



Commissie voor de
milieueffectrapportage

Verbindingsweg Ladonk–Kapelweg, gemeente Boxtel

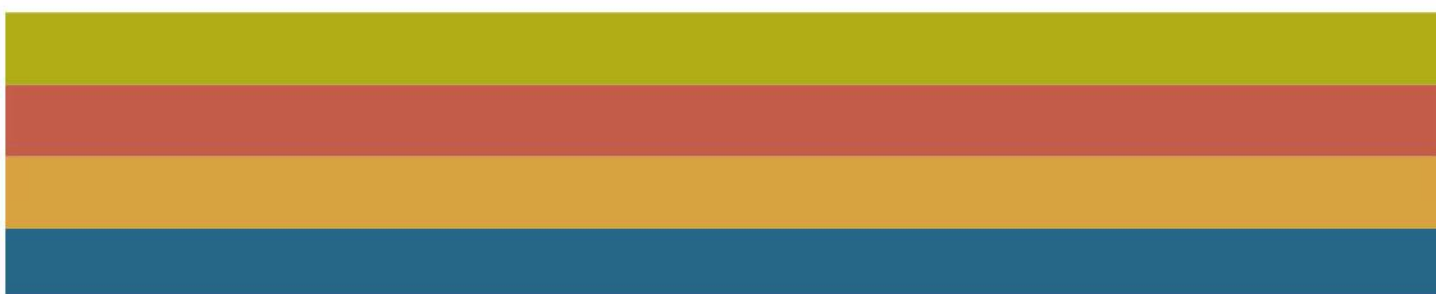
Toetsingsadvies over het milieueffectrapport en de aanvulling daarop

2 juni 2022 / projectnummer: 3629



35 JAAR

onafhankelijk en deskundig advies



1 Advies over het MER in het kort

De gemeente Boxtel wil bestaande knelpunten op het gebied van leefbaarheid, veiligheid en bereikbaarheid oplossen. Daarvoor wil ze een nieuwe verbindingsweg aanleggen die het bedrijventerrein Ladonk aansluit op de bestaande Kapelweg. Deze maatregel maakt deel uit van een maatregelenpakket¹ om de gevolgen van extra spoorverkeer op te vangen, dat gaat rijden in het kader van het Programma Hoogfrequent Spoor (PHS Boxtel).

Om de verbindingsweg te kunnen realiseren, is aanpassing van het bestemmingsplan nodig. Tegelijk met de vaststelling van het gewijzigde bestemmingsplan wil de gemeente verkeersbesluiten nemen om de spoorwegovergangen Tongersestraat en Kapelweg² te sluiten. Voor het besluit hierover is een milieueffectrapport (MER)³ opgesteld. In een eerder advies⁴ gaf de Commissie aan dat in het MER nog belangrijke informatie ontbrak. Inmiddels is een aanvulling op het MER opgesteld.⁵ De gemeente heeft de Commissie gevraagd om opnieuw te adviseren over het MER en de aanvulling tezamen.

Wat blijkt uit het MER en de aanvulling?

De gemeente Boxtel is in 2010 gestart met plannen om de verkeersveiligheid bij de spoorwegovergang Tongersestraat te verbeteren. Om te komen tot het huidige concept-bestemmingsplan hebben verschillende onderzoeken plaatsgevonden en zijn keuzes gemaakt. De rol van de milieuoverwegingen daarbij en de samenhang met het PHS Boxtel zijn toegelicht. Deze toelichting laat zien hoe de gemeente eerdere gemaakte keuzes als richtsnoer is blijven gebruiken voor het nu te nemen besluit.

De aanvulling en het MER concluderen dat drie onderzochte alternatieven niet verschillen wat betreft het oplossen van de knelpunten (leefbaarheid, veiligheid en bereikbaarheid). Ook op de milieuthema's landschap, water, geluidhinder en luchtkwaliteit zijn de alternatieven niet onderscheidend. Dat geldt ook voor verkeersaspecten, met uitzondering van de hoeveelheid verkeer op de noord-zuid as: alternatief 1 zorgt hier voor een aanzienlijke toename terwijl dit bij andere twee alternatieven sprake juist afneemt. Met betrekking tot de stikstofeffecten maakt de gemeente gebruik van externe saldering. Dit zorgt voor voldoende stikstofruimte om de verbindingsweg aan te leggen en in gebruik te nemen.

Belangrijke verschillen tussen de alternatieven qua milieugevolgen, zijn volgens het MER en de aanvulling:

- Trillingen: bij alternatief 1 is er geen verandering in het aantal woningen binnen 50 meter van de verbindingsweg, bij alternatief 2 neemt dit aantal met één af (positief effect) en bij alternatief 3 neemt dit aantal met drie toe (negatief effect).
- Gebruik bestaande infrastructuur: alternatief 2 gebruikt een volledig nieuw tracé voor de weg en scoort negatief. Alternatief 1 scoort juist positief omdat grotendeels bestaande infrastructuur wordt gebruikt. Alternatief 3 gebruikt deels nieuwe en deels bestaande infrastructuur en scoort neutraal.

¹ Maatregelenpakket PHS Boxtel.

² De afsluiting van de spoorwegovergang Kapelweg geldt alleen voor gemotoriseerd verkeer.

³ *PlanMER Verbindingsweg Ladonk-Kapelweg Boxtel*. RoyalHaskoningDHV, 2 december 2021.

⁴ Zie het [voorlopige toetsingsadvies](#) over het MER, uitgebracht op 18 maart 2022.

⁵ *Aanvulling MER Verbindingsweg Ladonk-Kapelweg*. Gemeente Boxtel, 21 april 2022.

Het MER bevatte varianten waarin de verbindingsweg de spoorweg tussen Boxtel en Tilburg ongelijkvloers kruist. Deze zijn in de aanvulling geschrapt omdat er geen financiële middelen beschikbaar zijn, zo staat in de aanvulling.

Wat is het advies van de Commissie?

De Commissie is van oordeel dat het MER en de aanvulling daarop alle essentiële informatie bevatten om het milieubelang volwaardig mee te kunnen wegen bij het besluit over de verbindingsweg.

In hoofdstuk 2 licht de Commissie haar oordeel toe.



Figuur 1 Ligging van de drie routes van de verbindingsweg. (bron: MER).

Aanleiding MER

In 2015 hebben de gemeente Boxtel, ProRail, het Rijk en de provincie Noord-Brabant het Maatregelenpakket PHS Boxtel vastgesteld. Als gevolg van het PHS neemt het treinverkeer op de spoorlijn door Boxtel toe, en daarmee ook de knelpunten op het gebied van leefbaarheid, bereikbaarheid en verkeersveiligheid. Het maatregelenpakket omvat vijf deelprojecten om deze knelpunten op te lossen.

Naast de verbindingsweg gaat het om:

- Het opheffen van de dubbele spoorwegovergang Tongersestraat*
- Een aansluiting op de nieuwe verbindingsweg in Tongeren en verkeersmaatregelen*
- Capaciteitsuitbreiding van de Keulsebaan*
- Aanleg van een fietsonderdoorgang onder het spoor ter hoogte van de Tongersestraat*

Voor de verbindingsweg is in 2017 een bestemmingsplan vastgesteld door de gemeente Boxtel. De Raad van State heeft dit bestemmingsplan in 2019 vernietigd vanwege het wegvallen van het Programma Aanpak Stikstof. Omdat daardoor nu een Passende beoordeling nodig is voor het opnieuw vaststellen van het plan is een plan-MER vereist, zo staat in het MER.

Rol van de Commissie

De Commissie is onafhankelijk, bij wet ingesteld en adviseert over de inhoud en de kwaliteit van het MER. Zij stelt voor ieder project een werkgroep samen van onafhankelijke deskundigen. Ze schrijft geen milieueffectrapporten, dat doet de initiatiefnemer. Het bevoegd gezag – in dit geval de gemeenteraad van Boxtel – besluit over het bestemmingsplan verbindingsweg Boxtel.

De samenstelling en de werkwijze van de werkgroep van de Commissie en verdere projectgegevens staan in bijlage 1 van dit advies. De projectstukken, die bij het advies zijn gebruikt, zijn te vinden door nummer [3629](#) op www.commissiemer.nl in te vullen in het zoekvak.

2 Toelichting op het advies

In dit hoofdstuk licht de Commissie haar oordeel toe. In het advies wordt op verschillende plaatsen verwezen naar het maatregelenpakket voor het PHS Boxtel. Waar ‘verbindingsweg’ staat wordt in dit advies de maatregel ‘Verbindingsweg Ladonk-Kapelweg’ inclusief het verkeersbesluit over de afsluiting van de spoorwegovergang Kapelweg bedoeld.

2.1 Referentiesituatie en gevolgen van het plan

Het PHS Boxtel heeft geleid tot een pakket van vijf maatregelen, waarbij voor ieder van deze maatregelen een zelfstandige planologisch juridische procedure wordt doorlopen. In haar eerdere advies constateerde de Commissie dat onvoldoende rekening was gehouden met deze zelfstandige procedures. Wat ontbrak was zicht op de milieugevolgen in de situatie waarin de verbindingsweg al is gerealiseerd en de spoorwegovergang Kapelweg is afgesloten, maar zónder de maatregelen waarover nu nog geen besluit is genomen. Strikt kijkend naar de verschillende procedures is deze situatie namelijk mogelijk.

De aanvulling laat zien dat er sprake is van separate besluiten per maatregel, maar ook dat er verschillende voorwaardelijke bepalingen zijn opgenomen in de besluiten. Dit betekent dat de situatie waarin de spoorwegovergang nog niet is afgesloten terwijl de verbindingsweg al wel is aangelegd en in gebruik is, redelijkerwijs niet zal optreden. Dit onderbouwt voldoende de in het MER gebruikte referentiesituatie.

2.2 Verkeersgegevens

De Commissie constateerde dat de verkeersintensiteiten, die het verkeersmodel voor de autonome ontwikkeling laat zien, niet logisch zijn. Het advies was om hier een plausibiliteitstoets op uit te voeren. De aanvulling laat zien hoe het verkeersmodel tot stand is gekomen en welke informatie daarbij gebruikt is. Daarmee is duidelijk dat het model op zichzelf goed is. Een beschouwing op de rekenresultaten en de logica van de uitkomsten is niet gegeven.

Uit de extra informatie leidt de Commissie af dat de verkeersintensiteiten in de referentiesituatie op de oost-westroute in de praktijk hoger zullen zijn dan het model nu laat zien. Immers, de invoering van een 30 km-regime op de oost-westroute zal in de praktijk minder veranderen aan de verkeersintensiteit dan het model berekent, omdat deze route bestaat uit vrij korte wegvakken met bochten, kruisingen, oversteken en verkeerslichten. Het

instellen van een lagere maximum snelheid zal dan beperkt invloed hebben op het gedrag van automobilisten waardoor er weinig verschuiving in verkeersintensiteit ten opzichte van de huidige situatie zal zijn. In werkelijkheid zal de verbindingsweg tot een grotere afname van verkeer op de oost-westroute leiden ten opzichte van de referentiesituatie dan waar het MER en de aanvulling nu van uitgaan. De milieugevolgen die hier mee samenhangen (zoals luchtkwaliteit en geluidbelasting) zijn daarmee naar verwachting ook positiever dan waar nu in de effectbeoordeling rekening is gehouden. De berekening in het MER vormt daarmee een ondergrens van de te verwachten effecten.

2.3 Alternatieven en varianten

Onderzochte alternatieven en daarbij gemaakte keuzes

De plannen om de spoorwegovergang Tongersestraat op te heffen zijn al in 2010 gestart. De Commissie adviseerde in haar voorlopige advies om toe te lichten welke afwegingen gemaakt zijn om tot de drie onderzochte alternatieven te komen en op welke wijze het milieubelang daarbij een rol heeft gespeeld. De aanvulling bevat een beschrijving van het doorlopen proces inclusief de beoordelingstabellen die bij het trechteringsproces gebruikt zijn. Ook is omschreven welke rol het PHS Boxtel heeft gehad bij het alternatievenonderzoek voor de verbindingsweg.

Duidelijk is nu op welke momenten een besluit is genomen over de verbindingsweg en welke milieu-informatie daarbij voorhanden was. De aanvulling maakt hiermee voldoende navolgbaar waarom de drie voorgestelde alternatieven in het MER bij het bestemmingsplan zijn onderzocht. Het laat zien dat de gemeente eerdere, deels al in 2010, gemaakte keuzes als richtsnoer is blijven gebruiken voor het nu te nemen besluit.

Onderscheid tussen alternatieven en varianten

Voor elk alternatief benoemde het MER een variant met een ongelijkvloerse kruising met het spoor tussen Boxtel en Tilburg. Uit de aanvulling blijkt dat deze varianten niet onderzocht zijn⁶ en komen te vervallen omdat ze financieel niet haalbaar zijn.

2.4 Effecten

2.4.1 Stikstof en natuur

Om te bepalen in hoeverre het plan tot extra stikstofdepositie op beschermde natuur leidt, zijn voor de aanvulling nieuwe AERIUS-berekeningen gemaakt. Voor deze berekeningen is gebruik gemaakt van de meest actuele versie van AERIUS. Bij deze berekeningen zijn extra rekenpunten toegevoegd om de depositie op het Natuurnetwerk Brabant te bepalen, zo blijkt uit bijlage 10 van de aanvulling. De berekeningen laten zien dat – in combinatie met externe saldering – het plan niet leidt tot extra stikstofdepositie op beschermde natuurgebieden.

⁶ De Commissie constateerde in haar voorlopige advies dat de milieugevolgen van de varianten onvoldoende in beeld waren gebracht.

2.4.2 Weidevogels

De aanvulling bevat de resultaten van een literatuuronderzoek en een veldbezoek naar het (mogelijk) voorkomen van weidevogels in het plangebied. Waar het MER concludeerde dat het plangebied mogelijk geschikt is als broedgebied voor (beschermde) weidevogels, maakt het aanvullende onderzoek aannemelijk dat dit niet het geval is. De aanvulling laat hiermee zien dat er geen negatieve effecten van ruimtebeslag en verstoring op (het leefgebied van) weidevogels te verwachten zijn.

BIJLAGE 1: Projectgegevens toetsing

Toetsing door de Commissie

De Commissie bestaat uit een werkgroep van deskundigen. Deze werkgroep beoordeelt of het MER de benodigde milieu-informatie bevat en of deze juist is. Als er informatie ontbreekt of onjuist is, beoordeelt de Commissie of zij die essentieel vindt. Dat is het geval als aanvullende informatie in haar ogen kan leiden tot andere afwegingen. Dan adviseert de Commissie de ontbrekende of gecorrigeerde informatie alsnog beschikbaar te stellen, voordat het besluit wordt genomen. Meer informatie over de [Commissie](#) en over haar [werkwijze](#) vindt u op onze website.

Samenstelling van de werkgroep

Bij dit project bestaat de werkgroep uit:

Irma Dekker MSc

drs. Roeland van Kerkhoff

ir. Joep Lax

drs. Aletta Lüchtenborg (secretaris)

ir. Harry Webers (voorzitter)

Besluit waarvoor dit milieueffectrapport is opgesteld

Bestemmingsplan.

Waarom wordt hiervoor een milieueffectrapport opgesteld?

Voor activiteiten die grote milieugevolgen kunnen hebben, kan in Nederland een MER vereist zijn. De bijlagen C en D bij het Besluit milieueffectrapportage geven aan om welke [activiteiten](#) het gaat. Voor deze procedure is een MER nodig omdat effecten op Natura 2000-gebieden optreden die in een Passende beoordeling moeten worden beschreven. Daarom is een plan-MER opgesteld.

Bevoegd gezag besluit

Gemeenteraad van Boxtel

Initiatiefnemer besluit

College van burgemeester en wethouders van Boxtel

Heeft de Commissie ook zienswijzen en adviezen bij haar advies betrokken?

Het bevoegd gezag heeft de Commissie niet in de gelegenheid gesteld om zienswijzen en adviezen bij haar advies te betrekken.

Waar vind ik de stukken die de Commissie heeft beoordeeld?

U vindt de projectstukken die bij het advies zijn gebruikt, door op www.commissiemer.nl projectnummer [3629](#) in te vullen in het zoekvak.

Commissie voor de milieueffectrapportage
A. v. Schendelstraat 760
3511 MK Utrecht

t 030-2347666
e mer@eia.nl
w commissiemer.nl

