



Commissie voor de  
milieueffectrapportage

# Infra- Studie Kempenbaan en nieuwe aansluiting A67 te Veldhoven

Toetsingsadvies over het milieueffectrapport

29 juli 2013 / rapportnummer 2538-70





# 1. Oordeel over het MER

Het college van burgemeester en wethouders van Veldhoven wil de doorstroming van de Kempenbaan optimaliseren om onder andere de verdere ontwikkeling van bedrijventerrein De Run te faciliteren. Dit wordt gerealiseerd door enerzijds een capaciteitsuitbreiding van de Kempenbaan en anderzijds de aanleg van een nieuwe aansluiting van de Kempenbaan op de A67. Voor het besluit over bestemmingsplannen is een milieueffectrapport (MER) opgesteld. De gemeenteraad van Veldhoven is bevoegd gezag.

De Commissie voor de m.e.r. (verder 'de Commissie')<sup>1</sup> constateert bij toetsing van het MER aan de wettelijke inhoudseisen echter dat in het MER informatie ontbreekt die zij essentieel acht voor het volwaardig meewegen van het milieubelang in de besluitvorming.

Het is onduidelijk wat de effecten zijn van extra stikstofdepositie van het plan op daarvoor kwetsbare habitats in Natura 2000-gebieden. In het MER wordt ten onrechte geconcludeerd dat er door het initiatief geen aantasting van natuurlijke kenmerken en waarden van de Natura 2000-gebieden Leenderbos, Grootte Heide en De Plateaux zou kunnen plaatsvinden doordat het wegverkeer in de toekomst schoner wordt.

In hoofdstuk 2 wordt het oordeel van de Commissie nader toegelicht. In hoofdstuk 3 worden aanbevelingen gedaan voor het vervolgtraject.

---

<sup>1</sup> Voor de samenstelling van de werkgroep van de Commissie m.e.r., haar werkwijze en verdere projectgegevens, zie bijlage 1 bij dit advies. Projectgegevens en bijbehorende stukken, voor zover digitaal beschikbaar, zijn ook te vinden via [www.commissierner.nl](http://www.commissierner.nl) onder *adviezen*.

## 2. Toelichting op het oordeel

### 2.1 Effecten Natura 2000-gebieden – Passende beoordeling

In het MER zijn de toe- en afnamen van stikstofdepositie in de relevante habitattypen van het Natura 2000-gebied Leenderbos, Groote Heide en De Plateaux voor het voorkeursalternatief in kaart gebracht. Het MER geeft echter geen duidelijkheid over de locaties van de voor stikstof gevoelige habitattypen en de omvang van depositietoename op die habitattypen.<sup>2</sup>

Uit het MER blijkt dat het voornemen leidt tot een toename van het wegverkeer op de A67 en daarmee een (mogelijk geringe) toename van de stikstofdepositie op daarvoor gevoelige habitattypen van het Leenderbos nabij de A67. Van deze habitattypen wordt de kritische depositiewaarde voor stikstof nu en in de autonome ontwikkeling in ruime mate worden overschreden. De Commissie concludeert hieruit echter ook dat aantasting van de natuurlijke kenmerken van omliggende Natura 2000-gebieden niet met zekerheid uitgesloten kan worden.

In het MER wordt desondanks geconcludeerd dat er in het overgrote deel van de Natura 2000-gebieden geen sprake zal zijn van een toename van de stikstofdepositie om en nabij gevoelige habitattypen, als gevolg van het schoner worden van het wegverkeer. De Commissie is het niet eens met deze conclusie. De effecten van het plan moeten vergeleken worden met de huidige situatie. Bovendien zal er nu en in de toekomst een overbelaste situatie blijven.

De Commissie adviseert voor het besluit over het bestemmingsplan in meer detail aan te geven wat de omvang en locatie van extra stikstofdepositie door het plan zal zijn ten opzichte van de huidige situatie. De Commissie adviseert te beschrijven of, en zo ja, welke maatregelen kunnen worden genomen om eventuele gevolgen voor de instandhoudingsdoelstellingen van de gebieden te voorkomen. De Commissie adviseert daarbij aannemelijk te maken dat deze maatregelen voldoende effectief en realiseerbaar zijn.

## 3. Aanbevelingen voor het vervolgproces

De opmerkingen in het verdere advies hebben geen betrekking op essentiële tekortkomingen. De Commissie hoopt met onderstaande aanbevelingen een bijdrage te leveren aan de kwaliteit van de verdere besluitvorming.

---

<sup>2</sup> Zo laten bijvoorbeeld de depositiekaarten een toename van 0,5–1,0 mol N/ha/jr zien terwijl tabel 8 van de Passende beoordeling een toename van 0,0–0,5 mol N/ha/jr aangeven voor de Strabrechtse Heide.

### 3.1 Trechtering van de alternatieven naar het voorkeursalternatief

Het MER beschrijft zeer summier de trechtering van de alternatieven. Daarbij vallen de alternatieven 4, 5 en 6 af vanwege verkeerskundige of financiële randvoorwaarden. Ook is niet duidelijk of de aantasting van de EHS, en vooral de mogelijkheden om deze met andere aansluitvarianten te minimaliseren, in deze afwegingen zijn meegenomen. Alternatief 5 (halve aansluitingen) valt, ondanks een kleiner ruimtebeslag op de EHS, volgens het MER af vanwege de 'onduidelijke verkeersstructuur'. Er is niet beschreven hoe de positieve of negatieve consequenties voor de EHS zich verhouden tot verkeerskundige of financiële effecten. Daarmee is de trechtering niet navolgbaar.

Er is voor de drie gekozen alternatieven in het MER vervolgens een afweging gemaakt zonder te kijken naar varianten voor de vorm van de aansluiting. Er is voor de keuze van het voorkeursalternatief de meest voor de hand liggende of best vergelijkbare aansluitvorm aangenomen (beschreven in paragraaf 3.5 van het MER). Daarvan zijn effecten beoordeeld en op grond van die effecten wordt uiteindelijk gekozen voor alternatief 2. Uit het MER blijkt dat alle alternatieven leiden tot versnippering en ruimtebeslag van de EHS. In het MER is niet gezocht naar aansluitingsvarianten waarbij deze effecten op de EHS geminimaliseerd worden. De Commissie denkt daarbij bijvoorbeeld aan alternatief 3 waarbij aan de zuidzijde in plaats van een 'half-klaverblad' een 'Haarlemmermeeroplossing' wordt gerealiseerd. Bij dit alternatief verwacht de Commissie aanzienlijk minder ruimtebeslag en versnippering van de EHS.

In het MER ontbreekt een onderbouwing waarom een alternatief, waarbij ruimtebeslag en versnippering van de EHS zo veel mogelijk wordt beperkt, niet reëel of kansrijk is.

De afweging in het verleden gemaakt zijn in een aparte aanvullende notitie uitgebreider beschreven. Uit deze notitie blijkt dat alternatieven zonder ruimtebeslag of versnippering van de EHS niet kansrijk zijn vanwege de aansluitingsvorm op de A67 en de kosten voor de sloop van panden (alternatief 4). Uit de overgebleven alternatieven is gekozen voor het alternatief met de geringste effecten op de EHS (alternatief 2). Mogelijkheden om de effecten van deze alternatieven op de EHS verder te verkleinen zijn beperkt en zullen niet tot een andere afweging van de alternatieven leiden.

Om een compleet beeld over de afweging van de alternatieven te geven adviseert de Commissie de aanvullende notitie bij de verdere besluitvorming over het bestemmingsplan te betrekken.

## 3.2 Mitigerende maatregelen beschermde soorten

In het MER worden maatregelen die effecten op beschermde soorten kunnen verminderen of voorkomen slechts kort aangeduid. Zo kunnen effecten op vleermuissoorten door de aanleg van struwelen of aanplantingen gemitigeerd worden. Als er ook zomer- of winterverblijven vernietigd worden moet dat worden gecompenseerd, ruim voor de aanleg van de aansluiting.

De Commissie adviseert bij de toelichting van het besluit aan te geven of er extra mitigerende maatregelen zijn die effecten op beschermde soorten kunnen voorkomen. De Commissie adviseert daarmee een sterkere onderbouwing te maken dat het verlies van leefgebieden en verblijfplaatsen van beschermde soorten geen overtreding is van verbodsbepalingen en dat de gunstige staat van instandhouding van de betrokken soorten niet in het geding is.

## 3.3 Duurzaamheid

De gemeente heeft hoge ambities met betrekking tot duurzaamheid en duurzame mobiliteit. Zie hiervoor ook het Milieubeleidsplan 2010–2014 waarbij het woord ‘duurzame ontwikkeling’ centraal staat. Daarnaast is in het gemeentelijk beleid opgenomen dat vanaf 2013 duurzaamheid in alle ruimtelijke processen wordt meegenomen.

Het MER is bij uitstek het instrument om de basis voor een duurzame ontwikkeling te beschrijven/vast te leggen. Dit is niet gebeurd in het MER. De Commissie ziet echter nog kansen om deze doelstelling deels te behalen met de inrichting van de voorgenomen infratructuur. Hoofditens hierbij zijn:

- Energieverbruik (tijdens aanleg en gebruik, exclusief energiegebruik van verkeer);
- Materiaalgebruik (duurzaam gebruik van grondstoffen bij de aanleg)
- Gebruik (toepassen van slijtvastere wegdekken);
- Levensloopbestendigheid (hergebruik materialen aan het eind van de levensduur);

Denk hierbij aan led-verlichting, energievoorziening van verlichting, signaleringspanelen geleidingsslagbomen door zonne-energie. De in het MER genoemde zonnekade zou hier een passende maatregel voor zijn. Eventuele afschermingen (voor geluid) kunnen bekleed worden met zonnepanelen. Daarnaast kan gedacht worden aan warmte/koude-uitwisseling in het wegdek, bij voorkeur en combinatie met het bedrijventerrein, materiaalgebruik (hergebruik van grondstoffen voor de aanleg van de nieuwe wegen en toepassen gemodificeerd asfalt), aanleggen aparte kabels&leidingengoot, plaatsen planten en bomen als compensatie van de extra CO<sub>2</sub>-uitstoot in combinatie met de onttrekking van het zicht op verkeer, enzovoorts.

- De Commissie adviseert bij de toelichting bij het bestemmingsplan aan te geven met welke inrichtingsmaatregelen aan eventuele duurzaamheidsdoelstellingen van de gemeente invulling kan worden gegeven.

### 3.4 Geluidhinder

Uit het MER blijkt dat geluidhinder het meest bepalende effect op de volksgezondheid is. Uit het MER blijkt dat er een algehele verbetering van de geluidssituatie optreedt. Het MER geeft geen gedetailleerd inzicht in de verandering van geluidbelasting op woningen. Uit het MER blijkt niet waar de verschillen met de referentie optreden. Daarmee wordt niet duidelijk of ondanks een algehele afname er nog nieuw geluidbelaste woningen bijkomen of dat er (in het algemeen) sprake is van een lichte afname bij bestaande woningen. Weliswaar zijn in bijlage 6 de geluidcontouren voor de alternatieven weergegeven in combinatie met de geluidcontouren van de referentiesituatie, maar deze geven nauwelijks inzicht in de verandering per woongebied. Verschilcontouren van de geluidbelasting per alternatief met de geluidbelasting in de referentiesituatie – zoals die wel zijn weergegeven voor luchtkwaliteit – zouden het inzicht vergroot hebben.

- De Commissie adviseert bij de toelichting bij het bestemmingsplan aan te geven of er los van een algehele afname van geluidhinder mogelijk nieuwe geluidbelaste locaties bij zullen komen en waar deze zich bevinden.





## **BIJLAGE 1: Projectgegevens toetsing MER**

**Initiatiefnemer:** College van burgemeester en wethouders van de gemeente Veldhoven

**Bevoegd gezag:** Gemeenteraad van de gemeente Veldhoven

**Besluit:** vaststellen of wijzigen van het bestemmingsplan

**Categorie Besluit m.e.r.:**

plan-m.e.r. vanwege passende beoordeling

**Activiteit:** capaciteitsuitbreiding van de Kempenbaan en de aanleg van een nieuwe aansluiting van de Kempenbaan op de A67

**Procedurele gegevens:**

aankondiging start procedure: 13 april 2011

ter inzage legging van de informatie over het voornemen: 15 april tot en met 26 mei 2011

adviesaanvraag bij de Commissie m.e.r.: 15 april 2011

advies reikwijdte en detailniveau uitgebracht: 20 juni 2011

kennisgeving MER: 3 april 2013

ter inzage legging MER: 5 april tot en met 16 mei 2013

aanvraag toetsingsadvies bij de Commissie m.e.r.: 2 april 2013

toetsingsadvies uitgebracht: 29 juli 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 (secretaris)

drs.ing. J. Bout (voorzitter)

ir. J.A. Huizer

Drs. S.R.J. Jansen

Ing. L.M. de Jong

Ir. J.E.M. Lax

**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](http://www.commissiemer.nl) op de pagina *Commissie m.e.r.*

**Betrokken documenten:**

De Commissie heeft de volgende documenten betrokken bij haar advies:

- Milieueffectrapport Kempenbaan en nieuwe aansluiting A67 gemeente Veldhoven, Arcadis, 4 april 2013;
- Aanvullende notitie MER Kempenbaan en Aansluiting A67, Arcadis, 25 juni 2013.

De Commissie heeft kennis genomen van 3 zienswijzen en adviezen, die zij tot en met 7 juni 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  
Infra- Studie Kempenbaan en nieuwe aansluiting A67  
te Veldhoven**

ISBN: 978-90-421-3775-2



Commissie voor de  
milieueffectrapportage

Arthur van Schendelstraat 800 Utrecht

T 030 - 234 76 66

F 030 - 233 12 95

E [mer@eia.nl](mailto:mer@eia.nl)

W [www.commissiemer.nl](http://www.commissiemer.nl)

