

**AANVULLING MER KEMPENBAAN EN  
AANSLUITING A67**

GEMEENTE VELDHOVEN

25 juni 2013  
077171381:0.4 - Definitief  
B01064.000200.0200





# Inhoud

<b>1</b>	<b>Inleiding</b>	<b>3</b>
<b>2</b>	<b>Trechtering en keuze alternatieven, optimalisatiemogelijkheden</b>	<b>4</b>
2.1	Oordeel Commissie voor de m.e.r.	4
2.2	Trechtering alternatieven in relatie tot EHS	4
2.2.1	Nadere toelichting afvallen alternatieven 4, 5 en 6 in relatie tot EHS	4
2.2.2	Alternatieven 1, 2 en 3 in relatie tot EHS	7
2.2.2.1	Ruimtebeslag EHS	7
2.2.2.2	Versnippering EHS	8
2.2.3	Conclusies EHS: ruimtebeslag en versnippering	9
2.3	Mitigerende maatregelen beschermde soorten	10
<b>3</b>	<b>Effecten op Natura 2000-gebieden, passende beoordeling</b>	<b>12</b>
<b>4</b>	<b>Overige punten</b>	<b>14</b>
4.1	Duurzaamheid	14
4.2	Geluidhinder	14



# 1

## Inleiding

De Commissie voor de m.e.r. toetst het MER Kempenbaan en aansluiting A67 Veldhoven. Op 31 mei 2013 heeft de Commissie een concepttoetsingsadvies verstuurd. Hieruit blijkt dat de Commissie op twee onderdelen van oordeel is dat informatie ontbreekt, die zij essentieel acht voor de besluitvorming:

1. Trechtering en keuze alternatieven
2. Effecten op Natura 2000.

Daarnaast doet de Commissie over twee aspecten aanbevelingen voor het vervolgproces, te weten duurzaamheid en geluidhinder. In deze aanvulling op het MER wordt hier nader op ingegaan.

Op het MER zijn drie zienswijzen ontvangen<sup>1</sup>. Deze hebben geen raakvlak met de door de Commissie voor de m.e.r. naar voren gebrachte punten en zullen separaat worden beantwoord.

---

<sup>1</sup> De zienswijzen zijn ingediend door de gemeente Eersel (dd. 2 april 2013, kenmerk 13.06062), CDA Eersel (per e-mail 12 mei 2013) en Bestuur Buurtvereniging Grashoek (dd. 16 mei 2013).

# 2

## Trechtering en keuze alternatieven, optimalisatiemogelijkheden

### 2.1 OORDEEL COMMISSIE VOOR DE M.E.R.

De Commissie geeft over de trechtering en de keuze van alternatieven aan: *“Het MER geeft onvoldoende inzicht in de trechtering en keuze van de alternatieven op basis van milieufwelingen en de effecten op de ecologische hoofdstructuur (EHS). Daarmee ontbreekt een goede onderbouwing dat alle mogelijk milieuvriendelijkere alternatieven in het MER onderzocht zijn.”*

De Commissie vindt de trechtering te summier beschreven in het MER. De Commissie gaat in op verkeerskundige randvoorwaarden, financiën en ruimtebeslag / versnippering van de EHS. De Commissie mist het optimaliseren van de verschillende alternatieven. Expliciet geeft de Commissie aan mogelijkheden te zien in het optimaliseren van alternatief 3 tot een milieuvriendelijker versie, met minder aantasting van de EHS.

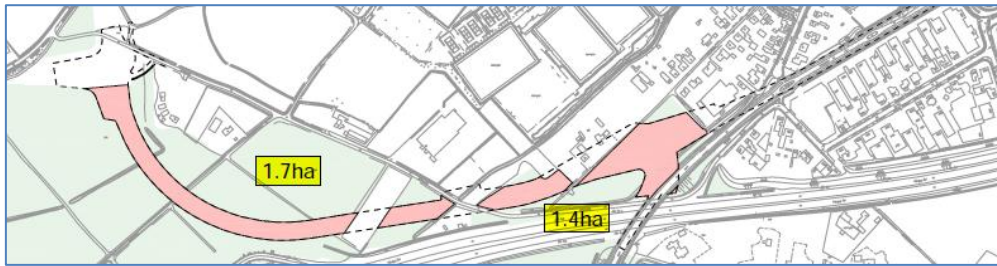
Op 6 juni 2013 is met de werkgroep van de Commissie voor de m.e.r. gesproken over de trechtering en de keuze van de alternatieven. Aan de Commissie is vanuit de initiatiefnemers aangegeven dat aanvankelijk de keuze lag bij alternatief 1, maar dat – mede vanwege de natuuraantasting van dit alternatief – deze keuze is aangepast en alternatief 2 de voorkeur heeft gekregen. Door de Commissie is aangegeven dat zij vooral hecht aan een betere onderbouwing waarom alternatief 5 is afgefallen.

In onderstaande paragrafen wordt op bovenstaande oordeel ingegaan.

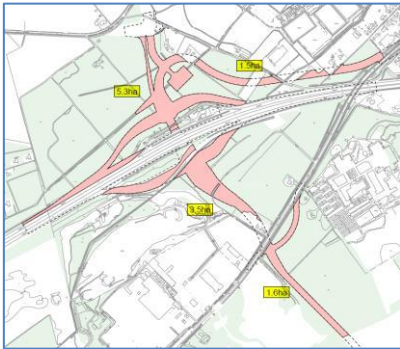
### 2.2 TRECHTERING ALTERNATIEVEN IN RELATIE TOT EHS

#### 2.2.1 NADERE TOELICHTING AFVALLEN ALTERNATIEVEN 4, 5 EN 6 IN RELATIE TOT EHS

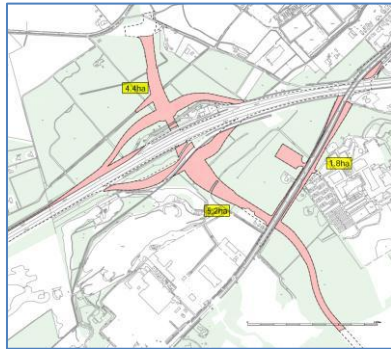
Ter informatie zijn in onderstaande uitsneden in Afbeelding 1 de contouren van alle in het MER beschouwde alternatieven weergegeven, alsmede de referentiesituatie. Dit betreft de situaties met aantakking van de Westparallel N69, omdat inmiddels vanwege de provinciale Structuurvisie duidelijk is waar deze gerealiseerd zal gaan worden.



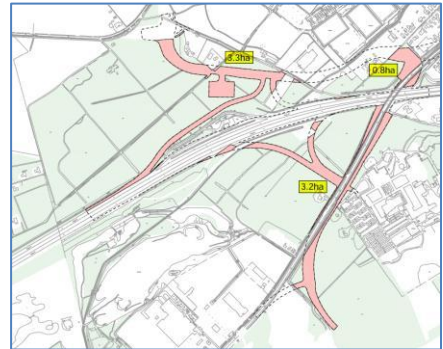
Referentiesituatie: 3,1 hectare



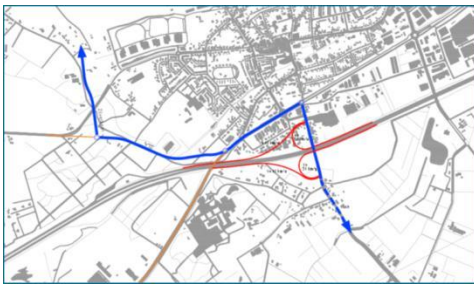
Alternatief 1



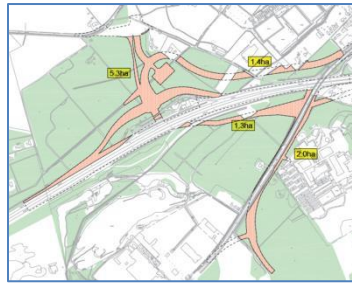
Alternatief 2



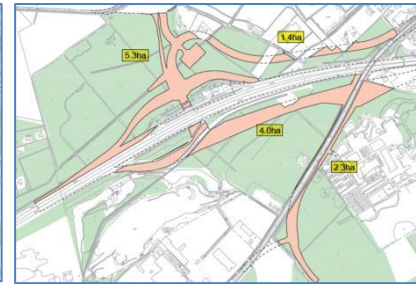
Alternatief 3



Alternatief 4



Alternatief 5



Alternatief 6

Afbeelding 1 Overzicht van alle in het MER beschouwde alternatieven voor Kempenbaan en aansluiting A67, inclusief de toekomstige Westparallel N69

Duidelijk is dat sowieso 3,1 ha aan ruimtebeslag op de EHS zal plaatsvinden vanwege de verbinding Zilverbaan-Kempenbaan, die als referentiesituatie geldt. Dat ruimtebeslag dient in mindering te worden gebracht op het ruimtebeslag van alle alternatieven.

Voor het overzicht is hieronder voor de afgefallen alternatieven 4, 5 en 6 aangegeven hoe deze beoordeeld worden voor bovengenoemde aspecten. Bovendien is beschouwd of de alternatieven zijn te optimaliseren, vooral voor die aspecten waar ze negatief voor scoren.

#### AANPASSING FORMAAT CARPOOLPLAATS

De gemeente Veldhoven bekijkt nog waar en in welke vorm de carpoolplaats uitgevoerd zal worden. In het MER is indicatief een carpoolplaats aangegeven bij alle alternatieven, met uitzondering van alternatief 4. Deze carpoolplaats ligt bij deze alternatieven in de EHS.

Voor wat betreft het ruimtebeslag en versnippering is t.a.v. de carpoolplaats een gewijzigd inzicht dat relevant is. De carpoolplaats was indicatief ingetekend in het MER met een ruimtebeslag van ongeveer 0,5 hectare (zie de uitsneden in Afbeelding 1). Inmiddels is duidelijk dat deze mogelijk forser van omvang zal zijn, namelijk 1,7 hectare. Voor de onderlinge vergelijking van alternatieven geldt het volgende:

- Voor de onderlinge vergelijking van de alternatieven 1, 2, 3, 5 en 6 maakt een grotere carpoolplaats niet uit. Immers, de carpoolplaats wordt bij alle alternatieven groter van omvang en ligt bovendien bij alle alternatieven in de EHS.
- Voor alternatief 4 geldt dat er geen contour was bepaald voor de carpoolplaats. Gezien de verkeerskundige situatie lijkt het logisch dat die aan de zuidoostzijde van de aansluiting zou kunnen gaan worden. Dit is geen EHS.

Alternatief	Financiën		Verkeerskundig		Ruimtebeslag EHS in ha t.o.v. referentie (3,1 ha)			Optimalisatiemogelijkheden?
	Oordeel	Showstopper	Oordeel	Showstopper	Zonder carpoolplaats	Met carpoolplaats (1,7 ha)	Showstopper	
4	Zeer duur  (vanwege sloop diverse panden)	X	Goed door ligging ten opzichte van ASML en MMC  Slecht i.v.m. noodzaak aansluiting N69 over tracé Heerseweg	X	Nihil	Nihil*		Dit alternatief dient vooral geoptimaliseerd te worden voor financiën en verkeer, want het scoort goed op minimaal EHS-beslag. Door een andere vormgeving is wellicht het aantal panden dat gesloopt zou moeten worden te beperken. Omdat de boogstralen een gegeven zijn, is de enige mogelijkheid voor beperktere aantasting van de bebouwing het werken met een andere aansluitingsvorm op de A67, namelijk een Haarlemmermeeraansluiting. Een dergelijke aansluitvorm is echter niet inpasbaar vanwege de nabije ligging van knooppunt de Hogt.  Daarnaast sluit deze locatie voor de aansluiting niet aan bij inmiddels genomen besluiten door de provincie (zoekgebied Westparallel N69) en de uitwerking daarvan in de lopende m.e.r.-studie voor de N69.
5	Reëel		Niet acceptabel voor RWS	X	6,4	8,1		Rijkswaterstaat vindt het niet acceptabel dat een aansluiting op twee posities verschoven van elkaar liggen (zie ook het MER). Er zijn geen reële optimalisatiemogelijkheden qua verkeersstructuur. Aanpassing van dit alternatief op het vlak van verkeer, zodanig dat dit wel acceptabel is voor Rijkswaterstaat, betekent dat de toe- en afrit aan de zuidzijde in westelijke richting wordt verschoven. Dit leidt tot alternatief 2 of 3, en die zijn reeds beoordeeld in het MER. Verschuiving van de toe- en afrit aan de noordzijde in oostelijke richting is vanwege de inpassing met het tankstation niet mogelijk.  De enige optimalisatiemogelijkheid is om de carpoolplaats buiten de EHS te situeren. Zodoende wordt het ruimtebeslag van alternatief 5 teruggebracht van 8,1 naar 6,4 ha. Het buiten de EHS situeren van de carpoolplaats is echter ook een optimalisatie die mogelijk is bij alternatieven 1, 2, 3 en 6. Deze optimalisatie is derhalve niet onderscheidend.
6	Duur  (dure infra en sloop panden)	x	Veel nieuwe infra en N69 sluit niet goed aan op A67	x	9,9	11,6	x	Niet één showstopper, maar voor alle drie aspecten scoort dit alternatief wel slecht. Optimalisatie zal al snel leiden tot een alternatief dat op andere wijze al is meegenomen in het MER. Het ruimtebeslag op de EHS is maar beperkt te verminderen, vanwege de forse uitbreiding aan infrastructuur.

Tabel 1 Beoordeling alternatieven 4, 5 en 6 Kempenbaan en aansluiting A67 t.a.v. financiën, verkeerskunde en EHS-ruimtebeslag

\* Bij de variant met aansluiting van de N69 gaat het om beperkt ruimtebeslag op de EHS ten westen van de Heerseweg (is niet berekend)



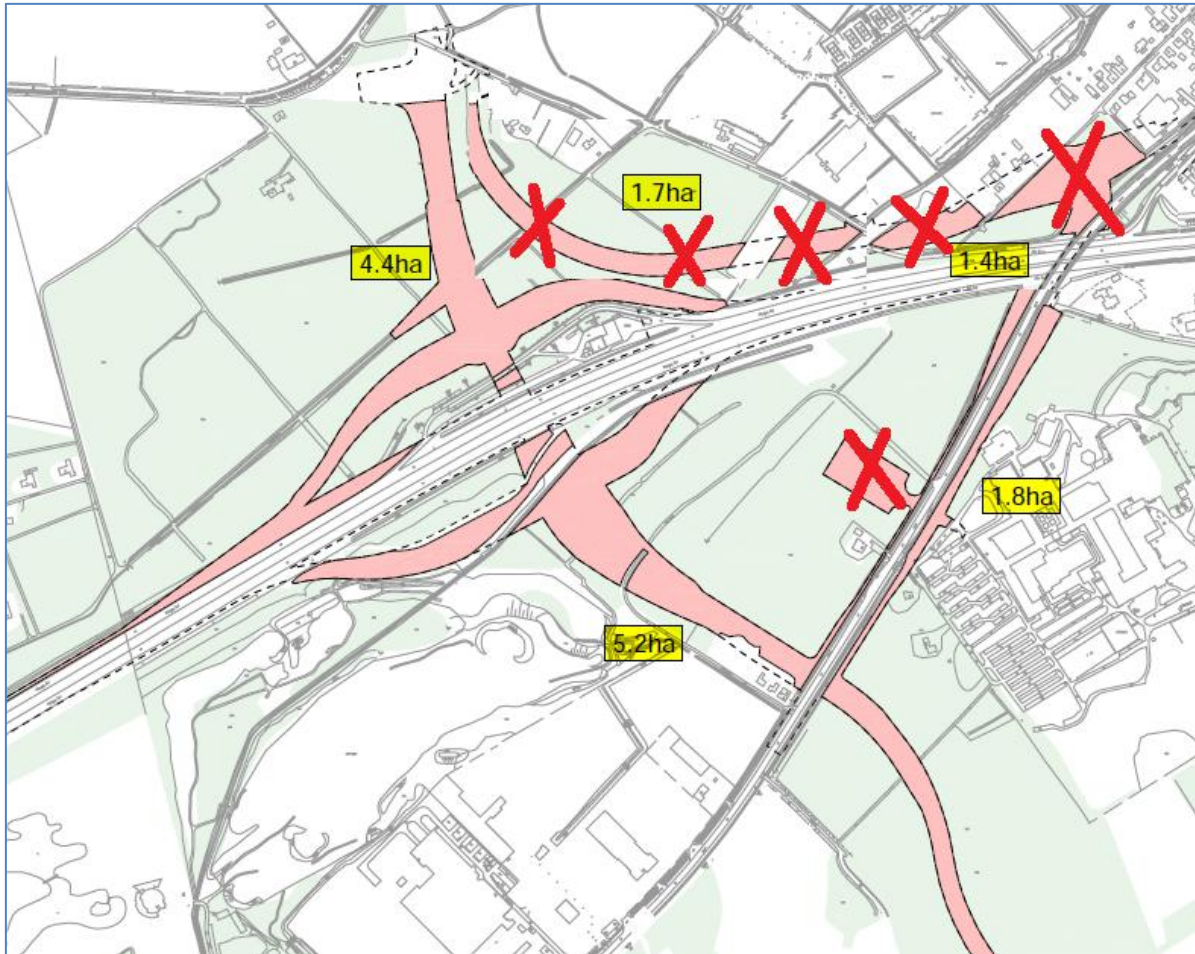
## 2.2.2 ALTERNATIEVEN 1, 2 EN 3 IN RELATIE TOT EHS

### 2.2.2.1 RUIMTEBESLAG EHS

De alternatieven 1, 2 en 3 zijn beoordeeld in het MER. Het ruimtebeslag op de EHS is in onderstaande tabel weergegeven (gebaseerd op bijlage 13.3 MER en met in acht name van de grotere carpoolplaats (zie intermezzo)). Ook hier is nader beschouwd of optimalisatie kan leiden tot (nog) minder ruimtebeslag.

Ruimtebeslag op EHS in ha t.o.v. referentie (3,1 ha)					
Alternatief	Optimalisatiemogelijkheden?				
	Zonder N69, zonder carpoolplaats	Zonder N69, met carpoolplaats	Met N69, zonder carpoolplaats	Met N69, met carpoolplaats	
1	7,5	9,2	8,3	10,0	Alternatief 1 kent een relatief korte route door de EHS. De enige optimalisatie zou het verplaatsen van de carpoolplaats naar buiten de EHS kunnen zijn.
2	6,7	8,4	7,8	9,5	Alternatief 2 kent een relatief korte route door de EHS en spaart het ruimtebeslag uit van de verbinding Zilverbaan-Kempenbaan (zie Afbeelding 2). De enige optimalisatie zou het verplaatsen van de carpoolplaats naar buiten de EHS kunnen zijn.
3	3,2	4,9	3,7	5,4	Alternatief 3 kent relatief weinig ruimtebeslag op de EHS. Het ruimtebeslag van de aansluiting is 1,3 ha. De Commissie suggereert een Haarlemmeeraansluiting aan de zuidzijde. Het ruimtebeslag op de EHS zal hierdoor zeer beperkt afnemen. Immers, hier moet hoogte gemaakt worden voor de aansluiting. Daarvoor is een breed cunet nodig voor de aantakking op de Kempenbaan, en dus is er relatief veel ruimtebeslag. Bij een Haarlemmeeraansluiting zullen aan de oostzijde van de Kempenbaan en ten zuiden van de A67 villa's gesloopt moeten worden. Het voordeel van het Commissie m.e.r.-voorstel is wel dat het EHS-gebied aan de zuidzijde van de A67 iets minder versnipperd raakt.

Tabel 2 Ruimtebeslag op de EHS van verschillende varianten voor de alternatieven 1, 2 en 3 en optimalisatiemogelijkheden



Abbeelding 2 Alternatief 2, met aansluiting op de N69 en inclusief het voordeel van het vervallen van de aansluiting Zilverbaan-Kempenbaan en verplaatsen carpoolplaats buiten de EHS (met rood kruis staan de verminderingen op ruimtebeslag EHS weergegeven)

### 2.2.2.2 VERSNIPPERING EHS

Het is ook relevant om te kijken naar het kunnen functioneren van de natuureenheden die resteren. De mate van versnippering van de EHS is dan ook een criterium om te beoordelen. De alternatieven 1, 2 en 3 zijn op dit criterium onderling vergeleken.

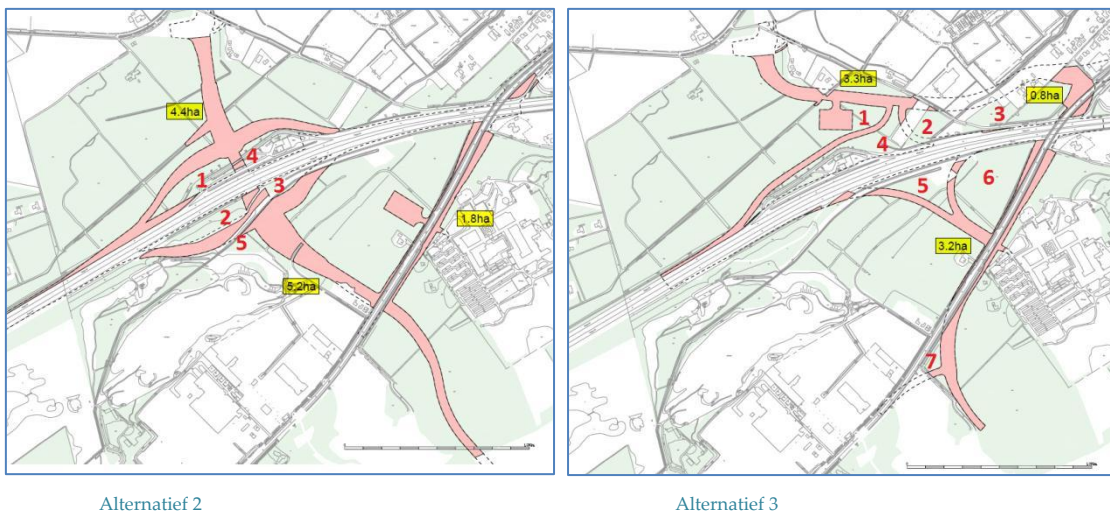
Alternatief 1 scoort slechter dan alternatief 2. Dit omdat de verbinding Zilverbaan-Kempenbaan leidt tot een extra doorsnijding van de EHS ten noorden van de snelweg A67.

Alternatief 3 leidt tot meer doorsnijdingen dan alternatief 2. Dit is in onderstaande afbeeldingen d.m.v. nummering van de kleine EHS-snipper (kleiner dan circa 2 ha) aangegeven.

Als de versnippering van de EHS ook als criterium wordt meegewogen, dan is alternatief 2 minder ongunstig dan alternatieven 1 en 3.

Een bijkomend voordeel van alternatief 2 is dat de noordelijke 'poot' naar de wijk Zilverackers gefaseerd is aan te leggen. Deze hoeft pas aangelegd te worden als de wijk Zilverackers wordt gerealiseerd. De taluds van de op- en afritten van de snelweg A67 kunnen dicht tegen de snelweg gepositioneerd of anders vormgegeven

worden, waardoor de 'snippers' 1, 2, 3 en 4 mogelijk verkleind kunnen worden, zodat daarbuiten minder ruimtebeslag op EHS optreedt. Dit zal echter bij de verdere uitwerking bepaald moeten worden.



Afbeelding 3 Alternatieven 2 en 3 met EHS-versnippering aangeduid met nummers

### 2.2.3 CONCLUSIES EHS: RUIMTEBSLAG EN VERSNIPPERING

In de zoektocht naar beperking van ruimtebeslag en versnippering EHS is het volgende gebleken:

- Alternatief 4 heeft verreweg het minste ruimtebeslag op EHS, maar vervalt om financiële en verkeerskundige redenen en is verder niet meegenomen in het MER.
- Er zijn goede redenen om de alternatieven 4, 5 en 6 af te laten vallen. De alternatieven zijn niet logisch te optimaliseren of optimalisatie sneuvelt op beletsels (zoals Haarlemmermeer aansluiting bij alternatief 4 vanwege nabijheid de Hogt). In de Notitie Reikwijdte en Detailniveau is al aangegeven dat deze alternatieven zijn beschouwd en zijn afgefallen in de verdere trechtering. Er zijn geen inspraakreacties of reacties van andere overheden geweest om deze alsnog uit te werken in het MER. De provincie Noord-Brabant gaf aan vanwege de koppeling met de Westparallel N69 een voorkeur te hebben voor alternatief 1. Alternatief 2 heeft van de provincie niet de voorkeur omdat deze voor de koppeling van de N69 met de A67 uitwisseling met lokaal verkeer mogelijk maak. De provincie vindt dit alternatief 2 echter wel acceptabel. Alternatief 3 met aansluiting op de Westparallel N69 is door de provincie als onvoldoende beschouwd. De resultaten van de verkeersberekeningen in het MER bevestigen dit.
- Van de overgebleven alternatieven geeft alternatief 3 het minste ruimtebeslag op de EHS. Daar staat echter tegenover dat alternatief 3 leidt tot de grootste versnippering van het EHS-gebied.
- De suggestie van de Commissie voor de m.e.r. voor optimalisatie van alternatief 3 tot een variant met minder ruimtebeslag op de EHS levert mogelijk zeer beperkt vermindering op van het ruimtebeslag op de EHS, maar betekent ook extra kosten voor sloop van villa's.
- Alle andere mogelijke optimalisaties zijn niet realistisch of logisch. Het uitplaatsen van de carpoolplaats naar buiten de EHS levert een vermindering van het ruimtebeslag op van 1,7 ha, maar is niet onderscheidend tussen de overgebleven alternatieven 1, 2 en 3.

**Al met al is geoordeeld dat op het niveau van het MER voldoende gezocht is naar optimalisatie van het ruimtebeslag op de EHS. Er is geen Meest Milieuvriendelijk Alternatief 'gemist'.**

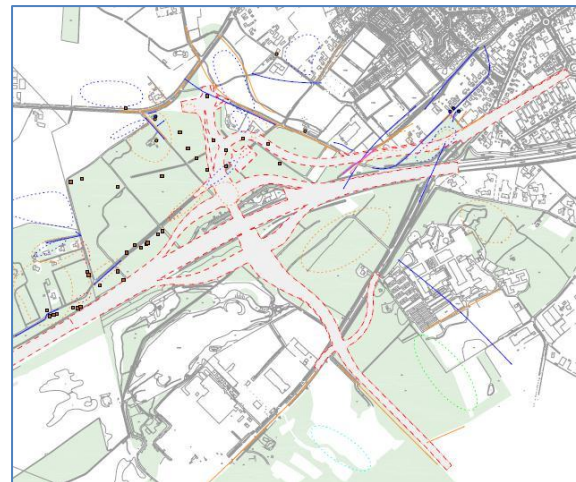
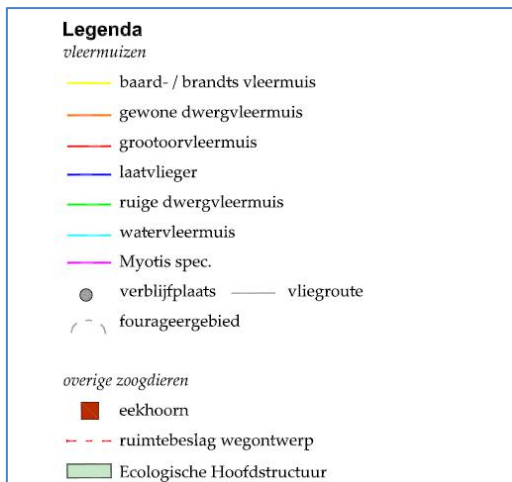
## 2.3 MITIGERENDE MAATREGELEN BESCHERMDE SOORTEN

Naast het ruimtebeslag op de EHS vraagt de Commissie ook aandacht voor beschermde soorten in relatie tot de alternatieven voor de Kempenbaan en aansluiting op de A67: *“Uit het MER blijkt dat bij de trechtering van de alternatieven de effecten op het natuurlijk milieu doorslaggevend zijn geweest voor de keuze voor alternatief 2 als voorkeursalternatief.”*

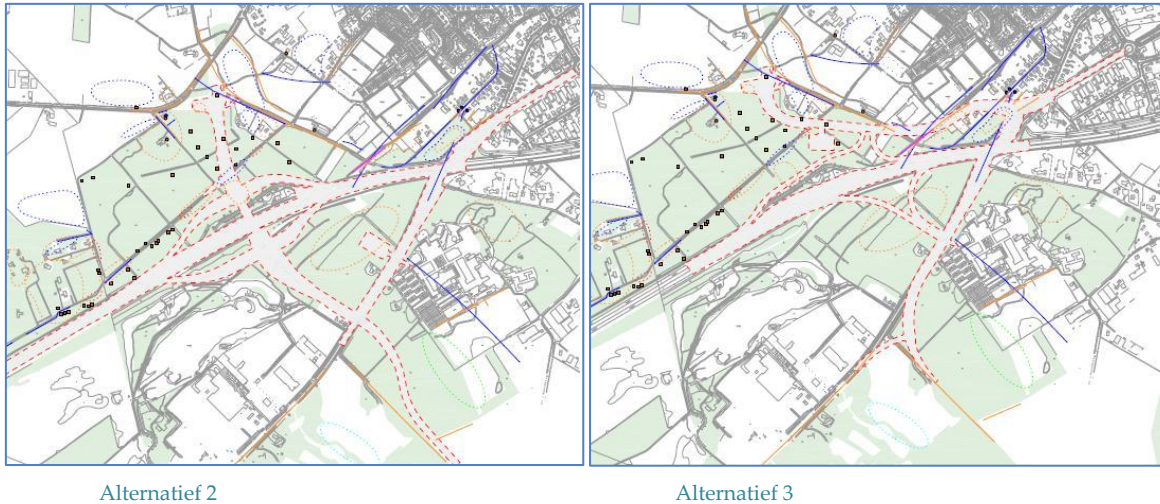
In paragraaf 5.1 staan de overwegingen om te kiezen voor alternatief 2. De samenvatting van die overwegingen in het concept advies van de Commissie is niet volledig.

De Commissie gaat vervolgens verder in op de keuze van het voorkeursalternatief als volgt: *“... doorsnijding van het foerageergebied van de Laatvlieger [blijkt] een extra reden te zijn geweest voor de keuze voor alternatief 2 als voorkeursalternatief. In het MER worden maatregelen die effecten op beschermde soorten kunnen verminderen of voorkomen slechts kort aangeduid. Zo kunnen effecten op vleermuizen als de laatvlieger door de aanleg van struwelen of aanplantingen gemitigeerd worden. Als er ook zomer- of winterverblijven vernietigd worden moet dat worden gecompenseerd, ruim voor de aanleg van de aansluiting.”* Niet duidelijk is waar in het MER staat dat doorsnijding van foerageergebied van de Laatvlieger een extra reden is voor de keuze van het voorkeursalternatief.

Wel is uit de ligging van de alternatieve tracés 1, 2 en 3 ten opzichte van de foerageergebieden en vliegroutes van vleermuizen (zie bijlage 13.5 van het MER) op te maken dat alternatief 2 het minst routes doorkruist. De alternatieven 1 en 3 doorkruisen met name ook routes van de Laatvlieger en Myotis spp. ten noorden van de A67 in de omgeving van de Kempenbaan.



Alternatief 1



Afbeelding 4 Ligging alternatieven 1, 2 en 3 ten opzichte van vleermuizen

De Commissie voor de m.e.r. adviseert om voor alle alternatieven extra mitigerende maatregelen uit te werken, om daarna de gevolgen te beoordelen op trechtering en selectie van het voorkeursalternatief. De Commissie legt terecht de nadruk op de compenserende en mitigerende maatregelen. Zoals in het MER aangegeven zal compensatie en mitigatie in een volgende stadium van uitwerking van het voorkeursalternatief aan de orde komen. Het is niet duidelijk welke toegevoegde waarde het heeft om de trechtering van de alternatieven en de keuze voor het voorkeursalternatief nogmaals te doorlopen met alternatieven inclusief mitigatie- en compensatiemaatregelen. Vanwege het beperkter doorkruisen van routes van alternatief 2 ten opzichte van alternatieven 1 en 3, kan geconcludeerd worden dat bij alternatief 2 mitigatie en compensatie minder groot van omvang zal moeten zijn dan bij de andere twee alternatieven.

## 3

## Effecten op Natura 2000-gebieden, passende beoordeling

De Commissie voor de m.e.r. constateert als essentiële tekortkoming: *“Het is onduidelijk wat de effecten zijn van extra stikstofdepositie van het plan op daarvoor kwetsbare habitats in Natura 2000-gebieden. In het MER wordt ten onrechte geconcludeerd dat er door het initiatief geen aantasting van natuurlijke kenmerken en waarden van de Natura 2000-gebieden Leenderbos, Grootte Heide en De Plateaux zou kunnen plaatsvinden doordat het wegverkeer in de toekomst schoner wordt.”* De Commissie is het niet eens met de conclusie dat significante effecten niet optreden.

In de passende beoordeling (en dan met name in de kaarten in bijlage 4 van de passende beoordeling) is aangegeven welke depositie is te verwachten door de verschillende alternatieven en varianten ervan met en zonder N69.

Uit de Passende Beoordeling valt af te leiden dat als gevolg van de ontwikkeling van de Kempenbaan en aansluiting A67 in alle Natura 2000-gebieden er in 2025 sprake is van afname van stikstofdepositie ten opzichte van de huidige situatie. In 2014 is er in een beperkt deel van Leenderbos, Grootte Heide en De Plateaux een geringe toename van stikstofdepositie. Dit is in het noordelijk deel van het gebied nabij de snelweg (beek de Run).

In dat deel van Leenderbos, Grootte Heide en De Plateaux is ook een verminderde afname (dus minder afname dan in de autonome ontwikkeling) voorzien. Het habitattype ter plaatse is H3260 Beken en rivieren met waterplanten (waterranonkels). Dit type is niet gevoelig voor stikstofdepositie. Daarnaast is in 2014 en 2025 de achtergronddepositie lager dan de kritische depositiewaarde. De beperkte verminderde afname leidt in de toekomst niet tot een overschrijding van de kritische depositiewaarde. Het habitattype komt daarnaast voor in stromend water. Bovendien is in dit habitattype stikstof geen beperkende factor, maar fosfaat. In Kempenland-West en Strabrechtse Heide & Beuven is de verminderde afname ten opzichte van de autonome ontwikkeling voor zowel in 2014 als 2025 nihil (minder dan 0,5 mol/ha/jaar). Dit is als niet-significant beschouwd.

Tussen de verschillende alternatieven is geen duidelijk verschil met betrekking tot de effecten van stikstofdepositie. De staat van instandhouding (behoud en verbetering) komt niet in gevaar en significant negatieve effecten zijn daarmee vanuit de ecologische beoordeling uitgesloten.

Het is de vraag of deze effecten ook vanuit juridisch oogpunt voldoende kunnen worden uitgesloten, ook al zijn effecten vanuit een ecologisch perspectief als niet-significant beoordeeld. Deze juridische onzekerheid betreft met name de beperkte verminderde autonome afname (dus een lichte toename ten opzichte van de autonome ontwikkeling). Die verminderde afname is op de gevoelige en overbelaste habitattypen nergens meer dan 0,5 mol.

De Programmatische Aanpak Stikstof (PAS) moet een oplossing bieden voor deze juridische impasse, een aanpak waarmee een extra daling van de stikstofbelasting van Natura2000 gebieden gepaard moet gaan met ontwikkelingsmogelijkheden voor nieuwe economische initiatieven. De hoofdlijnen van de aanpak bestaan uit:

- reductie van emissies in alle sectoren (landbouw, verkeer, industrie),
- de kwetsbaarheid van natuurgebieden met hydrologische maatregelen en beheermaatregelen verminderen,
- een langere periode tot 2028, waarin de doelstellingen voor verminderen van de depositie worden bereikt.

De aanvullende maatregelen uit de PAS moeten leiden tot een extra daling van stikstof en een deel van die daling wordt benut om incidentele toenames te kunnen salderen, zodat er op gebiedsniveau voldoende zekerheid is dat er per saldo sprake is van een afname van de totale depositie. Vaststelling van de PAS is voorzien in eind 2013 of begin 2014. Naar verwachting wordt de PAS dus vastgesteld voor het moment van vaststelling van het bestemmingsplan voor de nieuwe aansluiting op de A67 bij Veldhoven.

De N69 en daarmee ook de aansluiting op de A67 bij Veldhoven is een van de projecten die in de PAS zijn opgenomen en waarvan de effecten als een toename van stikstofdepositie t.o.v. de autonome ontwikkelingen via landelijke en provinciale maatregelen dus worden gesaldeerd

Mocht er bij de ter inzage legging van het ontwerp bestemmingsplan voor de aansluiting op de A67 of het ontwerp inpassingsplan voor de N69 onvoldoende zicht zijn op een vastgestelde PAS, dan kan de gemeente Veldhoven, mogelijk in samenwerking met de provincie, een mitigatieplan opstellen en uitvoeren. Met dit mitigatieplan kunnen effecten via bronmaatregelen (zoals opkopen van veehouderijen) of maatregelen in de gebieden gemitigeerd worden. Uitgaande van de Passende Beoordeling in combinatie met de PAS, wordt het opstellen van een dergelijk mitigatieplan momenteel niet nodig of zinvol geacht. Bij de voorbereiding van het ontwerp bestemmingsplan voor de aansluiting op de A67 zal dit opnieuw worden gezien en zal dan worden opnieuw worden overwogen of het opstellen van een mitigatieplan (gericht op de effecten m.b.t. de stikstofdepositie) onderdeel zal moeten zijn van de onderbouwing van het bestemmingsplan.

# 4

## Overige punten

### 4.1 DUURZAAMHEID

De Commissie doet verschillende suggesties voor een duurzame invulling van diverse voorzieningen aan en rond de nieuwe infrastructuur. Dit zal een rol gaan spelen bij de verdere uitwerking op bestemmingsplanniveau.

### 4.2 GELUIDHINDER

De Commissie constateert dat het MER geen gedetailleerd inzicht geeft in de verandering van geluidsbelasting op woningen en uit het MER blijkt niet waar de verschillen met de referentie optreden.

In het MER is in tabellen 22, 24, 25 en 26 volgens verschillende rubriceringen aangegeven om hoeveel woningen het gaat per geluidsklasse. Inzicht in veranderingen is te verkrijgen uit bijlage 6. Daar is te zien welke geluidscontouren zullen optreden in 2025 autonoom (gestippelde lijnen in stappen van 5dB) en welke geluidscontouren zullen optreden in 2025 voor de verschillende alternatieven in varianten met en zonder N69 (doorgetrokken lijnen in stappen van 5 dB). Op grond van deze kaarten kan iedere bewoner redelijk nauwkeurig bepalen in welke geluidscontour zijn/haar woning komt te liggen bij ieder alternatief/iedere variant. Ook kan deze bepalen in welke geluidscontour de woning zou komen te liggen bij autonome ontwikkeling tot 2025. In het bestemmingsplan zullen mogelijke nieuwe geluid belaste locaties worden aangegeven.