

Bestemmingsplan "Aansluiting Kruisstraat" *Gemeente Veldhoven*



Bestemmingsplan "Aansluiting Kruisstraat"

Gemeente Veldhoven

**In opdracht van
contactpersoon**

Gemeente Veldhoven
De heer J. IJff

Opgesteld door

SRE Milieudienst
Keizer Karel V Singel 8
Postbus 435
5600 AK Eindhoven
040 2594605

**Auteur
kwaliteitstoets**

ing. Ester van Geldorp/Eric de Bruin

STRI-nummer

NL.IMRO.0861.091100kruisstraat-0404

Projectnummer SRE Milieudienst

500115

Datum

april 2013

Status

Vastgesteld (gewijzigd)

Inhoudsopgave

1. Inleiding	7
1.1. Aanleiding en doel	7
1.2. Begrenzing en ligging bestemmingsplangebied	9
1.3. Vigerend bestemmingplan	9
1.4. Gekozen planopzet	9
1.5. Leeswijzer	10
2. Beleidskader	11
2.1. Nationaal beleid	11
2.2. Provinciaal beleid	13
2.3. Regionaal beleid	15
2.4. Gemeentelijk beleid	16
2.5. De voorgenen ontwikkeling in relatie tot het vigerend beleid	22
3. Huidige en toekomstige situatie	23
3.1. Huidig gebruik en omgeving	23
3.2. Toekomstige situatie	24
4. Toetsing aan mogelijke (milieu-)belemmeringen	26
4.1. Water	26
4.2. Geluid	29
4.3. Luchtkwaliteit	30
4.4. Externe veiligheid	33
4.5. Milieuzonering	35
4.6. Natuur en landschap	35
4.7. Flora en fauna	35
4.8. Bodem	37
4.9. Archeologie	38
4.10. Verkeer en parkeren	39
5. Juridische planaspecten	40
5.1. Opzet van de planregels	40
5.2. Handhaving	42
6. Uitvoerbaarheid	44
6.1. Financiële uitvoerbaarheid	44
6.2. Maatschappelijke uitvoerbaarheid	44

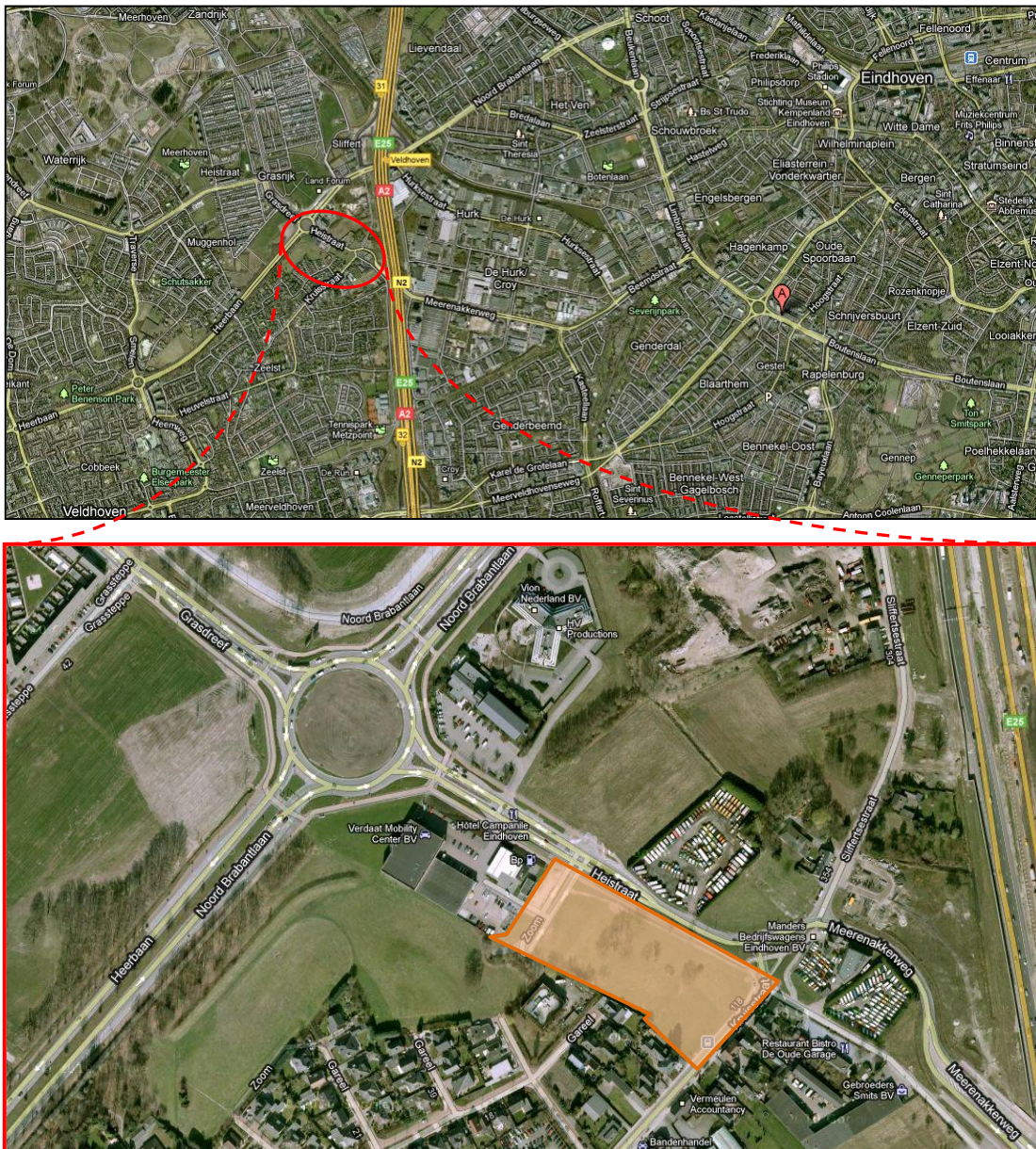
Bijlagen

- Akoestisch onderzoek Reconstructie Slot-Oost – gemeente Veldhoven, SRE Milieudienst, 23 juni 2011;
- Aanvullend akoestisch onderzoek (memo) Reconstructie Slot-Oost – gemeente Veldhoven, SRE Milieudienst, 28 juli 2011;
- Aanvullend akoestisch onderzoek (memo) Addendum akoestisch onderzoek Reconstructie Slot Oost, SRE Milieudienst, 18 april 2013;
- Onderzoek externe veiligheid LPG tankstation Heistraat 31 te Veldhoven (HUP 2009), J. de Roever; 7 januari 2010;
- Beschermde flora en fauna diverse terreinen te Veldhoven; fase 1; Ecologica, oktober 2010;
- Verkennend bodemonderzoek t.p.v. perceel sectie K 2240 te Veldhoven (Slot-Oost), Vleuten Consult, 8 juli 2010;
- Plangebied Heistraat/Slot-Oost te Veldhoven, gemeente Veldhoven, Bureau- en verkennend booronderzoek (ArchAeO-Rapport 1005), ArchAeO, 18 november 2010;
- Nota van zienswijzen.

1. Inleiding

1.1. Aanleiding en doel

De gemeenten Veldhoven en Eindhoven zijn voornemens de verkeerssituatie in de omgeving van de Heerbaan/ Noord-Brabantlaan te wijzigen. Deze wijziging is ingegeven door de wens om de bereikbaarheid en de verkeersveiligheid, ook voor langzaamverkeer, te vergroten. Voor de gemeente Veldhoven is het streven de infrastructuur aan te passen op de nieuwe aansluiting Hovenring – en de daarop volgende aansluiting Meerakkerweg – N2. De verandering van de infrastructuur en verkeerssituatie zijn opgenomen in het gemeentelijk verkeerscirculatieplan.



Afbeelding 1: Plangebied Aansluiting Kruisstraat en omgeving

Naast de aanpassing van de infrastructuur ontstaat er ruimte om nieuwe stedelijke functies een plaats te geven in het plangebied. De ontwikkeling hiervan staat nog niet geheel vast. In voorliggend plan wordt daarom een wijzigingsbevoegdheid opgenomen om de bestemming in de toekomst te kunnen wijzigen ten behoeve van nieuwe, bedrijfsmatige activiteiten.

De Kruisstraat bestaat uit een rijbaan met 2 niet nader aangeduide rijstroken. Op de weg zijn indicatieve fietsstroken aangegeven met een stippellijn en andere kleur van het asfalt. Aansluitend op de weg zijn trottoirs aanwezig. Op sommige plekken wordt de trottoir van de openbare weg gescheiden door groenperkjes. De Heistraat is een doorgaande weg met gescheiden rijbanen. De weg is voorzien van vrijliggende fietspaden en openbaarvervoer voorzieningen (bushaltes). Het binnengebied van de Kruisstraat – Heistraat is momenteel een groen gebied met grasland en boom- en struikenclusters. De beplanting bestaat onder andere uit eiken en berken en lijkt willekeurig opgeschoten.

Het bovenbeschreven gebied vormt het plangebied van voorliggend bestemmingsplan. De gemeente Veldhoven streeft naar aanpassing van de verkeersstructuur en het, op termijn, mogelijk maken van nieuwe functies in het gebied. De inrichting en het gebruik van het gebied wijzigen. Dit is niet rechtstreeks mogelijk binnen het geldend bestemmingsplan "Zeelst-Oost – omgeving Kruisstraat". Voor de gronden geldt de bestemming 'Agrarisch gebied zonder bebouwing'.

Om de gewenste ontwikkeling van de wegenstructuur toe te staan is herziening van het geldend bestemmingsplan noodzakelijk. Voorliggend bestemmingsplan "Aansluiting Kruisstraat" voorziet in de noodzakelijke planologisch-juridische regeling om de gewenste ontwikkelingen mogelijk te maken.



Afbeelding 2: Zicht op het plangebied met aan de linkerkant de Kruisstraat en rechts de Heistraat

1.2. Begrenzing en ligging bestemmingsplangebied

Het plangebied van dit bestemmingsplan wordt gevormd door een aantal percelen aan de rand van Veldhoven, aan de noordoostzijde van Zeelst. De Heistraat vormt de noordelijke begrenzing van het plangebied, de huidige Kruisstraat de oostelijke begrenzing. Aan de zuidzijde liggen de zijkanten van de woningen aan het Gareel en de Kruisstraat. De westelijke begrenzing wordt gevormd door de perceelsgrenzen van het tankstation aan de Heistraat. Ook het doodlopend ontsluitingsweggetje Zoom maakt dus onderdeel uit van het plangebied. Op de afbeelding in paragraaf 1.1 is het plangebied globaal aangegeven.

1.3. Vigerend bestemmingplan

Voor het grootste deel van het plangebied geldt nu het bestemmingsplan "Zeelst-Oost – omgeving Kruisstraat" en voor een klein deel het bestemmingsplan "Zeelst". Deze plannen regelen de planologisch-juridische situatie voor de gronden binnen een deel van Veldhoven. Het plan "Zeelst-Oost – omgeving Kruisstraat" is vastgesteld door de gemeenteraad van Veldhoven op 9 april 1973 en goedgekeurd door Gedeputeerde Staten op 20 maart 1974. Het bestemmingsplan "Zeelst" is vastgesteld op 14 februari 2006 en goedgekeurd op 29 augustus 2006.

Zoals in paragraaf 1.1 al is aangegeven past de voorgenomen ruimtelijke ontwikkeling qua functies en inrichting niet binnen de huidige bestemmingen. De verkeersstructuur wordt gewijzigd waardoor er nieuwe kansen voor het gebied komen. Vandaar dat een procedure tot bestemmingsplanherziening wordt doorlopen. De geldende bestemmingsplannen "Zeelst-Oost – omgeving Kruisstraat" en "Zeelst" worden daarmee vervangen door voorliggend plan voor zover de gronden vallen binnen het plangebied "Aansluiting Kruisstraat".

1.4. Gekozen planopzet

Om de ontwikkeling mogelijk te maken is wijziging van de juridisch-planologische regeling van het plangebied noodzakelijk. De nieuwe regeling wordt vastgelegd in een bestemmingsplan voor specifiek het plangebied waar de ontwikkeling plaatsvindt. De infrastructurele wijzigingen in het gebied worden direct mogelijk gemaakt met de nieuwe regeling. De toekomstige invulling van het groene binnenterrein met een nieuwe, bedrijfsmatige functie wordt door flexibiliteitsbepalingen indirect mogelijk gemaakt.

Van dit bestemmingsplan vormen de planregels en verbeelding de juridisch bindende planstukken. Deze stukken tezamen maken de herinrichting van de gronden en het gebruik voor bestaande en nieuwe functies mogelijk, volgens de randvoorwaarden die de gemeente hieraan stelt. In de toelichting van het bestemmingsplan wordt de ontwikkeling nader toegelicht en gemotiveerd. Ook wordt hier een toelichting gegeven op de planregels en verbeelding. Tezamen vormen deze stukken het bestemmingsplan.

Qua planopzet sluit dit aan op de gangbare systematiek binnen de gemeente Veldhoven, met inachtneming van de standaard voor vergelijkbare bestemmingsplannen (SVBP 2008) en het Informatie Model Ruimtelijke Ordening (IMRO).

1.5. Leeswijzer

Het tweede hoofdstuk van deze toelichting geeft op Rijks, provinciaal en gemeentelijk niveau het beleidskader weer. In hoofdstuk 3 worden de huidige situatie en de gewenste ontwikkeling beschreven. Vervolgens wordt in hoofdstuk 4 ingegaan op de diverse relevante onderzoeksaspecten. Hoofdstuk 5 geeft een toelichting op de juridische delen van het plan en hoofdstuk 6 ten slotte richt zich op de uitvoerbaarheid.

2. Beleidskader

Het kader voor potentiële nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen wordt onder meer gevormd door diverse nationale, provinciale, regionale en gemeentelijke beleidsnota's. Dit beleid stelt planologische en bestuurlijke randvoorwaarden aan de ruimtelijke (on)mogelijkheden voor het plangebied, waarmee rekening gehouden dient te worden bij het opstellen van een bestemmingsplan. In dit hoofdstuk is voor het plangebied relevant beleid beknopt samengevat. Waar het beleid is toegespitst op een bepaald inhoudelijk thema (bijvoorbeeld luchtkwaliteit, archeologie) wordt het beleidskader niet in dit hoofdstuk behandeld, maar in de paragraaf van het betreffende thema in hoofdstuk 4.

2.1. Nationaal beleid

Nota Ruimte (2006)

17 mei 2005 en 17 januari 2006 hebben de Tweede en Eerste Kamer der Staten-Generaal ingestemd met de Nota Ruimte "Ruimte voor ontwikkeling". In de Nota Ruimte worden de belangrijkste beleidslijnen van het rijk op het gebied van ruimtelijke ordening en ontwikkeling beschreven. Hierbij geldt als basis de periode tot 2020, met voor een aantal aspecten reeds een blik naar 2030.

Door het Rijk wordt gestreefd naar krachtige steden en een vitaal platteland, waarbij bescherming van (inter)nationale ruimtelijke waarden uitgangspunt is. Daarnaast wordt gestreefd naar een betere afstemming van vraag en aanbod van toeristisch-recreatieve voorzieningen. Tevens streeft het rijk naar de borging, en waar nodig ontwikkeling, van (inter-)nationale natuurlijke waarden.

Om dit te bereiken, zet het Rijk in op bundeling en concentratie van bebouwing in de steden en dorpen. Onder het motto 'zuinig ruimtegebruik' komt het bestaande bebouwde gebied het eerst in aanmerking om te voldoen aan de extra vraag van burgers, bedrijven en ook voor de realisatie van voorzieningen. Deze nieuwe bouwopgave dient zoveel mogelijk gebundeld te worden in de stedelijke netwerken.

Het Rijk wil verstedelijking en infrastructuur zoveel mogelijk bundelen in nationale stedelijke netwerken, economische kerngebieden en hoofdverbindingssassen. 'Bundeling van verstedelijking en infrastructuur' en 'organiseren in stedelijke netwerken' zijn de beleidsstrategieën die het Rijk hanteert voor economie, infrastructuur en verstedelijking. De daaruit afgeleide beleidsdoelen zijn: ontwikkeling van nationale stedelijke netwerken en stedelijke centra, versterking van de economische kerngebieden, verbetering van de bereikbaarheid, verbetering van de leefbaarheid en sociaal-economische positie van steden, bereikbare en toegankelijke recreatievoorzieningen in en rond de steden, behoud en versterking van de variatie tussen stad en land, afstemming van verstedelijking en economie met de waterhuishouding, en waarborging van milieukwaliteit en veiligheid.

Het is in de eerste plaats de verantwoordelijkheid van provincies en (samenwerkende) gemeenten om het generieke bundelingsbeleid uit te werken en uit te voeren met het oog op specifieke problemen en uitdagingen. Daarbij hecht het Rijk grote waarde aan samenwerking tussen gemeenten bij gemeentegrensoverstijgende vraagstukken op het raakvlak van verstedelijking, economie en vervoer.

In voorliggende plangebied wordt door gemeenten in samenwerking de bereikbaarheid van stedelijke gebieden verbeterd en daaraan gekoppeld een nieuwe ontwikkeling mogelijk gemaakt (na wijziging).

Uitwerking deelprojecten

Voor 23 projecten is een nadere uitwerking gemaakt vanuit het Rijk, voortbordurend op de Nota Ruimte. Eén van deze projecten is Brainport Eindhoven/ A2-zone. Bereikbaarheid is bij deze uitwerking een belangrijk uitgangspunt. Er wordt ingezet op het verbeteren van bereikbaarheid en mobiliteit en het ontwikkelen van openbaarvervoeraansluiting in het gebied.

In de uitwerking is vastgelegd dat Brainport Eindhoven behoort tot de top tien van innovatieve regio's in Europa, met hoogwaardige activiteiten op het gebied van onderzoek en ontwikkeling, een innovatieve kennis- en maakindustrie en bijbehorende onderwijs-, ontwerp- en onderzoeksinstellingen. Door het blijven inzetten op het verstevigen van de kennisindustrie kan het hoofd geboden worden aan de internationale concurrentie. Daartoe moet het vestigingsklimaat aantrekkelijk zijn voor hooggekwalficeerde bedrijven en werknemers, met goed ontwikkelde steden en een kwalitatief landelijk gebied, om de concurrentiepositie ook in de toekomst te behouden.

Als basis hiervoor wordt ingezet op aanpassing van het wegennet. De gebiedsontwikkeling van Brainport Eindhoven omvat onder meer de aanleg van 200 hectare nieuwe natuur, 200 hectare hoogwaardige bedrijventerreinen en circa 3000 woningen en centrumvoorzieningen. Optimale bereikbaarheid is een wezenlijk onderdeel van het plan. De snelweg A2 wordt verbreed en getransformeerd tot een parkway met regionale banen: 'Brainport Avenue'. Investerings in bijvoorbeeld openbaar vervoer en bereikbaarheid per auto dragen bij aan de inpassing en ontsluiting van de Brainport. Door de aanpassing aan het wegennet wordt het grote bedrijventerrein De Hurk beter toegankelijk en krijgt de nieuwe verstedelijking meer ruimte.

Afweging

Voorliggend plan biedt de mogelijkheid om bestaande ontsluiting aan te passen ten behoeve van de ontsluiting van het stedelijk gebied van Eindhoven en Veldhoven. Daarnaast biedt de herontwikkeling kansen om het binnengebied te herontwikkelen.

De beoogde ontwikkeling is dan ook niet in strijd met het rijksbeleid.

Tracébesluit N2 aansluitingen Meerenakkerweg/Heistraat en Noord-Brabantlaan

In 2010 is de verbreding van de Randweg Eindhoven afgerond. De verwachting is dat de hoeveelheid verkeer op de aansluiting van de N2 bij Veldhoven (Noord-Brabantlaan) zo sterk toeneemt dat er op en rond de Noord-Brabantlaan steeds meer files ontstaan. Om dit op te lossen zijn door de regio een aantal maatregelen voorgesteld, die door Rijkswaterstaat worden uitgevoerd:

- Er komt een nieuwe aansluiting van de N2 op de Meerenakkerweg/Heistraat.
- De verkeersafwikkeling op de huidige aansluiting Noord-Brabantlaan wordt gewijzigd. Verkeer van en naar de N2 komt niet meer op de Noord-Brabantlaan terecht maar op de Verlengde Meerhovendreef.

Voor deze aanpassing van de infrastructuur wordt de Tracéwetprocedure gevolgd. De minister van Infrastructuur en Milieu heeft op 20 januari 2011 het Tracébesluit vastgesteld. Vervolgens is het Tracébesluit ter inzage gelegd.

Het Tracébesluit N2 aansluitingen Meerenakkerweg/ Heistraat en Noord-Brabantlaan geldt als een omgevingsvergunning waarbij ten behoeve van een project van nationaal belang met toepassing van artikel 2.12, eerste lid, onder a, onder 3, van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht van het bestemmingsplan of de beheersverordening wordt afgeweken. Het Tracébesluit N2 aansluitingen Meerenakkerweg/ Heistraat en Noord-Brabantlaan werkt daardoor rechtstreeks door in het ruimtelijke beleid van de betrokken gemeenten.

De gemeenteraden van de betrokken gemeenten zijn verplicht om binnen een jaar nadat het Tracébesluit onherroepelijk is geworden, het bestemmingsplan in overeenstemming met het Tracébesluit vast te stellen of te herzien.

Voor de uitvoering van het Tracébesluit zijn verder verschillende vergunningen en ontheffingen nodig. De voorbereiding hiervan wordt voor zover als nodig gecoördineerd door de minister van Infrastructuur en Milieu conform artikel 20 van de Tracéwet.

Afweging

De aanpassing van de infrastructuur die met voorliggend plan wordt mogelijk gemaakt hangt direct samen met de aanpassingen aan de N2 en het tracébesluit dat in dit kader is genomen. Er is dan ook geen sprake van strijdigheid, uitsluitend van samenhang en onderlinge relaties.

2.2. Provinciaal beleid

Structuurvisie Ruimtelijke Ordening Noord-Brabant (vastgesteld 1 oktober 2010)

In de Structuurvisie Ruimtelijke Ordening (SVRO) zijn de hoofdlijnen van het provinciaal ruimtelijk beleid tot 2025 opgenomen, met een doorkijk naar 2040. De SVRO is bindend voor de provincie Noord-Brabant zelf en doorvertaling in de (provinciale) Verordeningen zorgt voor een doorwerking naar lagere overheden.

In de SVRO wordt gesteld dat de belangrijkste opgave is om stad en land in de provincie in samenhang te ontwikkelen.

De structurenkaart benoemt het plangebied als 'Stedelijk concentratiegebied' en 'Hoogstedelijke zone'. Op de visiekaart van de SVRO is het plangebied en directe omgeving aangemerkt als 'Economisch kenniscluster', 'Internationale economische as' en 'Stedelijk concentratiegebied'. Voor de stedelijke structuur, gevormd door zowel steden, als ook kernen en dorpen, geldt dat de provincie streeft naar:

- Concentratie van verstedelijking
- Inspelen op demografische ontwikkelingen
- Zorgvuldig ruimtegebruik
- Meer aandacht voor ruimtelijke kwaliteit
- Betere verknoping van stedelijke ontwikkelingen aan de infrastructuur
- Versterking van economische kennisclusters.

Met een betere verknoping van stedelijke ontwikkelingen aan infrastructuur moet een bijdrage geleverd worden aan een goede bereikbaarheid en daarmee aan het (inter)nationale vestigingsklimaat van Noord-Brabant. Er wordt naar gestreefd om verstedelijking en infrastructuur in onderlinge samenhang te ontwikkelen. Daarbij wordt ingestoken op het optimaal benutten van bestaande infrastructuur en daar waar nodig infrastructuur verder uitbouwen.

Uitgangspunt voor het stedelijk concentratiegebied (met de bijbehorende zoekgebieden voor verstedelijking) is dat hier het merendeel van de verstedelijkingsopgave wordt opgevangen (bovenlokale opvangtaak).

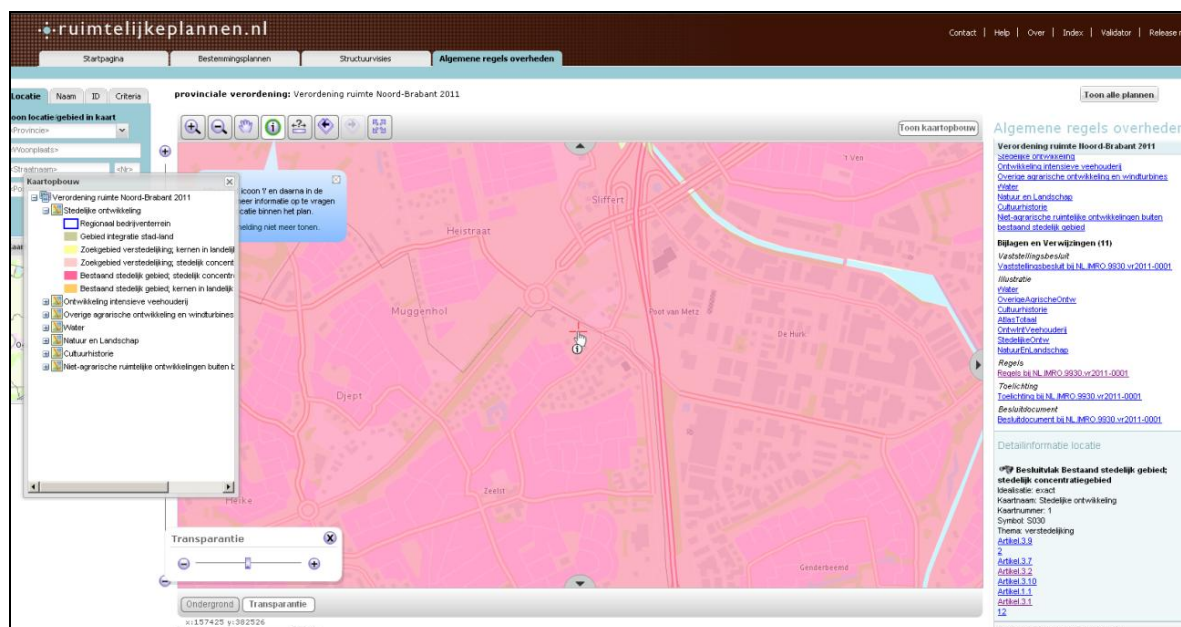
De hoogstedelijke zones worden daarbij bij uitstek geschikt geacht voor de ontwikkeling van bovenregionale stedelijke functies. In de hoogstedelijke zone vindt intensivering van verstedelijking plaats in de zones langs infrastructuurassen en in de stationsgebieden. Beoogd wordt dat gemeenten deze ontwikkeling van hoogstedelijke zones oppakken als integrale opgaven.

De beleidsdoelstellingen op het gebied van verkeer en infrastructuur zien onder andere op betere verknoping van infrastructuur en ruimtelijke ontwikkelingen. Met het versterken van de economische kerngebieden, waaronder hoogstedelijke zones en stedelijke knooppunten, dient de concurrentiepositie van Brabant vergroot te worden.

Daarnaast wordt ingezet op bereikbaarheid, per spoor, door de lucht, en over de weg. Ook heeft de provincie de wil om de bereikbaarheid tussen steden, en tussen steden en omliggende regio's te verbeteren. Daarbij dient de bestaande weginfrastructuur optimaal benut te worden en, indien noodzakelijk, infrastructuur uitgebouwd te worden.

Verordening Ruimte Noord-Brabant 2011

In de Verordening Ruimte Noord-Brabant 2011 (Vr) zijn de beleidsregels vastgelegd die moeten zorgen voor verwezenlijking van de doelen en streefbeelden zoals die zijn opgenomen in de SVRO. De Vr is in werking getreden op 1 maart 2011. Deze verordening is een geïntegreerde versie van de eerdere vastgestelde Verordening fase 1 en ontwerp Verordening fase 2.



Abbeelding 3: Uitsnede plankaart Verordening Ruimte Noord-Brabant 2011 – kaartlaag Stedelijke ontwikkeling

In de Verordening wordt het onderscheid tussen stedelijk gebied en buitengebied verder ingevuld. Het plangebied is op het kaartbeeld van de Vr opgenomen als 'Stedelijk concentratiegebied'. In de Verordening is bepaald dat bestemmingsplannen die voorzien in een stedelijke ontwikkeling, uitsluitend gelegen zijn in stedelijk gebied.

In de Vr wordt geen expliciete aandacht besteed aan infrastructuur en verkeer. Wel wordt in het beleidskader aangegeven dat een aantal ontwikkelingen dusdanig plaats dienen te vinden, dat een goede ontsluiting gegarandeerd is. Het gaat hierbij bijvoorbeeld om grote detailhandelslocaties, kantoren met baliefuncties en (grootschalige) toeristisch-recreatieve voorzieningen.

Aangezien de ontwikkeling in bestaand stedelijk gebied plaatsvindt is de kwaliteitsverbetering van het landschap (artikel 2.2 Vr) niet van toepassing. De beoogde ontwikkeling is in lijn met het (nieuwe) provinciale beleid.

Provinciaal Verkeers- en Vervoersplan Noord-Brabant

In het provinciaal Verkeers- en Vervoersplan Noord-Brabant "Verplaatsen in Brabant" staat duurzame bereikbaarheid centraal. Een goede bereikbaarheid van de Brabantse steden en bedrijventerreinen wordt van groot belang geacht voor een vitale economie. Ook binnen het verkeers- en vervoersbeleid wordt gezocht naar een balans tussen economie, ecologie en sociaal-culturele ontwikkeling.

Gestreefd wordt naar duurzame bereikbaarheid door mobiliteit op maat: per gebied een passende invulling geven aan mobiliteit.

Het PVVP formuleert niet alleen de provinciale visie op mobiliteit maar ook de ambities die in samenwerking met regio's en gemeenten moeten worden opgepakt. Samenwerking leidt tot extra uitvoeringskracht en tot werkelijk integrale oplossingen.

Het PVVP levert een bijdrage aan economische kwaliteit onder meer door een beter vestigingsklimaat door betrouwbare bereikbaarheid van economische centra en goed functionerende infrastructuurnetwerken die ook nog eens goed met elkaar zijn verbonden. De bijdrage van het PVVP aan sociale kwaliteit heeft onder meer betrekking op verbetering van de kwaliteit van de leefomgeving en verbetering van de sociale veiligheid. Door in het ruimtelijk beleid mobiliteitsproblemen te voorkomen die negatieve gevolgen hebben voor de leefbaarheid in de toekomst levert het PVVP ook een bijdrage aan de ecologische kwaliteit.

De gewenste ontwikkeling van de wegenstructuur op de grens van Veldhoven en Eindhoven past binnen het provinciale beleid en levert een bijdrage aan de realisatie van de doelstellingen uit dit beleid.

2.3. Regionaal beleid

Regionaal Verkeers- en Vervoerplan

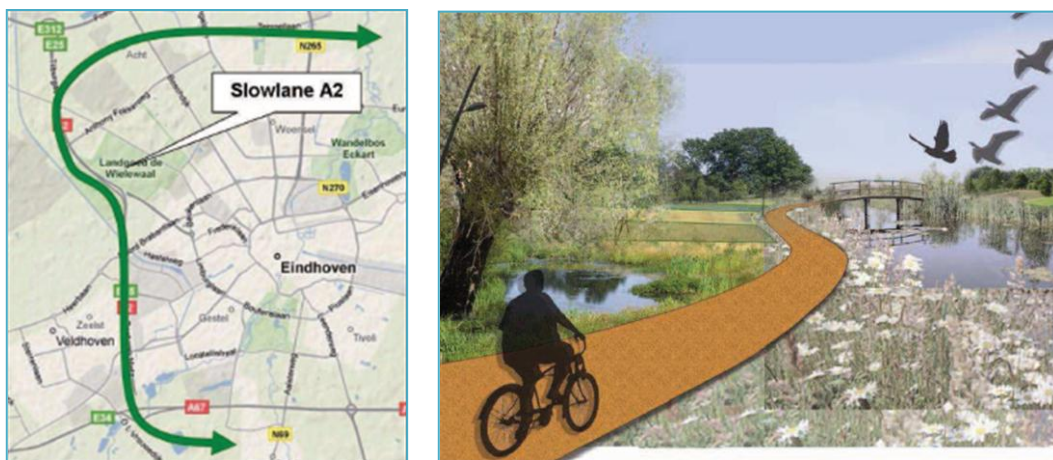
In samenwerking met de regiogemeenten heeft het SRE het Regionaal Verkeers- en Vervoerplan (RVVP) opgesteld. In het RVVP geeft het SRE uiting aan zijn visie op verkeer en vervoer in de regio. Het bevat een helder regionaal beleid, waarin regionale financiering en eigen initiatieven van het SRE het belang van projecten onderstrepen, maar het bevat ook suggesties voor lokaal beleid.

Het is aan het SRE om te zorgen voor een goede verdeling van de financiële middelen die door het Rijk beschikbaar worden gesteld voor investeringen in en beheer van het regionaal verkeers- en vervoerssysteem. Het RVVP vormt het kader voor de inzet van deze middelen.

In het RVVP is beschreven welke doelstellingen het RVVP de komende jaren nastreeft op het gebied van verkeer en vervoer en wat hiervoor moet gebeuren. Zo beschrijft het RVVP de plannen van de regio op het gebied van onder andere: openbaar vervoer voorzieningen, het oplossen van files en het verbeteren van de verkeersveiligheid.

Slowlane

Het plangebied omvat gedeeltelijk het beoogde tracé van de zogenaamde 'Slowlane', een regionaal (SRE) initiatief in het kader van de ontwikkeling van de Brainport Avenue. De Slowlane is een uitgestrekt gebied dat zich vanaf Son en Breugel via de A2 richting Waalre begeeft. Door het project worden de economische toplocaties in de Brainport Avenue met elkaar verbonden via een riant fietspad parallel aan de EHS.



Afbeelding 4: illustraties uit Business case Brainport Avenue

De stuurgroep Brainport Avenue heeft de gemeente Veldhoven gevraagd om bij de uitvoering van de herinrichting waar mogelijk rekening te houden met de inrichtingseisen die worden gesteld aan de Slowlane. Hiertegen bestaan geen bezwaren, mits de realisatie van de nieuwe inrichting hierdoor geen vertraging oploopt.

De gewenste ontwikkeling van de wegenstructuur op de grens van Veldhoven en Eindhoven past binnen het regionale beleid en levert een bijdrage aan de realisatie van de doelstellingen uit dit beleid.

2.4. Gemeentelijk beleid

Ruimtelijke structuurvisie Veldhoven

De ruimtelijke structuurvisie Veldhoven "Durven kiezen voor kwaliteit" is vastgesteld op 3 juni 2009.

Op de verbeelding van de structuurvisie is het plangebied aangeduid als 'Dorpenstructuur'.

De ambities voor de toekomst met betrekking tot de dorps structuur van Veldhoven zijn:

- het behoud van het aantrekkelijke en relatief kleinschalige karakter en de cultuurhistorische waarden;
- verbeteren van de leefbaarheid en sociale cohesie in de kernen;
- het sterker profileren van de verschillende oorspronkelijke dorpen (positiebepaling).

Om dit te bereiken wordt onder meer ingezet op de inrichting van de openbare ruimte en het versterken van stedenbouwkundige kenmerken.

Deze onderscheiden dorps gebieden hebben naar verwachting ook overeenkomsten in het toekomstperspectief. De indeling wordt benut als houvast voor de toekomst. Daarbij dient rekening gehouden te worden met de kenmerkende nuanceverschillen binnen de gebieden en met andere verbijzonderingen. Een bijzondere positie wordt ingenomen door het stelsel van wegen van de oorspronkelijke wegenstructuur. Hiervoor zijn een herkenbare opzet en inrichting van belang.

Over verkeer en infrastructuur wordt in de structuurvisie aangegeven dat het verkeerssysteem niet optimaal functioneert. Daarbij staat Veldhoven voor een aantal (nieuwbouw)ontwikkelingen, waardoor de huidige verkeersstructuur niet meer toereikend is. In het gemeentelijke Verkeerscirculatieplan is hier aandacht voor.

Op een aantal plekken wordt gestreefd naar een impuls voor de verkeersstructuur van Veldhoven, om ook in de toekomst garant te kunnen staan voor een duurzame ontsluiting van Veldhoven. Het gaat hierbij onder meer om:

- verbetering van de hoofdwegenstructuur van Veldhoven;
- kwalitatieve verbetering van de verkeerstructuur, waarbij de overheersende rol van het autoverkeer plaatselijk wordt teruggedrongen ten gunste van het langzame verkeer;
- uitbreiding van het (H)OV netwerk, met name in de richting van De Run, het City Centrum en de woonwijken.

Verkeerscirculatieplan

Het Verkeerscirculatieplan Veldhoven (VCP) is vastgesteld op 3 april 2007. Het VCP is een strategisch beleidskader voor 10-15 jaar op het gebied van mobiliteit, verkeer en vervoer. In het VCP zijn doelstellingen en beleidskaders opgenomen voor de verschillende vervoerwijzen, het parkeren, de verkeersveiligheid en de leefbaarheid.

Als ambities zijn een aantal ruimtelijke en infrastructurele ontwikkelingen beschreven. Eén daarvan is de gesplitste aansluiting Meerhoven en Meerenakkerweg (ontflechtingsvariant). Ter hoogte van de nieuwe onderdoorgang van de A2, die de Heistraat (Veldhoven) en de Meerenakkerweg (Eindhoven) met elkaar verbindt, komt een extra aansluiting op de A2. Dit wordt de hoofdonthoudingsroute voor het centrale deel van Veldhoven. De bestaande aansluiting Veldhoven bij de Heerbaan wordt gesplitst en gaat specifiek voor Meerhoven en Veldhoven - Noord functioneren. De nieuwe aansluiting bij de onderdoorgang Heistraat/ Meerenakkerweg is hoofdzakelijk voor Veldhoven - Midden en het westelijk deel van Eindhoven (De Hurk). Deze splitsing is noodzakelijk om capaciteitsproblemen op de aansluiting Veldhoven na 2010 te voorkomen.

In het VCP is voor het kruispunt (rotonde) Heerbaan – Heistraat – Meerenakkerweg opgenomen dat de belasting zonder ingrijpen stijgt van 2.900 mvt/uur in de spits naar 4.300 mvt/uur. In de variant met de Westelijke ontsluitingsroute neemt deze weer af tot 3.900 mvt/uur en na de aansluiting op de A67 tot 3.700 mvt/uur. Door de nieuwe ontsluiting zal het geheel aan verkeersstromen wijzigen in het gebied.

Om de leefbaarheid en bereikbaarheid van Zeelst te blijven garanderen zijn hier gebiedsgerichte maatregelen noodzakelijk. Deze zien met name op het herverdelen van verkeer over de verschillende aansluitingen. Zonder deze maatregelen zal het extra verkeer, dat sterk is gericht op

de aansluiting Meerenakkerweg en Eindhoven, toch hoofdzakelijk via de Kruisstraat rijden. De aanpak bestaat uit het ondergeschikt vormgeven van de aansluiting van de Kruisstraat op de Peter Zuidlaan: de Peter Zuidlaan is de voorrangsweg en sluit met een bocht aan op de Meerenakkerweg. In de bocht sluit de Kruisstraat met een inritconstructie aan op de Peter Zuidlaan.

De gewenste inrichting is volgens deze beleidslijnen en opzet vormgegeven.

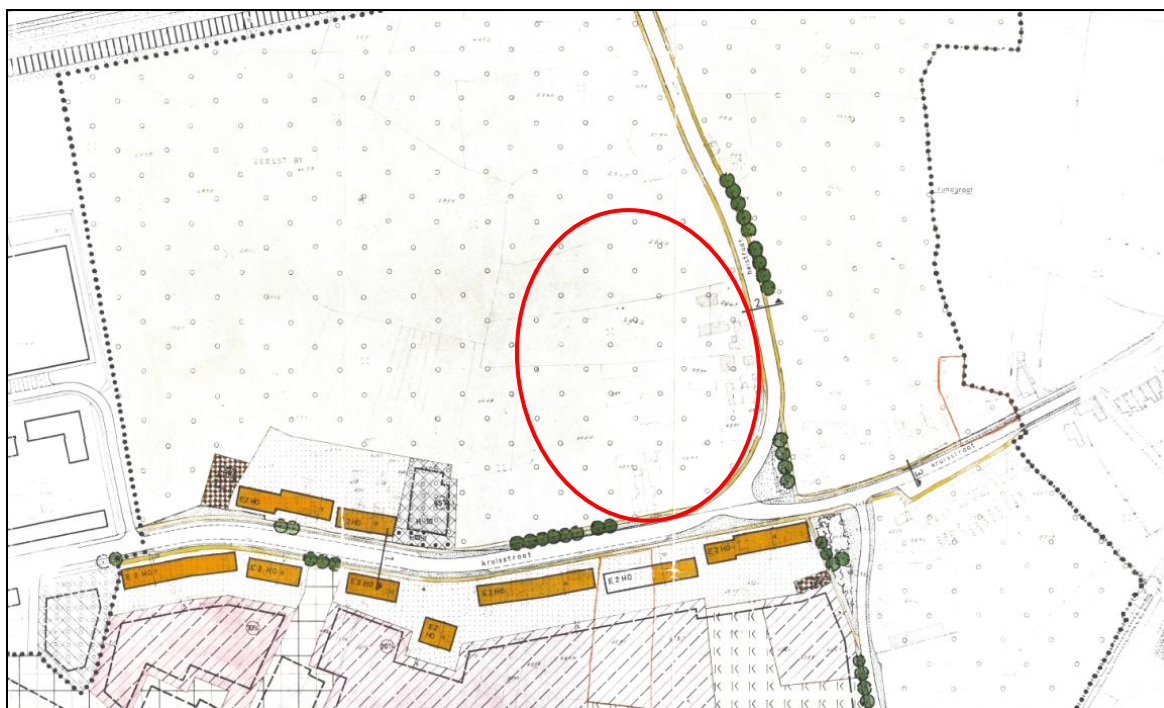
Bestemmingsplannen

Voor het plangebied van voorliggend bestemmingsplan "Aansluiting Heistraat" gelden momenteel verschillende bestemmingsplannen. In onderstaande tekstfragmenten worden de betreffende plannen alle drie kort beschreven.

Bestemmingsplan "Zeelst-Oost – omgeving Kruisstraat"

Het plangebied 'Aansluiting Heistraat' is grotendeels geregeld in het bestemmingsplan "Zeelst-Oost – omgeving Kruisstraat" van de gemeente Veldhoven (vastgesteld door de gemeenteraad d.d. 09-04-1973 en goedgekeurd door Gedeputeerde Staten 20-03-1974). De geldende bestemmingen voor voorliggend plangebied zijn opgenomen in onderstaande tabel met daarbij opgenomen de belangrijkste gebruiks- en bebouwingsbepalingen en eventuele flexibiliteitsbepalingen.

	Bestemming	Gebruik/ functie	Bebouwing	Flexibiliteitsbepalingen
1.	Verkeers-doeleinden	- Verharde weg - Al dan niet berijdbaar pad - Parkeervoorzieningen	- Bij de bestemming behorende bouwwerken geen gebouwen zijnde - Uitgesloten zijn verkooppunten voor motorbrandstof	Vrijstellingsbevoegdheid voor afwijkende maatvoering, ingegeven door het terrein en de daar voorkomende (waardevolle) elementen
2.	Agrarisch gebied zonder bebouwing	Agrarisch grondgebruik	- Bij de bestemming behorende bouwwerken geen gebouwen zijnde	x



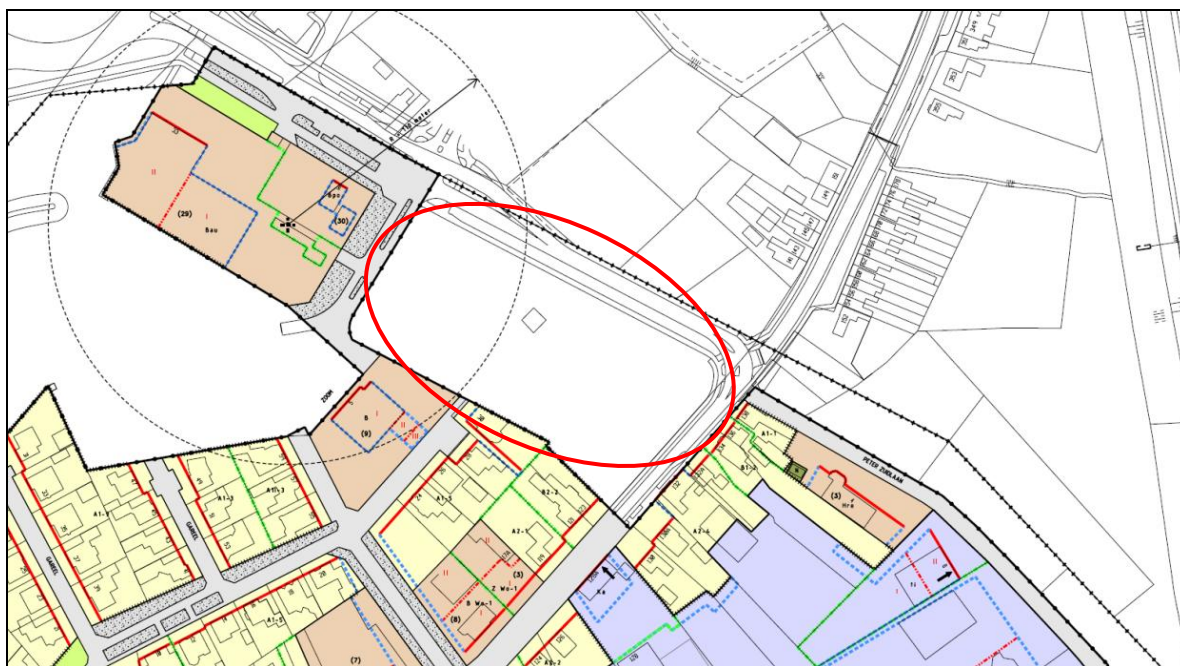
Afbeelding 5: Uitsnede plankaart bestemmingsplan "Zeelst-Oost – omgeving Kruisstraat". Plangebied indicatief in rood aangegeven.

Bestemmingsplan "Zeelst"

Voor een beperkt deel van het plangebied 'Aansluiting Heistraat' is het bestemmingsplan "Zeelst" van de gemeente Veldhoven (vastgesteld door de gemeenteraad d.d. 14-02-2006 en goedgekeurd door Gedeputeerde Staten 29-08-2006) van toepassing. Het betreft de uiterste westrand van voorliggend plangebied, de doodlopende weg Zoom. Deze weg vormt de (achter-)ingang tot de bedrijvigheid aan de Heistraat (Gulf tankstation, Verdaat mobility center) en het Gareel. De geldende bestemmingen voor voorliggend plangebied zijn opgenomen in onderstaande tabel met daarbij opgenomen de belangrijkste gebruiks- en bebouwingsbepalingen en eventuele flexibiliteitsbepalingen.

Bestemming	Gebruik/ functie	Bebouwing	Flexibiliteitsbepalingen
1. Verkeers- en verblijfsdoel-einden	- Wegen, voet- en fietspaden - Parkeervoor-zieningen - Geluidwerende voorzieningen - Groenvoorziening en - nutsvoorzieningen	- Gebouwen van openbaar nut (max. 10 m²) - Bouwwerken geen gebouwen zijnde die ten dienste staan van de bestemming - Uitgesloten zijn verkooppunten voor motorbrandstof	Vrijstellingsbevoegdheid voor - Herinrichten groenvoorzieningen; - Toestaan speelvoorzieningen; - Toestaan hondenuitlaatplaats - Verwijderen langzaamverkeers-verbindingen - Grotere maatvoering nutsvoorzieningen - Grotere maatvoering antenne-installaties

	Bestemming	Gebruik/ functie	Bebouwing	Flexibiliteitsbepalingen
2.	Verkeers- en verblijfsdoeleinden, aanduiding groenvoorzieningen	- Groenvoorziening - Paden - Straatmeubilair	- Gebouwen van openbaar nut (max. 10 m²) - Bouwwerken geen gebouwen zijnde die ten dienste staan van de bestemming - Uitgesloten zijn verkooppunten voor motorbrandstof	Vrijstellingsbevoegdheid voor - Herinrichten groenvoorzieningen; - Toestaan speelvoorzieningen; - Toestaan hondenuitlaatplaats - Verwijderen langzaamverkeersverbindingen - Grotere maatvoering nutsvoorzieningen - o Grotere maatvoering antenne-installaties
3.	Zone LPG-installatie (dubbelbestemming)	Primair bescherming van het woon- en leefmilieu in verband met de nabijheid van het LPG vulpunt	- Uitgesloten zijn nieuw op te richten kwetsbare objecten - Voor het overige mits passend in de functionele bestemming	x

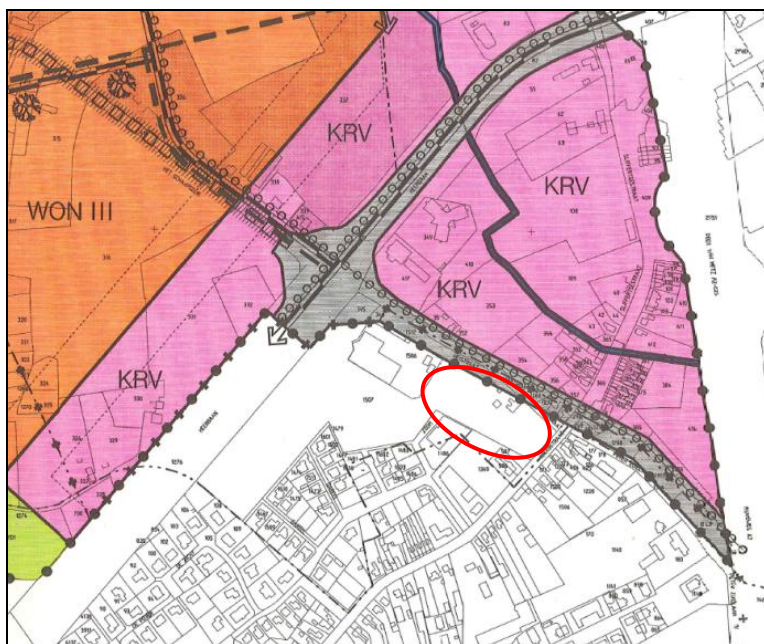


Afbeelding 6: Uitsnede plankaart bestemmingsplan "Zeelst". Plangebied indicatief in rood aangegeven.

Bestemmingsplan "Meerhoven"

Direct aan het plangebied 'Aansluiting Heistraat' grenst het bestemmingsplan "Meerhoven". Dit grensoverschrijdend bestemmingsplan geldt voor een groot deel voor het grondgebied van de gemeente Eindhoven en voor een klein deel voor het grondgebied van de gemeente Veldhoven. Het plan is vastgesteld door de gemeenteraad van Veldhoven op 11-11-1997. Dit plan regelt onder meer de Heistraat en in het verlengde daarvan gelegen Meerenakkerweg. Deze bestemming is opgenomen in onderstaande tabel met daarbij opgenomen de belangrijkste gebruiks-, bebouwings- en flexibiliteitsbepalingen.

	Bestemming	Gebruik/ functie	Bebouwing	Flexibiliteitsbepalingen
1.	Verkeers-voorzieningen	- Wegen met overwegend stroomfunctie - Bijbehorende in- en uitvoegstroken, parallelwegen, fiets- en voetpaden, parkeerplaatsen, groen e.a. voorzieningen - Openbaar vervoer - Secundair voor nutsvoorzieningen	- Bij de bestemming passende gebouwen (max. 25 m²); - Bouwwerken, niet zijnde gebouwen, ten dienste van de bestemming	Vrijstellingsbevoegdheid voor gebruik op een wijze of tot een doel, strijdig met de betreffende bestemming



Afbeelding 7: Uitsnede plankaart bestemmingsplan "Meerhoven". Plangebied indicatief in rood aangegeven.

De momenteel geldende bestemmingen uit de verschillende bestemmingsplannen laten de gewenste ontwikkeling van de infrastructuur en, na wijziging, overige functies niet toe. In de geldende plannen zijn geen vrijstellings- of wijzigingsbevoegdheden opgenomen om de gewenste ontwikkeling wel mogelijk te maken.

De realisatie en het gebruik van de aangepaste infrastructuur van de Kruisstraat, Heistraat en Meerenakkerweg is niet mogelijk binnen de geldende bestemmingsplannen. Om de gewenste inrichtings- en gebruiksmogelijkheid te creëren is, ingevolge artikel 3.1. Wro, dan ook een bestemmingsplanherziening nodig.

Voorliggend bestemmingsplan maakt de gewenste ontwikkeling planologisch-juridisch mogelijk.

2.5. De voorgenomen ontwikkeling in relatie tot het vigerend beleid

De realisatie van de voorgenomen ruimtelijke ontwikkelingen die onderliggend bestemmingsplan mogelijk maakt, past binnen de gestelde beleidskaders van Rijk, provincie en gemeente. Uitzondering hierop zijn de vigerende bestemmingsplannen "Zeelst-Oost – omgeving Kruisstraat", "Zeelst" en "Meerhoven".

3. Huidige en toekomstige situatie

Alvorens een beschrijving te geven van de gewenste toekomstige situatie en de ontsluitingsstructuur, wordt in dit hoofdstuk eerst aandacht geschonken aan de huidige ruimtelijke situatie.

3.1. Huidig gebruik en omgeving

Het plangebied is gelegen aan de noordoostzijde van Veldhoven, aan de rand van de wijk Zeelst. Het plangebied ligt tegen de gemeentegrens met Eindhoven. Aan de zuid-oostzijde wordt de begrenzing gevormd door de huidige Kruisstraat, aan de zuidzijde door woonpercelen en aan de westzijde door het tankstation aan de Zoom. De Heistraat, aan de noordzijde van het plangebied, gaat na de kruising met de Kruisstraat over in de Meerenakkerweg. Deze weg kruist de A2 en N2 via een onderdoorgang. Ten westen van het plangebied, na de kruising (rotonde) met de Noord-Brabantlaan, gaat de weg over in de Grasdreef. Deze dreef vormt de ontsluiting van één van de nieuwe woongebieden van Eindhoven. De Kruisstraat leidt naar het centrum van Veldhoven. De weg is één van de historische ontsluitingen van de kern. Het plangebied bestaat momenteel voor een groot deel uit plantsoen; grasland met boom- en struikengroepen.

Tot het plangebied behoort tevens een beperkt deel van het terrein van het tankstation aan de Heistraat en de doodlopende ontsluitingsweg Zoom. Er valt geen bebouwing van het tankstation in het plangebied.

De gronden in het plangebied zijn momenteel overwegend onverhard. De randen zijn merendeels verhard ten behoeve van de bestaande infrastructuur. In het plangebied is in de huidige situatie geen bebouwing aanwezig.



Afbeelding 8: Zicht op het plangebied vanuit de kruising Heistraat – Zoom



Afbeelding 9: Zicht op de naastgelegen bedrijvigheid



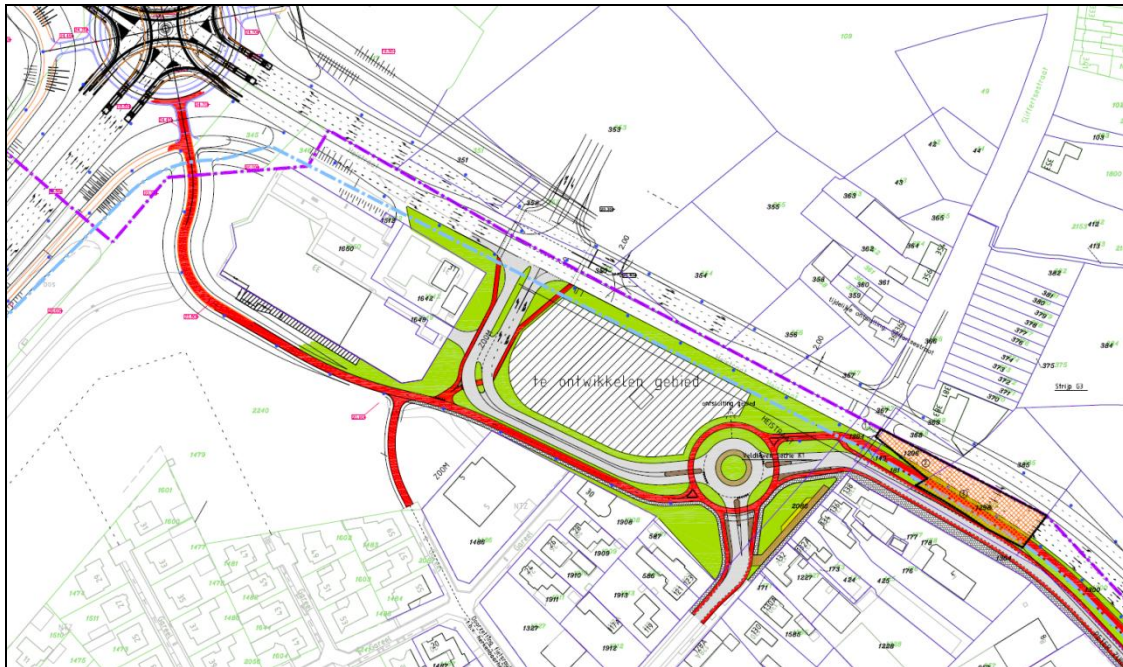
Afbeelding 10: Zicht op het plangebied vanuit de zuidoosthoek van het gebied (aan de Kruisstraat)

3.2. Toekomstige situatie

De gemeente Veldhoven is voornemens de verkeerssituatie bij de aansluiting Kruisstraat – Heistraat te vernieuwen. De noodzaak voor de nieuwe verkeerssituatie hangt nauw samen met de aanleg van de Hovenring en de realisatie van de aansluiting Meerenakkerweg – N2 op Eindhovens grondgebied.

De nieuwe aansluiting op de N2 is noodzakelijk om de bereikbaarheid van Veldhoven - Midden en westelijk Eindhoven op langere termijn te garanderen. Wanneer de aansluiting op de N2 gerealiseerd zou worden zonder verdere infrastructurele aanpassingen wordt de verkeersbelasting op de Kruisstraat onaanvaardbaar hoog. De Peter Zuidlaan is beter toegerust

om deze verkeersstromen op te vangen. De aansluiting van de Heistraat – Kruisstraat wordt dan ook zo gerealiseerd dat het gemotoriseerd verkeer wordt gestimuleerd de Kruisstraat te mijden.



Afbeelding 11: Ontwerp nieuwe inrichting ontsluiting

De nieuwe aansluiting wordt gerealiseerd in het huidige plantsoen en wordt vormgegeven als rotonde met 3 'armen'. Naast de ontsluiting van het gemotoriseerd verkeer wordt ook de ontsluiting voor langzaam verkeer aangepast. Met name gaat het hierbij om de fietspadenstructuur. Het fietspad in oost-west richting wordt gelegd achter het bedrijventerrein met daarop het tankstation en de autogarage. Voor de aanpassing van de langzaamverkeersstructuur is reeds een projectbesluit genomen (onherroepelijk sinds 11 februari 2011). Hierbij is ook de gehele aanpassing van de Hovenring meegenomen. De verkeersafwikkeling voor het gemotoriseerd verkeer wordt hier verdiept aangelegd, terwijl het langzaamverkeer juist over een verhoogde rotonde wordt geleid.

Door de beoogde infrastructurele ontwikkeling blijft het overige deel van het plantsoen daadwerkelijk over als een middendeel, omgeven door verkeersassen. Dit goed bereikbaar punt, in de nabijheid van overige bedrijven en voorzieningen en gelegen in stedelijk gebied, biedt kansen voor ontwikkeling. Op dit moment bestaan er nog geen concrete initiatieven. Indien zich in de toekomst geschikte initiatieven aandienen wil de gemeente hieraan relatief eenvoudig medewerking kunnen verlenen. Vandaar dat gekozen wordt voor een wijzigingsbevoegdheid in de groenbestemming. De wijzigingsbevoegdheid biedt de mogelijkheid om de bestemming van dit gebied, indien voldaan wordt aan de voorwaarden, te wijzigen in kantoor/ maatschappelijk/ bedrijf en/ of dienstverlening. In de planregels zijn de voorwaarden opgenomen en mogelijkheden nader uitgewerkt.

4. Toetsing aan mogelijke (milieu-)belemmeringen

In dit hoofdstuk wordt de met dit bestemmingsplan voorgestane ruimtelijke ontwikkeling getoetst aan de van belang zijnde (milieuhygiënische) onderzoeksaspecten. Het gaat hierbij met name om de aanpassing van de infrastructuur. Toekomstige ontwikkelingen die na toepassing van de wijzigingsbevoegdheid mogelijk worden gemaakt, dienen in het kader van het wijzigingsplan nader afgewogen en gemotiveerd te worden.

4.1. Water

Water in de bebouwde omgeving was tot voor kort een bijna vergeten onderdeel van het watersysteem. In stedelijke gebieden biedt het watersysteem echter kansen voor een opwaardering van het leefmilieu. De aan 'stedelijk' water gekoppelde ecologische, landschappelijke en recreatieve waarden kunnen worden gezien als basis voor een hoogwaardig woon- en leefklimaat binnen de bebouwde kom.

Het watersysteem kan bovendien, samen met een groen netwerk van stadsparken en natuurterreinen, de ecologische verbinding tussen stad en ommeland vormen. Aandacht voor het water in de bebouwde omgeving werkt bovendien positief voor het regionale watersysteem, bijvoorbeeld waar het gaat om waterkwaliteit, verdroging, retentie en watergebruik. Door specifieke aandacht te geven aan duurzaam waterbeheer in de bebouwde omgeving wordt het belang van de watersysteembenadering benadrukt.

Het beleid op het gebied van het waterbeheer is in diverse nota's vastgelegd. Het meest directe beleidsplan is de Vierde Nota Waterhuishouding en het Nationaal Bestuursakkoord Water (NBW, juli 2003).

Het bestuursakkoord heeft tot doel "om in de periode tot 2015 het hoofdwatersysteem in Nederland te verbeteren en op orde te houden". Het gaat daarbij om het aanpakken van de gevolgen van de zeespiegelstijging, bodemdaling en een veranderend klimaat. Nederland krijgt hierdoor steeds meer te maken met extreem natte en extreem droge periodes. Belangrijk onderdeel is om de drietrapsstrategie 'vasthouden, bergen, afvoeren' in alle overheidsplannen als verplicht afwegingsprincipe te hanteren.

In het Nationaal Bestuursakkoord is vastgelegd dat de watertoets een verplicht te doorlopen proces is in waterrelevante ruimtelijke planprocedures, waarbij een vroegtijdige betrokkenheid van de waterbeheerder in de planvorming wordt gewaarborgd.

Verder is water in de Nota Ruimte een belangrijk, structurerend principe voor bestemming, inrichting en gebruik van de ruimte. Om problemen met water te voorkomen moet, anticiperend op veranderingen in het klimaat, de ruimte zo worden ingericht dat water beter kan worden vastgehouden of geborgen.

Watertoets

Zoals hierboven beschreven is de watertoets een verplichting vanuit het Nationaal Bestuursakkoord Water en bevat de watertoets het hele proces van vroegtijdig informeren, adviseren, afwegen en uiteindelijk beoordelen van waterhuishoudkundige aspecten in ruimtelijke plannen en besluiten.

Bij voorliggend initiatief is rekening gehouden met de extra verharding en de afkoppeling van het hemelwater, dat op deze verharding terecht komt. Het verhard oppervlak in het plangebied zal met de ontwikkeling beperkt toenemen. Er wordt immers extra infrastructuur gecreëerd in een gebied dat momenteel groen en onverhard is. Het omringend gebied blijft echter groen, open en onverhard.

Het plangebied ligt op de grens van een gebied wat voornamelijk gekenmerkt wordt door infiltratie, met een gebied met soms kwel. Uit de 'Afvoercoëfficiëntenkaart' van waterschap de Dommel blijkt dat voor het plangebied een coëfficiënt geldt van 0,33 l/s/ha. Dit betreft de afvoerwaarde uit het gebied in de huidige situatie. Deze is laag te noemen.

Vanwege de beperkte infiltratiemogelijkheden in het gebied wordt het hemelwater dat terecht komt op de nieuwe verharding opgevangen in een speciale hemelwaterriolering. Deze hemelwaterriolering wordt aangesloten op het bestaande gescheiden stelsel van woongebied Slot-Oost. Daarmee wordt het hemelwater uiteindelijk afgevoerd op een slotenstelsel in de gemeente Eindhoven, dat uitmondt in het Wilhelminakanaal.

Door de aanleg van de nieuwe kruising en de reconstructie van de Meerenakkerweg is het noodzakelijk een aantal aansluitingen op de nieuwe weg aan te passen. Voor deze nieuwe aansluitingen is een ontwerp gemaakt voor de afwatering van de wegen. Dit betreft bestemmingsplan "Aansluiting Kruisstraat".

Om te komen tot een ontwerp voor de afwatering van de wegen is een viertal stappen doorlopen, namelijk:

1. De inventarisatie afvoerend verhard oppervlak;
2. Het bepalen van de afmeting van het regenwaterriool;
3. Het bepalen tijdelijke- en uiteindelijke aansluiting regenwaterriool;
4. Het uitwerken van het regenwaterriool op tekening met afmeting en diepteligging.

Hieronder wordt elke stap nader toegelicht.

Stap 1: inventarisatie afvoeren verhard oppervlak

Op basis van het ontwerp van de aansluiting op de Meerenakkerweg / Heistraat is het verhard oppervlak bepaald dat afwatert. Het totale oppervlak dat afwatert, is vastgesteld op 3.860 m². Dit is slechts een geringe toename (van ~200 m²) van het huidige afvoerend oppervlak in dit gebied.

Stap 2: bepalen van de afmeting van het regenwaterriool

Op basis van het verhard oppervlak en de huidige ligging van het regenwaterriool van Slot-Oost is een eerste inschatting gemaakt van de benodigde diameter. Op basis van het afvoerend oppervlak en het bestaande stelsel is voor het nieuwe regenwaterriool een ø 300 mm benodigd. Deze sluit aan op het bestaande HWA-riool (ø 400mm) van Slot-Oost. Bij de aanleg van deze riolering was reeds rekening gehouden met de uitbreiding van verhard oppervlak in dit gebied (Slot-Oost fase 2 en fase 3).

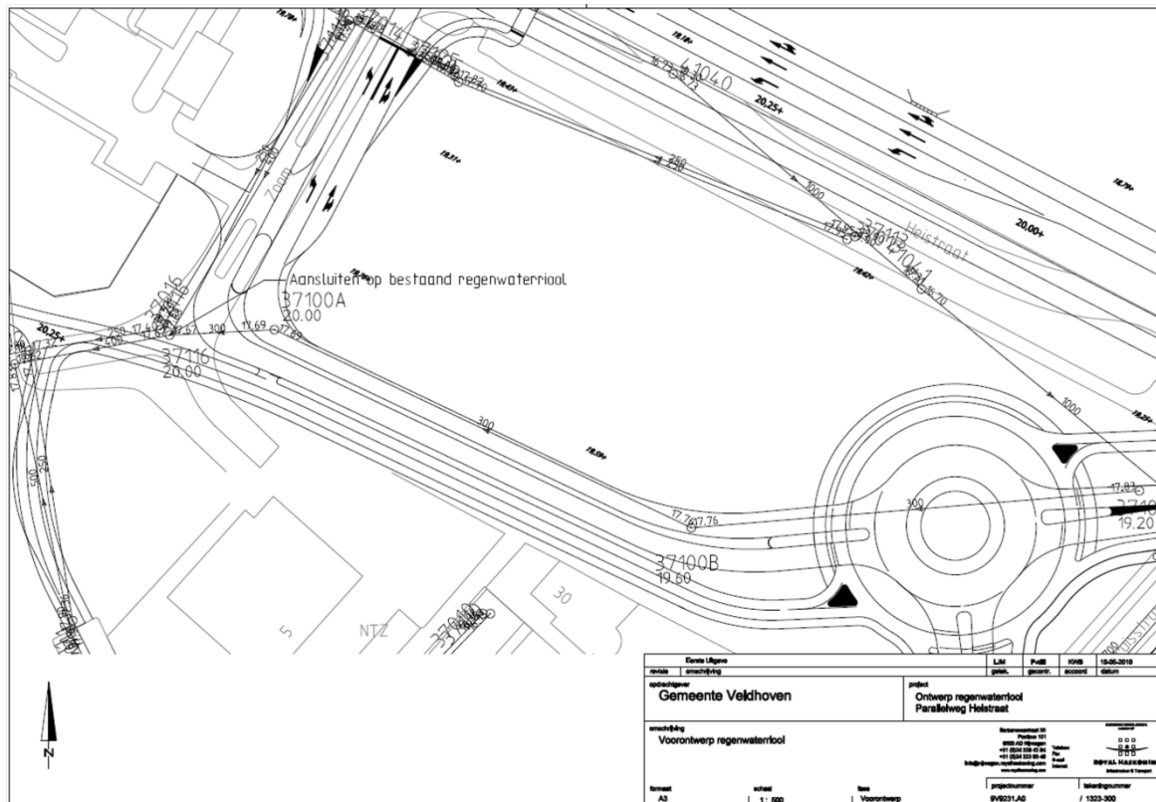
Met behulp van InfoWorks is het regenwaterriool getoetst aan bui 8 (T=2jaar). Hierbij treedt geen water op straat op.

Stap 3: bepalen tijdelijke- en uiteindelijke aansluiting regenwaterriool

Dit regenwaterriool is in de berekening aangesloten op het regenwaterstelsel van Slot-Oost ter plaatse van putnummer 37116. Op basis van het huidige ontwerp van de weg en de hoogteligging dient deze put te worden aangepast.

Stap 4: uitwerken van het regenwaterriool op tekening met afmeting en diepteligging

Op tekening 1323-300 is het ontwerp van het regenwaterriool weergegeven.



Afbeelding 12: Waterhuishoudkundig ontwerp

Slot-Oost loost via een hemelwateroverstort aan de zuidzijde van de Heerbaan/Noord-Brabantlaan naar een sloot aan de noordzijde van de Heerbaan/Noord-Brabantlaan. Deze sloot wordt vanwege de werkzaamheden aan de Hovenring vervangen door een duiker (ø 800 mm vóór de rotonde en ø 1000 mm na de rotonde) tot aan de Oude Rundgraaf.

Voordat in de Rundgraaf wordt geloosd passeert het water een buffer (gelegen in de oksel van de Sliffertsestraat en de Nieuwe Sliffertsestraat). Bij het ontwerp van deze buffer is rekening gehouden met alle toename van verhard oppervlak als gevolg van de aanleg van de Hovenring en aanverwante infrastructuur. Dit is opgenomen in de waterhuishoudkundig ontwerp voor de Hovenring e.o. Hierbij is ook rekening gehouden met bestemmingsplan "Aansluiting Kruisstraat".

4.2. Geluid

Geluidhinder kan ontstaan door verschillende activiteiten. Hierbij kan gedacht worden aan weg- en railverkeer maar ook aan industriële activiteiten. De Wet geluidhinder, de Wet milieubeheer en het bouwbesluit geven normen weer voor de hoogst acceptabele geluidbelasting en minimale geluidwering bij geluidsgevoelige functies zoals woningen. Hierbij wordt onderscheid gemaakt tussen bestaande en nieuwe situaties.

4.2.1. Wegverkeerslawaaï

Artikel 82, lid 1 Wet geluidhinder stelt dat bij de aanleg van een nieuwe weg een voorkeursgrenswaarde van L_{den} 48 dB geldt. Voorliggend bestemmingsplan maakt de aanleg van een nieuwe weg mogelijk. Er ontstaat een nieuwe aansluiting van de Kruisstraat op de Peter Zuidlaan en de bestaande doodlopende weg Zoom wordt doorgetrokken naar de nieuw aan te leggen rotonde. In de buurt van deze ontwikkelingen zijn bestaande (burger-)woningen gelegen.

Om de invloed op de geluidgevoelige bestemmingen in beeld te brengen is door SRE Milieudienst een akoestisch onderzoek uitgevoerd („Akoestisch onderzoek Reconstructie Slot Oost – gemeente Veldhoven“, 23 juni 2011). In de rapportage zijn de resultaten van de akoestische berekening overeenkomstig het Reken- en meetvoorschrift geluidhinder 2006 beschreven.

In de conclusie van de rapportage wordt aangegeven dat:

“Uit de berekeningen blijkt dat ter hoogte van de woningen Kruisstraat 136 en 138 sprake is van een reconstructie ingevolge de Wet geluidhinder. Verder resulteert de aanleg van de nieuwe weg bij de woningen Kruisstraat 123 en Gareel 26, 28 en 30 in een overschrijding van de voorkeursgrenswaarde van L_{den} 48 dB.

Bron- en/of overdrachtsmaatregelen zijn bekeken. Het toepassen van geluidssarm asfalt is vanwege het grote aantal bochten in het ontwerp niet mogelijk. Dit leidt namelijk tot te veel slijtage. Het vergroten van de afstand tussen de nieuwe weg en de woningen aan het Gareel is vanuit verkeerskundig oogpunt niet wenselijk. Het plaatsen van een geluidsscherm is gezien de korte afstand van de rijbaan tot aan de bebouwing niet mogelijk vanuit stedenbouwkundig oogpunt.

Voor de woningen Kruisstraat 123, 136 en 138 en Gareel 26, 28 en 30 zal een hogere waarde vastgesteld dienen te worden.

Conform artikel 111, lid 2 van de Wet geluidhinder dienen burgemeester en wethouders onderzoek in te stellen naar en maatregelen te treffen met betrekking tot de geluidwering van de gevels van de bovenstaande woningen, om te bevorderen dat de gecumuleerde geluidbelasting binnen de woning bij gesloten ramen ten hoogste 33 dB bedraagt.”

De vaststelling van de hogere waarden voor de genoemde woningen dient plaats te vinden voor vaststelling van voorliggend bestemmingsplan. Op dat moment dient tevens bekend te zijn hoe wordt omgegaan met de gecumuleerde geluidbelasting in de woningen.

In opdracht van de gemeente Veldhoven is door de SRE Milieudienst een aanvullend akoestisch onderzoek verricht (SRE Milieudienst, Addendum akoestisch onderzoek reconstructie Slot-Oost, d.d. 28 juli 2011) waarbij specifiek is ingegaan op de volgende punten:

- de invloed van een inmiddels gesloopt industrieel pand dat (nog) in het akoestisch rekenmodel zat, en;
- de bijdrage van de Heistraat als het gaat om de cumulatieve geluidbelasting.

De conclusie van dit aanvullend akoestisch onderzoek is als volgt:

“ Uit het voorgaande blijkt dat het effect van het verwijderen van het voormalige industriële pand uit de modellering gering is. De geluidbelasting neemt op een aantal punten iets toe of af, maar er is ten opzichte van het akoestisch onderzoek van 23 juni 2011 geen toename van het aantal woningen waar de voorkeursgrenswaarde wordt overschreden of waar sprake is van een reconstructie.

Doordat de Heistraat meegenomen wordt bij de cumulatieberekeningen, neemt de gecumuleerde geluidbelasting bij de woningen Kruisstraat 123, 136 en 138 en de woning Gareel 30 toe. De conclusies uit het akoestisch onderzoek van 23 juni 2011 blijven ongewijzigd.

Wel moet bij het onderzoek naar maatregelen met betrekking tot de geluidwering van de gevels van de woningen Kruisstraat 123, 136 en 138 en Gareel 26, 28 en 30 de gecumuleerde geluidbelasting gehanteerd worden, waarbij ook de Heistraat is meegenomen. Dat betekent dat de gecumuleerde geluidbelasting uit deze memo gehanteerd dient te worden en niet de gecumuleerde geluidbelasting conform het akoestisch onderzoek van 23 juni 2011.”.

Naar aanleiding van de uitspraak van de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State van 10 april 2013, 201113404/1/T1/R3, heeft de SRE Milieudienst in opdracht van de gemeente Veldhoven een tweede aanvullend akoestisch onderzoek verricht omdat er in eerste instantie ten onrechte geen berekeningen zijn uitgevoerd op 1,5 meter hoogte. De Afdeling heeft het college in haar uitspraak opgedragen onderzoek te doen naar de geluidsbelasting op een hoogte van 1,5 meter van de gevel van de woning aan het Gareel 30 vanwege de nieuwe weg.

De conclusie van dit (tweede) aanvullend akoestisch onderzoek is als volgt:

“In het akoestisch onderzoek uit 2011 is aangegeven welke hogere waarde vastgesteld zouden moeten worden voor een beoordelingshoogte van 4,5 meter. Uit de berekeningen op 1,5 meter hoogte blijkt, dat de geluidbelasting na afronding niet hoger is dan deze hogere waarden. De hogere waarden in onderstaande tabel zijn dus ook voor een beoordelingshoogte van 1,5 meter toereikend.”

4.2.2. Industrielawaai

Door de ontwikkeling ontstaan geen nieuwe geluidproducerende inrichtingen. Ook is geen sprake van een geluidgevoelige functie. De impact van omliggende inrichtingen hoeft dan ook niet beschouwd te worden.

4.3. Luchtkwaliteit

Beleid

Europese richtlijnen en implementatie in Nederlandse regelgeving

Op Europees niveau zijn afspraken gemaakt om de schadelijke gevolgen van de luchtverontreiniging voor de gezondheid van de mens en het milieu als geheel te voorkomen of te verminderen.

De grondbeginselen staan in de Kaderrichtlijn 96/62/EG betreffende de beoordeling en het beheer van de luchtkwaliteit uit 1996. De richtlijn is gericht op de instandhouding van goede luchtkwaliteit

en in andere gevallen het verbeteren daarvan, adequate informatievoorziening aan de bevolking en gemeenschappelijke methoden en criteria om de luchtkwaliteit te beoordelen. Deze kaderrichtlijn is de basis van een aantal dochterrichtlijnen, waarin de luchtkwaliteitsnormen zijn vastgelegd.

Wet Luchtkwaliteit

De 'Wet luchtkwaliteit' is een implementatie van enkele van de bovengenoemde richtlijnen. De 'Wet luchtkwaliteit' bevat grenswaarden, plandrempels en alarmdrempels voor bepaalde luchtverontreinigende stoffen. Verder geeft de 'Wet luchtkwaliteit' aan op welke termijn deze normen gelden en gehaald moeten worden en welke bestuursorganen verantwoordelijk zijn voor het halen van die normen.

Deze wet is op 15 november 2007 in werking getreden (Stb. 2007, 434). Doel van de Wet luchtkwaliteit is om zowel de verbetering van de luchtkwaliteit te bewerkstelligen als ook de gewenste ontwikkelingen in ruimtelijke ordening doorgang te laten vinden.

In artikel 4 van het 'Besluit niet in betekenende mate bijdragen (luchtkwaliteitseisen)' en de bijlagen van de 'Regeling niet in betekenende mate bijdragen (luchtkwaliteitseisen)' is voor bepaalde categorieën projecten met getalsmatige grenzen vastgesteld dat deze 'niet in betekenende mate' (NIBM)¹ bijdragen aan de luchtverontreiniging. Deze mogen zonder toetsing aan de grenswaarden voor luchtkwaliteit uitgevoerd worden.

Concreet betekent dat op basis van de Regeling NIBM een nieuwe woningbouwlocatie in ieder geval NIBM is indien:

- 1.500 woningen (netto) bij minimaal 1 ontsluitingsweg;
- 3.000 woningen bij minimaal 2 ontsluitingswegen met een gelijkmatige verkeersverdeling.

Wanneer projecten wel in betekenende mate bijdrage aan de luchtkwaliteit dient luchtonderzoek uitgevoerd te worden, waarbij getoetst wordt aan de normen.

Voor het toetsen van ruimtelijke plannen zijn de volgende grenswaarden het meest relevant:

- PM₁₀ (fijnstof)
- NO₂ (stikstofdioxide)

Naast toetsing aan de 'Wet luchtkwaliteit' dient altijd te worden onderzocht of sprake is van een goede ruimtelijke ordening. Tevens dient het plan getoetst te worden aan het Besluit gevoelige bestemmingen. Dit besluit is erop gericht te voorkomen dat door de bouw van een gevoelige bestemming op een plek met een (dreigende) grenswaardenoverschrijding voor luchtkwaliteit het aantal ter plaatse verblijvende personen gaat toenemen.

Gemeentelijk beleid

De gemeente Veldhoven heeft een gemeentebreed luchtkwaliteitsonderzoek uit laten voeren. De resultaten hiervan zijn vastgelegd in "Luchtkwaliteitsonderzoek Veldhoven - Schone lucht in een groeiende woonomgeving" (Milieudienst regio Eindhoven, december 2006). Uit het onderzoek is gebleken dat ten tijde van het onderzoek op enkele plekken een overbelaste situatie bestond. In

¹ Een project draagt 'niet in betekende mate' bij aan de luchtverontreiniging als de 1% grens niet wordt overschreden. De 1% grens is gedefinieerd als 1% van de grenswaarde voor de jaargemiddelde concentratie van fijn stof (PM₁₀) of stikstofdioxide (NO₂). Dit komt overeen met 0,4 microgram/m³ voor zowel PM₁₀ als NO₂.

de rapportage wordt echter aangegeven dat er in 2015 geen sprake meer zal zijn van overschrijdingssituaties.

Luchtkwaliteit in het plangebied

Voor een aantal stoffen in de lucht, gelden wettelijke grenswaarden, welke zijn vastgelegd in het hoofdstuk 5 van de Wet milieubeheer, de zogenaamde Wet luchtkwaliteit. De luchtkwaliteitseisen zijn vastgelegd in Bijlage 2 van de Wet milieubeheer. Voor fijn stof en stikstofdioxide zijn geen plandrempels meer van toepassing.

De normen zijn gesteld ter bescherming van de gezondheid van de mens. De luchtkwaliteit dient in zijn algemeenheid, met uitzondering van de werkplek, bepaald te worden. Er wordt beoogd te voorkomen dat nieuwe knelpunten ontstaan. De gemeente toetst daartoe het aspect luchtkwaliteit in het begin van nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen expliciet aan de normen conform de Wet luchtkwaliteit. Is de verwachting dat de ontwikkeling zal leiden tot overschrijding van de normen dan wordt naar een zodanig (technisch, planologisch) alternatief gezocht dat wordt voldaan aan de normen.

Volgens de grootschalige concentratie- en depositiekaarten Nederland (GCN en GDN), beschikbaar gesteld door het Rijksinstituut voor Volksgezondheid en milieu, bedraagt de concentratie fijnstof PM₁₀ in 2020 in het plangebied 22-24 µg/m³ (in 2010 ≥ 26 µg/m³). In dat jaar bedraagt de concentratie stikstofdioxide NO₂ 15-20 µg/m³ (in 2010 30-35 µg/m³).

Bij de beoogde ontwikkeling betreft het geen 'gevoelige bestemming' binnen 300 meter van een rijksweg of 50 meter van een provinciale weg. Ook leidt het project 'niet in betekende mate' tot een verslechtering van de luchtkwaliteit. De concentraties luchtvervuilende stoffen liggen in het onderzoeksjaar 2010 onder de grenswaarden, zoals opgenomen in bijlage 2 van de Wet milieubeheer.

De met het onderhavige bestemmingsplan mogelijk gemaakte ontwikkelingen leiden verder niet tot een toename van de verkeersintensiteiten in het plangebied, er worden immers geen nieuwe functies toegelaten in het gebied. Het plan voorziet slechts in een gewijzigde inrichting van de verkeerssituatie ter plaatse. Er is geen aanleiding om aan te nemen dat deze gewijzigde inrichting zal leiden tot grotere verkeersstromen tussen de Heistraat en de wijk Zeelst dan zonder de herinrichting het geval zou zijn.

Perceel Gareel 30 (n.a.v. ingebrachte zienswijze)

Ter plaatse van (onder andere) het perceel Gareel 30 zal sprake zijn van een verslechtering van de luchtkwaliteit vergeleken met de huidige situatie doordat de weg vlak langs de woning komt te liggen. Door de bewoners is om die reden een zienswijze ingediend.

Om na te gaan of de grenswaarden uit de wet niet toch worden overschreden, zijn door de gemeente Veldhoven twee controleberekeningen uitgevoerd met het rekenprogramma CAR II 10.0. Het eerste scenario is een worst case situatie 2011 waarbij met de huidige achtergrondconcentratie is gerekend en de verwachte verkeersintensiteit voor 2020 al meteen volledig aanwezig wordt geacht. Het tweede scenario is de situatie 2020 met de verwachte verkeersintensiteit voor 2020 en de verwachte achtergrondconcentratie, waarin de toekomstige ontwikkelingen zijn meegenomen.

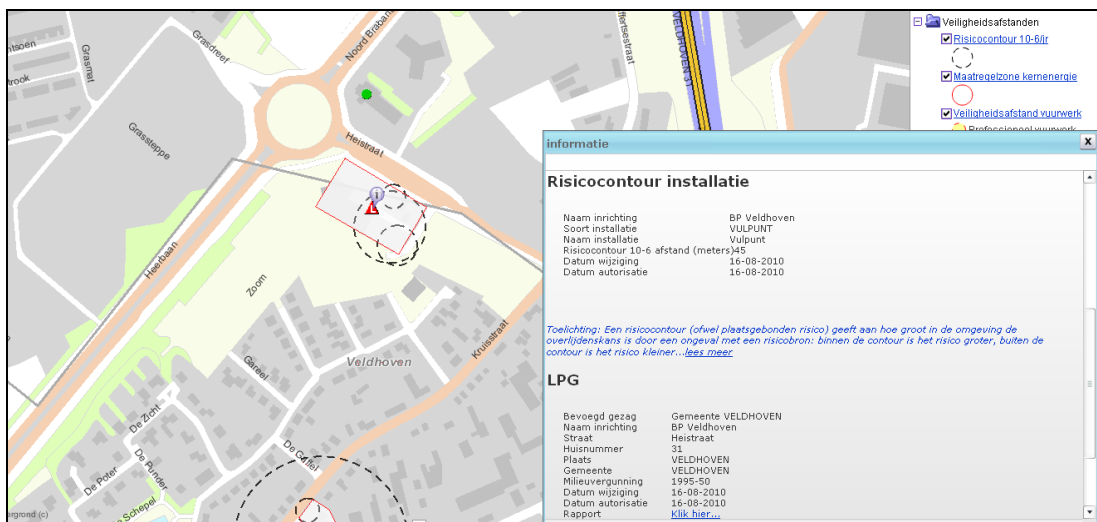
In beide gevallen blijven de berekende waarden ver onder de wettelijke grenswaarden. Vanuit het aspect luchtkwaliteit bestaan er dan ook geen belemmeringen voor de voorgenomen ontwikkeling.

4.4. Externe veiligheid

De veiligheid, zoals bedoeld bij het aspect 'Externe veiligheid', in de leefomgeving wordt bepaald door aanwezigheid van risico's. Risico's kunnen ontstaan door aanwezigheid van gevaarlijke stoffen bij bedrijven en door het transport van deze stoffen. De risico's zijn plaatsgebonden, namelijk bij bedrijven en rond transportassen (wegen, spoor, waterwegen en buisleidingen). Bij de ontwikkeling van nieuwe gevoelige functies dient rekening gehouden te worden met eventueel aanwezige externe risico's. Daarnaast dient bij de ontwikkeling van functies en activiteiten die de externe veiligheid kunnen beïnvloeden rekening gehouden te worden met gevoelige functies in de omgeving.

De nieuwe ontsluiting is geen gevoelige functie (aspect externe veiligheid). Ook krijgt de nieuwe infrastructuur geen functie voor het vervoer van gevaarlijke stoffen.

Voor het bepalen van risico's op het gebied van externe veiligheid is allereerst de Risicokaart geraadpleegd. In de omgeving van het plangebied komt één bedrijfsactiviteit voor die is opgenomen op de risicokaart en waarvan de invloed reikt tot in het plangebied.



Afbeelding 13: Uitsnede Risicokaart Noord-Brabant

Het betreft een tankstation (Heistraat 31) waar onder meer verkoop van LPG als brandstof plaatsvindt. Door J. de Roever is een onderzoek uitgevoerd naar het tankstation en de externe veiligheidsrisico's die daaruit voort komen (Onderzoek externe veiligheid LPG tankstation Heistraat 31 te Veldhoven (HUP 2009), 7 januari 2010).

Als aanbeveling is in dit onderzoek opgenomen dat "als de gedeelten binnen de GR-contour, die vallen onder het bestemmingsplan "Zeelst-Oost, omgeving Kruisstraat" anders gaan worden ingevuld, dan zal het GR moeten worden verantwoord. Bij de invulling van nieuwe plannen heeft het de voorkeur om het GR daarin te verankeren".

Bij voorliggende planherziening worden geen nieuwe gevoelige functies mogelijk gemaakt. De verantwoording van het groepsrisico is hier dan ook niet aan de orde. Wel wordt de contour vanwege de activiteiten van het tankstation opgenomen op de verbeelding en geven de regels hiervoor de regeling weer.

Indien in de toekomst het voornemen bestaat gebruik te maken van de wijzigingsbevoegdheid en gevoelige functies mogelijk worden dient het groepsrisico ter plaatse berekend te worden, in samenhang met de bestaande gevoelige bestemmingen in het gebied alsmede de plannen die de gemeenten Veldhoven en Eindhoven hebben binnen het invloedgebied. Dit wordt nadrukkelijk als randvoorwaarde in de wijzigingsvoorwaarden opgenomen.

4.5. Milieuzonering

In de directe nabijheid van een ruimtelijke ontwikkeling kunnen bedrijven gelegen zijn die eventuele gevolgen voor het plan kunnen hebben. Denk hierbij aan geurcontouren van agrarische bedrijven, maar ook milieuhinder veroorzaakt door andere bedrijfstypen kan een rol spelen. Daarnaast kan de gewenste ruimtelijke ontwikkeling zelf bedrijvigheid mogelijk maken, die weer een (nadelige) invloed op de omgeving kan hebben.

In het plangebied wordt de realisatie en het gebruik van een nieuwe weg met bijbehorende onbebouwde functies mogelijk gemaakt. Deze functies zijn niet milieugevoelig. Daarnaast is een weg geen inrichting die is opgenomen in de VNG-lijst Bedrijven en milieuzonering. Een weg kan wel milieuhygiënische gevolgen hebben voor gevoelige functies in de omgeving, onder andere op het gebied van geluid. In voorgaande paragrafen zijn deze thema's beschreven. Hieruit mag worden afgeleid dat de weg geen dusdanig milieuhygiënische gevolgen voor de omgeving met zich meebrengt dat de realisatie niet aanvaardbaar is. Voor verdere toelichting wordt verwezen naar de specifieke paragrafen.

4.6. Natuur en landschap

Op de Structuurvisie Ruimtelijke Ordening zijn de gronden van het plangebied en directe omgeving aangewezen als Stedelijk concentratiegebied. Hier zijn geen essentiële natuur- of landschapswaarden aanwezig. Er zijn geen Ecologische verbindingzones (EVZ) of andere belangrijke natuurlijke elementen aangewezen op deze kaart.

In het geldend bestemmingsplan is een deel van de gronden van het plangebied bestemd als 'Agrarisch gebied zonder bebouwing'. In de planregels zijn geen verdere waarden opgenomen voor het aanwezige groene, onbebouwde gebied.

4.7. Flora en fauna

Ten behoeve van de gewenste ontwikkeling is door Ecologica een flora- en fauna onderzoek (quickscan fase 1) uitgevoerd. De resultaten zijn opgenomen in het rapport 'Beschermd flora en fauna diverse terreinen te Veldhoven – fase 1' (oktober 2010).

In het onderzoek is het plangebied beschreven als een gebied met grasbermen van de Peter Zuidlaan en een ruig grasveldje achter een garagebedrijf. De begroeiing bestaat uitsluitend uit grassen en kruiden. Er komen soorten voor als kamille, perzikkruid, akkerdistel en wilde bertram.

Uit de veldinventarisatie is het volgende gebleken:

"Planten"

Tijdens het veldbezoek zijn geen beschermde planten aangetroffen, ondanks dat de meeste beschermde soorten gezien het tijdstip van inventarisatie indien aanwezig zichtbaar zouden moeten zijn. Het voorkomen van strenger beschermde soorten in het onderzoeksgebied is niet te verwachten vanwege de aanwezige biotopen en de ligging in stedelijk gebied.

De enige soort die in het grasland vanwege zijn vroege bloeitijd gemist zou kunnen zijn is gewone vogelmelk. De soort komt in Veldhoven voor (Spronk et al., 2005). Gewone vogelmelk is een soort uit tabel 1 waarvoor een algemene vrijstelling geldt (art. 75 Flora- en faunawet) bij ruimtelijke ontwikkeling en inrichting, waarvan hier sprake is. Ten aanzien van planten wordt een ontheffing, dan wel werken met een goedgekeurde gedragscode daarom niet nodig geacht.

Grondgebonden zoogdieren

Tijdens het veldbezoek zijn sporen van konijnen waargenomen. Het onderzoeksgebied is vanwege de aanwezige biotopen nauwelijks geschikt voor grondgebonden zoogdieren. Onderstaande tabel geeft een overzicht van aangetroffen of te verwachten soorten beschermde grondgebonden zoogdieren.

Naam	Jaar	Gebiedsfunctie	FF 1	FF 2	FF 3
aardmuis (<i>Microtus agrestis</i>)	-	mogelijk leefgebied	x		
bosmuis (<i>Apodemus sylvaticus</i>)	-	mogelijk leefgebied	x		
bosspitsmuis (<i>Sorex araneus</i>)	-	mogelijk leefgebied	x		
dwerfspitsmuis (<i>Sorex minutus</i>)	-	mogelijk leefgebied	x		
egel (<i>Erinaceus europaeus</i>)	-	mogelijk foerageergebied	x		
huisspitsmuis (<i>Crocidura russula</i>)	-	mogelijk leefgebied	x		
konijn (<i>Oryctolagus cuniculus</i>)	2010	foerageergebied	x		
mol (<i>Talpa europaea</i>)	-	mogelijk leefgebied	x		
rosse woelmuis (<i>Clethrionomys glareolus</i>)	-	mogelijk leefgebied	x		
veldmuis (<i>Microtus arvalis</i>)	-	mogelijk leefgebied	x		
wezel (<i>Mustela nivalis</i>)	-	mogelijk foerageergebied	x		
woelrat (<i>Arvicola terrestris</i>)	-	mogelijk foerageergebied	x		

Alle te verwachten zoogdieren zijn soorten uit tabel 1. Voor deze soorten geldt een algemene vrijstelling (art. 75 Flora- en faunawet) bij ruimtelijke ontwikkeling en inrichting zoals hier het geval is. Daarom is werken volgens een goedgekeurde gedragscode en/ of aanvragen van een ontheffing voor grondgebonden zoogdieren niet nodig.

Vleermuizen

Binnen het onderzoeksgebied zijn oude bomen noch gebouwen aanwezig. De aanwezigheid van verblijfplaatsen van vleermuizen kan daarmee worden uitgesloten. Mogelijk is het terrein geschikt als foerageergebied, maar in de omgeving van het onderzoeksgebied is alternatief en kwalitatief beter foerageergebied aanwezig.

De infrastructuur kan dienst doen als vaste vliegroute, al is deze niet heel geschikt. Echter zelfs wanneer hier aanpassingen aan gedaan worden zal in de nieuwe situatie de functie weer terugkeren. Andere verbindende elementen zijn niet aanwezig.

Aanvullend vleermuisonderzoek is niet nodig. Verblijfplaatsen zijn niet aanwezig, er is voldoende alternatief foerageergebied aanwezig in de omgeving, en eventuele verbindingzones zullen, zij het mogelijk in een aangepaste vorm, behouden blijven.

Vogels

Binnen het onderzoeksgebied zijn geen zogenaamde jaarrond beschermde (vaste) nesten waargenomen. Vaste nesten worden meerdere jaren gebruikt door bijvoorbeeld enkele roofvogel- en uilensoorten, of door sommige koloniebroeders als mussen. Het waarnemen van vaste nesten werd bemoeilijkt door de aanwezigheid van een dicht bladerdek. Gezien de ligging van het

onderzoeksgebied in stedelijk gebied is de kans op uilen- en roofvogelnesten vrijwel uitgesloten. Onderzoek naar vaste nesten van vogels is daarom niet nodig.

Wettelijk gezien kan er voor alle broedende vogels binnen het broedseizoen vrijwel nooit een ontheffing worden verleend. Daarom is het van groot belang met deze dieren rekening te houden. Dit betekent dat de geplande maatregelen (waarbij vegetatie wordt verwijderd) in principe buiten het broedseizoen plaats moet vinden. Daarnaast moet er voor worden gewaakt dat er zich in de kale situatie geen broedgevallen voordoen zolang er nog maatregelen genomen moeten worden.

Amfibieën, reptielen, ongewervelden en vissen

Het voorkomen van amfibieën is vrijwel uitgesloten; er is geen oppervlaktewater aanwezig op het terrein zelf of in de directe omgeving. Het terrein is niet geschikt als overwinteringsgebied. Ook de kans op het voorkomen van reptielen binnen het onderzoeksgebied is uitgesloten. Er zijn geen geschikte biotopen voor reptielen aanwezig binnen het onderzoeksgebied en in de omgeving van het onderzoeksgebied komen geen reptielen voor. Ook voor beschermde ongewervelden is het onderzoeksgebied niet geschikt. Binnen het onderzoeksterrein is geen oppervlaktewater aanwezig. Dit sluit de aanwezigheid van beschermde vissoorten uit. Nader onderzoek naar deze soortgroepen of een ontheffing is dan ook niet nodig."

De conclusie van het flora en fauna onderzoek voor het plangebied luidt dat op deze locatie voor geen enkele soortgroep aanvullend onderzoek of een ontheffingsaanvraag nodig is. Wel dient er buiten het broedseizoen gewerkt te worden.

De gewenste ontwikkelingen in het plangebied leveren geen onevenredige negatieve gevolgen op voor flora en fauna in het gebied en worden hierdoor dan ook niet belemmerd.

4.8. Bodem

Wet bodembescherming

Het wettelijk kader bij de bepaling van de mate en ernst van bodemverontreiniging wordt gevormd door de Wet bodembescherming (Wbb). Op grond van de mate en omvang van een verontreiniging in grond en/of grondwater wordt bepaald of, conform de Wbb, sprake is van een geval van ernstige bodemverontreiniging. Voor het verkrijgen van een bouwvergunning, moet worden aangetoond dat de bodemkwaliteit goed genoeg is om te bebouwen ten behoeve van de toegekende bestemming (bodemgeschiktheidsverklaring): er mag pas worden gebouwd als de bodem schoon genoeg is bevonden.

Nota bodembeheer

Vanuit het Besluit bodemkwaliteit moet de gemeente kiezen voor een generiek of gebieds-specifiek beleid. De gemeente Veldhoven heeft gekozen voor een gebiedsspecifiek beleid. De gemeente Veldhoven heeft een bodemkwaliteitskaart laten opstellen. Ter plaatse van de ingreep zijn geen gevallen van (ernstige) bodemverontreiniging bekend. Het gebiedsspecifiek beleid is verder uitgewerkt in de gemeentelijk Nota bodembeheer. De kwaliteit van de bodem is vastgelegd in een bodemkwaliteitskaart. De Nota bodembeheer en de bodemkwaliteitskaart zijn op 15 juli 2010 door de gemeenteraad vastgesteld.

Onderzoek in het plangebied

Voor de gronden binnen het plangebied "Aansluiting Kruisstraat" is door van Vleuten Consult een verkennende bodemonderzoek uitgevoerd ('Verkennend bodemonderzoek t.p.v. perceel sectie K 2240 te Veldhoven (Slot-Oost)' d.d. 08-07-2010). Uit het onderzoek blijkt dat op basis van het

vooronderzoek geen deellocaties te onderscheiden zijn. Het vooronderzoek heeft tevens uitgewezen dat de gehele locatie als niet-verdacht mag worden beschouwd. Dit heeft gezorgd voor de hypothese 'de hele locatie is onverdacht'. In de samenvatting zijn de volgende resultaten en conclusies opgenomen:

"Ter plaatse van de onderzoekslocatie zijn op zintuiglijke wijze geen bijzonderheden aangetroffen. Op basis van de analyseresultaten kan worden geconcludeerd dat:

- In de bovengrond cadmium en PAK's verhoogd wordt aangetroffen ten opzichte van de achtergrondwaarde;
- In de ondergrond geen verhoging worden aangetroffen ten opzicht van de achtergrondwaarde;
- In het grondwater nikkel verhoogd wordt aangetroffen ten opzichte van de streefwaarde.

De hypothese 'de gehele locatie is onverdacht' dient verworpen te worden. Op basis van de Wet bodembescherming is voor de lichte verontreiniging met cadmium en PAK's in de bovengrond en nikkel in het grondwater géén aanvullend en/ of nader onderzoek noodzakelijk. Ons inziens bestaat er geen belemmering voor het toekomstige/ huidige gebruik van het terrein."

De huidige bodemkwaliteit laat de gewenste ontwikkeling dan ook toe.

4.9. Archeologie

In de voorbereiding van het ontwikkelingstraject is door ArchAeO een bureau- en verkennend booronderzoek uitgevoerd voor het aspect archeologie ('Plangebied Heistraat/ Slot Oost te Veldhoven, gemeente Veldhoven, Bureau- en verkennend booronderzoek – ArchAeO-Rapport 1005', 18-11-2010).

In deze rapportage is onder meer de volgende samenvatting naar aanleiding van het uitgevoerde onderzoek opgenomen:

"In opdracht van de gemeente Veldhoven heeft ArchAeO in oktober 2010 een aanvullend bureau-onderzoek en een inventariserend veldonderzoek uitgevoerd in verband met een planontwikkeling aan de Heistraat te Veldhoven. Het onderzoek is uitgevoerd omdat realisatie van de plannen kan leiden tot aantasting of vernietiging van mogelijk aanwezige archeologische resten.

De vindplaats binnen het plangebied en die uit het onderzoeksgebied illustreren dat het plangebied voor een groot deel een hoog archeologisch potentieel had. Met name vindplaatsen en vondsten uit de Steentijd en Romeinse periode zijn aanwezig in de directe omgeving en kunnen illustratief zijn voor de archeologische neerslag binnen het gebied in deze perioden. Zo is in het noordelijk deel van het plangebied een scherp laat-Romeinse aardewerk en een *balsamarium* gevonden, waarvan de laatste vaak in de context van een grafveld wordt aangetroffen. Tegelijkertijd moet geconstateerd worden dat het plangebied en zijn directe omgeving vanaf de jaren tachtig volledig is heringericht en dat het landschap aanzienlijk is aangetast.

Op basis van onze interpretatie van de boringen concluderen wij dat het westelijk deel van het plangebied een grotere verstoring kent dan het oostelijk deel. Hierdoor kan de hoge archeologische verwachting voor het westelijk plandeel worden teruggebracht naar laag. In het oostelijk deel kunnen nog altijd archeologische resten verwacht worden. Over de aard, mate van intactheid

en behoudenswaardigheid van eventuele resten kan evenwel nog geen concrete uitspraak worden gedaan. Dit zal op basis van een proefsleuvenonderzoek moeten blijken.

Westelijk plandeel: Voor dit deel van het plangebied mag aangenomen worden dat geen behoudenswaardige archeologische resten meer aanwezig zijn. Nader onderzoek wordt hier niet zinvol geacht.

Centrale en oostelijk plandeel: Een proefsleuvenonderzoek op basis waarvan aard, omvang en behoudenswaardigheid van eventuele archeologische resten kan worden vastgesteld."

Het benodigde proefsleuvenonderzoek wordt ingevoerd in het 3^e kwartaal van 2011. Om het bestemmingsplan vooruitlopend op de resultaten van dit onderzoek al in procedure te kunnen brengen is een dubbelbestemming 'Waarde – archeologie' opgenomen, waarmee wordt gewaarborgd dat het onderzoek wordt afgerond alvorens de werken worden uitgevoerd.

4.10. Verkeer en parkeren

Met voorliggend bestemmingsplan wordt de nieuwe ontsluiting van Veldhoven - Midden (en westelijk Eindhoven) mogelijk gemaakt. De herinrichting voor gemotoriseerd wordt gecombineerd met een herinrichting ten behoeve van langzaamverkeer. De ontwikkeling wordt mede ingegeven door de nieuw te realiseren op- en afrit vanaf de N2, nabij het plangebied in de gemeente Eindhoven.

De huidige verkeersstructuur van de Kruisstraat en Heistraat, en het kruispunt tussen deze beide wegen, wordt aangepakt. De nieuwe inrichting is dusdanig dat het doorgaand verkeer naar het centrum van Veldhoven niet meer uitgenodigd wordt om via de Kruisstraat te rijden.

De ontwikkeling voorziet niet in nieuwe bebouwde functies, waar gedurende langere termijn mensen verblijven. Realisatie van (openbare) parkeerplaatsen is naar aanleiding van de voorgenomen ingreep dan ook niet nodig. In de wijzigingsbevoegdheid, ten behoeve van nieuwe functies in het middengebied, wordt het aspect parkeren wel als randvoorwaarde meegenomen.

5. Juridische planaspecten

Het bestemmingsplan bestaat uit juridisch bindende regels en een verbeelding met daarbij een toelichting. De regels bevatten het juridische instrumentarium voor het gebruik van de gronden, de toegelaten bebouwing en het gebruik van de op te richten en/of aanwezige bebouwing. Op de verbeelding zijn de bestemmingen in beeld gebracht. Samen met de regels is dit het juridisch bindende deel van het bestemmingsplan. De toelichting heeft geen bindende werking, maar vervult een belangrijke rol voor de onderbouwing van het plan en de uitleg van de planregels.

5.1. Opzet van de planregels

De regels zijn onderverdeeld in vier hoofdstukken:

- Inleidende regels;
- Bestemmingsregels;
- Algemene regels;
- Overgangs- en slotregels.

5.1.1. Inleidende regels

In de inleidende regels staan de bepalingen die nodig zijn om de overige regels goed te kunnen hanteren. De begripsbepalingen (artikel 1) bevatten uitleg van de in het plan gebruikte begrippen die niet tot de algemeen bekend veronderstelde begrippen gerekend worden. De wijze van meten (artikel 2) bevat technische regelingen met betrekking tot het bepalen van hoogtes, oppervlaktes, etc.

5.1.2. Bestemmingsregels

De bestemmingen beginnen telkens met een bestemmingsomschrijving, waarin in algemene bewoordingen wordt aangegeven waarvoor de gronden, waaraan de desbetreffende bestemming is toegekend, mogen worden gebruikt. Deze bestemmingsomschrijving wordt gevolgd door de bouwregels, waarin staat aangegeven onder welke voorwaarden bebouwing van deze gronden is toegestaan.

Afhankelijk van de bestemming en de noodzakelijke regeling kunnen de bouwregels worden gevolgd door nadere eisen, specifieke gebruiksregels, omgevingsvergunning voor het uitvoeren van een werk, geen bouwwerk zijnde, of van werkzaamheden, omgevingsvergunning voor het slopen van een bouwwerk en wijzigingsbevoegdheden. Ook kunnen afwijkingsregels voor bebouwing en gebruik zijn opgenomen (voormalige ontheffingsbepalingen).

Alle regels die op een bepaalde bestemming van toepassing zijn, worden zoveel mogelijk in de bestemmingsregels zelf geregeld. In dit bestemmingsplan zijn twee functionele bestemmingen en een dubbelbestemming opgenomen.

Artikel 3 Groen

Deze bestemming is opgenomen voor de gronden rond de toekomstige ontsluiting die hun groene karakter behouden. Bebouwing is slechts in zeer beperkte mate toegestaan. Dit gebied dient het karakter als plantsoen/ openbaar groen zoveel mogelijk te behouden.

Voor een deel van de gronden, bestemd als 'Groen' is tevens een wijzigingsbevoegdheid opgenomen. Deze wijzigingsbevoegdheid maakt het relatief eenvoudig mogelijk dat op termijn het resterend middengebied tussen de infrastructuur benut wordt voor andere functies. Gezien de

ligging in 'stedelijk concentratiegebied' en 'hoogstedelijke zone' wordt gedacht aan functies, zoals kantoor, zorg, bedrijvigheid en/ of dienstverlening. Indien aan de voorwaarden wordt voldaan kan een wijzigingsprocedure worden doorlopen om één of meerdere van de betreffende functies in het gebied toe te staan.

Artikel 4 Verkeer

Binnen deze bestemming vallen alle gronden die een functie hebben voor de ontsluiting van het terrein gemotoriseerd en/ of langzaam verkeer. Het betreft de feitelijke infrastructuur, als ook de direct omliggende onbebouwde gronden. Op deze gronden mogen een beperkt gebouwen en bouwwerken, geen gebouwen zijnde worden gebouwd. De bestemming 'Verkeer' geldt voor delen van de bestaande infrastructuur en voor de nieuw aan te leggen verkeersvoorzieningen.

Artikel 5 Waarde – Archeologie

Uit het bureau- en verkennend archeologisch onderzoek is gebleken dat de verwachtingswaarde in het gebied hoog is. Er dient proefsleuvenonderzoek uitgevoerd te worden om meer duidelijkheid te krijgen over de potentiële archeologische waarden (zie ook paragraaf 4.9). Door de opgenomen regeling in artikel 5 worden de eventuele cultuurhistorische waarden in de bodem beschermd.

Voor deze gronden geldt dat de gronden, naast voor de overige aan de gronden gegeven bestemmingen (Groen en Verkeer), bestemd zijn voor archeologische waarden. De gronden mogen niet bebouwd worden, tenzij het gronden betreft waar de bodem in het verleden al meer dan 0,3 meter geroerd is of de uit te voeren grondwerkzaamheden bij de bouw niet dieper gaan dan 0,3 meter.

Na verlenen van een omgevingsvergunning kunnen de gronden overeenkomstig de onderliggende bestemming worden bebouwd. Hiervoor dient door een archeologische onderzoek te worden aangetoond dat archeologische waarden niet onevenredig worden geschaad. Daarnaast geldt voor het uitvoeren van werken, geen bouwwerken zijnde dat een 'omgevingsvergunning voor het aanleggen' vereist is.

Na toepassing van de opgenomen wijzigingsbevoegdheid kan de begrenzing en oppervlakte van het als 'Waarde – Archeologie' bestemde terrein worden gewijzigd. Ook hieraan zijn voorwaarden verbonden.

5.1.3. Algemene regels

Dit hoofdstuk bevat vier algemene regels.

Artikel 6 Anti-dubbeltelbepaling

De anti-dubbeltelbepaling moet op grond van het Besluit ruimtelijke ordening worden opgenomen om bijvoorbeeld te voorkomen dat, wanneer volgens een bestemmingsplan bepaalde gebouwen en bouwwerken niet meer dan een bepaald deel van een bouwperceel mogen beslaan, het opengebleven terrein niet nog eens meetelt bij het toestaan van een ander gebouw of bouwwerk, waaraan een soortgelijke eis wordt gesteld.

Artikel 7 Algemene bouwregels

Dit artikel bevat algemene bepalingen ten aanzien van het bebouwingspercentage en de vormgeving van de dakafdekking.

Artikel 8 Algemene gebruiksregels

In dit artikel wordt aangegeven welk gebruik voor het gehele plangebied in elk geval als strijdig gebruik wordt beschouwd.

Artikel 9 Algemene aanduidingsregels

In deze regeling is opgenomen hoe de gebiedsaanduiding 'veiligheidszone - lpg' doorwerkt in het bestemmingsplan. Voor de als zodanig aangeduide gronden gelden een aantal extra bepalingen omtrent gebruik en bebouwing. Deze zijn opgenomen om risico's op het gebied van externe veiligheid zoveel mogelijk te beperken.

5.1.4. Overgangs- en slotregels

In deze regels is het overgangsrecht vastgelegd in de vorm zoals in het Besluit ruimtelijke ordening is voorgeschreven. Als laatste is de slotbepaling opgenomen, welke bepaling zowel de titel van het plan als de regels bevat.

5.2. Handhaving

Handhaving, als zorg van de overheid voor de naleving van gestelde wetten en regels, is inherent aan het bestaan van regels. Een overheid die regels stelt op verschillende beleidsterreinen dient ervoor te zorgen dat naleving ervan, voor zover dat niet op vrijwillige basis gebeurt, wordt bewerkstelligd.

De Integrale Nota Handhavingsbeleid 2009-2012 is op 30 september 2008 vastgesteld door de gemeenteraad. In de Nota wordt een sterke koppeling gelegd met veiligheid en veiligheidsbeleid. Voor een adequate uitvoering van de handhaving is een structurele en integrale aanpak noodzakelijk.

Voor handhaving bestaat er een grote hoeveelheid wettelijke handhavingstaken, waardoor niet alle taken op dezelfde intensieve manier kunnen worden opgepakt. Om te kunnen kiezen wat, hoe en in welke volgorde gehandhaafd gaat worden heeft de gemeente haar visie op handhavingsbeleid geformuleerd.

Rekening houdend met de actiepunten uit de Nota Integraal Veiligheidsbeleid en de uitkomsten van de Wijkatlas 2004 zijn op basis van de handhavingvisie voor Veldhoven de volgende handhavingsthema's vastgesteld:

- | | |
|---------------------------------|----------------------------------|
| 1. afval en lozingen | 13. illegale bedrijvigheid |
| 2. bestaande bouw | 14. illegale bouw en sloop |
| 3. bestemmingsplan | 15. kabels en leidingen |
| 4. bijstand | 16. leerplicht |
| 5. bouwstoffenbesluit | 17. milieutoezicht bedrijven |
| 6. bouwen/slopen met vergunning | 18. milieutoezicht particulieren |
| 7. brandveiligheid gebouwen | 19. monumenten en archeologie |
| 8. brandveiligheid horeca | 20. openbare orde algemeen |
| 9. evenementen | 21. openbare orde horeca |
| 10. externe veiligheid | 22. openbare orde vergunningen |
| 11. financiën | 23. woonwagencentra |
| 12. flora en fauna | |

Aan de verschillende thema's zijn vervolgens prioriteiten toegekend. Prioriteiten zijn bepaald door een combinatie van het negatieve effect dat uitgaat van de overtreding en de kans dat dit voorkomt. Daarmee hebben zaken die veel voorkomen en ernstige gevolgen hebben de meeste aandacht.

Hoe de handhavingstaken moeten worden uitgevoerd, is neergelegd in een nalevingstrategie. Een gezamenlijk gedragen en vastgestelde strategie is nodig om consequent en transparant te kunnen handhaven. Zowel de overtreder als de ambtelijk handhaver moet weten waar hij of zij aan toe is.

In de integrale nota handhavingsbeleid is onder andere opgenomen dat handhaving plaatsvindt conform de Brabantse handhavingstrategie "Zo handhaven we in Brabant 2007". Deze provinciebrede handhavingstrategie is in 2010 in het Bestuurlijk provinciaal handhavingoverleg vervangen door een actuele versie. Om met deze nieuwe strategie te kunnen werken heeft de gemeenteraad van Veldhoven op 19 maart 2011 de Wijziging Nota Integraal handhavingsbeleid vastgesteld. Voor het overige is het gemeentelijk beleid niet substantieel gewijzigd.

6. Uitvoerbaarheid

6.1. Financiële uitvoerbaarheid

Conform het Besluit ruimtelijke ordening dient een bestemmingsplan vergezeld te gaan van een beschrijving van de financiële uitvoerbaarheid van de voorgenomen ontwikkeling.

De infrastructurele aanpassing vindt plaats op verzoek en voor rekening van de gemeente Eindhoven. De noodzakelijke werkzaamheden en benodigde materialen worden door deze gemeente uitgevoerd en/of ingekocht.

De gemeente Veldhoven zorgt ervoor dat de planologisch-juridische regeling van het gebied dusdanig is dat de gewenste ontwikkelingen mogelijk zijn. De kosten hiervoor worden door de gemeente genomen. Hiervoor is budget gereserveerd. Daarbij is rekening gehouden met het treffen van eventuele maatregelen aan de woningen waarvoor een hogere waarde is aangevraagd en eventuele planschadeclaims.

6.2. Maatschappelijke uitvoerbaarheid

6.2.1. Ingebrachte zienswijzen

Volgens de wettelijke voorschriften heeft het ontwerpbestemmingsplan voor de duur van zes weken ter inzage gelegen en hebben belanghebbenden zienswijzen kunnen indienen. Er zijn vervolgens zes zienswijzen ingediend door belanghebbenden. In de bijlagen bij deze toelichting is de Nota van zienswijzen opgenomen.