



AANMELDNOTITIE VORMVRIJE M.E.R. BEOORDELING

Ontwikkeling HOV3 Eindhoven

OMGEVINGSDIENST
ZUIDOOST-BRABANT



AANMELDNOTITIE VORMVRIJE M.E.R. BEOORDELING

Ontwikkeling HOV3 Eindhoven

In opdracht van	Gemeente Eindhoven
Opgesteld door	Luuk Stortelder Omgevingsdienst Zuidoost-Brabant Postbus 8035 5601 KA Eindhoven
Gecontroleerd door	Jos van Mierlo
Projectnummer	?
Datum	6 mei 2021
Status	Definitief

Inhoudsopgave

1	Inleiding	1
1.1	Aanleiding	1
1.2	De (vormvrije) m.e.r.-beoordeling.....	1
1.3	Relatie met projectgebied	1
1.4	Doel van de vormvrije m.e.r.-beoordeling.....	3
1.5	Leeswijzer	3
2	Locatie en kenmerken van het project.....	5
2.1	Locatie van het project	5
2.2	Beschrijving van de huidige gronden	5
2.3	Kenmerken van het project	5
2.4	Planologisch regime	Fout! Bladwijzer niet gedefinieerd.
2.5	Natuur en landschap	12
3	Kenmerken van het potentiële effect.....	6
3.1	Algemeen	6
3.2	Luchtkwaliteit.....	6
3.3	Archeologie en cultuurhistorie.....	6
3.4	Flora en fauna	Fout! Bladwijzer niet gedefinieerd.
3.5	Geluid	14
3.6	Water	14
3.7	Bodem	20
3.8	Externe Veiligheid.....	21
3.9	Milieuzonering	22
4	Conclusie.....	23

1 Inleiding

1.1 Aanleiding

Ruimtelijke ontwikkeling HOV3

De gemeente Eindhoven wil de HOV 3 gaan realiseren. In het kader van dit plan is er onderzoek gedaan naar de milieueffecten van de ontwikkeling en is er bepaald of er sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.

Aanleiding vormvrije m.e.r.-aanmeldnotitie

Voor activiteiten en ruimtelijke ontwikkelingen die belangrijke milieugevolgen teweeg kunnen brengen, is het verplicht om een m.e.r.-procedure te doorlopen en een milieueffectrapportage (MER) op te stellen. De voorgenomen ontwikkeling is echter beperkt van aard en omvang, waardoor het doorlopen van een m.e.r.-procedure op basis van het Besluit milieueffectrapportage niet direct verplicht is. Om voor de voorgenomen ontwikkeling inzichtelijk te maken of er mogelijk toch sprake is van belangrijke nadelige milieugevolgen is voorliggende aanmeldnotitie vormvrije m.e.r.-beoordeling opgesteld. De aanmeldnotitie gaat in op de kenmerken van het project, de locatie van het project en de kenmerken van de effecten van het project. Hieruit volgt dat er geen belangrijke nadelige milieugevolgen zijn. Op basis van de aanmeldnotitie wordt het college van B&W van de gemeente Eindhoven verzocht om, op grond van hoofdstuk 7 van de Wet milieubeheer en het Besluit milieueffectrapportage, te besluiten dat voor de voorgenomen ontwikkeling geen milieueffectrapport (MER) moet worden opgesteld.

1.2 De (vormvrije) m.e.r.-beoordeling

Een activiteit kan belangrijke nadelige gevolgen hebben voor het milieu, waardoor het opstellen van een milieueffectrapport (MER) of het verrichten van een m.e.r.-beoordeling noodzakelijk is. In het Besluit milieueffectrapportage (Besluit m.e.r.) staat wanneer een m.e.r. of een m.e.r.-beoordeling aan de orde is. In de C- en D-lijst in de bijlage bij het Besluit m.e.r. staat of sprake is van een m.e.r.-plicht of een m.e.r.-beoordelingsplicht. In de C- en D-lijst is per categorie van activiteiten een drempelwaarde voor de omvang van de activiteit gegeven.

Voor activiteiten boven de drempelwaarde in de C-lijst geldt een m.e.r.-plicht. Voor activiteiten onder de drempelwaarde in de C-lijst en boven de drempelwaarde in de D-lijst geldt een m.e.r.-beoordelingsplicht. Onder de drempelwaarde in de D-lijst geldt een vormvrije m.e.r.-beoordeling. Bij een (vormvrije) m.e.r.-beoordeling moet worden beoordeeld of er sprake is van (mogelijke) belangrijke nadelige milieugevolgen. Als deze niet uitgesloten kunnen worden geldt een m.e.r.-plicht. Sinds 2017 is in het Besluit m.e.r. de nieuwe procedure voor de vormvrije m.e.r.-beoordeling opgenomen. Door het college van B&W van de gemeente Eindhoven dient er een afzonderlijk besluit te worden genomen of een milieueffectrapportage moet worden opgesteld. Voorliggende aanmeld-notitie vormt de basis voor het verzoek om dit besluit te nemen.

1.3 Relatie met projectgebied

Het plangebied omvat in de huidige situatie verkeer en krijgt weer de bestemming verkeer. De kenmerken van de ontwikkeling komen daarmee overeen met een "wijziging van een weg" zoals bedoeld in bijlage B, D1.2 . kolom 1 van het Besluit Milieueffectrapportage (figuur 1).

Er wordt een nieuw bestemmingsplan opgesteld. Wanneer er gebruik wordt gemaakt van deze mogelijkheid moet er op grond van bijlage A, artikel 1, onder e van het Besluit Milieueffectrapportage een vormvrije m.e.r. worden opgesteld indien er sprake is van een plan als genoemd kolom 4. Een vormvrije m.e.r. is echter enkel toepasbaar wanneer de drempelwaarde als gesteld in kolom 2 niet wordt overschreden. De ontwikkeling blijft qua grootte en omvang onder deze drempelwaarde zoals aangegeven in kolom 2. Hierdoor kan er in eerste instantie worden volstaan met het opstellen van een vormvrije m.e.r. beoordeling. Het college van burgemeesters en wethouders moet vaststellen of een milieueffectrapport moet worden opgesteld. De potentiële effecten in relatie tot de kenmerken en de locatie van het project moeten worden meegenomen bij de beoordeling. Ook beneden de drempelwaarden kunnen relevante milieueffecten optreden.

Figuur 1: relevant onderdeel D uit Besluit m.e.r.

	<i>Kolom 1</i>	<i>Kolom 2</i>	<i>Kolom 3</i>	<i>Kolom 4</i>
<i>D 1.2</i>	Activiteiten	Gevallen	Plannen	Besluiten
	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.	In gevallen waarin de activiteit betrekking heeft op een weg met een tracélengte van 5 kilometer of meer.	Het plan, bedoeld in de artikelen 5 en 8 j° 9, tweede lid, van de Planwet verkeer en vervoer, de structuurvisie, bedoeld in de artikelen 2.1 en 2.2 en 2.3 van de Wet ruimtelijke ordening en het plan, bedoeld in de artikelen 3.1, eerste lid, 3.6, eerste lid, onderdelen a en b, van die wet.	De vaststelling van het tracé op grond van de Tracéwet door de Minister van Infrastructuur en Waterstaat, dan wel het plan, bedoeld in artikel 3.6, eerste lid, onderdelen a en b, van de Wet ruimtelijke ordening dan wel bij het ontbreken daarvan van het plan, bedoeld in artikel 3.1, eerste lid, van die wet.

Om inzicht te geven in de potentiële milieueffecten, is voorliggende aanmeldnotitie vormvrije m.e.r.-beoordeling opgesteld. Er wordt aandacht besteed aan alle criteria die zijn opgenomen in Bijlage III bij de Europese richtlijn 'betreffende de milieubeoordeling van bepaalde openbare en particuliere projecten. De punten op de volgende pagina worden in de beoordeling meegenomen.

1. De kenmerken van het project:

De kenmerken van het project moeten in aanmerking worden genomen, en met name:

- a) de omvang en het ontwerp van het gehele project;
- b) de cumulatie met andere bestaande en/of goedgekeurde projecten;
- c) het gebruik van natuurlijke hulpbronnen, met name land, bodem, water en biodiversiteit;
- d) de productie van afvalstoffen;
- e) verontreiniging en hinder;
- f) het risico van zware ongevallen en/of rampen die relevant zijn voor het project in kwestie, waaronder rampen die worden veroorzaakt door klimaatverandering, in overeenstemming met wetenschappelijke kennis;
- g) de risico's voor de menselijke gezondheid (bijvoorbeeld als gevolg van waterverontreiniging of

luchtvervuiling).

2. De locatie van het project:

De kwetsbaarheid van het milieu in de gebieden waarop het project van invloed kan zijn, moet in aanmerking worden genomen, en met name:

- a) het bestaande en goedgekeurde landgebruik;
- b) de relatieve rijkdom aan en beschikbaarheid, kwaliteit en regeneratievermogen van natuurlijke hulpbronnen (met inbegrip van bodem, land, water en biodiversiteit) in het gebied en de ondergrond ervan;
- c) het opnamevermogen van het natuurlijke milieu, met in het bijzonder aandacht voor de volgende typen gebieden:
 - i. wetlands, oeverformaties, riviermondingen;
 - ii. kustgebieden en het mariene milieu;
 - iii. berg- en bosgebieden;
 - iv. natuurreservaten en -parken
 - v. gebieden die in de nationale wetgeving zijn aangeduid of door die wetgeving worden beschermd; Natura 2000-gebieden die door de lidstaten zijn aangewezen krachtens Richtlijn 92/43/EEG en Richtlijn 2009/147/EG;
 - vi. gebieden waar de milieukwaliteitsnormen, in de wetgeving van de Unie vastgesteld en relevant voor het project, al niet worden nagekomen of worden beschouwd als niet nagekomen;
 - vii. gebieden met een hoge bevolkingsdichtheid
 - viii. landschappen en plaatsen van historisch, cultureel of archeologisch belang.

3. Soort en kenmerken van het potentiële effect:

Bij de potentiële aanzienlijke effecten van het project moeten in samenhang met de criteria van de punten 1 en 2 in het bijzonder in overweging worden genomen:

- a) de orde van grootte en het ruimtelijk bereik van de effecten (bijvoorbeeld geografisch gebied en omvang van de bevolking die getroffen kan worden);
- b) de aard van het effect;
- c) het grensoverschrijdend karakter van het effect;
- d) de intensiteit en de complexiteit van het effect;
- e) de waarschijnlijkheid van het effect;
- f) de verwachte aanvang, de duur, de frequentie en de omkeerbaarheid van het effect;
- g) de cumulatie van effecten met de effecten van andere bestaande en/of goedgekeurde projecten;
- h) de mogelijkheid om de effecten doeltreffend te verminderen.

1.4 Doel van de vormvrije m.e.r.-beoordeling

Doel van de vormvrije m.e.r.-beoordeling is het in beeld brengen van de milieugevolgen (effecten) die kunnen optreden als gevolg van de beoogde ontwikkeling. Bij het opstellen van de vormvrij m.e.r.-beoordeling wordt aandacht besteed aan alle criteria die zijn opgenomen in Bijlage III bij de Europese richtlijn 'betreffende de milieubeoordeling van bepaalde openbare en particuliere projecten'.

1.5 Leeswijzer

De aanmeldnotitie vormvrije m.e.r. is opgebouwd uit een vijftal hoofdstukken.

- Hoofdstuk 1 betreft de inleiding
- Hoofdstuk 2 betreft de projectlocatie en de projectplannen

- Hoofdstuk 3 milieutechnische analyse
- Hoofdstuk 4 betreft de conclusie en het verzoek richting het college

3 Kenmerken van het potentiële effect

3.1 Algemeen

De impact van de voorgenomen ontwikkeling wordt in kaart gebracht door de beoogde ontwikkeling te vergelijken met de huidige situatie. In de komende paragrafen worden de mogelijk relevante milieueffecten behandeld. Het gaat hierbij om de (milieu)effecten die het plan met zich meebrengt.

3.2 Luchtkwaliteit

Voor het plan zijn luchtkwaliteitsberekeningen uitgevoerd (rapport Luchtkwaliteit HOV3, d.d. 7 mei 2021). Uit het rapport blijkt dat nergens de norm voor luchtkwaliteit wordt overschreden.

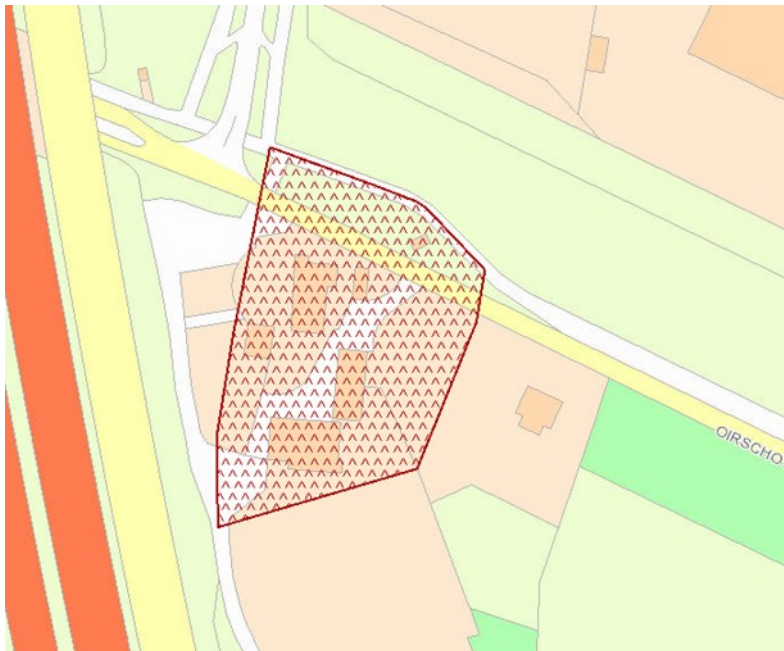
3.3 Archeologie en cultuurhistorie

3.3.1 Archeologie

Op de gemeentelijke archeologische waardenkaart is binnen het plangebied één archeologisch gebied aangegeven. Dit betreft het gebied Hoeve De Mispelhoef, waarvoor een hoge archeologische verwachting geldt.



Figuur 1 Uitsnede uit de archeologische waarden kaart 2008



Figuur 2 Uitsnede van de archeologische waardekaart 2008 met verwachtingsgebied Hoeve De Mispelhoef

In het bestemmingsplan wordt voor het archeologisch verwachtingsgebied een archeologische dubbelbestemming opgenomen, waarmee de ter plaatse aanwezige archeologische waarden beschermd worden. Door middel van het stellen van diverse voorwaarden is het niet zonder meer mogelijk om bodem verstorende ingrepen uit te voeren. Door middel van de bouwregels en vergunningvereisten in de regels, worden de op en/of in deze gronden voorkomende archeologische waarden beschermd en veiliggesteld. Bij verstoringen die in oppervlakte groter zijn dan 100 m² én dieper gaan dan 50 cm onder het maaiveld geldt een bouwverbod met ontheffingsmogelijkheid en bij bepaalde werkzaamheden een aanlegvergunningvereiste.

3.3.2 Cultuurhistorie

Op 18 maart 2008 is de cultuurhistorische waardenkaart van Eindhoven (CHW) vastgesteld. De kaart dient als beleidskader om bij ruimtelijke ontwikkelingen in de stad rekening te kunnen houden met de cultuurhistorie van Eindhoven. De kaart geeft, naast rijks- en gemeentelijke monumenten een overzicht van de historische structuur van wegen en waterlopen, historisch waardevolle stedenbouwkundige en landschappelijke- en groenstructuren, beschermde stads- en dorpsgezichten en monumentale bomen. Bij de samenstelling van de kaart is onder andere gebruik gemaakt van de gegevens van de provinciale cultuurhistorische waardenkaart.

Cultuurhistorische waarden plangebied

De cultuurhistorische waarden binnen of nabij het plangebied die via de cultuurhistorische waardenkaart beschermd worden zijn:

- Historische wegenstructuren van voor 1900
- Groene laanbeplanting
- Historisch landschap Mispelhoef / Den Hurk

Verder zijn er nog de volgende cultuurhistorische waarden aanwezig:

- Rijksmonument De Mispelhoef (boerderij/herberg)

- Gemeentelijk monument het bakhuis van de Mispelhoeye
- Monumentale bomen



Uitsnede uit de cultuurhistorische waardenkaart, monumentenkaart en monumentale bomen. Bron: GeoFundament gemeente Eindhoven 21 maart 2021.

Regeling in het bestemmingsplan

Om de aanwezige cultuurhistorisch waardevolle gebieden en elementen die op de cultuurhistorische waardenkaart staan te beschermen is er in het bestemmingsplan voor deze gebieden en elementen een dubbelbestemming Waarde - Cultuurhistorie - 2 opgenomen.

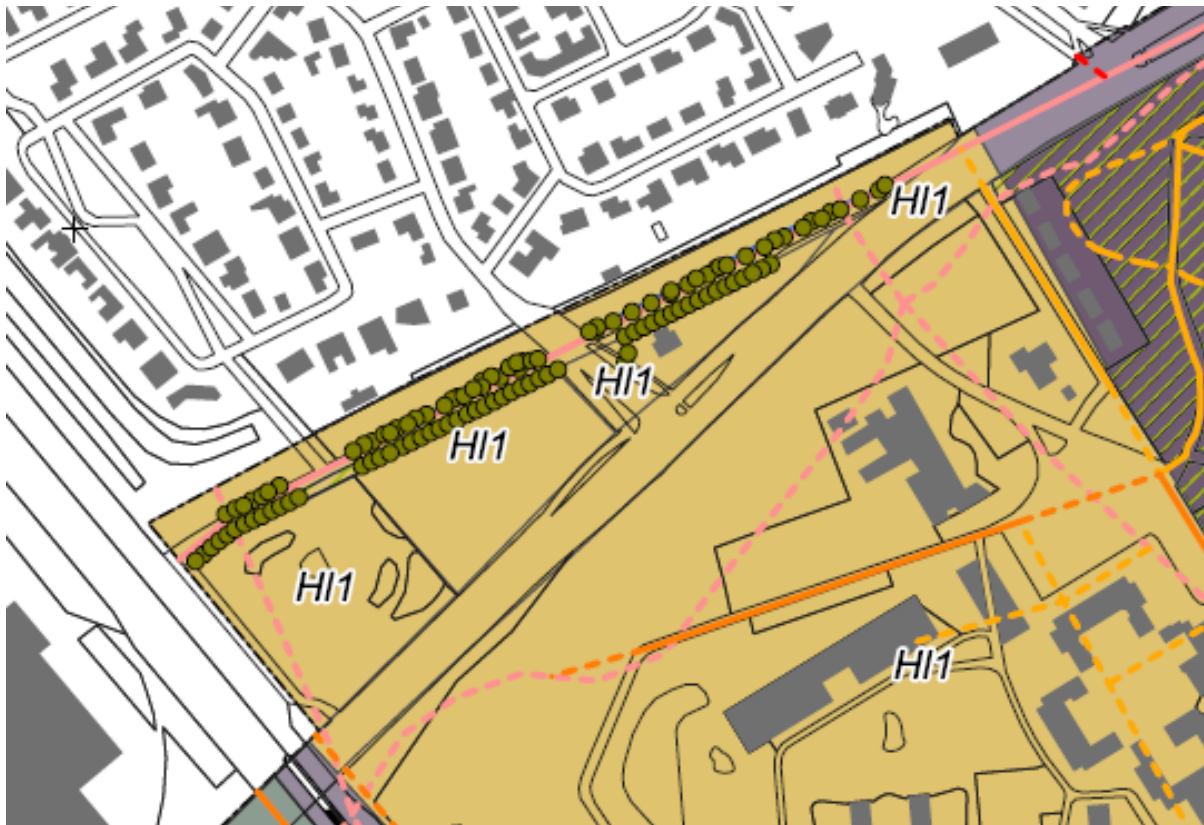
Na de vaststelling van de cultuurhistorische waardenkaart van 2008 zijn er cultuurhistorische onderzoeken uitgevoerd die een verdieping en actualisatie vormen op de geconstateerde waarden op deze kaart. Deze verdieping was noodzakelijk om tot een gedegen analyse en een goede vertaling in het bestemmingsplan te komen. Twee van deze onderzoeken hebben betrekking op voorliggend bestemmingsplan:

- “Het landschap onder de stad”. Een cultuurhistorisch onderzoek naar de relictten van het prestedelijk landschap in het stedelijk gebied van de gemeente Eindhoven door RAAP adviesbureau.
- “De groene zoom van Eindhoven”. Een cultuurhistorisch onderzoek van het buitengebied van Eindhoven, alsmede enkele groene delen van de bebouwde kom door RAAP adviesbureau.

De planning is dat deze onderzoeken met bijbehorende kaartbijlagen in het najaar van 2021 worden voorgelegd aan de raad ter vaststelling. Na vaststelling van de onderzoeken wordt de huidige cultuurhistorische waardenkaart op basis van de kaartbijlagen geactualiseerd. In dit bestemmingsplan zullen vooruitlopend hierop beovengenoemde onderzoeken worden meegenomen in de cultuurlandschappelijke afweging.

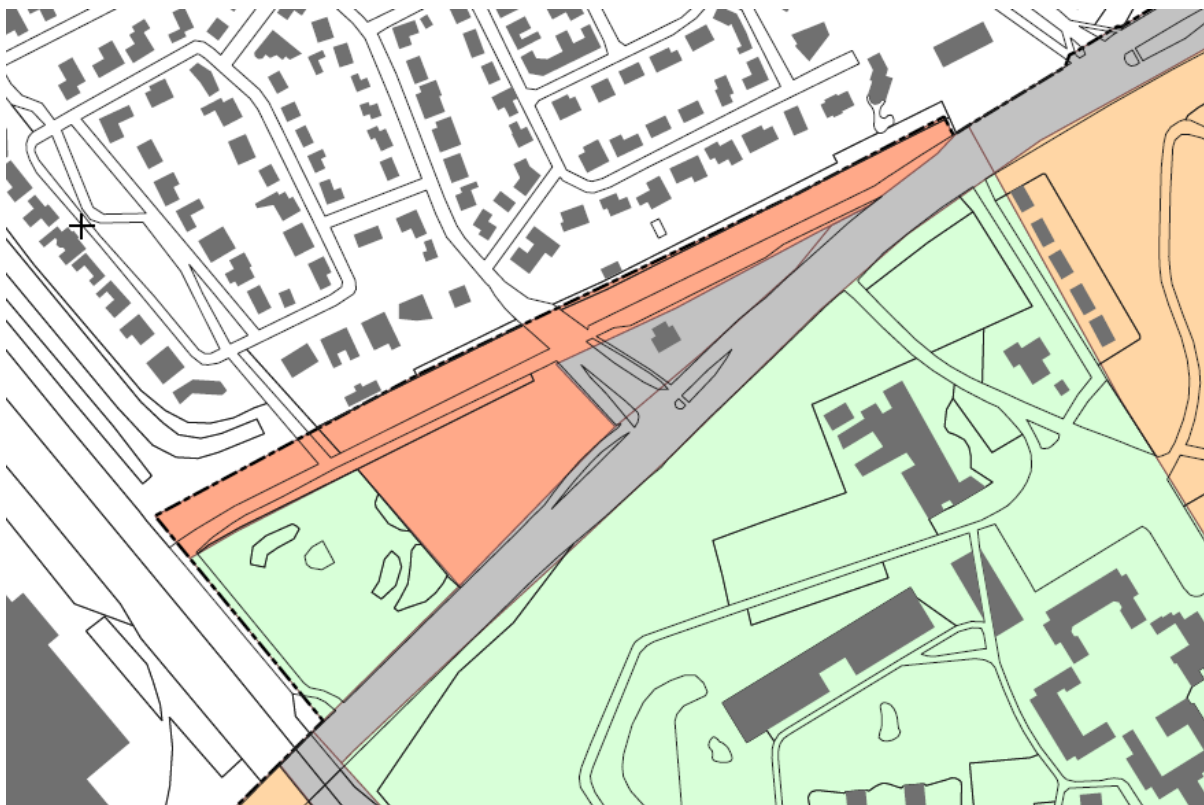
De aantasting van cultuurlandschappelijke waarden in het kader van deze onderzoeken betreft het gedeelte van het tracé tussen de spoorlijn en de Verzetsheldenlaan. Het gebied is aangeduid als droge

landbouwontginning (HI1) Het Leo van Dorstpad is een pad van voor 1832 en wordt begeleid door historisch opgaand groen.



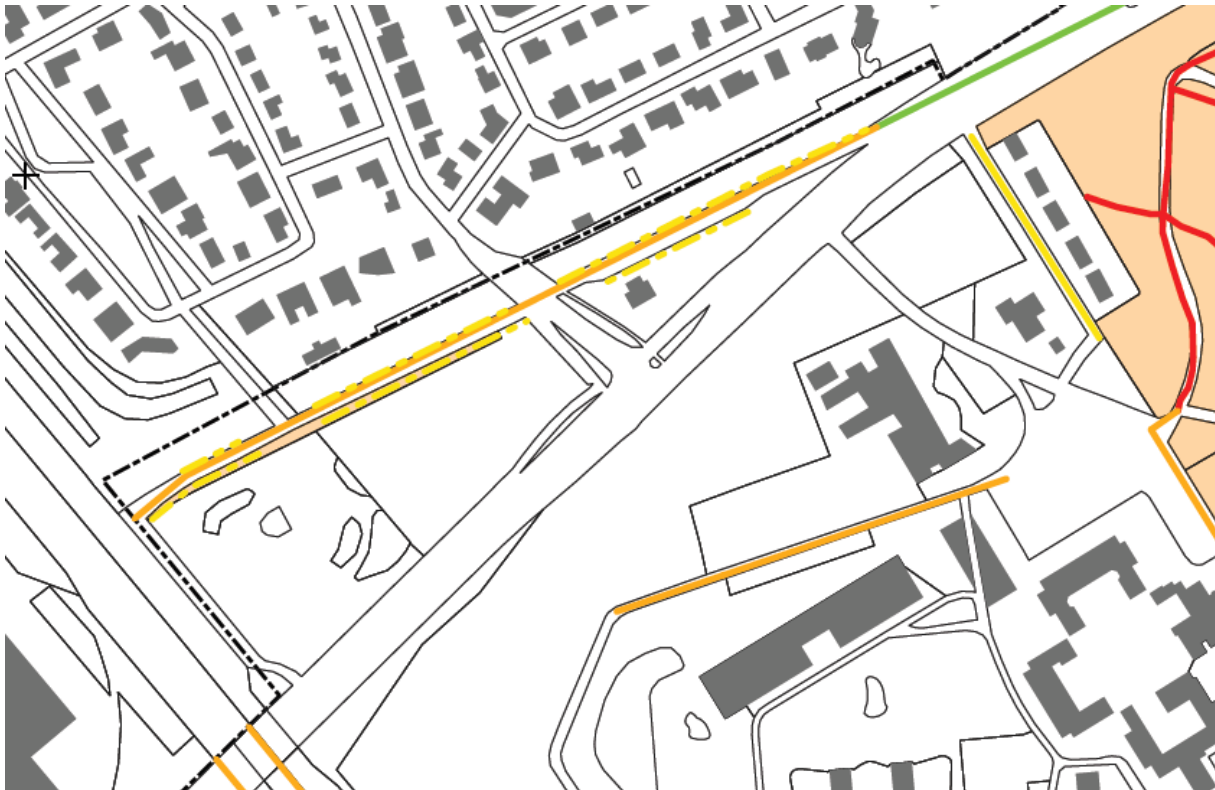
Uitsnede uit kaartbijlage 1 (Cultuurhistorische kenmerkenkaart historisch landschap) van het rapport “De groene zoom van Eindhoven”

Het gebied rond het Leo van Dorst pad en het akker tussen het pad en de Anthony Fokkerweg is cultuurlandschappelijk zeer hoog gewaardeerd (met rood aangeduid op onderstaande kaart).



Uitsnede uit kaartbijlage 2a (Cultuurhistorische waarderingskaart historisch landschap "landschapstypen") van het rapport "De groene zoom van Eindhoven"

Het Leo van Dorstpad is hoog gewaardeerd (oranje lijn op de kaart) en het begeleidend opgaand groen heeft een middenwaarde (onderbroken gele lijnen). Daarnaast is het opgaand groen aan de zuidzijde van het Leo van Dorstpad, ten westen van Cor Gehrelsiaan hoog gewaardeerd (oranje vlak).



Uitsnede uit kaartbijlage 2a (Cultuurhistorische waarderingskaart historisch landschap "landschapselementen") van het rapport "De groene zoom van Eindhoven"

Voor het hele gebied met de landschappelijk zeer hoge waarde en voor het Leo van Dorstpad en het hoog gewaardeerd opgaand groen in het bijzonder dienen ontwikkelingen te zijn gericht op het behoud, herstel en bevorderen van de cultuurhistorische waarden.

Door het toevoegen van de vrij liggende busbaan wordt het profiel van de Anthony Fokkerweg ter plaatse naar het noorden toe verbreed. Dit gaat ten koste van een klein strookje van het akker en een gedeelte van het Leo van Dorstpad, ter plaatse van de aansluiting met de Anthony Fokkerweg. Daarnaast wordt de benzinepomp verplaatst naar het akker, hetgeen verdere aantasting van de cultuurlandschappelijke waarde van het akker betekend.

Compensatie van deze aantasting wordt gevonden op de huidige locatie van de benzinepomp. Deze plek wordt vrijgemaakt van bebouwing en ingericht op basis van cultuurlandschappelijke waarden (met name qua openheid en beplanting). Deze waarden vormen ook de basis voor de inrichting van het resterende gedeelte van het akker, waardoor een coherent landschappelijk beeld ontstaat langs een groter gedeelte van de Anthony Fokkerweg en de beleefbaarheid van dit landschap zoveel mogelijk correspondeert met de historische situatie.

Een en ander wordt geborgd door zowel het zeer hoog gewaardeerde landschap rond het Leo van Dorstpad, het resterende deel van het huidige akker maar ook de vrijgekomen locatie van de huidige benzinepomp te voorzien van de dubbelbestemming Waarde – Cultuurhistorie – 2.

Het verbreden van het wegprofiel staat op gespannen voet met (cultuur)landschappelijke waarden maar is noodzakelijk voor de beoogde HOV verbinding. Afwegingen ten aanzien van het aantasten van deze waarden hebben zorgvuldig plaatsgevonden. Enige aantasting van het historisch landschap is echter

onvermijdelijk. Zo zou bijvoorbeeld verbreding van het wegprofiel aan de zuidzijde in plaats van de noordzijde hebben geleid tot aantasting van het historisch landschap Groote Beek.

Door de zorgvuldige afwegingen, de hierboven beschreven compensatie en het borgen van de cultuurlandschappelijke waarden in het bestemmingsplan is de ontwikkeling cultuurhistorisch aanvaardbaar.

3.4 Natuur en landschap

Voor flora en fauna met betrekking tot de HOV is een onderzoek uitgevoerd (23-3-2021, nr. 20196312, Van Helvoirt Groenprojecten). In de onderstaande paragrafen wordt de conclusie weergegeven. Voor het tankstation is door BRO, Quicksan flora en fauna Cor Gehrelsiaan/Anthony Fokkerweg te Eindhoven, d.d. 22 december 2020 uitgevoerd.

3.4.1 Soorten

Vogels

Tijdens de ingreep moet rekening worden gehouden met algemene broedvogels. Bij het eventueel verwijderen van bomen en struikbeplantingen bestaat de kans dat nesten worden beschadigd of vernield, wanneer ze in gebruik zijn. Indien de ingreep binnen het broedseizoen plaatsvindt, moeten de werkzaamheden voorafgegaan worden door een broedvogelinspectie. De periode waarin dit noodzakelijk is moet afgestemd zijn op de vogelsoorten die op en rond het traject te verwachten zijn. Jaarrond beschermde nesten zijn in de directe omgeving niet aangetroffen.

Zoogdieren

Het traject biedt foerageer- en migratiemogelijkheden voor vleermuizen. Het traject vormt echter geen essentieel foerageergebied omdat er betere alternatieven beschikbaar zijn in de omgeving. Wanneer er bomenrijen of andere lijnvormige groenelementen moeten worden verwijderd, dient er verdiepend onderzoek gedaan te worden naar de functie als vliegroute en foerageergebied van de elementen voor vleermuizen. Geadviseerd wordt om gebruik te maken van het Vleermuisprotocol 2017. Dit houdt in dat er 2 veldbezoeken gedaan moeten worden in de periode 15 april – 15 oktober. Er zijn geen (potentiele) verblijfplaatsen op het traject of in de directe omgeving aangetroffen. Verstoring door toename van licht, geluid of bewegingen kan verstorend zijn. Het traject wordt mogelijk incidenteel bezocht door bunzing, steenmarter en eekhoorn, maar vormt geen essentieel leefgebied. Bovendien zijn er geen verblijfplaatsen aangetroffen.

Het traject wordt mogelijk incidenteel bezocht door bunzing, steenmarter en eekhoorn, maar vormt geen essentieel leefgebied. Bovendien zijn er geen verblijfplaatsen aangetroffen. Negatieve effecten op streng beschermde overige zoogdieren zijn niet te verwachten. Overtreding van de Wnb kan redelijkerwijs worden uitgesloten. Er wel sporen aangetroffen die erop wijzen dat het traject leefgebied vormt voor konijn en muizensoorten. Deze soorten zijn vrijgesteld van de verboden in de Wnb.

Reptielen

Op enkele plekken rondt het traject komt mogelijk levendbarende hagedis voor. Deze plekken vormen geen essentieel leefgebied en de ingreep heeft geen negatieve effecten op de soort.

Tijdens de ingreep kunnen mogelijk wel binnen het werkgebied voorkomende dieren op het land worden verstoord of gedood, 1`2waardoor de Wnb overtreden wordt. Mochten er tijdens de werkzaamheden individuen worden aangetroffen, dan dienen deze onder begeleiding van een deskundig ecooloog verplaatst te worden buiten de invloedssfeer van het project.

Amfibieën

De poelen in de directe omgeving van het traject vormen geschikt leefgebied voor alpenwatersalamander. Omdat de kans bestaat dat incidenteel op het traject voorkomende dieren worden gedood, dienen er maatregelen genomen om de soort te beschermen en te weren uit het projectgebied en zo overtreding van de Wnb te voorkomen. Mochten er tijdens de werkzaamheden individuen worden aangetroffen, dan dienen deze onder begeleiding van een deskundig ecooloog verplaatst te worden buiten de invloedssfeer van het project.

Ongewervelden

In de directe omgeving van het traject is in het verleden gevlekte witsnuitlibel waargenomen. Geschikte leefgebieden vallen buiten de invloedssfeer van de ingreep.

Vaatplanten

De aanwezigheid van beschermde plantensoorten en daarmee overtreding van de Wnb, kan redelijkerwijs worden uitgesloten.

3.4.2 Gebieden

Natura 2000

Ten aanzien van Natura 2000-gebieden heeft de ingreep mogelijk een negatief effect als gevolg van stikstofdepositie. De mogelijke negatieve effecten zijn nader onderzocht. Uit de berekening volgt dat er geen depositie is tijdens de aanlegfase. Voor wat betreft de gebruiksfase wordt er ook geen extra depositie veroorzaakt, omdat de bussen geen emissie van stikstof veroorzaken. Daarnaast is een berekening gedaan voor de aanlegfase. Hierbij wordt er vanuit gegaan dat de weg gefaseerd wordt aangelegd. Er is een berekening gemaakt waarbij is uitgegaan van oud materieel (1950) hier komt een tijdelijke depositie uit van maximaal 0,02 mol/ha/j en blijft onder de 0,05 mol/ha/j waar Bijl 2 vanuit gaat. Er geldt geen vergunningsplicht. Als alleen modern materieel wordt ingezet (2019 en 2020) is er geen sprake van een depositie.

Natuurnetwerk Nederland

De ingreep legt mogelijk beslag op NNN-areaal. Hierdoor wordt de oppervlakte verkleind en ecologische waarden en kenmerken aangetast. Geadviseerd wordt om de ingreep te toetsen aan het afwegingskader wat geldt voor NNNgebieden (nee-tenzij principe). De effecten op de NNN zullen beperkt zijn.

3.4.3 Houtopstanden

Voor het geheel of gedeeltelijk kappen van bomenrijen, -groepen en andere houtige beplantingen op het SFR-traject die buiten de bebouwde kom-Wnb vallen geldt een meld en herplantplicht. Onder bepaalde voorwaarden kan een ontheffing verleend worden.

3.4.4 Conclusie quickscan

Gelet op de potentiële ecologische waarden kan het voorgenomen plan alleen in overeenstemming met de nationale natuurwetgeving en het provinciale natuurbeleid worden uitgevoerd, mits voorafgaand en tijdens het uitvoeren van de werkzaamheden het bepaalde in de Wet natuurbescherming in acht wordt genomen:

- Voor de aanlegfase blijft de depositie onder de 0,05 mol/ha/j;
- Ten aanzien van vleermuizen dient licht gericht of uitstralend op de bomenrij parallel met het fietspad en het opgaande groen binnen Ecopark Acht te worden vermeden, zowel tijdens de werkzaamheden als in de toekomstige situatie;
- Ten aanzien van broedvogels dient, om overtreding op voorhand redelijkerwijs te voorkomen, het verwijderen van nestgelegenheid en/of opgaand groen buiten het broedseizoen te worden uitgevoerd, of een controle moet de aanwezigheid van een broedgeval kunnen uitsluiten;
- In het kader van de algemene zorgplicht is het noodzakelijk om voldoende zorg te dragen voor aanwezige individuen. Dit houdt in dat al het redelijkerwijs mogelijke gedaan dient te worden om het doden van individuen te voorkomen.

3.5 Geluid

De Schakel

Voor de wijziging van de weg is een akoestisch onderzoek opgesteld (nr. 194085, d.d. 26 januari 2021). Hieruit blijkt dat de geluidbelasting ten gevolge van het wegverkeer op De Schakel na herinrichting (peiljaar 2034) op alle geluidgevoelige objecten lager is dan de voorkeursgrenswaarde van 48 dB. Derhalve is er ten gevolge van de aanleg van de nieuwe busbaan op De Schakel geen sprake van reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder.

Anthony Fokkerweg/Marathonloop

Uit de rekenresultaten blijkt dat de geluidbelasting op het pand aan de Vijfkamplaan 4, (Summa college) meer dan 1,5 dB toeneemt als gevolg van de gewijzigde verkeersstromen. Derhalve is er sprake van een reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder. Bij alle overige woningen en geluidgevoelige objecten binnen de zone van de weg is er geen sprake reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder.

Omdat er op het pand aan de Vijfkamplaan 4 sprake is van reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder, is er een nader onderzoek ingesteld naar het effect van maatregelen.

Uit het maatregelonderzoek komt naar voren dat met het toepassen van een stil wegdek in de vorm van SMA-NL8G+ op de Marathonloop tussen de Huizingalaan en de Vijfkamplaan de reconstructiesituatie wordt opgeheven. Er hoeft geen hogere waarde voor dit pand te worden vastgesteld.

3.6 Water

Beschrijving watersysteem plangebied

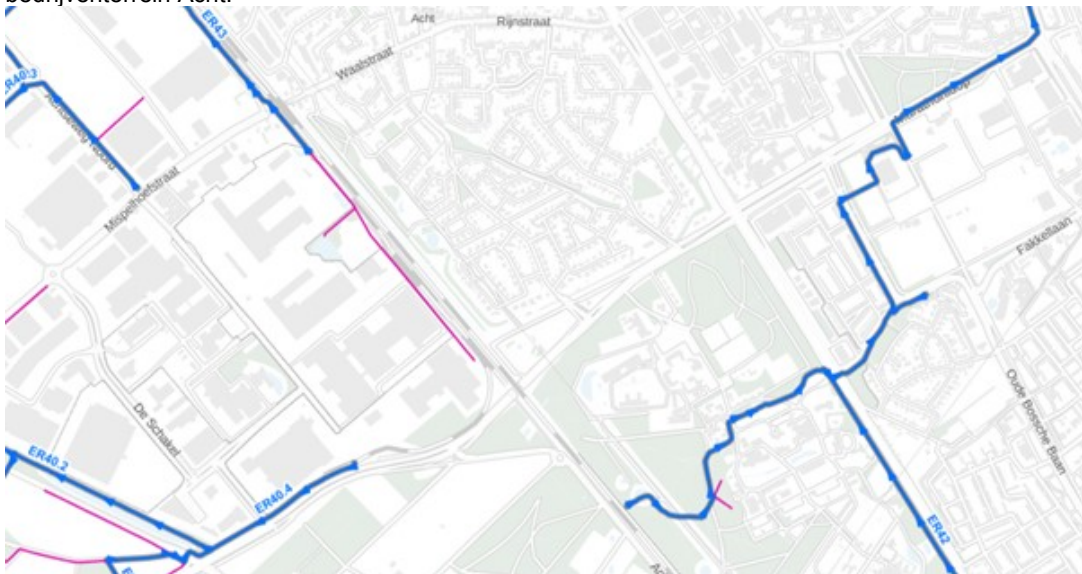
Checklist watersysteem

Checklist Watersysteem	
Hoofdwatergang cq open water	Ja
zijwatergang	Ja
Keurgebied binnen plangebied?	Nee
Binnen 25-100 jaarszone?	Nee
Binnen boringsvrije zone?	Nee
Ecologische verbindingszone?	Nee
Binnen reserveringsgebied waterberging 2050?	Nee
Rioolwatertransportleiding	Ja, van de gemeente Eindhoven
Waterschap gemaal	Nee
Infiltratie praktisch mogelijk?	Niet tot matig
Uitwerkingsplicht / wijzigingsbevoegdheid	Nee

Gebied specifieke eigenschappen m.b.t. water

Oppervlaktewater

Binnen het plangebied is aan de oostzijde de Grote Beek (ER38) aanwezig. Deze is overkluisd in de Marathonloop vanaf de Oude Boschebaan richting het oosten (Huizingalaan). De afvoerrichting is oostwaarts. Aan de westzijde ligt ten noorden van de Anthony Fokkerweg de ER40. Deze loost in de waterberging ten westen van de het bedrijventerrein Acht.



Figuur: legger

Waterschap de Dommel, A-watergangen (blauw) en B-watergangen (roze).

Verharding

Momenteel is een groot gedeelte van het plangebied verhard. Door de aanleg van de busbaan neemt het verhardoppervlak op een deel van het tracé toe.

Bodemopbouw

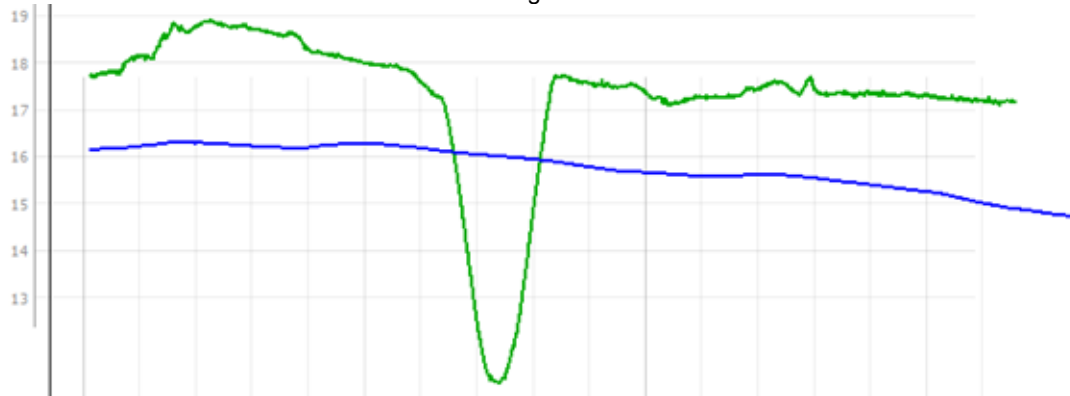
De bodem in dit deel van Eindhoven kenmerkt zich door de aanwezigheid van slecht doorlatende lagen. De bovengrond, tot circa 1 meter beneden maaiveld, kenmerkt zich door fijn zand. Vanaf 1 meter beneden maaiveld komen slecht doorlatende lagen in de vorm van leem voor.

Grondwater

Voeding van grondwater in het plangebied geschiedt door infiltratie van regenwater en door toestroming vanuit het watersysteem. Ontwatering geschiedt door ondergrondse afstroming naar oppervlaktewater. De grondwaterstroming is richting oosten.

De maaiveldhoogte is volgens het Actueel Hoogtebestand Nederland (AHN2) aan de oostzijde ter plaatse van het plangebied is circa NAP + 17,7 meter en aan de westzijde NAP +18,1 meter. Op basis van berekende grondwaterstanden (Royal Haskoning, evaluatie grondwatermeetnet 2011) zit de GHG op circa 1,5 meter beneden maaiveld.

De doorlatendheid van de bodem is slecht tot matig.



Figuur: maaiveldniveau (groen) en grondwaterstanden, GHG berekend (blauw)

Rioolwatertransportleiding

Binnen een groot deel van het tracé van de HOV3 is een rioolwatertransportleiding van de gemeente Eindhoven aanwezig. Dit riool transporteert het afvalwater vanuit de diverse aanpalende gebieden af richting het oosten naar de RWZI Eindhoven.



Figuur:

Rioolwatertransportleiding, weergegeven in rood.

Toekomstige situatie van het watersysteem

Door de realisatie van het HOV3 tracé neemt de verharding toe en zijn op basis van gemeentelijke beleid onderstaande waterbergingsnormen gehanteerd:

- Per m² toename verhard oppervlak van de infrastructuur wordt 60mm (600m³/ha) waterberging gerealiseerd.
- Voor de Schakel, daar waar de fundering wordt vervangen, wordt 60mm berging per m² verharding gerealiseerd.
- Toegestane afvoer: de maatgevende afvoer ten opzichte van het bruto oppervlak van de ontwikkeling is 1 l/s/ha.

- Afwatering: afwatering van de infrastructuur vindt plaats naar de Grote Beek of naar al bestaande aangrenzende watersystemen.

Verharding en berging

Door de aanleg van de HOV3, deels over bestaande tracés en deels als nieuwe aparte busbaan, neemt het verhard oppervlak toe. In onderstaande tabel is aangegeven wat de toename is per deelgebied.

	Toename verhard oppervlak [m2]	Afname verhard oppervlak [m2]	Netto toename verhard oppervlak [m2]	Bergingse is [mm]	Bergingse s [m3]
Tracé onderdeel					
Marathonloop nabij Huizinggalaan / Vijfkamplaan	981	680	301	60	18
Marathonloop Vijfkamplaan / Oude Boschebaan	286	360	0	60	0
Marathonloop Oude Boschebaan / Estafettelaan	435	327	108	60	6
Marathonloop Estafettelaan/Boschdijk	2.737	922	1.815	60	109
A Fokkerweg Boschdijk / Verzetsheldenlaan	1.170	481	689	60	41
A Fokkerweg Verzetsheldenlaan / Tunnelbak spoor	4.718	880	3.838	60	230
Tunnel Spoor	600	0	600	60	36
A Fokkerweg Tunnelbak spoor / Schakel	6.843	0	6.843	60	411
Schakel	2.677	0	2.677	60	16
Totaal			16.871		1012

Voor elk van de deelgebieden wordt in de navolgende tekst kort toegelicht hoe de toekomstige afwatering zal zijn en hoe wordt voorzien in de berging.

Marathonloop nabij Huizinggalaan / Vijfkamplaan

De nieuwe busbaan wordt aangebracht op de noordelijke rijbaan. Het overige autoverkeer wordt afgewikkeld op de zuidelijke rijbaan. Door deze aanpassingen dient de kruising bij de Huizinggalaan te worden uitgebreid en dient het voetpad en fietspad naar het zuiden te worden verplaatst.

Voor de netto toename van het verhard oppervlak, 300 circa m² wordt een regenwaterriool aangelegd over een lengte van circa 100 meter. Hierop worden alle kolken aangesloten van zowel de rijbanen als de busbaan. Middels een drempel met doorlaat wordt het water in het regenwaterriool geborgen en vertraagd afgevoerd naar de Groote Beek (overkluizing ø 1000 mm). Daarnaast zal een deel van de verharding afwateren naar een verlaagde berm. Het voetpad en fietspad aan de zuidzijde wateren onder afschot af naar de groenstrook ten noorden van het fietspad/voetpad.

In het riool en de verlaagde berm wordt circa 40 m³ berging gerealiseerd.

Marathonloop Vijfkamplaan / Oude Boschebaan

De nieuwe busbaan wordt aangebracht op de noordelijke rijbaan. Het overige autoverkeer wordt afgewikkeld op de zuidelijke rijbaan. Door deze aanpassingen dient de kruising bij oude Boschebaan te worden uitgebreid.

Er wordt voor dit deel van de Marathonloop geen toename van verharding berekend aangezien een deel van de bestaande verharding wordt weggehaald en er een opstelstrook voor rechtsaf naar de Oude Bosche Baan wordt gerealiseerd. Voor deze opstelstrook wordt een nieuw regenwaterriool aangelegd over een lengte van circa 60 meter.

Hierop worden alle kolken aangesloten van zowel de rijbanen als de busbaan. Middels een drempel met doorlaat wordt het water in het regenwaterriool geborgen en vertraagd afgevoerd naar de Groote Beek (overkluizing $\varnothing$ 1000 mm).

In het riool wordt circa 2 m³ berging gerealiseerd.

Marathonloop Oude Boschebaan / Estafettelaan

De nieuwe busbaan wordt aangebracht op de noordelijke rijbaan. Het overige autoverkeer wordt afgewikkeld op de zuidelijke rijbaan.

Er wordt voor dit deel van de Marathonloop een minimale toename van verharding berekend (100 m²).

Waterhuishoudkundige ingrepen worden voor dit deeltraject niet voorzien.

Marathonloop Estafettelaan / Boschdijk

Er wordt voor dit deel van de Marathonloop een toename van 1.815 m² verharding berekend. De zuidelijke rijbaan van de Marathonloop is momenteel aangesloten op een gerelined gemengd riool. Op dit gemengde riool zitten enkel en alleen kolken. Door het aanbrengen van knippen in dit gemengde riool kan dit riool worden omgebouwd over een lengte van circa 330 meter naar een regenwaterriool. Dit omgebouwde riool wordt aangesloten op het regenwaterriool (900 mm) vanuit Achtse Barrier. Het regenwaterriool loost via de waterpartij bij het VMBO-SEN op de Grote Beek. Om deels te voorzien in de berging wordt de waterpartij bij het VMBO-SEN op streefpeil (NAP +15,5 m en maximaal peil NAP + 16,5 m) uitgebreid met een oppervlak van circa 100 m².

Het water van het fietspad en het trottoir watert momenteel deels onder afschot af naar de watergangen gelegen aan de zuidzijde van de zuidelijke rijbaan. Deze watergangen worden vergroot om deels te voorzien in de benodigde berging.

Door het ombouwen van het gemengde riool naar een regenwaterriool, het verbreden van de watergangen en het uitbreiden van het wateroppervlak van de vijver bij het VMBO-SEN wordt circa 240 m³ berging gerealiseerd.

A. Fokkerweg Boschdijk / Verzetsheldenlaan

Er wordt voor dit deel van de Anthony Fokkerweg een toename van 690 m² verharding berekend. Daar waar de nieuwe busbaan komt te liggen wordt een nieuw regenwaterriool aangebracht. Dit regenwaterriool zamelt het regenwater in van zowel de busbaan als de noordelijke rijbaan in en voert dit af naar de nieuw te realiseren waterberging ten noorden van de Anthony Fokkerweg tegen de Boschdijk aan.

Een deel van het noordelijk gelegen gemengd riool wordt omgebouwd naar een regenwaterriool dat aangesloten wordt op het nieuw aan te leggen regenwaterriool. De kolken van deze leiding dienen te worden overgezet naar het nieuw te realiseren regenwaterriool.

In totaal wordt in de waterberging circa 50 m³ waterberging gerealiseerd.

A. Fokkerweg Verzetsheldenlaan / Tunnelbak spoor

Er wordt voor dit deel van de Anthony Fokkerweg een toename van 3.840 m² verharding berekend. Daar waar de nieuwe busbaan komt te liggen wordt een nieuw regenwaterriool aangebracht. Dit regenwaterriool zamelt het regenwater in van de busbaan in en voert dit af naar de nieuw te realiseren waterberging ten noorden van de Anthony Fokkerweg daar waar nu het huidige tankstation is gelegen (dit tankstation wordt verwijderd). Het bestaande regenwaterriool in de Anthony Fokkerweg (ten westen van de Cor Gehrelsstraat) wordt van het bestaande gemengde stelsel afgekoppeld en aangesloten op het nieuwe regenwaterriool. Aan de zuidzijde van de Anthony Fokkerweg komt een drempel met doorlaat. De ontvangende watergang dient te worden opgeschoond en eventueel te worden uitgediept.

Een deel van de nieuwe busbaan kan niet afwateren naar het nieuwe regenwaterstelsel. Dit is het gevolg van de aanwezigheid van het stamriool eibuis 800/1200. Kolken van de busbaan worden dan ook aangesloten op het gemengde stelsel.

Het tankstation wordt verplaatst naar de westzijde van de Cor Gehrelsstraat. Om de bestaande watergang/ greppel te kunnen kruisen dient een duiker te worden aangebracht onder de toerit naar het nieuwe tankstation. De bestaande watergang/greppel dient tevens te worden verbreed en te worden uitgediept waarbij de bodem op NAP + 17,30 m komt te liggen.

In totaal wordt dus circa 239 m³ berging gerealiseerd voor de toename van verhard oppervlak.

Tunnel Spoor

Ter plaatse van het huidige fietspad aan de westzijde van de tunnel wordt de nieuwe busbaan gerealiseerd. De huidige tunnel is geheel aan de onderzijde voorzien van een waterdicht folie. Al het water dat binnen de contouren van dit folie valt wordt afgevoerd en geborgen in de waterbergingskelder van de tunnel. Deze berging heeft een inhoud van circa 420 m³, 52 mm ten opzichte van het aangesloten verhard oppervlak. Aangezien de contouren van de folie onder de tunnel niet veranderd wordt er ook geen water extra afgevoerd.

A Fokkerweg Tunnelbak spoor / Schakel

Ten gevolge van de aanleg van de HOV3 zal er aan de noordzijde van de Anthony Fokkerweg, ten westen van het spoor, een busbaan worden aangelegd. Door de aanleg van de busbaan veranderen in eerste instantie de onderstaande waterhuishoudkundige zaken:

- Verplaatsen watergang ER40.4.
- Toename verhard oppervlak.

Verplaatsen watergang ER40.4

Vanuit een aantal ontwerpcriteria is gekozen om de nieuwe busbaan ten noorden van de Anthony Fokkerweg te leggen. Gevolg hiervan is dat de bestaande watergang ER40.4 dient te worden verplaatst naar het noorden (circa 5 tot 10 meter) en deels te worden verbreed. De nieuwe watergang krijgt dezelfde afmeting als in de huidige situatie. De bestaande duikers (onder de Anthony Fokkerweg) en uitstroomvoorzieningen (vanuit het terrein van Van Rooijen en de uitlaat van het regenwaterriool van de Anthony Fokkerweg) op de watergang ER40.4 dienen te worden aangepast om de afwatering van de diverse onderdelen te garanderen.

De duiker in de A-watergang ER40 onder de Schakel dient te worden verlengd over een lengte van circa 10 meter (om eveneens de busbaan te kruisen). De lengte van de te verplaatsen watergang wordt dus korter waardoor de berging afneemt. Om het bergingsverlies te compenseren als gevolg van het verlengen van de duiker wordt de watergang verbreed met circa 0,2 meter over de gehele lengte.

Compensatie toename verharding

Door de aanleg van de busbaan ten noorden van de Anthony Fokkerweg en ten oosten van de Schakel neemt het verhard oppervlak toe met circa 6.843 m². Conform het beleid van de gemeente Eindhoven en het waterschap de Dommel dient voor deze toename 60 mm berging te worden gerealiseerd, 411 m³.

Daarnaast heeft de gemeente Eindhoven de opgave, het deel van De Schakel ten Noorden van Van Rooijen, de rijbaan inclusief de fundering te vervangen. Conform het klimaatbeleid van de gemeente Eindhoven moet ook voor dit deel 60 mm waterberging worden gerealiseerd. Het totale oppervlak van dit deel van de Schakel is circa 2.677 m² wat resulteert in een aanvullende bergingsopgave van 161 m³.

Het regenwater vallende op een deel van de verharding van de busbaan en het deel van de Schakel ten noorden van Van Rooijen wordt ingezameld via een regenwaterriool of watergang ter plaatse van de Schakel naar het zuiden. Daar waar de busbaan evenwijdig aan de te verplaatsen watergang loopt wordt geen riool gerealiseerd. Hier zal het regenwater via de verharding direct afstromen naar de watergang en daar worden geborgen en vertraagd worden afgevoerd.

Het nieuw aan te leggen regenwaterriool in de Schakel ten noorden van Van Rooijen wordt enkel belast met het water dat tot afstroming komt vanaf de weg.

Ten zuiden van de Anthony Fokkerweg wordt de waterberging gerealiseerd evenals ten oosten van de Schakel voor de toename van het verhard oppervlak. Het water afkomstig van de Schakel en de busbaan wordt ingezameld via een riool of gaat direct naar een watergang. Via de bestaande duiker onder de Anthony Fokkerweg wordt het water getransporteerd naar de waterberging aan de zuidzijde van de weg.

De waterbergingen aan de zuidzijde van de Anthony Fokkerweg hebben gezamenlijk een bergende inhoud van circa 471 m³ tot een peil van NAP + 17,40 m. Hierbij ligt de bodem van de waterbergingen op NAP + 17,20 m.

In de watergang parallel aan de Schakel wordt circa 101 m³ berging tot een peil van NAP + 17,4 m gerealiseerd. In totaal wordt dus circa 572 m³ waterberging gerealiseerd en is aan de benodigde waterbergingsopgave van 411 + 161m³ voldaan.

De berging wordt geëffectueerd door de aanleg van een stuw. Deze stuw wordt uitgevoerd als een SIMMBA-stuw met twee doorlaten.

Compensatie verharding

Vanuit het klimaatbeleid is de eis voor dit gebied 20 mm waterberging voor het totaal aan verhard oppervlak. In totaal zal circa 180 m³ waterberging te worden gerealiseerd. Deze waterberging wordt gerealiseerd aan de Jan Olieslagersweg aan de oostzijde van de Luchthavenweg. Om het water daar te krijgen zal een nieuw riool worden aangelegd om het regenwater dat valt op de weg af te voeren naar de waterberging. De berging in de waterberging zal weer beschikbaar komen door of infiltratie of vertraagde afvoer naar het kanaal.

Doordat de weg wordt aangesloten op een nieuw aan te leggen regenwaterriool zal minder water op het VGS worden aangesloten waardoor ook minder water wordt verpompt naar de RWZI.

3.7 Bodem

Het (industriële) verleden van Eindhoven heeft zijn sporen in de bodem nagelaten. In de afgelopen jaren heeft op zeer veel locaties in Eindhoven om diverse redenen milieukundig bodemonderzoek plaatsgevonden, bijvoorbeeld in het kader van het verlenen van bouwvergunningen of in het kader van de aan- of verkoop van locaties. In het bodeminformatiesysteem van de gemeente zijn de gegevens van alle bekende bodemonderzoeken opgenomen.

Op diverse locaties in Eindhoven zijn verontreinigingen aangetroffen, het komt echter zelden voor dat er als gevolg van bodemverontreiniging sprake is van risico's voor de gezondheid van mensen. Dergelijke locaties zijn op dit moment binnen de HOV3 niet bekend.

Uit de bodeminformatie blijkt dat de volgende bodemonderzoek bekend zijn van de busbaan HOV3:

- a. Verhardingsonderzoek, verkennend en aanvullend bodemonderzoek, waterbodemonderzoek en verkennend onderzoek asbest Nieuwe busbaan HOV3 - De Schakel (GDC Acht) te Eindhoven, RSK, rapportnummer 516806.002(03), d.d. 16 november 2020;
- b. Verhardingsonderzoek, nader bodemonderzoek (asbest) en waterbodemonderzoek Nieuwe busbaan HOV3 - Marathonloop te Eindhoven, RSK, rapportnummer 516806.001(03), d.d. 25 november 2020.

Ad a:

Uit het onderzoek blijkt dat de grond plaatselijk sterk verontreinigd is met PAK en zink. De omvang van de sterke verontreiniging is circa 113 m³. Het betreft een geval van ernstige bodemverontreiniging welke gesaneerd dient te worden voor herontwikkeling. Voor het overige is de grond licht verontreinigd met zware metalen, PAK, PCB en minerale olie.

In de grond is zintuiglijk 1 stukje asbestverdacht materiaal aangetroffen. Analytisch gaat het om een asbestgehalte van 2,8 mg/kgds. Er is geen noodzaak tot een nader asbestonderzoek in de grond.

Het grondwater is plaatselijk sterk verontreinigd met nikkel, matig met kobalt en licht barium en cadmium. De verhoogde waarden zijn van natuurlijke oorsprong.

In de bovengrond zijn licht verhoogde gehalten gemeten aan PFAS. De grond is toepasbaar binnen Eindhoven en binnen het landelijke beleid als klasse landbouw/natuur.

De waterbodem is klasse industrie en dat betekent dat het verspreidbaar op het aangrenzende perceel.

Ad b:

Uit het onderzoek blijkt dat de grond licht verontreinigd is met zware metalen, PAK en PCB. Het grondwater is plaatselijk matig verontreinigd met xylenen en voor het overige licht verontreinigd met vluchtige aromaten, een oplosmiddel en enkele zware metalen.

In de grond is zintuiglijk en analytisch geen asbest aangetoond.

In de grond zijn licht verhoogde gehalten gemeten aan PFAS. De grond is grotendeels toepasbaar binnen Eindhoven en binnen het landelijke beleid als klasse landbouw/natuur.

De waterbodem is altijd toepasbaar zowel op landbodem, in oppervlaktewater als verspreidbaar op aangrenzende percelen.

Op het overige deel van de busbaan (Anthony Fokkerweg tot en met de Luchthavenweg) wordt momenteel een bodemonderzoek uitgevoerd of wordt het bodemonderzoek binnenkort in gang gezet.

Voor vaststelling van het bestemmingsplan is het niet noodzakelijk dat de bodemonderzoeken zijn afgerond. Het bestemmingsplan kan worden vastgesteld.

Voor de aanvraag van de omgevingsvergunning zullen de bodemonderzoeken moeten zijn afgerond. Tevens zal voor aanvraag van de omgevingsvergunning voor het geval van ernstige bodemverontreiniging een BUS melding dan wel saneringsplan moeten worden ingediend bij bevoegd gezag (Omgevingsdienst Zuidoost Brabant).

Indien uit de nieuwe bodemonderzoeken blijkt dat er sprake is van (een) geval(len) van bodemverontreiniging dan zal hiervoor ook (een) BUS melding(en) dan wel saneringsplan(nen) moeten worden ingediend bij bevoegd gezag.

De busbaan ligt deels in de boringsvrije zone van het waterwingebied Welschap en grotendeels in een gebied dat verdacht op het voorkomen van niet gesprongen explosieven. Met de uitvoering van werkzaamheden zal hiermee rekening moeten worden gehouden. Mogelijk zijn aanvullende maatregelen noodzakelijk.

3.8 Externe Veiligheid

Externe veiligheid gaat over het beperken en beheersen van risico's en effecten van calamiteiten, en over het bevorderen van de veiligheid van personen in de omgeving van activiteiten (bedrijven en transport) met gevaarlijke stoffen. Dat gebeurt door te voorkomen dat te dicht bij gevoelige bestemmingen activiteiten met gevaarlijke stoffen plaatsvinden, door de zelfredzaamheid te bevorderen en door de calamiteitenbestrijding te optimaliseren.

In deze paragraaf wordt ingegaan op externe veiligheid in relatie tot verschillende risicovolle bronnen en/of objecten in en nabij het plangebied. Eerst wordt het wettelijk kader op nationaal niveau beschreven, daarna het gemeentelijk beleid en vervolgens overige wet- en regelgeving die voor het plangebied relevant is. Tot slot wordt het groepsrisico verantwoord.

Wettelijk kader

Op nationaal niveau zijn verschillende wetten en regels ten aanzien van externe veiligheid. Voor bedrijven geldt het Besluit externe veiligheid inrichtingen (BEVI; oktober 2004). Voor transport is het Besluit externe veiligheid transportroutes van toepassing (april 2015). Voor buisleidingen moet worden getoetst aan het Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb; januari 2011). Bij externe veiligheid wordt onderscheid gemaakt tussen Plaatsgebonden risico en Groepsrisico.

Plaatsgebonden Risico (PR)

Dit is een maat voor de kans dat iemand dodelijk getroffen kan worden door een calamiteit met een gevaarlijke stof. De gestelde norm is een ten minste in acht te nemen grenswaarde (PR 10-6/jr) die niet mag

worden overschreden ten aanzien van 'kwetsbare objecten', alsmede een zoveel mogelijk te bereiken richtwaarde (PR 10-6/jr) ten aanzien van 'beperkt kwetsbare objecten';

Groepsrisico (GR)

Dit is een maat voor de kans dat een grotere groep tegelijkertijd dodelijk getroffen kan worden door een calamiteit met gevaarlijke stoffen. Voor het groepsrisico geldt een verantwoordingsplicht.

Basisnet vervoer gevaarlijke stoffen

Op 1 april 2015 is het Basisnet vervoer gevaarlijke stoffen van kracht geworden. Dit Basisnet geeft aan over welke routes (spoor, water en weg) gevaarlijke stoffen worden vervoerd. In de Regeling Basisnet staat waar risicoplafonds liggen langs transportroutes en welke regels er gelden voor ruimtelijke ontwikkeling.

Risicobronnen

Het plangebied ligt gedeeltelijk binnen 200 meter van het spoor waarover gevaarlijke stoffen worden vervoerd. Daarnaast ligt het planvoornemen binnen het invloedsgebied van een tweetal buisleidingen. De weg is geen (beperkt) kwetsbaar object, echter het te verplaatsen tankstation wel. Hierdoor is een verantwoording van het groepsrisico nodig. Deze is uitgevoerd bij het bestemmingsplan.

3.9 Milieuzonering

Met de HOV3 moet het tankstation aan de Anthony Fokkerweg worden verplaatst. De verkoop van LPG zal worden gestaakt. Hiermee valt het tankstation onder milieucategorie 2 volgens de VNG bedrijven en milieuzonering. Er geldt dan een richtafstand van 30 meter tot woningen. Hieraan wordt voldaan. Ook ligt er een gasreducerstation binnen het plangebied. Hiervoor geldt ook milieucategorie 2. Aan de richtafstand van 30 meter wordt voldaan.

4 Conclusie

De activiteiten die mogelijk worden gemaakt met de voorliggende ontwikkeling zijn, gelet op de kenmerken en de plaats van de activiteiten en de kenmerken van de potentiële effecten, niet zodanig van invloed op het milieu dat er sprake is van belangrijke nadelige milieugevolgen.

Het voorstel is om het college van burgemeester en wethouders van Eindhoven op basis van deze notitie te laten besluiten dat geen milieueffectrapportage nodig is.

