



Tauw

Addendum Passende Beoordeling Kempenbaan-West met ADC-toets

21 september 2018

Verantwoording

Titel	Addendum Passende Beoordeling Kempenbaan-West met ADC-toets
Opdrachtgever	Gemeente Veldhoven
Projectleider	Frank Aarts
Auteur	Wim Heijligers
Met bijdragen van	Marcel Soppe (SGW)
Tweede lezer	Luc Bruinsma
Projectnummer	1265550
Aantal pagina's	17
Datum	21 september 2018
Handtekening	Ontbreekt in verband met digitale verwerking. Dit rapport is aantoonbaar vrijgegeven.

Colofon

Tauw bv
Ekkersrijt 4008
Postbus 1680
5602 BR Eindhoven
T +31 40 23 25 550
E info.eindhoven@tauw.com

Inhoud

1	Inleiding	4
1.1	Reconstructie Kempenbaan en aansluiting A67	4
1.2	Aanleiding en doel.....	5
1.3	Effecten van stikstofdepositie vanuit Kempenbaan-West	5
1.4	Geen mogelijkheden tot mitigatie	6
1.5	ADC-toets.....	7
2	Het plan	8
2.1	Problemen.....	8
2.2	Doelstellingen.....	8
2.3	Maatregelen	10
3	ADC-toets	11
3.1	Alternatieven	11
3.1.1	Alternatievenonderzoek in MER.....	11
3.1.2	Effect van de onderzochte alternatieven op Natura 2000	12
3.1.3	Keuze voorkeursalternatief	12
3.2	Dwingende redenen van groot openbaar belang	13
3.2.1	Verkeersproblematiek, leefbaarheid en economie.....	13
3.2.2	Afweging dwingende redenen versus aantasting	15
3.3	Compensatie	15

1 Inleiding

1.1 Reconstructie Kempenbaan en aansluiting A67

Het bedrijventerrein De Run is regionaal, landelijk en internationaal van grote betekenis, door o.a. de aanwezigheid van ASML en het Máxima Medisch Centrum (MMC). Binnen het gebied ontstaan in de ochtend- en avondspits al vele jaren knelpunten in de verkeersafwisseling. In het door de raad op 3 april 2007 vastgestelde Verkeerscirculatie Plan (VCP) wordt geconcludeerd dat een aansluiting op de A67 nodig is om de aansluiting op de A2/Randweg Eindhoven te ontlasten. De extra aansluiting wordt een belangrijke schakel in de gewenste rondwegenstructuur in Veldhoven, waardoor de verkeersdruk in de bestaande kernen verminderd wordt.

De aanpak bestaat uit meerdere onderdelen. De capaciteit van het westen van het tracé van de Kempenbaan wordt uitgebreid. Er komt een nieuwe aansluiting op de A67. De nieuw aan te leggen Grenscorridor N69 en de Zilverbaan worden eveneens aangesloten op de A67. Op de afbeelding hiernaast is te zien hoe de Kempenbaan gesitueerd is ten opzichte van de A67 en hoe de geplande aansluitingen van Kempenbaan, N69 en Zilverbaan op de A67 lopen. Het verbeteren van de Kempenbaan en de nieuwe aansluitingen leveren een belangrijke bijdrage aan het vestigingsklimaat en ontwikkeling voor de bedrijven en instellingen op De Run.

Voor het gehele project Kempenbaan-West is een bestemmingsplan vastgesteld door de Raad van de gemeente Veldhoven (bestemmingsplan Kempenbaan-West). Hiertegen zijn beroepen ingesteld bij de Raad van State. De behandeling van de beroepen is echter aangehouden (zie paragraaf 1.2), waardoor aanzienlijke vertraging is opgetreden. Doordat er nog onduidelijkheid is over de

termijn van de behandeling van de beroepen, dreigt de vertraging nog groter te worden.



1.2 Aanleiding en doel

Voor de reconstructie van de Kempenbaan en de nieuwe aansluitingen op de A67 is in 2011 gestart met het opstellen van een milieueffectrapportage (MER). In het kader van het MER is onder meer een Passende Beoordeling (hierna: PB 2013) opgesteld met het oog op de gevolgen van de plannen voor Natura 2000-gebieden. In het MER en de PB 2013 zijn verschillende alternatieven onderzocht, op basis waarvan een voorkeursalternatief is gekozen. Voor dit voorkeursalternatief is opnieuw een PB (hierna: PB 2014) opgesteld.

Het voorkeursalternatief is opgenomen in het op 17 maart 2015 vastgestelde bestemmingsplan Kempenbaan-West. Tegen dit besluit zijn beroepen ingesteld. Door de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State is op 20 april 2016 een tussenuitspraak gedaan¹ met onder meer een herstelopgave met betrekking tot mitigerende maatregelen in verband met de effecten van stikstofdepositie.

Naar aanleiding van de tussenuitspraak is in 2016 een aanvulling op de PB opgesteld. Inmiddels was op 1 juli 2015 de Natuurbeschermingswet 1998 gewijzigd in verband met de programmatische aanpak stikstof en was het Programma Aanpak Stikstof (PAS) 2015-2021 vastgesteld. De aanvulling op de PB houdt hiermee rekening, of anders gezegd: is mede gebaseerd op de generieke en gebiedsspecifieke maatregelen in het kader van het PAS en de effecten daarvan in de stikstofhuishouding.

Vervolgens is behandeling van de beroepen tegen het bestemmingsplan Kempenbaan-West door de Afdeling bestuursrechtspraak aangehouden in

verband met door de Afdeling gestelde prejudiciële vragen over het Programma Aanpak Stikstof (PAS) aan het Europese Hof.

De antwoorden van het Hof op deze vragen zijn ongewis en kunnen nog enige tijd op zich laten wachten. Daarna zal het naar verwachting nog geruime tijd duren vooraleer de Raad van State de behandeling van de beroepen kan afronden, waarvan de uitkomst aldus eveneens ongewis is.

Om de voortgang van de aanleg van de Kempenbaan-West en de aansluiting op de A67 te bevorderen heeft de gemeente Veldhoven derhalve naar andere oplossingen gezocht. De Wet natuurbescherming biedt de mogelijkheid tot een zogenaamde ADC-toets. In een ADC-toets dient te worden vastgesteld dat er geen alternatieve (A) oplossingen bestaan voor het plan die tot minder schade aan Natura 2000-gebieden leiden, dat het plan noodzakelijk is vanwege dwingende (D) redenen van groot openbaar belang en dat de schade die door het plan wordt veroorzaakt aan Natura 2000-gebieden afdoende wordt gecompenseerd (C). Wanneer de ADC-toets succesvol wordt doorlopen, hoeft de beroepsprocedure over het bestemmingsplan Kempenbaan-West niet meer te worden aangehouden.

Doel van voorliggende rapportage is het uitvoeren en rapporteren van een ADC-toets als vervolg op PB 2013 en PB 2014 (inclusief een aanvulling uit 2016).

1.3 Effecten van stikstofdepositie vanuit Kempenbaan-West

Stikstofdepositieberekeningen zijn uitgevoerd in het kader van de PB 2013 en PB 2014. Uit de PB 2013 en PB 2014 blijkt dat effecten worden verwacht op vier

¹ Tussenuitspraak Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State van 20 april 2016, zaaknummer 201504613/1/R6; ECLI:NL:RVS:2016:1060.

habitattypen in het Natura 2000-gebied Leenderbos, Grootte Heide & De Plateaux. Het betreft:

- H2310 (Stuifzandheiden met struikhei),
- H3160 (Zure vennen),
- H4010A (Vochtige heiden van de hogere zandgronden) en
- H4030 (Droge heiden).

Effecten op andere habitattypen, soorten en andere gebieden zijn uitgesloten. In de tussenuitspraak van de Afdeling bestuursrechtspraak van 20 april 2016 (201504613/1/R6) is vastgesteld dat niet is verzekerd dat de vier genoemde habitattypen niet significant zullen worden aangetast.

1.4 Geen mogelijkheden tot mitigatie

Uit de PB 2014 bij het oorspronkelijke bestemmingsplan “Kempenbaan-West” blijkt dat door middel van het uitvoeren van mitigerende maatregelen de natuurlijke kenmerken van het gebied Natura 2000-gebied Leenderbos, Grootte Heide & De Plateaux niet zullen worden aangetast. In de tussenuitspraak van de Afdeling bestuursrechtspraak van 20 april 2016 heeft de Afdeling ten aanzien van de vier voornoemde habitattypen vragen gezet bij de borging en de toereikendheid van de mitigerende maatregelen. In reactie daarop is een aanvulling op de PB 2014 gemaakt. Daarin is onder verwijzing naar de maatregelen uit het PAS geconcludeerd dat de Kempenbaan-West voor de vier habitattypen geen significante effecten zal hebben. Mitigerende maatregelen zijn derhalve niet nodig. Enkel vanwege de eerdere afspraken met natuurbeheerder(s) om de desbetreffende maatregelen te treffen, zijn ze echter wel in het planvoorschriften geborgd (bij gewijzigde vaststelling van het bestemmingsplan op 12 juli 2016).

Naar aanleiding van het gewijzigd vastgestelde bestemmingsplan Kempenbaan-West heeft er op 26 januari 2017 een nieuwe hoorzitting bij de Afdeling bestuursrechtspraak plaatsgevonden. Echter heeft dat niet geleid tot een einduitspraak. Bij brief van 12 mei 2017 is aan de gemeente meegedeeld dat de behandeling van de beroepszaken tegen het bestemmingsplan Kempenbaan-West worden aangehouden in afwachting van de uitkomst van de door haar aan het Hof van Justitie gestelde vragen (zie paragraaf 1.2).

Vervolgens is bezien of ook zonder gebruikmaking van het PAS kan worden onderbouwd dat de Kempenbaan-West in overeenstemming met de Wet natuurbescherming kan worden gerealiseerd en gebruikt. In dat traject is gebleken dat het alsnog onderbouwen van de toereikendheid van de mitigerende maatregelen niet goed mogelijk is voor wat betreft de 5 jaarstermijn. Verder is gebleken dat er geen andere mitigerende maatregelen mogelijk zijn omdat op vrijwel alle groeiplaatsen van de kwalificerende habitattypen Droge heide, Stuifzandheide, Vochtige heide en Zuur ven al maatregelen zijn of worden getroffen om stikstofschaad tegen te gaan. Nog resterende mogelijke maatregelen zijn reeds voorzien in de huidige beheerplan- en PAS-maatregelen².

Gelet op de afstand tussen plangebied en natuurgebied biedt ook het verder toepassen van bronmaatregelen (maatregelen op de te reconstrueren en aan te leggen wegvakken waardoor ter plaatse minder stikstof wordt uitgestoten) geen

² Beheerplan Natura 2000 Leenderbos, Grootte Heide & De Plateaux (oktober 2017).

soelaas³. De extra stikstofdepositie wordt namelijk niet zozeer veroorzaakt vanuit het plangebied zelf, maar vooral door het anders voorsorteren van verkeer op de A2/N2 en A67.

1.5 ADC-toets

Het uitvoeren van een ADC-toets is een wettelijk geregelde mogelijkheid om aan een project medewerking te kunnen verlenen als significante effecten niet zijn uit te sluiten. De Wet natuurbescherming geeft in artikel 2.8, vierde lid, aan dat dit spoor kan worden bewandeld, zodat een bestemmingsplan kan worden vastgesteld, ondanks het feit dat uit een passende beoordeling niet de vereiste zekerheid is verkregen, dat de natuurlijke kenmerken van het gebied niet zullen worden aangetast⁴. Indien en voor zover mocht blijken dat in de PB 2014 met de aanvulling uit 2016 ten onrechte rekening is gehouden met de PAS-maatregelen, is in casu niet verzekerd dat het plan Kempenbaan-West de natuurlijke kenmerken van het Natura 2000-gebied Leenderbos, Groote Heide & De Plateau niet aantast wat betreft de vier hiervoor bedoelde habitattypen. Om die reden wordt in voorliggend rapport een ADC-toets uitgevoerd. De letters ADC staan voor:

- A. : er zijn geen alternatieven voorhanden zijn,
- D. : er zijn dwingende redenen van groot openbaar belang,
- C. : in het bestemmingsplan wordt geborgd dat de nodige compenserende maatregelen worden getroffen.

Deze drie voorwaarden worden in het volgende hoofdstuk besproken.

³ Bij de Blankenburgverbinding bleek dat bronmaatregelen als emissiebeperking door snelheidsverlaging, het plaatsen van luchtschermen of de aanplant van bomen langs de wegen, ter plaatse een gering en op grotere afstand geen depositieverlagend effect hebben.

⁴ Het ADC-spoor is ook toegepast bij de Blankenburgverbinding. Zie Uitspraak Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State van 2 augustus 2017, zaaknummer 201607369/1/R6; ECLI:NL:RVS:2017:2087.

2 Het bestemmingsplan

2.1 Problemen

Leefbaarheid en economie zijn onlosmakelijk verbonden met mobiliteit. Zonder bereikbaarheid en mobiliteit zijn sociale ontplooiing en economische ontwikkeling niet mogelijk. Verkeer en mobiliteit kunnen echter ook problemen veroorzaken. Voor Veldhoven spelen deze problemen al geruime tijd.

Belangrijke in het Verkeerscirculatieplan Veldhoven⁵ gesignaleerde problemen zijn:

- de structuur van het hoofdwegennet voldoet niet meer: een noord/zuid-verbinding ontbreekt en de oost/west-verbindingen hebben capaciteitsproblemen;
- in toenemende mate zijn er doorstromingsproblemen op het hoofdwegennet;
- de bereikbaarheid van de bedrijventerreinen op De Run vanaf rijkswegen is onvoldoende;
- hierdoor treedt er sluipverkeer op door woonwijken. Dit geeft meer geluidsoverlast en bedreigt de leefbaarheid in een aantal wijken;
- de verkeersdruk zal verder toenemen door de ontwikkeling van Veldhoven-west;
- ten gevolge van doorstromingsproblemen dreigen de nood- en hulpdiensten te veel vertraging op te lopen.

Ook de ruimere regio ondervindt met verkeer en mobiliteit samenhangende problemen. Al decennia lang speelt in de regio ten zuiden van Eindhoven, de grenscorridor N69, de leefbaarheid- en bereikbaarheidsproblematiek vanwege de grote toename van het aantal (vracht)auto's dat dagelijks door het gebied rijdt. Momenteel rijdt doorgaand verkeer dwars door de kernen van Valkenswaard en Waalre en veroorzaakt daar grote problemen voor de leefbaarheid⁶.

2.2 Doelstellingen

De gemeente Veldhoven en de regio hebben een groot belang bij uitvoering van het bestemmingsplan Kempenbaan-West. Met dit project wordt beoogd de hiervoor geschetste problemen aan te pakken door zorg te dragen voor een betere bereikbaarheid van en binnen de regio en doorstroming van het verkeer.

Dit gebeurt ten behoeve van:

- verbetering van de leefbaarheid;
- versterking van het economisch vestigingsklimaat.

Nut en noodzaak van het project zijn in dit kader beschreven in de eerder opgestelde Notitie Nut en Noodzaak aansluiting Veldhoven op A67⁷. De inzichten uit deze notitie zijn onveranderd en nog steeds actueel⁸ en worden hierna kort samengevat.

⁵ Verkeerscirculatieplan Veldhoven, XTNT Utrecht, februari 2007.

⁶ Gebiedsakkoord Grenscorridor N69, 27 juni 2012.

⁷ Rapport BugelHajema, 1 juni 2010.

⁸ Zie: Vaststelling van en Toelichting op bestemmingsplan Kempenbaan-West (2015); zie ook: Integrale Strategie Ruimte Metropoolregio Eindhoven. Rapport 7-12-2017 www.broplan.nl. MRE (2017).

Verbetering leefbaarheid

Verbetering van de leefbaarheid komt tot uitdrukking in ruimtelijke verbetering van de omgevingskwaliteit in de vorm van een aantrekkelijke woon- en leefomgeving. Dit heeft overigens ook een directe relatie met het economisch vestigingsklimaat. Het verbeteren van de doorstroming van verkeer heeft een direct effect op de leefbaarheid in de kernen van Veldhoven, Waalre en Valkenswaard.

Belangrijk doel van het bestemmingsplan Kempenbaan-West is een duidelijke scheiding in hoofdwegen en verblijfsgebieden volgens het principe 'Duurzaam Veilig'⁹. Bedoeling hiervan is een zodanige inrichting van de verblijfsgebieden en het functioneren van het hoofdwegennet te realiseren dat de verkeersveiligheid optimaal is en er geen doorgaand verkeer meer door de verblijfsgebieden voorkomt. Dit moet ertoe leiden dat er een goede doorstroming komt op het hoofdwegennet zodat dit aantrekkelijk is voor het autoverkeer. Hierdoor vermindert het doorgaande verkeer door de woonwijken zodat daar de leefbaarheid verbeterd wordt.

Voor de regio is het doel te komen tot een hoogwaardige woon- en werkomgeving met specifieke ruimtelijke kwaliteiten door een integrale aanpak. Hierbij worden passende maatregelen genomen om de moeilijke doorstroming van het verkeer op de bestaande N69 door Waalre en Valkenswaard en de afnemende leefbaarheid en bereikbaarheid van het hele gebied te verbeteren¹⁰.

Versterking economisch vestigingsklimaat

Het economisch vestigingsklimaat is direct gebaat bij een betere bereikbaarheid en doorstroming van het verkeer.

De bereikbaarheid van Veldhoven-Zuid en het bedrijventerrein De Run via de Kempenbaan in Veldhoven staat zwaar onder druk. Er is al jaren sprake van structurele congestie aan de oostzijde van de Kempenbaan¹¹. Er is thans slechts één aansluiting van de Kempenbaan op de A2/Randweg Eindhoven beschikbaar. De autonome ontwikkelingen op De Run, de verwachte groei van ASML, de doorontwikkeling van het Máxima Medisch Centrum tot Health Innovation Campus en de ontwikkeling van het woongebied Zilverackers (Veldhoven-west) zullen de verkeersdruk in dit deel van Veldhoven aanzienlijk verhogen. Het lokale wegennet van Veldhoven is onvoldoende in staat om de verkeersproblematiek in Veldhoven structureel op te lossen. Ook al genomen en nog te nemen aanvullende maatregelen (langzaam verkeer en openbaar vervoer) zijn daar niet toe in staat. Een aansluiting op de A67 voor de afwikkeling van het verkeer in Veldhoven is dan ook noodzakelijk¹².

Naast deze autonome ontwikkelingen vinden binnen de regio Zuidoost Brabant ook ontwikkelingen plaats die de positie als een toonaangevende kennis- en innovatieregio binnen Europa moeten versterken. Ook daarvoor is voor Veldhoven een taak weggelegd en deze ontwikkelingen kunnen alleen maar worden geëffectueerd wanneer de verkeersproblematiek die deze met zich meebrengt, op een adequate wijze wordt opgelost. In dat verband is met name de aansluiting op het hoofdwegennet van belang.

⁹ Verkeerscirculatieplan Veldhoven, XTNT Utrecht, februari 2007.

¹⁰ Gebiedsakkoord Grenscorridor N69, 27 juni 2012.

¹¹ Zie bijlage 10 (Verkeersintensiteiten en I/C-verhoudingen) van het MER.

¹² Zie de constatering in het Verkeerscirculatieplan (2007), de Ruimtelijke StructuurVisie Veldhoven (2009) en de Business Case Brainport Avenue (2009).

2.3 Maatregelen

In het bestemmingsplan wordt de bereikbaarheid verbeterd door het nemen van de volgende maatregelen:

1. De verbreding van de Kempenbaan van 2 x 1 naar 2 x 2 rijbanen. Het westelijk deel van de Kempenbaan werkt momenteel als een flessenhals. Door verbreding wordt de dagelijkse forse filevorming op de Kempenbaan voorkomen of beperkt. De gemeente Veldhoven wil hiermee de omstandigheden creëren die bijdragen aan een goed functioneren en verdere ontwikkeling van hoogwaardige bedrijvigheid op bedrijventerrein De Run.
2. Het realiseren van een aansluiting vanuit Veldhoven/Kempenbaan op de A67. Het verkeer van en naar de Kempenbaan is nu aangewezen op één ontsluiting op het rijkswegennet via de N2/A2. Het realiseren van een aansluiting op de A67 draagt in sterke mate bij aan verbetering van de doorstroming van het verkeer op de Kempenbaan en tot de verbetering als genoemd bij het eerste doel.
3. De aansluiting van de nieuwe regionale verbindingsweg tussen Veldhoven en Valkenswaard op de A67, zoals voorzien in het hiertoe door de provincie Noord-Brabant opgestelde onherroepelijke inpassingsplan “Nieuwe Verbinding Grenscorridor N69”.
4. De ontsluiting van de nieuwe woonwijk Zilverackers. Tevens wordt hiermee de westelijke ontsluitingsroute met de verbinding Zilverbaan als geheel definitief ontsloten.

3 ADC-toets

3.1 Alternatieven

In het MER zijn de effecten van verschillende alternatieven onderzocht. Deze effecten zijn afgezet tegen de referentiesituatie. Als referentiesituatie is uitgegaan van de situatie dat er geen aansluiting op de A67 en doorkoppeling met de nieuwe N69 plaatsvindt, maar dat de Zilverbaan conform het Verkeerscirculatieplan Veldhoven (2007) op de Kempenbaan wordt aangesloten. Dit om doorgaand verkeer om Oerle-Zuid, Veldhoven-Dorp en de nieuwe woonwijk Zilverackers af te wikkelen.

De referentiesituatie als zodanig is geen alternatief. Uit het MER blijkt dat de referentie geen invulling geeft aan twee doelstellingen, verbetering van de leefbaarheid en verbetering van het economisch vestigingsklimaat.

In het MER zijn drie alternatieven voor het project Kempenbaan-West onderzocht:

1. Alternatief Oeienbosch
2. Alternatief Oeienbosch via de Locht
3. Alternatief De Locht.

3.1.1 Alternatievenonderzoek in MER

Voor elk van de drie onderzochte alternatieven zijn twee varianten onderscheiden, namelijk een variant mét en een variant zónder aansluiting van de N69. Nu het provinciaal inrichtingsplan voor de Grenscorridor N69

onherroepelijk is geworden zijn de varianten zonder aansluiting van de N69 niet meer realistisch. Inmiddels is ook de Zilverbaan met westelijke ontsluitingsroute al gerealiseerd.

Voor het thema verkeer is een effectvergelijking gemaakt op basis van beoordelingscriteria. De belangrijkste aspecten zijn daarbij de invloed van de alternatieven op de doorstroming op de Kempenbaan en het lokale wegennet en de effecten op het rijkswegennet (N2, A2 en A67).

Uit het MER blijkt dat alle drie de alternatieven zorgen voor een positief effect op de criteria doorstroming (Kempenbaan en lokale wegennet) en het Rijkswegennet (N2, A2 en A67) en een zeer positief effect op de robuustheid van het Veldhovens wegennet. De alternatieven dragen bij aan het oplossen van de bestaande en toekomstige verkeersknelpunten in Veldhoven en leiden daarmee indirect tot verbetering van het vestigingsklimaat (bereikbaarheid, ruimtelijke kwaliteit) op bedrijventerrein De Run. Ook leveren alle drie de alternatieven een bijdrage aan de doelen en de oplossingen zoals geformuleerd in de gebiedsopgave grenscorridor N69¹³. Daarnaast is sprake van een vermindering van effecten van verkeer en infrastructuur op het woon- en leefmilieu in de kernen Waalre, Valkenswaard, Zilverackers en Veldhoven-Dorp.

De alternatieven 1 en 2 leiden tot het verminderen van bestaande en het voorkomen van nieuwe knelpunten en tot verbetering van de doorstroming op de Kempenbaan en de bereikbaarheid van bedrijventerrein De Run. Bij beide

¹³ MER Grenscorridor N69.

alternatieven houdt dit in dat uitbreiding van de infrastructuur rondom de kruispunten noodzakelijk is. Alternatief 3 voldoet niet aan deze doelstellingen. Bij dit alternatief ontstaan problemen bij de aansluiting van de N69. De verkeersdruk wordt zo hoog dat de 2 keer 2 rijstroken niet meer voldoende capaciteit hebben waardoor ook voor de tussenliggende wegvakken uitbreiding van de infrastructuur noodzakelijk zal zijn. Bij alternatief 3 worden bestaande knelpunten niet verminderd en nieuwe knelpunten (in verband met toename verkeer door onder andere de aanleg van Zilverackers en de ontwikkelingen op De Run) kunnen met dit alternatief niet worden voorkomen. Met alternatief 3 kunnen daarom de gestelde doelen niet worden gerealiseerd.

Er zijn sinds het alternatievenonderzoek in het MER geen nieuwe inzichten ontstaan waardoor geen andere dan de in het MER beschouwde alternatieven in beeld zijn gekomen.

3.1.2 Effect van de onderzochte alternatieven op Natura 2000

Relevant voor de ADC-toetsing zijn de effecten op Natura 2000-gebieden. Het enige effect van de aanleg van de Kempenbaan-West op Natura 2000-gebieden is de verandering in stikstofdepositie.

Tussen de verschillende alternatieven is in de PB 2013 geen duidelijk verschil met betrekking tot de effecten van stikstofdepositie geconstateerd. Dit komt vanwege de grote afstand tot het Natura 2000-gebied en omdat de alternatieven lokaal weliswaar verschillen in de ligging van wegvakken en aansluitingen, maar regionaal voor wat betreft verschuiving van verkeersstromen niet erg onderscheidend zijn. Uit de PB 2013 blijkt evenwel dat alternatief 2 de laagste

stikstofdepositie veroorzaakt. Bij de alternatieven 1 en 3 ligt deze iets hoger¹⁴. Hoewel de verschillen gering zijn, scoort alternatief 2 hier dus het beste.

Uit de PB 2014, de Aanvulling daarop uit 2016 en het voorliggend Addendum, blijkt dat de vereiste zekerheid dat het bestemmingsplan de natuurlijke kenmerken van het gebied Leenderbos, Groote Heide & De Plateaux niet zal aantasten niet kan worden verkregen (vanwege de vier hiervoor benoemde habitattypen), althans niet als geen rekening mag worden gehouden met de PAS-maatregelen (want daarmee is rekening gehouden in de aanvulling 2016). Er zijn aldus toereikende compenserende maatregelen nodig om het bestemmingsplan Kempenbaan-West te kunnen uitvoeren.

3.1.3 Keuze voorkeursalternatief

De gemeente Veldhoven heeft ervoor gekozen om alternatief 2 in het bestemmingsplan Kempenbaan-West uit te werken. Voor wat betreft de effecten op Natura 2000-gebied scoort alternatief 2 ook het minst ongunstig. De andere alternatieven leiden tot iets meer en in ieder geval niet tot minder effecten op Natura 2000-gebied.

Conclusie is dat voor de aanleg van Kempenbaan-West, zoals die is vastgelegd in het bestemmingsplan “Kempenbaan-West”, geen alternatieven bestaan met hetzelfde doelbereik en met minder effect op het Natura 2000-gebied Leenderbos, Groote Heide & De Plateaux. Dit blijkt uit de Milieueffectrapportage Kempenbaan en nieuwe aansluiting A67 (Milieueffectrapport en Aanvulling) en de bijbehorende PB 2013 die ten behoeve van het bestemmingsplan is opgesteld in opdracht van de gemeente Veldhoven.

¹⁴ Voor alternatief 2 bedraagt de maximale stikstofdepositie 11,3 mol/ha/jaar, bij alternatieven 1 en 3 is dit respectievelijk 12,3 en 11,5 mol/ha/jaar. Bron: Tabel 7 in Passende Beoordeling Kempenbaan en Aansluiting A67 (PB 2013), Arcadis, 17-1-2013.

3.2 Dwingende redenen van groot openbaar belang

In het kader van het aspect “dwingende redenen van groot openbaar belang” dient vast te staan, dat het belang van de realisering van het bestemmingsplan Kempenbaan-West op de lange termijn zwaarder weegt dan het belang van het behoud van de waarden in het Natura 2000-gebied.

3.2.1 Verkeersproblematiek, leefbaarheid en economie

Realisering van het bestemmingsplan Kempenbaan-West is nodig om redenen van economische en sociale aard en uit een oogpunt van menselijke gezondheid. De redenen van sociale aard en menselijke gezondheid laten zich in verband met de Kempenbaan-West samenvatten in het begrip leefbaarheid. Gezondheid en leefbaarheid zijn direct aan elkaar gekoppeld. Leefbaarheid is mede bepalend voor de gezondheid van inwoners van een gebied. Door aanleg en aansluiting van de N69 op Kempenbaan-West gaat de leefbaarheid in Waalre en Valkenswaard erop vooruit.

De redenen van economische aard hangen samen met de verkeersproblematiek van Veldhoven-Zuid en bedrijventerrein De Run. Mede vanwege de samenhang van de Kempenbaan-West met de Grenscorridor N69 reiken de belangen van leefbaarheid en bereikbaarheid veel verder dan alleen de lokale belangen van Veldhoven.

Op De Run als geheel neemt het aantal arbeidsplaatsen de komende jaren naar verwachting verder toe. De ontwikkeling van de bedrijvigheid brengt een grotere

behoefte aan bereikbaarheid met zich mee, dit terwijl de doorstroming en bereikbaarheid van De Run al jarenlang onder druk staan.

De Kempenbaan vormt de centrale verkeersader van Veldhoven-Zuid en bedrijventerrein De Run. Het bedrijventerrein De Run is een belangrijk onderdeel van de Brainportregio Eindhoven, één van de drie grote economische Mainports in Nederland (naast Rotterdam en Schiphol). Op De Run ligt de nadruk op high-tech maakindustrie van wereldniveau (ASML) en de ontwikkeling tot Health Innovation Campus van Máxima Medisch Centrum. ASML is wereldleider op het gebied van de geavanceerde lithografische systemen, de ‘chipindustrie’. ASML is niet alleen zelf van belang als werkgever, maar draagt ook via een groot aantal toeleveranciers wezenlijk bij aan de werkgelegenheid in de regio.

Hoewel Veldhoven-Zuid en De Run gunstig zijn gelegen in de oksel van de rijkswegen A67 en N2/A2, heeft de Kempenbaan slechts één toegang tot deze rijkswegen, namelijk in het oosten via de op- en afrit Veldhoven-Zuid van de N2. Op werkdagen leidt dit zowel 's ochtends als 's avonds tot lange files op de Kempenbaan. Vanwege de verkeersproblematiek heeft de gemeente Veldhoven in 2007 een Verkeerscirculatieplan ontwikkeld dat voorziet in een zuidwestelijke aansluiting van de Kempenbaan op de A67, verbreding van de Kempenbaan en aanleg van de Zilverbaan als westelijke ontsluitingsroute van Veldhoven en Zilverackers. Door het Ministerie van Infrastructuur en Milieu is in 2011 geconcludeerd dat nut en noodzaak van de extra aansluiting op de A67 bij Veldhoven West voldoende is aangetoond¹⁵. De verkeersproblematiek is sindsdien verder verslechterd door toename van de bedrijvigheid op de Run.

¹⁵ Brief van de Directeur-Generaal Mobiliteit van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu van 23 maart 2011 aan College van B&W van de gemeente Veldhoven, kenmerk IenM/BSK-2011/20207.

De Zilverbaan is in juli 2018 geopend. De nog te realiseren aansluitingen van de Zilverbaan op de Kempenbaan en van de Kempenbaan op de A67 zijn belangrijke schakels in de gewenste rondwegenstructuur in Veldhoven, waardoor de verkeersdruk in de bestaande kernen en de uitbreidingslocatie Zilverackers afgeleid en verminderd wordt. Dit komt de leefbaarheid van Veldhoven-Dorp ook ten goede¹⁶. Het huidige lokale wegennet van Veldhoven is onvoldoende in staat om de verkeersproblematiek in Veldhoven structureel op te lossen. De nieuwe aansluitingen zorgen voor verbetering van de afwikkeling van het verkeer in Veldhoven en een betere doorstroming op het Rijkswegennet (A67, A2 en N2).

Eén van de maatregelen in het bestemmingsplan Kempenbaan-West is de aansluiting van de Nieuwe Verbinding Grenscorridor N69 (hierna 'nieuwe N69'). Aanvankelijk was er over de realisatie van de nieuwe N69 onzekerheid. Ook zonder aansluiting met de nieuwe N69 is een aansluiting op de A67 bij Veldhoven alsmede een verbreding van de Kempenbaan in Veldhoven noodzakelijk om de bereikbaarheid van het zuidelijke deel van Veldhoven en het bedrijventerrein De Run in Veldhoven te waarborgen¹⁷.

De situatie is echter veranderd nu het provinciaal inpassingsplan van de nieuwe N69 onherroepelijk is geworden¹⁸. De nieuwe N69 is bedoeld ter vervanging van de bestaande, drukke verbindingsweg tussen België en de A67, die dwars door

de dorpen Valkenswaard en Aalst loopt en al decennialang de leefbaarheid van beide dorpen aantast door luchtvervuiling, geluidsoverlast en barrièrewerking. De beide dorpen en buurgemeenten ondervinden steeds meer problemen vanwege de toenemende verkeersbewegingen van (vracht)verkeer door Valkenswaard en Aalst en van sluipverkeer in Eersel en Bergeijk.

De aanleg van de nieuwe N69 maakt deel uit van een totaalpakket¹⁹ dat de leefbaarheid en bereikbaarheid in de gehele regio ten zuidwesten van de A2 en A67 zal verbeteren. Tevens ontstaat een nieuwe internationale route die zorgt voor een verbeterde bereikbaarheid van de Brainport en de economische centra van Noord-België. Een optimale functionaliteit van de nieuwe N69 is gebaat bij uitvoering van Kempenbaan-West vanwege de aansluiting op de A67²⁰.

Met de realisatie van de Kempenbaan-West worden dus niet alleen de bereikbaarheid van Veldhoven en de grote samenhangende belangen van leefbaarheid en gezondheid gediend, maar ook de economische belangen van de Brainportregio. De betekenis op het gebied van leefbaarheid en bereikbaarheid reikt verder tot en met de hele regio ten zuidwesten van de A2 en de A67 vanwege de sterke samenhang met de nieuwe N69.

¹⁶ Uit de bijlage bij de Verkeersstoets bij het MER Kempenbaan-West blijkt dat voor het weggedeelte van o.a. Kempenbaan-Dorpsstraat bij aansluiting met de A67 per etmaal daalt van 11.100 naar 8.500.

¹⁷ Rapport "Notitie Nut en Noodzaak aansluiting Veldhoven op de A67" van BügelHajema van 1 juni 2010. Zie ook de overwegingen onder punt 4.2 in de Tussenuitspraak Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State van 20 april 2016, zaaknummer 201504613/1/R6 ECLI:NL:RVS:2016:1060.

¹⁸ Uitspraak Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State van 13 juni 2018, zaaknummer 201410222/7/R6 ECLI:NL:RVS:2018:1966.

¹⁹ Gebiedsakkoord Grenscorridor N69, 27 juni 2012.

²⁰ Zie punt 4.2 betreffende nut en noodzaak van de aansluiting in de Tussenuitspraak Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State van 20 april 2016, zaaknummer 201504613/1/R6 ECLI:NL:RVS:2016:1060.

3.2.2 Afweging dwingende redenen versus aantasting

De dwingende redenen van groot openbaar belang dienen te worden afgewogen tegen de aantasting van het Natura 2000-gebied die het voornemen met zich meebrengt.

Voor de berekening van de compensatieopgave zijn de toenames van stikstofdepositie als gevolg van Kempenbaan-West vertaald naar een afname van de oppervlakte van de betrokken habitattypen. Het oppervlakteverlies in zijn totaliteit treedt niet meteen op bij de ingebruikname van de verbrede Kempenbaan en de aansluitingen op de A67, maar geleidelijk door de extra stikstofdepositie. Het uiteindelijke oppervlakteverlies op de lange termijn bepaalt de compensatieopgave. De aantasting is indirect, namelijk op afstand via de effecten van stikstofdepositie en bovendien zowel absoluut als relatief beperkt in omvang (zie tabel 3.1). De berekening van de compensatieopgave is toegelicht in het compensatieplan, dat als bijlage bij dit rapport is gevoegd.

Uit het compensatieplan blijkt dat de grootste berekende afname, namelijk 787 m², optreedt in het habitatype H4030 Droge heide (zie tabel 3.2). Dit betreft 0,023 % van de totale oppervlakte van 343,5 ha van dit habitatype in het Natura 2000-gebied Leenderbos, Groote Heide & De Plateaux. Voor het habitatype H2310 Stuiwzandheiden met struikhei bedraagt de afname 261 m². Op de totale oppervlakte van dit habitatype van 101 ha betreft dit 0,026 %. Voor het habitatype H3160 Zure vennen bedraagt de afname 13 m². Op de totale oppervlakte van dit habitatype van 40,7 ha betreft dit 0,003 %. Voor het habitatype H4010A Vochtige heide is de afname 13 m². Op de totale oppervlakte van dit habitatype van 58,3 ha betreft dit 0,002 %. Op landelijke schaal zijn de vier habitattypen wijdverbreid op met name de hogere zandgronden en beslaan zij relatief grote oppervlaktes van enkele honderden hectaren (H3160) tot enkele tienduizenden hectaren (H4030).

De totale afname van de arealen van de vier habitattypen bedraagt 1074 m².

Tabel 3.1 Absolute en relatieve afname van de oppervlakte van de 4 habitattypen

Habitat-type	N-vracht (mol /jaar)	Areaalverlies per mol (m ²)	Totaal verlies areaal (m ²)	Oppervlakte totaal (ha)	Percentage
H2310	13,97	18,7	261	101,0	0,026%
H3160	2,64	5,0	13	40,7	0,003%
H4010A	2,56	5,0	13	58,3	0,002%
H4030	42,07	18,7	787	343,5	0,023%
Totaal	61,24		1074	543,5	

Op grond van de zeer geringe toenames in stikstofdepositie en de daarmee samenhangende zeer geringe afnames in de arealen van habitattypen (zowel in dit Natura 2000-gebied als landelijk) kent de gemeente Veldhoven een zwaarder gewicht toe aan de hiervoor beschreven dwingende redenen van groot openbaar belang dan aan het belang van het voorkomen van de aantastingen van het Natura 2000-gebied Leenderbos, Groote Heide & De Plateaux. De aantastingen worden ruimschoots gecompenseerd.

3.3 Compensatie

Uit het voorgaande volgt dat voor de vier habitattypen in het Natura 2000-gebied Leenderbos, Groote Heide & De Plateaux, significant negatieve effecten als gevolg van de extra stikstofdepositie vanuit Kempenbaan-West niet kunnen worden uitgesloten. In paragraaf 3.2.2 is vastgesteld dat voor de vier habitattypen samen uiteindelijk 1074 m² verloren gaat. Dit verlies dient te worden gecompenseerd met een ten minste even grote oppervlakte nieuw

areaal om te waarborgen dat de algehele samenhang van Natura 2000 bewaard blijft.

Teneinde een robuuste compensatie te bewerkstelligen, wordt de minimale compensatieopgave verviervoudigd. Bij de bepaling van de omvang van habitattypen in de Natura 2000-profielendocument wordt als minimum oppervlakte voor de omvang van een groeiplaats van een habitatype uitgegaan van een are. Een kleinere oppervlakte kan niet duurzaam in stand gehouden worden. Ook zijn kleinere oppervlaktes niet goed te meten of op kaart te zetten. De compensatieopgave wordt daarom naar boven afgerond op hele aren (100 m²).

De resultaten zijn opgenomen in tabel 3.2. De totale compensatieopgave bedraagt 5600 m², waarvan 4000 m² bestaat uit droge heide, 1400 m² uit stuifzandheide en 100 m² elk voor zuur ven en vochtige heide.

Tabel 3.2 Compensatieopgave op basis van PB 2014

Habitatype	Opgave (m ²)	Opgave x5 (m ²)	Opgave afgerond (m ²)
H2310 Stuifzandheide met struikhei	261	1305	1400
H3160 Zuur ven	13	65	100
H4010A Vochtige heide	13	65	100
H4030 Droge heide	787	3935	4000
Totaal	1074	5370	5600

²¹ Over het algemeen wordt een periode van 30 jaar gezien als maximale periode waarin maatregelen, de effecten daarvan, en ontwikkelingen in de natuur ten aanzien van

Voor elk te compenseren habitatype vindt de compensatie plaats op één plek om versnippering en kwaliteitsverlies te voorkomen. De vier habitattypen worden uit pragmatische overwegingen op zo dicht mogelijke afstand van elkaar gecompenseerd. Hierbij wordt rekening gehouden met de eisen die de habitattypen aan hun omgeving stellen (bodemtype, waterhuishouding en diverse andere factoren ter plekke en in de directe omgeving). Verder worden de nieuwe groeiplaatsen gerealiseerd in de directe omgeving van bestaande kwalificerende groeiplaatsen van deze habitattypen. De daar al aanwezige kenmerkende soorten planten en dieren kunnen dan de nieuwe locaties snel koloniseren.

Omdat de effecten van de extra stikstofdepositie zich alleen voordoen in het Natura 2000-gebied Leenderbos, Grootte Heide & De Plateaux, is binnen dit gebied gezocht naar geschikte compensatiemogelijkheden. Deze blijken voor te komen in en bij het ven Lang Vlaas bij de Spinsterberg in het deelgebied Valkenhorst. Hier bevinden zich voor de vier habitattypen goede uitgangssituaties met op korte afstand kwalificerende groeiplaatsen.

In het compensatieplan zijn de compensatielocaties aangegeven en uitgewerkt. Het betreft in alle vier de gevallen plekken die geschikt zijn voor de ontwikkeling van het betreffende habitatype maar nu niet kwalificeren als habitatype. In de directe omgeving komen de kwalificerende habitattypen wel voor. Het compensatieplan geeft aan welke inrichtingsmaatregelen nodig zijn om de juiste uitgangssituatie te creëren, en welke beheermaatregelen vervolgens gedurende een periode van 30 jaar²¹ nodig zijn om de nagestreefde habitattypen te realiseren en duurzaam te behouden. De effectiviteit van zowel de inrichtings- als de beheermaatregelen is nader onderbouwd. Ook zal monitoring worden

instandhoudingsdoelstellingen nog overzien kunnen worden. Dertig jaar bestaat uit vijf beheerplanperioden van zes jaar.

uitgevoerd, waarmee de uitgangssituatie en de ontwikkelingen worden vastgelegd. Wanneer nodig kan het beheer op basis van de monitoringsresultaten worden aangepast of bijgestuurd zodat de ontwikkeling in de richting van de gewenste eindsituatie niet in gevaar komt. De inrichtings- en beheermaatregelen worden geborgd door middel van een uitvoeringsovereenkomst tussen de eigenaar/beheerder van het terrein en de gemeente Veldhoven. Uitvoering van de maatregelen wordt verzekerd in de regels van het bestemmingsplan Kempenbaan-West.

Zoals hiervoor aangegeven wordt uitgegaan van een overcompensatie. De compensatiemaatregelen overtreffen in aanzienlijke mate de mogelijke schade aan kwalificerende habitats door areaalverlies als gevolg van de extra stikstofdepositie vanuit Kempenbaan-West. De maatregelen worden uitgevoerd in 2018/2019. Dit is nog geruime tijd voordat de extra stikstofdepositie vanuit Kempenbaan-West zich voordoet (ingebruikname eerste kwartaal 2022). Bovendien treedt het areaalverlies niet meteen op, maar zeer geleidelijk over een lange periode. Van vergelijkbare situaties is bekend dat de ontwikkeling op de nieuwe locaties relatief snel verloopt. De compensatie zal zich daardoor sneller ontwikkelen dan het areaalverlies. Daardoor is er in de praktijk geen sprake van een vermindering van de oppervlakte of van de kwaliteit van de vier habitattypen.

Gelet op de omvang, kwaliteit, locatie en tijdigheid van de compensatie is de conclusie dat de algehele samenhang van Natura 2000 bewaard blijft.