per afgelegde kilometer.
E "stadsverkeer met minder congestie"	Stadsverkeer met een relatief groter aandeel "free-flow" rijgedrag, een gemiddelde snelheid tussen de 30 en 45 km/h, gemiddeld ca. 1.5 stop per afgelegde kilometer.
C "normaal stadsverkeer"	Typisch stadsverkeer met een redelijke mate van congestie, een gemiddelde snelheid tussen de 15 en 30 km/h, gemiddeld ca. 2 stops per afgelegde kilometer.
D "stagnerend stadsverkeer"	Stadsverkeer met een grote mate van congestie, een gemiddelde snelheid kleiner dan 15 km/h, gemiddeld ca. 10 stops per afgelegde kilometer.

De locaties binnen de bebouwde kom en aan de rand van de bebouwde kom hebben snelheidstype E gekregen. De locaties buiten de bebouwde kom hebben snelheidstype B gekregen.

Receptorafstanden

De receptorafstand is de afstand vanaf het meetpunt tot de weg. Voor elke locatie is de afstand van de weg tot de rand van de weg bepaald aan de hand van de aangeleverde digitale ondergrond van de gemeente Cranendonck. De luchtkwaliteit wordt berekend op een afstand conform het meet- en rekenvoorschrift te weten:

- voor NO₂ op 5 meter vanaf de rand van de weg;
- voor PM10 op 10 meter vanaf de rand van de weg.

Zeezoutcorrectie

De zeezoutaftrek in Zuidoost Brabant bedraagt 3 µg/m³ op jaargemiddeld niveau en 6 dagen op etmaalgemiddeld niveau.

Cumulatie bijdrage rijkswegen

Voor locaties binnen 1 km van een Rijksweg moet de bijdrage van die Rijksweg worden gecumuleerd. Geen van de geselecteerde locaties liggen binnen 1 km van een Rijksweg.

In bijlage 1 zijn de invoergegevens te zien die gebruikt zijn om het CAR model te vullen.

4 ANALYSE BEREKENINGSRESULTATEN

Voor alle in dit rapport beschreven varianten en locaties is de luchtkwaliteit ter plaatse berekend. In bijlage 2 zijn de berekeningsresultaten voor de verschillende stoffen weergegeven.

4.1 Stikstofdioxide

Tabel 2 geeft een overzicht van de berekeningsresultaten van stikstofdioxide (NO₂). Voor geen enkele onderzoekslocatie in 2020 ligt de jaargemiddelde concentratie stikstofdioxide boven de grenswaarde van 40 µg/m³. Voor een aantal varianten vindt op enkele plaatsen een verslechtering plaats, echter de waardes blijven ruim onder de grenswaarde van 40 µg/m³.

In het plangebied is in 2020 op geen enkele locatie voor geen enkele variant een overschrijding van de uurgemiddelde grenswaarde te zien.

Tabel 2
Resultaten berekeningen stikstofdioxide

Straatnaam	Variant	NO ₂ (µg/m ³)				Locatie	Straatnaam	Variant	NO ₂ (µg/m ³)				Verschil jaargem. t.o.v. 2020REF
		jaargem.	Ca	# Overschrijdingen 1h-grenswaarde	Verschil Jaargem. t.o.v. 2020REF				jaargem.	Ca	# Overschrijdingen 1h-grenswaarde	Verschil Jaargem. t.o.v. 2020REF	
Burg.van H	2020REF	16,1	12,6	0		10	Midbuulwei	2020REF	18,4	12,6	0		
	2020DV	16,4	12,6	0	0,3			2020DV	16,5	12,6	0	-1,9	
	2020VSV4	15,6	12,6	0	-0,5			2020VSV4	17,3	12,6	0	-1,1	
	2020SCH+	15,8	12,6	0	-0,3			2020SCH+	13,4	12,6	0	-5,0	
Burg.van H	2020GSW	16,3	12,6	0	0,2	11	Mulckstraat	2020GSW	13,0	12,6	0	-5,4	
	2020REF	15,0	12,6	0				2020REF	13,4	12,6	0		
	2020DV	15,3	12,6	0	0,3			2020DV	13,4	12,6	0	0,0	
	2020VSV4	15,2	12,6	0	0,2			2020VSV4	12,7	12,6	0	-0,7	
Dammerst	2020SCH+	15,0	12,6	0	0,0	12	Nieuwedijk	2020SCH+	12,7	12,6	0	-0,7	
	2020GSW	15,4	12,6	0	0,4			2020GSW	12,7	12,6	0	-0,7	
	2020REF	17,8	12,6	0				2020REF	13,3	12,7	0		
	2020DV	16,1	12,6	0	-1,7			2020DV	13,5	12,7	0	0,2	
Fabriekstra	2020VSV4	16,5	12,6	0	-1,3	13	Nieuwstraat	2020VSV4	13,4	12,7	0	0,1	
	2020SCH+	12,7	12,6	0	-5,1			2020SCH+	13,4	12,7	0	0,1	
	2020GSW	16,2	12,6	0	-1,6			2020GSW	13,5	12,7	0	0,2	
	2020REF	13,0	12,6	0				2020REF	15,4	12,6	0		
Fabriekstra	2020DV	12,9	12,6	0	-0,1	14	Randweg 0	2020DV	15,7	12,6	0	0,3	
	2020VSV4	13,6	12,6	0	0,6			2020VSV4	15,7	12,6	0	0,3	
	2020SCH+	12,9	12,6	0	-0,1			2020SCH+	15,3	12,6	0	-0,1	
	2020GSW	12,8	12,6	0	-0,2			2020GSW	16,2	12,6	0	0,8	
Fabriekstra	2020REF	13,0	12,6	0		15	Randweg 2	2020REF	13,4	12,6	0		
	2020DV	13,1	12,6	0	0,1			2020DV	13,3	12,6	0	-0,1	
	2020VSV4	13,1	12,6	0	0,1			2020VSV4	13,3	12,6	0	-0,1	
	2020SCH+	13,0	12,6	0	0,0			2020SCH+	13,5	12,6	0	0,1	
Grensweg	2020GSW	12,8	12,6	0	-0,2	16	Trace SCH	2020GSW	13,4	12,6	0	0,0	
	2020REF	13,9	12,6	0				2020REF	13,5	12,6	0		
	2020DV	13,7	12,6	0	-0,2			2020DV	13,5	12,6	0	0,0	
	2020VSV4	13,5	12,6	0	-0,4			2020VSV4	13,8	12,6	0	0,3	
Grootscho	2020SCH+	12,7	12,6	0	-1,2	17	Trace SCH	2020SCH+	14,1	12,6	0	0,6	
	2020GSW	13,8	12,6	0	-0,1			2020GSW	13,9	12,6	0	0,4	
	2020REF	13,3	12,6	0				2020REF	12,6	12,6	0		
	2020DV	13,3	12,6	0	0,0			2020DV	12,6	12,6	0	0,0	
Heikantstra	2020VSV4	13,3	12,6	0	0,0	18	Grootscho	2020VSV4	12,6	12,6	0	0,0	
	2020SCH+	13,5	12,6	0	0,2			2020SCH+	13,4	12,6	0	0,8	
	2020GSW	14,5	12,6	0	1,2			2020GSW	12,6	12,6	0	0,0	
	2020REF	13,3	12,6	0				2020REF	12,6	12,6	0		
Meemortel	2020DV	13,1	12,6	0	-0,2	19	Grootscho	2020DV	12,6	12,6	0	0,0	
	2020VSV4	12,6	12,6	0	-0,7			2020VSV4	12,6	12,6	0	0,0	
	2020SCH+	12,6	12,6	0	-0,7			2020SCH+	13,6	12,6	0	1,0	
	2020GSW	12,6	12,6	0	-0,7			2020GSW	12,6	12,6	0	0,0	
Grenswaarde	2020REF	14,3	12,6	0		20	Grenswaarde	2020REF	12,6	12,6	0		
	2020DV	14,0	12,6	0	-0,3			2020DV	12,6	12,6	0	0,0	
	2020VSV4	13,1	12,6	0	-1,2			2020VSV4	12,6	12,6	0	0,0	
	2020SCH+	13,2	12,6	0	-1,1			2020SCH+	12,6	12,6	0	0,0	
2020GSW	13,1	12,6	0	-1,2	2020GSW	13,4	12,6	0	0,8				
Grenswaarde		40		18 (200 µg/m³)		Grenswaarde		40		18 (200 µg/m³)			

4.2 Fijn stof

Tabel 3 geeft een overzicht van de berekeningsresultaten van fijn stof. De zeezoutcorrectie van 3 µg/m³ op de jaargemiddelde concentratie en 6 dagen per jaar op het aantal dagen overschrijding van de etmaalgemiddelde grenswaarde is in de tabellen verwerkt. Hierdoor is op sommige locaties de jaargemiddelde concentratie PM10 kleiner dan de achtergrondconcentratie.

Jaargemiddelde concentratie PM10

In het plangebied wordt de jaargemiddelde grenswaarde niet overschreden. Dit geldt voor alle varianten.

Etmaalgemiddelde concentratie PM10

Het aantal overschrijdingsdagen van etmaalgemiddelde grenswaarde fijn stof (van 35 dagen per jaar) ligt in het plangebied onder de norm. Als de varianten vergeleken worden met de referentiesituatie neemt in enkele gevallen het aantal overschrijdingsdagen toe in de variant. Dit is het geval voor de Fabrieksstraat in de VSV4 variant, Tracé SCH West en Tracé SCH Oost in de Schoterakkerweg-Plus variant en de Grootshoterweg Nieuw Tracé in de variant Grootshoterweg. Voor de laatste drie is de toename logisch omdat er in de referentiesituatie nog geen weg is aangelegd op deze locaties. Het aantal overschrijdingsdagen blijft ondanks de toename onder de grenswaarde.

Tabel 3
Resultaten berekeningen fijn stof

Locatie	Straalnaam	Variant	PM10 (µg/m ³)				Verschil # overschrijdingen 24h-grenswaarde t.o.v. 2020REF	Locatie	Straalnaam	Variant	PM10 (µg/m ³)				Verschil # overschrijdingen 24h-grenswaarde t.o.v. 2020REF
			Jaargem.	Ca	# Overschrijdingen 24h-grenswaarde						Jaargem.	Ca	# Overschrijdingen 24h-grenswaarde		
1	Burg van Houtstraat Noo	2020REF	21	23.4	8		0	10	Micheulweg	2020REF	21	23.3	8		-1
		2020DV	21	23.4	8					2020DV	21	23.3	7		
		2020VSV4	21	23.4	7	-1				2020VSV4	21	23.3	6	-1	
		2020SCH+	21	23.4	8	0				2020SCH+	21	23.3	7	0	
		2020GSW	21	23.4	8	0				2020GSW	20	23.3	6	-2	
2	Burg van Houtstraat Zuid	2020REF	21	23.3	7		0	11	Mulkstraat	2020REF	21	23.3	7		0
		2020DV	21	23.3	7					2020DV	21	23.3	7		
		2020VSV4	21	23.3	7					2020VSV4	20	23.3	6	-1	
		2020SCH+	21	23.3	7	0				2020SCH+	20	23.3	6	-1	
		2020GSW	21	23.3	7	0				2020GSW	20	23.3	6	-1	
3	Dammerstraat	2020REF	21	23.3	8		-1	12	Nieuwedijk	2020REF	21	23.4	7		0
		2020DV	21	23.3	7	-1				2020DV	21	23.4	7	0	
		2020VSV4	21	23.3	7	-1				2020VSV4	21	23.4	7	0	
		2020SCH+	20	23.3	6	-2				2020SCH+	21	23.4	7	0	
		2020GSW	21	23.3	7	-1				2020GSW	21	23.4	7	0	
4	Fabrieksstraat	2020REF	20	23.3	6		0	13	Nieuwstraat	2020REF	21	23.3	7		0
		2020DV	20	23.3	6	0				2020DV	21	23.3	7	0	
		2020VSV4	21	23.3	7	1				2020VSV4	21	23.3	7	0	
		2020SCH+	20	23.3	6	0				2020SCH+	21	23.3	7	0	
		2020GSW	20	23.3	6	0				2020GSW	21	23.3	7	0	
5	Fabrieksstraat Zuid	2020REF	20	23.3	6		0	27	Randweg Oost	2020REF	21	23.3	7		0
		2020DV	20	23.3	6	0				2020DV	21	23.3	7	0	
		2020VSV4	20	23.3	6	0				2020VSV4	21	23.3	7	0	
		2020SCH+	20	23.3	6	0				2020SCH+	21	23.3	7	0	
		2020GSW	20	23.3	6	0				2020GSW	21	23.3	7	0	
6	Grensweg	2020REF	21	23.3	7		0	15	Randweg Zuid (bestaand)	2020REF	21	23.3	7		0
		2020DV	21	23.3	7	0				2020DV	21	23.3	7	0	
		2020VSV4	21	23.3	7	0				2020VSV4	21	23.3	7	0	
		2020SCH+	20	23.3	6	-1				2020SCH+	21	23.3	7	0	
		2020GSW	21	23.3	7	0				2020GSW	21	23.3	7	0	
7	Grootshoterweg Bublik	2020REF	21	23.3	7		0	16	Tracé SCH Oost	2020REF	20	23.3	6		0
		2020DV	21	23.3	7	0				2020DV	20	23.3	6	0	
		2020VSV4	21	23.3	7	0				2020VSV4	20	23.3	6	0	
		2020SCH+	21	23.3	7	0				2020SCH+	21	23.3	7	0	
		2020GSW	21	23.3	7	0				2020GSW	20	23.3	6	0	
8	Hekankstraat	2020REF	20	23.3	6		0	17	Tracé SCH West	2020REF	20	23.3	6		0
		2020DV	20	23.3	6	0				2020DV	20	23.3	6	0	
		2020VSV4	20	23.3	6	0				2020VSV4	20	23.3	6	0	
		2020SCH+	20	23.3	6	0				2020SCH+	21	23.3	7	1	
		2020GSW	20	23.3	6	0				2020GSW	20	23.3	6	0	
9	Meemortel	2020REF	21	23.3	7		0	18	Grootshoterweg Nieuw tra	2020REF	20	23.3	6		0
		2020DV	21	23.3	7	0				2020DV	20	23.3	6	0	
		2020VSV4	21	23.3	7	0				2020VSV4	20	23.3	6	0	
		2020SCH+	21	23.3	7	0				2020SCH+	20	23.3	6	0	
		2020GSW	21	23.3	6	-1				2020GSW	21	23.3	7	0	
Grenswaarde			40		35 (50 µg/m³)				40			35 (50 µg/m³)			

4.3 Overige stoffen

De overige stoffen die in het luchtkwaliteitonderzoek bekeken zijn, vormen geen probleem met betrekking tot de luchtkwaliteit in het plangebied. De resultaten van de berekeningen met het CAR-model zijn weergegeven in bijlage 2.

BIJLAGE 1 INVOERGEGEVENS CAR-MODEL

Plaats	Straatnaam	X (m)	Y (m)	Intersectie (NAV/Tsm)	Fracie licht	Fracie middelzwaar	Fracie zwaar	Fracie autobus	Aantal parkerenbeweegingen	Snelheidsklasse	Wegtype	Bomenfactor	Afstand tot wegkant NO2(m)	Afstand tot wegkant PM10 (m)	Afstand tot wegkant overig (m)	Fracie stopplaats
Budel	Burg van Houtstraat Noord	166228	365066	11000	0.955	0.035	0.01	0	0	a	3a	1	8.5	13.5	5.5	0
Budel	Burg van Houtstraat Zuid	166039	364418	7500	0.955	0.035	0.01	0	0	e	3a	1	8.5	13.5	5.5	0
Budel	Damenstraat	167787	363821	9600	0.965	0.065	0.03	0	0	a	4	1	9.5	14.5	5.5	0
Budel	Fabriekstraat	168476	363638	4100	0.955	0.035	0.01	0	0	b	1	1	7.5	12.5	5	0
Budel	Fabriekstraat Zuid	168730	363422	4100	0.955	0.035	0.01	0	0	b	1	1	7.5	12.5	5	0
Budel	Grasweg	167268	363707	8100	0.905	0.065	0.03	0	0	b	1	1	8	13	5	0
Budel	Groothoeweg Buhoko	167901	363728	7600	0.955	0.035	0.01	0	0	b	1	1	8.3	13.3	5.3	0
Budel	Hekkenstraat	162266	363735	5000	0.905	0.065	0.03	0	0	b	1	1	7.5	12.5	5	0
Budel	Memoriel	163671	363753	10500	0.905	0.065	0.03	0	0	b	1	1.25	8.3	13.3	5.3	0
Budel	Milkenstraat	168300	363750	8000	0.905	0.065	0.03	0	0	a	4	1	8.1	13.1	5.1	0
Budel	Milkenstraat	168015	363564	8000	0.905	0.065	0.03	0	0	b	1	1	8.1	13.1	5.1	0
Budel	Nieuwediik	163384	363579	8500	0.955	0.035	0.01	0	0	b	1	1	8.1	13.1	5.1	0
Budel	Nieuwstraat	167853	364147	9400	0.955	0.035	0.01	0	0	a	3a	1	9.5	14.5	5.5	0
Budel	Randweg Oost	163841	363753	9600	0.955	0.035	0.01	0	0	b	1	1	10	15	7	0
Budel	Randweg Zuid (bestaand)	169724	363606	10000	0.955	0.035	0.01	0	0	b	1	1	8.6	13.6	5.6	0
Budel	Trace SCH Oost	166646	363183	0	0.955	0.035	0.01	0	0	b	1	1	9.1	14.1	6.1	0
Budel	Trace SCH West	167263	363097	0	0.955	0.035	0.01	0	0	b	1	1	9.1	14.1	6.1	0
Budel	Groothoeweg Nieuw trace	168221	363211	0	0.955	0.035	0.01	0	0	b	1	1	9.1	14.1	6.1	0

Plaats	Straatnaam	X (m)	Y (m)	Intersectie (NAV/Tsm)	Fracie licht	Fracie middelzwaar	Fracie zwaar	Fracie autobus	Aantal parkerenbeweegingen	Snelheidsklasse	Wegtype	Bomenfactor	Afstand tot wegkant NO2(m)	Afstand tot wegkant PM10 (m)	Afstand tot wegkant overig (m)	Fracie stopplaats
Budel	Burg van Houtstraat Noord	166228	365066	11000	0.955	0.035	0.01	0	0	a	3a	1	8.5	13.5	5.5	0
Budel	Burg van Houtstraat Zuid	166039	364418	8500	0.955	0.035	0.01	0	0	e	3a	1	8.5	13.5	5.5	0
Budel	Damenstraat	167787	363821	6300	0.965	0.065	0.03	0	0	a	4	1	9.5	14.5	5.5	0
Budel	Fabriekstraat	168476	363638	3100	0.955	0.035	0.01	0	0	b	1	1	7.5	12.5	5	0
Budel	Fabriekstraat Zuid	168730	363422	4900	0.955	0.035	0.01	0	0	b	1	1	7.5	12.5	5	0
Budel	Grasweg	167268	363707	8300	0.905	0.065	0.03	0	0	b	1	1	8	13	5	0
Budel	Groothoeweg Buhoko	167901	363728	8200	0.955	0.035	0.01	0	0	b	1	1	8.3	13.3	5.3	0
Budel	Hekkenstraat	162266	363735	2600	0.905	0.065	0.03	0	0	b	1	1	7.5	12.5	5	0
Budel	Milkenstraat	168300	363750	6500	0.905	0.065	0.03	0	0	b	1	1.25	8.3	13.3	5.3	0
Budel	Milkenstraat	168015	363564	6400	0.905	0.065	0.03	0	0	a	4	1	8.1	13.1	5.1	0
Budel	Milkenstraat	168015	363564	6100	0.905	0.065	0.03	0	0	b	1	1	8.1	13.1	5.1	0
Budel	Nieuwediik	163384	363579	8500	0.955	0.035	0.01	0	0	b	1	1	8.1	13.1	5.1	0
Budel	Nieuwstraat	167853	364147	10300	0.955	0.035	0.01	0	0	a	3a	1	9.5	14.5	5.5	0
Budel	Randweg Oost	163841	363753	8700	0.955	0.035	0.01	0	0	b	1	1	10	15	7	0
Budel	Randweg Zuid (bestaand)	169724	363606	10400	0.955	0.035	0.01	0	0	b	1	1	8.6	13.6	5.6	0
Budel	Trace SCH Oost	166646	363183	0	0.955	0.035	0.01	0	0	b	1	1	9.1	14.1	6.1	0
Budel	Trace SCH West	167263	363097	0	0.955	0.035	0.01	0	0	b	1	1	9.1	14.1	6.1	0
Budel	Groothoeweg Nieuw trace	168221	363211	0	0.955	0.035	0.01	0	0	b	1	1	9.1	14.1	6.1	0

Plaats	Straatnaam	X (m)	Y (m)	Intersectie (NAV/Tsm)	Fracie licht	Fracie middelzwaar	Fracie zwaar	Fracie autobus	Aantal parkerenbeweegingen	Snelheidsklasse	Wegtype	Bomenfactor	Afstand tot wegkant NO2(m)	Afstand tot wegkant PM10 (m)	Afstand tot wegkant overig (m)	Fracie stopplaats
Budel	Burg van Houtstraat Noord	166228	365066	9400	0.955	0.035	0.01	0	0	a	3a	1	8.5	13.5	5.5	0
Budel	Burg van Houtstraat Zuid	166039	364418	8200	0.955	0.035	0.01	0	0	e	3a	1	8.5	13.5	5.5	0
Budel	Damenstraat	167787	363821	7200	0.965	0.065	0.03	0	0	a	4	1	9.5	14.5	5.5	0
Budel	Fabriekstraat	168476	363638	7100	0.955	0.035	0.01	0	0	b	1	1	7.5	12.5	5	0
Budel	Fabriekstraat Zuid	168730	363422	3600	0.905	0.065	0.03	0	0	b	1	1	8.3	13.3	5.3	0
Budel	Grasweg	167268	363707	8700	0.905	0.065	0.03	0	0	b	1	1	8	13	5	0
Budel	Groothoeweg Buhoko	167901	363728	7500	0.955	0.035	0.01	0	0	b	1	1	8.3	13.3	5.3	0
Budel	Hekkenstraat	162266	363735	500	0.905	0.065	0.03	0	0	b	1	1	7.5	12.5	5	0
Budel	Memoriel	163671	363753	6100	0.905	0.065	0.03	0	0	b	1	1.25	8.3	13.3	5.3	0
Budel	Milkenstraat	168300	363750	6400	0.905	0.065	0.03	0	0	a	4	1	8.1	13.1	5.1	0
Budel	Milkenstraat	168015	363564	6100	0.905	0.065	0.03	0	0	b	1	1	8.1	13.1	5.1	0
Budel	Nieuwediik	163384	363579	8500	0.955	0.035	0.01	0	0	b	1	1	8.1	13.1	5.1	0
Budel	Nieuwstraat	167853	364147	10300	0.955	0.035	0.01	0	0	a	3a	1	9.5	14.5	5.5	0
Budel	Randweg Oost	163841	363753	9000	0.955	0.035	0.01	0	0	b	1	1	10	15	7	0
Budel	Randweg Zuid (bestaand)	169724	363606	10900	0.955	0.035	0.01	0	0	b	1	1	8.6	13.6	5.6	0
Budel	Trace SCH Oost	166646	363183	0	0.955	0.035	0.01	0	0	b	1	1	9.1	14.1	6.1	0
Budel	Trace SCH West	167263	363097	0	0.955	0.035	0.01	0	0	b	1	1	9.1	14.1	6.1	0
Budel	Groothoeweg Nieuw trace	168221	363211	0	0.955	0.035	0.01	0	0	b	1	1	9.1	14.1	6.1	0

Plaats	Straatnaam	X (m)	Y (m)	Intersectie (NAV/Tsm)	Fracie licht	Fracie middelzwaar	Fracie zwaar	Fracie autobus	Aantal parkerenbeweegingen	Snelheidsklasse	Wegtype	Bomenfactor	Afstand tot wegkant NO2(m)	Afstand tot wegkant PM10 (m)	Afstand tot wegkant overig (m)	Fracie stopplaats
Budel	Burg van Houtstraat Noord	166228	365066	10000	0.955	0.035	0.01	0	0	a	3a	1	8.5	13.5	5.5	0
Budel	Burg van Houtstraat Zuid	166039	364418	7400	0.955	0.035	0.01	0	0	e	3a	1	8.5	13.5	5.5	0
Budel	Damenstraat	167787	363821	200	0.985	0.015	0	0	0	a	4	1	9.5	14.5	5.5	0
Budel	Fabriekstraat	168476	363638	3500	0.955	0.035	0.01	0	0	b	1	1	7.5	12.5	5	0
Budel	Fabriekstraat Zuid	168730	363422	3700	0.955	0.035	0.01	0	0	b	1	1	7.5	12.5	5	0
Budel	Grasweg	167268	363707	350	0.965	0.015	0	0	0	b	1	1	8	13	5	0
Budel	Groothoeweg Buhoko	167901	363728	350	0.965	0.015	0	0	0	b	1	1	8	13	5	0
Budel	Hekkenstraat	162266	363735	600	0.905	0.015	0	0	0	b	1	1	7.5	12.5	5	0
Budel	Memoriel	163671	363753	6500	0.905	0.015	0	0	0	b	1	1.25	8.3	13.3	5.3	0
Budel	Milkenstraat	168300	363750	2200	0.955	0.015	0	0	0	a	4	1	8.1	13.1	5.1	0
Budel	Milkenstraat	168015	363564	1700	0.955	0.015	0	0	0	b	1	1	8.1	13.1	5.1	0
Budel	Nieuwediik	163384	363579	7400	0.955	0.035	0.01	0	0	b	1	1	8.1	13.1	5.1	0
Budel	Nieuwstraat	167853	364147	8200	0.955	0.035	0.01	0	0	a	3a	1	9.5	14.5	5.5	0
Budel	Randweg Oost	163841	363753	11500	0.955	0.035	0.01	0	0	b	1	1	10	15	7	0
Budel	Randweg Zuid (bestaand)	169724	363606	16800	0.955	0.035	0.01	0	0	b	1	1	8.6	13.6	5.6	0
Budel	Trace SCH Oost	166646	363183	6600	0.905	0.065	0.03	0	0	b	1	1	9.1	14.1	6.1	0
Budel	Trace SCH West	167263	363097	8500	0.905	0.065	0.03	0	0	b	1	1	9.1	14.1	6.1	0
Budel	Groothoeweg Nieuw trace	168221	363211	0	0.955	0.035	0.01	0	0	b	1	1	9.1	14.1	6.1	0

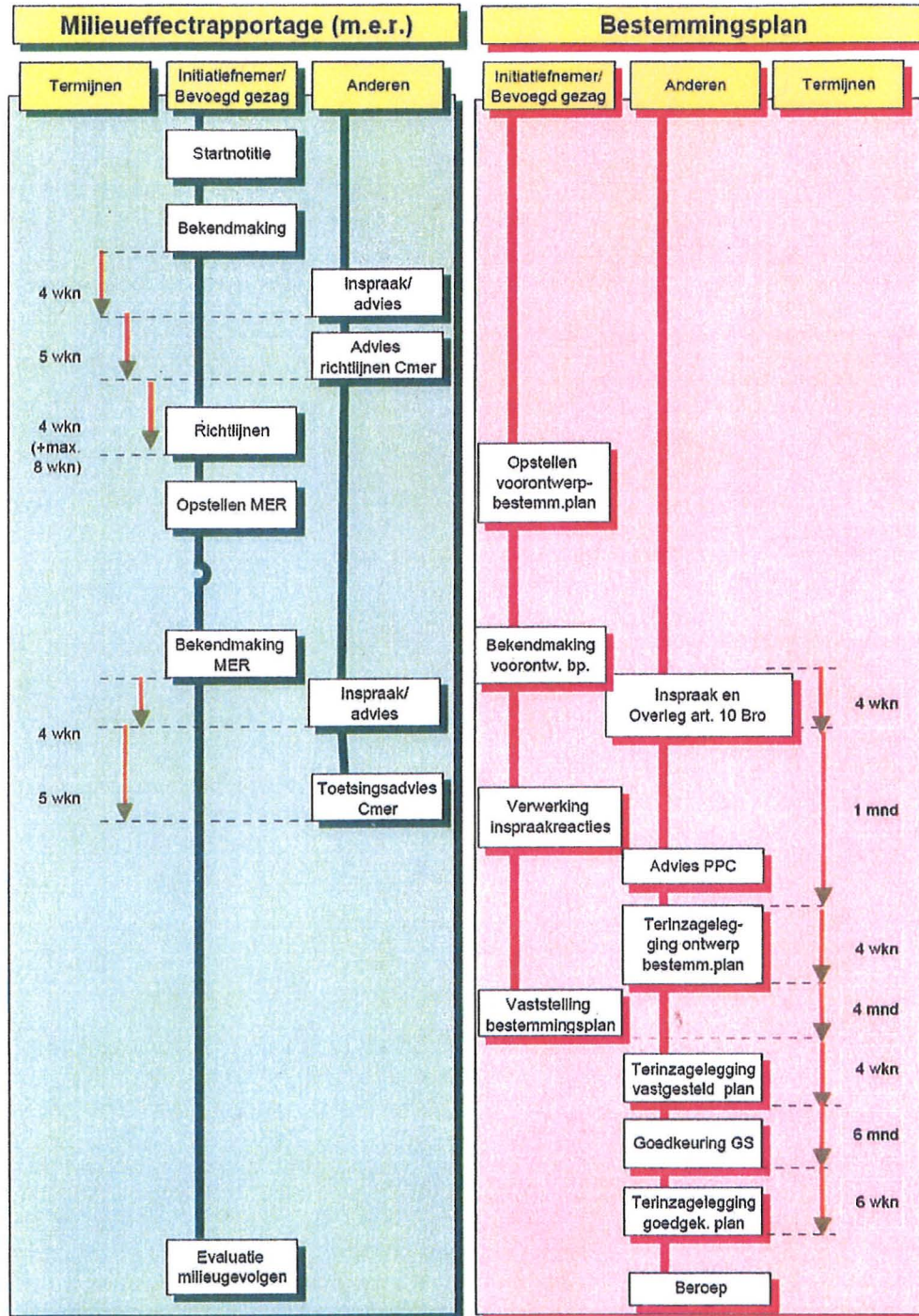
Plaats	Straatnaam	X (m)	Y (m)	Intersectie (NAV/Tsm)	Fracie licht	Fracie middelzwaar	Fracie zwaar	Fracie autobus	Aantal parkerenbeweegingen	Snelheidsklasse	Wegtype	Bomenfactor	Afstand tot wegkant NO2(m)	Afstand tot wegkant PM10 (m)	Afstand tot wegkant overig (m)	Fracie stopplaats
Budel	Burg van Houtstraat Noord	166228	365066	11900	0.955	0.035	0.01	0	0	a	3a	1	8.5	13.5	5.5	0
Budel	Burg van Houtstraat Zuid	166039	364418	8500	0.955	0.035	0.01	0	0	e	3a	1	8.5	13.5	5.5	0
Budel	Damenstraat	167787	363821	2600	0.965	0.065	0.03	0	0	a	4	1	9.5	14.5	5.5	0
Budel	Fabriekstraat	168476	363638	2000	0.955	0.035	0.01	0	0	b	1	1	7.5	12.5	5	0
Budel	Fabriekstraat Zuid	168730	363422	2000	0.955	0.035	0.01	0	0	b	1	1	7.5	12.5	5	0
Budel	Grasweg	167268	363707	8700	0.905	0.065	0.03	0	0	b	1	1	8	13	5	0
Budel	Groothoeweg Buhoko	167901	363728	16700	0.905	0.065	0.03	0	0	b	1	1	10.8	16.8	7.8	0
Budel	Hekkenstraat	162266	363735	400	0.905	0.015	0	0	0	b	1	1	7.5	12.5	5	0
Budel																

BIJLAGE 17 STAPPEN PROCEDURE MILIEUEFFECTRAPPORTAGE

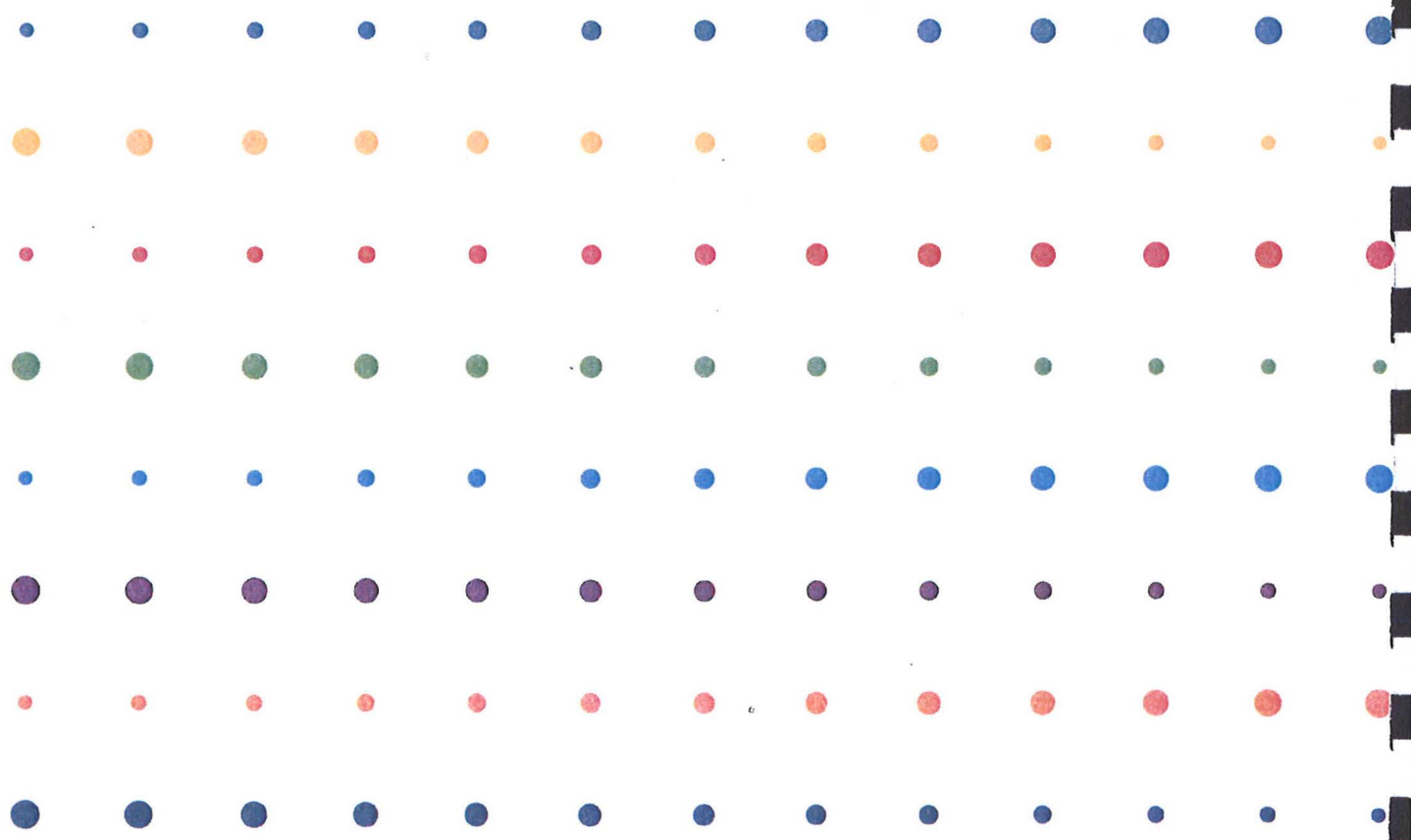
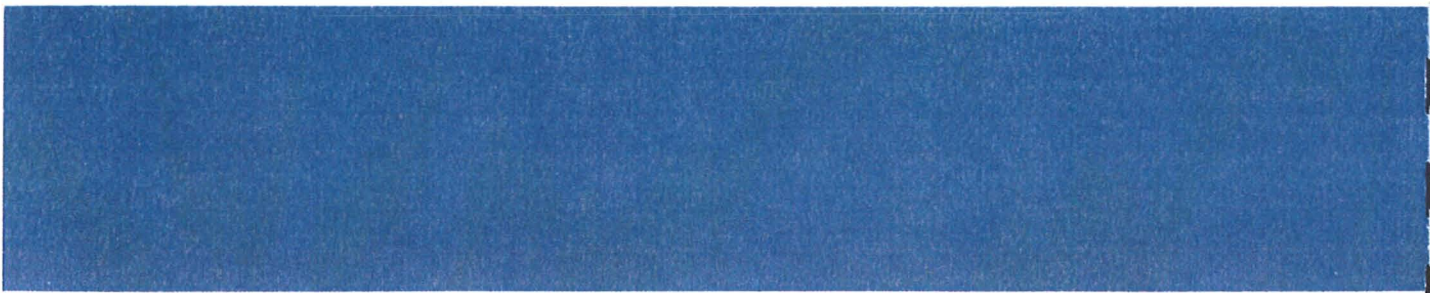
BIJLAGE 17 STAPPEN PROCEDURE MILIEUEFFECTRAPPORTAGE

Stappen procedure Milieueffectrapportage

1. **startnotitie**
De initiatiefnemer stelt de startnotitie op. Dit document bevat de basisgegevens van het project. Als het bevoegd gezag de startnotitie publiceert, begint de procedure.
2. **inspraak en advisering**
Er is meestal 4 weken inspraak. Inspraak staat open voor iedereen. Deze inspraak en advisering richt zich op de gewenste richtlijnen voor de inhoud van het milieueffectrapport. Een belangrijk element is het advies over de richtlijnen van de Commissie voor de milieueffectrapportage.
3. **richtlijnen**
Binnen 13 weken na de publicatie van de startnotitie stelt het bevoegd gezag de richtlijnen vast. Deze geven aan welke alternatieven en welke milieugevolgen in het milieueffectrapport moeten worden behandeld.
4. **milieueffectrapport (MER)**
De initiatiefnemer is verantwoordelijk voor het opstellen van het rapport. Het opstellen is niet aan een termijn gebonden. In deze stap is een goede wisselwerking met de projectontwikkeling aan te bevelen. Als het milieueffectrapport gereed is, zendt de initiatiefnemer het met de aanvraag voor het besluit naar het bevoegd gezag.
5. **aanvaardbaarheidsbeoordeling**
Na indiening van het milieueffectrapport beoordeelt het bevoegd gezag binnen 6 weken of het milieueffectrapport voldoet aan de richtlijnen (de gewenste inhoud) en wettelijke eisen. Het bevoegd gezag kijkt tevens of de aanvraag in behandeling kan worden genomen.
6. **publicatie milieueffectrapport en aanvraag of ontwerpbesluit**
Het bevoegd gezag publiceert binnen 8 weken het rapport met de aanvraag voor het besluit ten behoeve van de inspraak en advisering. Gaat het om een niet op aanvraag te nemen besluit, dan wordt het milieueffectrapport met het (voor)ontwerpbesluit gepubliceerd.
7. **inspraak, advisering en hoorzitting**
Iedereen kan opmerkingen maken over het milieueffectrapport en bedenkingen indienen tegen de aanvraag of het ontwerpbesluit. De termijn is minimaal 4 weken maar volgt de termijn van bedenkingen van de procedure voor het besluit.
8. **toetsing door de Commissie voor de milieueffectrapportage**
Na afloop van de inspraak brengt de Commissie voor de milieueffectrapportage binnen 5 weken advies uit over de volledigheid en de kwaliteit van het milieueffectrapport. Zij kijkt daarbij ook naar de binnengekomen opmerkingen en adviezen.
9. **besluit**
Het bevoegd gezag neemt het besluit over het project. Het houdt daarbij rekening met de milieugevolgen en de binnengekomen reacties en adviezen. Het motiveert in het besluit wat er met de resultaten van het milieueffectrapport is gedaan. Verder stelt het vast wat en wanneer er geëvalueerd moet worden. De regelingen van bezwaar en beroep vloeien voort uit de regeling van het besluit.
10. **evaluatie**
Het bevoegd gezag evalueert met medewerking van de initiatiefnemer de werkelijk optredende milieugevolgen zoals bepaald in de evaluatieparagraaf van het genomen besluit. Het neemt zonodig aanvullende maatregelen om de gevolgen voor het milieu te beperken.



bron: startnotitie m.e.r. Stationsgebied Utrecht



DHV B.V.
Ruimte en Mobiliteit
Larixplein 1
5616 VB Eindhoven
Postbus 80007
5600 JZ Eindhoven
T (040) 250 92 50
F (040) 250 92 51
E eindhoven@dhv.nl
www.dhv.nl

