



Commissie voor de
milieueffectrapportage

Zuidelijke Ontsluitingsweg Erp

Voorlopig toetsingsadvies over het milieueffectrapport

6 maart 2013 / rapportnummer 2365-74



1. Oordeel over het MER

Het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Veghel wil de bereikbaarheids- en leefbaarheidsproblemen als gevolg van hoge verkeersintensiteiten in Erp en Keldonk verminderen. De aanleg van een zuidelijke ontsluitingsweg is een kansrijke oplossing voor deze problemen. Voor de voorgenomen weg is een wijziging van het bestemmingsplan noodzakelijk. Voor de besluitvorming over het bestemmingsplan is een milieueffectrapport (MER) opgesteld. De gemeenteraad is bevoegd gezag.

De Commissie¹ is van oordeel dat op onderdelen de essentiële informatie in het MER ontbreekt om het milieubelang een volwaardige rol in de besluitvorming over het bestemmingsplan te laten spelen.

Het MER laat zien dat de alternatieven (vracht)verkeer uit de kernen van Erp en Keldonk halen maar tegelijkertijd leiden tot aantasting van ecologische waarden en (de beleving van) het landschap. In het MER ontbreekt nog informatie over:

- Een motivering van het probleemoplossend vermogen van een zuidelijke ontsluitingsweg aan de hand van de omvang en locaties van de leefbaarheidsproblemen en de haalbaarheid van een vrachtverbod in Erp en Keldonk;
- Een motivering van de locatie van de rotondes en de parallelvoorzieningen/(fiets)tunnels;
- Een beoordeling van de haalbaarheid² van varianten op basis van de effecten op de ecologische hoofdstructuur, beschermde soorten, de landschappelijke waarden en de leefomgeving (geluidhinder, luchtkwaliteit en trillingen);
- De beschrijving van de effecten van het meest milieuvriendelijk alternatief.

In hoofdstuk 2 wordt het oordeel van de Commissie nader toegelicht.

2. Toelichting op het oordeel

2.1 Probleemoplossend vermogen Zuidelijke ontsluitingsweg en haalbaarheid vrachtwagenverbod

Beschrijving van leefbaarheidsproblemen

In het MER wordt een grondige analyse van de knelpunten voor het verkeer door Erp, Keldonk en Boerdonk gemaakt. De verkeerskundige analyse toont aan dat er in feite een combinatie van twee problemen is, namelijk:

¹ Voor de samenstelling van de werkgroep van de Commissie m.e.r., haar werkwijze en verdere projectgegevens, zie bijlage 1 bij dit advies. Projectgegevens en bijbehorende stukken, voor zover digitaal beschikbaar, zijn ook te vinden via www.commissiemer.nl onder *adviezen*.

² Daarmee wordt de haalbaarheid binnen wet- en regelgeving bedoeld.

- veel vrachtverkeer door Erp, Keldonk, Boerdonk dat is gerelateerd aan het bedrijventerrein Molenakker;
- (overig) doorgaand (deels vracht-) verkeer op de N616 die door Erp gaat.

Voor de eerste verkeersstroom is een Zuidelijke ontsluitingsweg een voor de hand liggende oplossing. Voor de tweede niet want de oriëntatie van de zuidelijke randweg is zodanig dat de belangrijkste doorgaande stromen (Gemert-Erp-Veghel en Boekel-Erp-Veghel) nog steeds door Erp en Keldonk zullen blijven rijden.³

In het MER ontbreekt een gedetailleerde presentatie van de locaties en omvang van de leefbaarheidsproblemen die door het doorgaande verkeer veroorzaakt worden in combinatie met het oplossend vermogen van een zuidelijke ontsluitingsweg. Hierdoor is het niet mogelijk om een goed onderbouwde afweging te maken tussen, enerzijds de mate waarin de hinder voor de leefomgeving in de kernen van Erp en Keldonk wordt verminderd en anderzijds de gevolgen die de alternatieven en varianten hebben voor omwonenden en natuurlijke en landschappelijke waarden in het zoekgebied.

De Commissie adviseert in een aanvulling op het MER de leefbaarheidsproblemen in meer detail in kaart te brengen door de omvang en locaties (bijvoorbeeld op niveau van straatnamen en panden/specifieke probleemlocaties) te beschrijven. De Commissie adviseert deze vervolgens in samenhang met het probleemoplossend vermogen van de zuidelijke ontsluitingswegalternatieven te presenteren.

³ Verschillende insprekers signaleren dat de zuidelijke ontsluitingsweg geen oplossing biedt voor de verkeersstroom uit Boekel, die nog steeds door Erp zal blijven rijden.

Vrachtwagenverbod

In het MER wordt het vrachtverbod in Erp, Keldonk en Boerdonk beschreven. Zonder vrachtwagenverbod zal het probleemoplossend vermogen van de zuidelijke ontsluitingsweg aanzienlijk beperkter zijn.⁴

Het vrachtverbod biedt geen alternatief voor de routes voor vrachtverkeer op met name de relatie Boekel-Erp-Veghel. Het is onduidelijk wat de (meer) geschikte route zal zijn en of er bij een vrachtwagenverbod altijd een logische vrachtroute beschikbaar zal zijn. Tegelijkertijd plaatst de Commissie vraagtekens bij de daadwerkelijke effectiviteit, juridische houdbaarheid en handhaafbaarheid van het vrachtverbod in Erp.⁵ Dit is bijvoorbeeld het geval wanneer het verkeersbesluit voor het vrachtverbod sneuvelt omdat er geen reële alternatieve route is.

De Commissie adviseert in een aanvulling op het MER te beschrijven welke alternatieve routes voor vrachtverkeer op de relaties Gemert-Erp-Veghel en Boekel-Erp-Veghel beschikbaar zijn. De Commissie adviseert om in te gaan op de mogelijkheden van een vrachtverbod en te onderbouwen dat een vrachtwagenverbod als essentieel onderdeel van de Zuidelijke Ontsluitingsweg reëel en uitvoerbaar is.

2.2 Motivering locaties rotondes en de parallelvoorzieningen/(fiets)tunnels

Het MER geeft geen onderbouwing voor de rotonde-locaties en de parallelvoorzieningen/(fiets)tunnels in relatie tot de lokale bereikbaarheid en het risico op sluipverkeer.⁶ Een beschrijving van de doelstelling of noodzaak voor rotondes en andere voorzieningen ontbreekt in het MER. Daardoor kan men op basis van het MER niet beoordelen of varianten met bijvoorbeeld minder rotondes/aansluitingen, en daardoor minder kans op sluipverkeer en ruimtebeslag, kansrijk zijn.

De Commissie adviseert de afwegingen die tot de rotonde-locaties, parallelvoorzieningen en fietstunnel hebben geleid in een aanvulling op het MER te beschrijven. Indien daaruit blijkt dat tracé alternatieven ook zonder deze voorzieningen goed of beter functioneren, dan adviseert de Commissie deze in het MER als variant mee te wegen. Dergelijke alternatieven hebben mogelijk (milieu)voordelen door minder ruimtebeslag en minder kans op sluipverkeer.

⁴ Diverse insprekers geven daarom ook aan dat een vrachtwagenverbod onlosmakelijk verbonden is met de Zuidelijke Ontsluitingsweg. Tegelijkertijd komen de nadelen van een vrachtverbod ook in de inspraak terug.

⁵ Verschillende insprekers vinden de invoering van het vrachtwagenverbod twijfelachtig vanwege de huidige bezwaren van (transport)ondernemers en het ontbreken van een goede oplossing voor het verkeer vanuit Boekel. De Erpse Bedrijven Kring geeft in een zienswijze aan dat een totaal vrachtverbod is onacceptabel is voor het Erpse bedrijfsleven omdat dit tot veel extra verkeersbewegingen (omrijden) zal leiden en daarmee grote financiële gevolgen kan hebben.

⁶ Verschillende insprekers geven bijvoorbeeld aan dat de rotonde Trentweg geen enkele noodzaak heeft omdat het gebied voor omwonenden ook zonder rotonde goed bereikbaar/ontsloten is via bestaande wegennet.

2.3 Aantasting van ecologische waarden

2.3.1 Ecologische hoofdstructuur

Uit het MER blijkt dat alle alternatieven door verstoring en/of doorsnijding gevolgen hebben voor de actuele en potentiële kenmerken en waarden van de EHS in het studiegebied. In het MER ontbreekt een onderbouwing dat het voornemen past binnen het 'nee-tenzij' regime van de provincie Noord-Brabant.⁷

De Commissie adviseert in een aanvulling op het MER te onderbouwen dat het voornemen past binnen het 'nee-tenzij' regime voor de EHS van de provincie Noord-Brabant.

2.3.2 Beschermden soorten

Uit het MER blijkt dat de zuidelijke ontsluitingsweg gevolgen heeft voor beschermde soorten: de steenuil, de kerkuil, diverse vleermuissoorten en de das. Door de afname van het leefgebied van deze soorten en de toename van de verstoring in het plangebied, wordt het zuidelijk alternatief daarom als zeer negatief beoordeeld.

In het MER is aangegeven dat bij alle alternatieven en varianten mitigerende maatregelen genomen kunnen worden (bijvoorbeeld faunapassages) zodat de barrièrewerking voor beschermde soorten beperkt wordt en er 'slechts' sprake is van een negatief effect op de ecologische relaties. In het ontbreekt kaartmateriaal waarop de migratieroutes, foerageergebieden en verblijfplaatsen van de bovengenoemde soorten zijn aangegeven. Waar mitigerende maatregelen getroffen kunnen worden en hoe effectief ze zijn, wordt in het MER niet beschreven. In het MER is aangegeven dat de te nemen mitigerende maatregelen echter nog nadere afstemming vragen met betrekking tot de das, vleermuisen, kerkuil en steenuil.

In het MER is daarmee niet aannemelijk gemaakt dat het verlies van deze leefgebieden en verblijfplaatsen geen overtreding is van verbodsbepalingen en dat de gunstige staat van instandhouding van de betrokken soorten niet in het geding is. Er is onvoldoende duidelijk gemaakt of de in het MER beschreven maatregelen uitvoerbaar⁸ en effectief zijn om de negatieve gevolgen voor beschermde soorten te mitigeren.

De Commissie adviseert in het definitieve MER aannemelijk te maken dat de uitvoering van het voornemen op zodanige wijze plaats kan vinden dat effecten op streng beschermde soorten worden voorkomen, of dat er voldoende zekerheid bestaat dat hiervoor een ontheffing verkregen kan worden.

⁷ De Provincie Noord-Brabant geeft in haar zienswijze aan dat het bestemmingsplan strijdig is met de specifieke procedure en nadere vereisten met betrekking tot de wijziging van de begrenzing van de ecologische hoofdstructuur.

⁸ Zo zullen bijvoorbeeld de aanleg van landschapselementen als compenserende maatregel voor het verlies van broedplaatsen en leefomgeving voor steenuilen forse en kostbare ingrepen in het landschap vragen die tijd nodig hebben om zich tot een geschikt habitat te ontwikkelen, vooral als het gaat om goed ontwikkelde landschapselementen zoals doornhagen.

Verplaatsing van dassenburchten

Alle onderzochte varianten doorsnijden een preferent dassenfoeragegebied (dit is een zone van circa 500 meter rond een dassenburcht waar de das foerageert), maar het voorkeursalternatief 'Variant Zuid aansluiting Noord' doorsnijdt een belangrijke dassenburcht en scoort hierdoor zeer negatief. De andere varianten van alternatief Zuid snijden een kleinere dassenburcht aan en zijn eveneens als zeer negatief beoordeeld. Daarom wordt in het MER voorgesteld de aanwezige dassenburchten te verplaatsen.

In het MER wordt niet onderbouwd of verplaatsing van dassenburchten mogelijk is. In het MER is aangegeven dat een ontheffing in het kader van Flora- en Faunawet wordt onthouden als er alternatieven zijn waarbij de schade voorkomen kan worden. Dat is hier het geval. De varianten van het noordelijke alternatief brengen minder schade toe aan het leef-en woongebied van de das. Bij deze varianten is er bovendien de mogelijkheid van mitigatie door middel van faunapassages. Verplaatsing van de aanwezige dassenburchten wordt in de praktijk slechts in uitzonderlijke gevallen toegepast. Het MER geeft geen inzicht of hiervan sprake is.

De Commissie adviseert in een aanvulling op het MER aan te geven of voor het zuidelijke alternatief verplaatsing van dassenburchten mogelijk is en daarmee aannemelijk te maken dat varianten van het zuidelijk alternatief uitvoerbaar zijn onder de Flora- en faunawet en op grond waarvan een eventuele ontheffing verleend kan worden.

2.4 Landschap

Het landschap is sterk bepalend geweest bij de keuze van het voorkeursalternatief. Het noordelijk alternatief verstoort in grotere mate de landschappelijke structuur dan het zuidelijke alternatief, zo wordt in het MER gesteld. Zowel de doorsnijding van groenstructuren als de rotonde in de buurt van het 't Hurkske hebben een negatieve invloed op het landschap. Het open akkercomplex/kleinschalig cultuurlandschap wordt bij het zuidelijke alternatief meer gespaard, aldus het MER.

In het MER ontbreekt kaartmateriaal waarop de noordelijke en zuidelijke tracévarianten in samenhang met de landschappelijke structuur gepresenteerd zijn.⁹ Uit het aanwezige kaartmateriaal is wel het volgende af te leiden: door de schuine kruising doorsnijdt het zuidelijk alternatief de Hurkske/Boerdonksdijk en vooral ook de Hurkseloop (toekomstige ecologische verbindingzone) tientallen meters meer dan het noordelijk alternatief. Dit noordelijke alternatief kruist de Hurkske/Boerdonksdijk en de Hurkseloop haaks. Hieruit kun je concluderen dat de landschappelijke effecten van het noordelijk alternatief juist kleiner zijn dan de effecten van het zuidelijk alternatief.

De Commissie adviseert in een aanvulling op het MER de landschappelijke structuur en waarden te beschrijven en deze in een kaart in combinatie met de tracé varianten voor de noordelijke en zuidelijke alternatieven te presenteren. De Commissie adviseert vervolgens met dit kaartmateriaal te motiveren of en zo ja, waarom varianten van het zuidelijk alternatief de landschappelijke structuur minder verstoren dan die van het noordelijk alternatief.

2.5 Leefomgeving

Wettelijke eisen geluidhinder en Luchtkwaliteit

Uit het MER blijkt dat er mogelijk knelpunten voor geluidhinder zullen ontstaan. Het MER geeft onvoldoende inzicht in de vraag of

- alternatieven en varianten –al dan niet na het treffen van maatregelen– passen binnen de eisen van de Wet geluidhinder;
- welke concrete en realistische maatregelen getroffen kunnen worden om aan de eisen van de Wet geluidhinder voldoen en wat de effecten¹⁰ van die maatregelen zijn.

In het MER een ontbreekt onderbouwing dat in het meest kritische jaar (eerste jaar na opening: 2023) overal aan de luchtkwaliteitsnormen kan worden voldaan.

⁹ De Provincie Noord-Brabant geeft in haar zienswijze aan dat een verantwoording over kwaliteitsverbetering van het landschap (als bedoeld in artikel 2.2 van de Verordening ruimte van de Provincie Noord-Brabant) in het MER of het bestemmingsplan ontbreekt.

¹⁰ Daarbij gaat het om zowel de effectiviteit van de maatregelen als eventuele neveneffecten, zoals bijvoorbeeld de effecten van geluidschermen op landschap/ruimtelijke kwaliteit/oversteekbaarheid.

De Commissie adviseert in een aanvulling op het MER aannemelijk te maken dat alternatieven en varianten kunnen voldoen aan wettelijke eisen voor geluidhinder en luchtkwaliteit. Indien er sprake is van een ruime marge ten opzichte van grenswaarden (zoals bij luchtkwaliteit) kan dat aannemelijk worden gemaakt met een vereenvoudigde onderbouwing.

Trillingen

In het MER is aangegeven dat trillingshinder nauwelijks onderscheidend is voor de verschillende tracé-alternatieven. Deze conclusie is niet navolgbaar omdat de mogelijke effecten van trillingen niet zijn beschreven. Er ontbreekt een inventarisatie van het aantal woningen binnen 25m of 50m van de weg die inzichtelijk maakt wat de kans op trillingen is en hoe de alternatieven hierin onderling scoren.

De Commissie adviseert de effecten van trillingen in een aanvulling op het MER te beschrijven en daarmee te onderbouwen dat trillingshinder wel of niet onderscheidend is.

2.6 Meest milieuvriendelijk alternatief (mma)

De effecten van het mma zijn niet in het MER beschreven. Het mma bestaat uit een lijst met mitigerende maatregelen voor de negatieve milieugevolgen van de onderzochte alternatieven. De positieve milieugevolgen van deze onderdelen zijn niet vergeleken met de effecten van de in het MER onderzochte alternatieven. Dit maakt een afweging van het mma ten opzichte van de overige alternatieven niet mogelijk.

De Commissie adviseert de effecten van het mma in een aanvulling op het MER te beschrijven.

BIJLAGE 1: Projectgegevens toetsing MER

Initiatiefnemer: College van burgemeester en wethouders van de gemeente Veghel

Bevoegd gezag: Gemeenteraad van de gemeente Veghel

Besluit: vaststellen van het bestemmingsplan

Categorie Besluit m.e.r.: C 1.2

Activiteit: aanleg van een zuidelijke ontsluitingsweg

Procedurele gegevens:

aankondiging start procedure in de Stadskrant van: 23 december 2009

ter inzage legging startnotitie: 24 december 2009 tot en met 4 februari 2010

adviesaanvraag bij de Commissie m.e.r.: 22 december 2009

richtlijnenadvies uitgebracht: 3 maart 2010

kennisgeving MER in de Stadskrant van Veghel van: 7 november 2012

ter inzage legging MER: 8 november tot 20 december 2012

aanvraag toetsingsadvies bij de Commissie m.e.r.: 13 april 2012

voorlopig toetsingsadvies uitgebracht: 6 maart 2013

Samenstelling van de werkgroep:

Per project stelt de Commissie een werkgroep samen bestaande uit enkele deskundigen, een voorzitter en een werkgroepsecretaris. Bij dit project bestaat de werkgroep uit:

ir. B. Barten (werkgroepsecretaris)

drs. J.G.M. van Rhijn (voorzitter)

dhr. ing. R.J.J.M. van Bommel

dhr. ing. J.M. van der Grift

dhr. ir. H. Otte

Werkwijze Commissie bij toetsing:

Tijdens de toetsing gaat de Commissie na of het MER voldoende juiste informatie bevat om het milieubelang volwaardig mee te kunnen wegen in het besluit. De Commissie gaat bij het toetsen uit van de wettelijke eisen voor de inhoud van een MER, zoals aangegeven in artikel 7.7 dan wel 7.23 van de Wet milieubeheer, en van eventuele documenten over de reikwijdte en het detailniveau van het MER. Indien informatie ontbreekt, onvolledig of onjuist is, beoordeelt de Commissie of zij dit een essentiële tekortkoming vindt. Daarvan is sprake als aanvullende informatie in de ogen van de Commissie kan leiden tot andere afwegingen. In die gevallen adviseert de Commissie de ontbrekende informatie alsnog beschikbaar te stellen, vóór het besluit wordt genomen. Opmerkingen over niet-essentiële tekortkomingen in het MER worden in het toetsingsadvies opgenomen voor zover ze kunnen worden verwerkt tot duidelijke aanbevelingen voor het bevoegde gezag. De Commissie richt zich in het advies dus op hoofdzaken die van belang zijn voor de besluitvorming en gaat niet in op onjuistheden of onvolkomenheden van ondergeschikt belang.

Zie voor meer informatie over de werkwijze van de Commissie www.commissiemer.nl op de pagina *Commissie m.e.r.*

Betrokken documenten:

De Commissie heeft de volgende documenten betrokken bij haar advies:

- MER Zuidelijke ontsluitingsweg Erp, gemeente Veghel, 20 januari 2012.
- Analyse verkeer en milieu 'Zuidelijke Ontsluiting Erp, bijlagenrapport, 6 september 2011.
- Tracékeuzenotitie Zuidelijke Ontsluitingsweg Erp, gemeente Veghel, januari 2012.
- Raadsvoorstel zuidelijke Ontsluitingweg Erp: aanvaarding Milieueffectrapport.
- Rapportage participatie van belanghebbenden (klankbordgroep) Zuidelijke Ontsluitingsweg Erp, 1 december 2011.
- Afwegingen om te komen tot een voorkeursalternatief.

De Commissie heeft kennis genomen van 28 zienswijzen en adviezen, die zij tot en met 16 januari 2013 van het bevoegd gezag heeft ontvangen. Zij heeft deze, voor zover relevant voor m.e.r., in haar advies verwerkt.

Voorlopig toetsingsadvies over het milieueffectrapport
Zuidelijke Ontsluitingsweg Erp



Commissie voor de
milieueffectrapportage

Arthur van Schendelstraat 800 Utrecht
T 030 - 234 76 66
F 030 - 233 12 95
E mer@eia.nl
w www.commissiemer.nl

