

## (Aanmeld)notitie vormvrije m.e.r.-beoordeling Kempenbaan-Oost

memonummer	NOT06-0452233-01A
datum	7 augustus 2020
project	Veldhoven, Kempenbaan Oost
projectnr.	0452233.100
betreft	(Aanmeld)notitie vormvrije m.e.r.-beoordeling Kempenbaan-Oost

### 1 Aanleiding

De gemeente Veldhoven is voornemens om verkeerskundige maatregelen te nemen op en rond het oostelijk deel van de Kempenbaan om de huidige en toekomstige congestie op de Kempenbaan-Oost te verminderen en zodoende de bereikbaarheid van bedrijventerrein De Run en Veldhoven-Zuid te verbeteren. De Kempenbaan-Oost, de Meerveldhovenseweg (onderdoorgang A2/N2) en een klein deel van de Karel de Grotelaan (gemeente Eindhoven) worden daarom gereconstrueerd. De bestaande aansluitingen met de Provincialeweg en De Run 2100 komen te vervallen. Er worden nieuwe wegen aangelegd op De Run 1000 (bypass en retour bypass vanaf de N2) en op De Run 2000 (nieuwe ontsluitingsweg ter vervanging van de huidige aansluiting van De Run 2100). Daarnaast vinden aanpassingen plaats van de Provincialeweg (aanpassing van de kruising met de Oranje Nassaulaan) en De Run 4200 (vanwege het doortrekken als ontsluitingsweg voor De Run 2000). Ter hoogte van de kruising van de Kempenbaan met De Run 1100 wordt een langzaam verkeerstunnel aangelegd met haltes langs de busbaan die tussen de rijstroken van de Kempenbaan ligt. Tenslotte worden vrijliggende fietspaden aangelegd langs De Run 1100 en aan de westzijde van de N2 richting de Ulenpas, zodat in noord-zuidrichting een doorgaande fietsverbinding tot stand komt.

Om de reconstructie van de Kempenbaan-Oost en de overige infrastructurele maatregelen juridisch-pla-nologisch mogelijk te maken is zowel voor de gemeente Veldhoven als voor de gemeente Eindhoven een bestemmingsplan met de naam 'Kempenbaan-Oost 2020' opgesteld. De bestemmingsplannen zijn geba-seerd op een integraal wegontwerp, dat door de gemeente Veldhoven is opgesteld in samenwerking met de gemeente Eindhoven, Rijkswaterstaat en Waterschap De Dommel. Naast infrastructurele maatregelen zijn in het integrale wegontwerp ook de groene en landschappelijke inpassing vormgegeven en is de wa-terhuishouding uitgewerkt.

De Kempenbaan heeft een profiel van 2 x 2 rijstroken. Wijzigingen of uitbreidingen van een weg bestaande uit vier of meer rijstroken zijn op basis van onderdeel D van de bijlage bij het Besluit milieueffectrapportage m.e.r.-beoordelingsplichtig als de tracélengte meer dan 5 kilometer bedraagt. Het gedeelte van de Kempenbaan dat wordt gereconstrueerd heeft (inclusief de beperkte aanpassingen aan de Karel de Gro-telaan in Eindhoven) een totale lengte van iets meer dan 1 kilometer. Een formele m.e.r.-beoordeling is daarom niet noodzakelijk. Omdat de activiteit wél voorkomt in onderdeel D van de bijlage bij het Besluit milieueffectrapportage dient desondanks te worden nagegaan of sprake is van belangrijke nadelige mili-eugevolgen die aanleiding kunnen zijn voor het uitvoeren van een m.e.r.. Hiervoor dient een zogenaamde vormvrije m.e.r.-beoordeling te worden verricht. In voorliggende (aanmeld)notitie zijn de resultaten van de vormvrije m.e.r.-beoordeling voor de bestemmingsplannen 'Kempenbaan-Oost 2020' van de gemeen-ten Eindhoven en Veldhoven opgenomen. Het bevoegd gezag kan op basis van deze notitie gemotiveerd beslissen om al dan niet een m.e.r.-procedure te doorlopen.

## 2 Wettelijk kader

Bepaalde activiteiten kunnen belangrijke nadelige gevolgen hebben voor het milieu, waardoor een milieueffectrapportage (m.e.r.) of een m.e.r.-beoordeling noodzakelijk is. In het Besluit milieueffectrapportage is vastgelegd welke activiteiten m.e.r.-plichtig zijn en voor welke activiteiten een m.e.r.-beoordeling moet worden verricht:

- In **onderdeel C** van de bijlage bij het Besluit milieueffectrapportage zijn de activiteiten, plannen en besluiten opgenomen ten aanzien waarvan het maken van een milieueffectrapportage (m.e.r.) verplicht is.
- In **onderdeel D** van de bijlage zijn de activiteiten, plannen en besluiten opgenomen waarvoor een m.e.r.-beoordeling moet worden uitgevoerd.

Voor alle activiteiten zijn drempelwaarden opgenomen. Als een activiteit voorkomt in kolom 1 van de C- of D-lijst en de drempelwaarden uit kolom 2 worden overschreden, is een m.e.r. (onderdeel C) of een m.e.r.-beoordeling (onderdeel D) verplicht. Voor activiteiten die genoemd worden in onderdeel D, maar waarbij de drempelwaarde niet wordt overschreden, geldt de verplichting om na te gaan of tóch een m.e.r. moet worden uitgevoerd. De motivering moet zijn gebaseerd op een toets die qua inhoud aansluit bij de verplichte m.e.r.-beoordeling. Voor de toets gelden echter geen vormvereisten, daarom wordt de term 'vormvrije m.e.r.-beoordeling' gehanteerd.

Op 7 juli 2017 is het Besluit milieueffectrapportage gewijzigd. De wetswijziging heeft voor vormvrije m.e.r.-beoordelingen geen inhoudelijke gevolgen, maar heeft wel een procedurele verandering tot gevolg. Het bevoegd gezag dient op grond van de wetswijziging namelijk – net als bij 'formele' m.e.r.-beoordelingen – expliciet te besluiten of al dan niet een milieueffectrapport moet worden opgesteld. Indien sprake is van een particuliere initiatiefnemer dient deze een aanmeldnotitie in te dienen op basis waarvan het bevoegd gezag kan besluiten of een m.e.r. moet worden verricht. Indien het bevoegd gezag zelf initiatiefnemer is, geldt geen verplichting tot het opstellen van een aanmeldnotitie. Ook in dat geval kan echter aan de hand van een (aanmeld)notitie waarin de resultaten van de vormvrije m.e.r.-beoordeling zijn neergelegd, gemotiveerd worden beslist over het al dan niet opstellen van een milieueffectrapport.

## 3 Activiteit en drempelwaarden

In onderdeel D van de bijlage bij het Besluit milieueffectrapportage is categorie D1.2 *'de wijziging of uitbreiding van een weg bestaande uit vier of meer rijstroken, of verlegging of verbreding van bestaande wegen van twee rijstroken of minder tot wegen met vier of meer rijstroken niet zijnde een autosnelweg of autoweg'* opgenomen. Wijzigingen of uitbreidingen van wegen van vier of meer rijstroken zijn m.e.r.-beoordelingsplichtig in gevallen waarin de activiteit betrekking heeft op een tracélengte van 5 kilometer of meer. Bij de reconstructie van de Kempenbaan-Oost is sprake van een totale tracélengte van iets meer dan 1 kilometer, waardoor de activiteit ruimschoots onder de drempel van 5 kilometer blijft. De overige nieuwe en aan te passen wegen in het projectgebied bestaan uit twee rijstroken en vallen niet onder een in onderdeel D opgenomen categorie. De activiteit is dus niet formeel m.e.r.-beoordelingsplichtig. Omdat de activiteit voorkomt in kolom 1 van de D-lijst, dient wel een vormvrije m.e.r.-beoordeling te worden verricht.

## 4 Vormvrije m.e.r.-beoordeling

In een vormvrije m.e.r.-beoordeling wordt getoetst of een activiteit belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu kan hebben. Een vormvrije m.e.r.-beoordeling kan leiden tot twee conclusies:

- belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu zijn uitgesloten: er is geen m.e.r. (of formele m.e.r.-beoordeling) noodzakelijk;
- belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu zijn niet uitgesloten: er moet een m.e.r. worden uitgevoerd (of een formele m.e.r.-beoordeling plaatsvinden).

De criteria waaraan moet worden getoetst zijn dezelfde criteria die gelden voor een formele m.e.r.-beoordeling en zijn opgenomen in bijlage III van de Europese richtlijn *'betreffende de milieubeoordeling van bepaalde openbare en particuliere projecten'*. De criteria vallen uiteen in criteria betreffende de:

- kenmerken van het project: omvang van het project, cumulatie met andere projecten, gebruik van natuurlijke hulpbronnen, productie van afvalstoffen, verontreiniging en hinder en risico op ongevallen;
- plaats van het project: bestaand gebruik van de locatie, natuurlijke hulpbronnen en opnamevermogen/gevoeligheid van het milieu;
- kenmerken van het potentiële effect: bereik, grensoverschrijdend karakter, orde van grootte en complexiteit, waarschijnlijkheid en duur, frequentie en omkeerbaarheid van het effect.

## 5 Toetsing Kempenbaan-Oost

### Kenmerken van het project

Het project Kempenbaan-Oost vindt grotendeels plaats in de gemeente Veldhoven en voor een klein deel in de gemeente Eindhoven. Aanpassingen aan de Kempenbaan vinden plaats tussen de aansluiting met De Run 4200 en de kruising van de Karel de Grotelaan met de N2. Daarnaast is sprake van maatregelen op een aantal aansluitende wegen: de Provincialeweg, De Run 4200 en De Run 1100. De aanleg van nieuwe wegen vindt plaats op onbebouwde gronden op De Run 1000 en De Run 2000.

De Kempenbaan wordt in verschillende fases aangepakt. De Kempenbaan-Midden is in de afgelopen jaren gereconstrueerd en de aanpak van de Kempenbaan-West, inclusief de realisering van een nieuwe aansluiting op de A67, is in voorbereiding. Het bestemmingsplan 'Kempenbaan-West', dat de aanpassingen aan de Kempenbaan-West en de aanleg van een nieuwe aansluiting op de snelweg mogelijk maakt, is door een uitspraak van de Raad van State van 24 juli 2019 onherroepelijk geworden. Ten behoeve van het bestemmingsplan 'Kempenbaan-West' is een m.e.r. uitgevoerd. Hoewel er voor het project Kempenbaan-Oost vanzelfsprekend sprake is van een relatie met de projecten Kempenbaan-West en Kempenbaan-Midden, is geen sprake van een cumulatie van effecten. Reconstructie van de Kempenbaan-Oost is noodzakelijk los van de maatregelen die zijn/worden getroffen op het westelijk deel en het middendeel van de Kempenbaan. In de huidige situatie is op de Kempenbaan-Oost al sprake van forse congestie in de ochtend- en avondspits, die in de komende jaren door de (autonome) groei van het inwoneraantal van Veldhoven en het aantal arbeidsplaatsen op De Run zal verergeren. Reconstructie van de Kempenbaan-Oost – en de uitvoering van de overige infrastructurele maatregelen in de omgeving van de weg – is daarom nodig. De (milieu)effecten die optreden ten gevolge van het project Kempenbaan-Oost doen zich voor op een andere locatie dan de milieueffecten ten gevolge van het project Kempenbaan-West en het - minder ingrijpende en bovendien reeds gerealiseerde - project Kempenbaan-Midden.

De uitvoering van het project Kempenbaan-Oost heeft geen invloed op natuurlijke hulpbronnen, anders dan dat ten behoeve van de aanleg van de weg grondstoffen als zand en grond moeten worden aan- en afgevoerd. Het betreft 'reguliere' vervoersstromen, die gebruikelijk zijn bij de aanleg of reconstructie van nieuwe wegen en die ter plaatse geen milieueffect hebben. Bij het opbreken of verwijderen van de bestaande wegen komt afval vrij, dat eveneens via 'reguliere' weg wordt afgevoerd. Ook hiervoor geldt dat ter plaatse geen sprake is van milieueffecten. Er zijn geen bijzondere risico's op verontreinigingen of bijzondere risico's op ongevallen. Uitgangspunt is een verkeersveilig ontwerp, waarbij gemotoriseerd verkeer en langzaam verkeer zoveel mogelijk gescheiden worden en zowel het gemotoriseerd verkeer als het fietsverkeer zo goed mogelijk doorstromen.

### Plaats van het project

Het project vindt plaats binnen het bestaand stedelijk gebied van Veldhoven/Eindhoven. Door de aanwezigheid van de A2/N2, bedrijventerrein De Run, bestaande infrastructuur (waaronder de huidige Kempenbaan) en – op wat ruimere afstand van de weg – de woongebieden van Veldhoven en Eindhoven is sprake van een stedelijk karakter. De gronden in en rond het plangebied zijn grotendeels intensief bebouwd met bedrijven. De onbebouwde gebieden waar nieuwe wegen worden aangelegd hebben een geïsoleerde ligging en zijn ingeklemd tussen bedrijventerrein De Run en de A2/N2. Het onbebouwde gebied in het zuiden wordt doorkruisd door de Gender. De beekloop doorsnijdt hier het bedrijventerrein en wordt deels begeleid door opgaande beplanting. De nieuwe ontsluitingsweg voor De Run 2000 passeert de Gender op korte afstand van de A2/N2, zodat de aantasting van de water- en groenstructuur beperkt blijft. Het onbebouwde gebied in het noorden bestaat uit een bosje en open gebieden. Het gebied wordt in beperkte mate recreatief gebruikt (wandelen, uitlaten van de hond), maar heeft, mede gelet op de ingeklemde ligging tussen de bedrijfspercelen in het westen en de A2/N2 in het oosten geen bijzondere natuurlijke of landschappelijke waarden.

Het project Kempenbaan-Oost betreft de reconstructie en aanleg van een aantal binnenstedelijke wegen, op gronden die nu al deel uitmaken van het stedelijk weefsel van Veldhoven/Eindhoven. Er is geen sprake van bijzondere landschappelijke, natuurlijke of cultuurhistorische waarden in het gebied. De Kempenbaan en de Karel de Grotelaan hebben in de huidige situatie een groene uitstraling door de aanwezigheid van boombeplanting. De Karel de Grotelaan maakt onderdeel uit van de groene dooradering van Eindhoven. In het wegontwerp blijven deze groene kwaliteiten gehandhaafd en worden ze waar mogelijk versterkt. Er moeten weliswaar ruim 100 bomen worden gekapt, maar deze worden binnen het plangebied ruimschoots gecompenseerd. De Kempenbaan krijgt na reconstructie het karakter van een parkway, met groene bermen en boombeplanting en wordt op die manier zorgvuldig landschappelijk en ruimtelijk ingepast.

### Kenmerken van het potentiële effect

Ten behoeve van de bestemmingsplannen 'Kempenbaan-Oost 2020' is onderzoek gedaan naar de relevante milieuaspecten. Deze onderzoeken geven een beeld van de potentiële effecten van het project. De effecten blijven beperkt tot het plangebied en de directe omgeving daarvan. De effecten zijn onderzocht en leiden niet tot overschrijding van milieunormen. Hierna wordt kort ingegaan op de kenmerken van de effecten van het project.

### Bodem en water

Op basis van historisch bodemonderzoek zijn in het plangebied enkele verdachte locaties aangemerkt. Het project ziet echter niet op gevoelige bodemfuncties (wonen, kinderspeelplaatsen), maar uitsluitend op de aanleg van wegen (bodemfunctieklassie industrie). In de uitvoeringsfase vindt, voor zover nodig, nader onderzoek plaats om te beoordelen hoe moet worden omgegaan met vrijkomende grond. Onderdeel van het integraal wegontwerp is een waterhuishoudkundig plan, waarin is aangegeven op welke wijze het hemelwater wordt verwerkt. Uitgangspunt is een hydrologisch neutraal ontwerp, waarbij het water afkomstig van verhard oppervlak ter plaatse wordt geborgen/geïnfilteerd. Het project heeft daarom geen effect op het waterhuishoudkundig systeem.

### Landschap, cultuurhistorie en archeologie

De gronden waar het project plaatsvindt hebben geen bijzondere landschappelijke of cultuurhistorische waarden. De huidige groene waarden bestaan hoofdzakelijk uit boombeplanting langs de bestaande Kempenbaan. Deze boombeplanting blijft in het wegontwerp zoveel mogelijk behouden. Waar dat niet mogelijk is, vindt herplant van bomen plaats, zodat na realisering van het project per saldo meer bomen aanwezig zijn in het plangebied dan nu het geval is. Uit het archeologiebeleid van de gemeenten Veldhoven en Eindhoven blijkt dat in het plangebied geen sprake is van archeologische (verwachtings)waarden.

### **Geluid en luchtkwaliteit**

Door de reconstructie van de Kempenbaan-Oost en de aanleg van nieuwe wegen op De Run 1000 en De Run 2000 kunnen effecten optreden met betrekking tot geluid en luchtkwaliteit. Uit akoestisch onderzoek blijkt dat de akoestische effecten beperkt zijn: er is nergens sprake van een reconstructie-effect (toename van geluidbelasting van 2 dB of meer, boven de voorkeursgrenswaarde) en vanwege de nieuwe wegen wordt overal voldaan aan de voorkeursgrenswaarde. Uit luchtkwaliteitsonderzoek blijkt dat overal ruimschoots wordt voldaan aan de grenswaarden voor luchtverontreinigende stoffen.

### **Veiligheid**

Uit een toetsing blijkt dat er uit oogpunt van externe veiligheid (vervoer van gevaarlijke stoffen) geen belemmeringen zijn voor reconstructie van de Kempenbaan-Oost. Het wegontwerp is zodanig vormgegeven dat sprake is van een verkeersveilig ontwerp. Door scheiding van gemotoriseerd verkeer en langzaam verkeer en door het aantal kruispunten tussen gemotoriseerd verkeer en langzaam verkeer te verminderen (onder andere door het ondertunnelen van de Kempenbaan voor een fiets- en voetgangersverbinding) wordt het aantal conflictsituaties teruggebracht.

### **Natuur**

Uit natuuronderzoek (natuurtoets en vervolgonderzoek) is gebleken dat de Wet natuurbescherming het initiatief niet in de weg staat. Voor zover sprake is van de aanwezigheid van beschermde soorten (broedvogels, eekhoorns, alpenwatersalamander) kan daarmee in de uitvoering rekening worden gehouden: een ontheffing Wet natuurbescherming is niet nodig. Uit stikstofonderzoek is gebleken dat er geen sprake is van een toename van stikstofdepositie op stikstofgevoelige habitats in Natura 2000-gebieden. Overige effecten op Natura 2000-gebieden kunnen, gelet op de grote afstand, op voorhand worden uitgesloten. Tenslotte is geen sprake van aantasting van gebieden die deel uitmaken van het Natuur Netwerk Nederland.

## **6 Conclusie**

Er is in voldoende mate inzicht in de milieugevolgen van het project Kempenbaan-Oost. Gelet op de kenmerken van het project, de locatie van het project en de kenmerken van de effecten van het project, moet worden geconcludeerd dat het project niet leidt tot milieueffecten van dusdanige omvang dat sprake kan zijn van 'belangrijke nadelige milieugevolgen'. Er is daarom geen aanleiding of noodzaak voor het verrichten van een m.e.r..