



Vormvrije m.e.r.-beoordeling

DE NIEUWE EINDHOVEN

Eindhoven

RHO ADVISEURS



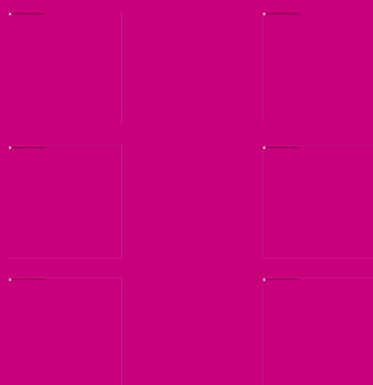
RHO ADVISEURS

DATUM 2022-10-21

PROJECT De Nieuwe Eindhoven (DNE)

OPDRACHTGEVER Stein
PROJECTNUMMER 20192066

AUTEUR Rho adviseurs
STATUS definitief



Eindhoven

Bestemmingsplan ‘IV Binnenstad (De Nieuwe Eindhoven)’

Vormvrije m.e.r.-beoordeling

identificatie

Opsteller:

Rho adviseurs

planstatus

datum:

2022-10-20

status:

definitief

Projectnummer: 20192066_m.e.r.-aanmeldingsnotitie

Inhoud

1. Inleiding	4
1.1. Aanleiding	4
1.2. Wat houdt een vormvrije m.e.r.-beoordeling in?	5
1.3. Leeswijzer	6
2. Plaats en kenmerken van het project	7
2.1. Plaats van het project	7
2.2. Kenmerken van het project	8
3. Kenmerken van de milieueffecten	11
4. Conclusie	18

1. Inleiding

1.1. Aanleiding

De planontwikkeling op de projectlocatie hoek Vestdijk/Raiffeisenstraat betreft de realisatie van een 75 meter hoge woontoren met maximaal 180 woonappartementen met een stadstuin op maaiveldniveau. Zie afbeelding 1.

De onbebouwde projectlocatie is gesitueerd in het centrumgebied van Eindhoven en tijdelijk in gebruik als parkeerterrein, waarbij de parkeerplekken zijn verhuurd aan Crown Hotel Eindhoven gelegen aan de Vestdijk.



Afbeelding 1: de beoogde bebouwing 'De Nieuwe Eindhoven' – impressie (bron: Diederendirrix Architectuur & Stedenbouw)

Voor de ontwikkeling van 'De Nieuwe Eindhoven' (hierna: 'DNE') op de planlocatie wordt een nieuw bestemmingsplan voorbereid.

Bij het doorlopen van een bestemmingsplanprocedure dient rekening te worden gehouden met mogelijke verplichtingen op grond van het Besluit milieueffectrapportage (Besluit m.e.r.). Daarin is vastgelegd wanneer een milieueffectrapport (MER) moet worden opgesteld of een m.e.r.-beoordeling moet worden uitgevoerd. In de bijlage bij het Besluit milieueffectrapportage is in onderdeel D de volgende categorie van activiteiten opgenomen die van toepassing is op de realisatie van de invulling van het gebied:

- Categorie D 11.2: De aanleg, wijziging of uitbreiding van een stedelijk ontwikkelingsproject met inbegrip van de bouw van winkelcentra of parkeerterreinen (in gevallen waarin de activiteit betrekking heeft op een oppervlakte van 100 hectare of meer, een aaneengesloten gebied en 2.000 of meer woningen omvat, of een bedrijfsvloeroppervlakte van 200.000 m² of meer).

Op 16 mei 2017 is de Wet milieubeheer gewijzigd. Dit heeft tot gevolg dat voor een vormvrij m.e.r.-beoordelingsplichtig plan een apart besluit noodzakelijk is. Dit houdt in dat de afweging om een MER te maken niet alleen een conclusie kan zijn van de voorgaande paragrafen, maar expliciet als besluit gemotiveerd moet worden. Dit besluit moet genomen worden door het bevoegd gezag (in dit geval de gemeente Eindhoven). Het uitgangspunt hierbij is dat er in beginsel geen m.e.r.-procedure doorlopen hoeft te worden, tenzij het bevoegd gezag bepaald dat er sprake is van belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu.

Conclusie

De beoogde ontwikkeling zorgt niet voor een overschrijding van de drempelwaarden voor een formele m.e.r.-beoordelingsplicht. Voor activiteiten onder de drempelwaarden dient een zogenaamde 'vormvrije m.e.r.-beoordeling' uitgevoerd te worden. Daarbij dient de vraag beantwoord te worden of er per saldo aanzienlijke negatieve gevolgen voor het milieu kunnen zijn ten gevolge van de planontwikkeling. Bepalend daarbij is dus of uitgesloten kan worden of de betrokken ontwikkeling aanzienlijke negatieve gevolgen heeft voor het milieu.

1.2. Wat houdt een vormvrije m.e.r.-beoordeling in?

De wettelijke regeling voor de m.e.r.-beoordeling gaat uit van het principe 'nee, tenzij'. Dat wil zeggen, een volwaardige m.e.r.-procedure is alleen noodzakelijk als er sprake is van 'belangrijke nadelige gevolgen' die het betreffende project voor het milieu kan hebben.

De toets wordt gedaan op basis van dezelfde criteria die ook gelden bij een m.e.r.-beoordeling. Deze toets is dus gekoppeld aan de richtlijnen in bijlage III van de Europese Richtlijn milieueffectbeoordeling. In deze bijlage staan drie criteria met uitgangspunten per criterium benoemd waar het bevoegd gezag rekening mee moet houden: kenmerken van de activiteit, plaats van de activiteit en kenmerken van het potentiële effect (in samenhang met de eerste twee criteria). Zie tabel vormvrije m.e.r.-beoordeling.

Behalve de potentiële effecten op de genoemde aspecten, dient ook rekening gehouden te worden met "gevoelige gebieden". De gebieden die in het algemeen in het kader van de m.e.r.-beoordeling beschouwd moeten worden, zijn weergegeven. Deze notitie laat zien of er een effect is op de genoemde aspecten en op de verschillende gebieden bij het uitvoeren van de activiteiten voor de ontwikkeling van 'DNE'.

Tabel vormvrije m.e.r.-beoordeling	
Criteria	Beoordelingscriterium
Kenmerken van de activiteit	• omvang • cumulatie met andere projecten • gebruik van natuurlijke hulpbronnen • productie van afvalstoffen • verontreiniging en hinder • risico van ongevallen
Plaats van de activiteit	• bestaand bodemgebruik • relatieve rijkdom aan en de kwaliteit en het regeneratievermogen van de natuurlijke hulpbronnen van het gebied

	• het opnamevermogen van het natuurlijke milieu, met in het bijzonder aandacht voor de volgende typen (gevoelige) gebieden: ○ wetlands, ○ kustgebieden, ○ berg- en bosgebieden, ○ reservaten en natuurparken, ○ gebieden die in de wetgeving van de lidstaten zijn aangeduid of door die wetgeving worden beschermd; ○ speciale beschermingszones, door de lidstaten aangewezen krachtens Richtlijn 79/409/EEG en Richtlijn 92/43/EEG, ○ gebieden waarin de bij communautaire wetgeving vastgestelde normen inzake milieukwaliteit reeds worden overschreden, ○ gebieden met een hoge bevolkingsdichtheid, ○ landschappen van historisch, cultureel of archeologisch belang.
Kenmerken van het potentiële effect	• het bereik van het effect • grensoverschrijdend karakter • orde van grootte en complexiteit van het effect • waarschijnlijkheid van het effect • duur, frequentie en omkeerbaarheid van het effect

Wanneer sprake is van een m.e.r.-beoordelingsplichtige activiteit deelt de initiatiefnemer dit mee aan het bevoegd gezag, in dit geval het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Eindhoven, en dient een aanmeldingsnotitie in.

Het bevoegd gezag dient hierop een besluit te nemen voordat zowel de herziening van het bestemmingsplan als de aanvraag omgevingsvergunning bij de gemeente formeel zijn ingediend. Het bevoegd gezag beslist dan of bij de voorbereiding van de voorgenomen activiteit al dan niet het doorlopen van een m.e.r.-procedure noodzakelijk is.

De Wet milieubeheer voorziet niet in een inspraakprocedure over een m.e.r.-beoordeling.

1.3. Leeswijzer

Deze vormvrije m.e.r.-beoordelingsnotitie:

- beschrijft in hoofdstuk 2 de plaats en kenmerken van het project;
- gaat in hoofdstuk 3 in op de kenmerken van de potentiële milieueffecten;
- geeft ten slotte in hoofdstuk 4 de conclusie weer van de m.e.r.-beoordeling.

Bij de analyse in hoofdstuk 2 en 3 gebruik gemaakt van de informatie van de initiatiefnemer en informatie uit de onderliggende onderzoeken.

2. Plaats en kenmerken van het project

2.1. Plaats van het project

De projectlocatie van het te ontwikkelen woongebied 'DNE' is gesitueerd in het centrumgebied van Eindhoven. Zie afbeelding 2.



Afbeelding 2: Ligging 'projectlocatie 'DNE'

De planlocatie

- gesitueerd in een stedelijke omgeving, in het centrumgebied van Eindhoven;
- aan alle zijden ontsloten door bebouwing met diverse centrumfuncties en wonen;
- aan de westzijde (Vestdijk), zuidzijde (Raiffeisenstraat) en oostzijde (verblijfsgebied tussen Dommelstraat en Raiffeisenstraat) aansluitend op wegen/verblijfsgebied.

Bestaand bodemgebruik

In de huidige situatie is de planlocatie volledig verhard en onbebouwd. Op dit moment is het planlocatie in gebruik als parkeerterrein.

Natuurlijke hulpbronnen en het opnamevermogen van het natuurlijk milieu

Er bevinden zich geen natuurlijke hulpbronnen of gevoelige gebieden in of op korte afstand van de planlocatie.

2.2. Kenmerken van het project

Het planvoornemen betreft de ontwikkeling van een woongebouw geplaatst op een sokkel met 19 verdiepingen en een bouwhoogte van 75 meter en de aanleg van een stadstuin op maaiveldniveau. Zie afbeelding 3.

De concrete inrichting van het gebied is bekend:

- wonen met op maaiveldniveau een stadstuin;
- de woningen worden gasloos gebouwd;
- er wordt niet voorzien in auto parkeergelegenheid maar uitsluitend in fiets parkeergelegenheid in het gebouw.



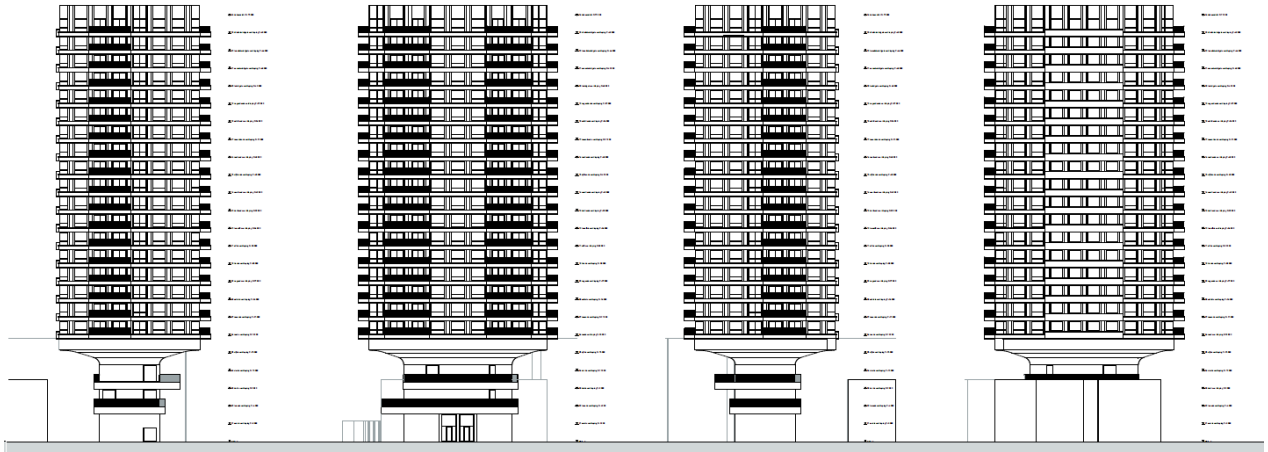
Afbeelding 3: de beoogde nieuwbouw in het straatbeeld van de Vestdijk – impressie (bron: Diederendirrix Architectuur & Stedenbouw)

Omvang van de activiteit/programma

De ontwikkeling van 'DNE' omvat de bouw van één nieuwe woontoren met woningen zonder parkeergelegenheid voor motorvoertuigen. Wel wordt in ruime mate voorzien in fietsstallingsruimte in het gebouw voor de bewoners en zal op maaiveldniveau een stadstuin worden aangelegd met een variëteit aan ecosystemen, waarbij aangehaakt wordt op het Stadsbos behorende bij de naastliggende VDMA-ontwikkeling. Aan de gevel (balkons) op het dak en door middel van een schermwand met beplanting wordt

in ruime mate voorzien in groen en wordt bij de bouw rekening gehouden met natuur-inclusief bouwen. De woningen worden gasloos gerealiseerd en bewoners/bezoekers worden actief gestimuleerd en gefaciliteerd bij energiereductie.

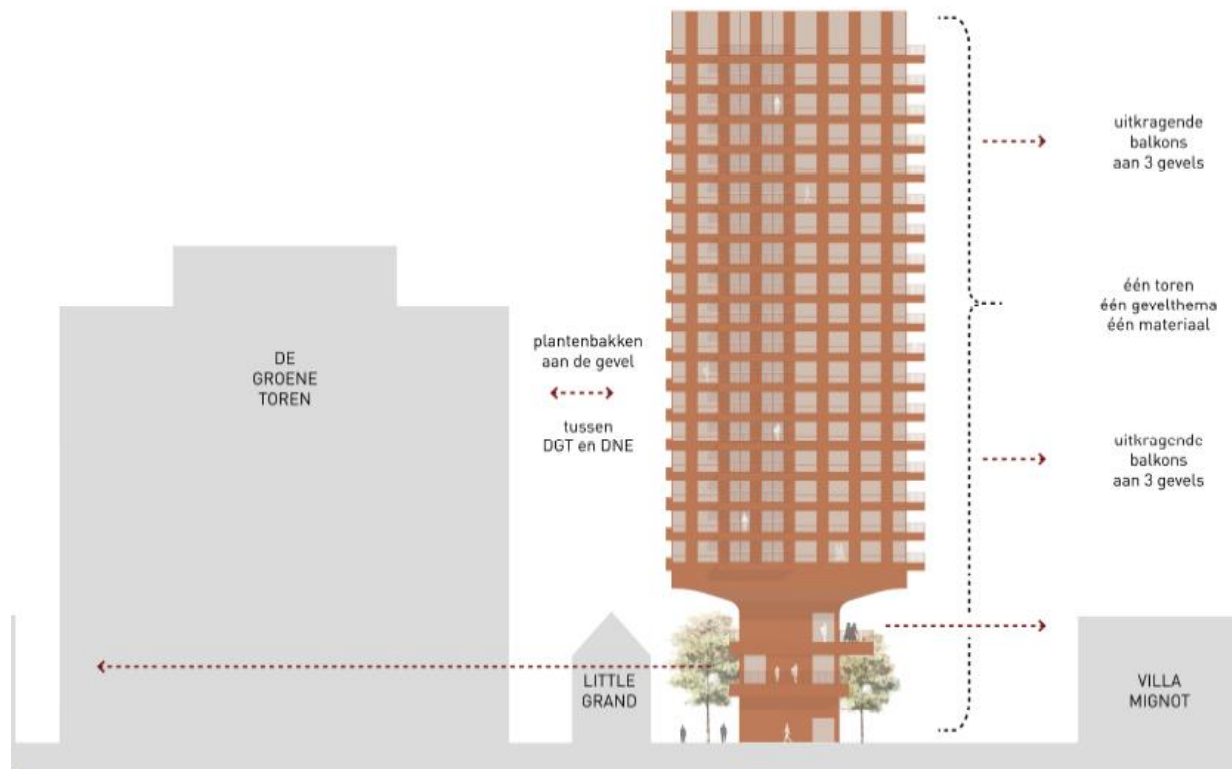
In het plan worden in totaal maximaal 180 woonappartementen gerealiseerd. Zie afbeelding 4.



Afbeelding 4: impressie van 'De Nieuwe Eindhoven' met gevelindelingen (bron: Diederendirrix Architectuur & Stedenbouw)

Omgeving

'DNE' wordt gepositioneerd tussen bestaande bebouwing in het centrumgebied van Eindhoven met aan de westzijde gesitueerd de Vestedijk. Een belangrijke ontsluitingsweg door het centrumgebied van Eindhoven (onderdeel van de 'Binnenring'), met name voor HOV, fiets, voetganger en auto. Waarbij het autoverkeer een steeds minder prominente rol krijgt in het centrumgebied, doordat het doorgaande autoverkeer op de binnenring moet afnemen. Zie afbeelding 5.



Afbeelding 5: impressie van 'DNE' tussen bestaande bebouwing (bron: Diederendirrix Architectuur & Stedenbouw)

Bijzondere kenmerken

De voorgenomen activiteit kan bijzondere kenmerken hebben en aanzien van een aantal aspecten. Onderstaand is per aspect weergegeven welke kenmerken de ontwikkeling van 'DNE' heeft:

Natuurlijke hulpbronnen van het gebied

Er worden geen natuurlijke hulpbronnen van het gebied gebruikt om de ontwikkeling te realiseren. Het gebied heeft ook geen natuurlijke hulpbronnen die eventueel gebruikt kunnen worden. Er zijn daarom geen bijzondere kenmerken over dit aspect.

De productie van afvalstoffen

Bij de bouw van de woningen wordt zoveel mogelijk gebruik gemaakt van duurzame en waar mogelijk circulaire materialen. Hiermee wordt de productie van afval zoveel mogelijk voorkomen. Er zijn daarom geen bijzondere kenmerken over dit aspect.

Verontreiniging en hinder

Om verontreiniging van het grondwater en de bodem te voorkomen worden geen bestrijdingsmiddelen gebruikt. Hinder wordt voorkomen door de bouwwerkzaamheden zoveel mogelijk gedurende kantoor tijden plaats te laten vinden. De omgeving zal hierdoor minimale hinder ondervinden van geluid en trillingenoverlast. Er zijn daarom geen bijzondere kenmerken over dit aspect.

Risico van ongevallen, met name gelet op de gebruikte stoffen of technologieën

Er wordt geen gebruik gemaakt van gevaarlijke stoffen of technologieën voor de bouw of het bestaan van de woningen. Er zijn daarom geen bijzondere kenmerken over dit aspect.

Cumulatie

In de omgeving van de beoogde planontwikkeling van "DNE" vinden meerdere ontwikkelingen (in verschillende ontwikkelfasen) plaats die passen binnen de verdichtingsvisie van de gemeente Eindhoven voor het centrumgebied. Deze ontwikkelingen kunnen ten aanzien van verschillende milieuaspecten zorgen voor een cumulatief effect waarmee rekening gehouden dient te worden.

Voor wat betreft de effecten veroorzaakt door verkeer en parkeren (geluid/luchtkwaliteit) kan vermeld worden dat de ontwikkelingen in het centrumgebied in grote mate gericht zijn op het hoofdzakelijk toevoegen van extra woningen, in een centrum stedelijke omgeving met beperkt autoverkeer. Autobezit wordt ontmoedigd (door woonruimtes niet aan te bieden met parkeerruimte of in beperkte mate van parkeerruimte voor auto's). Gebruik van fiets, te voet en HOV wordt gestimuleerd, met positieve effecten ten aanzien van het aspect geluid (minder verkeerslawaaï) en verbetering van luchtkwaliteit.

Met het cumulatief effect ten aanzien van het aspect windhinder en bezonning is in de onderzoeksrapportages rekening gehouden. Deze aspecten zijn beschouwd. Ten aanzien van het aspect bezonning is er geen sprake van een cumulatief effect. De effecten van de hoogbouw ten aanzien van de schaduwwerking zijn afzonderlijk beschouwd en geven geen aanleiding tot een aanpassing van het ontwerp. De effecten zijn relatief beperkt. Uit het winklimaat onderzoek blijkt dat ten gevolge van DNE in de directe omgeving een verslechtering van het windklimaat optreedt dat door het treffen van maatregelen kan worden opgeheven. Er treedt ook een verslechtering op in het windklimaat ter plaatse van de Raiffeisenstraat. Deze wordt echter veroorzaakt door de grootschalige ontwikkeling op het VDMA terrein. In samenspraak met de gemeente en de ontwikkelaar van VDMA wordt hiervoor een praktische oplossing gezocht.

Op grotere afstand van DNE vindt er een verslechtering plaats van het windklimaat (gematigd winklimaat) ten gevolge van de cumulatief van de twee projecten (DNE en VDMA). Dit matig windklimaat op grotere afstand van 'DNE' en het VDMA-terrein ten gevolge van de realisatie van de hoogbouw 'DNE' en hoogbouw op het VDMA-terrein kan niet gemitigeerd worden door het treffen van maatregelen zoals de plaatsing windschermen en luifels ter plaatse van 'DNE' en de VDMA-locatie aangezien deze maatregelen op deze grotere afstand geen invloed hebben. Een matig windklimaat kan door middel van een bestuurlijke afweging geaccepteerd worden.

3. Kenmerken van de milieueffecten

Algemeen

In dit hoofdstuk worden de belangrijkste milieueffecten van de herontwikkeling beschreven. Het is gebruikelijk de milieueffecten van de nieuw aangevraagde situatie te vergelijken met de referentiesituatie. De referentiesituatie bestaat uit de huidige situatie inclusief de effecten van ontwikkelingen in de omgeving waarvan de realisatie zeker is (autonome ontwikkelingen). In de directe omgeving van het gebied is een grootschalige stedelijke ontwikkelingen voorzien, zoals de herontwikkeling van het voormalig VDMA-terrein (aan de zuidzijde) en de ontwikkeling van District-E aan het stationsplein (noordzijde). Deze hebben echter geen invloed op deze effectbeoordeling. De effectbeoordeling in dit hoofdstuk is gebaseerd op de informatie zoals opgenomen in de toelichting bij het bestemmingsplan en de onderliggende onderzoeken.

Verkeer en parkeren

Het planontwikkeling op de projectlocatie voorziet niet in parkeren op eigen terrein. Aan toekomstige bewoners wordt geen parkeerterrein aangeboden bij de woning. Autobezit van bewoners wordt daarmee ontmoedigd. De locatie is voor bewoners en bezoekers goed bereikbaar via HOV, fietsverkeer en te voet. De projectlocatie zal ontsloten worden op de Vestdijk en Raiffeisenstraat.



Afbeelding 6 : foto van hernieuwde inrichting Vestdijk als 30 km-gebied

De Vestdijk is gebiedsontsluitingsweg (30 km/uur). De inrichting/vormgeving is zodanig dat zowel in de bestaande als toekomstige situatie het verkeer in voldoende mate kan afwikkelen. Zie afbeelding 6.

De ontwikkeling op de planlocatie zal feitelijk een beperkte toename van motorvoertuigen/etmaal opleveren ten opzichte van de referentiesituatie, temeer het merendeel van de bewoners geen auto zal hebben dan wel moet voorzien in parkeergelegenheid in de directe omgeving (niet of in beperkte mate aanwezig) voor het stallen van een motorvoertuig. Aannemelijk is dat het merendeel van de bewoners gebruik zal maken van de HOV lijn, dan wel te voet of per fiets de locatie zal benaderen. Bezoekers zullen ook voornamelijk gebruik maken van de vervoersmodaliteiten dan wel gebruik maken van de in het centrumgebied aanwezige openbare parkeergarages indien vervoer per auto plaatsvindt. Verkeersbewegingen zullen hoofdzakelijk plaatsvinden op de Vestdijk. Deze weg is qua aard, inrichting en gelet op de bestaande intensiteit geschikt om het verkeer af te wikkelen.

Woon- en leefklimaat

Woon – en leefklimaat omvat de milieuaspecten die directe invloed kunnen hebben op de woningen in de omgeving. Concreet betreft dit de aspecten geluid, luchtkwaliteit, geur en externe veiligheid. Op de planlocatie wordt een potentieel milieugevoelige functie (wonen) toegestaan. De omgeving van het plangebied is beoordeeld als een gemengd (centrum)gebied. Met het oog op het woon- en leefklimaat is onderzocht of de nieuwe functie past in de omgeving (externe werking) en of de omgeving de nieuwe functie toelaat (interne werking).

Geluid

Wegverkeerslawaaï

De bepaling van geluidbelasting van wegverkeerslawaaï is alleen van belang bij geluidgevoelige bestemmingen. In het plangebied worden woningen gerealiseerd die hier onder vallen. De ontwikkeling is gelegen binnen de huidige wettelijke geluidzone van de Vestdijktunnel (50 km/uur) en de Stationsweg/Stationsplein (50 km/uur). In overleg met de Gemeente Eindhoven is echter besproken dat deze wegen in een toekomstige situatie als 30 km/uur-wegen worden ingericht en daarom niet meer gezoneerd zijn in het kader van de Wet geluidhinder. Uit de berekening volgt dat de geluidbelasting ten gevolge van de gezoneerde wegen in het kader van de Wet geluidhinder (50 km/uur) ten hoogste 42 dB bedraagt en daarmee lager is dan de voorkeursgrenswaarde (48 dB). Hiermee is het niet nodig om een hogere waarde in het kader van de Wet geluidhinder vast te stellen en treedt het gemeentelijk geluidbeleid (Hogere waarden beleid geluid, d.d. maart 2010) ook niet in werking.

Ten gevolge van de 30 km/uur wegen bedraagt de geluidbelasting op de gevels van het de te realiseren 'DNE' ten hoogste 53 dB (inclusief een aftrek van 5 dB conform artikel 110g van de Wet geluidhinder). Hierbij is de Vestdijk de maatgevende weg. Aangezien het echter geen beoordeling in het kader van de Wet geluidhinder is, is het niet noodzakelijk om voor de te realiseren woningen een hogere waarde vast te stellen. Bovendien stelt de gemeente Eindhoven geen verdere eisen aan woningen met een geluidbelasting van 53 dB of minder ten gevolge van wegverkeer.

Hiermee levert het geluid ten gevolge van wegverkeer geen knelpunt op voor de ontwikkeling van woningen op de planlocatie.

Railverkeerslawaaï

De planlocatie van 'DNE' is geprojecteerd op enige afstand van station Eindhoven (met diverse spoorlijnen) maar wel gesitueerd binnen de geluidzone van het spoor. Daardoor is het railverkeerslawaaï beoordeeld in het kader van de Wet geluidhinder. Uit geluidberekeningen volgt dat de geluidbelasting ten gevolge van het railverkeer (ter hoogte van het Centraal Station van Eindhoven) op de gevel van 'DNE' ten hoogste 55 dB bedraagt. Dit betekent dat de voorkeursgrenswaarde op de gevel van het woongebouw nergens wordt overschreden. Het geluid ten gevolge van het railverkeer vormt dan ook geen knelpunt voor de ontwikkeling van 'DNE' op de planlocatie.

Industrielawaaï

De planlocatie ligt buiten de zone van een industrieterrein in de zin van de Wet geluidhinder waarop de vestiging van zogenaamde grote lawaaimakers is toegestaan.

Luchtvaartlawaaï

De planlocatie ligt buiten de geluidszone voor het luchtvaartterrein (luchthaven Eindhoven Airport). Deze geluidszone werkt daarom niet belemmerend voor de realisatie van 'DNE'.

Inrichtingenlawaaï

In de omgeving van de planlocatie is er sprake van bestaande installaties die van invloed kunnen zijn op het woon- en leefklimaat in 'DNE'. De meeste installaties in de omgeving zijn op ruime afstand gesitueerd van de toekomstige woon-/verblijfsruimten in de 'DNE', waardoor de 40 dB norm niet zal worden overschreden. Voor enkele meer nabijgelegen installaties is onderzoek uitgevoerd naar de optredende geluidniveaus. Door middel van geluidmetingen zijn de geluidsvermogens van de relevante geluidbronnen bepaald. Uit de berekeningen blijkt dat de standaard grenswaarden van 50 dB(A), 45 dB(A) en 40 dB(A) in respectievelijk de dag-, avond-, en nachtperiode worden overschreden en maatwerk grenswaarden op basis van het Activiteitenbesluit. Daardoor zullen er (technische) maatregelen worden toegepast ten behoeve van een verantwoord woon- en leefklimaat in 'DNE'.

Luchtkwaliteit

Om te kunnen beoordelen of het plan significant bijdraagt aan de lokale luchtkwaliteit is ten eerste een indicatie van de luchtkwaliteit ter plaatse van het plangebied gegeven. Dit is gedaan aan de hand van de NSL-monitoringstool (<http://www.nsl-monitoring.nl/viewer/>) die bij het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit hoort. De dichtstbijzijnde maatgevende weg betreft de Vestdijk. Ter plaatse van dit rekenpunt 32336 (Vestdijk) gelden de volgende concentraties:

Jaar	Stof	Totale concentratie (µg/m³)
2020	stikstofdioxide (NO ₂)	33,0
	Fijnstof (PM ₁₀)	20,8
	Fijnstof (PM _{2,5})	12,8
2030	stikstofdioxide (NO ₂)	19,6
	Fijnstof (PM ₁₀)	17,3
	Fijnstof (PM _{2,5})	9,8

Met behulp van de NIBM-tool is ook berekend wat de maximale bijdrage aan de stofconcentraties is als gevolg van het verkeer na realisatie van 'DNE'. Uit de resultaten kan geconcludeerd worden dat de toenames in de concentraties NO₂, PM₁₀ en PM_{2,5} in het gebruiksjaar 2025 of 2026 niet gaan leiden tot een risico op overschrijding van de grenswaarden uit de Wm en dat de luchtkwaliteit geen belemmering vormt. Op basis van de gegevens van de NSL-monitoringstool zullen de concentraties de komende jaren vooral afnemen. Dit heeft natuurlijk ook te maken met de verwachte vermindering van uitstoot van auto's (het gebruik van alternatieve brandstoffen). Langs de beschouwde weg wordt, ook na realisatie van de ontwikkeling ruimschoots voldaan aan de wettelijke grenswaarden. Het aspect luchtkwaliteit vormt daarmee geen belemmering voor de ontwikkeling van 'DNE'.

Geur

Het aspect geur heeft geen relevantie voor het project aangezien er geen inrichtingen gevestigd zijn in de directe omgeving van de projectlocatie.

Externe veiligheid

De planlocatie ligt niet binnen de invloed sfeer van risicovolle inrichtingen en niet binnen de invloedsgebied van het vliegveld. De planlocatie ligt eveneens niet binnen het invloed gebied van wegen, spoor-, waterwegen of buisleidingen waarover gevaarlijke stoffen worden getransporteerd. Het aspect externe veiligheid vormt geen belemmering voor onderhavige planontwikkeling.

Belangrijke nadelige gevolgen voor het woon- en leefklimaat van woningen op de planlocatie zijn niet te verwachten.

Beschermde natuurgebieden

De voorgenomen woningbouwontwikkeling op de projectlocatie ligt wegens de ruime afstand tot Natura 2000-gebieden niet binnen de invloedssfeer van de Natura 2000-gebieden. Natura 2000-gebieden kunnen schade ondervinden wegens diverse aspecten, zoals verdroging, oppervlakteverlies, verontreiniging, versnippering, optische verstoring, verzuring en vermessing. Als er sprake zou zijn van een effect, betreft dit een extern effect, zoals toename van geluid, licht of depositie van stikstof.

Het meest nabij gelegen Natura 2000-gebied 'Leenderbos, Groote Heide & De Plateaux' ten zuiden van de planlocatie ligt op een afstand van ongeveer 4,4 kilometer. De voorgenomen ontwikkeling op de planlocatie ligt wegens de ruime afstand tot Natura 2000-gebieden niet direct binnen de invloedssfeer van de Natura 2000-gebieden. Om negatieve effecten op omliggende Natura 2000-gebieden uit te sluiten is een stikstofonderzoek uitgevoerd voor de gebruiksfase en ook de aanlegfase.

De aanlegfase (bouwfase) is voornamelijk vrijgesteld op basis van de Wet stikstofreductie en natuurverbetering (Wsn) ten aanzien van de omgevingsvergunning bouwen. Dit kan wellicht op korte termijn anders worden rekening houdende met de te verwachten zogenaamde Porthos-uitspraak van de Afdeling Rechtspraak van de Raad in het 4^e kwartaal van 2022. Uit deze uitspraak zal moeten blijken of de aanlegfase van projecten, oftewel de bouwwerkzaamheden, weer vergunningplichtig in het kader van de Wet natuurbescherming wordt.



Los hiervan dient in het kader van de m.e.r.-beoordeling de aanlegfase voor wat betreft de stikstofdepositie wel beschouwd te worden evenals de gebruiksfase.

Uit de Arieus berekeningen gebruiksfase 2026 en de gefaseerde aanlegfasen 2024-2026 blijkt dat er geen reken resultaten zijn die hoger zijn dan de drempelwaarde van 0,0 mol N/ha/jr. Significante negatieve effecten op beschermde gebieden kunnen daarom worden uitgesloten. Dit volgt separate berekeningen voor:

- De aanlegfase – bouwjaar 2024
- De aanlegfase 2025

- De aanlegfase 2026
- De gebruiksfase 2026

Overige relevante externe effecten op het natura 2000-gebied zijn gezien de voorgenomen plannen in combinatie met de ligging in het stedelijke gebied van Eindhoven uitgesloten.

Soortenbescherming

De planlocatie van 'DNE' is gesitueerd in de binnenstad van Eindhoven. De locatie is momenteel onbebouwd en wordt tijdelijk gebruikt (door het Crown hotel) als parkeerplaats. De parkeerplaats is voorzien van een grindverharding en een afsluitbare terreinafscheiding (hekwerk met groene klimbeplanting). De directe omgeving is volledig verhard en omringd met gebouwen. Direct grenzend aan de oostzijde van het plangebied zijn een drietal bomen aanwezig die behouden blijven.

De planlocatie is in zijn algemeenheid potentieel ongeschikt voor beschermde flora en fauna en kent geen natuurwaarden. Bij het verwijderen van de omheining en groenvoorziening zal de algemene zorgplicht in acht genomen worden.

Conclusie

Belangrijke nadelige gevolgen voor de gebiedsbescherming in de omgeving en ook soortenbescherming op de planlocatie en directe omgeving kunnen worden uitgesloten.

Cultuurhistorie en archeologie

Er zijn binnen het projectgebied waar het woongebied wordt gerealiseerd geen bouwkundig relevante of monumentale objecten meer aanwezig. De cultuurhistorisch waardevolle elementen (zoals tegenoverliggende woningen buiten de planlocatie) wordt rekening mee gehouden.

Volgens de (nieuwe) Archeologische Waardenkaart wordt de planlocatie aangemerkt als een locatie met een hoge verwachting, historisch kern (categorie 4) en dient bij ingrepen dieper dan 30 centimeter en groter dan 100 m² op de locatie archeologisch onderzoek uitgevoerd te worden. Er zal vervolgonderzoek plaatsvinden in de vorm van een inventariserend veldonderzoek (IVO, proefsleuvenonderzoek). Dit zal plaatsvinden op basis van een door de bevoegde overheid goedgekeurd Programma van Eisen waarin is vastgelegd waaraan het onderzoek moet voldoen. De planlocatie kan daarna archeologisch worden vrijgegeven. Er ligt op de planlocatie vooralsnog een dubbelbestemming 'Waarde - Archeologie' ter waarborging. Afhankelijk van de onderzoeksresultaten en mogelijk te treffen maatregelen, indien archeologisch waardevolle elementen worden aangetroffen, kan de planlocatie daarna archeologisch worden vrijgegeven.

Conclusie

Belangrijke nadelige gevolgen ten aanzien cultuurhistorie en archeologie kunnen worden uitgesloten alvorens tot realisatie van 'DNE' kan worden overgegaan.

Bodem

Bodem- en grondwaterkwaliteit

Er is ten behoeve van de ontwikkeling op de projectlocatie een verkennend bodem- en asbestonderzoek verricht naar de gesteldheid van de bodem ter plaatse. De ondergrond is plaatselijk licht verontreinigd met zink, kwik, lood, PCB en PAK. Het grondwater is licht verontreinigd met barium. Er bestaan echter met betrekking tot de milieuhygiënische kwaliteit van de bodem géén belemmeringen voor de nieuwbouw op de planlocatie en significant negatieve effecten voor het thema bodem zijn niet te verwachten.

Er is geen aanleiding te veronderstellen dat de grondwaterkwaliteit ter plaatse door de ontwikkeling op de projectlocatie wordt verslechterd.

Conclusie

Belangrijke nadelige gevolgen op het gebied van bodem en grondwaterkwaliteit kunnen worden uitgesloten.

Water

Waterberging

Ten aanzien van het aspect water is een watertoets uitgevoerd, waarin onder andere is berekend of het gebied voldoende waterberging heeft.

De huidige planlocatie is geheel (half)verhard met grint en bestaat uit parkeervoorzieningen (een parkeerterrein). De ondergrond van de planlocatie bestaat voornamelijk uit zwak siltig, zwak grindig, matig fijn zand. De ondergrond is bovendien plaatselijk zwak humeus.

De planlocatie valt niet in grondwaterbeschermingszones, ligt niet in de buurt van waterkeringen of oppervlaktewater waardoor met name de verhardingscompensatie-eis van het waterschap en het gemeentebestuur van toepassing zijn. Hieraan wordt voldaan door middel van het toepassen van de Eindhovense Rekentool van de gemeente.

De plannen omvatten genoeg groen en berging om aan de compensatie-eisen van de gemeente en het waterschap te voldoen. De bergingsopgave wordt ingevuld door een combinatie van innovatieve oplossingen zoals gevel- en schermbeplanting, de aanleg van een stadstuin en bergingsoplossingen op inrichtingsniveau door middel van een dak-systeem met kratten gekoppeld aan een systeem met kratten op kelder/maaiveldniveau. De exacte technische uitvoering wordt in samenspraak met de gemeente nader ingevuld en afgestemd.

Conclusie

De ontwikkeling heeft geen negatieve gevolgen voor de waterhuishouding ter plaatse.

Windhinder

Het realiseren van 'DNE' met een met een bouwhoogte van 75 meter beïnvloed de luchtstromen in de omgeving, wat kan leiden tot windhinder en windgevaar. Om deze reden is dan ook een windhinderonderzoek uitgevoerd. In de huidige situatie is er geen sprake van windgevaar en is het windklimaat over het algemeen goed te noemen. Het voornemen leidt niet tot windgevaar maar op een aantal locaties is er sprake van een verandering. Ten opzichte van de huidige situatie ontstaat in de Raiffeisenstraat door de ontwikkeling een windklasse C (was windklasse A). In het gebied Dommelstraat/Stationsplein, ten noorden van 'DNE' verslechtert het windklimaat iets ten opzichte van de huidige situatie.

Ook in de steeg ten oosten van het NH-Hotel verslechtert het windklimaat. Daar ontstaat een klein gebied met windklasse D (= matig windklimaat). Ook ontstaat in de steeg tussen de twee hotels een windgebied met windklasse C (was windklasse B). De verslechtering moet ook in samenhang met de ontwikkeling van hoogbouw op het VDMA-terrein worden gezien.

Door het plaatsen van bomen rond de voet rond de sokkel van 'DNE' wordt het windklimaat ter plaatse sterk verbeterd. Door het plaatsen van een scherm aan de noordzijde van het hotel (terras) kan het windklimaat voor langdurig zitten (terras zone) plaatselijk verbeterd worden van windklasse B (= matig) naar windklasse A (= goed) en op inrichtingsniveau kan door een optimale positionering van de voetpaden in de Stadstuin een lopen in een windklasse D op de planlocatie voorkomen worden.

Conclusie

Het voornemen leidt, door de te nemen maatregelen, niet tot een belangrijk nadelige milieugevolgen voor het aspect windhinder.

Overig

Naast de bovenstaande milieueffecten met een direct ruimtelijk effect, kunnen ook andere milieuaspecten van belang zijn. Dit betreft onderwerpen zoals energieverbruik, afvalstoffen en –water. Het is de ambitie om een duurzaam complex met woningen te ontwikkelen met op maaiveldniveau een stadstuin. Hiervoor is een duurzaamheidsambitie opgesteld, waarin specifieke aandacht wordt geschonken aan veiligheid, gezondheid, energiezuinigheid en comfort in zowel de bebouwing als de openbare inrichting.

Energievoorziening/hittestress/klimaatadaptatie/gezondheid:

- gasloos bouwen;
- wooncomplex uitrusten met zonnepanelen;
- behoud van bomen en aanplant van nieuwe bomen (schaduwwerking), aanleg van bomen (zorgt voor koeling 's-nachts);
- hinderaspecten zoals geluid en hitte voorkomen;
- bevorderen van biodiversiteit en natuur-inclusieve voorzieningen;
- waar mogelijk gebruik maken van recyclebare materialen;
- het toepassen van natuurlijke en duurzame materialen.

Conclusie

Belangrijke nadelige gevolgen ten aanzien van het aspect duurzaamheid kunnen worden uitgesloten bij de realisatie van 'DNE'.

4. Conclusie

Algemene conclusie

Uit deze vormvrije m.e.r.-beoordeling blijkt dat gelet op de kenmerken van het project, de plaats van het project en de kenmerken van de potentiële effecten geen belangrijke negatieve milieugevolgen zullen optreden als de benoemde maatregelen worden uitgevoerd.

Er is dan ook geen aanleiding voor het doorlopen van een m.e.r.-procedure.