

Uitspraak 201504613/1/R

Datum van uitspraak: woensdag 20 april 2016

Tegen: de raad van de gemeente Veldhoven

Proceduresoort: Tussenuitspraak/bestuurlijke lus

Rechtsgebied: Ruimtelijke-orderingskamer - Bestemmingsplannen Noord-Brabant

ECLI: **ECLI:NL:RVS:2016:1060**

201504613/1/R6

Datum uitspraak: 20 april 2016

AFDELING

BESTUURSRECHTSPRAAK

Tussenuitspraak met toepassing van artikel 8:51d van de Algemene wet bestuursrecht (hierna: Awb) in het geding tussen:

1. [appellant sub 1], wonend te Riethoven, gemeente Bergeijk,
2. de stichting Stichting Oplossing N69 Bewonersoverleg Dommelen, gevestigd te Valkenswaard, en anderen (hierna: Oplossing N69 en anderen),
3. de stichting Stichting Brabantse Milieufederatie (hierna: de Brabantse Milieufederatie), gevestigd te Tilburg,

en

de raad van de gemeente Veldhoven,
verweerder.

Procesverloop

Bij besluit van 17 maart 2015 heeft de raad het bestemmingsplan "Kempenbaan-West" (hierna: het plan) vastgesteld.

Tegen dit besluit hebben [appellant sub 1], Oplossing N69 en anderen en de Brabantse Milieufederatie beroep ingesteld.

De raad heeft een verweerschrift ingediend.

De Stichting Advisering Bestuursrechtspraak voor Milieu en Ruimtelijke Ordening heeft desverzocht in de samenhangende zaak met nr. 201410222/1/R6 een deskundigenbericht uitgebracht. [appellant sub 1] en Oplossing N69 en anderen hebben een zienswijze over het deskundigenbericht naar voren gebracht.

Oplossing N69 en anderen en de Brabantse Milieufederatie hebben nadere stukken ingediend.

De Afdeling heeft de zaak gevoegd met zaak nr. 201410222/1/R6 ter zitting behandeld op 16 november 2015, waar [appellant sub 1], Oplossing N69 en anderen, vertegenwoordigd door mr. J.E. Dijk, advocaat te Haarlem, en A. van Dort, de Brabantse Milieufederatie, vertegenwoordigd door H.C. Gerringa en M. Visser, en de raad, vertegenwoordigd door drs. M. Yücesan-van Drunen, ing. P.G.F. Konings MSc, P.W.M. Hovens MSc, allen werkzaam bij de gemeente, en door ir. R. Bon, ing. C.F.M. Bernards, werkzaam bij Goudappel Coffeng, en ing. E. Been en drs. C. Schellingen, beiden werkzaam bij Antea Group, zijn verschenen. Na de zitting zijn de zaken gesplitst.

Overwegingen

Bestuurlijke lus

1. Ingevolge artikel 8:51d van de Awb, voor zover hier van belang, kan de Afdeling het bestuursorgaan opdragen een gebrek in het bestreden besluit te herstellen of te laten herstellen.

Het plan

2. Het plan voorziet in de realisatie van een nieuwe aansluiting op de rijksweg A67 ter hoogte van de gemeentelijke weg de Locht in Veldhoven en in een verbreding van het zuidwestelijke deel van de Kempenbaan in Veldhoven. Hiermee is met name beoogd de ontsluiting van het bedrijventerrein De Run in Veldhoven te verbeteren. Ter plaatse van de in het plan voorziene aansluiting op de A67 zal tevens een nieuwe regionale verbindingsweg tussen Veldhoven en de bestaande N69 ten zuiden van Valkenswaard op de A67 worden ontsloten, ook wel genoemd "de Nieuwe Verbinding". Deze verbindingsweg is voorzien in het op 31 oktober 2014 door provinciale staten van Noord-Brabant vastgestelde inpassingsplan "Nieuwe Verbinding Grenscorridor N69".

Toetsingskader

3. Bij de vaststelling van een bestemmingsplan heeft de raad beleidsvrijheid om bestemmingen aan te wijzen en regels te geven die de raad uit een oogpunt van een goede ruimtelijke ordening nodig acht. De Afdeling toetst deze beslissing terughoudend. Dit betekent dat de Afdeling aan de hand van de beroepsgronden beoordeelt of aanleiding bestaat voor het oordeel dat de raad zich niet in redelijkheid op het standpunt heeft kunnen stellen dat het plan strekt ten behoeve van een goede ruimtelijke ordening. Voorts beoordeelt de Afdeling aan de hand van de beroepsgronden of het bestreden besluit anderszins is voorbereid of genomen in strijd met het recht.

Begrenzing van het plangebied

4. Oplossing N69 en anderen, de Brabantse Milieufederatie en [appellant sub 1] betogen dat de ontwikkelingen die het bestemmingsplan en het inpassingsplan "Nieuwe Verbinding Grenscorridor N69" mogelijk maken, onlosmakelijk met elkaar zijn verbonden. De in het bestemmingsplan en het inpassingsplan begrepen gronden hadden volgens hen dan ook in één planologische regeling moeten worden opgenomen. Zij wijzen hiertoe op de omstandigheid dat het bestemmingsplan een aansluiting op de A67 mogelijk maakt van de in het inpassingsplan voorziene nieuwe verbindingsweg tussen Veldhoven en de bestaande N69 ten zuiden van Valkenswaard. Gelet op deze samenhang heeft de uitvoerbaarheid van het inpassingsplan volgens Oplossing N69 en anderen en de Brabantse Milieufederatie gevolgen voor de uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan. Zij wijzen hiertoe specifiek op de in het bestemmingsplan mogelijk gemaakte aansluiting tussen de Locht en de A67. Volgens hen zal deze aansluiting niet worden gerealiseerd op het moment dat het inpassingsplan niet uitvoerbaar blijkt te zijn.

4.1. De raad komt beleidsvrijheid toe bij het bepalen van de begrenzingen van een bestemmingsplan. Deze vrijheid strekt echter niet zo ver dat de raad een begrenzing kan vaststellen die in strijd is met een goede ruimtelijke ordening.

4.2. De raad heeft toegelicht dat het bestemmingsplan afzonderlijk van het inpassingsplan is vastgesteld, omdat de uitvoering van het bestemmingsplan ook zonder de aanleg van de in het inpassingsplan voorziene Nieuwe Verbinding tussen Veldhoven en Valkenswaard noodzakelijk is. De raad wijst hiertoe op het rapport "Notitie Nut en Noodzaak aansluiting Veldhoven op de A67" van BügelHajema van 1 juni 2010, waarin is geconcludeerd dat

een aansluiting op de A67 bij Veldhoven alsmede een verbreding van de Kempenbaan in Veldhoven noodzakelijk zijn om de bereikbaarheid van het zuidelijke deel van Veldhoven en het bedrijventerrein De Run in Veldhoven te waarborgen. Oplossing N69 en anderen en de Brabantse Milieufederatie hebben de feitelijke juistheid van dit rapport niet bestreden. De uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan is volgens de raad dan ook niet afhankelijk van de aanleg van de Nieuwe Verbinding. Dit geldt volgens de raad eveneens voor het weggedeelte tussen de Locht en de A67. De aanleg van dit weggedeelte is, ongeacht of de Nieuwe Verbinding wordt aangelegd, hoe dan ook noodzakelijk om het verkeer in Veldhoven te kunnen ontsluiten op de A67, aldus de raad. De Afdeling ziet geen aanleiding om te twijfelen aan de juistheid van dit standpunt van de raad. De Afdeling verwijst hiertoe naar het aan het bestemmingsplan ten grondslag gelegde rapport "Milieueffectrapport Kempenbaan en nieuwe aansluiting A67" van Arcadis van 4 april 2013 (hierna: het milieueffectrapport) waarin verschillende alternatieven zijn onderzocht voor de realisatie van een aansluiting bij Veldhoven op de A67. In het milieueffectrapport is voor de alternatieven onderscheid gemaakt tussen de situatie zonder en met de aanleg van de Nieuwe Verbinding. Bij beide situaties wordt in het alternatievenonderzoek, overeenkomstig het standpunt van de raad, uitgegaan van de aanleg van een nieuw weggedeelte tussen de Locht en de A67.

De Afdeling ziet gelet op het vorenstaande geen aanleiding voor het oordeel dat de raad zich niet in redelijkheid op het standpunt heeft kunnen stellen dat de vastgestelde planbegrenzing strekt ten behoeve van een goede ruimtelijke ordening. Het betoog faalt.

4.3. Voor zover Oplossing N69 en anderen, de Brabantse Milieufederatie en [appellant sub 1] met hun verwijzing naar de samenhang tussen het bestemmingsplan en het inpassingsplan hebben willen betogen dat deze samenhang in de onderzoeken die aan het bestemmingsplan ten grondslag liggen onvoldoende is onderkend, overweegt de Afdeling dat dit betoog hierna, waar verschillende aan het bestemmingsplan ten grondslag gelegde onderzoeken aan de orde worden gesteld, zal worden beoordeeld.

Verkeerssituatie op de A67

5. Oplossing N69 en anderen, de Brabantse Milieufederatie en [appellant sub 1] betogen dat de raad de gevolgen van de realisatie van een nieuwe aansluiting op de A67 ten zuiden van Veldhoven voor de verkeerssituatie op de A67 onvoldoende heeft onderzocht. Hiertoe voeren zij aan dat ter plaatse van de nieuwe aansluiting niet uitsluitend het verkeer vanuit Veldhoven op de A67 wordt gebracht, maar ook het verkeer op de toekomstige Nieuwe Verbinding tussen Veldhoven en de bestaande N69 ten zuiden van Valkenswaard. Zij stellen dat de raad dit bij het beoordelen van de verkeerseffecten van het plan onvoldoende heeft onderkend. Dat onvoldoende onderzoek is verricht naar de verkeerseffecten van het plan blijkt volgens Oplossing N69 en anderen, de Brabantse Milieufederatie en [appellant sub 1] tevens uit de omstandigheid dat de raad heeft erkend uitsluitend onderzoek te hebben verricht naar de verkeerssituatie in het prognosejaar 2030. Volgens hen is uit een oogpunt van zorgvuldige besluitvorming vereist dat het verkeersonderzoek ook betrekking heeft op de periode tot 2030. Verder stellen Oplossing N69 en anderen en de Brabantse Milieufederatie dat in de aan het plan ten grondslag gelegde verkeersonderzoeken ten onrechte geen rekening is gehouden met de verkeerseffecten van de in België voorziene nieuwe autosnelweg N74.

Wat betreft de gevolgen van het plan voor de verkeerssituatie op de A67 stellen Oplossing N69 en anderen, de Brabantse Milieufederatie en [appellant sub 1] dat moet worden gevreesd voor ernstige stagnatie van het verkeer op zowel de A67 als de Nieuwe Verbinding, hetgeen volgens hen ongewenst sluipverkeer in de nabijgelegen dorpskernen, waaronder de kern van Riethoven, tot gevolg heeft. Zij wijzen ter onderbouwing van hun betoog op de bij het plan gevoegde verkeerstoets "Verkeerstoets bestemmingsplan Kempenbaan West revisie 4" van Antea Group van 15 april 2015 (hierna: de verkeerstoets), waaruit volgens hen blijkt dat in het jaar 2030 na de uitvoering van het plan het verkeer op de A67 volledig zal stagneren. Dit is volgens hen onder meer het gevolg van de omstandigheid dat de Nieuwe Verbinding, die in het plangebied op de A67 zal worden ontsloten, in de toekomst zal worden gebruikt door al het verkeer dat thans gebruik maakt van onder meer de A2 bij Leende, de N2 bij Waalre en de A67 bij Eersel om de A67 te bereiken. Volgens Oplossing N69 en anderen, de Brabantse

Milieufederatie en [appellant sub 1] had het plan niet mogen worden vastgesteld zolang geen zicht bestaat op een oplossing voor de verkeerssituatie op de A67. Dat deze oplossing thans nog niet voorhanden is, is volgens hen bevestigd door Rijkswaterstaat, de wegbeheerder van de A67.

De verkeersonderzoeken

5.1. Wat betreft de vraag of aan het plan een deugdelijk onderzoek naar de verkeerseffecten van het plan ten grondslag ligt, overweegt de Afdeling als volgt.

5.1.1. Aan het plan is onder meer het eerder genoemde milieueffectrapport van 4 april 2013 ten grondslag gelegd. In het milieueffectrapport staat dat het rapport niet uitsluitend tot doel heeft te onderzoeken wat de effecten zijn van het in Veldhoven realiseren van een nieuwe aansluiting op de A67, maar ook wat de effecten zijn indien ter plaatse van de nieuwe aansluiting het verkeer op de toekomstige regionale verbindingsweg tussen Veldhoven en de bestaande N69 op de A67 wordt ontsloten. Daartoe is in het milieueffectrapport bij het beoordelen van de verkeerseffecten van de verschillende alternatieven voor de nieuwe aansluiting op de A67 onderscheid gemaakt tussen de situatie dat wel en dat geen regionale verbindingsweg tussen Veldhoven en de bestaande N69 wordt aangelegd. Om de verschillen tussen beide situaties te verduidelijken is bij de plantoelichting de eerder genoemde verkeerstoets van 15 april 2015 gevoegd. In de verkeerstoets zijn de verkeersintensiteiten vermeld op onder meer de A67 nabij Veldhoven in de huidige situatie en in het prognosejaar 2030. Voor het prognosejaar 2030 is in de verkeerstoets onderscheid gemaakt tussen de situatie dat uitsluitend het plan wordt uitgevoerd, ook wel genoemd de "plansituatie", en de situatie dat tevens de Nieuwe Verbinding wordt aangelegd, ook wel genoemd de "plan+-situatie". De Afdeling ziet gelet op het vorenstaande in het aangevoerde geen aanleiding voor het oordeel dat in de aan het plan ten grondslag gelegde verkeersonderzoeken onvoldoende is onderkend dat in het plangebied tevens het verkeer op de nieuwe verbindingsweg, gelegen tussen Veldhoven en de bestaande N69 ten zuiden van Valkenswaard, op de A67 zal worden ontsloten.

5.1.2. De Afdeling ziet, anders dan Oplossing N69 en anderen, de Brabantse Milieufederatie en [appellant sub 1] stellen, voorts geen aanleiding voor het oordeel dat de omstandigheid dat voor de beoordeling van de verkeerseffecten van het plan uitsluitend is uitgegaan van het prognosejaar 2030, maakt dat het plan in strijd met de bij het voorbereiden van een besluit te betrachten zorgvuldigheid is vastgesteld. Daartoe overweegt de Afdeling dat in de genoemde verkeerstoets staat dat voor het beoordelen van de verkeerseffecten in het prognosejaar 2030 rekening is gehouden met een groei van het aantal arbeidsplaatsen, aantal inwoners en overige ruimtelijke en infrastructurele ontwikkelingen in en nabij Veldhoven. Oplossing N69 en anderen, de Brabantse Milieufederatie en [appellant sub 1] hebben geen concrete feiten en omstandigheden naar voren gebracht op grond waarvan moet worden getwijfeld aan de juistheid van het standpunt van de raad dat gelet op de in de verkeerstoets meegenomen ruimtelijke en infrastructurele ontwikkelingen, waarbij volgens de raad is uitgegaan van een "worst-case" benadering, de verkeersintensiteiten in de periode tot 2030 niet wezenlijk hoger zullen zijn dan in het prognosejaar 2030. De keuze van de raad om gelet hierop bij de vaststelling van het plan geen onderzoek te doen naar de verkeerintensiteiten in de periode tot 2030 acht de Afdeling niet onredelijk.

5.1.3. Wat betreft de ontwikkelingen omtrent de aanleg van de autosnelweg N74 in België, is gebleken dat hierover besluitvorming heeft plaatsgevonden, maar dat deze besluitvorming ten tijde van de vaststelling van het plan niet in een zodanig concreet stadium verkeerde dat een representatief beeld kon worden gegeven van de gevolgen van de nieuwe autosnelweg. Gelet hierop waren de ontwikkelingen omtrent de autosnelweg N74 in België, daargelaten de vraag of hiervan in het plangebied relevante effecten op de verkeersintensiteit te verwachten zijn, ten tijde van de vaststelling van het plan niet zodanig concreet dat de verkeersgevolgen daarvan bij de berekening van de verkeersintensiteiten in en om het plangebied hadden moeten worden betrokken.

5.1.4. Gelet op het vorenstaande biedt het aangevoerde geen aanknopingspunten voor het oordeel dat aan de vaststelling van het plan geen deugdelijk onderzoek naar de verkeerseffecten van het plan ten grondslag ligt. Evenmin is er aanleiding te oordelen dat de raad zich bij de vaststelling van het plan niet in redelijkheid op dat onderzoek heeft kunnen baseren.

Het betoog faalt.

De belangenafweging

5.2. Wat betreft de gevolgen van het plan voor de verkeerssituatie op de A67 staat in het milieueffectrapport dat door de realisatie van een nieuwe aansluiting op de A67 bij Veldhoven de verkeersintensiteiten op de A67 zullen stijgen. De A67 kent echter ook in de referentiesituatie, zonder de aansluiting bij Veldhoven, capaciteitsproblemen met I/C-verhoudingen boven de 100%, aldus het milieueffectrapport. De nieuwe aansluiting is volgens het milieueffectrapport dan ook niet de oorzaak van de capaciteitsproblemen op de A67. De nieuwe aansluiting en de aanleg van de regionale verbindingsweg versterken de capaciteitsproblemen echter wel, aldus het milieueffectrapport.

In de verkeerstoets is over de omstandigheid dat in het plangebied tevens het verkeer op de nieuwe regionale verbindingsweg tussen Veldhoven en Valkenswaard op de A67 zal worden ontsloten, opgemerkt dat deze ontsluiting voornamelijk een verschuiving van de locaties waar zich structurele congestie op de A67 voordoet tot gevolg heeft. Waar zich in de voornoemde "plansituatie" in het prognosejaar 2030 structurele congestie voordoet ten westen van de nieuwe aansluiting op de A67, doet zich in de voornoemde "plan+-situatie" na de ontsluiting van de regionale verbindingsweg op de A67 in het prognosejaar 2030 structurele congestie voor ten oosten van de nieuwe aansluiting op de A67, aldus de verkeerstoets.

Oplossing N69 en anderen, de Brabantse milieufederatie en [appellant sub 1] hebben de feitelijke juistheid van voormelde onderzoeken in zoverre niet bestreden.

5.2.1. De raad heeft toegelicht de verkeerssituatie op de A67 te hebben afgezet tegen de doelstellingen van het plan, zijnde het waarborgen van de bereikbaarheid van het zuidelijke deel van Veldhoven en het bedrijventerrein De Run. De raad heeft geconcludeerd dat gelet op de conclusie in het milieueffectrapport dat de rijksweg A67 ook in de referentiesituatie, zonder de nieuwe aansluiting bij Veldhoven op de A67, capaciteitsproblemen met I/C-verhoudingen boven de 100% kent, de verkeerssituatie op de A67 onvoldoende aanleiding vormde om af te zien van de vaststelling van het plan. De raad heeft toegelicht hierbij tevens van belang te hebben geacht dat in de verkeerstoets is geconcludeerd dat de omstandigheid dat de Nieuwe Verbinding in het plangebied op de A67 wordt ontsloten, voornamelijk slechts een verschuiving van de congestie op de A67 tot gevolg heeft. De Afdeling ziet in het aangevoerde geen aanknopingspunten voor het oordeel dat de raad niet in redelijkheid tot zijn belangenafweging heeft kunnen komen. Gelet hierop bestaat er geen aanleiding voor het oordeel dat de raad bij afweging van alle betrokken belangen niet in redelijkheid heeft kunnen besluiten in het plan een nieuwe aansluiting op de A67 mogelijk te maken zonder dat ten tijde van de vaststelling van het plan zekerheid bestond over de beantwoording van de vraag of en wanneer maatregelen worden genomen om congestie op de A67 in en nabij het plangebied te voorkomen.

Het betoog faalt.

Natura 2000

6. [appellant sub 1], Oplossing N69 en anderen en de Brabantse Milieufederatie voeren beroepsgronden aan over de gevolgen van het plan voor nabijgelegen Natura 2000-gebieden. Zij betogen dat niet vaststaat dat de natuurlijke kenmerken van deze Natura 2000-gebieden niet worden aangetast. In het bijzonder kan het plan volgens hen, in samenhang met het provinciaal inpassingsplan dat de Nieuwe Verbinding tussen de Locht en de bestaande N69 mogelijk maakt, nadelige gevolgen hebben voor de Natura 2000-gebieden "Leenderbos, Groote Heide & De Plateaux" en "Kempenland-West".

7. Bij de voorbereiding van het plan is een passende beoordeling gemaakt waarin de gevolgen voor de Natura 2000-gebieden "Leenderbos, Groote Heide & De Plateaux" en "Kempenland-West" zijn beoordeeld. Dit is het rapport "Kempenbaan-West te Veldhoven. Passende beoordeling. Toetsing aan de Natuurbeschermingswet 1998" van Antea Group van 23 oktober 2014 (hierna: de passende beoordeling).

In de passende beoordeling wordt geconcludeerd dat de in het plan voorziene wegen geen toename van de stikstofdepositie veroorzaken in het Natura 2000-gebied "Kempenland-West". In het Natura 2000-gebied "Leenderbos, Grootte Heide & De Plateaux" doet zich wel een toename van de stikstofdepositie voor. Door het nemen van mitigerende maatregelen worden echter voor dit gebied significante negatieve effecten voorkomen en uitgesloten, aldus de passende beoordeling.

Wettelijk kader

8. Ingevolge artikel 19g, eerste lid, van de Natuurbeschermingswet 1998 (hierna: Nbw 1998) kan, indien een passende beoordeling is voorgeschreven op grond van artikel 19f, eerste lid, een vergunning als bedoeld in artikel 19d, eerste lid, slechts worden verleend indien gedeputeerde staten zich op grond van de passende beoordeling ervan hebben verzekerd dat de natuurlijke kenmerken van het gebied niet zullen worden aangetast.

Ingevolge artikel 19j, eerste lid, houdt een bestuursorgaan bij het nemen van een besluit tot het vaststellen van een plan dat, gelet op de instandhoudingsdoelstelling, met uitzondering van de doelstellingen, bedoeld in artikel 10a, derde lid, voor een Natura 2000-gebied, de kwaliteit van de natuurlijke habitats en de habitats van soorten in dat gebied kan verslechteren of een significant verstorend effect kan hebben op de soorten waarvoor het gebied is aangewezen, ongeacht de beperkingen die terzake in het wettelijk voorschrift waarop het berust, zijn gesteld, rekening

a. met de gevolgen die het plan kan hebben voor het gebied, en

b. met het op grond van artikel 19a of artikel 19b voor dat gebied vastgestelde beheerplan voor zover dat betrekking heeft op de instandhoudingsdoelstelling, met uitzondering van de doelstellingen, bedoeld in artikel 10a, derde lid.

Ingevolge het tweede lid maakt het bestuursorgaan voor plannen als bedoeld in het eerste lid, die niet direct verband houden met of nodig zijn voor het beheer van een Natura 2000-gebied maar die afzonderlijk of in combinatie met andere plannen of projecten significante gevolgen kunnen hebben voor het desbetreffende gebied, alvorens het plan vast te stellen een passende beoordeling van de gevolgen voor het gebied waarbij rekening wordt gehouden met de instandhoudingsdoelstelling, met uitzondering van de doelstellingen, bedoeld in artikel 10a, derde lid, van dat gebied.

Ingevolge het derde lid wordt in de gevallen, bedoeld in het tweede lid, het besluit, bedoeld in het eerste lid, alleen genomen indien is voldaan aan de voorwaarden, genoemd in de artikelen 19g en 19h.

Gevolgen voor niet in de passende beoordeling betrokken Natura 2000-gebieden

9. Oplossing N69 en anderen en de Brabantse Milieufederatie betogen dat de gevolgen voor enkele Natura 2000-gebieden ten onrechte niet in de passende beoordeling zijn onderzocht. Het gaat om het Natura 2000-gebied "Strabrechtse Heide & Beuven" en het Belgische Natura 2000-gebied "Hageven met Dommelvallei, Beverbeekse Heide, Warmbeek en Wateringen". Deze gebieden zijn volgens hen ten onrechte buiten het zoekgebied gelaten zoals dat in de passende beoordeling is opgenomen.

9.1. In de passende beoordeling zijn de gevolgen van het plan voor de Natura 2000-gebieden "Leenderbos, Grootte Heide & De Plateaux" en "Kempenland-West" onderzocht. De Natura 2000-gebieden "Strabrechtse Heide & Beuven" en "Hageven met Dommelvallei, Beverbeekse Heide, Warmbeek en Wateringen" liggen buiten het onderzoeksgebied van de passende beoordeling. In paragraaf 2.1 van bijlage 2 van de passende beoordeling is toegelicht dat als onderzoeksgebied het gebied is genomen dat binnen een straal van 10 km van het plangebied ligt. Binnen dit gebied is bepaald op welke wegvakken het plan leidt tot een relevante toe- of afname van de verkeersstromen. Die wegvakken zijn betrokken in de berekening van de stikstofdepositie.

9.2. De raad stelt dat de stikstofbijdragen op Natura 2000-gebieden bij dit wegproject niet hoofdzakelijk worden veroorzaakt door de emissiebijdrage van het verkeer op de Kempenbaan zelf, maar door de emissiebijdragen van het gewijzigde verkeer op de wegvakken die veel dichterbij de Natura 2000-gebieden liggen. De afbakening van

het onderzoeksgebied van de passende beoordeling heeft daarom plaatsgevonden door selectie van wegvakken met een relevante wijziging in de verkeersintensiteiten als gevolg van de planontwikkeling. Deze wegvakken bevinden zich binnen een straal van ongeveer 10 km vanaf de Kempenbaan. Op grotere afstand heeft de planontwikkeling Kempenbaan-West volgens de raad geen zelfstandige verkeersaantrekkende werking; wel zijn er lokale wijzigingen in de verkeersintensiteiten. De raad stelt dat zich op het naast het Natura 2000-gebied "Strabrechtse Heide & Beuven" gelegen deel van de A67 geen relevante wijziging van de verkeersintensiteit voordoet als gevolg van het plan. Ditzelfde geldt voor de naar België leidende wegen.

9.3. Het plan voorziet in een verbreding van het zuidwestelijke deel van de Kempenbaan in Veldhoven en in een nieuwe aansluiting op de A67. Hiermee wordt, zoals de raad heeft toegelicht, voornamelijk beoogd lokale verkeersproblemen in de gemeente Veldhoven op te lossen. De raad is er daarom van uitgegaan dat de verkeerseffecten van het plan zich beperken tot een straal van ongeveer 10 km rond het plangebied. Naar het oordeel van de Afdeling hebben Oplossing N69 en anderen en de Brabantse Milieufederatie niet aannemelijk gemaakt dat de in het plan voorziene ontwikkeling buiten een straal van 10 km rond het plangebied leidt tot een relevante wijziging in de verkeersintensiteiten. Gelet hierop heeft de raad significante gevolgen voor de Natura 2000-gebieden "Strabrechtse Heide & Beuven" en "Hageven met Dommelvallei, Beverbeekse Heide, Warmbeek en Wateringen" uitgesloten kunnen achten. Dat het plan tevens de aansluiting van de Nieuwe Verbinding op de A67 mogelijk maakt, leidt volgens de Afdeling niet tot een ander oordeel. Daarbij is van belang dat de effecten van de Nieuwe Verbinding zelf op de verkeersintensiteiten en de stikstofdepositie op de wegen in de omgeving reeds zijn onderzocht in de passende beoordeling die ten behoeve van de vaststelling van het inpassingsplan is gemaakt. In dat kader zijn ook de gevolgen voor het Natura 2000-gebied "Hageven met Dommelvallei, Beverbeekse Heide, Warmbeek en Wateringen" beoordeeld.

Gelet op het voorgaande ziet de Afdeling geen grond voor het oordeel dat de gevolgen voor de Natura 2000-gebieden "Strabrechtse Heide & Beuven" en "Hageven met Dommelvallei, Beverbeekse Heide, Warmbeek en Wateringen", gelet op het bepaalde in artikel 19j, tweede lid, van de Nbw 1998, in de passende beoordeling ten behoeve van het bestemmingsplan hadden moeten worden onderzocht.

Het betoog faalt.

Gevolgen van congestie voor de stikstofdepositie

10. [appellant sub 1], Oplossing N69 en anderen en de Brabantse Milieufederatie voeren aan dat in de passende beoordeling ten onrechte is uitgegaan van een goede doorstroming van het verkeer. Volgens hen zal door de aanleg van de Nieuwe Verbinding en de overige infrastructurele voorzieningen ernstige congestie op de A67 en de Nieuwe Verbinding ontstaan. [appellant sub 1], Oplossing N69 en anderen en de Brabantse Milieufederatie stellen dat dit extra uitstoot van schadelijke stoffen en daardoor extra stikstofdepositie veroorzaakt. Daarmee is volgens hen in de passende beoordeling geen rekening gehouden.

10.1. Anders dan [appellant sub 1], Oplossing N69 en anderen en de Brabantse Milieufederatie betogen, staat in de passende beoordeling niet dat wordt uitgegaan van een goede verkeersdoorstroming op de A67 en de Nieuwe Verbinding. In paragraaf 2.2 van de passende beoordeling is alleen vermeld dat de doorstroming op de Kempenbaan wordt geoptimaliseerd door de capaciteitsuitbreiding van de weg en door het realiseren van een aansluiting op de A67.

Uit paragraaf 2.3 van bijlage 2 bij de passende beoordeling blijkt dat de verkeersgegevens voor de passende beoordeling zijn berekend op basis van het regionale verkeersmodel (RVMK). Uit figuur 2.3 blijkt dat rekening is gehouden met een toename van het verkeer op een aantal wegvakken, waaronder de A67 ter hoogte van het plangebied. Volgens de raad is in het verkeersmodel voor alle wegvakken de mate van congestie bepaald in de autonome situatie en de plansituatie. Niet is gebleken dat dit onjuist is. Het verkeersmodel is eveneens ten grondslag gelegd aan de luchtkwaliteits- en stikstofberekeningen. Ook hierin is derhalve rekening gehouden met congestievorming.

Gelet hierop bestaat naar het oordeel van de Afdeling geen aanleiding voor het oordeel dat de congestievorming op de A67 en de Nieuwe Verbinding en de gevolgen daarvan voor de stikstofdepositie op de Natura 2000-gebieden in de passende beoordeling zijn onderschat.

Het betoog faalt.

Overschrijding kritische depositiewaarden

11. Oplossing N69 en anderen en de Brabantse Milieufederatie betogen verder dat de infrastructurele voorzieningen die het plan mogelijk maakt leiden tot een toename van de stikstofdepositie met meer dan 0,05 mol N/ha/jaar op een groot aantal habitattypen in het Natura 2000-gebied "Leenderbos, Groote Heide & De Plateaux", terwijl de kritische depositiewaarden (hierna: KDW) nu al ruimschoots worden overschreden. Volgens hen zijn significante effecten op deze habitattypen daarom niet uit te sluiten. [appellant sub 1] betoogt eveneens dat significante effecten op het Natura 2000-gebied niet zijn uit te sluiten vanwege de toename van de stikstofdepositie en het feit dat de KDW reeds worden overschreden.

11.1. De raad stelt dat de effecten op de beschermde habitattypen in de passende beoordeling zijn onderzocht en dat daarbij is geconcludeerd dat zich geen significante negatieve gevolgen zullen voordoen. Voor bepaalde habitattypen is dat alleen het geval als de in de passende beoordeling vermelde mitigerende maatregelen worden getroffen. Voor andere habitattypen is in de passende beoordeling onderbouwd waarom de planbijdrage niet leidt tot een significant negatief effect. In die onderbouwing zijn volgens de raad gebiedsspecifieke milieukenmerken betrokken, zoals het reguliere beheer, recente herstelmaatregelen of andere milieuaspecten die maatgevend zijn voor de kwaliteit. Deze aspecten zijn, in overeenstemming met de Leidraad bepaling significantie van het Steunpunt Natura 2000, in de onderbouwing betrokken om te bepalen of de effecten significant zijn, aldus de raad.

11.2. In paragraaf 5.3 van de passende beoordeling zijn voor de habitattypen in het Natura 2000-gebied "Leenderbos, Groote Heide & De Plateaux" de KDW en de achtergronddepositie vermeld. Uit de passende beoordeling blijkt dat in de bestaande situatie voor verschillende habitattypen de KDW reeds worden overschreden. Daarnaast is in de passende beoordeling de planbijdrage aan de stikstofdepositie onderzocht.

De Afdeling begrijpt de betogen van Oplossing N69 en anderen, de Brabantse Milieufederatie en [appellant sub 1] aldus, dat zij in de eerste plaats betogen dat elke toename van de stikstofdepositie in een reeds overbelaste situatie leidt tot significante effecten en daarmee tot een aantasting van de natuurlijke kenmerken van het Natura 2000-gebied. Dit betoog kan niet slagen. Zoals de Afdeling eerder heeft overwogen in haar uitspraak van 27 december 2012 in zaak nr. [201200294/1/A4](#), geeft de KDW, kort weergegeven, aan bij welke mate van stikstofdepositie wordt aangenomen dat niet langer op voorhand kan worden uitgesloten dat er een risico is dat de kwaliteit van het habitatype wordt aangetast als gevolg van de verzurende en/of vermestende invloed van de stikstofdepositie. De enkele overschrijding van deze waarde leidt daarom niet tot de conclusie dat vaststaat dat een aantasting van de kwaliteit van een habitatype plaatsvindt, maar uitsluitend tot de vaststelling dat de mogelijkheid van een aantasting niet zonder meer afwezig is. Anders dan Oplossing N69 en anderen, de Brabantse Milieufederatie en [appellant sub 1] betogen, betekent het enkele feit dat de stikstofdepositie op een aantal habitattypen toeneemt terwijl de KDW reeds wordt overschreden dan ook niet zonder meer dat de natuurlijke kenmerken van het Natura 2000-gebied worden aangetast.

De Afdeling stelt daarnaast vast dat de beoordeling van de significantie van de effecten in de passende beoordeling niet alleen is gebaseerd op de omvang van de toename van de stikstofdepositie. Uit paragraaf 5.3 van de passende beoordeling blijkt dat bij die beoordeling ook de specifieke milieukenmerken zijn betrokken, zoals plaatselijke omstandigheden en het bestaande beheer. Op grond van die factoren zijn in de passende beoordeling conclusies getrokken over de significantie van de effecten. Voor zover hier van belang is voor een aantal habitattypen geconcludeerd dat significante nadelige effecten vanwege de omvang van de planbijdrage en de specifieke milieukenmerken zijn uit te sluiten, en is voor een aantal habitattypen geconcludeerd dat deze effecten zich niet voordoen als de in de passende beoordeling voorgestelde mitigerende maatregelen worden getroffen.

Oplossing N69 en anderen, de Brabantse Milieufederatie en [appellant sub 1] hebben de juistheid van deze conclusies op enkele punten bestreden. Dat zijn de invloed van congestie op de A67 en de Nieuwe Verbinding op de stikstofdepositie, waarover hiervoor onder 10.1 reeds is geoordeeld, de juistheid van de kwalificatie van de voorgestelde maatregelen voor enkele habitattypen als mitigerende maatregel, en de effectiviteit en de zekerheid van de uitvoering van de voorgestelde mitigerende maatregelen.

Voor de habitattypen waar volgens de passende beoordeling wel een planbijdrage optreedt, maar waarvoor geen mitigerende maatregelen nodig zijn, is van deze punten alleen de gestelde invloed van congestie op de stikstofdepositie van belang. Gelet op hetgeen daarover onder 10.1 is overwogen, geeft hetgeen Oplossing N69 en anderen, de Brabantse Milieufederatie en [appellant sub 1] hebben aangevoerd geen grond voor het oordeel dat voor deze habitattypen in de passende beoordeling ten onrechte is geconcludeerd dat significante negatieve effecten zijn uit te sluiten.

Voor de habitattypen waarvoor in de passende beoordeling mitigerende maatregelen zijn voorgesteld, zijn daarnaast de kwalificatie, de effectiviteit en de zekerheid van de uitvoering van de voorgestelde maatregelen van belang. Op laatstgenoemde punten zal de Afdeling hierna afzonderlijk ingaan.

Kwalificatie van de maatregelen

12. Oplossing N69 en anderen en de Brabantse Milieufederatie voeren aan dat de raad de maatregelen die in de passende beoordeling zijn vermeld, ten onrechte heeft beschouwd als mitigerende maatregelen. Volgens hen kon de raad daarom niet concluderen dat de natuurlijke kenmerken van het Natura 2000-gebied "Leenderbos, Groote Heide & De Plateaux" niet worden aangetast en had hij met toepassing van de artikelen 19g, tweede en derde lid, en 19h, eerste lid, van de Nbw 1998 een zogenoemde ADC-toets moeten verrichten.

Oplossing N69 en anderen en de Brabantse Milieufederatie betogen allereerst dat de vermelde mitigerende maatregelen, zoals maaibeheer en het kappen van bomen, reguliere, algemene beheermaatregelen zijn die ook afzonderlijk van het onderhavige project moeten worden uitgevoerd om de instandhoudingsdoelstellingen te bereiken. Dit geldt volgens hen te meer, nu de KDW reeds worden overschreden en uit de passende beoordeling niet blijkt dat de voorgenomen mitigerende maatregelen voldoende zijn om die overschrijding te beëindigen. De beheermaatregelen moeten volgens hen worden geacht deel uit te maken van de natuurlijke kenmerken van het gebied. De maatregelen hebben geen directe samenhang met de aanleg van de Kempenbaan, de Nieuwe Verbinding of andere infrastructurele maatregelen die het plan mogelijk maakt en kunnen daarom niet dienen als mitigerende maatregel voor dit project, aldus Oplossing N69 en anderen en de Brabantse Milieufederatie. Zij wijzen in dat verband ook op het advies van de Commissie m.e.r. van 10 oktober 2014 over het milieueffectrapport voor het inpassingsplan en op het juridisch advies dat op 11 augustus 2014 door Element Advocaten in verband met de voorbereiding van het inpassingsplan aan de provincie Noord-Brabant is uitgebracht.

Oplossing N69 en anderen en de Brabantse Milieufederatie betogen voorts dat de maatregelen vermeld in de passende beoordeling, zoals maaien, afplaggen en het kappen van bomen, compenserende maatregelen zijn, omdat de stikstofdepositie hiermee niet wordt voorkomen. Zij verwijzen in dit verband naar het arrest van het Hof van Justitie van de Europese Unie van 15 mei 2014, in zaak nr. C-521/12 (ECLI:EU:C:2014:330, www.curia.eu; hierna: het arrest Briels). Volgens Oplossing N69 en anderen en de Brabantse Milieufederatie is hierbij tevens van belang dat de maatregelen voor de desbetreffende habitattypen niet worden uitgevoerd op het gehele areaal waar extra stikstofdepositie plaatsvindt, maar slechts op een aantal plaatsen verspreid binnen dat areaal.

12.1. In de passende beoordeling is de mitigatieopgave vermeld voor vier habitattypen in het Natura 2000-gebied "Leenderbos, Groote Heide & De Plateaux". De raad stelt dat aan deze mitigatieopgave wordt voldaan door het uitvoeren van een aantal effectgerichte beheermaatregelen. Die maatregelen zijn volgens de raad aanvullend op het reguliere beheer.

Daarnaast stelt de raad zich op het standpunt dat de voorgestelde maatregelen niet compenserend, maar mitigerend van aard zijn. De maatregelen worden volgens de raad uitgevoerd op plaatsen waar een hogere planbijdrage wordt verwacht. Het doel is om de zichtbare effecten van een hogere stikstofdepositie ter plekke op de kwaliteit van de habitattypen te voorkomen of te beperken. Hiermee worden significante negatieve effecten op de habitattypen voorkomen, aldus de raad. Volgens de raad voorziet de passende beoordeling niet in het uitbreiden of herstellen van aangetaste waarden op een andere plaats binnen hetzelfde Natura 2000-gebied; in dat geval zou volgens hem wel sprake zijn van compenserende maatregelen. Nu in de passende beoordeling alleen mitigerende maatregelen zijn voorgesteld, is een ADC-toets in dit geval niet nodig, aldus de raad.

12.2. Zoals de Afdeling eerder heeft overwogen in haar uitspraak van 24 december 2014 in zaak nr. [201309655/1/R2](#), leidt de Afdeling uit het arrest Briels af dat bij de beoordeling of een project leidt tot een aantasting van de natuurlijke kenmerken van een gebied, slechts die beschermingsmaatregelen mogen worden betrokken, waarmee wordt beoogd de schadelijke gevolgen die rechtstreeks uit het project voortvloeien te voorkomen of te verminderen ter plaatse van de locatie van het voorkomen van het habitatype dat negatieve gevolgen van het project ondervindt. Positieve gevolgen van maatregelen voor een areaal van een habitatype waarvoor het project geen negatieve effecten heeft, kunnen niet worden betrokken bij de beoordeling of het project leidt tot een aantasting van de natuurlijke kenmerken van het gebied. De voorgestelde maatregelen kunnen derhalve slechts als mitigerende maatregel worden meegewogen in de passende beoordeling, indien deze worden uitgevoerd ter plaatse van de arealen van een habitatype waar een toename van stikstofdepositie plaatsvindt.

Uit de passende beoordeling en de toelichting die de raad ter zitting heeft gegeven, volgt dat de maatregelen in dit geval worden getroffen binnen de begrenzing van het gebied waar de habitattypen voorkomen waarop het plan volgens de passende beoordeling extra stikstofdepositie veroorzaakt. Oplossing N69 en anderen en de Brabantse Milieufederatie hebben hun stelling dat het kappen van bomen gedeeltelijk plaatsvindt buiten de gebieden waar stikstof neerslaat niet nader onderbouwd. Naar het oordeel van de Afdeling moet er daarom van worden uitgegaan dat de voorgestelde maatregelen worden getroffen ter plaatse van de arealen van de vier habitattypen waar als gevolg van het plan een toename van de stikstofdepositie plaatsvindt.

Dat het kappen van bomen en het maaien niet overal wordt uitgevoerd binnen het areaal waar de stikstofdepositie toeneemt, maar op verschillende plaatsen verspreid binnen datzelfde areaal, maakt dat naar het oordeel van de Afdeling niet anders. Voor de kwalificatie als mitigerende maatregel is naar het oordeel van de Afdeling namelijk niet bepalend of die maatregel de stikstofdepositie overal binnen het areaal van een habitatype waar de toename van stikstofdepositie plaatsvindt, in gelijke mate voorkomt of vermindert. Nu deze maatregelen worden getroffen binnen het areaal waar de negatieve effecten van het plan zich voordoen en ter plaatse van de negatieve gevolgen tot een beperking daarvan leiden, kunnen deze maatregelen als mitigerend worden aangemerkt.

Voor zover Oplossing N69 en anderen en de Brabantse Milieufederatie hebben betoogd dat sprake is van compenserende maatregelen, omdat maaien en het kappen van bomen het neerslaan van stikstof op het Natura 2000-gebied niet voorkomen, overweegt de Afdeling het volgende. Met de voorgestelde maatregelen wordt stikstof afgevoerd die op de vegetatie is neergeslagen. Het doel hiervan is de stikstof te verwijderen voordat deze negatieve effecten in het ecosysteem veroorzaakt. Gelet hierop zijn de maatregelen gericht op het voorkomen van nadelige effecten van de extra stikstofdepositie en niet op het compenseren daarvan.

Gelet op het voorgaande bestaat geen grond voor het oordeel dat de raad de maatregelen die in de passende beoordeling zijn opgenomen als compenserende maatregelen had moeten beschouwen.

12.3. Over het betoog dat de maatregelen moeten worden beschouwd als reguliere beheermaatregelen die ook los van het plan zullen worden uitgevoerd, overweegt de Afdeling het volgende. Uit de passende beoordeling blijkt dat het reguliere beheer voor de vier habitattypen waarvoor mitigerende maatregelen noodzakelijk worden geacht, voornamelijk bestaat uit maaien en afplaggen. Volgens paragraaf 5.5 van de passende beoordeling zijn de voorgestelde mitigerende maatregelen aanvullende effectgerichte beheermaatregelen. Deze maatregelen kunnen ter plaatse van het gebied met een planbijdrage de nadelige effecten van te hoge stikstofdepositie verminderen.

Volgens de passende beoordeling zijn de maatregelen aanvullend op het reguliere beheer. Oplossing N69 en anderen en de Brabantse Milieufederatie hebben niet aannemelijk gemaakt dat dit onjuist is. Gelet hierop kan ervan worden uitgegaan dat de voorgestelde maatregelen geen maatregelen zijn die in het kader van algemeen beheer worden uitgevoerd.

12.4. Gelet op het voorgaande bestaat geen grond voor het oordeel dat de raad de maatregelen die in de passende beoordeling zijn opgenomen ten onrechte als mitigerende maatregelen heeft beschouwd. Dit betekent dat deze maatregelen in de passende beoordeling mochten worden betrokken.

De betogen falen.

Effectiviteit van de mitigerende maatregelen

13. Oplossing N69 en anderen en de Brabantse Milieufederatie voeren aan dat de voorgenomen mitigerende maatregelen onvoldoende effectief zijn.

14. In de eerste plaats betogen zij dat het kappen van bomen een eenmalige maatregel is, die niet steeds opnieuw kan worden toegepast.

14.1. In de passende beoordeling is het kappen van bomen voor drie habitattypen in het Natura 2000-gebied voorgesteld als mitigerende maatregel. De Afdeling leidt uit de beroepsgrond, weergegeven in het vorige nummer, af dat Oplossing N69 en anderen en de Brabantse Milieufederatie niet bestrijden dat door het kappen van het in de passende beoordeling genoemde aantal bomen de beoogde hoeveelheid stikstof uit het gebied kan worden afgevoerd.

14.2. In de passende beoordeling staat dat het kappen en het maaien in principe vijf jaar lang wordt uitgevoerd. Door monitoring wordt bekeken of na vijf jaar het reguliere beheer afdoende is. De planbijdrage heeft namelijk een vertragend effect op de daling van de achtergrondwaarde door generieke maatregelen die worden genomen. Volgens de passende beoordeling is het uitgangspunt dat na vijf jaar kan worden overgegaan op het reguliere beheer. Ter zitting heeft de raad toegelicht dat hij ervan uitgaat dat na vijf jaar de stikstofdepositie op deze habitattypen in het Natura 2000-gebied door autonome ontwikkelingen zodanig is afgenomen, dat weer met het reguliere beheer kan worden volstaan. Bij die autonome daling spelen generieke maatregelen, zoals schonere auto's, volgens de raad een rol.

14.3. De Afdeling stelt voorop dat een daling van de stikstofdepositie door autonome ontwikkelingen bij de beoordeling van de gevolgen van het plan voor het Natura 2000-gebied mag worden betrokken. Naar het oordeel van de Afdeling heeft de raad de verwachting dat vanwege de autonome ontwikkeling de mitigerende maatregelen voor een aantal habitattypen in het Natura 2000-gebied "Leenderbos, Groote Heide & De Plateaux" na vijf jaar niet meer noodzakelijk zijn en dat vanaf dat moment weer met het reguliere beheer kan worden volstaan, echter onvoldoende onderbouwd. In het bijzonder heeft de raad niet duidelijk gemaakt welke generieke maatregelen de autonome afname veroorzaken, wat het effect van die maatregelen is op de stikstofdepositie op deze locaties en hoe zeker het is dat binnen vijf jaar met deze maatregelen daadwerkelijk een zodanige autonome afname van de stikstofdepositie wordt bereikt, dat geen mitigerende maatregelen meer nodig zijn.

Het voorgaande betekent ook dat de raad onvoldoende heeft onderbouwd dat het kappen van bomen op de manier die in de passende beoordeling is voorgesteld toereikend is als mitigerende maatregel voor de drie betrokken habitattypen. Op grond van de gegeven onderbouwing is het immers niet uit te sluiten dat na vijf jaar toch nog mitigerende maatregelen nodig zijn. Het staat bovendien niet vast dat het na de eerste vijf jaar nog mogelijk is om stikstof af te voeren door het kappen van bomen.

Het plan is op dit punt vastgesteld in strijd met artikel 3:46 van de Awb.

15. Daarnaast betogen Oplossing N69 en anderen en de Brabantse Milieufederatie dat de mitigerende maatregelen onvoldoende bijdragen aan het behalen van de instandhoudingsdoelstellingen, omdat die voor deze habitattypen zijn gericht op verbetering van de kwaliteit.

15.1. In de passende beoordeling zijn voor vier habitattypen in het Natura 2000-gebied "Leenderbos, Grootte Heide & De Plateaux" mitigerende maatregelen vermeld. De instandhoudingsdoelstelling is voor al deze habitattypen gericht op uitbreiding van het oppervlak en verbetering van de kwaliteit.

Anders dan Oplossing N69 en anderen en de Brabantse Milieufederatie betogen, is niet vereist dat het plan zelf een bijdrage levert aan de uitbreiding van het oppervlak of de verbetering van de kwaliteit van de habitattypen. Voor de beoordeling van het plan is bepalend of de ontwikkelingen die het plan mogelijk maakt het bereiken van de instandhoudingsdoelstellingen in gevaar brengen.

In de passende beoordeling wordt geconcludeerd dat door het nemen van mitigerende maatregelen significante negatieve effecten worden voorkomen en uitgesloten in het Natura 2000-gebied; als deze maatregelen worden genomen, komt het bereiken van de instandhoudingsdoelstellingen volgens de passende beoordeling niet in gevaar bij de uitvoering van het plan. Oplossing N69 en anderen en de Brabantse Milieufederatie hebben niet met een tegenrapport of andere objectief verifieerbare gegevens aannemelijk gemaakt dat dit onjuist is.

Het betoog faalt.

Aantasting natuurwaarden door de mitigerende maatregelen

16. Oplossing N69 en anderen en de Brabantse Milieufederatie betogen dat het voortdurend maaien en afplaggen om stikstof af te voeren leidt tot verstoring van soorten ten behoeve waarvan het Natura 2000-gebieden is aangewezen. Hetzelfde geldt volgens hen voor het kappen van bomen.

16.1. In tabel 5.5 van de passende beoordeling zijn voor het bestemmingsplan "Kempenbaan-West" alleen het kappen van bomen en extra maaien als mitigerende maatregelen vermeld. De passende beoordeling noemt plaggen niet als mitigerende maatregel voor het bestemmingsplan; die maatregel is uitsluitend in het kader van het inpassingsplan "Nieuwe Verbinding Grenscorridor N69" aan de orde. In zoverre mist het betoog feitelijke grondslag.

Uit tabel 5-6 van de passende beoordeling blijkt dat jaarlijks een oppervlakte van 57 m² moet worden gemaaid binnen het habitatype "vochtige heiden (hogere zandgronden)" (habitatype H4010A). Zoals de raad heeft gesteld, behoort maaien tot de traditionele natuurbeheermaatregelen om de habitattypen in stand te houden. Uit paragraaf 5.5 van de passende beoordeling leidt de Afdeling af dat het bij het kappen van bomen gaat om in totaal 160 bomen in drie habitattypen over een periode van vijf jaar. Ter zitting heeft de raad toegelicht dat het kappen van jonge bomen in deze habitattypen een gangbare beheermaatregel is die ook wordt toegepast om het dichtgroeien van de heide met bos te voorkomen; hiermee wordt de kwaliteit van de heide versterkt. Oplossing N69 en anderen en de Brabantse Milieufederatie hebben niet aannemelijk gemaakt dat deze maatregelen in de voorgestelde omvang niet kunnen worden uitgevoerd zonder soorten te verstoren waarvoor het Natura 2000-gebied is aangewezen. Daarbij is van belang dat Oplossing N69 en anderen en de Brabantse Milieufederatie niet specifiek hebben aangeduid voor welke van deze soorten de maatregelen volgens hen verstorende effecten hebben. Verder is van belang dat zij de stelling van de raad dat bij de uitwerking en de uitvoering van de maatregelen rekening wordt gehouden met de aanwezige soorten niet gemotiveerd hebben bestreden.

Het betoog faalt.

Uitvoering van de mitigerende maatregelen

17. Oplossing N69 en anderen en de Brabantse Milieufederatie voeren daarnaast aan dat de mitigerende maatregelen niet in het plan zijn vastgelegd en dat de uitvoering van de maatregelen ook anderszins niet verzekerd is. In de reactie op de zienswijzen over het ontwerpplan heeft de raad weliswaar gesteld dat de uitvoering van de maatregelen wordt verzekerd door privaatrechtelijke afspraken tussen de gemeente en de terreinbeheerders, maar niet is gebleken dat die afspraken reeds zijn gemaakt.

17.1. De raad stelt zich op het standpunt dat de uitvoering van de mitigerende maatregelen voldoende is verzekerd. Voor de uitvoering van de maatregelen zijn financiën gereserveerd en er zijn bindende afspraken gemaakt met Staatsbosbeheer, de eigenaar en beheerder van het gebied waar de maatregelen moeten worden uitgevoerd. Staatsbosbeheer heeft zich vóór de vaststelling van het plan schriftelijk akkoord verklaard met de uitvoering van de maatregelen, aldus de raad.

17.2. De Afdeling stelt vast dat de planregels geen verplichting bevatten tot het treffen van de mitigerende maatregelen die in verband met de stikstofdepositie in de passende beoordeling zijn voorgesteld. De raad acht deze maatregelen noodzakelijk om significante negatieve effecten op het Natura 2000-gebied "Leenderbos, Groote Heide & De Plateaux" te voorkomen. De gemeente is echter geen eigenaar van de gronden waarop de mitigerende maatregelen moeten worden getroffen en heeft het daarom niet in haar macht de maatregelen uit te voeren. Dat Staatsbosbeheer als eigenaar en terreinbeheerder zich schriftelijk akkoord heeft verklaard met de uitvoering van de mitigerende maatregelen en dat inmiddels in een privaatrechtelijke overeenkomst tussen Staatsbosbeheer en de gemeente nadere afspraken zijn vastgelegd over de uitvoering van de maatregelen, maakt dat niet anders. De Afdeling is daarom van oordeel dat de raad niet had mogen volstaan met het vastleggen van de noodzakelijk geachte mitigerende maatregelen in een privaatrechtelijke overeenkomst. Naar het oordeel van de Afdeling had de raad de uitvoering van de mitigerende maatregelen in het plan moeten verzekeren, bijvoorbeeld door in de planregels voor de bestemming "Verkeer" een bepaling op te nemen waarin het gebruik van de voor nieuwe infrastructuur bestemde gronden met de bestemming "Verkeer" afhankelijk wordt gesteld van het periodiek treffen van de in de passende beoordeling genoemde mitigerende maatregelen volgens de in de passende beoordeling opgenomen planning. Nu het treffen van de noodzakelijke mitigerende maatregelen onvoldoende is verzekerd, is het plan op dit punt in strijd met artikel 19, derde lid, van de Nbw 1998.

Ecologische Hoofdstructuur

18. [appellant sub 1], Oplossing N69 en anderen en de Brabantse Milieufederatie voeren gronden aan over de gevolgen van het plan voor de Ecologische Hoofdstructuur (hierna: EHS).

19. De nieuwe infrastructuur die het plan mogelijk maakt, wordt grotendeels aangelegd op gronden die volgens de Verordening Ruimte 2014 van de provincie Noord-Brabant (hierna: de Verordening) tot de EHS behoren. Op verzoek van de gemeente Veldhoven heeft het college van gedeputeerde staten van Noord-Brabant daarom bij besluit van 17 maart 2015 de begrenzing van de EHS met toepassing van artikel 5.3 van de Verordening gewijzigd. Met dit besluit heeft het college van gedeputeerde staten beoogd de vaststelling van het bestemmingsplan "Kempenbaan-West" mogelijk te maken. Zonder de herbegrenzing van de EHS zou het plan in strijd zijn met artikel 5.1 van de Verordening, waarin onder meer is bepaald dat een bestemmingsplan voor gronden in de EHS strekt tot het behoud, herstel of de duurzame ontwikkeling van de ecologische waarden en kenmerken van deze gebieden.

Bij het besluit van 17 maart 2015 heeft het college van gedeputeerde staten een aantal gronden die in het plan voor "Verkeer" zijn bestemd uit de EHS verwijderd. Daarnaast zijn in de omgeving van het plangebied gronden ten noorden van de A67 toegevoegd aan de EHS en zijn andere gronden aangemerkt als in het kader van natuurcompensatie te realiseren ecologische hoofdstructuur. In het plan is aan de meeste van die gronden de bestemming "Natuur" met de aanduiding "overige zone - EHS" toegekend.

Strijd met het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening

20. Oplossing N69 en anderen en de Brabantse Milieufederatie voeren aan dat de Verordening in strijd is met artikel 2.10.4, eerste lid, van het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (hierna: Barro), omdat niet is voldaan aan de daarin opgenomen voorwaarden voor aantasting van de EHS.

Gelet op de toelichting die ter zitting is gegeven, begrijpt de Afdeling de beroepsgrond zo, dat Oplossing N69 en anderen en de Brabantse Milieufederatie betogen dat het college van gedeputeerde staten het besluit van 17 maart 2015 niet had mogen baseren op artikel 5.3 van de Verordening, omdat die bepaling volgens hen in strijd is met artikel 2.10.4 van het Barro. Bovendien had de raad het plan volgens hen om die reden niet mogen baseren op het besluit van 17 maart 2015.

20.1. Ingevolge artikel 2.10.4, eerste lid, van het Barro, voor zover van belang, worden bij provinciale verordening regels gesteld die bewerkstelligen dat een bestemmingsplan dat betrekking heeft op een gebied behorende tot de ecologische hoofdstructuur geen activiteiten mogelijk maakt ten opzichte van het ten tijde van inwerkingtreding van de verordening geldende bestemmingsplan, die per saldo leiden tot een significante aantasting van de wezenlijke kenmerken en waarden, of tot een significante vermindering van de oppervlakte van die gebieden, of van de samenhang tussen die gebieden, tenzij:

- a. er sprake is van een groot openbaar belang,
- b. er geen reële alternatieven zijn, en
- c. de negatieve effecten op de wezenlijke kenmerken en waarden, oppervlakte en samenhang worden beperkt en de overblijvende effecten gelijkwaardig worden gecompenseerd.

Ingevolge artikel 2.10.5, aanhef en onder c, kan de begrenzing, bedoeld in artikel 2.10.2, eerste lid, bij provinciale verordening worden gewijzigd ten behoeve van de toepassing van de krachtens artikel 2.10.4, eerste lid, gestelde regels.

Ingevolge artikel 5.3, eerste lid, van de Verordening kunnen Gedeputeerde Staten de begrenzing van de ecologische hoofdstructuur op verzoek van de gemeente wijzigen in geval van een ruimtelijke ontwikkeling met toepassing van het nee-tenzij principe.

Ingevolge het tweede lid gaat een verzoek om herbegrenzing als bedoeld in het eerste lid vergezeld van een bestemmingsplan waaruit blijkt dat:

- a. er sprake is van een groot openbaar belang;
- b. er voor de ontwikkeling geen alternatieve locaties voorhanden zijn buiten de ecologische hoofdstructuur;
- c. er geen andere oplossingen voorhanden zijn waardoor de aantasting van ecologische hoofdstructuur wordt voorkomen;
- d. de negatieve effecten waar mogelijk worden beperkt en de overblijvende, negatieve effecten worden gecompenseerd, waarbij wordt voldaan aan de regels inzake het compenseren als bedoeld in artikel 5.6 (compensatieregels).

20.2. Artikel 5.3 van de Verordening is een algemeen verbindend voorschrift. Daartegen kan, gelet op artikel 8.3, eerste lid, onder a, van de Awb, geen beroep worden ingesteld. Die bepaling staat echter niet in de weg aan de mogelijkheid van exceptieve toetsing. Exceptieve toetsing houdt in dat aan een algemeen verbindend voorschrift slechts verbindende kracht kan worden ontzegd, indien het in strijd is met een hoger wettelijk voorschrift, dan wel indien het in strijd is met een algemeen rechtsbeginsel.

In hetgeen Oplossing N69 en anderen en de Brabantse Milieufederatie hebben aangevoerd, ziet de Afdeling geen grond voor het oordeel dat artikel 5.3 van de Verordening in strijd is met artikel 2.10.4 van het Barro. In het bijzonder zijn de voorwaarden voor herbegrenzing van de EHS in artikel 5.3 van de Verordening naar het oordeel van de Afdeling niet in strijd met de voorwaarden voor aantasting van de EHS zoals die zijn opgenomen in artikel 2.10.4, eerste lid, van het Barro. Daarbij acht de Afdeling van belang dat de voorwaarden uit beide bepalingen materieel met elkaar overeenkomen. Nu artikel 5.3 van de Verordening niet in strijd is met artikel 2.10.4 van het

Barro, bestaat geen grond voor het oordeel dat het college van gedeputeerde staten het besluit van 17 maart 2015 niet op artikel 5.3 van de Verordening had mogen baseren en dat de raad bij de vaststelling van het plan niet had mogen uitgaan van het besluit van 17 maart 2015.

Het betoog faalt.

Wijziging begrenzing EHS

21. [appellant sub 1], Oplossing N69 en anderen en de Brabantse Milieufederatie voeren aan dat de wijziging van de begrenzing van de EHS in strijd is met de Verordening. Volgens hen is niet voldaan aan het "nee, tenzij"-principe uit artikel 5.3 van de Verordening en de daarbij behorende voorwaarden over alternatieven en compensatie uit artikel 5.3, tweede lid, in samenhang met de artikelen 5.6 en 5.7 van de Verordening.

22. Voor de behandeling van deze beroepsgronden is het volgende van belang.

In de Verordening zijn algemeen verbindende voorschriften opgenomen over bestemmingsplannen voor gronden in de EHS. Met het besluit van het college van gedeputeerde staten van 17 maart 2015 is de Verordening gewijzigd wat betreft de begrenzing van de EHS.

In haar uitspraak van 18 november 2015 in zaak nr. [201410361/1/R3](#) heeft de Afdeling overwogen dat indien in een verordening een gebied is aangewezen waar een bepaald verbod of gebod geldt, die aanwijzing een algemeen verbindend voorschrift is. Dit geldt ook indien de verordening aan het orgaan dat de verordening heeft vastgesteld de bevoegdheid toekent de gebiedsaanwijzing die bij de verordening heeft plaatsgevonden te wijzigen. Indien aan een ander orgaan dan het orgaan dat de verordening heeft vastgesteld de bevoegdheid is toegekend de gebiedsaanwijzing te wijzigen, is de wijziging door dat orgaan eveneens een algemeen verbindend voorschrift.

De bij de Verordening behorende kaarten met gebiedsbegrenzingsen voor onder meer de EHS vormen een onlosmakelijk geheel met de Verordening. Uit de uitspraak van 18 november 2015 volgt daarom dat de begrenzing van de EHS in de Verordening een algemeen verbindend voorschrift is. Uit die uitspraak volgt ook dat het besluit van het college van gedeputeerde staten van 17 maart 2015 tot wijziging van de begrenzing van de EHS een besluit inhoudende een algemeen verbindend voorschrift is. Uit artikel 8.3, eerste lid, onder a, van de Awb volgt dat daartegen geen beroep kan worden ingesteld. Zoals hiervoor onder 20.2 al is overwogen, staat die bepaling echter niet in de weg aan de mogelijkheid van exceptieve toetsing.

De Afdeling zal hierna aan de hand van de beroepsgronden van [appellant sub 1], Oplossing N69 en anderen en de Brabantse Milieufederatie beoordelen of het besluit van 17 maart 2015 tot wijziging van de begrenzing van de EHS in strijd is met de voorschriften uit de Verordening.

De Afdeling overweegt verder dat het besluit van de raad tot vaststelling van het plan als zodanig niet aan artikel 5.3 van de Verordening kan worden getoetst. Die bepaling heeft namelijk betrekking op besluiten van gedeputeerde staten tot herbegrenzing van de EHS en is daarom niet rechtstreeks van toepassing op een besluit tot vaststelling van een bestemmingsplan. Datzelfde geldt voor de artikelen 5.6 en 5.7 van de Verordening, waarin de compensatieverplichting uit artikel 5.3, tweede lid, onder d, van de Verordening nader is uitgewerkt. Indien de Afdeling echter naar aanleiding van de beroepsgronden van [appellant sub 1], Oplossing N69 en anderen en de Brabantse Milieufederatie tot het oordeel komt dat het besluit van 17 maart 2015 tot wijziging van de begrenzing van de EHS in strijd is met de voorschriften uit de Verordening, betekent dit dat de raad bij de vaststelling van het plan niet van het besluit van 17 maart 2015 had mogen uitgaan en dat het plan daardoor in strijd is met artikel 5.1 van de Verordening, welk artikel wel rechtstreeks verplichtingen met betrekking tot de EHS oplegt aan de planwetgever.

Alternatieven

23. Oplossing N69 en anderen en de Brabantse Milieufederatie betogen allereerst dat er voldoende alternatieven zijn die de EHS niet of minder aantasten. In het bijzonder wijzen zij op het alternatief "Verbeterd West+ Midden". Als voor dit alternatief voor de Nieuwe Verbinding was gekozen, was in ieder geval het tracégedeelte Locht - aansluiting A67 in het plan overbodig geweest, aldus Oplossing N69 en anderen en de Brabantse Milieufederatie.

23.1. De raad betoogt dat het plan niet alleen is vastgesteld om de Nieuwe Verbinding mogelijk te maken en aan te sluiten op de A67. De infrastructuur die het plan mogelijk maakt, zou volgens de raad ook zonder de Nieuwe Verbinding worden gerealiseerd. Met die wegen en de nieuwe aansluiting op de A67 wil de raad namelijk ook de lokale verkeersstructuur van gemeente Veldhoven verbeteren. In het bijzonder wil de raad hiermee de congestie op de Kempenbaan verminderen en de bereikbaarheid van bedrijventerrein De Run en een aantal woongebieden in Veldhoven verbeteren. De raad stelt verder dat in het milieueffectrapport onderzoek is gedaan naar alternatieven en hun effecten op de EHS. Volgens de raad blijkt uit het milieueffectrapport dat er geen alternatieven zijn die niet leiden tot een aantasting van de EHS.

23.2. Volgens artikel 5.3, tweede lid, aanhef en onder b en c, van de Verordening moet een verzoek om herbegrenzing van de EHS vergezeld gaan van een bestemmingsplan waaruit blijkt dat voor de ontwikkeling geen alternatieve locaties voorhanden zijn buiten de EHS en dat er geen andere oplossingen voorhanden zijn waardoor de aantasting van de EHS wordt voorkomen.

De Afdeling stelt voorop dat het plan, zoals de raad heeft toegelicht, niet alleen is vastgesteld om een deel van de Nieuwe Verbinding en de aansluiting daarvan op de A67 mogelijk te maken. Bij de toetsing van het besluit tot herbegrenzing van de EHS aan artikel 5.3, tweede lid, onder b en c, van de Verordening gaat het dan ook niet zozeer om de vraag of er alternatieve tracés voor de Nieuwe Verbinding mogelijk zijn, maar of er alternatieve tracés of alternatieve oplossingen zijn voor de infrastructuur die de raad met het plan mogelijk heeft gemaakt en die mede is bedoeld voor het oplossen van lokale verkeersproblemen in de gemeente Veldhoven.

Oplossing N69 en anderen en de Brabantse Milieufederatie hebben op dit punt gewezen op het alternatief "Verbeterd West+ Midden". Dat alternatief kan naar het oordeel van de Afdeling echter niet worden beschouwd als alternatief dat bijdraagt aan het oplossen van de door de raad bedoelde lokale verkeersproblematiek rond de Kempenbaan en bedrijventerrein De Run.

Daarnaast hebben Oplossing N69 en anderen en de Brabantse Milieufederatie gesteld dat het tracégedeelte tussen de Locht en de nieuwe aansluiting op de A67 niet noodzakelijk is voor het oplossen van de lokale verkeersproblemen rond de Kempenbaan en bedrijventerrein De Run. De raad heeft ter zitting echter toegelicht dat dit weggedeelte, ongeacht of de Nieuwe Verbinding wordt aangelegd, hoe dan ook noodzakelijk is om de nieuwe op- en afrit op de A67 te realiseren en deze te verbinden met de Kempenbaan. Zoals hiervoor onder 4.2 is overwogen, ziet de Afdeling geen aanleiding om aan de juistheid van dit standpunt van de raad te twijfelen.

Voor het overige hebben Oplossing N69 en anderen en de Brabantse Milieufederatie geen alternatieve tracés of andere alternatieve oplossingen genoemd voor het oplossen van de lokale verkeersproblemen die de raad met het plan wil bestrijden. Bovendien hebben Oplossing N69 en anderen en de Brabantse Milieufederatie de conclusie uit het milieueffectrapport dat er geen alternatieve locaties zijn voor de in het plan gekozen nieuwe infrastructuur die niet leiden tot een aantasting van de EHS, niet gemotiveerd bestreden.

Gelet op het voorgaande ziet de Afdeling geen grond voor het oordeel dat het besluit van 17 maart 2015 tot herbegrenzing van de EHS in strijd is met artikel 5.3, tweede lid, onder b en c, van de Verordening en daarom op dit punt in strijd is met een hoger wettelijk voorschrift. Er bestaat daarom geen aanleiding voor het oordeel dat de raad zich in zoverre bij de vaststelling van het plan niet op het besluit van 17 maart 2015 had mogen baseren en dat het plan is vastgesteld in strijd met artikel 5.1 van de Verordening.

Het betoog faalt.

Compensatie voor aantasting EHS

24. [appellant sub 1], Oplossing N69 en anderen en de Brabantse Milieufederatie voeren daarnaast aan dat de negatieve gevolgen voor de EHS onvoldoende worden gecompenseerd. Dit is volgens hen in strijd met artikel 5.3, tweede lid, onder d, en artikel 5.6 van de Verordening.

Oplossing N69 en anderen en de Brabantse Milieufederatie betogen in dat verband dat de ontwikkelingen die het plan mogelijk maakt niet alleen leiden tot areaalverlies in de EHS, maar ook tot verstoring en versnippering. Volgens hen is in het Compensatieplan ten onrechte niet voorzien in compensatie voor die vormen van aantasting van de EHS.

Oplossing N69 en anderen en de Brabantse Milieufederatie stellen dat verstoring van de EHS-gebieden optreedt door geluidhinder en verslechtering van de luchtkwaliteit. Deze vormen van verstoring zijn volgens hen bovendien onderschat, doordat in de Natuurtoets en het Compensatieplan te weinig rekening is gehouden met de gevolgen van congestie op de A67 die door de aanleg van de nieuwe infrastructuur zal ontstaan. Dit zal zich met name voordoen op het tracégedeelte van de Nieuwe Verbinding tussen de Locht en de A67, aldus Oplossing N69 en anderen en de Brabantse Milieufederatie. [appellant sub 1] betoogt eveneens dat onvoldoende rekening is gehouden met extra uitstoot en depositie van stikstof als gevolg van congestie op de A67 en de Nieuwe Verbinding. Daardoor is de aantasting van de EHS-gebieden door verslechtering van de luchtkwaliteit volgens hem onderschat.

Verder stellen Oplossing N69 en anderen en de Brabantse Milieufederatie dat de nieuwe infrastructuur een aanzienlijke barrièrewerking zal hebben. Het gebied binnen de driehoek A67 - Nieuwe Verbinding - Locht raakt volgens hen volledig geïsoleerd en verliest daardoor grotendeels zijn betekenis als EHS-gebied. Dit gebied wordt namelijk afgesneden van het grotere geheel, zodat de robuustheid, de samenhang en het doorgaande ecologische netwerk worden geschaad. Dat er ten minste 10 ha overblijft, zoals de raad heeft gesteld, maakt dat volgens Oplossing N69 en anderen en de Brabantse Milieufederatie niet anders. Ook de compacte aanleg van de weg en de voorgenomen voorzieningen voor fauna doen volgens hen niet af aan de versnippering. Volgens Oplossing N69 en anderen en de Brabantse Milieufederatie bieden deze voorzieningen namelijk geen oplossing voor grotere diersoorten zoals reeën, herten, vossen en dassen. Bovendien is volgens hen in het plan niet verzekerd dat de voorzieningen daadwerkelijk worden gerealiseerd. Ter zitting hebben Oplossing N69 en anderen en de Brabantse Milieufederatie verder gesteld dat de barrièrewerking ernstiger wordt door het drukker verkeer op de wegen.

24.1. Ingevolge artikel 5.3, tweede lid, aanhef en onder d, van de Verordening moet een verzoek om herbegrenzing van de EHS vergezeld gaan van een bestemmingsplan waaruit blijkt dat de negatieve effecten waar mogelijk worden beperkt en de overblijvende, negatieve effecten worden gecompenseerd, waarbij wordt voldaan aan de regels inzake het compenseren als bedoeld in artikel 5.6 van de Verordening. In artikel 5.6 van de Verordening is onder meer bepaald dat de compensatie kan plaatsvinden door fysieke of financiële compensatie en dat de omvang van de compensatie wordt bepaald door de omvang van het vernietigde areaal.

24.2. Niet in geschil is dat de realisatie van de nieuwe infrastructuur leidt tot een aantasting van de EHS waarvoor op grond van de Verordening compensatie nodig is. Bij het plan is een Compensatieplan gevoegd. In het Compensatieplan en het rapport "Natuurtoets Kempenbaan te Veldhoven" van 23 januari 2015 (hierna: de Natuurtoets) is berekend dat de nieuwe infrastructuur een ruimtebeslag van 11,66 ha op de EHS veroorzaakt. Hiervoor is volgens het Compensatieplan 19,77 ha fysieke compensatie nodig. Deze compensatie betreft uitsluitend de directe aantasting van de EHS door areaalverlies.

24.3. De raad stelt zich op het standpunt dat uit het plan voldoende blijkt dat geen compensatie nodig is voor de verstoring en versnippering van EHS-gebieden nabij het plangebied.

Voor de verstoring van EHS-bosgebied is de 42 dB-contour aangehouden als drempelwaarde voor verstoring. Het gebied tussen de Locht en de A67 heeft volgens de raad in de huidige situatie al een geluidbelasting van meer dan 42 dB. De raad verwijst op dit punt naar het milieueffectrapport.

Het gebied binnen de driehoek A67 - Nieuwe Verbinding - Locht behoudt volgens de raad een oppervlakte van meer dan 10 ha. De raad stelt, onder verwijzing naar paragraaf 3.3 van de Natuurtoets, dat het gebied hiermee groot genoeg blijft om als EHS te kunnen functioneren. Om de barrièrewerking te beperken, zal de nieuwe infrastructuur bovendien compact worden uitgevoerd, zullen de bermten als ecologische zones worden ingericht en zullen faunavoorzieningen worden aangebracht. In artikel 10, lid 10.4.1, onder b, van de planregels is een voorwaardelijke verplichting opgenomen waarmee de aanleg en instandhouding van twee faunavoorzieningen is verzekerd, aldus de raad.

24.4. Zoals hiervoor onder 10.1 is overwogen, is de Afdeling van oordeel dat bij de vaststelling van het plan de gevolgen voor de luchtkwaliteit als gevolg van filevorming op de A67 en de Nieuwe Verbinding niet zijn onderschat. Ook overigens hebben [appellant sub 1], Oplossing N69 en anderen en de Brabantse Milieufederatie niet aannemelijk gemaakt dat zich ten opzichte van de huidige situatie een dusdanige verslechtering van de luchtkwaliteit zal voordoen, dat de EHS nabij het plangebied zal worden aangetast.

24.5. De raad is ervan uitgegaan dat bij een geluidbelasting van meer dan 42 dB als 24-uursgemiddelde verstoring van het EHS-bosgebied nabij het plangebied kan optreden. In paragraaf 6.5.1 van het milieueffectrapport staat hierover onder meer dat in het onderzoek van Foppen en Reijnen uit 1991 voor bosvogels een drempelwaarde voor verstoring door weginfrastructuur van 42 dB(A) als LAeq24h is vastgesteld. Naar het oordeel van de Afdeling heeft de raad daarom de 42 dB-contour in redelijkheid als grens voor verstoring van de EHS door geluid kunnen hanteren. [appellant sub 1], Oplossing N69 en anderen en de Brabantse Milieufederatie hebben niet bestreden dat deze waarde in het EHS-gebied tussen de Locht en de A67 in de huidige situatie reeds wordt overschreden. Bij de vaststelling van het plan mocht de raad er daarom van uitgaan dat het plan niet leidt tot een verdere aantasting van de EHS door geluid.

24.6. Wat betreft versnippering en barrièrewerking overweegt de Afdeling het volgende. Het EHS-gebied dat wordt ingesloten door de A67, de Nieuwe Verbinding en de Locht is een bosgebied met een oppervlakte van ongeveer 10 ha. In de uitspraak van heden in zaak nr. 201410222/1/R6 over het inpassingsplan "Nieuwe Verbinding Grenscorridor N69" heeft de Afdeling onder 53.3 geoordeeld dat provinciale staten voor bosgebieden in redelijkheid hebben kunnen uitgaan van een resterende oppervlakte van 5 ha als minimale oppervlakte waarbij deze gebieden nog voldoende kunnen functioneren. Gelet hierop bestaat geen aanleiding voor de verwachting dat het bosgebied met een oppervlakte van 10 ha te klein zal zijn om als EHS te kunnen functioneren.

Uit de Natuurtoets blijkt dat alleen voor kleinere grondgebonden zoogdieren, amfibieën en reptielen faunavoorzieningen noodzakelijk worden geacht. De aanleg en instandhouding van twee van deze voorzieningen is verzekerd met de voorwaardelijke verplichting in artikel 10, lid 10.4.1, onder b, van de planregels. Oplossing N69 en anderen en de Brabantse Milieufederatie hebben niet aannemelijk gemaakt dat twee faunaduikers niet toereikend zijn om de gevolgen van barrièrewerking van de nieuwe infrastructuur voor deze soorten voldoende te beperken.

Voor grotere dieren zoals reeën zijn volgens de Natuurtoets geen faunavoorzieningen nodig. Deze dieren kunnen volgens de Natuurtoets, net als in de huidige situatie, de Locht en de A67 oversteken ter hoogte van het bestaande viaduct; die situatie verandert niet door het plan. Naar het oordeel van de Afdeling hebben Oplossing N69 en anderen en de Brabantse Milieufederatie niet aannemelijk gemaakt dat de toenemende verkeersdruk op een aantal bestaande wegen een zodanige barrièrewerking voor grotere dieren veroorzaakt dat hierdoor de EHS nabij het plangebied wordt aangetast.

Gelet op het voorgaande ziet de Afdeling geen grond voor het oordeel dat het plan leidt tot een aantasting van de EHS door versnippering. De Afdeling ziet bovendien geen grond voor het oordeel dat de uitvoering van de door de raad noodzakelijk geachte maatregelen om de barrièrewerking te verminderen onvoldoende is verzekerd.

24.7. Gelet op het voorgaande ziet de Afdeling geen grond voor het oordeel dat het besluit van 17 maart 2015 tot herbegrenzing van de EHS in strijd is met artikel 5.3, tweede lid, onder d, in samenhang met de artikelen 5.6 en 5.7 van de Verordening en daarom op dit punt in strijd is met een hoger wettelijk voorschrift. Er bestaat daarom geen aanleiding voor het oordeel dat de raad zich in zoverre bij de vaststelling van het plan niet op het besluit van 17 maart 2015 had mogen baseren en dat het plan is vastgesteld in strijd met artikel 5.1 van de Verordening.

Het betoog faalt.

Bestuurlijke lus

25. De Afdeling ziet in het belang bij een spoedige beëindiging van het geschil aanleiding de raad op de voet van artikel 8:51d van de Awb op te dragen het gebrek in het bestreden besluit te herstellen. Daartoe zal de Afdeling een termijn stellen.

De raad dient:

a. met inachtneming van overweging 14.3 van deze uitspraak alsnog toereikend te motiveren waarom vanwege de autonome ontwikkeling de mitigerende maatregelen voor een aantal habitattypen in het Natura 2000-gebied "Leenderbos, Groote Heide & De Plateaux" na vijf jaar niet meer noodzakelijk zijn en vanaf dat moment met het reguliere beheer kan worden volstaan, dan wel alsnog in toereikende mitigerende maatregelen te voorzien waarmee ook na vijf jaar een aantasting van de natuurlijke kenmerken van het Natura 2000-gebied wordt voorkomen;

b. met inachtneming van overweging 17.2 van deze uitspraak de uitvoering van de in de passende beoordeling opgenomen mitigerende maatregelen ter voorkoming van significante negatieve effecten door stikstofdepositie op het Natura 2000-gebied "Leenderbos, Groote Heide & De Plateaux" alsnog in het plan te verzekeren, bijvoorbeeld door in de planregels voor de bestemming "Verkeer" een bepaling op te nemen waarin het gebruik van de voor nieuwe infrastructuur bestemde gronden met de bestemming "Verkeer" afhankelijk wordt gesteld van het periodiek treffen van de in de passende beoordeling genoemde mitigerende maatregelen volgens de in de passende beoordeling opgenomen planning, dan wel alsnog toereikend te motiveren dat anderszins publiekrechtelijk is verzekerd dat de mitigerende maatregelen zullen worden uitgevoerd en dat daarom van een dergelijke regeling in het plan kan worden afgezien.

Bij het nemen van een nieuw besluit behoeft geen toepassing te worden gegeven aan afdeling 3.4 van de Awb. Een nieuw besluit dient op de wettelijk voorgeschreven wijze bekend te worden gemaakt en medegedeeld.

Proceskosten

26. In de einduitspraak zal worden beslist over de proceskosten en vergoeding van het betaalde griffierecht.

Beslissing

De Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State:

draagt de raad van de gemeente Veldhoven op om binnen 26 weken na verzending van deze tussenuitspraak:

a. de onder 25 genoemde gebreken in het besluit van 17 maart 2015 te herstellen met inachtneming van hetgeen omtrent die gebreken in deze uitspraak is overwogen, en

b. de Afdeling en de andere partijen de uitkomst mede te delen en een nieuw of gewijzigd besluit op de wettelijk voorgeschreven wijze bekend te maken en mede te delen.

Aldus vastgesteld door mr. B.J. van Ettekovén, voorzitter, en mr. J.W. van de Gronden en mr. B.P.M. van Ravels, leden, in tegenwoordigheid van mr. R. Teuben, griffier.

w.g. Van Ettekovén w.g. Teuben

voorzitter griffier

Uitgesproken in het openbaar op 20 april 2016

472-483-810.