
PARKLAAN 50

Ruimtelijke onderbouwing

14 september 2021

RHO ADVISEURS



Parklaan 50

Eindhoven

ruimtelijke onderbouwing

identificatie

projectnummer:
400889.20210726

opdrachtleider:
mr. S. van Bogget

auteurs:
ing. H. Maas

planstatus

datum:
17-05-2021
14-09-2021

status:
concept
definitief

Inhoudsopgave

Ruimtelijke onderbouwing		4
Hoofdstuk 1	Inleiding	5
1.1	Aanleiding	5
1.2	Het projectgebied	5
1.3	Juridische context	6
1.4	Leeswijzer	6
Hoofdstuk 2	Gebieds- en projectprofiel	7
2.1	Projectgebied	7
2.2	Projectprofiel	9
Hoofdstuk 3	Beleidskader	10
3.1	Inleiding	10
3.2	Rijksbeleid	10
3.3	Provinciaal beleid	12
3.4	Gemeentelijk beleid	14
Hoofdstuk 4	Omgevingsaspecten	18
4.1	Inleiding	18
4.2	Archeologie en cultuurhistorie	18
4.3	Water	21
4.4	Flora en fauna	22
4.5	Bodem- en grondwaterkwaliteit	24
4.6	Geluid	24
4.7	Luchtkwaliteit	25
4.8	Bedrijven en milieuhinder	26
4.9	Externe veiligheid	27
4.10	Vormvrije m.e.r.	29
4.11	Verkeer en parkeren	30
4.12	Kabels, leidingen en straalpaden	30
Hoofdstuk 5	Juridische planbeschrijving	31
5.1	Ruimtelijke onderbouwing	31
Hoofdstuk 6	Uitvoerbaarheid	32
6.1	Economische uitvoerbaarheid	32
6.2	Maatschappelijke uitvoerbaarheid	32
Bijlagen		34
Bijlage 1	Historisch vooronderzoek bodem	
Bijlage 2	Akoestisch onderzoek	
Bijlage 3	Rekentool parkeren	

RUIMTELIJKE ONDERBOUWING

RHO ADVISEURS



Hoofdstuk 1 Inleiding

1.1 Aanleiding

De gemeente Eindhoven actualiseert het bestemmingsplan Tongelre binnen de ring 2007 (vastgesteld 17 maart 2009). Het bestemmingsplan Tongelre binnen de ring 2020 is in voorbereiding. Het voorontwerp heeft van 21 januari 2021 tot en met 3 maart 2021 ter inzage gelegen.

Initiatiefnemer woont al ruim 1 jaar op Parklaan 50 en was in de veronderstelling dat er een woonbestemming op het perceel rust dan wel een omgevingsvergunning is verleend die de woonfunctie toestaat. Uit de inventarisatie die is uitgevoerd voor het te herziene bestemmingsplan blijkt dat op het perceel nog steeds een kantoorbestemming rust.

In het bestemmingsplan Tongelre binnen de ring 2020 wordt de wijziging van de bestemming Kantoor naar de bestemming Wonen mogelijk gemaakt. Feitelijk is er geen sprake een gebruikswijziging. Ook vinden er geen bouwactiviteiten plaats. In deze ruimtelijke onderbouwing wordt aangetoond dat het feitelijk gebruik als woonfunctie in overeenstemming is met een goede ruimtelijke ordening.

1.2 Het projectgebied

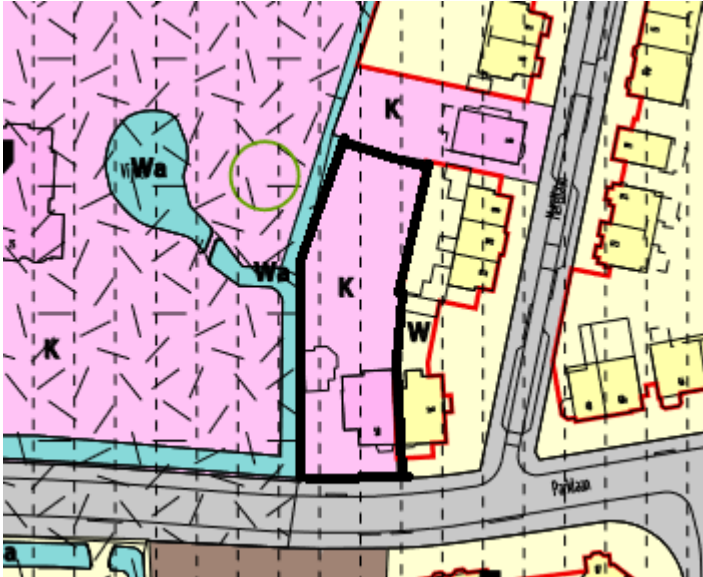
Het projectgebied aan Parklaan 50 bevindt zich ten oosten van de binnenstad van Eindhoven en wordt kadastraal aangeduid als gemeente Tongelre, sectie F, nummer 451. Ten westen grenst het projectgebied aan het perceel Parklaan 48. Aan de oostzijde en zuidzijde grenst het projectgebied aan de bestaande percelen in de Merellaan. De ligging en begrenzing is weergegeven in figuur 1.1.



Figuur 1.1 Ligging projectgebied (Bron: Kadastrale kaart.com)

1.3 Juridische context

Het projectgebied is gelegen binnen het geldende bestemmingsplan 'Tongelre binnen de Ring 2007', gewijzigd vastgesteld door de gemeenteraad op 17 maart 2009 (besluit van Gedeputeerde Staten omtrent goedkeuring d.d. 20 oktober 2009). Ingevolge het geldende bestemmingsplan is het projectgebied bestemd tot 'Kantoren'. De als zodanig aangewezen gronden zijn bestemd voor gebouwen ten behoeve van kantoren. Woningen zijn alleen toegestaan voorzover bestaand. Een uitsnede met daarop de aanduiding van het projectgebied is weergegeven in figuur 1.2.



Figuur 1.2 Uitsnede bestemmingsplan 'Tongelre binnen de Ring 2007' met aanduiding projectgebied
(Bron: Ruimtelijkeplannen)

Het projectgebied en de directe omgeving aangeduid als beschermd stadsgezicht. Vanwege deze aanduiding is voor de tuin een aanlegvergunningstelsel opgenomen. De op de plankaart als dubbelbestemming beschermd stadsgezicht aangewezen gronden zijn, naast de voor de aldaar voorkomende onderliggende basisbestemming, tevens bestemd voor de bescherming van de cultuurhistorische waarden in het aangewezen gebied.

Het gebruik van het gebouw ten behoeve van een woonfunctie is in strijd met de bestemmingsomschrijving in artikel 14.1 en de gebruiksvoorschriften 14.4.1 van het bestemmingsplan Tongelre binnen de ring 2007.

In het bestemmingsplan Tongelre binnen de ring 2020 wordt de wijziging van de bestemming Kantoor naar de bestemming Wonen mogelijk gemaakt.

1.4 Leeswijzer

Hoofdstuk 2 geeft een beschrijving van het gebieds- en projectprofiel. In hoofdstuk 3 wordt het ruimtelijk beleid van het rijk, de provincie en de gemeente uiteengezet. Hoofdstuk 4 gaat verder in op de sectorale omgevingsaspecten en de uitgevoerde milieuonderzoeken, waarna hoofdstuk 5 in gaat op de uitvoerbaarheid van het planvoornemen.

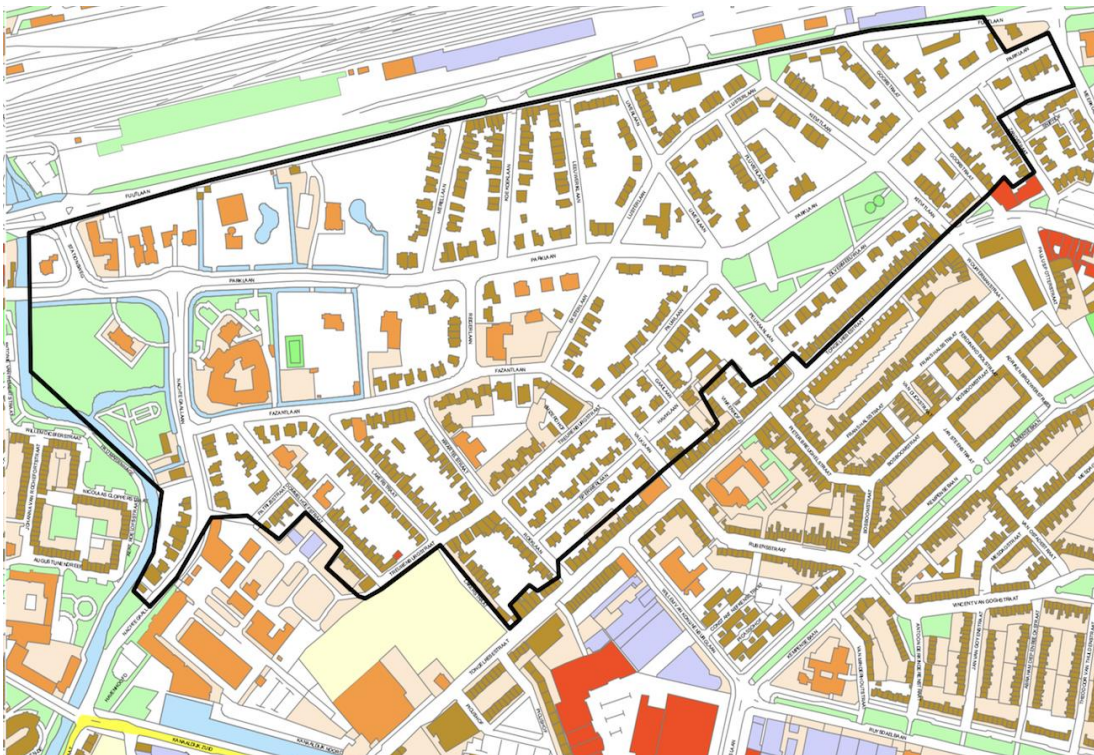
Na deze inleiding volgt hoofdstuk 2 met de beschrijving van het gebieds- en projectprofiel.

Hoofdstuk 2 Gebieds- en projectprofiel

2.1 Projectgebied

2.1.1 Ruimtelijke en functionele structuur

De locatie waar de bebouwing is geprojecteerd ligt in de wijk Het Villapark Tongelre. Het Villapark, weergegeven in figuur 2.1, is gelegen ten oosten van het centrum van Eindhoven. Het Villapark is een parkachtige buurt met een mix van kantoren, maatschappelijke functies en huur- en koopwoningen, met bewoning door vooral gezinnen en tweepersoonshuishoudens. De meeste woningen zijn gebouwd voor 1945. Aanvankelijk was dit een open gebied tussen de oude dorpskern van Tongelre en de stad Eindhoven. De Laak was een stroompje dat dwars door dit gebied liep. Vanuit het uitdijende Eindhoven begonnen zich hier een kleine honderd jaar geleden mensen aan de rand van de stad op Tongelres grondgebied te vestigen. Trendsetter was fabrikant A.F. Philips die in 1907 villa De Laak bouwde op de hoek van Parklaan en Nachtegaallaan. Daarna volgden meer woningen, eerst villa's van fabrikanten, daarna bouwprojecten veelal voor het hogere Philipspersoneel. Zo ontstond het Villapark.



Figuur 2.1 Wijk Het Villapark ten oosten van de binnenstad van Eindhoven (Bron: Eindhovenfotos)

De buurt heeft van oost naar west een langgerekte vorm met als centrale ontsluiting de Parklaan. Langs deze laan staan villa's omgeven door riante tuinen en enkele herenhuizen. In de zijstraten is de bebouwingsdichtheid hoger en zijn ook karakteristieke rijwoningen te vinden.

Kenmerkend voor de buurt zijn de grote hoeveelheid monumentale panden en de privétuinen die naast het openbare groen de buurt een groene uitstraling geven. Aan de overzijde van de Nachtegaallaan ligt een groot woonzorgcentrum. Opvallend zijn de grote en oude bomen die de straten begeleiden en de buurt zijn groene karakter geven. Aan de centrumzijde hebben veel villa's hun woonfunctie verloren en zijn in gebruik genomen als representatieve kantoorpanden, hetgeen soms heeft geleid tot uitbreiding in de tuinen. In het noordoosten van de buurt Villapark, tegen de Ring aan, bevinden zich nog een aantal maatschappelijke functies zoals een kerk en een sporthal. Bij de aansluiting van de Tongelresestraat op de Ring liggen een groot aantal winkels en supermarkten. Met name dit deel kent een levendig straatbeeld en vormt het winkelcentrum van de wijk De Laak. Ook het voormalige NRE-terrein en een gedeelte van het winkelcentrum Haagdijk behoort tot het Villapark. De meest in het oog springende ontwikkelingen in de buurt zijn de oprukkende kantoren en de nieuwbouw op het Picusterrein. Naast de grote hoeveelheid Rijks- en gemeentelijke monumenten is een deel van de buurt aangewezen als beschermd stadsgezicht. De buurt ligt gunstig ten opzichte van het centrum en profiteert daardoor van centrumvoorzieningen.

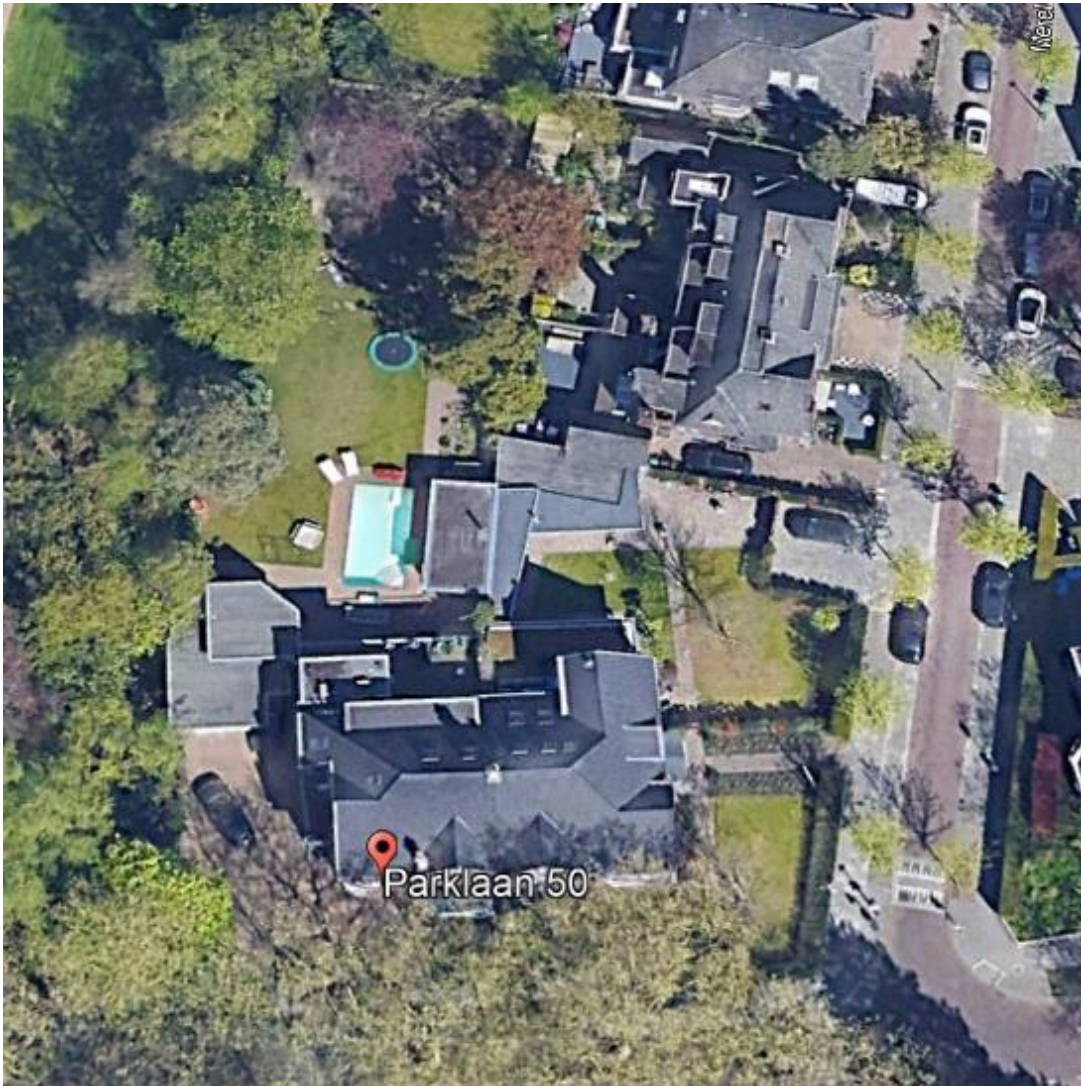
2.1.2 Projectgebied

Parklaan 50 ligt aan de Parklaan in het 'Villapark'. Parklaan 50 is gebouwd in 1905 en maakt onderdeel uit van het beschermde stadsgezicht. Het perceel heeft een omvang van 1.550 m². Parklaan 50 is een onderdeel van een vooroorlogs halfvrijstaand herenhuis. Merellaan 24 vormt het andere onderdeel van het halfvrijstaande herenhuis. Parklaan 50 grenst aan de westzijde aan Parklaan 48. Aan de oostzijde grenst Parklaan aan de woonpercelen Merellaan 18 tot en met 22. Aan de zuidzijde grenst Parklaan 50 aan Merellaan 16. Dit perceel heeft een kantoorbestemming.

Op het perceel staan meerdere aan- en bijgebouwen en in de omvangrijke tuin is een zwembad gerealiseerd. Parkeren vindt op eigen terrein plaats. Parklaan 50 is sinds 2012 in gebruik als woning. Daarvoor werd Parklaan 50 gebruikt als kantoor.



Figuur 2.2 Parklaan 50 te Eindhoven (links), rechts Merellaan 24 te Eindhoven



Figuur 2.3 Luchtfoto projectgebied (Bron: Google Earth)

2.2 Projectprofiel

De beoogde ontwikkeling voorziet in een gebruikswijziging van een kantoorfunctie naar een woonfunctie. Dit omvat enkel een juridische verankering van de bestaande, feitelijke woonfunctie. Er vinden geen bouwactiviteiten plaats.

Hoofdstuk 3 Beleidskader

3.1 Inleiding

Door de verschillende overheden is beleid geformuleerd ten aanzien van ruimtelijke ontwikkelingen. Paragraaf 3.2 behandelt het rijksbeleid. Het provinciaal beleid is opgenomen in paragraaf 3.3. Tot slot wordt in paragraaf 3.4 de beoogde ontwikkeling getoetst aan het gemeentelijk beleid.

3.2 Rijksbeleid

3.2.1 Nationale omgevingsvisie (2020)

De Nationale Omgevingsvisie, kortweg NOVI, loopt vooruit op de inwerkingtreding van de Omgevingswet en vervangt op rijksniveau de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte. Uitgangspunt in de nieuwe aanpak is dat ingrepen in de leefomgeving niet los van elkaar plaatsvinden, maar in samenhang. Zo kunnen in gebieden betere, meer geïntegreerde keuzes worden gemaakt. Aan de hand van een toekomstperspectief op 2050 brengt de NOVI de langetermijnvisie van het Rijk in beeld.

In wat voor Nederland willen we graag leven in 2050?

Als we alle wensen naast elkaar leggen, ontstaat het volgende beeld. We willen een land:

- dat gezond en klimaatbestendig is, met schone lucht, schoon water en een schone bodem en veel ruimte voor groen en water;
- met een uitstekend functionerende economie, die duurzaam en circulair is. Nauw verbonden met onze buurlanden en de rest van de wereld, als onderdeel van de internationale gemeenschap;
- waar het goed wonen en werken is. Met aangename en vitale steden en dorpen, en een productief en aantrekkelijk platteland;
- met uitstekende bereikbaarheid, waar iedereen snel en gemakkelijk van A naar B komt, met zo min mogelijk schadelijke uitstoot en overlast;
- waar we voldoende ruimte hebben om te kunnen bewegen, ontspannen en tot onszelf te komen; zowel in de stad als daarbuiten.
- dat veilig is en ons beschermt tegen overstromingen en andere gevaren;
- waar een goede balans is tussen gebouwde omgeving en open landschap, tussen natuur en cultuur, tussen land en water;
- dat openstaat voor verandering, en waar de kracht van zijn traditie, cultuur en identiteit wordt weerspiegeld in de inrichting van de leefomgeving.

Nationale belangen

Gemeenten, waterschappen, provincies en het Rijk zijn samen verantwoordelijk voor de fysieke leefomgeving. Sommige belangen en opgaven overstijgen het lokale, regionale en provinciale niveau en vragen om nationale aandacht. Dit noemen we 'nationale belangen'. Het Rijk heeft voor alle nationale belangen een zogenaamde systeem-verantwoordelijkheid. Voor een aantal belangen is het Rijk zelf eindverantwoordelijk. Maar voor een groot aantal nationale belangen zijn dat de medeoverheden. De NOVI richt zich op die ontwikkelingen waarin meerdere nationale belangen bij elkaar komen, en keuzes in samenhang moeten worden gemaakt tussen die nationale belangen.

Voor dit project relevante nationale belangen zijn:

- Bevorderen van een duurzame ontwikkeling van Nederland als geheel en van alle onderdelen van de fysieke leefomgeving.
- Waarborgen en bevorderen van een gezonde en veilige fysieke leefomgeving.
- Zorgdragen voor een woningvoorraad die aansluit op de woonbehoefte.

Keuzes

De belangrijkste keuzes zijn:

- Duurzame energie inpassen met oog voor omgevingskwaliteit
- Ruimte voor overgang naar een circulaire economie
- Woningbouw in een stedelijk netwerk van gezonde en groene steden
- Landgebruik meer in balans met natuurlijke systemen

Wonen is voor dit project het meest relevant. Tot 2030 moeten er ongeveer 1 miljoen woningen gebouwd worden. Dit zal grote impact hebben op de ruimtelijke ordening. Er wordt zoveel mogelijk gebouwd binnen bestaand stedelijk gebied, zodat open ruimtes en groen tussen steden behouden blijft. De nieuwe woningen moeten betaalbaar en goed bereikbaar zijn. Bewoners moeten tevens een prettige, gezonde en veilige leefomgeving ervaren. Dat vergt grote investeringen in openbaar vervoer, veilige fiets- en wandelpaden, meer groen, ontmoetingsruimte en wateropvang in de stad, en goede verbindingen met recreatiegebieden in de nabijheid van de stad. Met deze aanpak van verstedelijking wordt niet alleen het woningaanbod, maar ook de leefomgevingskwaliteit in de stad verbeterd.

Toetsing

Het mogelijk maken van de beoogde ontwikkeling in het bestaand stedelijk gebied van Eindhoven past binnen het rijksbeleid.

3.2.2 Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro)

Het Barro is de juridische vertaling van het beleid dat geschetst is in het SVIR. Dit beleidsdocument bevat regels die doorwerken naar lagere overheden. Dit betekent dat de regels uit het Barro ook geïmplementeerd moeten worden in provinciale en gemeentelijke ruimtelijke plannen. Evenals de SVIR wordt het Barro gekenmerkt door een hoog abstractie- en schaalniveau. Het Barro bevat regels voor bijvoorbeeld de mainport ontwikkeling van Rotterdam, het kustfundament en defensie.

Toetsing

Vanwege de schaal van de beoogde ontwikkeling is deze niet in strijd met het Barro. Evenals het SVIR wordt deze gekenmerkt door een hoog abstractie- en schaalniveau. Anderzijds draagt de ontwikkeling ook niet bij aan het verwezenlijken van dit beleid. Het Barro kent geen directe uitgangspunten of uitvoeringsprogramma's die op voorliggend projectgebied van toepassing zijn.

3.2.3 Ladder voor duurzame verstedelijking (art. 3.1.6 Bro)

Zorgvuldig ruimtegebruik is het uitgangspunt van de (rijks)overheid. Om dit principe beter te borgen is in 2012 de ladder voor duurzame verstedelijking opgenomen in het Besluit ruimtelijke ordening (artikel 3.1.6). Hieruit volgt dat alle ruimtelijke besluiten die een nieuwe stedelijke ontwikkeling mogelijk maken, aandacht moeten besteden aan de ladder voor duurzame verstedelijking. De grens van een stedelijke ontwikkeling ligt bij woningen op basis van jurisprudentie op circa 11-14 woningen.

De ladder voor duurzame verstedelijking bestaat uit twee stappen: de eerste stap bestaat uit het aantonen van de behoefte voor de beoogde ontwikkeling. Voor de tweede stap wordt er in beginsel van uitgegaan dat nieuwe stedelijke ontwikkeling in bestaand stedelijk gebied wordt gerealiseerd. Indien de nieuwe stedelijke ontwikkeling voorzien wordt buiten het bestaand stedelijk gebied, dient dit nadrukkelijk te worden gemotiveerd in de ruimtelijke onderbouwing.

Toetsing

De beoogde ontwikkeling Derhalve is toetsing aan de ladder voor duurzame verstedelijking niet noodzakelijk.

3.2.4 Conclusie

Het rijksbeleid vormt geen beperking voor de beoogde ontwikkeling.

3.3 Provinciaal beleid**3.3.1 Omgevingsvisie Noord-Brabant**

In de Omgevingsvisie Noord-Brabant (december 2018) is het provinciaal beleid ten aanzien van de ruimtelijke ontwikkelingen in de provincie Noord-Brabant op hoofdlijnen uiteengezet voor de periode tot 2050. Naast een beeld van het Noord-Brabant van nu is een beeld geschetst van het welvarend, verbonden, klimaatproof en vernieuwend Noord-Brabant van 2050.

De provincie heeft de volgende kernwaarden geformuleerd die leidend zijn:

- we gaan voor meerwaarde-creatie;
- we gaan voor technische én sociale innovatie;
- we gaan kwaliteit boven kwantiteit;
- we gaan voor steeds beter;
- we gaan voor proactief en preventief boven gevolgbeperking en herstel

Naast de basisopgave, werken aan veiligheid, gezondheid en omgevingskwaliteit, worden vier hoofdogaven onderscheiden die nauw met elkaar samenhangen:

- Werken aan de Brabantse energietransitie;
- Werken aan een klimaatproof Brabant;
- Werken aan de slimme netwerkstad;
- Werken aan een concurrerende, duurzame economie.

Samen met andere partijen zoals gemeenten en bedrijven wil de provincie uitvoering geven aan projecten die passen binnen deze opgaven. Van belang is dat het in de toekomst ook goed wonen, werken en verblijven blijft. Werken aan een goede omgevingskwaliteit zowel in de bebouwde als in de onbebouwde omgeving is het uitgangspunt.

Toetsing

Stedelijke ontwikkelingen dienen in principe plaats te vinden binnen 'bestaand stedelijk gebied'. Herbestemmen wordt gezien als het nieuwe bouwen: als gevolg van economische, technologische en maatschappelijke ontwikkelingen staan de steden en dorpen van Brabant steeds vaker voor (omvangrijke) herbestemmings- en transformatieopgaven in hun bebouwde gebied. Hier liggen namelijk de kansen om de forse woningbouwopgave in de komende tien jaar te realiseren. De beoogde ontwikkeling draagt hieraan bij.

3.3.2 Interim omgevingsverordening Noord-Brabant

Op 1 januari 2021 treedt de Omgevingswet in werking. Vanwege de Omgevingswet moet de provincie haar regelsysteem aanpassen. Straks heeft de provincie nog maar één verordening waarin alle regels zijn opgenomen over de fysieke leefomgeving. De Interim omgevingsverordening Noord-Brabant is een eerste stap op weg naar de definitieve omgevingsverordening. De Interim omgevingsverordening Noord-Brabant is beleidsneutraal van karakter. Dat betekent dat er geen nieuwe beleidswijzigingen zijn doorgevoerd, behalve als deze voortvloeien uit vastgesteld beleid, zoals de Omgevingsvisie Noord-Brabant. In beginsel zijn de huidige regels met het huidige beschermingsniveau gehandhaafd.

In hoofdstuk 3 van de omgevingsverordening zijn zogenaamde instructieregels opgenomen die gemeenten moeten toepassen in hun bestemmingsplannen. Vooruitlopend op de Omgevingswet richten de instructieregels zich op een evenwichtige toedeling van functies (in plaats van het bestemmen van ontwikkelingen). Dit betekent dat de regels ook vanuit functies (van gebieden) zijn opgebouwd. Daarnaast richten de regels zich op een goede omgevingskwaliteit, inclusief een veilige en gezonde leefomgeving (in plaats van een goede ruimtelijke kwaliteit). Tevens zijn een aantal algemene basisprincipes opgenomen.

Het volgende artikel is relevant voor de beoogde ontwikkeling.

Artikel 3.42 duurzame stedelijke ontwikkeling

Lid 1

Een bestemmingsplan dat voorziet in de ontwikkeling van een locatie voor wonen, werken of voorzieningen ligt binnen 'stedelijk gebied' en bevat een onderbouwing dat:

- a. de ontwikkeling past binnen de regionale afspraken, bedoeld in afdeling 5.4 Regionaal samenwerken;
- b. het een duurzame stedelijke ontwikkeling is.

Lid 2

Een duurzame stedelijke ontwikkeling voor wonen, werken of voorzieningen:

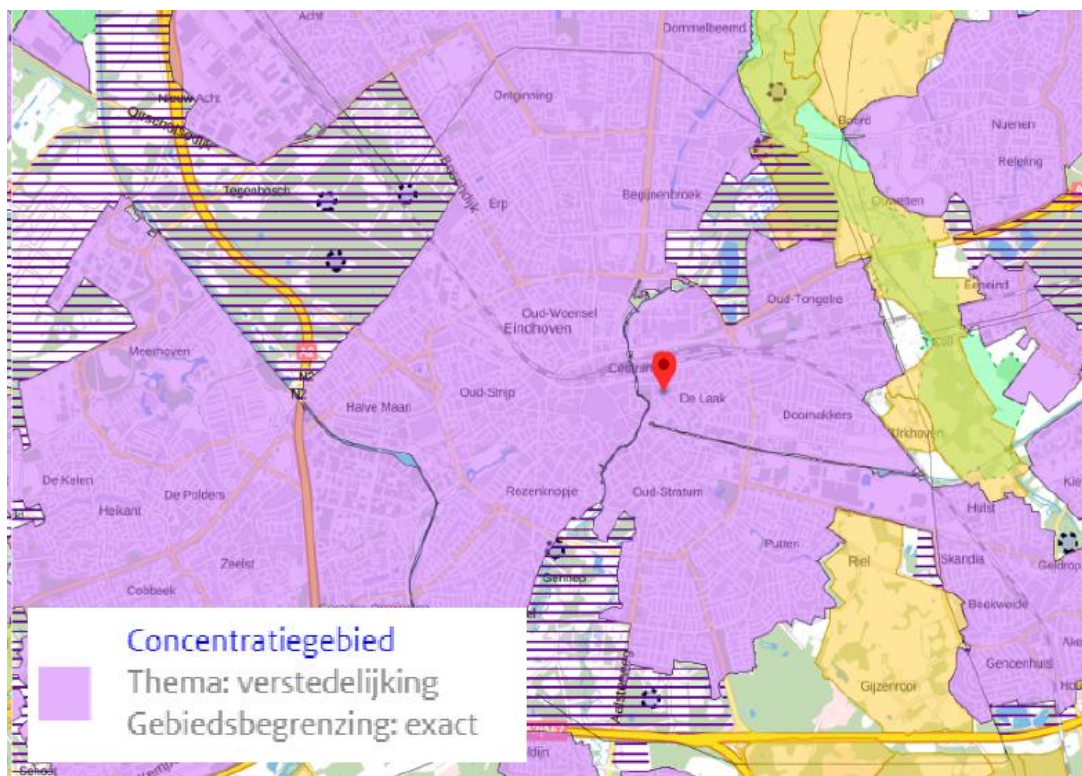
- a. bevordert een goede omgevingskwaliteit met een veilige en gezonde leefomgeving;
- b. bevordert zorgvuldig ruimtegebruik, waaronder de transformatie van verouderde stedelijke gebieden;
- c. geeft optimaal invulling aan de mogelijkheden voor productie en gebruik van duurzame energie;
- d. houdt rekening met klimaatverandering, waaronder het tegengaan van hittestress en voldoende ruimte voor de opvang van water;
- e. geeft optimaal invulling aan de mogelijkheden voor duurzame mobiliteit;
- f. draagt bij aan een duurzame, concurrerende economie.

Toetsing

Het 'stedelijk gebied' zoals gehanteerd door de provincie bestaat uit het 'stedelijk concentratiegebied' en de 'kernen in landelijk gebied'. Het projectgebied ligt binnen een stedelijk concentratiegebied zoals gehanteerd binnen de Interim omgevingsverordening Noord-Brabant en weergegeven is in figuur 4.1. Binnen deze gebieden kan worden voorzien in de ruimte voor wonen, werken en andere voorzieningen om zo de verstedelijking zo veel mogelijk te bundelen. Binnen het stedelijk gebied liggen verschillende mogelijkheden voor inbreiding, herstructurering en intensief, meervoudig ruimtegebruik. Voor de toets aan de regionale afspraken zoals genoemd in artikel 3.42 wordt verwezen naar paragraaf 3.2.3.

De provincie wil dat de kansen voor functiemenging, inbreiding, herstructurering en zo nodig transformatie in het stedelijk gebied goed worden benut, inclusief de mogelijkheden voor intensivering en meervoudig ruimtegebruik. Hierdoor is minder ruimte nodig voor stedelijke uitbreidingen.

De ontwikkeling kan daarnaast ook gezien worden als duurzame stedelijke ontwikkeling. Het projectgebied krijgt een woonfunctie waardoor bewoning gecontinueerd kan worden.



Figuur 3.1 Uitsnede Interim omgevingsverordening Noord-Brabant (Bron: Provincie Noord-Brabant)

De provincie wil dat nieuwe ontwikkelingen meer inspelen op het karakter en de kwaliteit van de plek. Door bij stedelijke ontwikkelingen uit te gaan van het verschil in omvang en karakter van de verschillende kernen, wordt het contrast tussen stad en dorp behouden. Dit versterkt de identiteit en aantrekkelijkheid van kernen en hun relatie met het omliggende landschap.

3.3.3 Conclusie

Het provinciaal beleid vormt geen beperking voor de beoogde ontwikkeling.

3.4 Gemeentelijk beleid

3.4.1 Omgevingsvisie Eindhoven

De gemeenteraad van Eindhoven heeft op 16 juni 2020 de omgevingsvisie 'Eindhoven: Kloppend hart van Brainport' gewijzigd vastgesteld. De omgevingsvisie heeft betrekking op de fysieke leefomgeving van Eindhoven en beschrijft de ambities, de stedelijke opgaven en de wijze waarop we samenwerken om uitvoering te geven aan deze opgaven.

Via diverse werksessies en het digipanel hebben inwoners, ondernemers, belangenorganisaties, GGD, Veiligheidsregio, Omgevingsdienst, woningcorporaties, projectontwikkelaars, investeerders en andere overheden (buurgemeentes, provincie, rijk) meegedacht.

Als centrumstad vervult Eindhoven een cruciale rol bij de versterking van Brainport Eindhoven als economische wereldspeler op het gebied van kennisintensieve maakindustrie en design. Om internationaal concurrerend te blijven, streeft Eindhoven samen met de regio naar een excellent woon- en werkklimaat. Eindhoven zet daarom randvoorwaardelijk in op gezonde en duurzame verstedelijking met behoud van stedelijke en dorpse kwaliteiten en met bijzondere aandacht voor sociale cohesie en inclusie. Eindhoven is in staat om zich snel aan te passen aan de steeds veranderende vaag naar geschikte en betaalbare ruimte om te wonen, werken, verblijven en recreëren. Deze ambitie vertaalt zich naar vier deelambities. Eindhoven als: economische wereldspeler; gezonde en toekomstbestendige stad; een sociale, inclusieve en gastvrije stad en een authentieke stad met sterke gebieden.

Toetsing

De Omgevingsvisie kent een hoog abstractieniveau. Bij de voorgenomen ontwikkeling op perceelsniveau zijn geen gemeentelijke of bovengemeentelijke ambities uit de Omgevingsvisie in het geding. Er zal zorg worden gedragen voor een zorgvuldige afweging en een transparante besluitvorming.

3.4.2 Kantorenstrategie 2012-2020

De Kantorenstrategie 2012-2020 (vastgesteld op 26 juni 2012) is niet langer (alleen) gebaseerd op het voeren van regie op de nieuwbouw kantorenmarkt. Juist op de bestaande markt zijn maatregelen nodig om deze gezonder te maken. Dat vraagt enerzijds om een positieve en actieve grondhouding van gebouweigenaren. Anderzijds is er vaak nog een (andere) vastgoedpartij nodig die op creatieve wijze met de leegstand aan de slag wil gaan. De gemeente Eindhoven speelt daarbij in toenemende mate een stimulerende en faciliterende rol. De Eindhovense werkwijze is afgestemd met de andere 'kantoorgemeenten' in de stedelijke regio. Dit is vastgelegd in een 'Regionale programmering kantoorlocaties' d.d. november 2013.

Het grootste deel van de werkgelegenheid in de regio Eindhoven is gehuisvest in een kantooromgeving. Door diverse oorzaken is de Nederlandse en ook de regionale kantorenmarkt de laatste jaren flink uit balans geraakt. De aanbodpercentages liggen op dit moment rond de 16%; ruim twee keer zoveel als bij een gezonde kantorenmarkt hoort. Het totale aanbod van kantoren in Eindhoven bedroeg op 1 januari 2015 circa 250.000 m². Dit overaanbod aan kantoorruimte is voor een groot deel structureel van aard. Dit is een bedreiging voor de economische ambities van (de regio) Eindhoven en vraagt dus om gericht handelen.

In het nieuwe beleid wordt niet alleen op nieuwbouw gestuurd, maar ook op de bestaande kantorenmarkt. De focus ligt daarbij op het terugdringen van kantorenleegstand in bestaande gebouwen. Met deze aanpak hoopt het college vraag en aanbod op de Eindhovense kantorenmarkt in kwantitatieve én kwalitatieve zin beter op elkaar af te stemmen, zodat een goede balans ontstaat met toekomstbestendige locaties, die bijdragen aan de realisatie van de Brainport-ambities van stad en regio.

Binnen Eindhoven worden drie afzonderlijke nieuwbouw kantorenmilieus onderscheiden, te weten Stationsgebied, Strijp-S en Flight Forum. Deze verschillende kantorenmilieus voorzien in een specifieke en onderscheidende behoefte. Het is belangrijk om deze onderscheidende kwaliteiten de komende jaren verder uit te bouwen. Het is daarnaast belangrijk dat ongebreidelde groei van de kantorenvoorraad, door toevoeging van niet duurzame/toekomst- bestendige nieuwbouw, wordt voorkomen. Kantoorgebruikers die op zoek zijn naar nieuwe huisvesting worden daarom zoveel mogelijk bediend op de bestaande kantorenmarkt. Nieuwbouw van kantoren op geprioriteerde locaties en door middel van toekomstbestendige gebouwen is nog slechts met inachtneming van hiervoor genoemde uitgangspunten mogelijk.

De gemeente voert geen leegstandsverordening in. De uitvoering hiervan kost veel inspanning, terwijl ervaringen elders leren dat het gewenste resultaat veelal uitblijft. Wel komt er een 'Eindhovense Leegstandsmonitor kantoren' (actueel overzicht van leegstaande kantoren), bedoeld als stimulerend middel om marktpartijen ertoe aan te zetten 'iets' met leegstaande gebouwen te gaan doen. De gemeente Eindhoven zal ook proactief partijen met elkaar in verbinding brengen, om zo bij te dragen aan mogelijke nieuwe samenwerkingsverbanden en creatieve oplossingen voor dit vraagstuk. In onze 'slimme regio' zijn legio partijen die samen in staat zijn om 'slimme oplossingen' te bedenken.

De gemeente Eindhoven zal, uiteraard passend binnen wet- en regelgeving, proactief meewerken aan gewenste transformatie van leegstaande kantoren. Echter niet alle kantoren zijn geschikt voor andere functies. Soms vanwege technische aspecten of locatiegebonden aspecten. Een deel van de kantoren zal dus naar verwachting op termijn gesloopt worden.

Toetsing

Parklaan 50 maakt geen onderdeel uit van prioritaire gebieden of van de 'overige locaties' waar nieuwbouw van kleinschalige kantoren gevestigd kunnen worden. De gemeente Eindhoven kiest voor de strategie om het initiatief vooral bij marktpartijen te laten. Daarbij wordt de transformatie van kansarme kantoren naar andere functies ingezet als succesvol instrument. Inmiddels zijn de leegstandscijfers flink verlaagd en is er in bepaalde segmenten sprake van krapte op de kantorenmarkt. De gemeente is terughoudend met het toestaan van kantoortransformaties. Ieder geval wordt individueel beoordeeld.

De beoogde ontwikkeling voorziet in het juridisch verankeren van de feitelijk al aanwezige woonfunctie. Parklaan 50 wordt al meer dan 10 jaar niet gebruikt als kantoor. Ook toekomstig gebruik als kantoor ligt niet voor de hand.

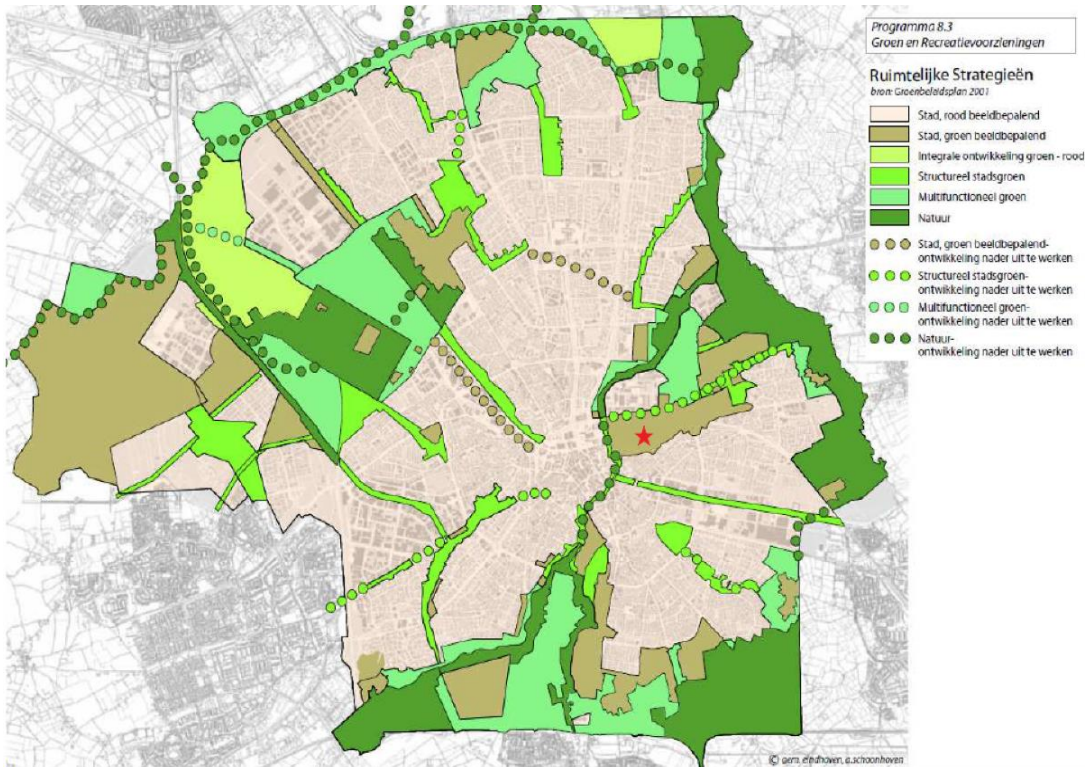
Parklaan 50 is, met Merellaan 24, onderdeel van een tweekapper. Merellaan 24 heeft een woonbestemming en wordt ook bewoond. Dat geldt ook voor de Merellaan 18 tot en met 22, welke aan het perceel Parklaan 50 grenzen. Ook voor Parklaan 50 is aangetoond dat er sprake is van een goed woon- en leefklimaat.

Daarnaast is er een algemene tendens dat bestaande kantoren op de Parklaan verdwijnen en transformeren naar wonen. Deze kantoren voldoen niet meer aan de eisen van deze tijd en sluiten niet meer aan bij de behoefte. Daarnaast ervaren de bestaande bewoners van de Parklaan overlast van het bestaande autoverkeer (parkeeroverlast, verkeersgeneratie, snelheid). Het vestigen van een kantoor op Parklaan 50 zal de overlast doen toenemen aangezien onvoldoende parkeerplaatsen op eigen terrein gerealiseerd kunnen worden.

De beoogde ontwikkeling is niet in strijd met de Kantorenstrategie 2012-2020.

3.4.3 Groenbeleidsplan

Het Groenbeleidsplan 2001, zoals op 5 november 2001 is vastgesteld door de gemeenteraad, heeft als doel het duurzaam veilig stellen en ontwikkelen van een kwalitatief hoogwaardige groenstructuur met de daarin passende functies. Onder de groenstructuur wordt verstaan: het stelsel van terreinen en/of elementen met ecologische, waterhuishoudkundige, recreatieve en/of ruimtelijk structurerende betekenis. Behoud van het bestaande groen is het uitgangspunt, evenals het (door)ontwikkelen van de groene kwaliteiten waar nodig. Het Groenbeleidsplan geeft in een kaart (figuur 3.2) met zes ruimtelijke strategieën de kaders voor de ruimtelijke ontwikkeling in relatie tot groen.



Figuur 3.2 Groen en recreatievoorzieningen Groenbeleidsplan met aanduiding projectgebied
(Bron: Gemeente Eindhoven)

Toetsing

Onderhavig projectgebied is in de kaart 'Groen en recreatievoorzieningen' uit het Groenbeleidsplan aangeduid als 'stad, groen beeldbepalend'. Dit zijn stedelijke gebieden met een uitgesproken groen karakter die bovendien aansluiten bij de hoofdgroenstructuur en deze daardoor versterken. Het kan om zeer verschillende vormen van rood-groen verweving gaan. Het groen kan zowel in de privéruimten als in de openbare ruimte geconcentreerd zijn. Ook kan het groen een afgeleide nevenfunctie zijn zoals bij het vliegveld. In dit geval gaat het om beeldbepalend groen met een bijzondere kwaliteit in het stedelijk gebied, namelijk de omgeving Parklaan. Het beleid is gericht op het behouden en ontwikkelen van het bijzondere groene imago. Bij de voorgenomen ontwikkeling op perceelsniveau wordt geen afbreuk gedaan aan het groene imago.

3.4.4 Conclusie

De beoogde ontwikkeling past binnen de kaders en randvoorwaarden van het gemeentelijk beleid.

Hoofdstuk 4 Omgevingsaspecten

4.1 Inleiding

Op grond van de Wet ruimtelijke ordening en op basis van jurisprudentie dient de uitvoerbaarheid van een ruimtelijk plan te worden aangetoond en dient in het plan te worden onderbouwd dat er sprake is van een goede ruimtelijke ordening. In dit hoofdstuk zijn de sectorale aspecten beschreven die voor dit plan relevant zijn. De resultaten en conclusies van eventuele onderzoeken zijn per aspect opgenomen in de betreffende paragraaf.

4.2 Archeologie en cultuurhistorie

4.2.1 Archeologie

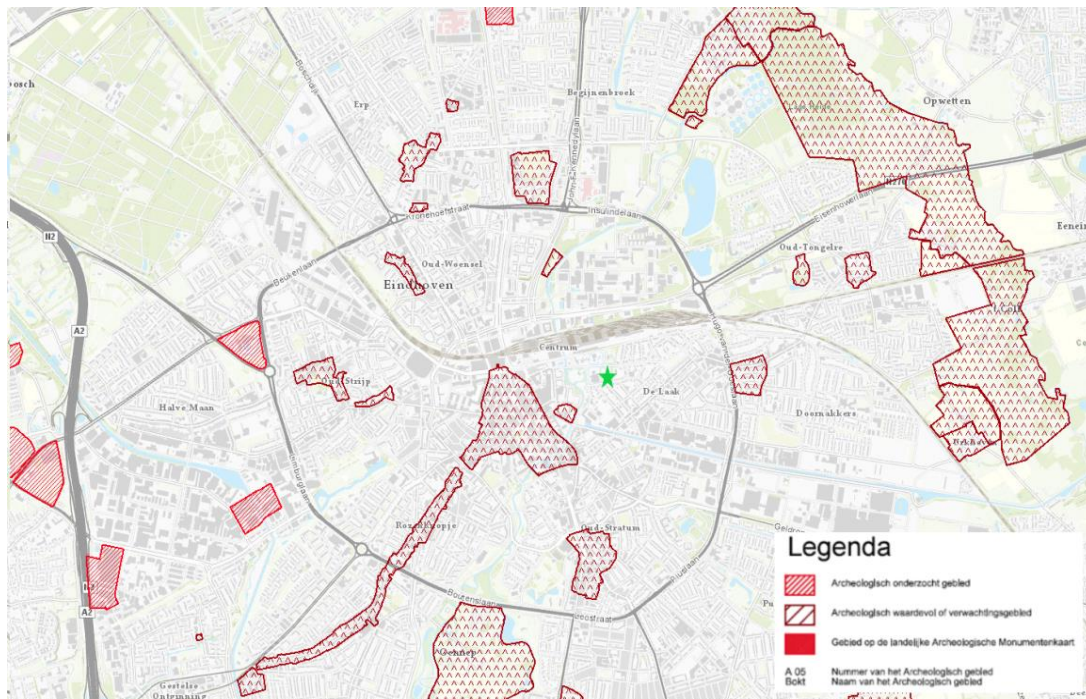
Normstelling en beleid

Het Verdrag van Valletta (Malta) verplicht de Europese overheden tot het beschermen van archeologisch erfgoed. Hierbij wordt als uitgangspunt gehanteerd dat archeologische waarden in situ bewaard moeten blijven. Dat wil zeggen, dat er naar gestreefd moet worden om de waarden op de locatie te behouden. Als dit niet mogelijk blijkt, bijvoorbeeld bij bouwplannen, dan moeten de waarden worden opgegraven en ex situ worden bewaard. Het Verdrag van Valletta is door vertaald in de Monumentenwet 1988, zoals deze gewijzigd is in september 2007. Sinds deze wijziging van september 2007 is de gemeente bevoegd gezag op het gebied van cultuurhistorie en archeologie.

Per 1 juli 2016 is de Erfgoedwet van kracht. De uitgangspunten uit het Verdrag van Valletta (Malta) blijven in de Erfgoedwet de basis van de omgang met archeologie. Gemeenten houden een belangrijke rol in het archeologische stelsel. In bestemmingsplannen houden ze rekening met (te verwachten) archeologische waarden. Dit wordt samen met de andere onderdelen rond de omgang met archeologie in de fysieke leefomgeving overgeheveld naar de toekomstige Omgevingswet.

De gemeente Eindhoven heeft eigen archeologiebeleid, als uitwerking van het nationale en provinciale beleid. Dit beleid staat in het 'Beleidsplan archeologie Eindhoven en Helmond 2008-2012', dat de raad in september 2008 heeft vastgesteld. De gemeente neemt de verantwoordelijkheid voor het bodemarchief zelf ter hand door te investeren in kerntaken en opbouw van expertise. De gemeente kent archeologische waarden daterend uit de prehistorie en de Romeinse tijd. Het gemeentelijk bodemarchief herbergt tevens fundamentele gegevens over de geschiedenis van stad en platteland gedurende en na de middeleeuwen. Deze gegevens zijn van groot belang voor de reconstructie van het verleden, temeer omdat archivalische bronnen in Eindhoven nagenoeg ontbreken.

De archeologische gebieden binnen de gemeente Eindhoven staan aangegeven op de gemeentelijke archeologische waardenkaart, onderdeel van de gemeentelijke cultuurhistorische waardenkaart. Het beleid is om bij ruimtelijke ontwikkelingen rekening te houden met de archeologische waarden en verwachtingen in de ondergrond en daarbij uit te gaan van de gemeentelijke archeologische waardenkaart. In figuur 4.1 is een uitsnede van de archeologische waardenkaart Eindhoven weergegeven met daarop het projectgebied aan Parklaan 50 aangeduid.



Figuur 4.1 Uitsnede archeologische waardenkaart Eindhoven (Bron: Gemeente Eindhoven)

Toetsing

Volgens de Archeologische Waardenkaart kent het projectgebied geen archeologisch waardevolle gebieden of archeologische verwachtingsgebieden. Binnen de beoogde ontwikkeling hoeft dan ook geen rekening te worden gehouden met archeologische waarden of verwachtingen. Daarnaast vinden er geen bodemroerende activiteiten plaats.

Wel geldt ten aanzien van archeologie een meldingsplicht voor archeologische toevalvondsten. Mochten tijdens eventuele grondwerkzaamheden archeologische resten worden aangetroffen, dan dienen deze (op grond van de meldingsplicht ingevolge art. 5.10 Erfgoedwet 2016) direct gemeld te worden aan de Minister van OCW en de afdeling Omgevingskwaliteit van de gemeente Eindhoven. Vervolgens zal bepaald worden of, en zo ja welke, aanvullende maatregelen getroffen dienen te worden.

4.2.2 Cultuurhistorie

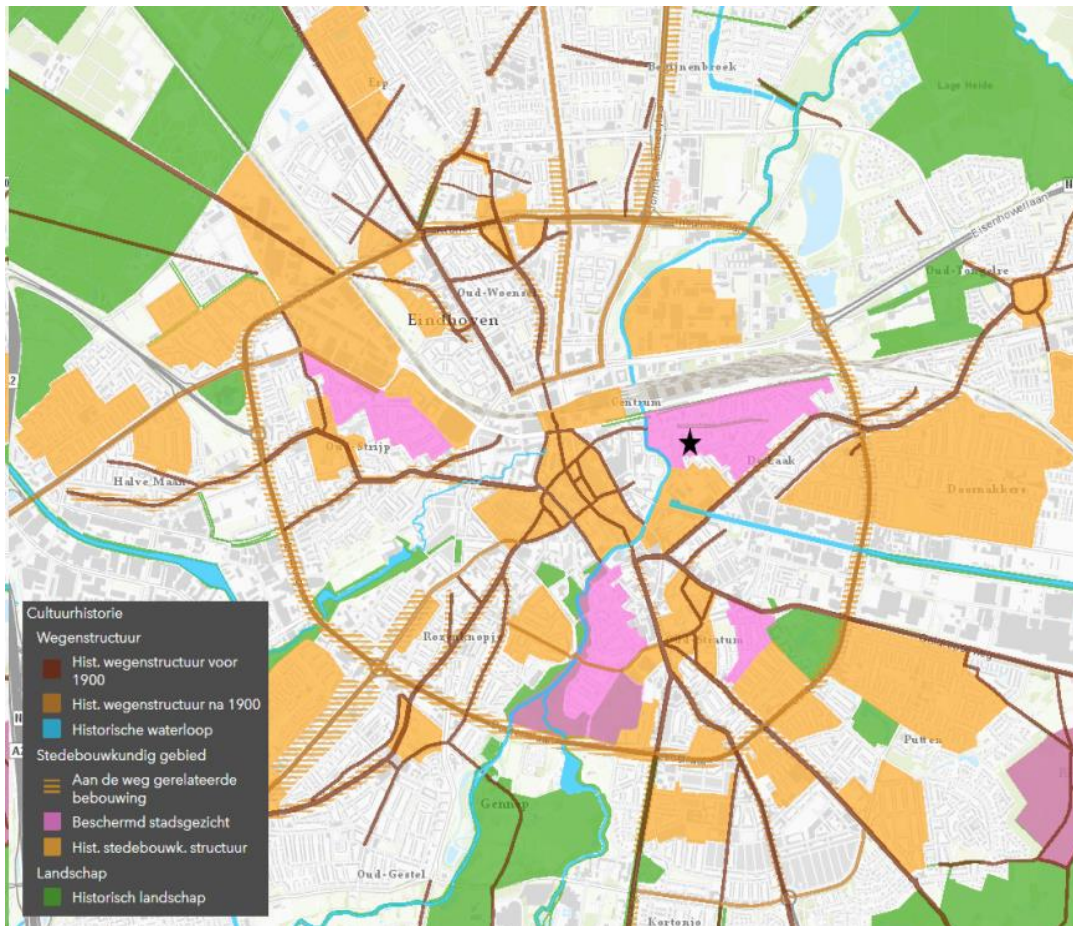
Normstelling en beleid

Het pand bevindt zich in Villapark Tongelre. Het Villapark Tongelre werd op 16 april 2003 door het Rijk aangewezen als beschermd stadsgezicht. Beschermd stadsgezichten zijn gebieden met bijzondere cultuurhistorische waarden, die van algemeen belang zijn vanwege hun schoonheid, onderlinge ruimtelijke structurele samenhang of wetenschappelijke waarde. De bescherming richt zich op de stedenbouwkundige karakteristiek en op een samenhangend geheel van straten en bebouwing. Villapark Tongelre is door de minister aangewezen als beschermd stadsgezicht vanwege:

- dat het Villapark Tongelre een hoge waarde vertegenwoordigt als uitdrukking van een sociaaleconomische ontwikkeling;
- dat het gebied van algemeen belang is vanwege zijn schoonheid en structurele en functionele samenhang;
- dat de oorspronkelijke opzet van het gebied voldoende gaaf en herkenbaar is;
- dat de historie van het gebied in belangrijke mate verbonden is met die van het bedrijf Philips en de stad Eindhoven.

Op 18 maart 2008 is de cultuurhistorische waardenkaart van Eindhoven vastgesteld (figuur 4.2). 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.



Figuur 4.2 Uitsnede Cultuurhistorische waardenkaart van Eindhoven (Bron: Gemeente Eindhoven)

Voor de bescherming via het beschermd stadsgezicht geldt dat noodzakelijke of wenselijke veranderingen niet geheel uitgesloten worden. Een beschermde status heeft niet tot doel het object of een omgeving te bevriezen in de toestand waarin het zich bevindt. Wel vraagt een beschermde status om een meer zorgvuldige omgang. Met de bescherming wordt er naar gestreefd om de kenmerkende kwaliteiten zo goed mogelijk te behouden en in te passen, ook in geval van nieuwe ontwikkelingen.

Toetsing

Het pand aan Parklaan 50 (en de directe omgeving) wordt beschermd via de status beschermd stadsgezicht. De beoogde ontwikkeling voorziet in een gebruikswijziging.

De kenmerkende kwaliteiten van het pand en de directe omgeving worden behouden. Het groene beeld dat het Villapark karakteriseert blijft op de projectlocatie behouden. Het aspect cultuurhistorie vormt daardoor geen belemmering voor de planontwikkeling.

4.2.3 Conclusie

De aspecten archeologie en cultuurhistorie vormen geen belemmering voor de beoogde ontwikkeling.

4.3 Water

4.3.1 Normstelling en beleid

De initiatiefnemer dient in een vroeg stadium overleg te voeren met de waterbeheerder over een ruimtelijk planvoornemen. Hiermee wordt voorkomen dat ruimtelijke ontwikkelingen in strijd zijn met duurzaam waterbeheer. Het projectgebied ligt binnen het beheersgebied van het waterschap De Dommel, verantwoordelijk voor het waterkwantiteits- en waterkwaliteitsbeheer.

Beleid provincie Noord-Brabant

Het provinciaal beleid is onder andere verwoord in het Provinciaal Milieu- en Waterplan 2016 - 2021. Het plan staat voor samenwerken aan Brabant waar iedereen prettig woont, werkt en leeft in een veilige en gezonde leefomgeving. Het document vormt de strategische basis voor het Brabantse waterbeleid en waterbeheer, voor de korte en lange termijn. Het Waterplan houdt rekening met duurzaamheid en klimaatveranderingen. Het is een breed gedragen beleidsplan, omdat het tot stand is gekomen in nauwe samenwerking met veel belanghebbend (water)partijen in Brabant.

Beleid waterschap de Dommel

Waterschap de Dommel heeft op 29 september 2015 het Waterbeheerplan "Waardevol Water" vastgesteld. Dit strategisch document dat op 1 januari 2016 in werking getreden beschrijft de doelstellingen voor de periode 2016-2021 en op welke wijze zij die wil bereiken. Het plan is afgestemd op de ontwikkeling van het Stroomgebiedbeheerplan de Dommel, het Nationaal en het Provinciaal Milieu- en Waterplan.

Dit plan biedt ruimte voor initiatieven van derden en speelt in op kansen die zich in het waterschapgebied voordoen, waarbij de in het plan beschreven doelen leidend zijn. In de projecten zelf worden de doelen van het Waterbeheerplan uitgewerkt in concrete maatregelen. Het waterschap heeft de volgende uitgangspunten geformuleerd die richtinggevend zijn voor de plannen en oplossingen.

- **Beekdalbenadering:** ook al zijn de verschillen tussen stad en buitengebied groot toch maken zij deel uit van hetzelfde beekdal waar logische natuurwetten gelden. Door dit beekdal als groter geheel steeds voor ogen te houden, kan integraler en effectiever worden gewerkt. Wel is samenwerking met andere overheden, waterpartners en inwoners daarbij essentieel. Water verbindt de stad met het buitengebied.
- **De gebruiker centraal:** de omgeving wordt op heel veel verschillende manieren gebruikt en de behoeften en belangen van de gebruikers veranderen continu. Ook de waarde van water verandert mee en daarop moet worden ingespeeld.
- **Samen sterker:** door samen te werken met andere overheden en waterpartners, boeren en bedrijven en door samen oplossingen te zoeken en uitvoering te geven wordt het meest bereikt. Het waterschap wil daarin een inspirerende rol spelen en partijen daartoe de ruimte bieden. Door flexibel te zijn in de samenwerking met en rekening te houden met de inbreng en ideeën van andere partijen wordt de uitvoeringskracht versterkt.
- **Gezonde toekomst:** ook toekomstige generaties moeten over voldoende, veilig en schoon water. Ook in de maatschappij is het streven naar duurzaamheid steeds actueler en de kringloopgedachte sluit hierop aan. Het waterschap ziet dit als een inspirerende uitdaging en wil mensen bewust maken van de waarde van water en het belang van een duurzaam gebruik ervan.

Keur waterschap de Dommel 2015

De 'Keur Waterschap De Dommel 2015' bevat regels met daarin verboden en verplichtingen ten aanzien van oppervlaktewater en grondwater die gelden voor iedereen die woont of werkt binnen het gebied van Waterschap De Dommel. Hierin wordt het beheer en het onderhoud van watergangen geregeld (bijvoorbeeld betreffende onderhoudsstroken) en is aangegeven wanneer een vergunning of algemene regels van toepassing zijn voor ingrepen in de waterhuishouding. Verder zijn er beleidsregels voor het

beschermingsbeleid van gebieden. Hierbij wordt onderscheid gemaakt tussen beschermde gebieden waterhuishouding, attentiegebieden, beekdalen en overige gebieden. Met deze beleidsregels wordt aangegeven op welke wijze gebiedsgericht wordt omgegaan met vergunning verlening.

Gemeentelijk beleid

Het Gemeentelijk Rioleringsplan (GRP) verantwoordt aan de inwoners van Eindhoven de ambities en bijbehorende maatregelen en middelen op watergebied. Met het GRP geeft de gemeente invulling aan de gemeentelijke zorgplicht op het gebied van het afval- en oppervlakte- en grondwater. Het GRP bevat de geplande activiteiten gericht op het beheer en onderhoud van het rioolstelsel en bevat maatregelen ter verbetering van de oppervlaktewaterkwaliteit en het hydraulisch functioneren van het rioolstelsel. Deze maatregelen bestaan vooral uit het afkoppelen van verhard oppervlak. Daarbij wordt regenwater gescheiden van afvalwater ingezameld en afgevoerd naar het oppervlaktewater. Waar mogelijk dient regenwater eerst te worden geborgen binnen het plangebied waarna alsnog vertraagd kan worden afgevoerd.

De gemeente Eindhoven zet in op klimaatrobustheid en heeft aangegeven om vanaf 2020 klimaatrobust te handelen. Hiertoe is in februari de beleidsregel “klimaatrobust (her)inrichten en ruimtelijk ontwikkelen” vastgesteld waarbij o.a. strengere eisen t.a.v. waterberging (60 millimeter).

4.3.2 Toetsing

De beoogde ontwikkeling voorziet in een gebruikswijziging. Er is geen sprake van toename van verhard oppervlakte. Ook vinden er geen bodemroerende activiteiten plaats. Hemel- en afvalwater wordt gescheiden opgevangen en afgevoerd.

4.3.3 Conclusie

De beoogde ontwikkeling is in overeenstemming met het beleid van het waterschap en gemeentelijke waterbeleid.

4.4 Flora en fauna

Bij de voorbereiding van een ruimtelijk plan dient onderzocht te worden of de Wet natuurbescherming en het beleid van de provincie ten aanzien van het Natuurnetwerk Nederland (voorheen Ecologische Hoofdstructuur) de uitvoering van het plan niet in de weg staan.

4.4.1 Normstelling en beleid

Wet natuurbescherming

Met de Wnb zijn alle bepalingen met betrekking tot de bescherming van natuurgebieden en dier- en plantensoorten samengebracht in één wet. De Wnb implementeert diverse Europees-rechtelijke regelgeving, zoals de Vogelrichtlijn en de Habitatrichtlijn in de Nederlandse wetgeving.

Gebiedsbescherming

De Wnb kent diverse soorten natuurgebieden, te weten:

- Natura-2000 gebieden;
- Natuurnetwerk Nederland (NNN).

Natura-2000 gebieden

De Minister van Economische Zaken (EZ) wijst gebieden aan die deel uitmaken van het Europese netwerk van natuurgebieden: Natura 2000. Een dergelijk besluit bevat de instandhoudingsdoelstellingen voor de leefgebieden van vogelsoorten (Vogelrichtlijn) en de instandhoudingsdoelstellingen voor de natuurlijke habitats en habitats van soorten (Habitatrichtlijn).

Een bestemmingsplan dat afzonderlijk of in combinatie met andere plannen of projecten significante gevolgen kan hebben voor een Natura 2000-gebied, kan uitsluitend vastgesteld worden indien uit een

passende beoordeling de zekerheid is verkregen dat het plan, onderscheidenlijk het project de natuurlijke kenmerken van het gebied niet zal aantasten. Indien deze zekerheid niet is verkregen, kan het plan worden vastgesteld, indien wordt voldaan aan de volgende drie voorwaarden:

- alternatieve oplossingen zijn niet voor handen;
- het plan is nodig om dwingende redenen van groot openbaar belang, met inbegrip van redenen van sociale of economische aard, en
- de nodige compenserende maatregelen worden getroffen om te waarborgen dat de algehele samenhang van het Natura 2000-netwerk bewaard blijft.

De bescherming van deze gebieden heeft externe werking, zodat ook ingrepen die buiten deze gebieden plaatsvinden verstoring kunnen veroorzaken en moeten worden getoetst op het effect van de ingreep op soorten en habitats.

Natuurnetwerk Nederland (NNN)

Gebieden die deel uitmaken van het Natuurnetwerk Nederland (NNN) worden aangewezen in de provinciale verordening. Voor dit soort gebieden geldt het 'nee, tenzij' principe, wat inhoudt dat binnen deze gebieden in beginsel geen nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen mogen plaatsvinden.

Soortenbescherming

In de Wnb wordt een onderscheid gemaakt tussen:

- soorten die worden beschermd in de Vogelrichtlijn;
- soorten die worden beschermd in de Habitatrichtlijn;
- overige soorten.

De Wnb bevat onder andere verbodsbepalingen ten aanzien van het opzettelijk vernielen of beschadigen van nesten, eieren en rustplaatsen van vogels als bedoeld in artikel 1 van de Vogelrichtlijn. Gedeputeerde Staten (hierna: GS) kunnen hiervan ontheffing verlenen en bij verordening kunnen Provinciale Staten (hierna: PS) vrijstelling verlenen van dit verbod. De voorwaarden waaraan voldaan moet worden om ontheffing of vrijstelling te kunnen verlenen zijn opgenomen in de Wnb en vloeien direct voort uit de Vogelrichtlijn. Verder is het verboden in het wild levende dieren van soorten, genoemd in bijlage IV, onderdeel a, bij de Habitatrichtlijn, bijlage II bij het Verdrag van Bern of bijlage I bij het Verdrag van Bonn, in hun natuurlijk verspreidingsgebied opzettelijk te doden of te vangen of te verstoren. GS kunnen hiervan ontheffing verlenen en bij verordening kunnen PS vrijstelling verlenen van dit verbod. De gronden voor verlening van ontheffing of vrijstelling zijn opgenomen in de Wnb en vloeien direct voort uit de Habitatrichtlijn.

Ten slotte is een verbodsbepaling opgenomen voor overige soorten. Deze soorten zijn opgenomen in de bijlage onder de onderdelen A en B bij de Wnb. De provincie kan ontheffing verlenen van deze verboden. Verder kan bij provinciale verordening vrijstelling worden verleend van de verboden. De noodzaak tot ontheffing of vrijstelling kan hierbij ook verband houden met handelingen in het kader van de ruimtelijke inrichting of ontwikkeling van gebieden.

De Wnb is voor dit plan van belang, omdat bij de voorbereiding van een ruimtelijk plan moet worden onderzocht of deze wet de uitvoering van het plan niet in de weg staat.

Uitwerking Verordening uitvoering Wet natuurbescherming Noord-Brabant

In het kader van de ruimtelijke inrichting of ontwikkeling van gebieden, daaronder begrepen het daarop volgende gebruik van het ingerichte of ontwikkelde gebied, bestendig beheer of onderhoud in de landbouw of bosbouw, bestendig beheer of onderhoud aan vaarwegen, watergangen, waterkeringen, waterstaatswerken, oevers, vliegvelden, wegen, spoorwegen of bermen, of natuurbeheer, of bestendig beheer of onderhoud van de landschappelijke kwaliteiten van een bepaald gebied worden vrijstellingen verleend ten aanzien van de soorten genoemd in bijlage 3 bij deze verordening. Het betreft aardmuis, bastaardkikker, bosmuis, bruine kikker, dwergmuis, dwergspitsmuis, egel, gewone bosspitsmuis,

gewone pad, haas, huisspitsmuis, kleine watersalamander, konijn, meerkikker, ondergrondse woelmuis, ree, rosse woelmuis, tweekleurige bosspitsmuis, veldmuis, vos, wild zwijn en woelrat.

4.4.2 Toetsing en conclusie

Gezien de aard van de voorgenomen activiteiten in combinatie met de ligging van beschermde natuurgebieden worden schadelijke effecten niet verwacht. Het projectgebied is op ruime afstand gelegen van Natura2000 gebieden. Het projectgebied is niet gelegen binnen de Ecologische Hoofdstructuur (EHS).

De beoogde ontwikkeling voorziet in een gebruikswijziging. Er vinden geen activiteiten plaats die in strijd zijn met de Wet Natuurbescherming.

4.5 Bodem- en grondwaterkwaliteit

4.5.1 Normstelling en beleid

Op grond van het Besluit ruimtelijke ordening dient in verband met de uitvoerbaarheid van een plan rekening gehouden te worden met de bodemgesteldheid in het projectgebied. Bij functiewijzigingen dient te worden bekeken of de bodemkwaliteit voldoende is voor de beoogde functie en moet worden vastgesteld of er sprake is van een saneringsnoodzaak. In de Wet bodembescherming is bepaald dat indien de desbetreffende bodemkwaliteit niet voldoet aan de norm voor de beoogde functie, de grond zodanig dient te worden gesaneerd dat zij kan worden gebruikt door de desbetreffende functie (functiegericht saneren). Nieuwe bestemmingen dienen bij voorkeur op schone grond te worden gerealiseerd.

4.5.2 Toetsing en conclusie

Voor de beoogde ontwikkeling is een historisch vooronderzoek uitgevoerd (bijlage 1). Er is voldoende inzicht verkregen in de mogelijke aanwezigheid van een bodemverontreiniging op de onderzoekslocatie.

De locatie is niet verdacht op het voorkomen van een bodemverontreiniging. Aangezien het terrein voor het laatst in 2010 is onderzocht en sindsdien niet meer noemenswaardig is veranderd, wordt een bodemonderzoek als niet noodzakelijk geacht.

Wel is op het terrein een HBO tank met een volume van 5.000 liter aanwezig. Deze is in 1989 buiten gebruik genomen en met C.A.F. hardschuim gevuld. In 1998 is deze tank onderzocht. Tijdens het onderzoek zijn zintuiglijk geen aanwijzingen op een verontreiniging van de bodem aangetroffen. Er is geen aanleiding om te veronderstellen dat de situatie sindsdien noemenswaardig veranderd is.

De kwaliteit van de bodem is geschikt voor de beoogde functie en vormt geen belemmering voor de gebruikswijziging. Er vinden geen bodemroerende werkzaamheden plaats.

4.6 Geluid

4.6.1 Normstelling en beleid

Woningen zijn geluidgevoelige functies waarvoor het akoestisch klimaat aannemelijk dient worden gemaakt. Akoestisch onderzoek is volgens de Wet geluidhinder (Wgh) noodzakelijk indien de woningen zijn gelegen binnen de geluidzone van gezoneerde wegen en spoorwegen. Wegen met een maximumsnelheid van 50 km/h of hoger zijn gezoneerd. Belangrijk voor de bepaling van de geluidbelasting bij de woningen zijn:

- De gezoneerde weg Parklaan die op 15 m ten zuiden van de woning ligt. Hier geldt een snelheid van 30 km/h.

- De gezoneerde weg Fuutlaan die op 125 m ten noorden van de woning ligt. Hier geldt een snelheid van 30 km/h.
- De spoorbaan in Eindhoven op circa 250 m ten noorden van de woning.

4.6.2 Toetsing en conclusie

Met de beoogde ontwikkeling wordt middels een gebruikswijziging een woonfunctie mogelijk gemaakt. Er is een akoestisch onderzoek uitgevoerd (bijlage 2). Uit dit onderzoek komen de volgende conclusies naar voren:

- De onderzochte wegen Parklaan en Fuutlaan betreffen beide 30 km/h-wegen. Wegen met een maximumsnelheid van 30 km/h, of wegen op een woonerf, hebben geen geluidzone. De Wet geluidhinder voorziet bij deze wegen dus niet in een formele bescherming van de geluidgevoelige objecten. In het kader van een goede ruimtelijke ordening dient wel het geluid van 30 km/h-wegen te worden beoordeeld.
- De geluidbelasting bedraagt maximaal 54 dB ten gevolge van het verkeer op de Parklaan. De voorkeurswaarde van 48 dB wordt daarmee met maximaal 6 dB overschreden. Voor de woning hoeft geen hogere waarde aangevraagd te worden omdat de Parklaan een 30 km/h-weg betreft.
- De geluidbelasting op de gevels aan de noordzijde van het pand bedraagt maximaal 36 dB en is daarmee lager dan de voorkeursgrenswaarde. De gevel aan de noordzijde kan worden aangemerkt als een geluidluwe gevel als daarachter een verblijfsruimte is gesitueerd.
- De geluidbelasting bedraagt maximaal 34 dB ten bevolge van het verkeer op de Fuutlaan. De voorkeurswaarde van 48 dB wordt daarmee niet overschreden. Er is geen verdere actie vereist.
- Voor het spoorweglawaai wordt de voorkeursgrenswaarde van 55 dB niet overschreden. Er is geen verdere actie vereist.

4.7 Luchtkwaliteit

4.7.1 Normstelling en beleid

In het kader van een goede ruimtelijke ordening wordt bij het opstellen van een ruimtelijk plan uit het oogpunt van de bescherming van de gezondheid van de mens rekening gehouden met de luchtkwaliteit. Het toetsingskader voor luchtkwaliteit wordt gevormd door hoofdstuk 5, titel 5.2 van de Wet milieubeheer. Dit onderdeel van de Wet milieubeheer (Wm) bevat grenswaarden voor zwaveldioxide, stikstofdioxide en stikstofoxiden, fijn stof, lood, koolmonoxide en benzeen. Hierbij zijn in de ruimtelijke ordeningspraktijk langs wegen vooral de grenswaarden voor stikstofdioxide (jaargemiddelde) en fijn stof (jaar- en daggemiddelde) van belang. De grenswaarden van de laatstgenoemde stoffen zijn in tabel 5.3 weergegeven.

Tabel 5.3 Grenswaarden maatgevende stoffen Wet milieubeheer

Stof	Toetsing van	Grenswaarde
stikstofdioxide (NO ₂)	jaargemiddelde concentratie	40 µg/m ³
fijn stof (PM ₁₀)	jaargemiddelde concentratie	40 µg/m ³
	24-uurgemiddelde concentratie	max. 35 keer p.j. meer dan 50 µg / m ³
fijn stof (PM _{2,5})	jaargemiddelde concentratie	25 µg / m ³

Op grond van artikel 5.16 van de Wm kunnen bestuursorganen bevoegdheden die gevolgen kunnen hebben voor de luchtkwaliteit onder andere uitoefenen indien de bevoegdheden/ontwikkelingen niet leiden tot een overschrijding van de grenswaarden of de bevoegdheden/ontwikkelingen niet in betekenende mate bijdragen aan de concentratie in de buitenlucht.

Besluit niet in betekenende mate

In dit Besluit niet in betekenende mate is bepaald in welke gevallen een project vanwege de gevolgen voor de luchtkwaliteit niet aan de grenswaarden hoeft te worden getoetst. Hierbij worden 2 situaties onderscheiden:

- een project heeft een effect van minder dan 3% van de jaargemiddelde grenswaarde NO₂ en PM₁₀ (= 1,2 µg/m³);
- een project valt in een categorie die is vrijgesteld aan toetsing aan de grenswaarden; deze categorieën betreffen onder andere woningbouw met niet meer dan 1.500 woningen bij één ontsluitingsweg en 3.000 woningen bij twee ontsluitingswegen, kantoorlocaties met een bruto vloeroppervlak van niet meer dan 100.000 m² bij één ontsluitingsweg en 200.000 m² bij twee ontsluitingswegen.

In het kader van een goede ruimtelijke ordening wordt bij het opstellen van een ruimtelijk plan uit het oogpunt van de bescherming van de gezondheid van de mens rekening gehouden met de luchtkwaliteit.

4.7.2 Toetsing en conclusie

De invloed van onderhavige ontwikkeling op de luchtkwaliteit ter plaatse wordt bepaald door de verkeersaantrekkende werking van de nieuwe activiteiten op deze locatie. De luchtkwaliteitseisen van de Wet luchtkwaliteit vormen geen belemmering voor de plannen wanneer de activiteiten 'niet in betekenende' mate bijdragen aan de concentratie in de buitenlucht (artikel 5.16 lid 1 onder c Wm). Uit artikel 4 van het 'Besluit niet in betekenende mate bijdragen (luchtkwaliteitseisen)' en voorschrift 3B.2 van bijlage 3b van de 'Regeling niet in betekende mate bijdragen (luchtkwaliteitseisen)' volgt dat een bouwplan niet in betekende mate bijdraagt aan de luchtkwaliteit wanneer het plan niet voorziet in de bouw van meer dan 1500 woningen.

De beoogde ontwikkeling voorziet in een gebruikswijziging van een kantoorfunctie naar een woonfunctie. Gezien het voorgaande kan aldus geconcludeerd worden dat onderhavig bouwplan niet in betekende mate bijdraagt aan de luchtkwaliteit. Op basis van artikel 5.16, lid 1, aanhef en onder c van de Wet Milieubeheer kan het project zonder nader onderzoek doorgang vinden.

4.8 Bedrijven en milieuhinder

4.8.1 Normstelling en beleid

In het kader van een goede ruimtelijke ordening is het van belang dat bij de aanwezigheid van bedrijven in de omgeving van milieugevoelige functies zoals woningen:

- ter plaatse van de woningen een goed woon- en leefmilieu kan worden gegarandeerd;
- rekening wordt gehouden met de bedrijfsvoering en milieuruimte van de betreffende bedrijven.

Om in de bestemmingsregeling de belangenafweging tussen bedrijvigheid en nieuwe woningen in voldoende mate mee te nemen, wordt in dit plan gebruikgemaakt van de VNG-publicatie Bedrijven en milieuzonering (editie 2009). In deze publicatie is een lijst opgenomen waarin de meest voorkomende bedrijven en bedrijfsactiviteiten zijn gerangschikt naar mate van milieubelasting. Voor elke bedrijfsactiviteit is de maximale richtafstand ten opzichte van milieugevoelige functies aangegeven op grond waarvan de categorie-indeling heeft plaatsgevonden.

De richtafstanden gelden ten opzichte van het omgevingstype 'gemengd gebied'. In gebied zijn naast woonfuncties verschillende maatschappelijke functies en kantoren aanwezig. Milieuzonering beperkt zich tot de milieuaspecten met een ruimtelijke dimensie: geluid, geur, gevaar en stof.

4.8.2 Toetsing

De beoordeling ontwikkeling maakt via een gebruikswijziging een woonfunctie mogelijk. Aan de westzijde en zuidzijde grenst Parklaan 50 aan het perceel met een bestemming 'Kantoren'. Voor kantoren geldt op nasos van de VNG-publicatie een richtafstand van 10 meter. In gemengd gebied mag een afstandstrede terug worden gezet waardoor een richtstand van 0 meter geldt.

Hetzelfde geldt voor maatschappelijke functies. Parklaan 93 heeft een maatschappelijke bestemming. Ook hiervoor geldt een richtafstand van 0 meter.

Ter plaatse zal dan ook sprake zijn van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat en de omliggende bedrijven worden niet in de eigen bedrijfsvoering beperkt.

4.8.3 Conclusie

Bij de woning zal sprake zijn van een goed woon- en leefmilieu en de aanwezige bedrijven zullen niet worden beperkt in hun bedrijfsvoering.

4.9 Externe veiligheid

4.9.1 Normstelling en beleid

Bij ruimtelijke plannen dient ten aanzien van externe veiligheid naar verschillende aspecten te worden gekeken, namelijk:

- bedrijven waar activiteiten plaatsvinden die gevolgen hebben voor de externe veiligheid;
- vervoer van gevaarlijke stoffen over wegen, spoor, water of door buisleidingen.

Voor zowel bedrijvigheid als vervoer van gevaarlijke stoffen zijn twee aspecten van belang, te weten het plaatsgebonden risico (PR) en het groepsrisico (GR). Het PR is de kans per jaar dat een persoon dodelijk wordt getroffen door een ongeval, indien hij zich onafgebroken (dat wil zeggen 24 uur per dag gedurende het hele jaar) en onbeschermd op een bepaalde plaats zou bevinden. Het PR wordt weergegeven met risicocontouren rondom een inrichting dan wel infrastructuur. Het GR drukt de kans per jaar uit dat een groep van minimaal een bepaalde omvang overlijdt als direct gevolg van een ongeval waarbij gevaarlijke stoffen betrokken zijn. De norm voor het GR is een oriëntatiewaarde. Het bevoegd gezag heeft een verantwoordingsplicht als het GR toeneemt en/of de oriëntatiewaarde overschrijdt.

Gemeentelijk beleid

De Gemeente Eindhoven heeft in mei 2009 de Visie externe veiligheid vastgesteld. Daarin is onder meer vastgelegd hoe in de stad nabij risicobronnen wordt omgegaan met het veilig stellen van een acceptabel niveau voor risico's in het kader van externe veiligheid en de beheersbaarheid ervan.

4.9.2 Toetsing

Hieronder wordt beschreven welke risicovolle inrichtingen in of nabij het gebied liggen, of er vervoer van gevaarlijke stoffen in het gebied plaatsvindt en of er risicovolle buisleidingen liggen.

- Op 300 meter van het projectgebied is het emplacement Eindhoven gelegen;
- Nabij of binnen het plangebied liggen geen buisleidingen die invloed hebben op het plan;
- Nabij het plangebied zijn geen gemeentelijke wegen die invloed hebben op het plan;
- Nabij het plangebied zijn geen snelwegen gelegen die invloed hebben op het plan;
- Op circa 300 meter van het plan is de spoorlijn Eindhoven-Weert gelegen. Hieronder wordt beschreven welke risicovolle inrichtingen in of nabij het gebied liggen, of er vervoer van gevaarlijke stoffen in het gebied plaatsvindt en of er risicovolle buisleidingen liggen.
- Op 300 meter van het plangebied is het emplacement Eindhoven gelegen;
- Nabij of binnen het plangebied liggen geen buisleidingen die invloed hebben op het plan;
- Nabij het plangebied zijn geen gemeentelijke wegen die invloed hebben op het plan;
- Nabij het plangebied zijn geen snelwegen gelegen die invloed hebben op het plan;
- Op circa 300 meter van het plan is de spoorlijn Eindhoven-Weert gelegen.

Emplacement

Op 300 meter het projectgebied is het spoorwegemplacement Eindhoven Centrum gelegen. De inrichting valt onder artikel 2, lid 1, sub c van het Bevi. In de omgevingsvergunning zijn kaders voor het emplacement uitgewerkt. De plaatsgebonden risicocontour 10-6 moet binnen het emplacement blijven en de oriënterende waarde voor het groepsrisico mag niet worden overschreden. Het emplacement wordt in principe niet gebruikt voor handelingen met wagons met gevaarlijke stoffen. Uitsluitend in overmachtsituaties mag het emplacement (incidenteel) worden gebruikt voor tijdelijk parkeren van een trein met gevaarlijke stoffen en het kopmaken. Uit de jaarlijkse verantwoording van ProRail blijkt dat dit zo sporadisch voorkomt dat het groepsrisico beduidend onder de oriënterende waarde blijft.

Het plaatsgebonden risico levert geen beperkingen op voor dit projectbesluit. Gelet op de ontwikkeling zal het groepsrisico niet wijzigen ten opzichte van de huidige situatie.

Spoor

Het projectgebied ligt binnen de 1% letaliteitsgrens van het spoor. Conform het Besluit externe veiligheid dient dan een beperkte verantwoording te worden doorlopen. Binnen de gemeente Eindhoven is voor het gehele grondgebied een groepsrisicoverantwoording gedaan voor plannen vanaf 200 meter dan de transportassen. Deze verantwoording is opgenomen in de visie externe veiligheid en is vastgesteld door de raad.

Groepsrisico

Bij het vaststellen van het projectbesluit dient het groepsrisico, conform artikel 13 van het Bevi en art 7 en 8 Bevt, verantwoord te worden. Op 19 mei 2009 is de visie Externe Veiligheid, "risico's de maat genomen" door de raad vastgesteld. In deze visie is een algemeen verantwoordingskader opgenomen. De verantwoording van het groepsrisico wordt gedaan door de raad van de gemeente Eindhoven, waarbij een afweging wordt gemaakt tussen het belang van de ruimtelijke ontwikkeling ten opzichte van het risico dat een groep mensen komt te overlijden als gevolg van een ramp of incident met gevaarlijke stoffen. In artikel 13 van het Bevi zijn de aspecten die in ieder geval in de verantwoording aan de orde moeten komen weergegeven. De verantwoording is per onderdeel van artikel 13 Bevi verwerkt. Op 17 maart 2016 is het advies van de Veiligheidsregio ontvangen. In hun advies geven zij aan dat ze geen opmerkingen hebben over het plan.

Te verwachten personendichtheid en hoogte van het groepsrisico

Binnen het gebied zijn twee risico's te onderscheiden, namelijk het rangeren van spoorwagons met gevaarlijke stoffen op het spoorwegemplacement en de risico's van transport over het spoor. Er zijn

risicoberekeningen van het emplacement en het transport over het spoor (Aviv, d.d. 7 januari 2011) uitgevoerd. Voor de dichtheid en de hoogte van het groepsrisico wordt verwezen naar de genoemde rapportage. Uit de berekeningen volgt dat voor het emplacement het groepsrisico ruim onder de oriëntatiewaarde ligt.

Maatregelen aan de risicobron

Voor het emplacement is een milieuvergunning verleend. Hierin is geregeld dat het bedrijf voldoet aan de best beschikbare techniek (BBT).

Voor- en nadelen van andere mogelijkheden

Het projectbesluit is geen aanleiding voor een toename van het groepsrisico.

Mogelijke bron of end op pipe maatregelen

Binnen het invloedsgebied van het emplacement en ten gevolge van het transport over het spoor kan op 300 meter alleen het toxische scenario voorkomen.

Toxisch

Afhankelijk van de toxiciteit van de vrij te komen (verbrandings)gassen kunnen op grote afstand van de bron nog doden vallen. Enige maatregel is het luchtdicht uitvoeren van de woningen. Hierbij geldt onder andere dat de ventilatiesystemen moeten kunnen worden uitgezet. Dit is geregeld in het Bouwbesluit en hoeft daarom niet meer geregeld te worden in het projectbesluit.

Mogelijkheden voor hulpverleningsdiensten

Er zijn geen problemen voor wat betreft de bereikbaarheid en bestrijdbaarheid. Mogelijkheden voor zelfredzaamheid. De personen binnen de functie wonen kunnen als zelfredzaam worden beschouwd. De zelfredzaamheid wordt als voldoende beschouwd.

4.9.3 Conclusie

Het aspect externe veiligheid vormt geen belemmering voor de doorgang van dit project.

4.10 Vormvrije m.e.r.

4.10.1 Normstelling en beleid

In onderdeel C en D van de bijlage bij het Besluit m.e.r. is aangegeven welke activiteiten in het kader van een omgevingsvergunning planmer-plichtig, projectmer-plichtig of mer-beoordelingsplichtig zijn. Voor deze activiteiten zijn in het Besluit m.e.r. drempelwaarden opgenomen. Daarnaast dient het bevoegd gezag bij de betreffende activiteiten die niet aan de bijbehorende drempelwaarden voldoen, na te gaan of sprake kan zijn van belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu, gelet op de omstandigheden als bedoeld in bijlage III van de EEG-richtlijn milieueffectbeoordeling. Deze omstandigheden betreffen:

- de kenmerken van de projecten;
- de plaats van de projecten;
- de kenmerken van de potentiële effecten.

4.10.2 Onderzoek en conclusie

In het Besluit milieueffectrapportage is opgenomen dat de aanleg, wijziging of uitbreiding van een stedelijk ontwikkelingsproject m.e.r.-beoordelingsplichtig is in gevallen waarin de activiteit betrekking heeft op een oppervlakte van 100 hectare of meer of een aaneengesloten gebied en 2000 of meer woningen omvat. De beoogde ontwikkeling blijft ruim onder de drempelwaarde.

Opgemerkt dient te worden dat voor activiteiten die niet aan de bijbehorende drempelwaarden voldoen, toch dient te worden nagegaan of er sprake kan zijn van belangrijke gevolgen voor het milieu. Gelet op de kenmerken van het plan zoals het kleinschalige karakter in vergelijking met de drempelwaarden uit het Besluit m.e.r., de plaats van het plan en de kenmerken van de potentiële effecten zullen geen belangrijke negatieve milieugevolgen optreden.

4.11 Verkeer en parkeren

Voor de beoogde ontwikkeling is de rekentool parkeren van de gemeente Eindhoven ingevuld. De rekentool is opgenomen in bijlage 3. Uit de berekening blijkt een behoefte van 2 parkeerplaatsen op eigen terrein en 5 fietsparkeerplaatsen. Deze parkeerplaatsen worden op eigen terrein gerealiseerd.

4.12 Kabels, leidingen en straalpaden

Binnen en in de nabijheid van het plangebied zijn geen planologisch beschermde kabels, leidingen of straalpaden aanwezig die tot belemmeringen in het plangebied leiden. Het aspect kabels, leidingen en straalpaden vormt dan ook geen belemmering voor onderhavig plan.

Hoofdstuk 5 Juridische planbeschrijving

5.1 Ruimtelijke onderbouwing

Met deze ruimtelijke onderbouwing wordt aangetoond dat er sprake is van een goede ruimtelijke ordening. Daarmee wordt de beoogde gebruikswijziging, in strijd met het geldende bestemmingsplan Tongelre binnen de ring 2007, mogelijk gemaakt.

De beoogde gebruikswijziging wordt juridisch verankerd in het bestemmingsplan Tongelre binnen de ring 2020.

Hoofdstuk 6 Uitvoerbaarheid

6.1 Economische uitvoerbaarheid

Op grond van artikel 6.12, lid 2 van de Wet ruimtelijke ordening moet bij nieuwe ontwikkelingen tegelijk met een omgevingsvergunning, waarbij met toepassing van artikel 2.12, eerste lid, onder a, sub 3 van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht van het bestemmingsplan wordt afgeweken, een exploitatieplan worden vastgesteld. Een exploitatieplan hoeft niet te worden opgesteld als het kostenverhaal van de grondexploitatie anderszins verzekerd is. Aan deze omgevingsvergunning zijn voor de gemeente uit het oogpunt van exploitatie geen nadelige financiële gevolgen verbonden. De gronden zijn immers volledig in handen van de initiatiefnemer. Zodoende is het verhaal van kosten van de grondexploitatie anderszins verzekerd.

6.2 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

6.2.1 Overleg artikel 3.1.1. Bro

Op grond van artikel 6.18 Besluit omgevingsrecht juncto artikel 3.1.1 Besluit ruimtelijke ordening is overleg nodig met de besturen van betrokken gemeenten en waterschappen en met die diensten van provincie en Rijk die betrokken zijn bij de zorg voor ruimtelijke ordening of belast zijn met de behartiging van belangen welke in het project in het geding zijn.

In dit project zijn de belangen van het Rijk, provincie en waterschap niet in het geding. Daarnaast wordt deze beoogde ontwikkeling als onderdeel van de bestemmingsplanprocedure Tongelre binnen de ring 2020 ter inzage gelegd.

6.2.2 Samenspraak

Per 1 oktober 2008 is de "Verordening Samenspraak en Inspraak gemeente Eindhoven 2008" in werking getreden. Voor wat betreft de beoogde ontwikkeling aan Parklaan 50 te Eindhoven is sprake van een juridische verankering van een feitelijk bestaande situatie. Beide buurpercelen zijn geïnformeerd over de ontwikkeling.

BIJLAGEN

Bijlage 1 Historisch vooronderzoek bodem



Historisch vooronderzoek

Parklaan 50 te Eindhoven

Kadastrale gegevens: Gemeente Tongelre, sectie F, nummer 451

Projectnummer: 20211617
Datum: 10 mei 2021

Historisch vooronderzoek

Parklaan 50 te Eindhoven

Kadastrale gegevens: Gemeente Tongelre, sectie F nummer, 451

Opdrachtgever

RHO Adviseurs
de heer Stefan van Bogget
Postbus 150
3000AD Schijndel

Adviesbureau

MILON bv
Rembrandtlaan 4
5462 CH Veghel
info@milon.nl / www.milon.nl
073 - 5477253

Status	Versie
---------------	---------------

definitief	1
------------	---

Datum

10 mei 2021

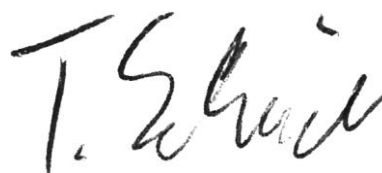
Projectnummer

20211617



Projectleider

T. Scheider



Kwaliteitscontrole

Marc Jansen



Inhoudsopgave

1 Inleiding	3
1.1 Algemeen	3
1.2 Aanleiding en doel	3
1.3 Opbouw van het rapport	3
1.4 Betrouwbaarheid en onafhankelijkheid	3
2 Informatie onderzoekslocatie	4
2.1 Algemeen	4
2.2 Afbakening en locatiegegevens	4
2.3 Gebruik en potentiële bronnen	5
2.4 Uitgevoerde bodemonderzoeken	6
2.5 Bodemopbouw, geohydrologie en bodemkwaliteitskaart	7
3 Conclusie en hypothese	8

Bijlage

1. Topografische overzichtskaart
2. Tekeningen

1 Inleiding

1.1 Algemeen

MILON bv te Veghel heeft in opdracht van de heer Stefan van Bogget namens RHO Adviseurs te Schijndel een historisch vooronderzoek uitgevoerd ter plaatse van Parklaan 50 te Eindhoven. Het onderzoek is uitgevoerd volgens de Nederlandse Norm NEN 5725.

1.2 Aanleiding en doel

Het historisch vooronderzoek is uitgevoerd in verband met de voorgenomen bestemmingsplanwijziging van de locatie. Het doel van het historisch vooronderzoek is inzicht krijgen in de mogelijke aanwezigheid van verontreinigingen op de onderzoekslocatie.

1.3 Opbouw van het rapport

In onderhavige rapportage komen de volgende aspecten aan de orde:

- de informatie over de onderzoekslocatie (hoofdstuk 2);
- de conclusie en hypothese (hoofdstuk 3).

Een bijbehorende topografische overzichtskaart en tekeningen zijn als bijlagen in deze rapportage opgenomen.

1.4 Betrouwbaarheid en onafhankelijkheid

Het onderzoek is geheel onafhankelijk uitgevoerd. MILON bv is geen eigenaar van de onderzoekslocatie en is financieel niet gelieerd aan de opdrachtgever.

Het onderzoek is met de grootst mogelijke nauwkeurigheid en conform de daarvoor opgestelde normen en richtlijnen uitgevoerd. Hierbij wordt opgemerkt dat een bodemonderzoek slechts bestaat uit een steekproef waarbij een relatief gering aantal boringen en analyses worden uitgevoerd. Daarom kan niet geheel uitgesloten worden dat op de locatie een verontreiniging aanwezig is die bij dit onderzoek niet is aangetroffen. MILON bv acht zich niet aansprakelijk voor eventueel hieruit voortvloeiende (financiële) schade.

2 Informatie onderzoekslocatie

2.1 Algemeen

Het vooronderzoek is uitgevoerd conform de NEN 5725:2017 nl Bodem - Landbodem - Strategie voor het uitvoeren van milieuhygiënisch vooronderzoek

Het doel van het vooronderzoek is inzicht krijgen in de mogelijke aanwezigheid van verontreinigingen ter plaatse van de onderzoekslocatie. Hierbij wordt een inschatting gemaakt van de aard, mate, oorzaak en ligging van mogelijke verontreinigingen. Om dit doel te bereiken wordt relevante informatie over de onderzoekslocatie en eventueel de beïnvloeding vanuit de directe omgeving verzameld, geanalyseerd en geïnterpreteerd.

Uiteindelijk dienen in het vooronderzoek de onderzoeksvragen uit de NEN 5725 "Opstellen hypothese over de bodemkwaliteit ten behoeve van uit te voeren bodemonderzoek" beantwoord te worden. Ten behoeve van het vooronderzoek zijn de volgende bronnen geraadpleegd:

- Informatie opdrachtgever en eigenaar;
- Informatie overheid inzake bodemonderzoeken, ophooglagen, vergunningen, (voormalige) brandstoftanks en andere mogelijke relevante informatie;
- Website Bodemloket;
- Historisch topografisch kaartmateriaal, website topotijdreis;
- Actuele luchtfoto's (Google Earth en Bing Kaarten);
- Grondwaterkaart van Nederland/DINOloket;
- Kadaster.

In de volgende paragrafen worden de resultaten van het vooronderzoek besproken.

2.2 Afbakening en locatiegegevens

Het onderzoeksgebied voor het vooronderzoek is geografisch afgebakend tot de onderzoekslocatie en de aangrenzende percelen tot 25 meter vanaf de grens van de onderzoekslocatie. In verticale richting is de locatie afgebakend tot 20 meter beneden maaiveld. Gezien de ligging en het gebruik van de locatie in relatie tot het doel van het onderzoek wordt deze afbakening voldoende geacht.

De onderzoekslocatie betreft de Parklaan 50 en het bijhorende perceel. In tabel 1 zijn de locatiegegevens weergegeven.

Tabel 1: Overzicht locatiegegevens

Adres locatie	Parklaan 50	
Kadastrale gegevens locatie	gemeente Tongelre, sectie F, perceelnummer(s) 451	www.planviewer.nl/kaart
Coördinaten Rijksdriehoekstelsel	x: 90569 y: 444436	https://www.pdok.nl/viewer/
Oppervlakte locatie (in m ²)	1.515	www.planviewer.nl/kaart
Oppervlakte bebouwd (in m ²)	circa 250	www.planviewer.nl/kaart
Huidig gebruik	wonen met tuin	
Verhardingen	oprit met klinkers	

De regionale ligging van de onderzoekslocatie is weergegeven op de topografische overzichtskaart in bijlage 1 en de luchtfoto in figuur 1.


Figuur 1: luchtfoto met globale ligging onderzoekslocatie (rood omrand) bron: Google Maps

Er is een voorontwerp voor een bestemmingsplan in procedure gebracht. De bestemming van het pand wordt gewijzigd van 'kantoor' tot 'wonen'.

De onderzoeklocatie ligt binnen de bebouwde kom. De directe omgeving bestaat hoofdzakelijk uit woonbebouwing.

2.3 Gebruik en potentiële bronnen

Gebruik en potentiële bronnen

Baserend op historisch kaart materiaal (topotijdreis.nl) wordt geconcludeerd dat de locatie tot de jaren 20 van de vorige eeuw onbebouwd en in gebruik voor agrarische doeleinden is geweest. Sindsdien maakt de locatie deel uit van het stadsgebied van Eindhoven. Volgens kadastrale gegevens (bagviewer.kadaster.nl) is de locatie voor het eerst in 1920 bebouwd. Tot na de tweede wereldoorlog was de omgeving extensief bebouwd. Na de oorlog is het stadsgebied van Eindhoven uitgebreid en is de omgeving grootschalig bebouwd.

Tijdens deze bebouwing is ook de op de locatie aanwezige villa gebouwd. Voor zover bekend is de locatie sindsdien niet meer veranderd.

Door de opdrachtgever is aangegeven dat de locatie de bestemming 'kantoor' heeft. Echter is de locatie in gebruik als woonhuis. Hieruit wordt geconcludeerd dat de locatie tot 1920 in gebruik is geweest als agrarisch perceel en hierna als woonlocatie.

Uit het openbaar dossier van de gemeente Eindhoven is bekend dat op de locatie een ondergrondse tank aanwezig is. Deze is in 1989 afgevuld met hardschuim en sindsdien niet meer in gebruik. Een op de locatie aanwezige grondverontreiniging met PAK is in 2010 gesaneerd. Voor het overige zijn zover bekend op of nabij de onderzoekslocatie geen verdachte locaties aanwezig of aanwezig geweest en zijn geen potentieel bodembelastende activiteiten uitgevoerd.

Asbest

Gebaseerd op het bouwjaar en de geschiedenis van het perceel kan niet worden uitgesloten dat asbesthoudende materialen in de op de locatie aanwezige gebouwen aanwezig zijn. Echter zijn geen activiteiten of calamiteiten bekend waarbij asbest in of op de bodem terecht is gekomen. Volgens eindhovenfotos.nl is het huis niet voorzien van een asbestdak.

Het is niet bekend wanneer de klinkerverharding van de oprit is gerealiseerd en of onder de klinkerverharding een mogelijk asbestverdachte puinfundering aanwezig is.

2.4 Uitgevoerde bodemonderzoeken

In het stedelijke dossier zijn in de directe omgeving geen bodemonderzoeken bekend. Binnen de onderzoekslocatie zijn drie bodemonderzoeken bekend. De onderzoeken betreffen:

1. Controle ontgraving Parklaan 50 te Eindhoven; Archimil; projectnummer 2035RO24; d.d. 21-12-2010
2. Bodemonderzoek Parklaan 50 Eindhoven; Inpijn-Blokpoel Son Milieu b.v.; referentie RB/MS MB-2387; d.d. 24-08-1998
3. Kunstharsschuimen; SVC b.v.; d.d. 07-08-1989

Rapport 1 heeft betrekking op de huidige onderzoekslocatie. In het rapport is vermeld dat tijdens eerder op de locatie uitgevoerde onderzoek op de locatie een PAK verontreiniging met een volume van circa 10 m³ is aangetoond. Deze grondverontreiniging is in 2010 ontgraven en afgevoerd naar een erkend verwerker. In de putwanden en rond het gesaneerde gebied zijn geen noemenswaardige verhogingen met PAK aangetroffen en wordt geconcludeerd dat de verontreiniging in zijn geheel is verwijderd. Op het overige terrein zijn geen noemenswaardige verontreinigingen aangetroffen.

Rapport 2 en 3 hebben betrekking op de aanwezige ondergrondse tank. Het betreft een HBO tank met een volume van 5.000 liter. Deze is in 1989 buiten gebruik genomen en met C.A.F. hardschuim gevuld (Rapport 3). In 1998 is deze tank onderzocht (Rapport 2). Tijdens het onderzoek zijn zintuiglijk geen aanwijzingen op een verontreiniging van de bodem aangetroffen. Er zijn geen grond- en grondwateranalyses uitgevoerd. Hierdoor kan de aanwezigheid van een door de tank veroorzaakte verontreiniging niet volledig worden uitgesloten.

2.5 Bodemopbouw, geohydrologie en bodemkwaliteitskaart

Bodemopbouw

De onderzoekslocatie heeft een globale hoogteligging van circa 16,1 m+NAP. De gegevens van de bodemopbouw tot 20 m-mv zijn verkregen van DINOloket (uitgifte portaal van TNO, Geologische Dienst Nederland). Vanaf maaiveld tot circa 2 m-mv bestaat de bodem uit Holocene afzettingen (complexe eenheid, bestaande uit een afwisseling van zandige klei, midden en fijn zand, klei en veen en weinig grof zand). Hieronder is de formatie van Boxtel (zandige eenheid, hoofdzakelijk bestaande uit midden en fijn zand, weinig zandige klei en grof zand) aanwezig.

Geohydrologie

Volgens opgave van de provincie Noord-Brabant ligt het onderzoeksgebied niet in een waterwingebied, grondwaterbeschermingsgebied of boringvrije zone. Het aanwezig zijn van ongeregistreerde onttrekkingen in de directe omgeving is niet bekend en wordt derhalve niet uitgesloten. Voor zover bekend wordt binnen het onderzoeksgebied geen grondwater onttrokken.

Bodemkwaliteitskaart

Uit de bodemkwaliteitskaart van de gemeente Eindhoven blijkt dat de onderzoeklocatie is gelegen in een gebied waarin de bodemkwaliteit op onbelaste percelen naar verwachting zal voldoen aan de bodemkwaliteitszone wonen en industrie voor 1960. De onderzoekslocatie is gelegen in de bodemfunctieklasse wonen.

3 Conclusie en hypothese

Door MILON bv te Veghel is, in opdracht van RHO Adviseurs te Schijndel, een historisch vooronderzoek verricht volgens onderzoeksprotocol NEN 5725. De onderzoekslocatie betreft het perceel Parklaan 50 te Eindhoven. Het onderzoek is uitgevoerd in verband met de voorgenomen bestemmingsplanwijziging van de locatie.

Locatiegegevens

Voor zover bekend was de locatie tot 1920 onbebouwd en in gebruik voor agrarische doeleinden. In 1920 is de op de locatie aanwezige villa gebouwd en is de locatie in gebruik als woonlocatie, met kantoorfunctie.

Het is bekend dat op de locatie een ondergrondse HBO tank aanwezig is. Deze is in 1989 buiten gebruik genomen en in 1998 is de grond en het grondwater zintuiglijk onderzocht op de aanwezigheid van een verontreiniging met huisbrandolie.

Conclusie

Met uitzondering van de ondergrondse tank is voldoende inzicht verkregen in de mogelijke aanwezigheid van een bodemverontreiniging op de onderzoekslocatie.

Ter plaatse van de voormalige tank adviseert MILON bv om een bodemonderzoek uit te voeren volgens de onderzoeksstrategie VEP-OO uit de NEN5740.

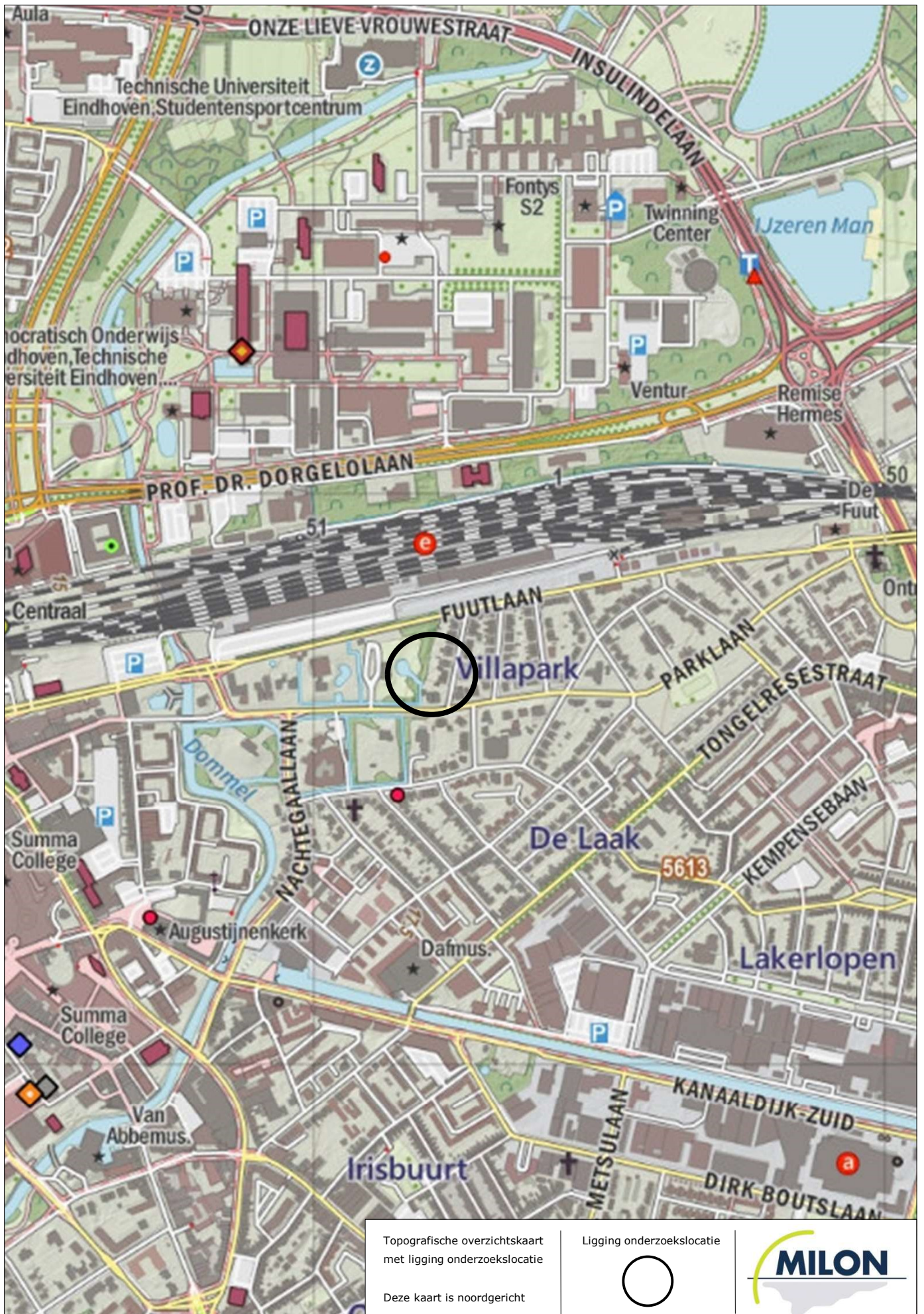
Het overige deel van de locatie is niet verdacht op het voorkomen van een bodemverontreiniging. Aangezien het terrein voor het laatst in 2010 is onderzocht en sindsdien niet meer noemenswaardig is veranderd wordt een bodemonderzoek als niet noodzakelijk geacht.

Tabel 2. Deellocaties met conclusies onderzoek en uit te voeren onderzoeken

Deellocatie	Verdachte parameters	Conclusie
1. Gehele terrein	-	geen onderzoek nodig
2. Met schuim afgevulde tank	minerale olie, aromaten	NEN 5740, strategie verdacht plaatselijk
3. Puin fundering	asbest	Indien onder de oprit een puinfundering wordt aangetroffen dient deze conform de NEN 5897, strategie afgedekte funderingslaag onderzocht te worden

Bijlagen

Bijlage 1



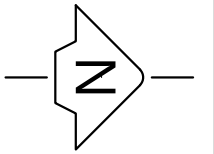
Topografische overzichtskaart met ligging onderzoekslocatie

Deze kaart is noordgericht

Ligging onderzoekslocatie



Bijlage 2










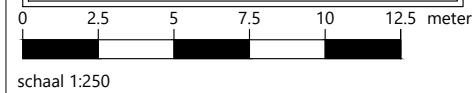
Parklaan

Merellaan



LEGENDA

-  onderzoekslocatie
-  perceelsgrens
-  bestaande bebouwing
-  globale ligging gesaneerde ondergrondse tank
-  saneringscontour PAK-verontreiniging
-  afstand
-  vast punt



Betreft Milieuhygiënisch vooronderzoek

Locatie Parklaan 50
Plaats Eindhoven

Figuur Ligging onderzoekslocatie met boorpunten

Bestand P:\PROJECTEN\Eindhoven\Parklaan_50\Tekeningen\20210726 Parklaan 50 Eindhoven.dwg

Bijlage 2
Project 20211617
Getekend lvK

Versie 1
Datum 10-05-2021
Gewijzigd

Formaat A3
Schaal 1:250



zuiver in advies & onderzoek
Rembrandtlaan 4, 5462 CH Veghel
T 073-5477253 - E info@milon.nl
AAN DEZE TEKENING KUNNEN GEEN
RECHTEN WORDEN ONTLEEND

Bijlage 2 Akoestisch onderzoek



Akoestisch onderzoek Parklaan 50 te Eindhoven

Opdrachtgever

Rho Adviseurs
Torenallee 20
5617 BC Eindhoven

Document

VKa.21rh11.21r020.3

Aantal bladzijden

16

Datum

10 september 2021

COLOFON

Dit is een rapport van:

Ingenieursbureau **VANKEULEN advies bv**

Weegschaal 21
5482 XS Schijndel

T 073-8884145
I www.vankeulenadvies.nl
E info@vankeulenadvies.nl

Auteur

Dr.ir. W. van Keulen

DISCLAIMER

© 2021 Niets uit dit rapport mag worden gebruikt voor andere doeleinden dan is overeengekomen tussen de opdrachtgever en VANKEULEN advies bv [DNR 2005, art. 46].

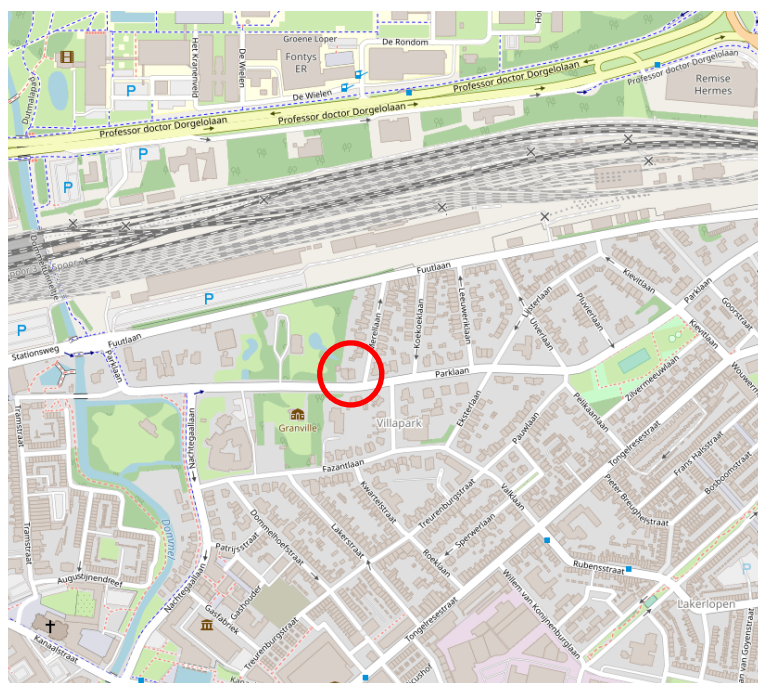
INHOUD

INHOUD	2	5	CONCLUSIES	11	
1	INLEIDING	3	6	LITERATUUR	12
2	BEKNOPT WETTELIJK KADER	4	BIJLAGE A: BEGRIPPENLIJST	13	
2.1	Wet geluidhinder	4	BIJLAGE B: COMPUTERPLOTS	14	
2.2	Wegverkeerslawaaï	4	BIJLAGE C: REKENRESULTATEN	16	
2.2.1	Zones langs wegen	4			
2.2.2	Geluidbelasting	4			
2.2.3	Voorkeursgrenswaarde	5			
2.2.4	Maximale binnenwaarde	5			
2.3	Spoorweglawaaï	5			
2.4	Gemeentelijk geluidbeleid	6			
3	UITGANGSPUNTEN	7			
3.1	Rekenmodel	7			
3.2	Gegevens van de te onderzoeken wegvakken	7			
3.3	Spoorweggegevens	7			
3.3.1	Snelheid treinverkeer	7			
3.3.2	Bovenbouw en railonderbrekingen	7			
3.3.3	Geluidschermen	8			
3.4	Overige invoergegevens	8			
4	RESULTAAT BEREKENINGEN	9			
4.1	Geluidbelasting t.g.v. de Parklaan	9			
4.2	Geluidbelasting t.g.v. de Fuutlaan	9			
4.3	Spoorweglawaaï	10			

1 INLEIDING

In opdracht van Rho Adviseurs is door VANKEULEN advies een akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai en railverkeerslawaai uitgevoerd ter plaatse van de woning aan de Parklaan 50 in Eindhoven. Het pand heeft nog een bestemming kantoor maar dit wordt aangepast naar wonen. Hiertoe heeft de gemeente een voorontwerp bestemmingsplan in procedure gebracht waarvoor het akoestisch onderzoek dient als ruimtelijke onderbouwing. Opgemerkt wordt dat het pand al 10 jaar wordt bewoond.

De directe omgeving van de Parklaan 50 is weergegeven in figuur 1.



Figuur 1: Locatie pand Parklaan 50 rood gekleurd met de directe omgeving

Woningen zijn geluidgevoelige functies waarvoor het akoestisch klimaat aannemelijk dient worden gemaakt. Akoestisch onderzoek is volgens de Wet geluidhinder (Wgh [1]) noodzakelijk indien de woningen zijn gelegen binnen de geluidzone van gezoneerde wegen en spoorwegen.

Wegen met een maximumsnelheid van 50 km/h of hoger zijn gezoneerd.

Belangrijk voor de bepaling van de geluidbelasting bij de woningen zijn:

- De gezoneerde weg Parklaan die op 15 m ten zuiden van de woning ligt. Hier geldt een snelheid van 30 km/h.
- De gezoneerde weg Fuutlaan die op 125 m ten noorden van de woning ligt. Hier geldt een snelheid van 30 km/h.
- De spoorbaan in Eindhoven op circa 250 m ten noorden van de woning.

In bijlage A is een begrippenlijst opgenomen. Een computerplot met de verschillende items uit het geluidmodel is in bijlage B opgenomen. De rekenresultaten zijn in bijlage C opgenomen.

1. *Wet Geluidhinder*. 2012.

2 BEKNOPT WETTELIJK KADER

2.1 Wet geluidhinder

Een belangrijke basis voor de ruimtelijke afweging in het kader van het aspect geluid is de Wet geluidhinder (Wgh) [1]. Deze wet biedt geluidgevoelige functies zoals woningen bescherming tegen geluidhinder van wegverkeerslawaai, spoorweglawaai en industrielawaai door middel van zonering.

2.2 Wegverkeerslawaai

2.2.1 Zones langs wegen

Langs wegen bevinden zich op grond van artikel 74 van de Wgh geluidzones waarbinnen de geluidhinder aan bepaalde wettelijke normen dient te voldoen. De breedte van de geluidzone van een weg is afhankelijk van het aantal rijstroken en van de binnen- of buitenstedelijke ligging (zie begrippenlijst). De zone wordt gemeten vanaf de kant van de weg en is gelegen vanuit de as van de weg. De breedte van de geluidzones staan in tabel 1 weergegeven.

Tabel 1: Zonebreedten aan weerszijden van een weg.

aantal rijstroken	breedte van de geluidzone [m]	
	buitenstedelijk gebied	binnenstedelijk gebied
5 of meer	600	350
3 of 4	400	350
1 of 2	250	200

Voor wegen die gelegen zijn binnen een woonerf en voor 30 km/h-wegen gelden geen zones. Deze vrijstelling wordt gemotiveerd door het feit dat deze wegen meestal geen geluidbelastingen veroorzaken boven de voorkeurswaarde. In die gevallen waar dat wel het geval is (klinkerweg, relatief veel verkeer), is in de jurisprudentie bepaald dat

een akoestische toetsing bij het opstellen van een ruimtelijk plan toch nodig is met een verwijzing naar een goede ruimtelijke ontwikkeling.

In de Wgh is opgenomen dat de geluidbelasting per afzonderlijke weg bepaald dient te worden. Het is te overwegen dat wegen die in elkaars verlengde liggen ook samen worden meegenomen in de beoordeling.

2.2.2 Geluidbelasting

De geluidbelasting wordt in de Wgh uitgedrukt in L_{den} (zie begrippenlijst in Bijlage A).

In de Wgh is bepaald in artikel 110g dat op de berekende resultaten een aftrek toegepast mag worden. De reden hiertoe is de verwachting dat in de toekomst de geluidemissie van het verkeer zal afnemen. De hoogte van de aftrek hangt af van de rijsnelheid en hoogte van deze aftrek is geregeld in artikel 3.4 van het Reken- en meetvoorschrift geluid 2012 [2]. De toe te passen aftrek bedraagt:

- 2 dB voor wegen waarvoor de representatief te achten snelheid van lichte motorvoertuigen 70 km/h of meer bedraagt.
- 5 dB voor de overige wegen.

Op 20 mei 2014 is artikel 3.4 van het RMG 2012 gewijzigd. De wijziging betreft een verruiming van de aftrek voor wegen met een snelheid van 70 km/h of meer voor nieuwe situaties. Met nieuwe situaties wordt bedoeld de aanleg van een nieuwe weg of aanleg nieuwe woningen binnen de zone van een bestaande of tegelijk met de woningen aan te leggen nieuwe weg. Hierdoor bedraagt de aftrek voor wegen met een representatief te achten snelheid voor lichte motorvoertuigen van 70 km/h of meer:

- 3 dB indien de geluidbelasting vanwege de weg zonder toepassing van artikel 110g Wgh 56 dB is.
- 4 dB indien de geluidbelasting vanwege de weg zonder toepassing van artikel 110g Wgh 57 dB is.

- 2 dB voor alle andere geluidbelastingen.
- 2 dB bij het bepalen van een verschil in geluidbelasting, tenzij een hogere waarde is vastgesteld waarbij de hierboven genoemde aftrek van 3 of 4 dB is gehanteerd, dan geldt dezelfde aftrek.

Voor wegen waarvoor de representatief te achten snelheid van lichte motorvoertuigen minder bedraagt dan 70 km/h, blijft de aftrek 5 dB.

Alvorens de aftrek toe te passen dient eerst afgerond te worden op hele dB's, waarbij halve eenheden worden afgerond naar het dichtstbijzijnde even getal, zie paragraaf 2.12. Bij het bepalen van de geluidwering van de gevels blijft de aftrek 0 dB.

2.2.3 Voorkeursgrenswaarde

In artikel 82 tot en met 85 van de Wgh zijn grenswaarden opgenomen met betrekking tot de geluidbelasting op de gevels van woningen en andere geluidgevoelige bestemmingen. Er geldt voor wegverkeerslawaai een voorkeursgrenswaarde van 48 dB, die in principe niet mag worden overschreden. Onder bepaalde voorwaarden mag de geluidbelasting hoger zijn dan de voorkeursgrenswaarde. Deze overschrijding is, afhankelijk van de situatie, gelimiteerd en voor een hogere waarde dient ontheffing te worden vastgesteld.

Wanneer maatregelen onvoldoende doeltreffend zijn en het voldoen aan de grenswaarden onoverkomelijke bezwaren ontmoet van landschappelijke, stedenbouwkundige, vervoerskundige of financiële aard, dan kan bij het bevoegd gezag een ontheffing worden gevraagd voor toepassing van een "hogere grenswaarde".

De maximale ontheffingswaarde voor wegverkeerslawaai is:

- 63 dB voor binnenstedelijk gebied
- 53 dB voor buitenstedelijk gebied

Gebieden binnen de bebouwde kom worden als stedelijk aangemerkt, met uitzondering van de gebieden binnen de bebouwde kom gelegen binnen de zone langs een autoweg of autosnelweg. Als buitenstedelijke gebieden worden gebieden buiten

de bebouwde kom, evenals het bovengenoemde uitgezonderd gebied binnen de bebouwde kom aangemerkt.

In de Wet geluidhinder is vastgesteld dat burgermeester en wethouders van de gemeente waarbinnen de activiteit wordt uitgevoerd bevoegd zijn tot het vaststellen van hogere waarden. Bij aanleg of wijziging van rijks- of provinciale wegen zijn Gedeputeerde Staten bevoegd. Een gemeente of provincie kan aanvullende ontheffingsgronden opnemen in hun ontheffingsbeleid.

2.2.4 Maximale binnenwaarde

Indien ontheffing wordt verleend, worden aanvullende eisen gesteld voor wat betreft de geluidbelasting in de geluidgevoelige ruimten van de woningen (en andere geluidgevoelige gebouwen). In artikel 111 t/m 114 van de Wgh zijn de bepalingen opgenomen met betrekking tot deze binnenwaarden. Er geldt voor woningen in beginsel een maximale binnenwaarde van 33 dB (of 43 dB voor saneringswoningen).

Voor de diverse ruimten in geluidgevoelige gebouwen zijn de te bereiken binnenwaarden opgenomen in het Besluit geluidhinder [3]. Tevens stelt het Bouwbesluit [4] eisen aan de minimale geluidwering van de externe scheidingsconstructies (gevels, dak e.d.), waardoor het geluidniveau in de woning de genoemde waarden gewaarborgd worden.

2.3 Spoorweglawaai

De bepaling van de geluidzone rond het spoor is vastgelegd in het Besluit geluidhinder [3]. Een spoorweg die is aangegeven op de geluidplafondkaart, heeft een zone die zich uitstrekt vanaf de as van de spoorweg tot de breedte naast de spoorweg, gemeten vanuit de buitenste spoorstaaf afhankelijk van de hoogte van het geluidproductieplafond op het betrokken referentiepunt. Deze zone varieert tussen 100 en 1200 meter aan weerszijden van de rails.

Voor spoorweglawaai geldt een voorkeursgrenswaarde van 55 dB.

Net als bij wegverkeerslawaai mag in bepaalde gevallen een hogere waarde worden verleend. Deze kan voor spoorweglawaai worden vastgesteld tot maximaal 68 dB.

Spoorweglawaai kent geen vermindering van de berekende geluidbelasting, zoals deze middels artikel 110g Wgh voor wegverkeerslawaai geldt.

2.4 Gemeentelijk geluidbeleid

In aanvulling op de wettelijke kaders moet ook rekening gehouden met het geluidbeleid van de gemeente Eindhoven [5].

De hoofdlijn met betrekking tot het zoeken naar maatregelen is dat eerst naar bronmaatregelen moet worden gekeken, dan overdrachtsmaatregelen en als laatste maatregelen aan de gevel.

Belangrijke voorwaarden voor het verlenen van een hogere waarde zijn:

1. Bij een geluidbelasting van meer dan 53 dB (wegverkeer) geldt een verplichting van tenminste één geluidluwe zijde waaraan een verblijfsruimte is gesitueerd.
2. Wanneer de bestemming ligt binnen de zone van meerdere bronnen dan geldt dat de gecumuleerde geluidbelasting de maximaal toelaatbare grenswaarde niet mag overschrijden.

Een “dove gevel” is een gevel zonder te openen delen. Bij het gebruik van een “dove gevel” vindt geen toetsing plaats aan grenswaarden. Met het gebruik van dove gevels wordt in Eindhoven zeer terughoudend omgegaan. Het gebruik van een “dove gevel” moet gezien worden als een noodgreep. Het draagt onvoldoende bij aan kwaliteit van de leefomgeving. In voorkomende gevallen wordt in beginsel op woningniveau getoetst of sprake is van een dove gevel.

1. *Wet Geluidhinder*. 2012.
2. IENM/BSK-2012-37333, *Reken- en meetvoorschrift geluid 2012*.
3. BWBR0020445, *Besluit geluidhinder 20-10-2006*.
4. Staatsblad 2018, 38. *Bouwbesluit* 17 oktober 2018.
5. Eindhoven, Gemeente, *Hogere Waarden Beleid Geluid*. maart 2010.

3 UITGANGSPUNTEN

3.1 Rekenmodel

De geluidbelasting op de gevels is berekend met het programma Geomilieu versie v2020.2 en bepaald conform Standaard-rekenmethode II van het Reken- en Meetvoorschrift Geluid van 2012 [2].

3.2 Gegevens van de te onderzoeken wegvakken

De verkeersintensiteit is het aantal motorvoertuigen dat per uur (mvt/uur) passeert. Bij de bepaling van het aantal motorvoertuigen per uur is uitgegaan van de gemiddelde weekdagintensiteiten in motorvoertuigen per etmaal (mvt/etmaal) op de wegen.

In dit akoestisch onderzoek is voor de wegen gebruik gemaakt van de verkeersintensiteiten uit het verkeersmodel van de provincie Noord-Brabant (*Brabant Brede Model Aanpak*), welke zijn aangeleverd door het kernteam BBMA [6]. De verkeersgegevens bedragen milieu-exports en zijn daarmee reeds gemiddelde weekdagintensiteiten van het jaar 2030. In tabel 2 zijn de intensiteiten uit het BBMA weergegeven voor de relevante wegen. Wat opvalt aan de intensiteiten van de wegvakken rond het plan is dat deze laag zijn.

Voor het onderzoek dienen de intensiteiten voor het jaar 2031 gebruikt te worden. Toch is uitgegaan van de aangeleverde intensiteiten van 2030. Het verschil met 2031 resulteert in een verschil in intensiteiten dat akoestisch niet relevant is.

Tabel 2: Verkeersintensiteiten op basis van wekdaggemiddelden voor het jaar 2030.

Wegvak	Totaal aantal motorvoertuigen	Verdeling over de periode van de etmaal			Aandeel licht verkeer			Aandeel middelzwaar verkeer			Aandeel zwaar verkeer		
	2030	Dag	Avond	Nacht	Dag	Avond	Nacht	Dag	Avond	Nacht	Dag	Avond	Nacht
	[mvt\etmaal]	[%]	[%]	[%]	[%]	[%]	[%]	[%]	[%]	[%]	[%]	[%]	[%]
Parklaan	2899,7	6.71	3.58	0.65	95.8	96.62	96.55	3.36	2.77	2.65	0.84	0.61	0.79
Julianastraat	1615,8	6.72	3.55	0.64	91.13	92.79	92.66	7.10	5.91	5.56	1.77	1.30	1.69

Er ligt geen VRI binnen 150 m van het plan waarmee rekening is gehouden. Er liggen enkele obstakels op de wegen nabij het plan waar wel rekening een is gehouden.

3.3 Spoorweggegevens

De spoorweggegevens zijn afkomstig uit het *geluidregister voor spoorwegen* [7] en zijn via een automatische invoermogelijkheid in het geluidmodel ingelezen.

3.3.1 Snelheid treinverkeer

Afhankelijk van het spoor, type materieel en de richting waarop de trein rijdt ligt de snelheid van de trein tussen de 40 en 80 km/h.

3.3.2 Bovenbouw en railonderbrekingen

De sporen bestaan qua bovenbouw uit voornamelijk betonnen dwarsliggers en doorgelaste spoorstaaf.

3.3.3 Geluidschermen

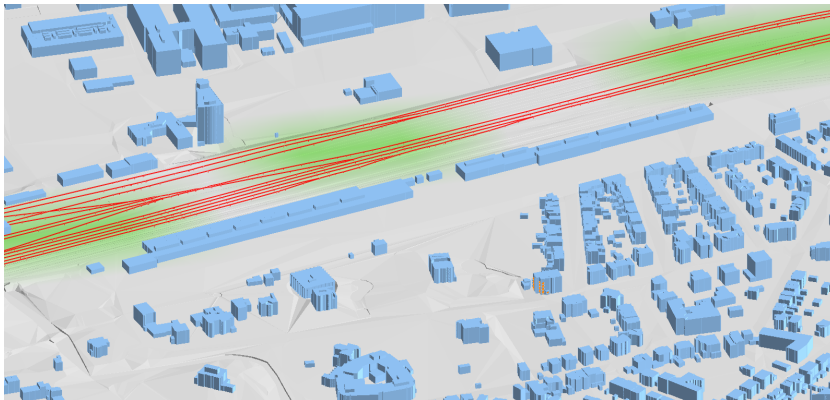
Er liggen geen geluidschermen tussen het spoor en de woning Parklaan 50.

2. IENM/BSK-2012-37333, *Reken- en meetvoorschrift geluid 2012*.
6. BBMA, *OT8020_BBMA2018_NOB_eindoplevering_S107a*.
7. Spoor, Geluidregister. <http://www.geluidregisterspoor.nl>. 24-2-2021.

3.4 Overige invoergegevens

Het geluidmodel is opgebouwd met behulp van diverse openbare bronnen van digitale data zoals TOP10 vectorkaarten via PDOK. Het *Actueel Hoogtebestand Nederland* (AHN) en *Google Maps* is gebruikt voor de bepaling van de hoogte van de bestaande gebouwen en het terrein. Voor de ligging en status van gebouwen is gebruik gemaakt van het *Basisregistraties Adressen en Gebouwen* (BAG).

Als bodemfactor B_f is voor de harde bodemgebieden (wegen, bestrating, water etc.) de waarde van 0 en voor zachte bodemgebieden (groenstroken, tuinen etc.) de waarde van 1 aangehouden. In figuur 2 is een 3D-impressie gegeven van het geluidmodel.



Figuur 2: 3D-impressie van het geluidmodel.

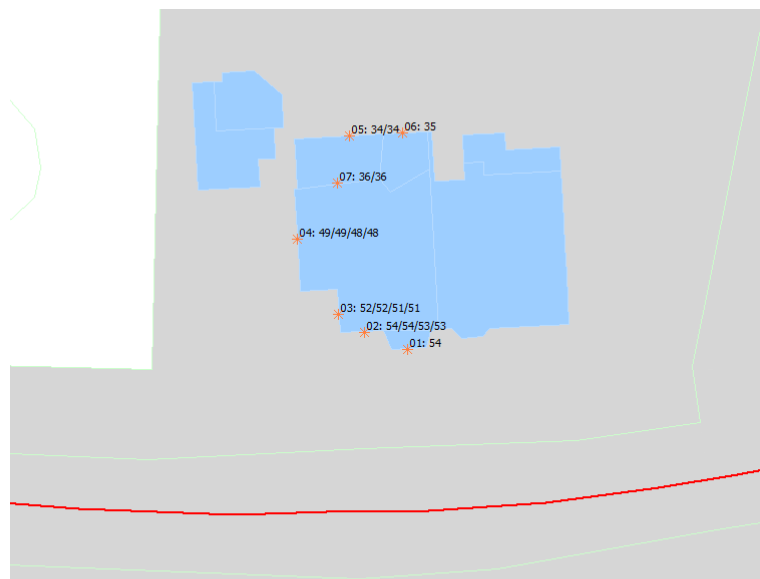
In bijlage B is een computerplot opgenomen van respectievelijk het wegverkeerslawaai- en het spoorweglawaaimodel.

4 RESULTAAT BEREKENINGEN

De geluidbelasting is bepaald en beoordeeld per weg. De geluidbelasting is gegeven na aftrek van 5 dB voor alle onderzochte wegen. Voor spoorwegen geldt deze aftrek niet. De geluidbelastingen op de rekenpunten zijn in Bijlage C opgenomen.

4.1 Geluidbelasting t.g.v. de Parklaan

De Parklaan ligt binnen 15 meter ten zuiden van de woning. In figuur 3 en bijlage C is de geluidbelasting in dB per bouwlaag gegeven.



Figuur 3: Geluidbelasting in dB per bouwlaag ten gevolge van de Parklaan.

Resultaten:

- Wegen met een maximumsnelheid van 30 km/h, of wegen op een woonerf, hebben geen geluidzone. De Wet geluidhinder voorziet bij deze wegen dus niet in een formele bescherming van de geluidgevoelige objecten. In het kader van een goede ruimtelijke ordening dient wel het geluid van 30 km/h-wegen te worden beoordeeld.
- De geluidbelasting bedraagt maximaal 54 dB ten gevolge van het verkeer op de Parklaan. De voorkeurswaarde van 48 dB wordt daarmee met maximaal 6 dB overschreden. Voor de woning hoeft geen hogere waarde aangevraagd te worden omdat de Parklaan een 30 km/h-weg betreft.
- De geluidbelasting op de gevels aan de noordzijde van het pand bedraagt maximaal 36 dB en is daarmee lager dan de voorkeursgrenswaarde. De gevel aan de noordzijde kan worden aangemerkt als een geluidluwe gevel als daarachter een verblijfsruimte is gesitueerd.

4.2 Geluidbelasting t.g.v. de Fuutlaan

In figuur 4 en bijlage C is de geluidbelasting gegeven ten gevolge de Fuutlaan.



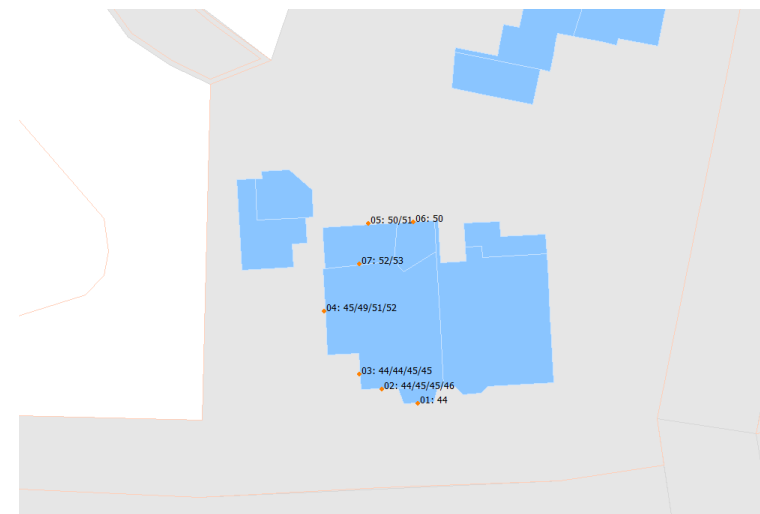
Figuur 4: Geluidbelasting in dB ten gevolge van de Futlaan.

Resultaten:

- De geluidbelasting bedraagt maximaal 34 dB ten gevolge van het verkeer op de Futlaan. De voorkeurswaarde van 48 dB wordt daarmee niet overschreden. Er is geen verdere actie vereist.

4.3 Spoorweglawaai

In figuur 5 en bijlage C is de geluidbelasting gegeven ten gevolge van het spoorweglawaai.



Figuur 5 Geluidbelasting in dB ten gevolge van het spoorweglawaai.

Resultaten:

- Voor geen van de rekenpunten wordt de grenswaarde van 55 dB overschreden. De geluidbelasting is maximaal 53 dB op de bovenste bouwlaag van de noordgevel. Er is geen verdere actie vereist.

5 CONCLUSIES

Uit de berekeningen volgen de volgende conclusies:

1. De onderzochte wegen Parklaan en Fuutlaan betreffen beide 30 km/h-wegen. Wegen met een maximumsnelheid van 30 km/h, of wegen op een woonerf, hebben geen geluidzone. De Wet geluidhinder voorziet bij deze wegen dus niet in een formele bescherming van de geluidgevoelige objecten. In het kader van een goede ruimtelijke ordening dient wel het geluid van 30 km/h-wegen te worden beoordeeld.
2. De geluidbelasting bedraagt maximaal 54 dB ten gevolge van het verkeer op de Parklaan. De voorkeurswaarde van 48 dB wordt daarmee met maximaal 6 dB overschreden. Voor de woning hoeft geen hogere waarde aangevraagd te worden omdat de Parklaan een 30 km/h-weg betreft.
3. De geluidbelasting op de gevels aan de noordzijde van het pand bedraagt maximaal 36 dB en is daarmee lager dan de voorkeursgrenswaarde. De gevel aan de noordzijde kan worden aangemerkt als een geluidluwe gevel als daarachter een verblijfsruimte is gesitueerd.
4. De geluidbelasting bedraagt maximaal 34 dB ten gevolge van het verkeer op de Fuutlaan. De voorkeurswaarde van 48 dB wordt daarmee niet overschreden. Er is geen verdere actie vereist.
5. Voor het spoorweglawaai wordt de voorkeursgrenswaarde van 55 dB niet overschreden. Er is geen verdere actie vereist.

6 LITERATUUR

1. *Wet Geluidhinder*. 2012.
2. IENM/BSK-2012-37333, *Reken- en meetvoorschrift geluid* 2012.
3. BWBR0020445, *Besluit geluidhinder 20-10-2006*.
4. Staatsblad 2018, 38. *Bouwbesluit* 17 oktober 2018.
5. Eindhoven, Gemeente, *Hogere Waarden Beleid Geluid*. maart 2010.
6. BBMA, OT8020_BBMA2018_NOB_eindoplevering_S107a.
7. Spoor, Geluidregister. <http://www.geluidregisterspoor.nl>. 24-2-2021.

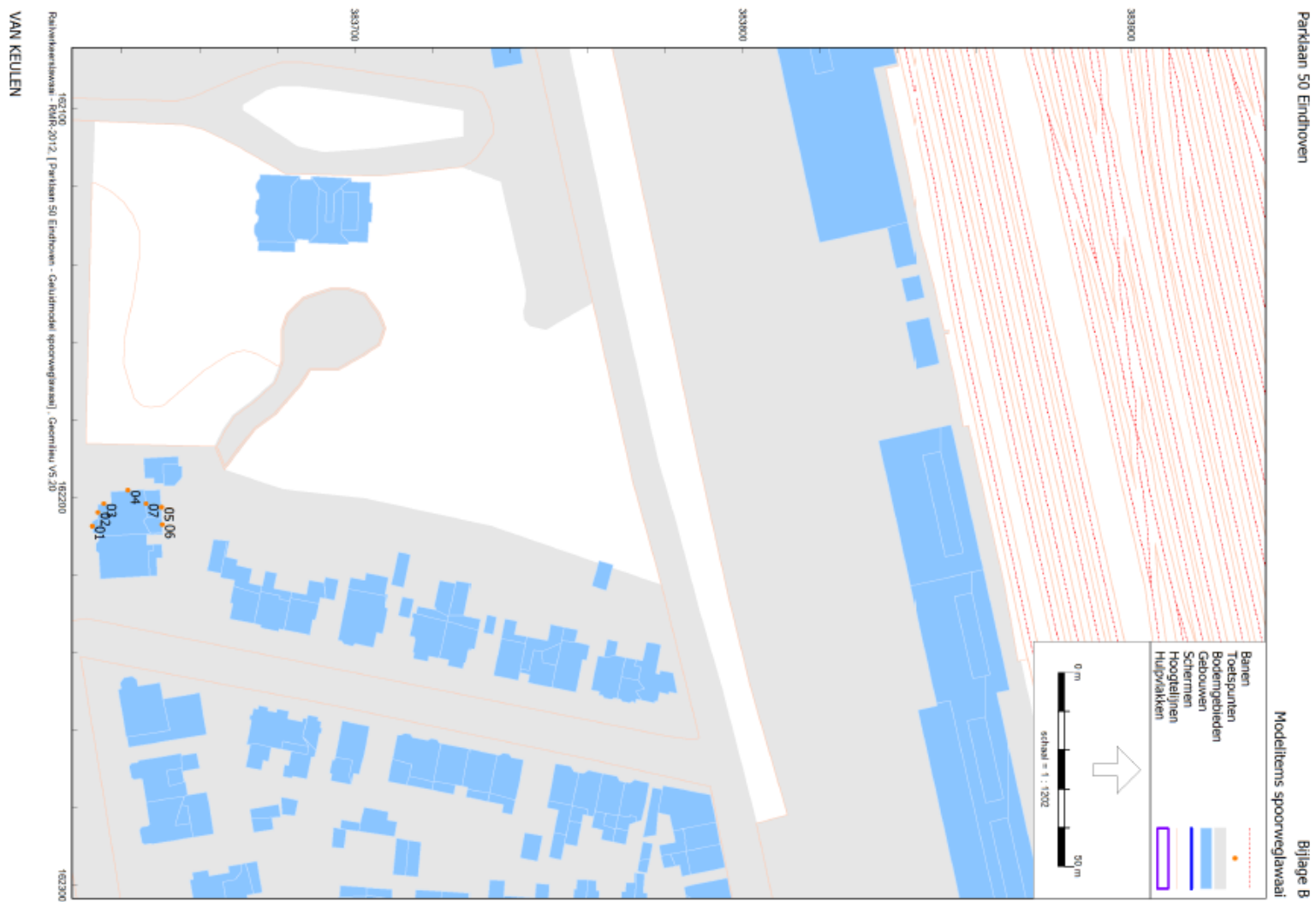
BIJLAGE A: BEGRIPPENLIJST

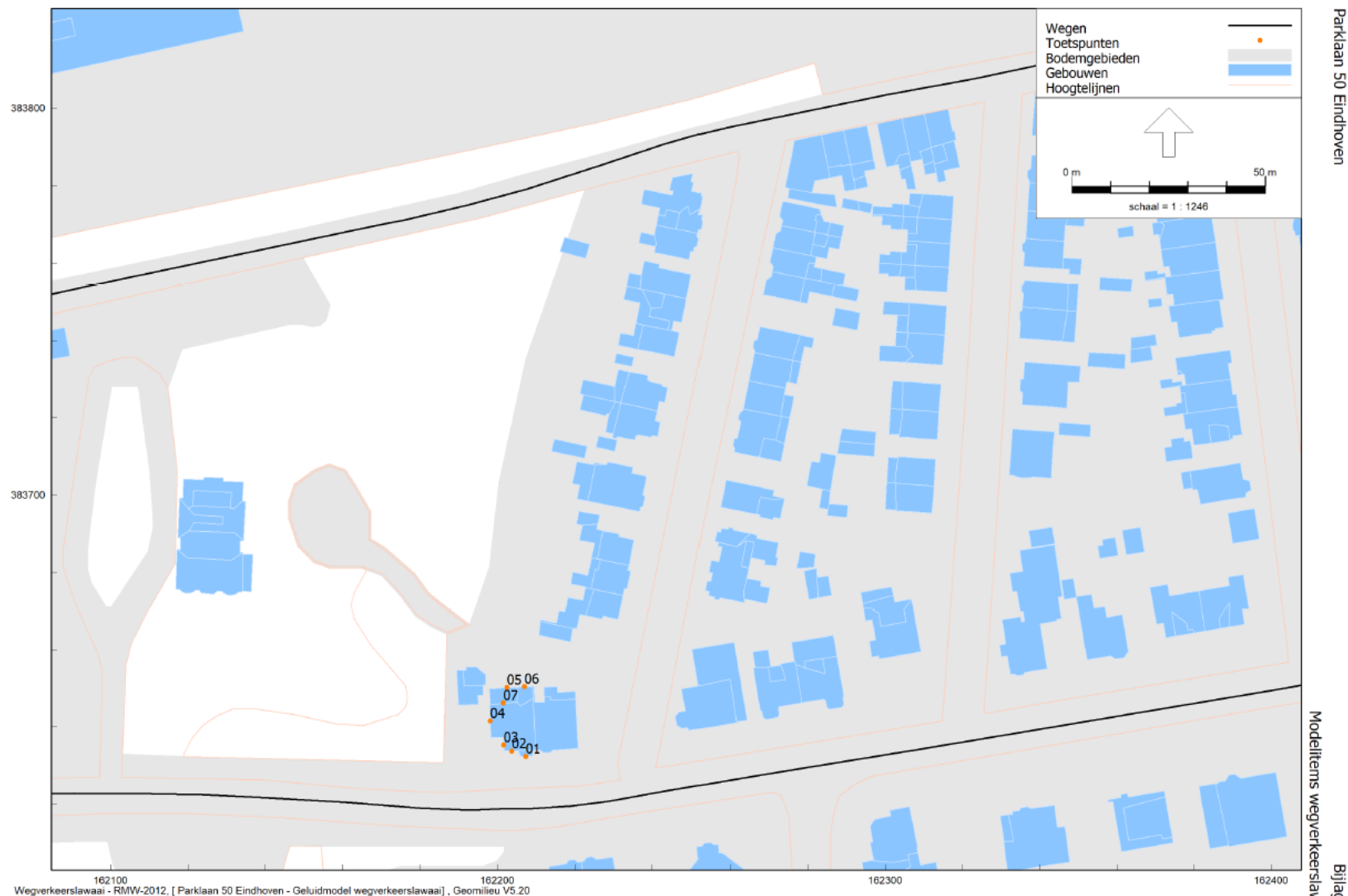
Korte uiteenzetting van enige gehanteerde begrippen:

B_i	geluidbelasting: etmaalwaarde van het equivalente geluidniveau in dB(A) op de gevel van een woning, veroorzaakt door wegverkeer op een bepaald weggedeelte of een combinatie van weggedeelten;
Binnenstedelijk	het gebied binnen de bebouwde kom met uitzondering van het gebied binnen de zone van een autoweg of autosnelweg;
Buitenstedelijk	het gebied buiten de bebouwde kom, alsmede het gebied binnen de bebouwde kom voor zover gelegen binnen de zone van een autoweg of autosnelweg;
Categorie	in het Reken- en Meetvoorschrift wegverkeerslawaai 2012 worden de volgende categorieën motorvoertuigen onderscheiden: <ul style="list-style-type: none"> - lichte motorvoertuigen: motorvoertuigen op drie of meer wielen, met uitzondering van de in categorie mv en categorie zv bedoelde motorvoertuigen; - middelzware motorvoertuigen: gelede en ongelede autobussen, alsmede andere motorvoertuigen die ongeleed zijn en voorzien van een enkele achteras waarop vier banden zijn gemonteerd; - zware motorvoertuigen: gelede motorvoertuigen, alsmede motorvoertuigen die zijn voorzien van een dubbele achteras, met uitzondering van autobussen;
Geluidreductie	vermindering door een geluidminderende maatregel. Het effect van de maatregel zelf wordt uitgedrukt in dB(A), het netto-effect op de geluidbelasting L_{den} in dB;
Geluidluwe gevel	gevel waarbij de geluidbelasting van alle lawaaisoorten voldoet aan de betreffende voorkeursgrenswaarde (48 dB) en waarbij aan die gevel een zo groot mogelijk deel van het verblijfsgebied grenst, met in deze gevel een te openen geveldeel zoals een raam of (balkon-) deur;

Gevel	bouwkundige constructie die een ruimte in een woning of gebouw scheidt van de buitenlucht, daaronder begrepen het dak;
L_{den}	geluidbelasting in dB op een plaats en vanwege een bron over alle perioden van 07.00 - 19.00 uur, van 19.00 - 23.00 uur en van 23.00 - 07.00 uur van een jaar als omschreven in bijlage I, onderdeel 1, van richtlijn nr. 2002/49/EG; L_{den} wordt bepaald volgens formule: $L_{den} = 10 * \log \frac{12 * 10^{L_{dag}/10} + 4 * 10^{(L_{avond}+5)/10} + 8 * 10^{(L_{night}+10)/10}}{24}$
Rijstrook	een strook van de rijbaan van een weg, welke voldoende plaats biedt aan een enkele rij rijdende motorvoertuigen op meer dan drie wielen, of, indien door middel van markering een bredere strook als rijstrook is aangegeven, die strook;
Stedelijk	het gebied binnen de bebouwde kom, doch, met uitzondering van het gebied binnen de bebouwde kom, voor zover liggend binnen de zone langs een autoweg of autosnelweg als bedoeld in het Reglement verkeersregels en verkeerstekens;
Weg	een voor het openbaar rij- of ander verkeer openstaande weg of pad, met inbegrip van de daarin liggende bruggen of duikers;
Woning	een gebouw dat voor bewoning gebruikt wordt of daarin voorziet.

BIJLAGE B: COMPUTERPLOTS





Parklaan 50 Eindhoven

Modelleerens wegverkeerslawaal
Bijlage B

162100 162200 162300 162400
Wegverkeerslawaal - RMW-2012. [Parklaan 50 Eindhoven - Geluidmodel wegverkeerslawaal], Geomilieu V5.20

VAN KEULEN

BIJLAGE C: REKENRESULTATEN

Naam	Hoogte [m]	Wegverkeerslawaai			Spoorweg	Wegverkeerslawaai			Spoorweg
		Totaal [dB]	Parklaan [dB]	Fuutlaan [dB]	lawaai [dB]	Totaal [dB]	Parklaan [dB]	Fuutlaan [dB]	lawaai [dB]
01_A	2	54.1	54.1	24.6	43.69	54	54	25	44
02_A	2	53.7	53.6	23	44.2	54	54	23	44
02_B	5	53.7	53.7	22.8	44.74	54	54	23	45
02_C	8	53.4	53.4	23	45.3	53	53	23	45
02_D	11	53	53	23.5	46.07	53	53	24	46
03_A	2	51.6	51.6	24.8	43.73	52	52	25	44
03_B	5	51.7	51.7	27	44.3	52	52	27	44
03_C	8	51.5	51.4	27.8	45	52	51	28	45
03_D	11	51.1	51.1	28.8	45.44	51	51	29	45
04_A	2	49	49	25.9	44.72	49	49	26	45
04_B	5	49	48.9	32	49.31	49	49	32	49
04_C	8	48.6	48.4	34.4	50.93	49	48	34	51
04_D	11	48.5	48.3	35.2	51.81	49	48	35	52
05_A	2	37.1	34.1	34.1	50.36	37	34	34	50
05_B	5	37.8	33.7	35.7	51.16	38	34	36	51
06_A	2	37.6	35.1	33.9	49.85	38	35	34	50
07_A	2	39.1	36.4	35.8	51.9	39	36	36	52
07_B	5	39.1	35.6	36.6	53.24	39	36	37	53

Bijlage 3 Rekentool parkeren



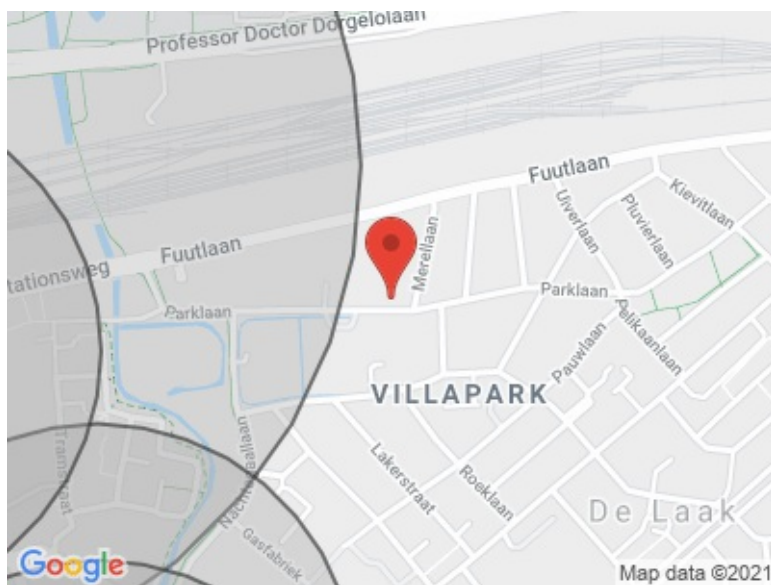
▲ De parkeernormen zijn gebaseerd op de Nota parkeernormen 2019.

Projectnaam: Parklaan 50

Gebied: Schilwijk

Adres: Parklaan 50

Datum: 15-05-2021 16:01:29



(Extra) Parkeerbehoefte nieuwe situatie: 2 parkeerplaatsen

(Extra) Fiets Parkeerbehoefte: 5 stallingen

Berekening

Overzicht

Oude situatie:

Functie	Type	Aantal	Norm	Parkeer behoefte
---------	------	--------	------	------------------

De huidige locatie heeft (voldoende) parkeerplaatsen aanwezig op eigen terrein.

Nieuwe situatie:

Functie	Type	Aantal	Norm	Parkeer behoefte
Wonen	Grondgebonden woning groot (> 120 m2 bvo)	Aantal woningen: 1	1.1	1.1
Wonen	Bezoekers Woningen	Aantal woningen: 1	0.3	0.3

Aanwezigheidspercentages Oude Situatie

Niet van toepassing

Aanwezigheidspercentages Nieuwe Situatie

Grondgebonden woning groot (> 120 m2 bvo)

Aantal woningen: 1

Werk Ochtend	Werk Middag	Werk Avond	Koop Avond	Werk Nacht	Zat. Middag	Zat. Avond	Zon. Middag
50%	50%	90%	80%	100%	60%	80%	70%
0.55	0.55	0.99	0.88	1.1	0.66	0.88	0.77

Bezoekers Woningen

Aantal woningen : 1

Werk Ochtend	Werk Middag	Werk Avond	Koop Avond	Werk Nacht	Zat. Middag	Zat. Avond	Zon. Middag
10%	20%	80%	70%	0%	60%	100%	70%
0.03	0.06	0.24	0.21	0	0.18	0.3	0.21

Toe/Afname Parkeerbehoefte

Totalen nieuwe situatie

Werk Ochtend	Werk Middag	Werk Avond	Koop Avond	Werk Nacht	Zat. Middag	Zat. Avond	Zon. Middag
0.58	0.61	1.23	1.09	1.1	0.84	1.18	0.98

Toe/Afname Parkeerbehoefte

Werk Ochtend	Werk Middag	Werk Avond	Koop Avond	Werk Nacht	Zat. Middag	Zat. Avond	Zon. Middag
0.58	0.61	1.23	1.09	1.1	0.84	1.18	0.98

De parkeerbehoefte nieuwe situatie is: 1.23, Dit zijn 2 parkeerplaatsen.

Fiets Totalen

Functie	Type	Aantal	Norm	Parkeer behoefte
Wonen	Grondgebonden woning groot (> 120 m2 bvo)	Aantal woningen: 1	4	4
Wonen	Bezoekers Woningen	Aantal woningen: 1	0.2	0.2

De fiets parkeerbehoefte is 4.2, Dit zijn 5 stallingen.

Verplichte HOV reductie

Op de parkeerbehoefte is 0% HOV Reductie toegepast

Type	Aantal parkeerplaatsen
Totaal zonder HOV reductie	2 parkeerplaatsen
0% HOV-reductie	0 parkeerplaatsen
Totaal met HOV reductie	2 parkeerplaatsen

Bij het aanvragen van een omgevingsvergunning voor bouwen en / of een functiewijziging is een parkeeroplossing voor auto's en fietsen noodzakelijk waarin is aangegeven hoe de benodigde parkeerhoeftte wordt opgelost zonder dat overlast in de (directe) omgeving ontstaat.

