



**Aanmeldnotitie mer-
beoordeling**
Doorstroming Eindhoven-
Veldhoven (HOV4)

Antea Group

Understanding today.
Improving tomorrow.

projectnummer 0497623.304
definitief revisie 01
1 december 2025

Aanmeldnotitie mer-beoordeling

Doorstroming Eindhoven-Veldhoven (HOV4)

projectnummer 0497623.304
definitief revisie 01
1 december 2025

Auteur(s)

C. van Tilburg

Opdrachtgever

Gemeente Veldhoven
Meiveld 1
5501 KA VELDHOVEN

Gecontroleerd

C. Stolzenbach-van der Doelen

datum	beschrijving	vrijgave
1 december 2025	definitief	definitief

Inhoud

1.	Inleiding	4
1.1	Aanleiding	4
2.	Beoogde ontwikkeling	5
2.1	Aanleiding	5
2.2	Begrenzing	5
3.	Toetsingskader	7
3.1	Algemeen	7
3.2	Activiteit en drempelwaarde	7
3.3	Mer-beoordeling	7
4.	Beoordeling	9
4.1	Kenmerken van het project	9
4.1.1	Omvang van het project	9
4.1.2	Cumulatie met andere projecten	9
4.1.3	Gebruik van natuurlijke hulpbronnen	9
4.1.4	Productie van afvalstoffen	9
4.1.5	Verontreiniging en hinder	9
4.1.6	Het risico van zware ongevallen en rampen	9
4.1.7	Risico's voor de menselijke gezondheid	10
4.2	Plaats van het project	10
4.2.1	Het bestaande grondgebruik	10
4.2.2	Het opnamevermogen van het natuurlijke milieu	10
4.3	Kenmerken van het potentiële effect	10
4.3.1	Verkeer	10
4.3.2	Geluid	10
4.3.3	Luchtkwaliteit	10
4.3.4	Trillingen	11
4.3.5	Bodemkwaliteit	11
4.3.6	Omgevingsveiligheid	11
4.3.7	Activiteiten en milieuzonering	11
4.3.8	Ecologie	12
4.3.9	Water	12
4.3.10	Archeologie	13
4.3.11	Cultureel erfgoed en landschap	13
4.3.12	Duurzaamheid en klimaatadaptatie	13
4.3.13	Gezondheid	14
5.	Conclusie en advies	15

1. Inleiding

1.1 Aanleiding

De verplichting om een MER op te stellen is van kracht sinds 1 september 1987 en is verankerd in de Omgevingswet (en voorheen Wet Milieubeheer). Voor sommige plannen of projecten geldt direct de verplichting om een MER op te stellen, maar er zijn ook plannen waarvoor het bevoegd gezag moet beoordelen of zij het nodig vindt om ter voorbereiding van een besluit een MER te laten maken. In het Omgevingsbesluit is opgenomen voor welke activiteiten de mer-(beoordelings)plicht bestaat. Het gaat dan met name om activiteiten die aanzienlijke nadelige effecten kunnen hebben op het milieu.

Voorliggende aanmeldnotitie is opgesteld in het kader van de motivering van de ontwikkeling van een hoogwaardige openbaarvervoerverbinding (vanaf hier: HOV4). De HOV4-verbinding zorgt voor een betrouwbaar en aantrekkelijk alternatief voor het autoverkeer en versterkt de bereikbaarheid van de locaties.

In deze aanmeldnotitie zijn de milieueffecten in relatie tot het project geïnventariseerd en gebundeld weergegeven. Op basis van de aanmeldnotitie dient het bevoegd gezag een besluit te nemen over het al dan niet opstellen van een milieueffectrapportage.

Deze aanmeldingsnotitie baseert zich op de milieuonderzoeken behorende bij de motivering Doorstroming Eindhoven-Veldhoven en geeft een korte omschrijving van het onderzoek maar neemt niet het volledige onderzoek over. In deze aanmeldingsnotitie wordt enkel ingegaan op de elementen die van toepassing zijn in het plangebied of de directe omgeving. Voor de volledige onderzoeken wordt verwezen naar de bijlagen van de motivering Doorstroming Eindhoven-Veldhoven.

2. Beoogde ontwikkeling

2.1 Aanleiding

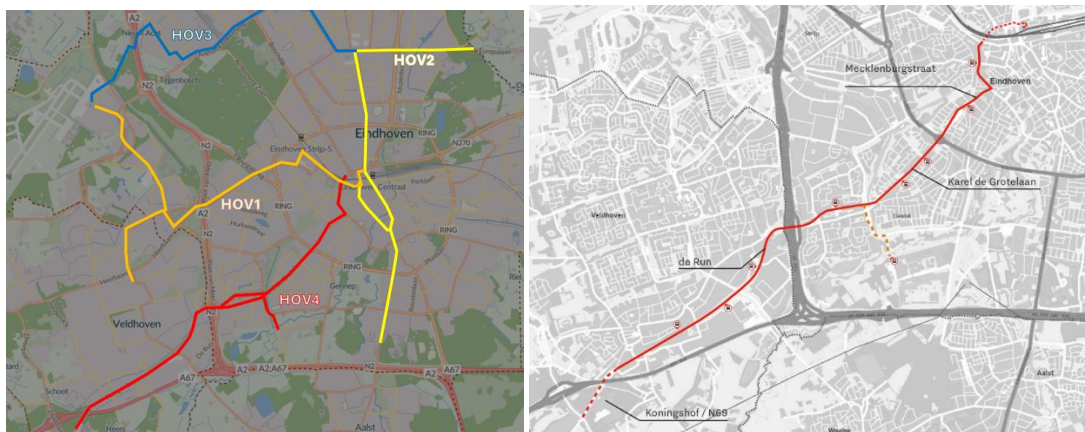
De Brainportregio Eindhoven is in afzienbare tijd uitgegroeid tot een uiterst krachtige economische motor van Nederland. De ambitieuze en succesvolle kennisintensieve maakindustrie én het feit dat het in de Brainportregio goed wonen, werken en leven is, hebben gezorgd voor een forse groei. Tot het jaar 2040 is de verwachting dat Veldhoven groeit van 46.827 naar 55.000 inwoners. Deze ontwikkelingen leggen een toenemende druk op de bereikbaarheid en leefbaarheid van de regio. Zonder aanvullende maatregelen neemt het autoverkeer fors toe, wat leidt tot knelpunten op het gebied van verkeersveiligheid en ruimtelijke kwaliteit.

De gemeente wil een goed vestigingsklimaat bieden aan zowel (nieuwe) innovatieve HTSM-bedrijven (High Tech Systemen & Materialen), als aan het lokale en regionale MKB. Inmiddels werken er 20.000+ werknemers op het bedrijventerrein De Run. De komende jaren komen er veel nieuwe arbeidsplaatsen bij in Veldhoven. De doorontwikkeling van het bedrijventerrein De Run vraagt om een mobiliteitstransitie. Diverse mobiliteitsmaatregelen worden getroffen om de verkeersveiligheid te vergroten en de groei van het autoverkeer fors te verminderen.

Een belangrijke stap die wordt gezet is het realiseren van een hoogwaardige openbaarvervoerverbinding (vanaf hier: HOV4). De HOV4-verbinding zorgt voor een betrouwbaar en aantrekkelijk alternatief voor het autoverkeer en versterkt de bereikbaarheid van de locaties: Eindhoven Centraal, Eindhoven Centrum, ASML, De Run, Maxima Medisch Centrum (MMC) en de omliggende woonwijken.

2.2 Begrenzing

Het gehele tracé van HOV4 is gelegen in de gemeente Eindhoven en de gemeente Veldhoven. De busverbinding verbindt straks de Kempen (via Veldhoven en Eindhoven) met het NS-station Eindhoven Centraal. Het tracé van de HOV4 loopt van Eindhoven Centraal richting het stadion van PSV, het centrum, Mecklenburgstraat, Karel de Grotelaan en komt vervolgens uit in Veldhoven via de Kempenbaan. De buslijn gaat naar het MMC, het terrein van ASML, heeft een aftakking naar de High Tech Campus en loopt door tot aan Koningshof. Naast de bestaande haltes op De Run 1000 en halte Veenstra bij het Summa College worden er een busstation bij het MMC aangelegd en haltes bij onder andere De Plank en Koningshof toegevoegd.



Figuur 2-1 Ligging netwerk HOV (links) en plangebied HOV4 in gemeente Eindhoven en Veldhoven (rechts)

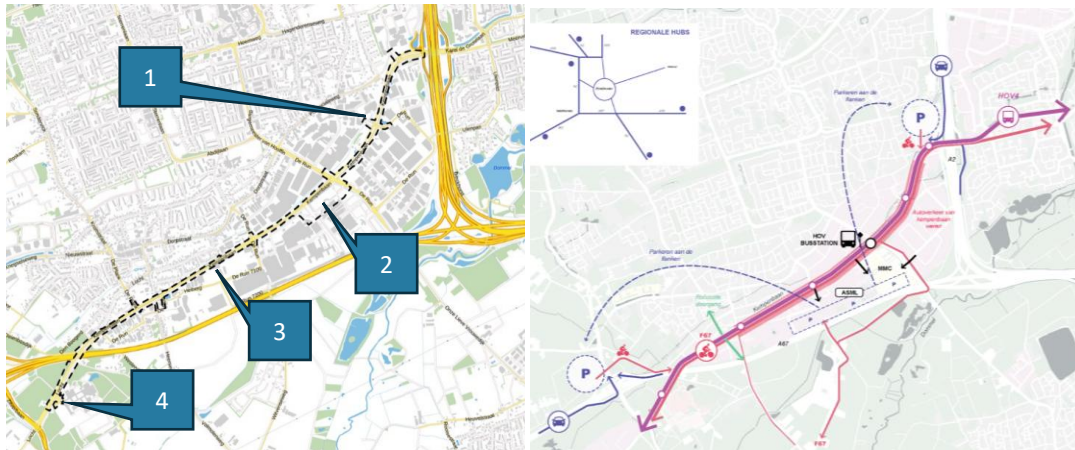
Tracé HOV4 Veldhoven

Het tracé van de HOV4 in de gemeente Veldhoven loopt over de Kempenbaan tussen de onderdoorgang A2/N2 en congrescentrum Koningshof en is weergegeven op onderstaande figuur. Dit zijn de belangrijkste maatregelen (zie onderstaande figuur voor globale ligging maatregelen):

1. In het oostelijke deel (onderdoorgang A2/N2 tot kruispunt MMC) wordt de bestaande busbaan gebruikt. Deze busbaan ligt tussen de twee rijbanen, in beide rijrichtingen (middenligging). De busbaan wordt aangepast op de onderdoorgang A2/N2 (scope HOV4 van de Gemeente Eindhoven). Daarnaast worden

de bestaande bushaltes aangepast zodat ze geschikt zijn voor de langere bussen. Om de doorstroming te verbeteren wordt het langzaam verkeer van het gelijkvloerse kruispunt De Run met Kempenbaan gehaald en d.m.v. een onderdoorgang onder de Run gefaciliteerd. De bestaande oost-west fietsroute voor langzaam verkeer wordt verbreed.

2. Ter plaatse van de huidige personeelsparkeerplaats van het Maxima Medisch Centrum wordt een busstation gerealiseerd met maximale capaciteit van 10 bussen. Dit station moet functioneren als een mobiliteitshub voor onder andere openbaar vervoer. Voor een betere doorstroming worden de (kruispunten Kempenbaan met de Run en de Run 6100) voor langzaam verkeer ongelijkvloers gemaakt. De bestaande oost-west route voor langzaam verkeer wordt verbreed.
3. In het middelste deel (kruispunt MMC tot oversteek Heerseweg) komt een nieuwe vrijliggende busbaan in zuidligging. Daarnaast worden de rijbanen voor autoverkeer teruggebracht naar één rijbaan per rijrichting.
4. In het westelijke deel (oversteek Heerseweg tot congrescentrum Koningshof) wordt de busbaan gerealiseerd op de bestaande infrastructuur. Verder worden de kruispunten op de Kempenbaan aangepast zodat de fietsverbinding bij de Kempenbaan comfortabeler en veiliger wordt. Door op drie kruispunten de gelijkvloerse oversteek voor langzaam verkeer te verwijderen of ongelijkvloers te maken wordt de doorstroming voor het gemotoriseerd verkeer verbeterd. Daarbij komt er ter hoogte van Koningshof een keerlus.



Figuur 2-2 Plangebied HOV4 in gemeente Veldhoven (links) met belangrijkste ingrepen (rechts)

3. Toetsingskader

3.1 Algemeen

Het instrument milieueffectrapportage (mer) is ontwikkeld om het milieubelang een volwaardige plaats in bepaalde plan- en besluitvormingsprocessen te geven. In het milieueffectrapport (MER) worden de effecten van een ontwikkeling voor alle relevante milieuaspecten systematisch in beeld gebracht. Tevens wordt nagegaan of er alternatieven of maatregelen zijn waarmee eventuele negatieve effecten kunnen worden verminderd of voorkomen. Enerzijds maakt het opstellen van een milieueffectrapport (MER) de initiatiefnemer bewust van de milieugevolgen en anderzijds kan de overheid diverse milieugevolgen in samenhang met elkaar en op een voor de burger transparante wijze bij de besluitvorming betrekken.

De verplichting een MER op te stellen is van kracht sinds 1 september 1987 en is verankerd in de Omgevingswet (en voorheen Wet Milieubeheer). Voor sommige plannen of projecten geldt direct de verplichting om een MER op te stellen, maar er zijn ook plannen waarvoor het bevoegd gezag moet beoordelen of zij het nodig vindt om ter voorbereiding van een besluit een MER te laten maken. In het Omgevingsbesluit is opgenomen voor welke activiteiten de mer-(beoordelings)plicht bestaat (bijlage V). Het gaat dan met name om activiteiten die aanzienlijke nadelige effecten kunnen hebben op het milieu.

3.2 Activiteit en drempelwaarde

De beoogde ontwikkeling wordt in bijlage V van het Omgevingsbesluit aangemerkt als:

- Wegen (categorie J1). Op basis van kolom 3 geldt echter wel een mer-beoordelingsplicht.
- Stedelijk ontwikkelingsproject met inbegrip van de bouw van winkelcentra en de aanleg van parkeerterreinen (categorie J11). Op basis van kolom 3 geldt echter wel een mer-beoordelingsplicht.

De beoordelingsplichten gelden voor aanleg, wijziging of uitbreiding. Het onderhavig project voorziet in de wijziging van bestaande infrastructuur met toevoeging van een busstation. Gelet op de kenmerken van het project, de locatie en het feit dat er geen sprake is van aanzienlijke milieueffecten, maakt dat kan worden volstaan met een mer-beoordeling.

3.3 Mer-beoordeling

In een mer-beoordeling wordt getoetst of een activiteit aanzienlijke nadelige milieueffecten heeft. Een mer-beoordeling kan leiden tot twee conclusies:

- aanzienlijke milieueffecten zijn niet uitgesloten: er volgt een mer en er moet een milieueffectrapportage (MER) worden gemaakt;
- aanzienlijke milieueffecten zijn uitgesloten: er is geen mer nodig en er hoeft geen MER te worden gemaakt.

De aanmeldingsnotitie moet voldoen aan de criteria die zijn opgenomen in Bijlage III Richtlijn 2011/92/EU. 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,
 - het risico op ongevallen en/of rampen, waaronder rampen door klimaatverandering,
 - risico's voor de menselijke gezondheid.
- *Plaats van het project:*

Bij de mate van kwetsbaarheid van het milieu in de gebieden waarop de projecten van invloed kunnen zijn moet in het bijzonder in overweging worden genomen:

 - het bestaande grondgebruik,
 - relatieve rijkdom aan en de kwaliteit en het regeneratievermogen van de natuurlijke hulpbronnen van het gebied,
 - het opnamevermogen van het natuurlijke milieu.

- *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: bereik, grensoverschrijdend karakter, orde van grootte en complexiteit, waarschijnlijkheid en duur, frequentie en omkeerbaarheid van het effect.

4. Beoordeling

4.1 Kenmerken van het project

4.1.1 Omvang van het project

Het project betreft de ontwikkeling hoogwaardige openbaar vervoersverbinding op bestaande wegen zoals beschreven in hoofdstuk 2. Op hoofdlijnen zijn de maatregelen:

1. Realisatie van een aantal onderdoorgangen voor langzaam verkeer;
2. Realisatie van een busstation;
3. Benodigde watercompensatie.

4.1.2 Cumulatie met andere projecten

Het project HOV4 wordt uitgevoerd in samenhang met het HOV4 deel in de gemeente Eindhoven. Er is geen sprake van relevante cumulatie met andere projecten in de directe omgeving van het plangebied. Indien sprake is van cumulatieve effecten, dan worden deze vanwege de aard en omvang van de onderhavige ontwikkeling naar verwachting niet onevenredig nadelig zijn.

4.1.3 Gebruik van natuurlijke hulpbronnen

De ontwikkeling van de voorziene activiteiten legt geen bijzonder beslag op natuurlijke hulpbronnen. Er is sprake van een ruimtebeslag dat beperkt wordt vergroot. Tijdens de bouwwerkzaamheden is grondverzet nodig. Tijdens de gebruiksfase is elektriciteit en water nodig. Tijdens de aanlegfase kan als gevolg van het bouwverkeer en de werkzaamheden op de bouwplaats mogelijk een (tijdelijke) verslechtering van de lokale luchtkwaliteit optreden en kan er bouwlawaai optreden. Dit is echter tijdelijk van aard.

4.1.4 Productie van afvalstoffen

Het planvoornemen wordt uitgevoerd op bestaande infrastructuur. In geval er afval vrij komt, wordt deze volgens de geldende regels afgevoerd.

4.1.5 Verontreiniging en hinder

Tijdens de aanleg wordt zo veel mogelijk gestreefd om hinder te voorkomen. Tijdens de aanlegfase kan als gevolg van het bouwverkeer en de werkzaamheden mogelijk een (tijdelijke) verslechtering van de lokale luchtkwaliteit optreden en kan er bouwlawaai en/of lichthinder optreden. Er worden geen gevaarlijke stoffen die nadelige gevolgen hebben voor het milieu tijdens de bouwfase gebruikt.

Verdere afweging van de (milieu)aspecten vindt plaats in paragraaf 4.3.

4.1.6 Het risico van zware ongevallen en rampen

De realisatie van het project en de landschappelijke inpassing leidt niet tot grotere kansen op ongevallen of rampen, dan in de huidige situatie. Er wordt tijdens de bouw geen verhoogde kans van het risico op een ongeval verwacht. Het is dan ook niet aannemelijk dat de beoogde ontwikkeling een effect heeft op eventuele ongevallen en/of rampen. Het is niet aannemelijk dat de beoogde ontwikkeling een bijdrage heeft op het klimaat.

Verdere afweging van de (milieu)aspecten vindt plaats in paragraaf 4.3.

4.1.7 Risico's voor de menselijke gezondheid

Tijdens de aanlegfase kan als gevolg van het bouwverkeer en de werkzaamheden mogelijk een (tijdelijke) verslechtering van de lokale luchtkwaliteit optreden en kan er bouwlawaai optreden. Het is echter niet aannemelijk dat de beoogde ontwikkeling structureel risico's oplevert voor de menselijke gezondheid.

Verdere afweging van de (milieu)aspecten vindt plaats in paragraaf 4.3.

4.2 Plaats van het project

4.2.1 Het bestaande grondgebruik

Het plangebied bevindt op bestaande infrastructuur in stedelijk gebied van gemeente Veldhoven.

4.2.2 Het opnamevermogen van het natuurlijke milieu

De locatie ligt binnen het stedelijk gebied van gemeente Veldhoven op een locatie die ook in gebruik was ten behoeve van een stedelijke verkeersfunctie. De plaats van het project rechtvaardigt geen MER. Het plangebied ligt niet binnen een Natura 2000-gebied en niet binnen het Natuur Netwerk Brabant.

4.3 Kenmerken van het potentiële effect

4.3.1 Verkeer

Met de voorgenomen ontwikkelingen worden diverse mobiliteitsmaatregelen gerealiseerd. De mobiliteitsmaatregelen hebben als doel het verbeteren van de bereikbaarheid en de mobiliteit in de regio Eindhoven-Veldhoven. De ontwikkeling draagt bij aan een verkeersveilige omgeving. De maatregelen leiden niet tot een toename of wijziging van de verkeersgeneratie, aangezien het verkeer dat gebruik maakt van de Kempenbaan reeds aanwezig is in de bestaande verkeersstructuur. Uit het verkeersonderzoek (bijlage bij motivering) blijkt dat het huidige ontwerp een aantal knelpunten heeft. Voorafgaande aan vaststelling van het TAM-omgevingsplan worden in het ontwerp optimalisaties doorgevoerd op deze knelpunten. Met de verwerking van de knelpunten in het definitief ontwerp zijn er voor verkeer geen belemmeringen voor voorgenomen ontwikkelingen.

Op basis van het voorgaande zijn aanzienlijke effecten voor het aspect verkeer uitgesloten.

4.3.2 Geluid

Het akoestisch onderzoek is toegevoegd als bijlage bij de motivering. Uit dit onderzoek blijkt dat er geen belemmeringen zijn vanuit het huidige ontwerp. Voorafgaande aan vaststelling van het TAM-omgevingsplan worden optimalisaties doorgevoerd in het ontwerp en het ontwerp definitief gemaakt. Op basis daarvan vindt een gedetailleerder akoestisch onderzoek plaats (op woningniveau). De resultaten van het definitieve akoestisch onderzoek (fase 1 en 2) worden nadien in deze paragraaf verwerkt.

Op basis van het voorgaande beschikbare informatie zijn aanzienlijke effecten voor het aspect geluid uitgesloten.

4.3.3 Luchtkwaliteit

Om te toetsen of de voorgenomen ontwikkeling voldoet aan de wettelijke eisen met betrekking tot luchtkwaliteit is door TAUW een luchtkwaliteitsonderzoek uitgevoerd. Het project HOV4 voldoet aan de eisen van de Omgevingswet met betrekking tot luchtkwaliteit. De bijdrage aan luchtvervuiling is niet in betekenende mate, er is geen sprake van overschrijving van de Rijksomgevingswaarden. Daarmee kan redelijkerwijs worden gesteld dat het project geen aanzienlijke milieueffecten heeft voor de luchtkwaliteit. Tijdens de aanlegfase kan als gevolg van het bouwverkeer en de werkzaamheden op de bouwplaats mogelijk een (tijdelijke) verslechtering van de lokale luchtkwaliteit optreden en kan er bouwlawaai optreden. Dit is echter tijdelijk van aard.

Op basis van het bovenstaande zijn aanzienlijke milieueffecten voor het aspect luchtkwaliteit uitgesloten.

4.3.4 Trillingen

Door Witteveen + Bos is een trillingsonderzoek uitgevoerd voor de te realiseren mobiliteitsmaatregelen. Het onderzoek richt zich op de onderdelen A: Schade aan bouwwerken, B: Hinder voor personen in gebouwen, C: Storing aan apparatuur. Uit het onderzoek blijkt dat er vanuit trillingen gezien geen belemmeringen zijn om de voorgenomen ontwikkelingen op deze locatie toe te staan. Wel dient het bevoegd gezag in het kader van B (hinder voor personen in gebouwen) een oordeel te vellen over de aanvaardbaarheid en als de V_{per} . Gelet op de positieve effecten zoals beschreven in het onderzoek is het bevoegd is voornemens bij vaststelling of vergunningverlening een besluitpunt op te nemen betreft de aanvaardbaarheid.

Op basis van het bovenstaande zijn aanzienlijke milieueffecten voor het aspect trillingen uitgesloten.

4.3.5 Bodemkwaliteit

Het plan in kwestie ziet op infrastructuur, zodat geen sprake is van een bodemgevoelige locatie en inzicht in de bodemkwaliteit niet nodig is. Als voor de werkzaamheden in verontreinigde grond moet worden gewerkt is wel inzicht in de bodemkwaliteit nodig met het oog op een melding graven groter dan de interventiewaarde en het Arbeidsomstandighedenbesluit.

De gronden zijn geschikt voor de functie (verkeer). Voor de aanvraag van de omgevingsvergunning moeten de bodemonderzoeken afgerond zijn. Bij een civiel werk dient een melding 'graven in schone grond' (graven < I) worden gedaan. In het geval van een sterke verontreiniging dient aanvullend een melding 'graven > I' voor de sterk verontreinigde grond gedaan worden.

Er wordt in dit geval evenwel niet gesaneerd en er is geen saneringsdoelstelling. Er wordt uitsluitend verwijderd wat om civieltechnische redenen moet worden verwijderd.

Op basis van het bovenstaande zijn aanzienlijke milieueffecten voor het aspect bodemkwaliteit uitgesloten.

4.3.6 Omgevingsveiligheid

Met de ontwikkeling is geen sprake van het toevoegen van nieuwe risicobronnen. Uit het onderzoek (TAUW) blijkt dat er geen relevante PR-contouren of brand-, explosie- en gifwolkaandachtsgebieden van omliggende Seveso-inrichtingen, opslagen van gevaarlijke stoffen, windturbines, propaantanks, buisleidingen, spoorlijnen of vaarroutes overlappen met het voorkeustracé. Het PR en de aandachtsgebieden van deze activiteiten houden daarom geen beperkingen in voor de ontwikkeling van de HOV4 lijn op deze locatie.

Het tracé heeft overlap met de PR 10-6 contouren en aandachtsgebieden van de aanwezige LPG-tankstations en de rijksweg A67 die aan de westzijde van het plangebied is gelegen. Het voornemen maakt geen kwetsbare gebouwen of functies mogelijk. Met de ontwikkeling worden infrastructurele maatregelen genomen waardoor er geen wettelijke belemmeringen zijn voor de voorgenomen ontwikkeling.

Op basis hiervan zijn aanzienlijke effecten voor het aspect omgevingsveiligheid uitgesloten.

4.3.7 Activiteiten en milieuzonering

Met de voorgenomen ontwikkeling worden geen milieubelastende activiteiten mogelijk gemaakt en geen gevoelige functies. Hierdoor is een toetsing aan de richtafstanden niet benodigd. Ook belemmert het voornemen de bestaande aanwezige functies niet in hun bedrijfsvoering.

Op basis hiervan zijn aanzienlijke effecten voor het aspect activiteiten en milieuzonering uitgesloten.

4.3.8 Ecologie

In april 2025 is door Antea Group een natuurtoets uitgevoerd. Nadien is door Antea Group een haalbaarheidanalyse uitgevoerd in september 2025. Doel van deze toetsing is om inzicht te krijgen in de beschermde soorten en beschermde gebieden in en rondom het plangebied en de haalbaarheid van het planvoornemen aan te tonen.

Beschermde soorten

Er is nader onderzoek nodig naar de grote gele kwikstaart, boombroedende vogels met een jaarrond beschermd nest (buiszard, sperwer, ransuil), steenmarter en alpenwatersalamander. Uit het nader onderzoek zal blijken of er mitigerende maatregelen of een omgevingsvergunning flora- en fauna- activiteit Omgevingwet aan de orde is. Met het nemen van eventuele maatregelen in het plangebied is het project wel uitvoerbaar en haalbaar.

Wel dient rekening te worden gehouden met de zorgplicht en broedende vogels. Effecten op broedende (algemene) vogels dient eveneens te worden voorkomen, dit kan door buiten het broedseizoen te werken (1 maart – 1 september) of voorafgaand werkzaamheden een broedvogelinspectie te laten doen.

Beschermde gebieden

Stikstof

Er zijn onderzoeken naar de stikstofdepositie in de aanleg- en gebruiksfase uitgevoerd, waarvan de rapportages als bijlagen aan de motivering zijn gehecht. Uit de berekeningen blijkt dat er geen sprake is van stikstofdepositietoename op omliggende Natura 2000-gebieden en zijn significante negatieve effecten op voorhand uit te sluiten. Daarmee is er geen vergunning voor een Natura 2000-activiteit vereist.

Natuur Netwerk Brabant

Het plangebied zelf ligt niet binnen het Natuurnetwerk Brabant, maar het dichtstbijzijnde NNB-gebied bevindt zich op maximaal 50 meter afstand, ter hoogte van de Koningshof in deelgebied west. In de provincie Noord-Brabant geldt dat ook effecten van externe werking op NNB-gebieden moeten worden beoordeeld. Gelet op de korte afstanden tot het NNB-gebied is niet op voorhand uit te sluiten dat de wezenlijke kenmerken en waarden van het gebied worden aangetast als gevolg van het plan. Of hiervan sprake is, dient nader te worden onderzocht zodra het ontwerp definitief is. Voorafgaande aan de vaststelling van dit TAM-omgevingsplan wordt nader onderzoek uitgevoerd (onderzoek in kader van 'nee, tenzij toets'). Indien onderzoek bij vaststelling van het plan niet gereed is wordt bij de vaststelling TAM-omgevingsplan hiervoor een voorwaardelijk verplichting opgenomen in de regels van het plan.

4.3.9 Water

Door Tauw is er een weging van waterbelang onderzoek uitgevoerd. In de weging van waterbelang is aangegeven hoe de eisen voor water ingevuld kunnen worden. Momenteel wordt het Voorlopig Ontwerp (VO) verder uitgewerkt naar een Definitief Ontwerp (DO). Voor het project als geheel geldt bij verdere vormgeving en toetsing van het ontwerp dat:

1. Het nemen van diverse mobiliteitsmaatregelen leidt tot een intensiever ruimtegebruik. De ruimtelijke ingrepen raken bestaande waterhuishoudkundige structuren en voorzieningen, waardoor binnen het plangebied een wateropgave ontstaat.
2. In geval van toename van verharding is dient 60 mm berging gerealiseerd te worden over de toename verharding. In het ontwerp wordt invulling gegeven aan de eisen voor waterberging en voldoet het plan aan dit onderdeel.
3. Er zijn vier deelgebieden waar sprake is van een afname van oppervlak verharding. Dit wordt niet verrekend met andere gebieden, maar wordt als een positieve ontwikkeling omarmd. Het betreft hier in totaal een afname van verhard oppervlak van 4.955 m².
4. Voor de locaties met een fietstunnel wordt het totale verharde oppervlak van de tunnelbak en de verdiepte ligging opgevangen in een pompkelder. Uitgangspunt is dat deze pompkelder een capaciteit heeft om een bui van 60 mm op te vangen.
5. Op de Gender mag geen extra afvoer plaatsvinden. In gebieden waar verharding afneemt en minder afvoer ontstaat richting de Gender, mag deze afname niet elders gecompenseerd worden. Ook de afvoer naar andere A-watgangen moet beperkt blijven.

In vervolgstappen van dit project wordt het ontwerp verder uitgewerkt van VO naar DO. Detailleringen van de waterhuishouding en de waterhuishoudkundige maatregelen worden hierin uitgewerkt. Deze uitwerking dient gedaan te worden in een waterhuishoudingsplan en een vergunningaanvraag.

Op basis van het voorgaande zijn aanzienlijke effecten voor het aspect water uitgesloten.

4.3.10 Archeologie

Antea Group heeft een archeologisch bureauonderzoek uitgevoerd. Op basis van de archeologische beleidskaart is nagenoeg het gehele tracé archeologisch vrijgegeven. Verder archeologische onderzoek wordt derhalve niet noodzakelijk geacht. Ook voor vrijgegeven (delen van) plangebieden bestaat altijd de mogelijkheid dat er tijdens graafwerkzaamheden toch sporen en vondsten worden aangetroffen. Op grond van artikel 5.10 van de Erfgoedwet dient zo spoedig mogelijk melding te worden gemaakt van de vondst bij de Minister en/of de gemeentelijk of provinciaal archeoloog.

Op basis van het voorgaande zijn aanzienlijke effecten voor het aspect archeologie uitgesloten.

4.3.11 Cultureel erfgoed en landschap

In 2025 is door Witteveen + Bos een milieuonderzoek cultuurhistorie en erfgoed Veldhoven uitgevoerd. Dit onderzoek is opgenomen als bijlage bij de motivering. Uit het onderzoek blijkt dat het tracé van de HOV4 ter plaatse van gemeente Veldhoven verschillende cultuurhistorisch waardevolle structuren overlapt. In sommige gevallen is er daarom sprake van aantasting op aanwezige cultuurhistorisch waardevolle structuren dan wel andersoortig erfgoed zoals monumentale bomen.

Bij verdere uitwerking van het plan en voorafgaande aan de realisatiefase dient een beoordeling plaats te vinden door een erfgoeddeskundige om in te schatten of er aantasting plaatsvindt van waarden die samenhangen met de bijbehorende objecten en complexen.

Aanzienlijke milieueffecten op cultureel erfgoed zijn daarmee niet te verwachten.

4.3.12 Duurzaamheid en klimaatadaptatie

Om richting te geven aan de duurzaamheidsopgave binnen het project is een duurzaamheidsverslag opgesteld. In deze rapportage zijn de project specifieke doelen en de voorgenomen duurzame maatregelen in kaart gebracht.

Vanuit het thema klimaatadaptatie is de opgave de realisatie van een klimaatbestendig ontwerp. Hier wordt ingezet op het beperken van verharding, het toevoegen van groen en het creëren van voldoende waterbergingscapaciteit. Ook kan worden gedacht aan het toepassen van waterdoorlatende materialen zoals permeabel asfalt of poreuze betonstenen. Dit sluit aan bij het gemeentelijk beleid van Veldhoven, zoals verwoord in de Omgevingsvisie Veldhoven. Hierin wordt benoemd dat bestaande knelpunten in de openbare ruimte vragen om oplossingen die bijdragen aan minder verharding, meer groen en extra ruimte voor waterberging.

Daar waar de ruimte het toelaat, wordt opgaande begroeiing geplant langs de rijbanen en worden de middenbermen in gras uitgevoerd. Hoewel hiervoor geen verplichte compensatieopgave geldt, is het streven gericht op het toevoegen van extra groen. Ook het realiseren van schaduwplekken bij bushaltes en wandel- en fietspaden door middel van beplanting is een relatief eenvoudig toepasbare maatregel die bijdraagt aan zowel hittestress verminderen als de verblijfskwaliteit verbeteren.

Ter plaatse van het busstation en de directe omgeving wordt een duurzame inrichting nagestreefd, hier wordt in de uitwerking van het ontwerp actief op gestuurd. Naast klimaatadaptatie wordt binnen het project bovengemiddeld ingezet op circulair materiaalgebruik. Veldhoven sluit hierbij aan bij de ambities die de gemeente Eindhoven al heeft geformuleerd op het gebied van circulariteit. Binnen het HOV4-project wordt gewerkt volgens de principes van 'Het Nieuwe Normaal', dit is een landelijk en breed gedragen circulariteitsaanpak waar binnen verschillende initiatieven zijn samengesteld.

Op het gebied van energie en klimaatadaptatie wordt een bovengemiddeld hoge ambitie nagestreefd. Eindhoven is al aangesloten bij het convenant Schoon en Emissieloos Bouwen (SEB), een landelijke afspraak tussen overheden. Brancheorganisaties en opdrachtgevers in de bouwsector om de milieu impact van bouwprojecten drastisch te verminderen. Hoewel Veldhoven nog niet is aangesloten bij het convenant, is het voorstel om het gehele project in lijn te brengen met het (hoogste)ambitieniveau 'ambitieuw' van het SEB, waarmee emissieloze en duurzame uitvoering in de praktijk wordt gewaarborgd.

Het voornemen wordt voornamelijk uitgevoerd op bestaande verkeersinfrastructuur. In het ontwerp zijn de bovenstaande aspecten (klimaatadaptatie, energie, circulair materiaalgebruik) waar mogelijk meegenomen. Het planvoornemen heeft daarom geen invloed op de aspecten wateroverlast, hittestress en droogte.

Op basis van het voorgaande zijn aanzienlijke milieueffecten voor het aspect duurzaamheid en klimaatadaptatie uitgesloten.

4.3.13 Gezondheid

Het project heeft geen nadelige gevolgen voor één van de gezondheidsaspecten (geluid, geur, trillingen, luchtkwaliteit en bodem, zie ook de voorgaande paragrafen). Het voornemen leidt dan ook niet tot nadelige gevolgen in fysieke gezondheid.

Op basis van het bovenstaande zijn aanzienlijke milieueffecten voor het aspect gezondheid uitgesloten.

5. Conclusie en advies

In het kader van deze notitie en de onderzoeken in het kader van de motivering Doorstroming Eindhoven-Veldhoven is in voldoende mate inzicht gekregen in de milieugevolgen van de beoogde ontwikkeling. Gelet op de kenmerken van het project, de locatie van het project en de kenmerken van de effecten van het project, kan worden geconcludeerd dat het project niet leidt tot milieueffecten van dusdanige omvang dat sprake kan zijn van 'aanzienlijke milieueffecten'. Er is daarom geen aanleiding of noodzaak voor het doorlopen van een formele mer-procedure.

Gelet op het voorstaande wordt voorgesteld om op basis van deze aanmeldnotitie te besluiten dat geen milieueffectrapportage nodig is.

Over Antea Group

Antea Group is het thuis van 1800 trotse ingenieurs en adviseurs. Samen bouwen wij elke dag aan een veilige, gezonde en toekomstbestendige leefomgeving. Je vindt bij ons de allerbeste vakspecialisten van Nederland, maar ook innovatieve oplossingen op het gebied van data, sensing en IT. Hiermee dragen wij bij aan de ontwikkeling van infra, woonwijken of waterwerken. Maar ook aan vraagstukken rondom klimaatadaptatie, energietransitie en de vervangingsopgave. Van onderzoek tot ontwerp, van realisatie tot beheer: voor elke opgave brengen wij de juiste kennis aan tafel. Wij denken kritisch mee en altijd vanuit de mindset om samen voor het beste resultaat te gaan. Op deze manier anticiperen wij op de vragen van vandaag en de oplossingen voor morgen. Al 70 jaar.

Contactgegevens

Rivium Westlaan 72
2909 LD Capelle aan den IJssel
Postbus 8590
3009 AN Rotterdam

Copyright ©

Niets uit deze uitgave mag worden verveelvoudigd en/of openbaar worden gemaakt door middel van druk, fotokopie, elektronisch of op welke wijze dan ook, zonder schriftelijke toestemming van de auteurs.

De informatie die in dit rapport is opgenomen is uitsluitend bestemd voor geadresseerde(n) en kan persoonlijke of vertrouwelijke informatie bevatten. Gebruik van deze informatie, door anderen dan de geadresseerde(n) en gebruik door hen die niet gerechtigd zijn van deze informatie kennis te nemen, is niet toegestaan. De informatie is uitsluitend bestemd om te worden gebruikt door de geadresseerde, voor het doel waarvoor dit rapport is vervaardigd. Indien u niet de geadresseerde bent of niet gerechtigd bent tot kennisneming, is openbaarmaking, vermenigvuldiging, verspreiding en/of verstrekking van deze informatie aan derden niet toegestaan, tenzij na schriftelijke toestemming door Antea Group en wordt u verzocht de gegevens te verwijderen en direct een melding te maken bij security@antegroup.nl. Derden, zij die niet geadresseerd zijn, kunnen geen rechten aan dit rapport ontleen, tenzij na schriftelijke toestemming door Antea Group.

www.anteagroup.nl