

Aanmeldingsnotitie

Onderwerp : Project Diepveldenweg
Van : Gemeente Bergeijk / Gemeente Eersel / Accent adviseurs
Aan : Colleges van B&W van de gemeenten Bergeijk en Eersel
Datum : 17 december 2018

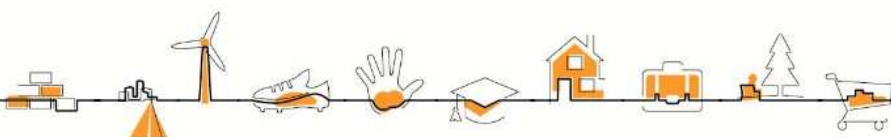
Inleiding

De gemeenten Bergeijk en Eersel zijn in samenwerking met de provincie Noord-Brabant voornemens om een nieuwe 60 km./u-weg, genaamd de Diepveldenweg, aan te leggen. Deze ontsluitingsweg voert door het buitengebied van beide gemeenten en beoogt zowel de bereikbaarheid te vergroten, als het sluipverkeer aanzienlijk te verminderen. De aanleg van de weg wordt in planologische zin mogelijk gemaakt aan de hand van een bestemmingsplan.

In het voorstadium van een dergelijke ontwikkeling is het van belang om na te gaan of er mogelijk significant nadelige milieueffecten op kunnen treden. Hiervoor is de milieueffectrapportage (m.e.r.) als wettelijk instrumentarium ontwikkeld. Een m.e.r.-plicht kan op drie manieren ontstaan:

1. in het geval het (een) in het Besluit m.e.r. opgenomen activiteit(en) betreft;
2. indien sprake is van een passende beoordeling, als bedoeld in art. 7.2a, lid 1, van de Wet milieubeheer;
3. via eventueel in de provinciale milieuverordening opgenomen aanvullende m.e.r.-plichtige activiteiten.

Aangezien er aan de hand van de aanleg van de Diepveldenweg geen significante gevolgen voor de instandhoudingsdoelstellingen van nabijgelegen Natura 2000-gebieden zullen optreden (toelichting volgt onder 'Ecologie') én de provincie Noord-Brabant geen aanvullende m.e.r.-plichtige activiteiten heeft aangewezen, ontstaat er geen m.e.r.-plicht via aanvliegroute 2 en 3. De activiteit wordt als zodanig ook niet vermeld op de zogenaamde C-lijst (directe m.e.r.-plicht) of D-lijst (m.e.r.-beoordelingsplicht) van het Besluit m.e.r.. In de overkoepelende Europese richtlijn '2011/92/EU' is in bijlage II, lid 10, onder e, echter een algemene categorie 'aanleg van wegen' opgenomen. Voor dergelijke activiteiten geldt op grond van de Europese regelgeving en de vergewisplicht, alsnog een (vormvrije) m.e.r.-beoordelingsplicht. Deze vormvrije m.e.r.-beoordeling vindt in voorliggende aanmeldingsnotitie plaats.



Onderstaand worden eerst beknopt de wettelijke grondslag en de verantwoording ten aanzien van de aanmeldingsnotitie uiteengezet. Vervolgens vindt een inhoudelijke beschrijving van de projectkenmerken en de (potentiële) milieueffecten plaats. Op basis daarvan wordt tot slot geconcludeerd of het opstellen van een milieueffectrapport (MER) al dan niet noodzakelijk wordt geacht.

Juridisch kader

In de Wet milieubeheer c.q. het Besluit m.e.r. is de verplichting opgenomen dat voor bepaalde activiteiten, plannen en besluiten die (mogelijk) grote milieugevolgen kunnen hebben, een m.e.r.-procedure doorlopen dient te worden. Het doel hiervan is om het milieubelang volwaardig te laten meewegen bij de voorbereiding en vaststelling van plannen en besluiten.

Er kan onderscheid gemaakt worden tussen de volgende situaties:

1. directe m.e.r.-plicht - indien sprake is van een activiteit die opgenomen is binnen onderdeel C van het Besluit m.e.r., die als m.e.r.-plichtig opgenomen is binnen de provinciale milieuverordening en/of waarvoor een passende beoordeling aan de orde is;
2. formele m.e.r.-beoordelingsplicht – indien sprake is van een activiteit die opgenomen is binnen onderdeel D van het Besluit m.e.r. en die de eventuele drempelwaarden in kolom 2 'gevallen' overstijgt. Indien geen drempelwaarden opgenomen zijn, dan geldt voor alle gevallen binnen die categorie een formele m.e.r.-beoordelingsplicht ;
3. vormvrije m.e.r.-beoordelingsplicht – indien sprake is van een activiteit die opgenomen is binnen onderdeel D van het Besluit m.e.r. en die de opgenomen drempelwaarden in kolom 2 'gevallen' niet overstijgt;
4. geen m.e.r.(beoordelings)plicht - geldt voor alle andere activiteiten.

De Europese richtlijn '2011/92/EU' geldt op basis van diverse jurisprudentie als overkoepelend juridisch kader. In het geval dat de hierin opgenomen categorieën van activiteiten niet of onjuist verankerd zijn binnen de landelijke wetgeving (in dit geval het Besluit m.e.r.), dan is voornoemde Europese richtlijn leidend. Bij onderhavige ontwikkeling is een dergelijke situatie aan de orde. De algemene categorie 'aanleg van wegen' is immers niet opgenomen in onderdeel D van het Besluit m.e.r., maar komt wel voor in bijlage II van de Europese richtlijn. Op grond hiervan is dus alsnog een vormvrije m.e.r.-beoordeling vereist.

In tegenstelling tot de formele m.e.r.-beoordeling, zijn er bij een vormvrije m.e.r.-beoordeling in principe geen vormvereisten van toepassing. De motivering dient echter gebaseerd te zijn op een toets die qua inhoud aansluit bij de formele m.e.r.-beoordeling. Zo dient er aandacht te worden besteed aan de criteria die zijn opgenomen in bijlage III van de Europese richtlijn '2011/92/EU'. Afhankelijk van de aard, omvang en locatie van de activiteit, uit het verschil zich dan ook met name in de benodigde diepgang. Tevens hoeft het vormvrije m.e.r.-beoordelingsbesluit niet gepubliceerd te worden.

Het uiteindelijke doel van een (vormvrije) m.e.r.-beoordeling is om na te gaan of een activiteit, plan of besluit belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu kan hebben. Hieruit kunnen twee conclusies naar voren komen:

- belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu zijn uitgesloten: er is geen m.e.r.-procedure noodzakelijk;
- belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu zijn niet uitgesloten: er dient een m.e.r.-procedure doorlopen te worden.

Verantwoording

Vanuit een integrale benadering is er voor geopteerd om één aanmeldingsnotitie voor beide gemeenten op te stellen. Er is immers sprake van soortgelijke gebiedskenmerken en gedeelde (milieu)effecten. Op grond van deze aanmeldingsnotitie wordt door iedere gemeente een separaat m.e.r.-beoordelingsbesluit genomen.

Voorts zijn er bij het opstellen van voorliggende aanmeldingsnotitie veel conclusies ontleend aan reeds uitgevoerde onderzoeken. Voor een beperkt deel is gebruik gemaakt van zogenaamde 'expert opinions'. Voornoemde onderzoeken zijn omwille van het beknopte karakter van een aanmeldingsnotitie niet als bijlage opgenomen. De conclusies zijn echter gebaseerd op dezelfde onderzoeken die in het kader van de ruimtelijke motivering in het bestemmingsplan Diepveldenweg inzichtelijk zijn. Tot slot worden de in deze aanmeldingsnotitie geuite maatregelen ter mitigatie ofwel compensatie van anders (potentieel) significant nadelige milieueffecten als voorwaardelijk geacht voor de vaststelling van het bestemmingsplan.

Kenmerken van het project

Locatie

Onderhavig planvoornemen is grotendeels geprojecteerd in het buitengebied van de gemeenten Bergeijk en Eersel. Zie figuur 1 voor een impressie.



Figuur 1: situering plangebied

Een beperkt deel van het planvoornemen bevindt zich in de bebouwde kom van Bergeijk. Dit tracédeel maakt geen deel uit van de bestemmingsplanherziening, maar wordt gezien de daar optredende effecten als gevolg van de aanleg van de Diepveldenweg wel meegenomen in onderhavige vormvrije m.e.r.-beoordeling.

Aan de hand van het tracéverloop, vindt een doorkruising plaats van zowel het Natuur Netwerk Brabant (NNB), als landschappelijk waardevol gebied. Om significant nadelige milieueffecten ter plaatse te voorkomen, worden diverse mitigerende en compenserende maatregelen getroffen. Zo wordt het op te offeren NNB-gebied gecompenseerd volgens de compensatieregels uit de Verordening ruimte. Tevens wordt mede in het kader van de soortenbescherming, een mitigatieplan opgesteld. Dit plan dient als basis voor de benodigde ontheffing van de Wet natuurbescherming. Beide maatregelen hebben vanuit een integrale benadering tot doel om de uiteindelijke kwaliteit en/of kwantiteit van het NNB-gebied en de ecologie in zijn algemeenheid te bevorderen. Per saldo zal er in ieder geval een versterking van de natuurwaarden gerealiseerd worden.

Verder zal er in samenhang met de natuurcompensatie ook een zorgvuldig tot stand gekomen landschappelijke inpassing gerealiseerd worden. Er zijn drie verschillende landschapstypen te onderscheiden, namelijk een beboste zandrug, voormalige beemden en naoorlogse grootschalige heideontginningen. Elk landschapstype kent haar eigen kwaliteiten die zoveel als mogelijk in stand worden gehouden. Waar mogelijk worden deze kwaliteiten door de toepassing van drie toegespitste profielen benadrukt en versterkt. Hierdoor neemt de herkenbaarheid van het landschap toe. Door het bochtige tracéverloop wordt daarnaast de belevingswaarde van de verschillende landschapstypen vergroot. Al met al is de aanleg van de weg in combinatie met de landschappelijke inpassing van dusdanig geringe impact, dat van significant negatieve effecten op de landschappelijke waarden geen sprake is.

Voorts zijn er los van bovenstaande, wat betreft de locatie geen specifieke aandachtspunten ten aanzien van aanwezige natuurlijke hulpbronnen, een bijzondere milieugevoeligheid en/of het opnamevermogen. De omgeving wordt met name gekenmerkt door agrarisch grondgebruik en plaatselijk voert het tracé door of langs enkele bosgebieden. Na de aanleg van de weg zal het gebied zich nog altijd als zodanig typeren. Uiteindelijk takt het tracé aan op de provinciale weg N397.

In de kern Bergeijk zullen de Stökskesweg en de Waterlaat als gevolg van het planvoornemen plaatselijk een geringe toename aan verkeer kunnen verwachten. Elders leidt dit echter tot een afname aan verkeersbewegingen en overlast. Desalniettemin wordt de verkeersstructuur aangepast op de verwachte toename en zijn de milieueffecten voor de naastgelegen bedrijven en woongebieden inzichtelijk gemaakt. In de navolgende paragrafen komt naar voren dat deze effecten dusdanig beperkt zijn, dat geen sprake is van significant nadelige effecten.

Tot slot is er aan de hand van archeologisch onderzoek bekend dat de archeologisch verwachting in grote delen van het tracé hoog tot middelhoog/laag is. De kans op het aantreffen van behoudenswaardige archeologische vindplaatsen is plaatselijk reëel. Om die reden zullen de eventuele archeologische waarden middels een proefsleuvenonderzoek gekarteerd en gewaardeerd worden. Door een zorgvuldige begeleiding, zullen de archeologische waarden in ieder geval te allen tijde veilig gesteld worden, zodat er geen belangrijk nadelige milieueffecten ten aanzien van het cultureel erfgoed optreden.

Aard en omvang

Het planvoornemen ziet toe op de aanleg van een 60-km/uur-weg met een lengte van 4,9 kilometer, een en ander in combinatie met een natuurcompensatie en een landschappelijke inpassing. Tevens worden diverse (veiligheids)maatregelen getroffen ten behoeve van het fietsend verkeer. Het huidige tracé is tot stand gekomen aan de hand van een uitvoerige variantenstudie, waarbij diverse belangen integraal zijn afgewogen. Aspecten als leefbaarheid, doelmatigheid, (potentiële) milieueffecten, veiligheid en grondposities hebben in deze afweging een centrale rol gespeeld.

Voor de realisatie van het plan wordt gebruik gemaakt van natuurlijke hulpbronnen, met name in de vorm van grondstoffen voor de asfaltering van de weg. In zoverre worden er aan de hand van de ontwikkeling geen afvalstoffen geproduceerd. De vervoersmiddelen die uiteindelijk gebruik gaan maken van de weg stoten (vooralsnog) wel milieubelastende gassen uit. De milieueffecten zullen echter niet substantieel veranderen ten opzichte van de huidige situatie, omdat de weg op zichzelf geen extra verkeer aantrekt. De verkeersbewegingen vinden in de nieuwe situatie efficiënter plaats, waardoor er naar verwachting juist een reductie van de hoeveelheid uitlaatgassen plaats zal vinden. De aanleg van de weg kan plaatselijk wel voor tijdelijke hinder voor de omgeving zorgen. Deze hinder is in principe onoverkomelijk en zal zoveel als mogelijk gereduceerd worden.

In het verlengde van bovenstaande, maakt het bestemmingsplan geen functies/activiteiten mogelijk die het risico op zware ongevallen of rampen vergroten ofwel substantiële schade toe brengen aan de menselijke gezondheid. Vanuit veiligheidsoogpunt verbetert de nieuwe situatie ten opzichte van de huidige situatie aanzienlijk. Bij de uiteindelijke vormgeving/uitwerking van de weg en het omliggende gebied wordt tot slot rekening gehouden met de meest recente inzichten op het gebied van klimaatadaptatie en duurzaamheid.

Nut en noodzaak

Het planvoornemen maakt onderdeel uit van het Nulplusmaatregelenpakket dat voortkomt uit het 'Gebiedsakkoord Grenscorridor N69' en voorziet in een oplossing voor de verkeersproblematiek tussen de kernen Bergeijk en Eersel. Deze problematiek kent een lange geschiedenis en wordt gevormd door diverse knelpunten. Het belang van de gemeente Bergeijk zit met name in een verbetering van de ontsluiting van de kernen Bergeijk, 't Loo en Luyksgestel en de bedrijventerreinen Waterlaat en het Stoom. Met name voor het vrachtverkeer biedt het planvoornemen ten aanzien van de leefbaarheid en de verkeersveiligheid een wenselijke oplossing. Tevens zal de aanleg van de Diepveldenweg leiden tot een reductie van het sluipverkeer in zowel de kernen, als het buitengebied. De weg draagt in die zin dus bij aan een verbetering van de verkeersstructuur en de bereikbaarheid van Bergeijk. Voor de gemeente Eersel zijn eveneens de aspecten sluipverkeer en de onderlinge bereikbaarheid relevant. De provincie Noord-Brabant is met name belanghebbende ten aanzien van een goede en veilige aansluiting op de N397. Op deze locatie hebben in het verleden diverse ernstige verkeersongelukken plaatsgevonden.

Cumulatie met andere projecten

Rondom golfbaan De Paal vindt vanuit een ruimtelijke visie een gebiedsontwikkeling plaats. Deze gebiedsontwikkeling ziet toe op een herontwikkeling van de golfbaan in samenhang met de aanleg van nieuwe natuur. Tijdens de planvorming is reeds uitvoerig rekening gehouden met onderhavige ontwikkeling, die het gebied van de golfbaan in een relatief beperkt deel doorsnijdt. De gebiedsontwikkeling levert per saldo een verbetering van het NNB en het totale gebied op. De uitbreiding van de golfbaan brengt op zichzelf ook geen significant negatieve gevolgen voor het milieu met zich mee. Dit leidt er toe dat er geen cumulatie ten aanzien van eventuele belangrijk nadelige milieueffecten optreedt.

Kenmerken van het potentiële effect

Ecologie

Aan de hand van een quickscan flora en fauna is op oriënteerde wijze onderzocht of er beschermde soorten of gebieden in de omgeving van het plangebied voor komen. Gezien de ruime afstand van het plangebied tot het meest nabijgelegen Natura 2000-gebied 'Leenderbos, Groote Heide & De Plateaux', zijn significant negatieve effecten zoals bijvoorbeeld verstoring door geluid of licht bij voorbaat uit te sluiten. Op grond van een separaat stikstofdepositie-onderzoek blijkt tevens dat ter plaatse van dit gebied een stikstofdepositietoename plaatsvindt van 0,00 mol N/ha/jaar. Ter plaatse van de overige Natura 2000-gebieden wordt geen bijdrage berekend. Er is derhalve geen sprake van een significante bijdrage aan de stikstofdepositie, waardoor significant negatieve effecten ten gevolge van het aspect stikstofdepositie uit te sluiten zijn.

De voorgenomen compensatie ten aanzien van de doorkruising van NNB-gebied, maakt voorts een belangrijk onderdeel uit van het planvoornemen. Als gevolg van de weg vindt er een aantasting van het NNB plaats, bestaande uit oppervlakteverlies en versnippering/verstoring van het leefgebied. Aan de hand van onderhavig planvoornemen wordt echter het uitgangspunt gehanteerd dat er per saldo kwaliteitswinst voor het natuurnetwerk verwezenlijkt dient te worden. Hiervoor wordt een natuurcompensatieplan opgesteld.

Wat betreft de aanwezige fauna is uit nader ecologisch onderzoek gebleken dat er geen verblijfplaatsen van beschermde soorten aangetroffen zijn ter plaatse van het tracé. Voor wezels zijn verblijfplaatsen echter niet geheel uit te sluiten, aangezien deze onder andere onder boomwortels en in muizenholen nestelen. Het is echter niet uit te sluiten dat de aanleg van de weg leidt tot het verslechteren van het functioneel leefgebied van beschermde soorten. Derhalve zal een ontheffing van de Wet natuurbescherming aangevraagd worden. Deze aanvraag tot ontheffing gaat vergezeld met een mitigatieplan, waarin potentieel optredende negatieve effecten zoveel als mogelijk beperkt worden. Het mitigatie- en natuurcompensatieplan zorgen er in onderlinge samenhang voor dat er per saldo echter geen sprake zal zijn van belangrijk nadelige milieueffecten. Zowel de mitigerende, als compenserende maatregelen worden met het bevoegd gezag provincie Noord-Brabant afgestemd.

Water

Centraal bij het planvoornemen is het uitgangspunt van hydrologisch neutraal ontwikkelen. Het hemelwater zal niet op de afvalwaterafvoer aangesloten worden, maar wordt separaat binnen het plangebied verwerkt (bijvoorbeeld via greppels). Daarnaast worden de regels van de uniforme Keur van de drie Brabantse Waterschappen Aa en Maas, Brabantse Delta en De Dommel in acht genomen. Het toekomstig verhard oppervlak zal toenemen met circa 26.325 m², wat een waterbergingsopgave van circa 1.580 m³ met zich meebrengt. Hieraan zal minstens voldaan worden.

Ter plaatse van het plangebied zijn verder geen (primaire) waterkeringen en oppervlaktewateren gelegen. Het tracé doorkruist wel op drie plekken een ondergrondse watertransportleiding. Als gevolg hiervan vinden echter geen conflicten plaats. Een verdere verdiepingsslag ten aanzien van het wateraspect zal in zorgvuldige afstemming met het Waterschap nader vormgegeven worden. Aan de hand van bovenstaande maatregelen worden belangrijk nadelige milieueffecten ten aanzien van water voorkomen.

Bodem

De voorziene functie brengt geen noemenswaardige bodem- en/of grondwaterverontreiniging met zich mee. Daarnaast is de milieuhygiënische bodemkwaliteit via een historisch bodemonderzoek inzichtelijk gemaakt. Hieruit is gebleken dat het planvoornemen vanwege de beperkte omvang van de potentiële bodemverontreiniging, uitvoerbaar is. Vanuit het oogpunt van een goede ruimtelijke ordening vormt het aspect bodem dus geen belemmering. Voorafgaand aan de realisatie van de Diepveldenweg zal dit geverifieerd worden door per deellocatie nader bodemonderzoek te verrichten conform de vastgestelde onderzoeksstrategieën. Mocht daaruit alsnog de noodzaak van bodemsanering ontstaan, dan zullen dergelijke maatregelen in gang worden gezet. Ten aanzien van de bodemkwaliteit zullen dan ook geen significant nadelige milieueffecten ontstaan.

Geluid

De te verwachten geluidsbelastingen als gevolg van de Diepveldenweg zijn getoetst aan de Wet geluidhinder. Hieruit blijkt dat de voorkeursgrenswaarde ter plaatse van alle woningen gerespecteerd wordt. Tevens is voor een aantal fysiek te wijzigen omliggende wegdelen bepaald of er sprake is van een reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder. Dit blijkt niet het geval. Vanuit het oogpunt van een goede ruimtelijke ordening is daarnaast de cumulatieve geluidsbelasting op alle nabijgelegen woningen inzichtelijk gemaakt. Hieruit kan geconcludeerd worden dat er sprake is van een redelijk tot goed akoestisch woon- en leefklimaat, waardoor het geluidaspect in zijn algemeenheid niet tot belangrijk nadelige milieueffecten leidt.

Luchtkwaliteit

Uit een luchtkwaliteitsonderzoek blijkt dat voor alle beschouwde stoffen ruimschoots voldaan wordt aan het gestelde in het Besluit niet in betekenende mate bijdragen (luchtkwaliteitseisen). Tevens wordt ruimschoots voldaan aan de normstelling in de Wet milieubeheer. Door een efficiëntere vormgeving van het plaatselijke wegennetwerk kan zelfs gesteld worden dat de algemene luchtkwaliteit als gevolg van de Diepveldenweg een verbetering zou kunnen ondervinden.

Externe veiligheid

In de omgeving van het plangebied bevinden zich enkele risicovolle bedrijven, waar gevaarlijke stoffen naar toe gevoerd worden. Mede vanwege dat gegeven is onderzocht hoeveel transporten met gevaarlijke stoffen zich jaarlijks over de Diepveldenweg zullen voortbewegen en welke consequenties dit met zich meebrengt voor zowel het plaatsgebonden, als het groepsrisico. Uit de prognose blijkt dat er niet meer dan 370 transporten op jaarbasis plaats zullen vinden door overwegend dunbevolkt gebied. Verder blijkt dat er mede als gevolg van de reductie van het gevaarlijke stoffen-vervoer door de bebouwde kom, een significante afname van het groepsrisico bewerkstelligd wordt. Per saldo neemt het aantal (beperkt) kwetsbare objecten binnen het invloedsgebied af. De Veiligheidsregio heeft dan ook medegedeeld verheugd te zijn met de komst van de weg. Tot slot zijn er voldoende mogelijkheden om het gebied te ontvluchten in het geval van een calamiteit, waardoor de algemene veiligheidssituatie enkel verbeterd wordt.

Conclusie en advies

Aan de hand van voorliggende aanmeldingsnotitie is inzichtelijk gemaakt welke (mogelijke) gevolgen voor het milieu al dan niet door het planvoornemen ontstaan. Gelet op de projectkenmerken, de hiermee samenhangende (potentiële) milieueffecten en de voorgenoemde maatregelen, wordt geconcludeerd dat het planvoornemen van dusdanig beperkte invloed op het milieu is dat allerminst sprake kan zijn van 'belangrijke nadelige milieugevolgen'.

Er bestaat daarom geen aanleiding of noodzaak voor het doorlopen van een m.e.r.-procedure dan wel formele m.e.r.-beoordelingsprocedure. Op basis hiervan wordt het bevoegd gezag dan ook geadviseerd om een m.e.r.-beoordelingsbesluit te nemen waarin wordt afgezien van het opstellen van een milieueffectrapport ofwel het doorlopen van een formele m.e.r.-beoordelingsprocedure voor onderhavige ontwikkeling.