



gemeente Eindhoven

Bestemmingsplan Meerhoven, tweede herziening (II Meerhoven)

Toelichting en voorschriften

Dienst Stedelijke Ontwikkeling en Beheer
Sector Planontwikkeling, afdeling Meerhoven
maart 2005

vastgesteld d.d. 26 september 2005

Colofon

Uitgave

gemeente Eindhoven
Dienst Stedelijke Ontwikkeling en Beheer

Datum

maart 2005

Overzicht procedure

Terinzagelegging voorontwerp bestemmingsplan 13-02-2003 t/m 12-03-2003
Terinzagelegging ontwerp bestemmingsplan d.d. 28-04-2005 t/m 25-05-2005
Vaststelling bestemmingsplan d.d. 26-09-2005, raadsnummer 05.R1330.001
Terinzagelegging vastgesteld bestemmingsplan d.d. 13-10-2005 t/m 09-11-2005
Goedkeuring Gedeputeerde Staten d.d. 11-04-2006, nr. 1136969
Terinzagelegging goedgekeurd bestemmingsplan d.d. 11-05-2006 t/m 21-06-2006

Inhoudsopgave

Inhoudsopgave 3

Toelichting op het bestemmingsplan Meerhoven, tweede herziening II Meerhoven) 5

1	Inleiding 7
1.1	Inleiding 7
1.2	Ligging en begrenzing plangebied 7
1.3	Doel 7
1.4	Vigerende bestemmingsplannen 8
2	Beschrijving bestaande situatie 9
3	Beleidskader 10
3.1	Rijksbeleid 10
3.2	Provinciaal beleid 10
3.3	Gemeentelijk Beleid 10
3.3.1	Sleutelproject Westcorridor 10
3.3.2	Bestemmingsplan Meerhoven 11
3.3.3	Beleidsplan Wonen 11
3.3.4	Horecabeleidsplan 14
3.3.5	Duurzaamheid en veiligheid 14
4	Planbeschrijving 16
4.1	Stedenbouwkundige uitgangspunten 16
4.2	Verkeersontsluiting 17
4.3	Parkeerbalans 23
4.4	Programma Meerrijk ten behoeve van detailhandels- en overige voorzieningen 25
4.5	Archeologie en cultuurhistorische waarden 29
4.5.1	Monumenten 29
4.5.2	Archeologie 29
5	Milieuparagraaf 30
5.1	Inleiding 30
5.2	Wet Geluidhinder 30
5.2.1	Wegverkeerslawaaï 30
5.2.2	Vliegverkeerslawaaï 30
5.3	Bodemonderzoek 31
5.4	Luchtkwaliteit 31
5.5	Woonomgeving en bedrijvigheid 33
5.6	Veiligheid en belemmeringen 34

5.6.1	Vliegveiligheid luchtvaartterrein Eindhoven	34
5.6.2	Externe veiligheid Vliegbasis Eindhoven	35
5.6.3	Explosievenonderzoek	36
5.6.4	Risicovolle inrichtingen	37
6	Waterparagraaf	38
6.1	Inleiding	38
6.2	Huidige situatie	38
6.3	Toekomstige situatie	38
6.4	Gevolgen voor de waterhuishouding	39
6.5	Aandachtspunt schoonmaken parkeergarage	39
6.6	Bespreken waterparagraaf Meerrijk	40
6.7	Boringsvrije zone	40
7	Natuur	41
7.1	Flora en fauna	41
7.2	Natuurcompensatie	41
7.3	Ecologische verbindingszone	41
8	Juridische uitgangspunten	44
8.1	Inleiding	44
8.2	Bestemmingsplankaart	44
8.3	Voorschriften	44
9	Economische uitvoerbaarheid	47
10	Maatschappelijke uitvoerbaarheid	48
10.1	Artikel 10 Bro-overleg	48
10.2	Inspraak	55
10.3	Aanpassingen in het ontwerpbestemmingsplan ten opzichte van het voorontwerpbestemmingsplan	74
	Voorschriften, deel uitmakende van het bestemmingsplan Meerhoven, tweede herziening (II Meerhoven)	76
I	INLEIDENDE BEPALINGEN	80
II	BESTEMMINGS- EN GEBRUIKS-BEPALINGEN	88
III	AANVULLENDE BEPALINGEN	99
	Bijlage Staat van Bedrijfsactiviteiten	95

Toelichting op het bestemmingsplan Meerhoven, tweede herziening (II Meerhoven)

(tekening nr. 67036-9)

I Inleiding

1.1 Inleiding

Het bestemmingsplan Meerhoven, tweede herziening (II Meerhoven), heeft betrekking op het centrum Meerrijk in de Vinex-locatie Meerhoven. Het centrum is gelegen op een strategische plek in de wijk aan het toekomstige park Meerland. Aan de noordzijde wordt het centrum Meerrijk begrensd door Zandrijk en aan de zuidzijde door Bosrijk en Grasrijk. Het plangebied dat circa 10 hectare groot is, is in eigendom van de gemeente Eindhoven. Voor de integrale gebiedsontwikkeling van het centrum werkt de gemeente samen met een ontwikkelingsmaatschappij die voor Meerrijk een masterplan heeft ontwikkeld. Dit masterplan is vastgesteld op 27 augustus 2002. Op 27 januari 2004 hebben burgemeester en wethouders ingestemd met het Stedenbouwkundig plan en het Beeldkwaliteitsplan.

Deze plannen dienen als basis voor de herziening van het bestemmingsplan ten behoeve van het centrum Meerrijk.

Het is de bedoeling dat in het centrumgebied maximaal 700 woningen, winkels, andere commerciële voorzieningen en voorzieningen voor gezondheidszorg, onderwijs, cultuur en sport worden gerealiseerd. Het parkeren in Meerrijk zal (gedeeltelijk) ondergronds plaatsvinden. Gestreefd wordt naar een start van de bouw in 2007.

1.2 Ligging en begrenzing plangebied

Het gebied Meerhoven is gelegen in het westelijk deel van Eindhoven en wordt omsloten door het Beatrixkanaal, de Heerbaan, Veldhoven-noord en Vliegbasis Eindhoven.

Meerrijk ligt centraal in dit gebied ten oosten van het toekomstige park Meerland. Het wordt in het noorden begrensd door de wijk Zandrijk en in het oosten door de Zanddreef. Ten zuiden wordt het centrum begrensd door de Grassavanne.

1.3 Doel

Onderhavige herziening voorziet, ten opzichte van het globale bestemmingsplan Meerhoven, in een uitbreiding van het vloeroppervlak van de winkel-, horeca- en commerciële voorzieningen. Daarnaast wordt het aantal woningen vermeerderd van 500 naar 700. Deze vermeerdering voorziet niet in een groter bouwvolume, maar de te realiseren appartementen zullen kleiner worden.

Tenslotte verschuift het centrum met zo'n 50 tot 100 meter in zuidelijke richting. Hierdoor zal ook de, nog aan te leggen, ecologische verbindingzone die ten zuiden van het centrum dient te worden gerealiseerd, in zuidelijke richting opschuiven.

1.4 Vigerende bestemmingsplannen

Het globale bestemmingsplan Meerhoven is op 10 november 1997, nr. 245, vastgesteld door de gemeenteraad en op 16 juni 1998, nr. 188576, gedeeltelijk goedgekeurd door Gedeputeerde Staten. Op 20 september 1999, nr. E01.98.0454, is bij uitspraak van de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State het bestemmingsplan onherroepelijk geworden;

Wijziging van de voorschriften van bestemmingsplannen in verband met prostitutiebeleid. Dit is op 12 maart 2001, nr. 44, vastgesteld door de gemeenteraad, goedgekeurd door Gedeputeerde Staten van Noord-Brabant bij besluit van 23 oktober 2001, nr. 751033.

2 Beschrijving bestaande situatie

De belangrijkste functie in het plangebied was de aanwezigheid van de vliegbasis Eindhoven. De gronden werden voor militaire doeleinden gebruikt. Inmiddels zijn alle mogelijke obstakels in het gebied verwijderd.

De gronden liggen op dit moment braak, nadat het op mogelijke bodemverontreinigingen en explosieven is onderzocht.

3 Beleidskader

3.1 Rijksbeleid

Het Rijk heeft Meerhoven in het kader van de Vierde Nota Extra (VINEX) als bouwlocatie aangewezen om in de woningbehoefte in Nederland te kunnen voorzien. Meerhoven is in de regio Eindhoven de belangrijkste VINEX-locatie. De woningbehoefte van Eindhoven dient voornamelijk in Meerhoven te worden opgevangen.

Voor de uitvoering van de VINEX zijn door het Rijk met de betrokken regio's uitvoeringsconvenanten gesloten.

3.2 Provinciaal beleid

In het streekplan Noord-Brabant 2002 wordt het provinciale beleid verwoord. Het beleid van de provincie is al jaren gericht op het concentreren van de verstedelijking. Enerzijds om de steden voldoende draagvlak te geven voor hun functie als economische en culturele motor, anderzijds om het dichtslibben van het landelijk gebied tegen te gaan.

Over Eindhoven vermeldt het streekplan dat Eindhoven en Helmond zich, zowel in economisch als ruimtelijk opzicht, ontwikkeld hebben als complementaire steden. Eindhoven heeft zich verder ontplooid als de high-tech stad bij uitstek. De stad is het centrum voor de kennisintensieve industrie en dienstverlening, waarbij de Campus aan de zuid-as de bruisende ontmoetingsplaats is voor ieder die iets wil met innovatie en techniek. Door uitvoering van het project "Westcorridor" zijn op belangrijke verkeersknopen nieuwe woon- en werklocaties ontstaan.

Voor de regio Eindhoven-Helmond geeft het streekplan een prognose van de te bouwen woningen in de periode van 2000 tot 2020 van 36.800.

In 2005 zullen Gedeputeerde Staten van Noord-Brabant het uitwerkingsplan Zuid-Oost Brabant vaststellen. Het uitwerkingsplan is tevens een regionaal structuurplan dat samen met het Samenwerkingsverband Regio Eindhoven(SRE) is opgesteld.

3.3 Gemeentelijk Beleid

3.3.1 Sleutelproject Westcorridor

De gemeente Eindhoven heeft in het kader van de aanwijzing van Eindhoven als internationaal stedelijk knooppunt een integrale ruimtelijke ontwikkelingsstrategie opgesteld voor de corridor die loopt vanaf het Centraal Station Eindhoven, via de Philipscomplexen en de woongebieden in Strijp en de aansluiting van de Noord-Brabantlaan/Heerbaan op de Poot van Metz, naar Eindhoven Airport en het citycentrum van Veldhoven (Corridor Eindhoven-Veldhoven-Welschap). Het project is door de minister van Verkeer en Waterstaat aangemerkt als sleutelproject. Dat houdt in dat

het Rijk speciale aandacht heeft voor een integrale ontwikkeling van dit gebied en hieraan zonodig medewerking zal verlenen. De verbindende schakel tussen de verschillende onderdelen in de corridor wordt gevormd door een centrale verbindingssas, gedragen door Hoogwaardig Openbaar Vervoer (HOV-lijn). Deze HOV-lijn knoopt Meerhoven aan het stadslichaam van Eindhoven vast en vormt de ruggegraat van het nieuwe woon- en werkgebied Meerhoven.

3.3.2 Bestemmingsplan Meerhoven

Het bestemmingsplan Meerhoven is de vertaling van het Masterplan Meerhoven (vastgesteld in februari 1997), waarin de uitgangspunten voor de woon- en werklocatie zijn vastgesteld. De voorzieningen in Meerhoven, met uitzondering van Nimbus in de zuidoost-hoek van het plangebied, zijn bedoeld voor de bewoners van de wijk en hebben geen bovenwijkse functie.

Ten behoeve van detailhandel is voor Meerhoven bepaald dat het centrum vooral een voorziening voor de wijk zelf dient te zijn. De omvang van het winkelapparaat is bepaald aan de hand van een onderzoek dat is opgenomen in paragraaf 4.2. van deze toelichting.

In Meerhoven zijn woonbuurten van verschillende dichtheid rond het park Meerland geschikt. Stapeling zorgt voor ruimtelijke accenten binnen de woonbuurten. Zo is het hele centrum Meerrijk, als zwaartepunt van het plan, voornamelijk gestapeld.

Het centrum kent de hoogste woningdichtheid, gerealiseerd door stapeling van woningen bovenop of gekoppeld aan de voorzieningen. De directe nabijheid van het park, de HOV-lijn en de voorzieningen evenals het wijdzijdse uitzicht zorgen voor een bijzondere woonkwaliteit, ook voor oudere en zorgbehoevende bewoners.

3.3.3 Beleidsplan Wonen

In het Beleidsplan Wonen "Kiezen voor stedelijke woonkwaliteit" (vastgesteld door de raad op 7 juni 2004) is het volgende opgenomen. Door intensivering van de nieuwbouw, met name in de marktsector en een voortzetting van de wijkvernieuwing kan de kwaliteit en variatie van woningen en woonmilieus in Eindhoven duurzaam worden vergroot. Hierdoor groeit een moderne en leefbare stad waar iedereen zich thuis voelt.

Voor de nieuwbouw zal, zeker na het afblazen van de gemeentelijke herindeling, het accent verschuiven van grootschalige gebiedsontwikkeling aan de stadsrand (Meerhoven, Tongelresche Akkers en Putten/Gijzenrooi) naar herontwikkeling van binnenstedelijke terreinen (Strijps S, Stationsdistrict, spoorzone, e.d.) alsmede verspreide, kleinere locaties. Na 2010 zijn alle gebieden/restlocaties bestemd en moeten andere oplossingen (het transformeren, combineren en intensiveren van functies) binnen het bestaande stedelijk gebied worden gezocht.

Regionaal niveau

De regionale woningmarkt blijft voor Eindhoven van groot belang. Zowel in kwantitatief als in kwalitatief opzicht. De beperkte ruimte in de stad en de concurrentie van vele noodzakelijke (economische) functies maken het onmogelijk

om alle woonwensen in de stad te honoreren. De vraag naar bijvoorbeeld centrumdorps en landelijk wonen zal met name in de regio moeten worden opgevangen. Daarnaast is het van belang dat de omliggende gemeenten nadrukkelijk meer sociale huurwoningen gaan bouwen voor starters en senioren. De druk op dit deel van de Eindhovense woningvoorraad kan hierdoor langzaam gaan afnemen. Hierdoor ontstaat ook weer ruimte voor de noodzakelijke wijkvernieuwing en de mogelijkheid om meer koopwoningen te gaan bouwen.

De provinciale woningbehoeftecijfers voor de regio bepalen de kwantitatieve doelstelling voor stad en omgeving.

Stedelijk niveau

Op stedelijk niveau is het noodzakelijk dat er jaarlijks voldoende woningen als antwoord op de natuurlijke groei, huishoudenverdunding en migratie worden gebouwd. Stagnatie betekent dat de druk op de woningmarkt toeneemt waardoor de prijzen (te) hoog blijven. Mensen met een smallere beurs, waaronder veel starters, zijn hierdoor niet meer in staat om een woning te kopen.

Naast dit kwantitatieve aspect staat de kwaliteit en verscheidenheid van woning en woonmilieu centraal. Het zijn met name de centrumstedelijke en groenstedelijke woonmilieus waaraan een grote behoefte is. Voor het in opkomst zijnde centrumstedelijk wonen wil en kan de stad haar unieke positie in de regio en daarbuiten haar unieke positie nog meer gaan uitbuiten. Eindhoven vormt met de omliggende gemeenten een stedelijk netwerk. Een woningmarktgebied waarin het centrum van Eindhoven na nabije wijken een bijzondere plaats innemen als locatie voor centrumstedelijk wonen. Voor het centrumstedelijk wonen moet de referentie worden gezocht bij de 4 grote steden in Nederland en vergelijkbare steden en stedelijke netwerken in het buitenland. De unieke regionale functie van Eindhoven gecombineerd met het toenemend aantal internationale contacten vanuit het bedrijfsleven, universiteit/hogeschool, onderzoeks- en kennisinstellingen maken dit noodzakelijk. Mede door de internationalisering is bijvoorbeeld de groep van shortstayers (mensen uit onderwijs en bedrijfsleven die voor korte tijd in Eindhoven verblijven) op de woningmarkt een factor van strategisch belang geworden. Wat groenstedelijke woonmilieus betreft moet Eindhoven die op veel plaatsen nog bijna "dorpse" woonkwaliteit koesteren en respectievelijk via wijkvernieuwing versterken. Juist daarin onderscheidt de stad zich als vestigingsplaats van de Randstad en andere West Europese metropolitaanse gebieden.

Stadsdeelniveau

Op stadsdeelniveau moet een gedifferentieerd aanbod van woonmilieus aanwezig zijn. Het behoud en de versterking van de herkenbaarheid/identiteit van ieder stadsdeel zal ertoe bijdragen dat de binding wordt vergroot. Het zorgdragen voor een levensloopbestendig stadsdeel draagt ook hiertoe bij.

Wijk- en buurniveau

Op wijk- en buurniveau zijn de mogelijkheden om te differentiëren naar zeer uiteenlopende woonmilieus vanwege het schaalniveau beperkt. Op buurniveau is een meer homogeen woonmilieu vanuit sociaal oogpunt zelfs wenselijk. Dit laat

onverlet dat op het schaalniveau van de woning er een differentiatie naar verschijningsvorm/architectuur, indeling woningplattegrond, woninggrootte, luxe of juist sober uitrustingsniveau, eengezins/meergezins, eigendomsvorm en prijsklasse moet plaatsvinden. De zeggenschap van de woonconsument moet hierbij centraal staan. Onderzoek naar de diverse leefstijlen van mensen kan hierbij behulpzaam zijn. Voor met name zorgbehoevende senioren en gehandicapten is het van groot belang dat zij in hun eigen buurt en in ieder geval in hun eigen wijk kunnen blijven wonen. Bijvoorbeeld in zogenaamde woonservicezones.

Voor allochtonen wordt expliciet geen spreidingsbeleid gevoerd. De eigen buurt- en woningkeuze staat voorop. Het nieuwe woonruimteverhuursysteem geeft deze mogelijkheden.

Naast de fysieke ingrepen in de woningvoorraad en omgeving dienen ook sociale en wijkeconomische maatregelen de binding aan de wijk/buurt en de zorg voor het publieke domein te vergroten. Gelijktijdig neemt hierdoor het gevoel van onveiligheid af en verbetert het draagvlak voor voorzieningen. Voor het stimuleren van de wijk economie en het verlevendigen van de buurten door functiemenging wordt onder meer ingezet op het bouwen van meer woon-werkcombinaties. In het verlengde van bovenstaande visie worden door de periode 2003-2010 de volgende **beleidsdoelstellingen** geformuleerd.

1. Het voortzetten van de transformatieopgave van een deel van de sociale huursector naar maar (sociale) koop in combinatie met het intensiveren van duurzame nieuwbouw in met name de marktsector.
2. Het creëren van een gedifferentieerd aanbod van duurzame woningen en woonmilieus, voor alle doelgroepen, op stadsdeelniveau. Het creëren van met name centrumstedelijke en groenstedelijke woonmilieus met speciale aandacht voor de omgevingskwaliteit.
3. Het op peil houden van de kernvoorraad voor mensen in kwetsbare posities en bijzondere doelgroepen.
4. Vergroting van de keuzevrijheid van de woonconsument door het vroegtijdig betrekken bij de planvorming, het stimuleren van particulier opdrachtgeverschap en de invoering van een op keuzevrijheid gericht woonruimteverhuursysteem.
5. Het stimuleren van een integrale aanpak van wonen, zorg en welzijn op stadsdeelniveau.

Bovenstaande doelstellingen passen binnen de intenties en agenda van het rijkswoonbeleid respectievelijk de verstedelijkingsopgave die voor de regio (SRE) zijn voorlopige vertaling heeft gevonden in een regionale intentieovereenkomst (maart 2002, zie bijlagen) met de Staatssecretaris Volkshuisvesting. Deze intentieovereenkomst vormt de opmaat voor definitieve afspraken met het Rijk voor de periode 2005-2010. Aan deze afspraken zullen ook rijksmiddelen worden verbonden in het kader van de wet Stedelijke Vernieuwing (SV).

De mate waarin bovenstaande doelstellingen worden gerealiseerd is mede afhankelijk van het beleid dat omliggende gemeenten in de regio voeren. Een goede afstemming en samenwerking binnen het SRE op basis van de op te stellen regionale Woonvisie is van groot belang.

3.3.4 Horecabeleidsplan

Het horecabeleidsplan (19 april 2004 vastgesteld door de raad) geeft aan dat voor nieuwe woonwijken(Meerhoven, etc.) altijd ontwikkelingsmogelijkheden aanwezig moeten zijn voor buurt- en wijkgebonden horeca. In het algemeen gaat het dan om horecavoorzieningen die geïntegreerd worden in een wijkwinkelcentrum, waar ook andere publieksgerichte voorzieningen aanwezig zijn.

Ten aanzien van de reguliere buurt- en winkelcentra geldt dat de hier aanwezige horeca met name een dagfunctie en een vroege avondfunctie vervult. De mogelijke vestiging van een discotheek is in de voorschriften dan ook uitgesloten.

3.3.5 Duurzaamheid en veiligheid

Duurzaam bouwen.

De "DuBo"lijst is een "checklist" om te beoordelen of nieuwe woningen milieuvriendelijk worden gebouwd. De gemeentelijke Basislijst Duurzaam Bouwen is een vast onderdeel van het gemeentelijk nieuwbouwbeleid voor woningen.

Energie

De gemeente heeft in 2002 een meerjarenplanning klimaatbeleid opgesteld. Dit betekent dat er voor nieuwbouw en bestaande bouw een energieprestatienorm wordt vastgesteld.

Politiekeurmerk Veilig Wonen

Doel van het keurmerk is om door een zorgvuldig ontwerp en beheer van de woning en woonomgeving, de kans op woninginbraken zoveel mogelijk te verminderen. Daarbij wil het keurmerk bijdragen aan een verbetering van de sociale veiligheid in openbare ruimten en de directe woonomgeving. Te denken valt aan zowel het terugdringen van vormen van overlast en delicten, als aan het verminderen van gevoelens van onveiligheid.

In 2000 hebben de regionale gemeenten middels een convenant "Politiekeurmerk veilig wonen (PKVW)" de intentie uitgesproken om nieuwbouw te realiseren conform de eisen uit het PKVW. Dit houdt concreet in dat de gemeente de voorwaarde stelt dat het nieuwbouwplan aan de eisen van het keurmerk moet voldoen, de ontwerpen toetst en zorg draagt voor de totstandkoming van een overeenkomst.

Veiligheidseffectrapportage

In samenwerking met de Dienst Brandweer en Crisisbeheersing is voor Meerrijk een Veiligheidseffectrapportage opgesteld VER Meerrijk "Meer veiligheid: de koning te rijk"(DSOB, sector Planontwikkeling, september 2002). Een goede bereikbaarheid van onder andere de parkeergarage, de woontorens en het centrale plein is van groot belang voor de hulpdiensten. In het VER Meerrijk wordt hieraan expliciet aandacht besteed.

Ook wordt hier verwezen naar de CROW publicatie, nr. 165 en de POV Noord-Brabant publicatie Duurzaam Veilig.

4 Planbeschrijving

4.1 Stedenbouwkundige uitgangspunten

Het stedenbouwkundig concept van Meerrijk is in het Masterplan Meerrijk gepresenteerd. Voor het centrum van Meerhoven wordt gestreefd naar wijkgebonden winkelvoorzieningen en sociaal- maatschappelijke voorzieningen in geconcentreerde vorm, zoals een supermarkt, bank, reisbureau, horecavoorzieningen, alsmede een basisschool, een verblijf voor kinderopvang, enzovoorts, met daarboven gestapelde woningbouw. De directe nabijheid van het toekomstige park, de HOV-lijn, de voorzieningen, evenals het wijde uitzicht zorgen voor een bijzondere woonkwaliteit vooral voor de doelgroep van oudere en zorgbehoevende bewoners.

Het centrum omsluit een centraal plein, met doorzicht naar het toekomstige park. Het parkeren is ondergronds geconcentreerd. Het centrum heeft een stedelijk karakter. Het groen is ondersteunend. Het aantal woningen bedraagt maximaal 700, voornamelijk gestapeld. De dichtheid is hoog, afgestemd op het stedelijk karakter. Op twee markante locaties in het centrum zijn woontorens (met hierin opgenomen voorzieningen) geprojecteerd met een minimale bebouwingshoogte van 55 meter en een maximale bebouwingshoogte van 75 meter. De hoogte van de overige gestapelde woningbouw inclusief voorzieningen bedraagt maximaal 30 meter met op een tweetal locaties een beperkte ophoging tot maximaal 45 meter. Het bebouwingspercentage voor de gehele bestemming is bepaald op 100 procent, mede omdat onder de gebouwen een parkeergarage zal worden gerealiseerd die gedeeltelijk boven peil zal worden gebouwd.

Op deze wijze wordt het centrum vormgegeven als een compact en autonoom gebouw object in het landschap van het centrale park. Het is daarmee een blikvanger die enerzijds het park (en de betreffende woongebieden) respecteert en anderzijds ook herkenbaar is als stedelijk centrum van Meerhoven. Het uitgewerkte plan Meerrijk is daarbij enigszins verschoven ten opzichte van de oorspronkelijk geprojecteerde positie in het Masterplan Meerhoven. Het centrum verschuift nu tussen de 50 en 100 meter in zuidelijke richting. Hiermee wordt overigens wel in de differentiatiezones gebleven die op de plankaart van het globale bestemmingsplan Meerhoven binnen de andere bestemmingen zijn opgenomen. Dit betekent dat ook op basis van het bestemmingsplan Meerhoven deze verschuiving in zuidelijke richting was toegestaan. Aan de zuidkant van het plangebied zal een ecologische verbindingzone worden ingericht.

De nieuwe begrenzing van het centrum is op de plankaart behorende bij deze herziening opgenomen.

Het Masterplan Meerrijk voor het centrumgebied (vastgesteld op 27 augustus 2002) voorziet in maximaal 700 woningen. Meerrijk voorziet in een compact verstedelijkt centrum. De huidige marktsituatie geeft aan dat met name wat meer in de middeldure en goedkopere klasse woningen dient te worden gebouwd. Dit betekent

dat de oppervlakte per woning kleiner wordt, zodat meer woningen in hetzelfde stedenbouwkundige plan kunnen worden gerealiseerd.

Aan de oostzijde van het toekomstige centrum is de woonwijk Bosrijk voorzien. Op basis van het bestemmingsplan Meerhoven dienen binnen dit gebied circa 700 woningen te worden gerealiseerd. Besloten is om de grond rondom de te handhaven hangaar niet voor woningbouw te gebruiken, maar om in dit gebied een aantal sociaal-culturele voorzieningen te concentreren. Hiervoor zal de zogenaamde driehoek tussen de bestemming Centrumvoorzieningen, de noordoostelijk gelegen Hoogwaardige Openbaar Vervoerslijn en de zuidelijk gelegen ecologische verbindingzone worden gebruikt. Dit betekent voor Bosrijk dat circa 450 woningen kunnen worden gebouwd. De compensatie van circa 250 woningen wordt nu voor een deel worden gevonden in het centrum van Meerrijk, waarbij de stedenbouwkundige uitgangspunten voor het plan gehandhaafd blijven.

Ten opzichte van het bestemmingsplan Meerhoven (1997) is het aantal van circa 500 woningen veranderd in maximaal 700 woningen. Dit heeft maken met maximaliseren van het aantal woningen. Bij het noemen van circa 500 woningen kan discussie ontstaan over de mogelijke afwijking van 500. Is dit bijvoorbeeld een marge van plusminus 10% of mag 5% aangehouden worden? Bij maximaal 700 is het maximale woningaantal in ieder geval duidelijk aangegeven.

Circa 200 woningen zullen in het goedkope segment (onder ander sociale huur/ sociale koop) worden gerealiseerd, 300 in het midden segment en 200 in het dure segment.

Voor Meerrijk zal een beeldkwaliteitsplan worden gemaakt, dat na inspraak zal worden vastgesteld door de raad en deel zal uit maken van de welstandsnota.

Bij de ontwikkeling van hoogbouw boven een parkeergarage wordt in het bijzonder aandacht besteed aan (brand)veiligheidsaspecten.

4.2 Verkeersontsluiting

Algemeen

In het masterplan Meerhoven is voor een verkeersstructuur gekozen waarin als uitgangspunt is opgenomen dat er een rondweg wordt aangelegd waarop de woongebieden individueel worden ontsloten. Reden hiervoor is om het verkeer tussen de woongebieden te voorkomen.

Eén van de onderdelen van dit principe is dat de bestaande Sliffertsestraat na voltooiing van de hoofdinfrastructuur Meerhoven ter hoogte van Bosrijk zal worden geknipt waardoor doorgaand autoverkeer, waaronder sluipverkeer, tussen deelplan Zandrijk en Grasrijk niet meer mogelijk is. Hiermee wordt recht gedaan aan de hoofddoelstelling zoals die gold en nog steeds geldt bij de start van de planontwikkeling om de onderscheiden woongebieden zoveel mogelijk autoluw te maken. Door een rondweg met aftakkingen per woongebied zonder interne autoverkeer-doorkoppeling wordt het autoverkeer binnen de wijk ontmoedigd. Deze doelstelling richt zich ook op andere aspecten zoals beheersing van de automobilititeit, het stimuleren van openbaar vervoer en het bevorderen van langzaam verkeer. Dit is tot uiting gekomen middels de aanleg van de snelle

openbaar vervoer lijn (HOV) en de non-stop fietsroute (nog in uitvoering). Ook een restrictief parkeerbeleid met parkeerplaatsen op afstand van de woning draagt bij tot deze hoofddoelstelling.

De geplande knip zal worden gerealiseerd als de ring rondom Meerhoven (hoefijzer) gereed is. De planning is dat de knip in oktober/november 2005 kan worden gerealiseerd. De knip zal gefaseerd worden aangelegd. De eerste fase betreft het maken van de knip ter hoogte van de tijdelijke voorzieningen in Bosrijk (gezondheidscentrum en supermarkt). Op het moment dat deze voorzieningen zijn verplaatst naar het nieuwe centrum (Meerrijk) zal de knip definitief worden gemaakt ten noorden van Bosrijk.

Door Goudappel Coffeng is onderzoek gedaan naar de verkeersbewegingen die op de Sliffertsestraat te verwachten zijn indien de knip niet zal worden gerealiseerd. Zij concludeert dat de Sliffertsestraat met name wordt gebruikt door intern en extern verkeer dat via de Sliffertsestraat en de aansluiting Meerhoven een snellere verbinding heeft naar de A2 en Eindhoven dan middels de Flight Forum infrastructuur en de Anthony Fokkerweg. Indien de Sliffertsestraat niet wordt geknipt heeft dit een onacceptabel effect op de kwaliteit van de leefomgeving in Bosrijk, Zandrijk en Grasrijk. Geadviseerd wordt derhalve om de Sliffertsestraat conform het Masterplan Meerhoven te knippen.

Uit de berekening van de verkeersintensiteiten kan worden afgeleid dat de effecten op de leefbaarheid, indien de knip in de Sliffertsestraat niet gerealiseerd wordt, op termijn zeer negatief zijn. Van een verkeersluwe woonwijk is dan geen sprake meer. Het niet realiseren van de knip heeft ook een negatief effect op de leefbaarheid van deelplan Grasrijk. Naar verwachting ontstaat hier weerstand als de knip niet wordt uitgevoerd. Zeker gelet op huidige verkeersbewegingen die reeds in Grasrijk aanwezig zijn.

Bovendien komt het deelplan Bosrijk indien de knip niet gerealiseerd wordt, onder grote druk te staan. Het niet doorvoeren van de knip zou voor het ontwerp van deze wijk grote gevolgen hebben en zou betekenen dat de kaders hiervoor dienen te worden aangepast.

Zolang de tijdelijke supermarkt, het gezondheidscentrum en de cafetaria gesitueerd zijn in Bosrijk zal de knip ook op die locatie worden uitgevoerd. Het realiseren van de knip op deze locatie regelt de bereikbaarheid vanuit zowel Zandrijk alsook Grasrijk. Echter het doorgaande verkeer is hier niet meer mogelijk. Het tijdelijke wijkvoorzieningencentrum blijft hierdoor wel bereikbaar. De gewijzigde inrichting is in overleg met de gebruikers van de tijdelijke voorzieningen tot stand gekomen. Gelet op het vorenstaande dient de knip gerealiseerd te worden.

Het centrum Meerrijk is als "scharnierpunt" in het park Meerland gesitueerd, midden tussen, maar los van de omliggende woonbuurten. Meerrijk is niet alleen centraal gesitueerd ten opzichte van de verschillende woonbuurten van Meerhoven, het ligt ook als spin in het web van routes door de wijk.

De twee doorgaande hoofdfietsroutes van Meerhoven, die de wijk met haar omgeving en met het stadscentrum van Eindhoven verbinden, scheren raketings langs Meerrijk. Een zestal aan dit "assenkruis" gekoppelde fiets-/voetpaden, die

Meerrijk als (eind)bestemming hebben, takken direct aan op het maaiveldniveau van het centrum.

De stedelijke HOV-lijn die Meerhoven middels een vrije baan doorkruist heeft een halte direct aan de oostelijke toegang tot het centrum nabij de hangaar, met een fraai uitzicht over het park.

Voor het autoverkeer is Meerrijk vanaf twee zijden –noord en zuid- bereikbaar. De auto's worden opgevangen op een separaat parkeerniveau, dat als "stop" fungeert tussen het stratennetwerk van Zandrijk enerzijds en dat van Grasrijk anderzijds, door middel van een slim parkeerbeheerssysteem zodanig functionerend dat sluipverkeer tussen de twee wijken via het centrum voorkomen wordt.

De bevoorrading van het centrum door middel van vrachtverkeer geschiedt uitsluitend vanaf de noordzijde.

Onderzoek Goudappel Coffeng

Goudappel Coffeng heeft onderzoek gedaan naar de verkeerssituatie op de toeleidende wegen naar Meerrijk (juli 2005). Voor de studie is uitgegaan van het prognosejaar 2010 en is gebruik gemaakt van het zogenaamde SRE-model. Er is gewerkt met het meest recente inzicht ten aanzien van het ruimtelijke programma (de inwoners en arbeidsplaatsen) (reële programma). Dit programma is in Meerrijk en Bosrijk iets gewijzigd ten opzichte van de uitgangspunten waarbij de vaststelling van het bestemmingsplan Meerhoven is uitgegaan. Om het effect van de wijzigingen op de verkeersintensiteiten te onderzoeken is ook een scenario doorgerekend met het ruimtelijk programma zoals dat in het globale bestemmingsplan Meerhoven is gehanteerd (bestemmingsplan programma).

	Woningen		arbeidsplaatsen in m2 bvo	
	reëel	bestemmingsplan	reëel	bestemmingsplan
Meerrijk^	660*	500	9500	7500
Bosrijk^	450	700	-	-

* Voor Meerrijk is met 660 woningen binnen het centrum rekening gehouden en 40 woningen zijn toegerekend aan Zandrijk. Deze zijn in dit overzicht niet genoemd, maar in de woningen van Zandrijk meegenomen en dus ook in de verkeersintensiteiten voor Zandrijk.

^Beide scenario's zijn doorgerekend uitgaande van de ontvlechtingvariant.

Hieronder volgen de belangrijkste conclusies uit het onderzoek van GC:

Grasbaan

Voor de Grasbaan zijn de etmaalintensiteiten in de reële ruimtelijke invulling oplopend van circa 3600 motorvoertuigen (mvt) naar circa 7100 mvt vlak voor de aansluiting op de Meerhovendreef. De situatie op basis van het bestemmingsplan Meerhoven was circa 2800 mvt oplopend naar circa 6250 mvt.

In de spits zijn de getallen ter hoogte van de aansluiting op de Meerhovendreef als volgt: ochtendspits 800 en avondspits 1250 mvt per twee uur (Op basis van het globale bestemmingsplan Meerhoven was dit 700 en 1150 mvt per twee uur).

De intensiteit op de Grasbaan blijkt door een groter aantal meters winkelloppervlak en de extra woningen in Meerrijk circa 10 tot 15 % toe te nemen ten opzichte van de oude situatie. Het effect van de ontvlechtigingsvariant op de Grasbaan is niet noemenswaardig.

Nieuwe Sliffertsestraat

Voor de Nieuwe Sliffertsestraat zijn de etmaalintensiteiten in de reële ruimtelijke invulling oplopend van circa 3400 motorvoertuigen (mvt) naar circa 8800 mvt vlak voor de aansluiting op de Meerhovendreef. De situatie op basis van het bestemmingsplan Meerhoven was circa 3000 mvt oplopend naar circa 9300 mvt. In de spits zijn de getallen ter hoogte van de aansluiting op de Meerhovendreef als volgt: ochtendspits 1100 en avondspits 1550 mvt per twee uur (Op basis van het globale bestemmingsplan Meerhoven was dit 1150 en 1550 mvt per twee uur). De intensiteit op de Nieuwe Sliffertsestraat blijkt door de afname van het aantal woningen in Bosrijk iets rustiger te worden ten opzichte van de oude situatie. Het effect van de ontvlechtigingsvariant op de Nieuwe Sliffertsestraat is niet noemenswaardig.

Zandstrand

Voor het Zandstrand zijn de etmaalintensiteiten in de reële ruimtelijk invulling oplopend van circa 2600 mvt naar circa 5900 mvt bij de aansluiting op de Zandhagedis. De situatie op basis van het globale bestemmingsplan Meerhoven was circa 2500 mvt naar circa 5850 mvt bij de aansluiting op de Zandhagedis. In de ochtendspits heeft het Zandstrand ter hoogte van het Zandhagedis te maken met circa 750 mvt per twee uur en in de avondspits circa 1030 mvt per twee uur. Bij een auto-intensiteit van 800 mvt per uur is een weg zonder aanvullende voorzieningen nog goed oversteekbaar. Het Zandstrand blijft daar met 550 mvt/per uur ruim onder.

Effect van de doorverbinding Waterrijk – Meerrijk

Om de andere ontsluitingswegen te ontlasten is onderzocht of er een groot effect te verwachten is van een directe verbinding tussen Meerrijk en Waterrijk. Daarbij is geen doorgaand verkeer door Meerrijk mogelijk. De verbinding is dus alleen bestemd voor bestemmingsverkeer Meerrijk. De invloed van deze verbinding is vrij beperkt. De intensiteit op de Grasbaan neemt met circa 5% tot 10 % af. Voor de Nieuwe Sliffertsestraat en het Zandstrand heeft deze verbinding nagenoeg geen effect.

De doorstroming op de kruisingen

Voor de kruispunten Grasbaan-Meerhovendreef en Nieuwe Sliffertsestraat-Meerhovendreef is voor zowel de ochtend als de avondspits doorgerekend of deze met de bedachte configuratie de verkeersstromen kunnen verwerken. De resultaten gelden voor het drukste uur binnen de spitsen. Daarvoor is uitgegaan van 0,55 maal de twee-uursintensiteit.

	Ochtendspits	Avondspits
Kruispunt Grasbaan-Meerhovendreef	52 sec	65 sec

Kruispunt Nieuwe Sliffertsestraat-Meerhovendreef 43 sec

49 sec

Als vuistregel geldt dat indien een cyclustijd boven de 90 seconden zit, er sprake is van een drukkere kruising. Een cyclustijd boven de 120 seconden wordt meestal onacceptabel gevonden. De berekende cyclustijden blijven ver onder deze kritische waarden. De doorstroming op deze kruisingen vormt dan ook geen enkel probleem.

Doorgaand verkeer door Meerhoven

Onderzocht is hoeveel doorgaand verkeer er in Meerhoven rijdt. Doorgaand verkeer wordt gedefinieerd als verkeer dat geen herkomst of bestemming in Meerhoven heeft. Dit heeft met name betrekking op de Meerhovendreef. Binnen de wijken, zoals Grasrijk of Zandrijk zal geen sprake zijn van doorgaand verkeer omdat er geen onderlinge verbindingen zijn. Er is dan ook geen effect van de variatie in ruimtelijke vulling op het doorgaand verkeer. Wat wel een groot effect heeft is de keuze voor wel of niet ontvlechting. In de ontvlechtigingsvariant is er meer doorgaand verkeer op de Meerhovendreef dan in de variant zonder ontvlechting. Tussen de Grasdreef en de Grasbaan is in de ontvlechtigingsvariant circa 25 % meer doorgaand verkeer dan in de variant zonder ontvlechting (4200 mvt per etmaal versus 3350 mvt per etmaal).

Type verkeer op de Grasbaan

De Grasbaan heeft een functie voor de ontsluiting van de woningen in Grasrijk en een functie voor de ontsluiting van Meerrijk. Naast woningen zijn hier ook overige functies zoals winkels en openbare voorzieningen gepland. Dit geeft een ander verkeerspatroon dan een typische woonbuurt waarbij de nadruk van de verkeersdruk op de spitsen ligt. Om een gevoel te krijgen welk deel van het verkeer op de Grasbaan herkomst of bestemming Meerrijk heeft, is het verkeer uit Meerrijk apart gevisualiseerd van het andere verkeer. Nabij de aansluiting op de Meerhovendreef blijkt circa de helft van het verkeer herkomst of bestemming Meerrijk te hebben. Dit percentage wordt hoger naarmate men Meerrijk nadert.

Een slag dieper is het bestemmingsverkeer Meerrijk geanalyseerd naar motief: Het motief van de autoritten van en naar Meerrijk weergegeven.

Motief	aandeel
Werk	18%
Zakelijk	5%
Winkel	34%
Onderwijs	1%
Overig	41%

Het blijkt dat het meeste verkeer een bestemming winkel of overig (recreatief, sociaal) heeft. Dit is het verkeer dat over het algemeen pas na de ochtendspits op gang komt en dus met name overdag en in de avondspits terug te zien is. In de volgende tabel is aangegeven voor deze twee motieven de verdeling over de dag. Ter vergelijking is ook de dagverdeling van de totale autostroom van en naar Meerrijk weergegeven.

	Winkel	Overig	Totaal
Ochtendspits	2%	8%	10%
Restdag	80%	75%	71%
Avondspits	18%	17%	18%

Toekomstige inrichting van de Nieuwe Sliffertsestraat en de Grasbaan

De Nieuwe Sliffertsestraat is in de bestaande situatie een buurtstraat, zonder doorgaand verkeer met gelijkwaardige kruispunten. Een vormgeving als toegangsweg is eenvoudiger realiseerbaar dan een vormgeving als gebiedsontsluitingsweg. De meest logische plaats voor een overgang is het toekomstige kruispunt met de Meerhovendreef. Het ligt dus voor de hand om de gehele Nieuwe Sliffertsestraat een functie als erftoegangsweg te geven. De vraag is of de Nieuwe Sliffertsestraat veilig als een erftoegangsweg kan functioneren. Het drukste gedeelte van de Nieuwe Sliffertsestraat, nabij het toekomstige kruispunt met de Meerhovendreef heeft een auto-intensiteit van circa 8.800 mvt/etmaal. In het avondspitsuur bedraagt de autoverkeersintensiteit circa 900 mvt/uur, in de ochtendspits circa 650 mvt/uur. Verderop naar het noorden neemt de autoverkeersintensiteit op de Nieuwe Sliffertsestraat steeds verder af. Waarbij naar verwachting bij de Graslook al een groot deel van het autoverkeer afslaat, zodat de auto-intensiteit ten noorden daarvan nog circa 5500 mvt/etmaal bedraagt. Bij een auto-intensiteit van 8800 mvt/etmaal zijn fietsvoorzieningen noodzakelijk. De auto-intensiteit is te hoog voor het maken van een fietsstraat. Er zal dan ook gekozen worden voor fietsstroken of fietspaden aan één of twee zijden van de weg. De auto-intensiteit in de avondspits maakt een aanvullende voorziening voor het oversteken wenselijk (middengeleider), zeker wanneer wordt gekozen voor een fietspad ten oosten van de rijbaan. In de ochtendspits, wanneer de meeste fietsers te verwachten zijn, en de rest van de dag is de auto-intensiteit lager en kan ook zonder middengeleider een goede oversteekvoorziening worden gemaakt. Goudappel Coffeng adviseert de gehele Nieuwe Sliffertsestraat als erftoegangsweg te categoriseren en als zodanig in te richten, met aandacht voor de fietsveiligheid op het kruispunt Nieuwe Sliffertsestraat – Graslook en fietsvoorzieningen in de vorm van fiets stroken of fietspaden. Voor de Grasbaan gelden in grote lijnen dezelfde overwegingen als voor de Nieuwe Sliffertsestraat. De auto-intensiteit is echter iets lager, 7100mvt/etmaal, circa 480 mvt/uur in de ochtendspits en circa 770 mvt/uur in de avondspits. De oversteekbaarheid van de Grasbaan is daardoor ook zonder middengeleiders of andere aanvullende oversteekmaatregelen nog juist voldoende. Ter hoogte van de Grasduiker steekt ook een fietsroute in westelijke richting door het park de Grasbaan over. Afhankelijk van de fietsintensiteit op deze route kan worden overwogen op dat punt geen gelijkwaardig kruispunt te maken maar de voorrang te verlenen ten gunste van de overstekende fietsroute. Fietsvoorzieningen langs de Grasbaan zijn wenselijk. In ieder geval wordt aanbevolen de gehele Grasbaan te categoriseren en in te richten als erftoegangsweg met fietsstroken of fietspaden.

Conclusie

Het Zandstrand zal door de uitbreiding van Meerrijk niet noemenswaardig meer verkeer te verwerken krijgen. De totale verkeersintensiteiten zijn acceptabel voor deze woonstraat. Een andere inrichting is dan ook niet noodzakelijk.

De Grasbaan krijgt in de berekeningen van Goudappel Coffen circa 850 mvt per dag meer te verwerken. Gelet op de spreiding van het verkeer leidt dit niet extra problemen in de ochtend- of avondspits. Omdat de toename met name op het laatste stuk van de Grasbaan ter hoogte van de aansluiting met de Meerhovendreef het hoogst is en gelet op de spreiding over de gehele dag is deze toename acceptabel. Voor de Nieuwe Sliffertsestraat is er sprake van een lichte afname van de verkeersintensiteiten en is dus voor deze weg een positief effect.

Voor de Grasbaan en de Nieuwe Sliffertsestraat zal conform het advies van Goudappel Coffeng besloten worden om deze aan te wijzen als erftoegangswegen met daarnaast de aanleg van fietsstroken danwel fietspaden.

4.3 Parkeerbilans

Meerrijk wijkt in een aantal opzichten af van een doorsnee stedelijke woonwijk of wijkwinkelcentrum. Dat hangt samen met de omvang van het wonen t.o.v. het winkelapparaat, de gekozen mix van functies en de specifieke woonvormen (woonzorg-woningen, Fokus-woningen). Daar komt bij dat alle parkeerplaatsen in een parkeergarage worden gerealiseerd. Bij de bepaling van de parkeerbehoefte wordt uitgegaan van een voor de woningbouw en voorzieningen gedifferentieerde parkeernormering. In de onderstaande tabellen zijn de te hanteren parkeernormen voor de verschillende functies opgenomen.

Parkeernorm woningbouw		
	Norm	
	Parkeerpl. (/arb.pl.)	Parkeerpl. (/woning)
Sociale huur	n.v.t.	1,2
Fokus	0,33	0,15
Sociale koop	n.v.t.	1,2
Goedkoop	n.v.t.	1,2
Midden duur	n.v.t.	1,5
Midden duur	n.v.t.	1,5
Duur	n.v.t.	1,5
Penthouses duur	n.v.t.	1,5
Stadswoningen	n.v.t.	1,5
Woon/werk woningen	n.v.t.	1,5

In de parkeergarage zullen maximaal 1300 parkeerplaatsen worden gerealiseerd, waarbij uitgangspunt is een goede verhouding openbaar/privé.

Parkeernorm bedrijven			
	Parkeerpl. (/100 m2 BVO)	Parkeerpl. (/leslokaal/ eenheid)	Parkeerpl. (arb.pl./ zitplaats)
Food (kleine supermarkt)	4	n.v.t.	n.v.t.
Non-food (buurtverzorgende winkel)	3	n.v.t.	n.v.t.
Horeca	5	n.v.t.	n.v.t.
Commerciële dienstverlening	2	n.v.t.	n.v.t.
School (basisonderwijs)	n.v.t.	1	0,4
Kinderopvang	0,6	n.v.t.	n.v.t.
Peuterspeelzaal	0,6	n.v.t.	n.v.t.
Vrijetijdsacc. (verenigingsgebouw)	2	n.v.t.	0,2
Gezondheidscentra	n.v.t.	1	1
Woon/werk woningen	1,5	n.v.t.	n.v.t.
Sportzaal	2	n.v.t.	n.v.t.
Fitness	2	n.v.t.	n.v.t.

Bij de definitieve bepaling van het aantal parkeerplaatsen dient rekening gehouden te worden met de volgende twee factoren:

1. Uitwisselbaarheid

Het parkeren wordt gerealiseerd in een publiek deel voor met name de voorzieningen, het bezoekersparkeren en voor een deel van de sociale woningbouw, en een privaat deel voor met name de bewoners van Meerrijk. De parkeerbehoefte is door de dag genomen niet constant; op de verschillende momenten is dit voor de diverse functie verschillend. Dat betekent dat er in de berekening van de feitelijke parkeerbehoefte rekening gehouden kan worden met de aanwezigheidspercentages op de verschillende momenten van de dag.

2. Woningen boven de voorzieningen

Voor Meerrijk geldt dat ca. 10% van de adherente bevolking boven op de voorzieningen woont. Hieruit vloeit een reductie voort voor de parkeernorm voor de voorzieningen van maximaal 10%.

4.4 Programma Meerrijk ten behoeve van detailhandels- en overige voorzieningen

BRO Adviseurs in ruimtelijke ordening, economie en milieu (BRO) heeft in juli 2005 onderzoek gedaan naar de ontwikkelingsmogelijkheden voor het functionele programma binnen Meerrijk.

Hieronder volgt een samenvatting van de belangrijkste conclusies van het onderzoek **“Ontwikkelingsmogelijkheden van het wijkwinkelcentrum Meerhoven”**:

De centrale vraag voor het onderzoek is “Wat is het haalbare en wenselijke programma voor het nieuwe wijkwinkelcentrum in de wijk Meerhoven in Eindhoven?”

De belangrijkste onderzoeksvragen zijn:

- Hoe is het relevante aanbod van de direct concurrerende centra in Eindhoven en Veldhoven, zowel kwantitatief als kwalitatief?
- Wat zijn de kwantitatieve mogelijkheden (distributieve ruimte) voor realisatie van het wijkwinkelcentrum in Meerhoven?
- Wat zijn de kwalitatieve mogelijkheden voor het wijkwinkelcentrum in Meerhoven?

Voor de benadering van de toekomstige distributieve ruimte in Meerhoven zijn de volgende uitgangspunten gehanteerd:

- Het primair draagvlak is benaderd op circa 15.575 inwoners(hierbij is uitgegaan van een toekomstige gemiddelde woningbezetting van 2,4).
- De bestedingen in de dagelijkse sector liggen op circa € 2.026,-- per hoofd van de bevolking, in de niet-dagelijkse sector op circa € 2.335,--. Er wordt voor de langere termijn uitgegaan van stabilisatie van de bestedingscijfers van inwoners.
- In de dagelijkse artikelensector is de binding ingeschat op circa 75% tot 80%, de toevloeiing op circa 10% van de totale omzet. De binding in de niet-dagelijkse sector is ingeschat op circa 15% tot 20%, de toevloeiing op circa 10% van de totale omzet.
- Voor de benodigde vloerproductiviteit wordt uitgaande van het verwachte programma (branches, supermarktformules) uitgegaan van een gemiddeld benodigde omzet van circa € 7.250,-- per m2 winkelvloeroppervlak (wvo) in de dagelijkse artikelensector en circa € 3.000,-- per m2 wvo in de niet-dagelijkse artikelensector. Beide cijfers liggen op een tamelijk hoog niveau, hetgeen te maken heeft met relatief hoge huisvestingslasten bij nieuwbouw en de samenstelling van het aanbod. In de niet-dagelijkse sector zal er bijvoorbeeld geen grootschalig aanbod in de woninginrichtingssfeer komen. Dit aanbod heeft een lage normatieve omzet per m2 wvo. Terwijl in de andere sector het supermarktaanbod wel dominant aanwezig is (relatief hoge omzetten per m2 wvo, zeker sinds de prijzenoorlog). In de praktijk verschillen de benodigde omzetten per m2 wvo sterk per branche en daarbinnen per winkelformule.

Tabel Benadering distributieve ruimte Meerrijk

	Dagelijks	Niet-dagelijks
Inwonertal	15.575	15.575
Bestedingen per hoofd	€ 2.026,--	€ 2.335,--
Bestedingspotentieel (in mln.)	€ 31,6	€ 36,4
Binding	75-80%	ca.15-20%
Gebonden bestedingen (in mln.)	€ 23,7 - € 25,2	€ 5,5- € 7,3
Toevloeiing als aandeel totale omzet (in mln.) ca 10%		ca. 10%
Omzet door toevloeiing (in mln.)	€ 2,6 - € 2,8	€ 0,6 - € 0,8
Totale besteding (in mln.)	€ 26,3 - € 28,1	€ 6,1 - € 8,1
Gemiddelde vloerproductiviteit (per m2 wvo)	€ 7.250,--	€ 3.000,--
Marktruimte (in m2 wvo, afgerond)	3.600 – 3.900	2.000 – 2.700

De totale marktruimte voor detailhandel in wijkwinkelcentrum Meerrijk is aangegeven in onderstaande tabel. Hierbij is voor het omrekenen van het winkelvloeroppervlak naar bruto vloeroppervlak uitgegaan van een voor nieuwe wijkwinkelcentra gangbare verhouding, waarin het winkeloppervlak circa 75% uitmaakt van het bruto vloeroppervlak.

Totale distributieve ruimte Meerrijk (afgerond)

Sector	Marktruimte	
	m2 wvo	m2 bvo
Dagelijkse artikelensector	3.600 – 3.900	4.800 – 5.200
Niet-dagelijkse artikelensector	2.000 – 2.700	2.700 – 3.600
Totaal	5.600 – 6.600	7.500 – 8.800

Overige commerciële voorzieningen van belang voor een goede mix

Voor een goede mix aan functies is ook de vestiging van horeca, consumentverzorgende ambachten en publieksgerichte dienstverlening en verhuur in wijkwinkelcentrum Meerrijk van belang. Bezoek aan dergelijke voorzieningen wordt in de praktijk vaak gecombineerd met het doen van winkelaankopen.

Reservering van overige commerciële voorzieningen

Doorgaans wordt in nieuw te realiseren wijkwinkelprojecten minimaal circa 15% van de te realiseren ruimten voor andere commerciële functies gereserveerd. Door het realiseren van een juiste mix aan functies (winkels, horeca, ambacht, diensten en niet commerciële voorzieningen) kan het wijkwinkelcentrum zich ontwikkelen tot het kloppend hart van Meerhoven. De reservering komt neer op circa 900 tot 1.000 m2 wvo (circa 1.100 tot 1.300 m2 bvo).

Functioneel programma

	m2 wvo	m2 bvo
Detailhandel	5.600 – 6.600	7.500 – 8.800
Horeca, ambacht en diensten	900 – 1.000	1.100 – 1.300

Totaal **6.500 – 7.600** **8.600 – 10.100**

Het functioneel programma is weergegeven in een bandbreedte. Daarbij geldt dat de onderkant zonder meer realistisch is te noemen. Wanneer wordt voldaan aan de volgende randvoorwaarden ten aanzien van invulling en ruimtelijke aspecten is ook de bovenkant van de bandbreedte haalbaar.

Ruimtelijke randvoorwaarden:

Centrale ligging in het verzorgingsgebied: Meerrijk komt centraal in het verzorgingsgebied te liggen. Bij een centrale ligging in de wijk valt de koopkrachtbinding vanuit de hele wijk hoger uit dan bij een perifere of excentrische ligging. De afstanden voor de consument zijn zo het kortste.

Situering in algehele winkelstructuur: Met betrekking tot de ligging van het winkelcentrum in de algehele winkelstructuur zijn vooral de nabij gelegen concentraties op de Hurk en de Albert Heijn XL aan de Limburglaan van belang. Toekomstige herontwikkelings- en uitbreidingsplannen van deze concentraties zouden mede in het licht van het functioneren van het te realiseren winkelcentrum in Meerhoven moeten worden gezien.

Voorzieningenaanbod clusteren: In Meerhoven is de ontwikkeling van één voorzieningencentrum voorzien. Het voorkomen van detailhandelsaanbod op andere locaties in Meerhoven is belangrijk voor een goed functionerend centrum. De huidige plannen voorzien in een goede combinatie van winkelfuncties met andere commerciële functies en niet-commerciële functies. Het combinatiebezoek dat daardoor ontstaat is efficiënt voor de consument, werkt beperkend op de mobiliteit en versterkt de oriëntatie op de winkels en andere commerciële voorzieningen.

Stedenbouwkundige hoofdzet: Wijkwinkelcentra moeten een herkenbaar element in de wijk worden. Een prettig winkelmilieu, een eigentijdse en overzichtelijke inrichting met voldoende en goed geplaatste rust- en inrichtingselementen zijn belangrijk. De supermarkten vormen de belangrijkste trekkende elementen in het centrum. Een ligging nabij in- en uitgangen van de supermarkten is daarom essentieel (voorkomt overbodig winkelwagenverkeer). Blinde en onaantrekkelijke winkelpanden of –puien moeten worden voorkomen. Tevens dient bij de inpassing en vormgeving van een winkelcentrum nadrukkelijk aandacht besteed te worden aan efficiënt laden en lossen, zonder overlast voor de omgeving. Tegenwoordig gebeurt dit vaak inpandig waardoor overlast tot een minimum beperkt kan worden.

Bereikbaarheid: Een goede bereikbaarheid van het centrum is een belangrijke voorwaarde voor het functioneren en de uitgroei tot een levendig middelpunt van de wijk. De verkeersplannen voorzien in een goede bereikbaarheid van het centrum voor fietsers en voetgangers. Aandachtspunt vormt de bereikbaarheid per auto. Het ontmoedigen van autoverkeer in Meerhoven mag niet leiden tot een verminderde autobereikbaarheid van het winkelcentrum.

Parkeren: Het parkeren wordt bij een wijkwinkelcentrum nog steeds bij voorkeur op maaiveldniveau gerealiseerd. Parkeren onder de grond is niet onmogelijk. Het voldoen aan de eisen die aan de inrichting van de ondergrondse parkeervoorzieningen worden gesteld zijn dan echter extra belangrijk. Belangrijk zijn onder meer een ruime entree, voldoende brede parkeerplaatsen, het voorkomen van

obstakels, een prettige kleurstelling en goede verlichting en het creëren van logische stijpunten. Vooral het realiseren van een directe relatie tussen parkeren en de beide supermarkten is daarbij essentieel.

Tenslotte geeft BRO aan dat in de afgelopen decennia de schaalvergrotingstendens in wijkwinkelcentra duidelijk zichtbaar is geweest. Waar supermarkten op dit niveau eerst prima uit de voeten konden op 800 m² wvo, zijn metrages van 1.500 tot 2.000 m² wvo voor fullservice supermarkten nu heel normaal. Voorkomen moet worden dat winkelcentra de benodigde schaalprong fysiek niet kunnen accommoderen, omdat het winkelcentrum is ingeklemd tussen de woonwijken. In de ruimtelijke opzet dient hiermee rekening te worden gehouden.

Voor Meerrijk geldt ook dat het gehele centrum als een compacte stedenbouwkundig massa wordt gerealiseerd. Later uitbreiden is bijna niet mogelijk en ook niet wenselijk.

Conclusie

Op basis van het onderzoek van BRO komen wij tot de conclusie dat er voor maximaal 3.600 m² bvo detailhandel in niet-dagelijkse artikelen ruimte is. Het in een bestemmingsplan opnemen van beperkingen ten aanzien van detailhandel in niet-dagelijkse artikelen dient, zoals volgens vaste jurisprudentie gangbaar is, ruimtelijk relevant te zijn. De impact van detailhandel in niet-dagelijkse artikelen is ruimtelijk gezien niet zwaarder dan detailhandel in dagelijkse artikelen. Dit is dan ook geen reden om hierin een onderscheid te maken in de bestemmingsplanvoorschriften.

In de bestemmingsplanvoorschriften is voor detailhandel en horeca een maximaal bruto vloeroppervlak opgenomen van 9.500 m² bvo. De vraag is of dit gelet op het onderzoek van BRO acceptabel is en niet in strijd met een goede ruimtelijke ordening. Uit het onderzoek is af te leiden dat er maximaal voor 8.800 m² bvo detailhandel ruimte is. Daarnaast is er maximaal voor 1.300 m² bvo horeca, ambacht en diensten ruimte, in totaal voor alle functies dus maximaal 10.100 m² bvo. In de planvoorschriften is geen maximum opgenomen voor dienstverlenende bedrijven. Uit het onderzoek van BRO blijkt dat voor horeca met 500 m² wvo (pagina 21 van het onderzoek), dit is omgerekend 625 m² bvo, rekening wordt gehouden. Omgerekend komt dit voor detailhandel en horeca neer op 9.425 m² bvo. Wij concluderen dat een maximum van 9.500 m² bvo voor detailhandel en horeca zoals opgenomen in het bestemmingsplan, niet zal leiden tot een duurzame ontworpen van andere winkelcentra en niet in strijd is met een goede ruimtelijke ordening.

Zeker als gekeken wordt naar de ruimtelijke randvoorwaarden zoals hierboven opgenomen en die voor Meerrijk toepasbaar zijn, danwel ingevuld kunnen gaan worden.

Tenslotte wordt opgemerkt dat in de privaatrechtelijke sfeer afspraken gemaakt zullen worden over de branchering van het winkelcentrum, waarbij met de uitkomsten van dit onderzoek rekening zal worden gehouden.

4.5 Archeologie en cultuurhistorische waarden

4.5.1 Monumenten

In het plangebied van Meerrijk zijn geen monumenten of panden met een karakteristieke waarde aanwezig.

4.5.2 Archeologie

Op basis van de cultuur- en archeologische waardenkaart van de gemeente kan worden geconcludeerd dat het centrumgebied geen cultuur- en archeologische interessante waarden bevat. In het gebied van het toekomstige park Meerland ligt wel een terrein met een archeologische verwachting. Het gaat hier om het buurtschap Verre Welschap dat wellicht uit de 15 /16^e eeuw stamt en dat aan de zuidwestrand van Meerrijk ligt. Dit gebied valt echter niet binnen deze bestemmingsplanherziening.

5 Milieuparagraaf

5.1 Inleiding

Milieu is een aspect dat in belangrijke mate bijdraagt aan de kwaliteit van de leefomgeving. Dit is in relatie tot het toekennen van functies aan een gebied van belang. Door een goede ordening van verschillende functies en voldoende ruimtelijke scheiding tussen functies met verschillende kwaliteiten wordt een belangrijk basisniveau voor de leefbaarheid gegeven.

In deze paragraaf wordt de feitelijke milieusituatie van het plangebied vanuit twee verschillende invalshoeken belicht. Enerzijds gaat het om het garanderen van voldoende ruimtelijke scheiding tussen woonomgeving en bedrijvigheid, door het beperken van de zwaarte van bedrijven ten aanzien van mogelijke milieu emissie(zonering). Anderzijds gaat het om garanties die een aantasting van de leefomgeving op het vlak van de milieuthema's geluid, bodem en externe veiligheid beperken c.q. voorkomen.

5.2 Wet Geluidhinder

5.2.1 Wegverkeerslawaaï

In het gebied van Meerrijk zal het autoverkeer zich met name in de (gedeeltelijk) ondergrondse parkeervoorzieningen concentreren. De toeleidende wegen naar het gebied zullen allen een maximale snelheid van 30 km per uur krijgen. Derhalve behoeft voor het gebied geen akoestisch onderzoek te worden verricht.

Aan de oostzijde wordt het gebied begrensd door de HOV-baan (de Zanddreef). Hierover zal de Phileas gaan rijden. De fabrikant heeft nog geen emissiegegevens voor wat betreft geluid, maar aangenomen wordt dat de Phileas stiller is dan gewone bussen.

Wanneer bij een intensiteit van 6 bussen per uur de ligging van de 50 dB(A) contour wordt bepaald, conform RMV 2002, dan ligt deze op 5,6 meter uit de wegas.

Gelet op de afstand van het centrum tot aan de wegas, zal worden voldaan aan de maximale toegestane geluidbelasting van 50 dB(A). Dit geldt ook voor de bestemming Maatschappelijke Doeleinden.

5.2.2 Vliegverkeerslawaaï

In het Tweede Structuurschema Militaire Terreinen (SMT-2) is voor de vliegbasis Eindhoven de geluidsbelasting in de vorm van geluidscontouren met een range van 35 Kosteneenheden(K.E.) tot 65 K.E. vastgesteld. Deze indicatieve contouren zijn nog steeds geldig en worden door het ministerie van Defensie gebruikt voor het beoordelen van overtredingen. In ieder geval kunnen deze contouren worden gebruikt bij ruimtelijke ontwikkelingen. Om de geluidscontouren definitief vast te stellen wordt in het kader van het Structuurschema een procedure voor

milieueffectrapportage doorlopen. Van het ministerie van VROM (VROM/DGM/DLMV) is vernomen dat binnenkort het M.E.R.-rapport wordt verwacht. Vooruitlopend op dit rapport verwacht VROM/DGM/DLMV niet dat de nu vast te stellen geluidscontouren voor het vliegveld buiten de huidige 35 K.E.-contour komen te liggen.

De Inspectie VROM geeft aan dat in algemene zin de huidige geluidscontour van 35 K.E. als een aanvaardbare basis kan worden beschouwd voor het stellen van regels aan het bestemmen en het gebruik van de ruimte rond het luchtvaartterrein.

Voor Meerhoven wordt als uitgangspunt gehanteerd, dat geen woningen worden gebouwd binnen de 20 K.E.-contour van het vliegveld. Meerrijk ligt op voldoende afstand van de 20 K.E.-lijn en voldoet in ruime mate aan dit uitgangspunt.

5.3 Bodemonderzoek

De gronden binnen Meerrijk zijn onderzocht op bodemverontreiniging. De gesignaleerde verontreiniging van bodem en grondwater is inmiddels grotendeels gesaneerd onder de verantwoordelijkheid van het ministerie van Defensie. Bij het vrijmaken van het terrein zullen de dan nog aanwezige verontreinigingen onder de verantwoordelijkheid van de Milieudienst Regio Eindhoven worden opgeruimd. Ter plaatse van de tijdelijke opslagplaats voor onder andere verontreinigde grond voor Meerrijk zal nadat deze is opgeheven bodemonderzoek moeten plaatsvinden om de bodemkwaliteit onder de opslagplaats te kunnen beoordelen. De bodemkwaliteit zal bij de uitgifte van de grond worden bepaald op basis van NEN5740.

Ook is het gebied onderzocht op explosieven en vrijgemaakt van eventuele explosieven.

5.4 Luchtkwaliteit

Voor een aantal stoffen in de lucht, gelden wettelijke grenswaarden, welke zijn vastgelegd in het Besluit Luchtkwaliteit van 11 juni 2001. Voor de stoffen NO₂ (stikstofdioxide) en PM₁₀ (fijn stof) kent het Besluit tijdelijk verhoogde grenswaarden, ofwel plandrempels. Bij overschrijding van deze plandrempels dient een plan opgesteld te worden waarin wordt aangegeven op welke wijze in 2005 respectievelijk 2010 voldaan zal gaan worden aan de grenswaarden van PM₁₀ en NO₂. Opgemerkt wordt dat vanaf 1 januari 2005 de PM₁₀-concentraties dienen te voldoen aan de grenswaarde.

De normen zijn gesteld ter bescherming van de gezondheid van de mens. Dat gebeurt door kwaliteitseisen te stellen voor gevoelige bestemmingen zoals woningen, scholen, kinderdagverblijven, ziekenhuizen en sportvelden. Als bronnen worden aangemerkt bedrijven en verkeer.

Eenzijds 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 het Besluit 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.

Anderzijds wordt voor bestaande situaties waarbij de gestelde normen worden overschreden, een luchtkwaliteitsplan opgesteld waarin wordt aangegeven op welke wijze in 2010 voldaan zal gaan worden aan de grenswaarde. Dat gebeurt door het stellen van eisen aan verbrandingsmotoren (de bron; door het rijk) en door technische en/of planologische maatregelen (door de gemeente, het rijk of de provincie).

Door de MDRE is een onderzoek naar de luchtkwaliteit voor het plangebied van geheel Meerhoven uitgevoerd (1 april 2005). Hieronder volgen de conclusies:

Lokaal wegverkeer, snelweg A2, NIMBUS

Met het CAR II-model v4.0 zijn voor het plangebied Meerhoven berekeningen uitgevoerd, uitgaande van (verkeers-)uitgangspunten voor 2010 en 2015 van Goudappel Coffeng. Gegevens met betrekking tot de luchtkwaliteit langs de rijksweg A2 zijn afkomstig van de "Rapportage Besluit luchtkwaliteit van 2003" van het Ministerie van V&W en de door Tauw opgestelde milieueffectrapportage voor NIMBUS (projectnr. 4268115, d.d. 02-02-2004).

Uit de voorgaande informatie kan voor verblijfsgebieden c.q. gevoelige bestemmingen binnen het plangebied Meerhoven het volgende geconcludeerd worden:

- ◆ De normen conform het Besluit luchtkwaliteit voor stikstofdioxide (NO₂) voor 2010 worden niet overschreden.
- ◆ De normen conform het Besluit luchtkwaliteit voor benzeen (C₆H₆), zwaveldioxide (SO₂) en koolstofmonoxide (CO) worden voor 2010 niet overschreden.
- ◆ De normen conform het Besluit luchtkwaliteit voor de jaargemiddelde concentratie van fijn stof (PM₁₀) worden voor 2010 niet overschreden.
- ◆ De grenswaarde van 50 µg/m³ voor het 24 uurgemiddelde voor fijn stof (PM₁₀) wordt in 2010 meer dan de toegestane 35x per jaar overschreden wordt. De heersende achtergrondconcentratie (exclusief de bijdrage van wegverkeer) zorgt al voor een overschrijding van deze norm. Conform artikel 26 van het Besluit luchtkwaliteit van 11 juni 2001 zal het Rijk een plan van aanpak op moeten stellen, wat ertoe dient te strekken dat de huidige problematiek in de toekomst opgelost zal worden. Hiertoe is een eerste aanzet gegeven middels het Nationaal Luchtkwaliteitsplan (versie 11-11-2004).
- ◆ De invloed van geluidsschermen op de concentraties NO₂ en PM₁₀ op Nimbus zijn beperkt.

Bedrijven.

Uit de rapportage "Regionale luchtkwaliteit SRE-gemeenten 2002" kan worden afgeleid dat de binnen Eindhoven gelegen bedrijven op stadsniveau verwaarloosbaar bijdragen aan het achtergrondniveau. De inrichtingen binnen het plangebied leveren

geen significante bijdrage aan de optredende luchtconcentraties in het plangebied "Meerhoven".

Eindhoven Airport.

Uit gegevens van het CBS blijkt dat de emissie van de luchtvaart ten opzichte van wegverkeer zeer gering is. Gezien de afstand tot de gevoelige woonbestemmingen in het plangebied, zal Eindhoven Airport geen significante bijdrage leveren aan de optredende luchtconcentraties ter hoogte van de gevoelige bestemmingen in het plangebied.

Voor overige informatie wordt verwezen naar de MER voor de vliegbasis Eindhoven, die op korte termijn openbaar zal worden. In deze MER zal ook het aspect luchtkwaliteit aan de orde komen en zal aangetoond moeten worden dat aan de normen van het Besluit luchtkwaliteit kan worden voldaan.

Algemeen dient opgemerkt te worden dat de achtergrondconcentratie van PM₁₀ in de gemeente Eindhoven dermate hoog is dat alleen deze achtergrondconcentratie al leidt tot een overschrijding van de grenswaarde van het 24 uurgemiddelde. Het voorliggende plan biedt daarom ook geen mogelijkheden om de overschrijding van deze norm uit het Besluit luchtkwaliteit te voorkomen.

Dit probleem is niet uniek voor Eindhoven maar speelt voor grote delen van Nederland en West-Europa. De gemeente Eindhoven heeft bij de oplossing van het probleem ook een eigen verantwoordelijkheid. De gemeente Eindhoven zal in de eerste helft van 2005 een beleidsnota lucht opstellen, waar in het kader van de problematiek ten aanzien van stikstofdioxide (NO₂) een aantal maatregelen voorgesteld worden. Deze maatregelen zullen naast een effect op de concentratie van stikstofdioxide (NO₂) ook een positief effect hebben ten aanzien van de concentratie van fijn stof (PM₁₀).

Daarnaast zal in de situatie 2010 een merkbaar effect waarneembaar zijn van het Europees bronbeleid ten aanzien van de achtergrondconcentraties van stikstofdioxide en fijn stof. In de afgelopen jaren is dat effect al merkbaar geweest.

5.5 Woonomgeving en bedrijvigheid

Voor behoud en verbetering van de kwaliteit van de woonomgeving is een juiste afstemming tussen bedrijvigheid en wonen noodzakelijk. Voor deze afstemming wordt gebruik gemaakt van de VNG brochure "Bedrijven en milieuzonering", 2^e druk 2001, waarin een lijst is opgenomen van nagenoeg alle bedrijfstypen en hun milieukenmerken (bedrijvenlijst). Daarin worden bedrijfsactiviteiten ingedeeld in een zestal categorieën met toenemende potentiële milieu emissies.

- categorie 1: grootste afstand 10 meter;
- categorie 2: grootste afstand 30 meter;
- categorie 3.1: grootste afstand 50 meter;
- categorie 3.2: grootste afstand 100 meter;
- categorie 4.1: grootste afstand 200 meter

- categorie 4.2: grootste afstand 300 meter;
- categorie 5.1: grootste afstand 500 meter;
- categorie 5.2: grootste afstand 700 meter;
- categorie 5.3: grootste afstand 1000 meter;
- categorie 6: grootste afstand 1500 meter.

De genoemde afstanden betreffen de gewenste afstand tot een rustige woonwijk.

Toepassing bedrijvenlijst Meerrijk

Bij de samenstelling van de bedrijvenlijst is als uitgangspunt genomen dat daarin slechts worden opgenomen "bedrijven in enge zin". Van de lijst zijn dus uitgezonderd de activiteiten detailhandel, horeca, kantoren, sport-/recreatie-inrichtingen, zoals sportschool, zwembad, etc., onderwijs- en andere maatschappelijke instellingen, alsmede dienstverlenende instellingen/beroepen, zoals kapsalons, artspraktijk, advocatenkantoor, etc. De reden hiervoor is dat dergelijke bestemmingen in dit bestemmingsplan anders dan met "bedrijfsactiviteiten" worden aangegeven. Verder zijn uitgezonderd bedrijven die niet in het plangebied zijn gewenst. Vervolgens wordt een selectie gemaakt van de bedrijven behorende tot de voor het plangebied al dan niet met vrijstelling toegelaten milieucategorie. Met deze selecties wordt uiteindelijk per bestemmingsplan een lijst van bedrijfsactiviteiten op maat samengesteld.

Binnen het plangebied zijn binnen de bestemming Centrumdoeleinden uitsluitend bedrijven toegestaan met milieucategorie 1 of 2 die zijn opgenomen in de bij de voorschriften behorende lijst van bedrijfsactiviteiten, of bedrijven die qua milieubelasting met milieucategorie 1 of 2 gelijk gesteld kunnen worden.

Voor het centrumgebied zijn genoemde bedrijven voor een woon- en werkomgeving aanvaardbaar.

5.6 Veiligheid en belemmeringen

5.6.1 Vliegveiligheid luchtvaartterrein Eindhoven

In deel 3 van het tweede Structuurschema Militaire Terreinen (in werking treding wordt verwacht in 2005) is voor militaire luchtvaartterreinen een uitbreiding van het obstakelbeheergebied aangekondigd overeenkomstig de norm die door de International Civil Aviation Organisation (ICAO) wordt gesteld. Dit betekent dat rondom de gehele luchthaven een obstakelvrij vlak van 45 meter hoog is gelegen met een straal van 4 km rond de landingsdrempels, dat overgaat in een conisch vlak met een helling van 5% tot 145 m over een afstand van 2 km.

Aanleiding voor de uitbreiding van het obstakelbeheergebied is het besluit van de Noord Atlantische Verdrags Organisatie (Nato) om deze norm, die al geldt voor burgerluchtvaartterreinen, om veiligheidsredenen ook van toepassing te verklaren op militaire luchtvaartterreinen. Uit de ICAO-norm vloeien aanvullende hoogtebeperkingen voor objecten rondom een luchtvaartterrein voort.

Naar aanleiding van hiervan is een werkgroep geformeerd bestaande uit vertegenwoordigers van de ministeries van Defensie, Verkeer en Waterstaat,

Volkshuisvesting Ruimtelijke Ordening en Milieuhygiëne en Economische Zaken, de provincie Noord-Brabant en de gemeente Eindhoven. Deze werkgroep heeft een rapport "Obstakelbeheergebied luchtvaartterrein Eindhoven" opgesteld. De aanbevelingen in het rapport zijn overgenomen door voornoemde partijen. De werkgroep had onder andere tot doel te onderzoeken wat de mogelijkheden en consequenties zijn tot maatwerk voor objecten in het gewijzigde obstakelbeheergebied.

De ICAO regeling biedt de mogelijkheid tot het maken van uitzonderingen. Iedere aanvraag tot uitzondering dient op basis van de exacte locatie, omvang en hoogte van het object en gebruikte bouwmaterialen met behulp van een luchtvaarttechnisch onderzoek separaat te worden beoordeeld. Indien uit het onderzoek blijkt dat het te hoge object de veiligheid niet nadelig beïnvloedt en ook het vermogen om van het luchtvaartterrein gebruik te maken niet significant beïnvloedt, kan een uitzondering op de toegestane hoogte worden gemaakt. Dit kan leiden tot aanvullende criteria voor het gebruik van het luchtvaartterrein. Voor het luchtvaartterrein Eindhoven is een dergelijk onderzoek uitgevoerd.

De conclusies uit het onderzoek voor Meerrijk zijn:

In het deelplan Meerrijk is sprake van negatieve invloed op een onderdeel van de instrumentlandingen (Instrument Landing System-apparatuur), namelijk de zogenaamde circling approaches.

Uit onderzoek van Defensie is gebleken dat aanpassing van vliegprocedures aan de twee hoge torens in Meerrijk resulteert in aanvaardbare beperkingen voor de gebruikers van het luchtvaartterrein. Gelet op het belang van het veilig kunnen afwikkelen van het militaire en burger vliegverkeer van het luchtvaartterrein Eindhoven en de ontwikkeling terzake van het obstakelbeheergebied en de bouwplannen Meerhoven, komt de werkgroep tot de conclusie dat de hoogte van de voorziene torens in Meerrijk niet hoeft te worden aangepast. De Koninklijke luchtmacht past de vliegprocedures voor militaire en burger gebruikers van het luchtvaartterrein Eindhoven zodanig aan dat deze torens een veilige bedrijfsvoering niet in de weg staan.

5.6.2 Externe veiligheid Vliegbasis Eindhoven

Bij het aspect externe veiligheid is aan de orde het gevaarsaspect. In het kader van de externe veiligheid wordt nagegaan in hoeverre bepaalde vormen van milieubelasting een risico voor de volksgezondheid kunnen betekenen. Hierbij kan onder meer worden gedacht aan zaken als ontploffingsgevaar en de uitstoot van giftige en kankerverwekkende stoffen. Treffende voorbeelden waar dit speelt zijn overslaginrichtingen zoals havens en spoorwegemplacements en bedrijven waar grootschalig met giftige en brandbare stoffen wordt gewerkt.

Er is een duidelijk onderscheid in de regelgeving in situaties waarin een risiconormering met een zekere glijdende schaal wordt gehanteerd en gevallen waarin harde afstandsmaten worden genoemd.

Voor het plangebied van Meerrijk is de aanwezigheid van de Vliegbasis Eindhoven van belang. Meerrijk ligt op circa 2 kilometer van de vliegbasis Eindhoven. Dit is een militaire vliegbasis, waarop ook civiel medegebruik is toegestaan.

De luchtvaart wordt beschouwd als een risicovolle activiteit. Om kwetsbare bestemmingen (woningen, scholen, recreatieterreinen, bedrijven, kantoren, enzovoorts) tegen luchtvaartactiviteiten te beschermen, is op rijksniveau een beleid voor externe veiligheid geformuleerd.

Het beleid dat ontwikkeld wordt om de veiligheid voor de omgeving van een luchthaven te optimaliseren, heeft enerzijds betrekking op de omgeving zelf, anderzijds heeft het beleid betrekking op veiligheid aan de bron.

In het voorjaar van 2003 is gestart met de voorbereiding van nieuwe wetgeving op het gebied van milieu, externe veiligheid en ruimtelijke ordening voor o.a. de regionale en kleine luchthavens. De opzet van deze nieuwe wetgeving is vergelijkbaar met de huidige wetgevingssystematiek voor Schiphol. Vooruitlopend op de inwerkingtreding van de nieuwe regelgeving zal specifiek voor de externe veiligheid een planologisch interim-beleid worden gevoerd, te weten de 'no-regret maatregelen' (met andere woorden niet bouwen en niet slopen).

Om de risico's voor burgers rondom luchthavens zoveel mogelijk te beperken worden zogenoemde beperkingengebieden rondom de luchthavens vastgesteld. Voor Schiphol is dit al gebeurd; voor regionale luchthavens dient dit nog te gebeuren. Zoals eerder vermeld ligt het in de bedoeling de voor Schiphol toegepaste methodiek ook voor de regionale vliegvelden te gebruiken. Uitgaande van het resultaat van het bepalen van deze contouren voor Schiphol blijkt, dat deze een soort peervormig gebied beslaan aan de beide einden van de landingsbaan. Verder zullen deze contouren naar verwachting binnen de geluidscontour van 35 K. E. vallen, doch de 10-6-risicocontour zal niet in alle gevallen binnen de 35 K.E.-contour liggen. Op dit moment is het ministerie van Defensie bezig met het ontwikkelen van een methodiek hiervoor, dus berekeningen zijn nog niet gereed.

De zonering rondom de vliegbasis Eindhoven is nog niet bekend. Uitgaande van het resultaat van het bepalen van de risicocontouren voor Schiphol blijkt, dat deze een soort peervormig gebied beslaan aan de beide einden van de landings- en startbaan. Verder wordt verwacht dat de risicocontouren naar verwachting binnen de geluidscontour van de 35 K.E.-lijn zullen vallen en dat Meerrijk niet binnen de zonering ten behoeve van externe veiligheid zal vallen.

5.6.3 Explosievenonderzoek

Het plangebied is door een gecertificeerd bedrijf onderzocht op de aanwezigheid van explosieven. Voor zover er explosieven zijn aangetroffen, zijn deze verwijderd.

5.6.4 Risicovolle inrichtingen

Het bestemmingsplan sluit de vestiging van de zogenaamde risicovolle inrichtingen, gebaseerd op het Besluit Externe Veiligheid Inrichtingen, uit. In de omgeving van het plangebied bevinden zich ook geen risicovolle inrichtingen.

6 Waterparagraaf

6.1 Inleiding

Meerrijk is een deelplan van de nieuwbouwwijk Meerhoven. Middels deze waterparagraaf wordt aangegeven welke maatregelen met betrekking tot het watersysteem worden gerealiseerd, en of de veranderingen gevolgen hebben voor het bestaande watersysteem. Reeds in een eerder stadium is de waterparagraaf besproken met het waterschap De Dommel.

6.2 Huidige situatie

Het terrein waar het deelplan Meerrijk wordt gerealiseerd is in de huidige situatie niet bebouwd. Er zijn geen watergangen en waarschijnlijk infiltreert al het hemelwater direct in de bodem. Er is geen sprake van gesloten of open verharding.

In de nabijheid (zandkasteel Zandrijk) zijn grondwaterstanden gemeten die fluctueren tussen de 17,50 m+NAP en circa 19,00 m+NAP. Incidenteel zijn er in Zandrijk grondwaterstanden van 19,60 m+NAP gemeten. Waarschijnlijk gelden deze grondwaterstanden ook voor het terrein waar Meerrijk gerealiseerd wordt.

6.3 Toekomstige situatie

Het terrein wordt geheel afgegraven i.v.m. de aanleg van een verdiepte parkeergarage (circa 3,0 m –mv). De ontsluitingswegen naar de parkeergarage worden voorzien van een verbeterd gescheiden rioolstelsel in verband met een te hoge verkeersintensiteit. Het hemelwater dat valt op de daken en het dek zal direct worden afgevoerd naar de aangrenzende waterpartij. Deze waterpartij (centrumplas Meerland) is een onderdeel van het watersysteem park Meerland. In het park Meerland wordt de noodzakelijke oppervlaktewaterberging voor Meerrijk gerealiseerd.

Onder de parkeergarage wordt een drainagestelsel aangelegd. De drainage dient op een diepte van minimaal 0,75 meter onder de vloer van de parkeergarage te worden aangelegd. De vloer van de parkeergarage wordt voorzien van open bestrating. Eventueel lekwater van auto's zal via een bodempassage naar het drainagestelsel afstromen en tot een minimale afvoer leiden naar de centrumplas. Het vloerpeil (18,7 m+NAP) van de parkeergarage is hoger dan het streefpeil van de centrumplas (17,5 m+NAP). Het drainage stelsel wordt aangelegd om de incidentele grondwaterpiek te verwerken. De verwachting is dat het drainagestelsel zelden tot nooit zal werken.

Een deel van de parkeergarage is gereserveerd voor een laad- en losruimte. Het vloerpeil van de laad- en losruimte is circa 16,90m+NAP. De laad- en losruimte wordt uitgevoerd met een waterdichte betonnen bak.

In tabel 1 staat weergegeven de nieuwe afvoerende oppervlakken en de lozingsmethodieken.

Tabel 1 Afvoerende oppervlakken en lozingsmethodieken

Oppervlaktes en lozing	Huidig m ²	Huidige lozing	Toekomstig ha	Toekomstige lozingsmethodiek
Dak en dek	0	n.v.t.	5,1	Directe afvoer op de centrumplas Meerland
Ontsluitingswegen	0	n.v.t.	1,2	Lozing op de centrumplas Meerland en poc op gemaal Zandrijk
Onverhard terrein	6,3	100 % infiltratie	0	-
<i>Totaal verhard</i>	<i>6.3</i>	<i>n.v.t.</i>	<i>6,3</i>	-

6.4 Gevolgen voor de waterhuishouding

Met de aanleg van Meerrijk wordt een bestaand infiltratiegebied 100 % verhard. Echter door middel van extra oppervlaktewaterberging in Meerland en een beperkte (geknepen) afvoer naar het Beatrixkanaal wordt voorkomen dat hemelwater zonder vertraging tot afvoer komt.

Hemelwater van het dak en het schone dek wordt niet afgevoerd naar de zuivering maar direct naar het oppervlaktewater. Alleen hemelwater van de ontsluitingswegen (verbeterd gescheiden rioolstelsel) zal tot afvoer naar de zuivering leiden. Deze is echter beperkt tot een pompoevercapaciteit van 0,2 mm/uur (2,4 m³/uur).

De aanleg van de parkeergarage incl. laad- en losruimte heeft naar verwachting geen invloed op de huidige grondwaterstand.

De afvoermethodieken van het hemelwater zoals deze staan beschreven in onderhavige waterparagraaf komen overeen met de afvoermethodieken uit het plan 'Uitwerking structuurplan watersystemen Meerhoven' definitief 01 d.d. 6 februari 2004 welke is goedgekeurd door het waterschap De Dommel.

6.5 Aandachtspunt schoonmaken parkeergarage

Bij het schoonmaken van de parkeergarage dient men er rekening mee te houden dat deze alleen schoongemaakt mag worden met droge schoonmaaktechnieken (vegen). Het risico van het infiltreren van verontreinigende stoffen, zoals bijvoorbeeld chloor, moet voorkomen worden.

6.6 Bespreken waterparagraaf Meerrijk

De waterparagraaf is besproken met het waterschap de Dommel. Het waterschap heeft bij brief van 26 mei 2004 de volgende opmerkingen gemaakt. "Zoals opgenomen in de waterparagraaf dient men er rekening mee te houden dat bij het schoon maken van de parkeergarage geen verontreinigde stoffen infiltreren. Daarnaast dient, ten behoeve van het vastleggen van eventuele verontreinigingen in de bodem, de drainage op een diepte van minimaal 0,75 meter onder de vloer van de parkeergarage te worden aangelegd". Rekening houdend met deze voorwaarden, deelt het waterschap mee dat het instemt met de waterparagraaf Meerrijk. Naar aanleiding van deze opmerking is paragraaf 6.5 over het schoonmaken van de parkeergarage opgenomen en is in paragraaf 6.3 opgenomen dat de drainage op een diepte van minimaal 0,75 meter dient te worden aangelegd.

6.7 Boringsvrije zone

Het plangebied is als gevolg van het aan de overzijde van het Beatrixkanaal gelegen waterwingebied en krachtens de daarmee samenhangende Wet op de Bodembescherming, gelegen in de zogenaamde boringsvrije zone. Sinds 1 januari 1996 vallen inrichtingen (bedrijven) alsmede de niet-inrichtingen (de zogenaamde werken) binnen de werkingssfeer van de Provinciale Milieuverordening Noord-Brabant (PMV). De boringsvrije zone is de zone waarbinnen diepliggende beschermende kleilagen niet zonder meer doorboord mogen worden. Bij niet-inrichtingen is het behoudens ontheffing van Gedeputeerde Staten- verboden in boringsvrije zones de grond te roeren, inclusief het verrichten van grondboringen, dieper dan 10 meter onder het maaiveld. Deze verbodsbepaling beperkt zich uitsluitend tot de boringsvrije zone en is gericht op het tegengaan van bodemaantastingen dieper dan 10 meter. Op de bestemmingsplankaart is een aanduiding ten behoeve van de boringsvrije zone opgenomen.

7 Natuur

7.1 Flora en fauna

Nagegaan dient te worden of door de voorgenomen activiteit de Flora- en Faunawet overtreden wordt, dan wel dat er een ontheffing op grond van artikel 75, sub c, van genoemde wet, dient te worden aangevraagd.

Het terrein is door Defensie vrij van bebouwing (met uitzondering van de hangaar), gesaneerd en vrij van explosieven aan de gemeente opgeleverd. Ten behoeve van de saneringen en het explosievenonderzoek is de bovengrond tot een diepte van 50 cm verwijderd en na onderzoek en ruiming weer aangevuld. Aanwezige beplanting is daarbij in zijn geheel verwijderd, met uitzondering van het bestaande eikenlaantje in verband met een mogelijke inpassing in het plan. In de gekozen planopzet is echter niet meer van handhaving van het eikenlaantje uitgegaan en het zal worden gekapt. Uit een veldinventarisatie is gebleken, dat algemeen voorkomende soorten aanwezig zijn. Hiervoor zal, indien de AMvB voor een algemene ontheffing voor algemeen voorkomende soorten niet op tijd van kracht wordt, ontheffing worden aangevraagd.

7.2 Natuurcompensatie

In het gehele plangebied Meerhoven verdwijnt een aantal bos- en natuurgebieden. Op basis van de Notitie compensatiebeginsel Noord-Brabant 1997 (vastgesteld door Gedeputeerde Staten van Noord-Brabant d.d. 26 augustus 1997) dient voor geheel Meerhoven 47 hectare natuur te worden gecompenseerd. In Meerhoven zelf zal 7 hectare worden gecompenseerd.

Omdat de gemeente Eindhoven zelf geen locaties heeft waar deze compensatie kan plaats vinden, is naar andere locaties in de regio gezocht. In samenwerking met het Samenwerkingsverband Regio Eindhoven (SRE) is overeenstemming bereikt met de gemeenten Nuenen en Mierlo om circa 47 hectare te natuur te compenseren. Deze natuurcompensatie zal plaatsvinden in het gebied Vaarle, landgoed Gulbergen, in de gemeenten Nuenen en Mierlo. Middels publiekrechtelijke procedures in de gemeenten Mierlo en Nuenen, Gerwen en Nederwetten zal de compensatie worden vastgelegd. Op 14 juli 2003 heeft ondertekening van de bestuursconvenanten plaatsgevonden, waarin de compensatie wordt vastgelegd.

Gelet op de hoge bebouwingsdichtheid in het centrum zal in dit gebied geen bos gecompenseerd worden.

7.3 Ecologische verbindingszone

In de Landschapsvisie Meerhoven wordt een op de provinciale Groene Hoofdstructuur aansluitende ecologische verbindingsstructuur door Meerhoven voorgesteld. Deze structuur is te beschouwen als een verbinding tussen landelijk Strijp/Beatrixkanaal en de natuurgebieden ten noordwesten van Meerhoven, met name zinvol voor amfibieën. Daarnaast dient de ecologische structuur voor behoud

en ontwikkeling van natuur binnen Meerhoven, waarmee onder andere betrokkenheid bij, en ruimte en rust voor, omwonenden wordt gecreëerd.

De verbindingsstructuur bestaat uit vier takken:

1. een tak naar het noorden, tussen het toekomstige bedrijventerrein Park Forum en bedrijventerrein Flight Forum;
2. een tak naar het westen langs de toekomstige bedrijventerreinen in Park Forum;
3. een tak naar het oosten langs het park Meerland en verder tussen Flight Forum en woonwijk Zandrijk;
4. een tak naar het oosten door Meerland en verder tussen de toekomstige woonwijk Bosrijk en woonwijk Grasrijk. Deze tak loopt ten zuiden van het centrum Meerrijk.

De noordelijke tak is geen doorlopende verbinding maar vormt een "groene vinger" tussen Flight Forum en Park Forum. Vanwege het doodlopende karakter van deze tak is het niet vereist om de inrichting af te stemmen op specifieke doelsoorten (amfibieën). De doelstellingen op het gebied van behoud en ontwikkeling van natuur (voor natuurbeleving) kunnen wel worden ingevuld. Afgeleid uit de Landschapsvisie Meerhoven dient dan een droge open vegetatie met verspreide boselementen te worden gerealiseerd.

De westelijke tak vormt de enige rechtstreekse verbinding richting Habraken, een natuurkerengebied voor amfibieën. De invulling van deze verbinding dient in de ontwikkeling van Park Forum te worden ingepast, specifiek geschikt voor amfibieën (zie hierna).

De oostelijke tak is langs bedrijventerrein Flight Forum reeds aangelegd. Voor de voortplanting van amfibieën zijn twee paddenpoelen op dit terrein aangelegd. Het deel langs Meerland dient bij de ontwikkeling van dit park te worden meegenomen en ook specifiek voor amfibieën geschikt te worden gemaakt.

Voor de oostelijke tak zijn langs Meerrijk en Bosrijk geen mogelijkheden voor een invulling die specifiek geschikt is voor amfibieën. De voornemens tot behoud van bomen en een bossfeer, geven daar geen ruimte voor aanleg van geïsoleerde watertjes. Daarom is voor het gedeelte langs Meerrijk en Bosrijk een invulling voorgesteld met een op het zuiden geëxponeerde structuurrijke bosrand. Gezien het feit dat het gedeelte langs Bosrijk niet geschikt is voor migratie van (kritische) amfibieën, hoeft deze tak in Meerland ook niet specifiek voor amfibieën te worden ingericht.

De doelstelling van een verbinding voor amfibieën wordt daarmee voor dit onderdeel van de verbindingsstructuur losgelaten. De doelstellingen op het gebied van behoud en ontwikkeling van natuur worden wel ingevuld. De verbinding voor amfibieën loopt dan aan de oostzijde van Meerhoven alleen via de tak onder 3 genoemd.

De ecologische verbindingen dienen aaneengesloten, extensief beheerde corridors in het landschap te zijn. Voor de gemiddelde breedte wordt gestreefd naar 50 meter, doch dient minimaal 30 meter te zijn. De breedte kan, uitgaande van het hier

genoemde gemiddelde, plaatselijk variëren. De verbinding dient echter nergens smaller dan 10 meter te zijn (met uitzondering van passages in de vorm van duikers, en dergelijke).

In het bestemmingsplan Meerrijk, tweede herziening, is ter bescherming van de ecologische verbindingzone de bestemming Natuur opgenomen, waarbinnen ook een aanlegvergunningstelsel is opgenomen.

Op twee plaatsen wordt de bestemming Natuur doorbroken. De ene plaats voorziet in de ontsluiting voor autoverkeer naar het centrum Meerrijk. De andere plaats is het traject van de HOV-baan en een fietspad. Omdat het met name om een droge verbindingzone gaat, is er geen beperking voor vogels en dagvlinders. Voor de kleine zoogdieren zullen onder de ontsluitingsweg naar het centrum en onder de HOV-baan en het fietspad voorzieningen getroffen worden, zodat ook voor deze dieren de verbindingzone open blijft (bijvoorbeeld door middel van de aanleg van een verbindingspijp onder de wegen).

8 Juridische uitgangspunten

8.1 Inleiding

Het bestemmingsplan is vervat in de plankaart en de voorschriften. Het plan gaat vergezeld van deze toelichting.

Voor wat betreft de plankaart en de voorschriften zal hier de opzet worden toegelicht. Er is gekozen voor een globaal eindplan om de nodige flexibiliteit te waarborgen. Het betreft namelijk een grootschalig stedenbouwkundig complex, waarbij de meeste onderdelen niet los van elkaar kunnen worden gezien. Bovendien is het mogelijk dat bij een concrete bouwaanvraag vanuit bouwtechnisch oogpunt nog wijzigingen in het aantal bouwlagen, het bouwvolume of ten aanzien van de situering van de gebouwen noodzakelijk zijn. Deze ruimte biedt dit bestemmingsplan.

8.2 Bestemmingsplankaart

De plankaart is getekend op één kaartblad.

Op de plankaart zijn via een combinatie van letteraanduidingen en/of arceringen de diverse bestemmingen aangegeven. Tevens zijn op de plankaart bouwhoogten opgenomen. Voor het overige is de materiële inhoud van de diverse bestemmingen in de voorschriften opgenomen.

8.3 Voorschriften

De voorschriften bevatten het juridisch instrumentarium voor het regelen van het gebruik van de gronden, bepalingen omtrent de toegelaten bebouwing, regelingen betreffende het gebruik van aanwezige en/of op te richten bouwwerken.

Hoofdstuk I : Inleidende bepalingen

Dit hoofdstuk bevat twee artikelen.

Artikel 1 geeft de betekenis van een aantal in de voorschriften voorkomende begrippen. Hierdoor wordt de interpretatie van de diverse begrippen vastgelegd, waardoor de duidelijkheid wordt vergroot.

Artikel 2 geeft aan hoe bepaalde maten dienen te worden berekend.

Hoofdstuk II: Bestemmings- en gebruiksbepalingen

Dit hoofdstuk bevat de bepalingen welke direct verband houden met de op de plankaart aangegeven bestemmingen. Iedere bestemming bevat een bestemmingsomschrijving, waarbij in een aantal bestemmingen een nadere detaillering is opgenomen. Daarnaast bevat iedere bestemming een bepaling over de bouwvoorschriften en de gebruiksvoorschriften.

Tevens is per bestemming aangegeven dat burgemeester en wethouders onder bepaalde onderwerpen nadere eisen kunnen stellen. Deze nadere eisen bestaan uit:

het stellen van eisen aan de plaats en de afmeting van bebouwing ten behoeve van een samenhangend bebouwingsbeeld, het behoud van de ruimtelijke kwaliteit van het terrein, de verkeersveiligheid en sociale veiligheid en de gebruiksmogelijkheden van de aangrenzende gronden. De bedoeling van het samenhangend bebouwingsbeeld en het behoud van de ruimtelijke kwaliteit van het terrein is om ervoor te zorgen dat geen allegaartje aan bebouwing wordt gerealiseerd, waardoor de onderlinge samenhang niet meer aanwezig is. Het dient duidelijk één complex te blijven. Voor wat betreft de verkeersveiligheid is het mogelijk om bepaalde afstanden ten aanzien van de omliggende verkeersbestemmingen te eisen, zodat bepaalde zichthoeken duidelijk en overzichtelijk blijven. De nadere eis ten aanzien van de sociale veiligheid geldt met name voor het openbare terrein en in de parkeervoorzieningen. Hierbij kan worden gedacht aan bijvoorbeeld bepaalde maximale afstanden voor bijvoorbeeld fietspaden tot aan bewoond gebied en aan voldoende verlichting. Bij de laatste nadere eis, de gebruiksmogelijkheden van de aangrenzende gronden, moet worden gedacht aan het niet onmogelijk maken van het bestaande gebruik van naastliggende percelen. Tenslotte is ook per voorschrift een strafbepaling opgenomen.

Artikelsgewijs commentaar bij de bestemmingen

Artikel 3 betreft gronden die zijn bestemd voor Centrumdoeleinden. Er is sprake van een mengbestemming waarbij woningen, detailhandel, horeca, bedrijven en andersoortige voorzieningen gecombineerd kunnen worden. De aan-, uit- en bijgebouwenregeling is uitsluitend bedoeld voor de woonhuizen, die geen deel uitmaken van een woongebouw. De bijgebouwen of bergingen voor de woongebouwen dienen geïntegreerd te worden in de hoofdmassa. De bouwhoogten zijn op de plankaart aangegeven en in dit artikel wordt hiernaar verwezen. Tevens is in een nadere detaillering van de bestemming opgenomen dat een maximaal aantal m²'s brutovloeroppervlakte voor detailhandel en horeca is opgenomen. Binnen de bestemming Centrumdoeleinden zijn ook bepalingen opgenomen ten behoeve van praktijkruimten en beperkt bedrijfsmatig gebruik. Dit laatste is uitsluitend toegestaan na toepassing van vrijstelling.

Artikel 4 betreft gronden die zijn bestemd voor Maatschappelijke Doeleinden. Hieronder valt ook de bestaande hangaar, waarbij ook mogelijkheden zijn gecreëerd om hiernaast bebouwing te realiseren.

Artikel 5 regelt de bestemming voor Verkeersdoeleinden. Binnen deze bestemming is ook de HOV-lijn opgenomen.

Artikel 6 is een bestemming Groenvoorzieningen opgenomen. Op deze gronden mogen uitsluitend andere bouwwerken, geen gebouwen zijnde, worden gebouwd.

Artikel 7 regelt het behoud, het herstel en/of de ontwikkeling van de natuurwetenschappelijke en de landschappelijke waarden. Hierbinnen is ook de bescherming van de ecologische verbindingszone opgenomen. Deze bestemming wordt middels een aanlegvergunning extra beschermd.

Hoofdstuk III: Aanvullende bepalingen

Het laatste hoofdstuk van de voorschriften bevat een aantal aanvullende bepalingen welke op de bestemmingen van hoofdstuk II van toepassing zijn. De diverse artikelen zullen hieronder kort worden toegelicht.

Artikel 8 regelt de uitsluiting van de aanvullende werking van de bouwverordening behoudens een aantal met name genoemde onderwerpen.

Artikel 9 is de zogenaamde anti-dubbeltelbepaling. Met dit artikel dient te worden voorkomen dat situaties ontstaan welke niet in overeenstemming zijn met de bedoeling van het plan.

Artikel 10 regelt een algemene vrijstellingsbepaling. Deze vrijstellingen, gebaseerd op artikel 15 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening hebben onder meer tot doel enige flexibiliteit in de voorschriften aan te brengen. Via een door burgemeester en wethouders te verlenen vrijstelling kunnen onder meer antennes en GSM-masten en nutsgebouwen worden gebouwd, geringe wijzigingen in de maatvoeringen en in de bestemmings- of bebouwingsgrenzen, genoemd in hoofdstuk II, worden aangebracht.

Artikel 11 regelt de overgangsbepaling. Deze heeft ten doel de rechtstoestand te begeleiden van bouwwerken welke op het tijdstip van het in ontwerp ter visie leggen van het plan gebouwd zijn of gebouwd kunnen worden en welke afwijken van de bebouwingsvoorschriften van het plan. Tevens wordt het gebruik van onbebouwde gronden en bouwwerken in het plan geregeld, voor zover dit gebruik op het tijdstip van rechtskracht verkrijgen van het plan afwijkt van de in het onderhavige plan gegeven bestemming.

Artikel 12 is de slotbepaling en deze geeft aan onder welke naam de voorschriften dienen te worden aangehaald (citeerartikel).

9 Economische uitvoerbaarheid

In de exploitatieopzet die ten grondslag ligt aan het globale bestemmingsplan Meerhoven, is onderscheid gemaakt tussen hoofdstructurelementen en deelplannen. De hoofdstructurelementen die nodig zijn om de deelplannen in exploitatie te kunnen nemen moeten qua kosten gedekt worden uit de exploitatie van de deelplannen. De economische uitvoerbaarheid van de deelplannen kan derhalve niet op zichzelf worden beschouwd. Het plansaldo moet worden getoetst aan de bijdrage in de kostendeckering van de hoofdstructuur, die voor het plandeel Meerrijk in de planexploitatie is voorzien. Kortheidshalve wordt hierbij verwezen naar de bijlage "4^e herijking van de planexploitatie Meerhoven". Het plan is economisch uitvoerbaar.

10 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

10.1 Artikel 10 Bro-overleg

In eerste instantie heeft het voorontwerpbestemmingsplan II Meerhoven, in februari 2003, als partiële herziening van het globale bestemmingsplan Meerhoven in het kader van het vooroverleg ex artikel 10 Bro ter advisering voorgelegd aan verschillende instanties.

Omdat in plaats van een herziening van het globale plan met uitwerkingsplicht ex artikel 11 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening, nu een globaal eindplan in procedure wordt gebracht, is besloten dit bestemmingsplan opnieuw aan een aantal adviesinstanties voor te leggen, met uitzondering van de Provinciale Planologische Commissie (PPC). Dit is mede gelegen in het feit dat, juist naar aanleiding van een opmerking van de PPC d.d. 23 juli 2003, inzake de objectiviteit van de regeling, gekozen is voor een andere planvorm, waardoor tegemoet wordt gekomen aan de opmerkingen van de PPC. Kortheidshalve wordt verwezen naar hetgeen hieronder is over opgemerkt.

Het voorontwerpbestemmingsplan Meerhoven, tweede herziening, heeft daarnaast vanaf 8 juli tot en met 4 augustus 2004 voor de inspraak ter visie gelegen. Op 19 juli 2004 is een informatieavond gehouden, waar personen ook mondeling konden inspreken. In deze periode heeft ook het zogenaamde wettelijke vooroverleg ex artikel 10 Bro plaatsgevonden.

Hieronder volgt een samenvatting van de overlegreacties en de gemeentelijke reactie daarop.

Het advies van de PPC op de partiële herziening zoals deze in februari 2003 ter visie heeft gelegen, is hieronder weergegeven.

De **Provinciale Planologische Commissie**, advies d.d. 23 juli 2003, adviseert conform dienstadvies van de Dienst Ruimte, Economie en Welzijn van 25 juni 2003. De Dienst REW geeft het volgende aan:

De onderhavige herziening betreft een verruiming van de vestigingsmogelijkheden voor winkelvoorzieningen en een vergroting van het aantal woningen.

1. Voor winkelvoorzieningen (food en non-food) geldt een maximale oppervlakte van 1,5 hectare, waarbij voor horeca een maximum b.v.o. geldt van 9.500 m² (was 7.500 m²) en overige commerciële voorzieningen met maximaal 1.450 m² b.v.o. (is momenteel niet geregeld).
2. Voor wonen wordt in het centrumgebied het maximum aantal van 500 appartementen verhoogd naar 600, waarbij van de 6 toegestane hoogbouwen 2 gebouwen maximaal 22 bouwlagen mogen hebben, 2 maximaal 13 en 2 maximaal 8 bouwlagen mogen hebben.

De dienst kan **instemmen** met bovengenoemde mogelijkheden voor verruiming van de voorzieningen en vergroting van het aantal woningen.

Ten aanzien van de regeling adviseert de dienst om deze herziening nader te bezien op de objectiviteit van de regeling. Zij constateert dat dit plan slechts enkele maten kent waarmee in een uitwerkingsplan rekening gehouden dient te worden. Verder is het begrip "bouwlaag" niet gedefinieerd (CAT.II).

Reactie van de gemeente:

Mede naar aanleiding van het advies van de PPC is besloten om de herziening, zoals deze voor de inspraak ter visie heeft gelegen, niet verder in procedure te brengen, maar een globaal eindplan in procedure te brengen, dat rekening houdt met voornoemde opmerkingen van de PPC.

Dit heeft geresulteerd in onderhavig bestemmingsplan, waarbij op de plankaart maximale bouwhoogten zijn opgenomen en in de voorschriften bestemmingsomschrijvingen zijn opgenomen.

Bovendien is de begrenzing van het plangebied op de plankaart aangepast aan het stedenbouwkundig plan voor het centrum en is een bouwvlak opgenomen.

Met een ambtelijk medewerker van de dienst REW van de Provincie Noord-Brabant is overleg geweest over de noodzaak tot opnieuw vragen van PPC-advies ten aanzien van deze herziening. Gelet op het feit dat de materiële wijzigingen in het plan wel reeds hebben voorgelegen, waarmee de PPC heeft kunnen instemmen, is besloten om niet opnieuw PPC-advies te vragen.

Daarnaast zijn de volgende overlegreacties ingediend:

1. **De Rijksdienst voor de Monumentenzorg, Postbus 1001, 3700 BA Zeist**, heeft geen opmerkingen over het plan.
2. **Het Samenwerkingsverband Regio Eindhoven, Postbus 985, 5600 AZ Eindhoven**, heeft geen opmerkingen over het plan.
3. **De Rijksdienst voor het Oudheidkundig Bodemonderzoek, Postbus 1600, 3800 BP Amersfoort**, heeft geen opmerkingen over het plan.
4. **Essent, Postbus 2712, 6030 AA Weert**, heeft geen opmerkingen over het plan.
5. **Gemeente Veldhoven, Postbus 10101, 5500 GA Veldhoven:**
 - a. In de berekeningen ten aanzien van het draagvlak voor de voorzieningen in Meerrijk is uitgegaan van een gemiddelde woningbezetting van 2,75. Dit getal is ongeloofwaardig en Veldhoven komt dan ook tot de conclusie dat in de berekeningen van een aanmerkelijk te hoog inwoneraantal voor het primaire verzorgingsgebied van het winkelcentrum is uitgegaan.
 - b. Dit foutieve uitgangspunt leidt tot een verdubbeling van de m2 BVO voor non-food ten opzichten van de berekening van 1996. Deze berekening komt uit op een 50/50 verdeling food en non-food en dit spoort niet met de planologische kengetallen 2000 waarbij voor wijkwinkelcentra wordt uitgegaan van een verdeling 2/3 food en 1/3 non-food.

- c. In het oorspronkelijke bestemmingsplan Meerhoven is voor de non-food rekening gehouden met oriëntatie op het City Centrum Veldhoven. De verdubbeling van het aandeel non-food heeft een ongewenst negatief effect op de toevloeiing en de oriëntatie vanuit Meerhoven naar het City Centrum in Veldhoven voor non-food.
- d. Gelet hierop en op bestuurlijke afspraken die ten grondslag liggen aan het oorspronkelijke bestemmingsplan Meerhoven verzoekt Veldhoven het voorontwerpbestemmingsplan Meerhoven, tweede herziening zodanig aan te passen dat, conform het oorspronkelijke bestemmingsplan Meerhoven, wordt uitgegaan van circa 2.500 m² BVO voor non-food.

Gemeentelijke reactie:

De gemeente Veldhoven stelt voor om het non-food programma neerwaarts bij te stellen naar circa 2.500 m² b.v.o. Als argumenten voor deze bijstelling worden genoemd bestuurlijke afspraken die ten grondslag liggen aan het oorspronkelijke bestemmingsplan Meerhoven en de toepassing van een gemiddeld woningbezettingcijfer van 2.75 in de berekening welke ten grondslag ligt aan het programma.

In het bestemmingsplan Meerhoven, tweede herziening, is voor het wijkwinkelcentrum Meerrijk een programma opgenomen voor detailhandels- en overige voorzieningen van 8.500-9.500 m² b.v.o. Voor de publieksverzorgende functies wordt uitgegaan van een programma van 1.450 m² b.v.o.

Het programma voor detailhandel zoals nu opgenomen in de herziening van het bestemmingsplan Meerhoven ligt onder de voor Meerrijk geraamde economische ruimte van 10.355 m² b.v.o. In het bestemmingsplan is voor detailhandel en horeca tezamen een brutovloeroppervlakte van maximaal 9.500 m² opgenomen. Dit ligt nog onder de economische ruimte en dit is derhalve een verantwoorde keuze. Daarnaast noemen wij nog de volgende argumenten:

- ◆ Detailhandel is per saldo een zeer dynamische bedrijfstak waarbij schaalvergroting, ontwikkeling van nieuwe winkelconcepten, uitbreiding van het assortiment, enzovoorts, centraal staan. Star vasthouden aan de oorspronkelijk in 1996 geformuleerde kaders voor het winkelcentrum Meerrijk zou op gespannen voet staan met de gesignaleerde ontwikkelingen en zou ten koste gaan van de kwaliteit en het functioneren van het te realiseren wijkwinkelcentrum;
- ◆ Het hanteren van algemeen geldende planologische kengetallen uit 2000 voor het bepalen van de omvang en de verdeling food-non-food moet worden beschouwd als een zwakgebod en gaat geheel voorbij aan enerzijds de dynamiek en anderzijds de specifieke situatie van Meerrijk waarbij met twee methodieken het commerciële programma voor detailhandels- en horecavoorzieningen is berekend;
- ◆ De bouw van het wijkwinkelcentrum zal op basis van de huidige inzichten starten in 2007 en dus later worden opgeleverd;
- ◆ Het blijkt dat bij toepassing van een gemiddeld woningbezettingcijfer van 2.30 een programma mogelijk is van circa 8.700 m² b.v.o., een programma dat precies ligt in de reeds aangegeven bandbreedte;

De gesignaleerde toename van het programma in de non-foodsector is het gevolg van hogere bestedingen en een lagere vloerproductiviteit en niet het gevolg van een aanzienlijke toename van de koopkrachtbinding. In het globale bestemmingsplan Meerhoven werd uitgegaan van een koopkrachtbinding van 18-25% en in het bestemmingsplan Meerhoven, tweede herziening, van een koopkrachtbinding van 25%. Van een ongewenst negatief effect op het functioneren van het City Centrum Veldhoven kan derhalve geen sprake zijn.

6. Ministerie van Defensie, Dienst Gebouwen, Werken en Terreinen, Postbus 412, 5000 AK Tilburg:

Het plangebied is gelegen binnen de zogenaamde Inner Horizontal Surface. In het kader van de vliegverkeersveiligheid rond militaire vliegbases worden de vliegprocedures gehanteerd zoals die bij het civiele vliegverkeer reeds in gebruik zijn. Dit is een direct gevolg van afspraken die binnen de NAVO over vliegprocedures zijn gemaakt. In het Tweede Structuurschema Militaire Terreinen (SMT-2) is opgenomen, dat conform de ICAO-normen, rondom de gehele luchthaven een obstakelvrij vlak van 45 meter hoog is gelegen met een straal van 4 km rond de landingsdrempels, dat overgaat in een conisch vlak met een helling van 5% tot 145 m over een afstand van 2 km.

De maximale bebouwingshoogte van het bestemmingsplan is strijdig met de Inner Horizontal Surface. Derhalve wordt verzocht het bestemmingsplan aan te passen door een maximale bebouwingshoogte op te nemen van 45 meter (gerelateerd aan het NAP niveau van de drempels van de start- en landingsbaan).

Tevens wordt opgemerkt dat ondanks het feit dat vliegbasis Eindhoven een militaire vliegbasis is met burgermedegebruik, het niet zo is dat de regels die van toepassing zijn voor de burgerluchtvaart ondergeschikt zijn aan de regels van de militaire luchtvaart. Dit betekent dat de beperking die de Inner Horizontal Surface voor de bouwhoogte met zich meebrengt, reeds van toepassing is, ondanks het feit dat het voor de militaire luchtvaart nog niet is vastgesteld in het SMT-2 middels deel 4.

Tenslotte wordt geattendeerd dat buiten de bebouwde kom, binnen een afstand van 6 nautische mijlen (=11,1 km) vanaf een centraal punt op de vliegbasis Eindhoven (Airfield Reference Point) alle objecten van 45 meter en hoger dienen te worden voorzien van obstakelverlichting. Het gebied van het betreffende voorontwerp ligt weliswaar binnen de betreffende zone, maar het aanbrengen van verlichting is niet aan de orde vanwege de beperking in de bouwhoogte.

Gemeentelijke reactie:

Naar aanleiding van de reactie van het ministerie van Defensie is een werkgroep geformeerd bestaande uit vertegenwoordigers van de ministeries van Defensie, Verkeer en Waterstaat, Volkshuisvesting Ruimtelijke Ordening en Milieuhygiëne en Economische Zaken, de provincie Noord-Brabant en de gemeente Eindhoven. Deze werkgroep heeft een rapport "Obstakelbeheergebied luchtvaartterrein Eindhoven" opgesteld. De aanbevelingen in het rapport zijn overgenomen door voornoemde partijen. De werkgroep had onder andere tot doel te onderzoeken wat de mogelijkheden en consequenties zijn tot maatwerk voor objecten in het gewijzigde obstakelbeheergebied.

In deel 3 van het tweede Structuurschema Militaire Terreinen is voor militaire luchtvaartterreinen een uitbreiding van het obstakelbeheergebied aangekondigd overeenkomstig de norm die door de International Civil Aviation Organisation (ICAO) wordt gesteld. Aanleiding is het besluit van de NAVO om deze norm, die al geldt voor civiele luchtvaartterreinen, om veiligheidsredenen ook van toepassing te verklaren op militaire luchtvaartterreinen. Uit de ICAO-norm vloeien aanvullende hoogtebeperkingen voor objecten rondom een luchtvaartterrein voort.

De ICAO regeling biedt de mogelijkheid tot het maken van uitzonderingen. Iedere aanvraag tot uitzondering dient op basis van de exacte locatie, omvang en hoogte van het object en gebruikte bouwmaterialen met behulp van een luchtvaarttechnisch onderzoek separaat te worden beoordeeld. Indien uit het onderzoek blijkt dat het te hoge object de veiligheid niet nadelig beïnvloedt en ook het vermogen om van een vliegveld gebruik te maken niet significant beïnvloedt, kan een uitzondering op de toegestane hoogte worden gemaakt. Dit kan leiden tot aanvullende criteria voor het gebruik van het luchtvaartterrein.

Voor het luchtvaartterrein Eindhoven is een dergelijk onderzoek uitgevoerd. Uit dit onderzoek valt te concluderen dat de hoogte van de torens in Meerrijk niet behoeven te worden aangepast. De Koninklijke luchtmacht past de vliegprocedures voor militaire en civiele gebruikers van het luchtvaartterrein Eindhoven zodanig aan dat deze torens een veilige bedrijfsvoering niet in de weg staan.

Concreet betekent het voorgaande voor Meerrijk dat het stedenbouwkundig plan alsmede de hoogtebepalingen in het bestemmingsplan niet behoeven te worden aangepast, omdat de Koninklijke luchtmacht de vliegprocedures voor militaire en civiele gebruikers zal aanpassen en hierdoor de veiligheid in het plangebied ook niet in het gedrang komt.

7. **Trefpunt Groen Eindhoven, Don Boscostraat 4, 5611 KW Eindhoven**, heeft de volgende opmerkingen:
- a. Adviseert in het bestemmingsplan energieprestatienormen vast te leggen, minimaal in vorm van een EPL-waarde.
 - b. Adviseert in het bestemmingsplan op te nemen dat voor de utiliteitsbouw het Nationaal Programma Duurzaam Bouwen Nieuwbouw Utiliteitsbouw gehanteerd wordt.
 - c. Op welke wijze wordt het afval ingezameld en in hoeverre zal afval gescheiden worden ingezameld.

Gemeentelijke reactie:

ad a. Het is niet gebruikelijk en toegestaan om milieukwaliteitseisen vast te leggen in de voorschriften van een bestemmingsplan. De EPL-waarde voor de woningen zal minimaal 7 bedragen. Voor de andere functies zullen de minimale eisen van het Bouwbesluit gelden.

ad b. Voor de utiliteitsbouw zullen de minimale eisen zoals gesteld in het Bouwbesluit gelden.

ad c. Het 'grijze' en 'groen' afval zullen niet gescheiden worden ingezameld. Wel zal het papier en glas apart ingezameld worden. Er is sprake van ondergrondse vuilopslag.

8. Stichting Vrouwen Advies Commissie voor de Woningbouw & Woonomgeving Eindhoven Stad, Postbus 1756, 5602 BT Eindhoven:

- a. Materialisatie: Moeite met de hoofdzakelijk oranje-rode kleuren in Meerrijk, deze kleuren domineren en werken verkleinend ten opzichte van de ruimte. Ten aanzien van het plaveisel wordt geadviseerde materiaal te gebruiken waarbij bij nat weer geen slipgevaar bestaat.
- b. Openbare ruimte: fietsenstallingen zijn noodzakelijk. Advies: fietspad tussen Bosrijk en Zandrijk doortrekken naar hangaar/school en centrum Meerrijk, dit is logischer en sociaal veiliger dan de huidige route. Advies: Voor de fietsbruggen goed afwaterend en slipvrij hout gebruiken.
- c. Sociale controle ontbreekt bij alle fietspaden die Meerrijk door het groen bereiken. Advies: fietsenstalling bij HOV-lijn. Voetgangers: Advies: Vanaf de HOV-lijn een duidelijke en veilige oversteekmogelijkheid naar de ingang van het winkelcentrum maken. De afstand van de HOV-lijn naar de welzijnscluster is groot. Advies: rustpunten voor ouderen onderweg. Advies: een gescheiden voet-fietspad vanaf de HOV-lijn naar school, hangaar en winkelcentrum.
- d. Sociale controle. Advies: plaats kinderveilige hekken en zorg voor sociale controle vanuit de omliggende woningen. Parkeerniveau: nodigt uit tot hangplekken. De openings- en sluitingstijden van alle voorzieningen zijn daarmee van belang. Bergingen woningen: Vanuit huis is er onvoldoende zicht op de bergingen, daardoor sociaal onveilig en inbraakgevoelig. Worden de paden tussen de bergingen afgesloten?
- e. Kinderspeelterrinen ontbreken. Advies: mogelijk maken in de hangende tuinen.
- f. Hangende tuinen: semi-openbaar. Vragen: Wat betekent dit? Onderhoud door gemeente of bewoners? Advies: voorzien van goede verlichting. Gevaar voor hangplekken.
- g. Woonstraatjes: Vragen: Welke bergingen horen bij welke woningen? Plaats van de berging in de geplande clusters is zeer onpraktisch ten opzichte van de woning. Stijgpunten waarop paden tussen particuliere bergingen uitkomen: onduidelijk hoe dit functioneert. 3 meter voor de gevel is er een stoepzone: Onduidelijk is wat het semi-openbare terrein betekent. Parkeergarages: zijn deze onder de open vlonders of is sprake van een gesloten dak boven de auto's. Vragen: Hoe particulier is de garage? Denk aan alle gaten (bomen en trappen). Hoe is de sociale veiligheid geregeld?
- h. Waterafvoer. Onduidelijk is of er filtering (grof vuil en olie) gepland is bij de lozing van water rechtstreeks dan wel via het parkeerniveau op de waterpartij.
- i. Driehoek. Hoe is aan toegankelijkheid gedacht van de woningen, die in het water liggen, denk aan verhuizingen, rolstoelgebruik, schoonmaken aan de waterzijde en ziekenvervoer.

Gemeentelijke reactie:

Ad a. Er is gekozen voor een bijna letterlijke vertaling in 'aardtinten', afgeleid van de traditionele oranje/rode baksteen. Door hierin verdergaande samenhang na te streven tussen de verschillende te onderscheiden plandelen kan worden bereikt dat het centrum als een geheel kan worden beschouwd, terwijl het toch door verschillende architecten wordt uitgewerkt. Deze samenhang is het beeldmerk en wordt bewaakt door een kwaliteitsteam, waarin ook welstand vertegenwoordigd is. De materiaalkeuze van gebouwen en vooral ook openbare ruimte is daarin van groot belang. Er wordt gestreefd naar een vergelijkbare en afgestemde kleurstelling opdat het geheel ook als zodanig wordt beleefd.

Gezocht is naar een goede afstemming tussen gebouwen en openbare ruimte en een goede sfeer, rekening houdend met ons klimaat. Er is gekozen voor een warme uitstraling. Voorkeuren voor kleurstellingen zijn uiteraard zeer subjectief. Met het Beeldkwaliteitsplan is een aanzet gedaan om dat juist te objectiveren en te verbinden met de functies en het samenspel van de gebouwen met de openbare ruimte. Het Kwaliteitsteam, dat adviseert ten aanzien van de materiaalkeuze, deelt de opvatting om meer naar zandkleuren te gaan niet. Ten aanzien van het al dan niet bijstellen van de kleurkeuze zal, eventueel na advisering door de welstandscommissie, door de raad beslist moeten worden.

De materiaalkeuze ter voorkoming van slipgevaar zal bij de uitwerking van de inrichtingsplannen onderzocht worden.

Ad b en c. Het plaatsen van fietsenstallingen is op verschillende plekken mogelijk en zal bij de realisering en inrichting van het gebied beoordeeld worden. Ten aanzien van de situering van de fietspaden zal, waar de afstand ten aanzien van woonbebouwing te groot is, gekozen worden voor goede verlichting van de paden. In de Veiligheidseffectrapportage is aangegeven dat per fase op onder andere sociale veiligheid zal worden getoetst.

Ad d. Dit is in de fase van een bestemmingsplan niet relevant. Bij de realisering en inrichting van het gebied zal dit zoveel mogelijk beoordeeld worden. In de Veiligheidseffectrapportage is aangegeven dat per fase op onder andere sociale veiligheid zal worden getoetst. Op bouwplanniveau zal ook op veiligheid worden getoetst.

Ad e en f. Uitgangspunt is dat in het centrum geen speelvoorzieningen voor kinderen zullen worden gerealiseerd. In de directe omgeving van het centrum zijn echter voldoende speelvoorzieningen aanwezig. De hangende tuinen zijn niet openbaar. Naast het privé-gebruik van een balkon/dakterras zullen voor de bewoners gemeenschappelijke tuinen worden aangelegd.

Ad g. Hoe de uiteindelijke verdeling van bijgebouwen ten opzichte van de woningen zal gebeuren, zal bij de bouwaanvragen voor de woningen, alsmede bij de uitgifte van de gronden bepaald worden. De parkeergarage is voor een deel openbaar toegankelijk. De buitenste ring van de parkeergarage is in principe privé, voor de bewoners van de woningen. In het middengedeelte is wel sprake van uitwisselbaarheid van parkeerplaatsen.

Ad h. Hemelwater wordt geloosd in de centrumvijver (wordt verzameld). Vuilwaterafvoer komt in het gemeentelijk rioolstelsel. Het vuil water van de parkeergarage komt in het gemeentelijk riool. Onder de vloer zit een

drainagesysteem. Overigens is hierover een paragraaf te vinden in de toelichting van het bestemmingsplan, die de instemming van het Waterschap De Dommel heeft gekregen.

Ad i. Bij de uitwerking van concrete bouwplannen zal hieraan aandacht worden besteed.

10.2 Inspraak

Het voorontwerpbestemmingsplan Meerhoven, tweede herziening, heeft vanaf 8 juli tot en met 4 augustus 2004 voor de inspraak ter visie gelegen. Op 19 juli 2004 is een informatieavond gehouden, waar personen ook mondeling konden inspreken. Eén persoon heeft ook mondeling ingesproken.

Hieronder volgt een samenvatting van de inspraakreacties en de gemeentelijke reactie daarop. Ook wordt daar waar relevant korthedshalve verwezen naar de algemene antwoorden die onder de inspraakreacties zijn opgenomen.

Door de volgende personen is een inspraakreactie ingediend:

1. **Mevrouw J. Schippers, Grassavanne 50, 5658 EV Eindhoven:**

Betrokkene wenst informatie ten aanzien van:

- a. de onderzoeksgegevens over de ontsluiting ten behoeve van gemotoriseerd verkeer;
- b. de parkeervoorzieningen voor de gebruikers van de winkels;
- c. de parkeernorm voor de bewoners van het centrumplan;
- d. de routes van het bouwverkeer;
- e. de fasering en oplevering van het project;
- f. de selectie van architecten.

Gemeentelijke reactie

Ad a tot en met d. Verwezen wordt naar antwoord D.

Ad e. Verwezen wordt naar antwoord B.

Ad f. Verwezen wordt naar antwoord C.

2. **De heer R. van der Sanden, Zandbloem 17, 5658 BX Eindhoven:**

Wenst informatie ten aanzien van:

- a. de ontsluitingswegen en of deze worden voorzien van drempels;
- b. de verschuiving van het totaalplan, waardoor de groenstrook kleiner wordt;
- c. Is behoefte aan dit aantal woningen gezien de gehele planontwikkeling in Striyp S en de slechte verkoopresultaten van Westpoint in Tilburg?
- d. Het verzorgingsgebied van Meerrijk en de concurrentiepositie ten aanzien van het City Centrum in Veldhoven;
- e. Wat is de bestemming van de winkels;
- f. De datum oplevering van het park Meerland;
- g. Hoe zal 's avonds bedrijvigheid worden gerealiseerd?;
- h. Betaald parkeren of niet;

- i. Het bestemmingsplan is gebaseerd op de Vierde Nota Ruimtelijke Ordening. In hoeverre is het strijdig met de Vijfde Nota Ruimtelijke Ordening?;

Gemeentelijke reactie

ad a. Verwezen wordt naar antwoord D.

ad b. Verwezen wordt naar antwoord A.

ad c. Meerhoven is een zogenaamde Vinexlocatie. Dat betekent dat Meerhoven is aangewezen als locatie waar circa 6500 woningen dienen te worden gebouwd. Qua typologie en soort woningen wordt regelmatig onderzocht naar wat voor soort woningen vraag is. Het centrumgebied is bij uitstek geschikt voor appartementen. Zeker gelet op de vergrijzing in Nederland is ook onder senioren de vraag naar appartementen gestegen. In het Beleidsplan Wonen 'Kiezen voor stedelijke woonkwaliteit' (juni 2004) is voor de periode 2000-2010 voorzien in een groei van het aantal huishoudens in Eindhoven en de omliggende gemeenten van circa 15.000. Daarnaast is er nog steeds vraag vanuit de markt naar dit soort type woningen.

ad d. Verwezen wordt naar de gemeentelijke reactie ten aanzien van het artikel 10 Bro overleg onder 5. van de gemeente Veldhoven.

ad e. De winkels zijn ondergebracht in de bestemming Centrumdoeleinden als detailhandel.

ad f. Het park Meerland zal gefaseerd aangelegd worden. Dit is afhankelijk van het onherroepelijk worden van het bestemmingsplan voor het park en de aanleg van de verschillende omliggende woonwijken. De gebieden van het park die niet meer nodig zijn voor het bouwverkeer van de verschillende wijken, kunnen als het bestemmingsplan Meerland in werking is getreden worden aangelegd.

ad g. Dit zal afhankelijk zijn van het soort horeca en bijzondere voorzieningen die in het centrum gevestigd zullen worden.

ad h. Zie antwoord D.

ad i. Zie antwoord A.

3. Mevrouw B. Kotterink, Graskarper 35, 5658 GG Eindhoven:

Het is niet wenselijk een doorsteek mogelijk te maken van Grasrijk naar Zandrijk.

Gemeentelijke reactie:

Er is een doorsteek voor het openbaar vervoer en voor het langzaam verkeer. Tussen Grasrijk en Zandrijk zal geen doorsteek voor autoverkeer gemaakt worden.

4. Mevrouw A. Bakermans, Zandhagedis 58, 5658 AT Eindhoven:

Wenst informatie over:

- a. De route van het bouwverkeer in verband met geluidsoverlast.
- b. De afsluiting van de weg tussen Flight Forum en de Strijpsebaan.

Gemeentelijke reactie:

ad a en b. Verwezen wordt naar antwoord D.

5. De heer **J.G.T. van Rassel, Zandbloem 3, 5658 BX Eindhoven**. Op 19 juli 2004 heeft de heer van Rassel mondeling ingesproken. Tevens heeft de heer van Rassel

een schriftelijke inspraakreactie ingediend. Mondeling heeft de heer van Rassel de volgende opmerkingen gemaakt:

- a. Wenst informatie over de hoogte van de torens nu deze in de onmiddellijke nabijheid van het vliegveld liggen.
- b. Is van mening dat er van Zandrijk naar de Hurk en/of Veldhoven een weg moet komen en niet via Eindhoven Airport.

Gemeentelijke reactie:

ad a. Meerrijk moet als landmark voor Meerhoven gaan fungeren, daaraan ontleend Meerhoven zijn identiteit. Het centrum zal op grote afstand herkenbaar zijn.

Verwezen wordt verder naar antwoord A en E.

ad b. Het is steeds de bedoeling geweest om de buurten van Meerhoven via de ringweg te ontsluiten en doorgaand verkeer uit de woonbuurten te weren. De Hurk en Veldhoven kunnen vanuit Zandrijk worden bereikt via de nog aan te leggen weg langs Park Forum en Waterrijk, alsmede via de A2/Ring Eindhoven. Voorts wordt verwezen naar antwoord D.

Schriftelijk heeft de heer van Rassel de volgende reactie ingediend:

- a. Bezwaar tegen de bouw van twee wolkenkrabbers van 75 meter hoog, waarbij tevens het plan naar het westen is opgeschoven in het volle zicht van de vista flats.
- b. Tijdens de informatieavond over de verkoop van de appartementen (Vista flats) en de folder en het krantenartikel (bijlagen toegevoegd) bleek niets over hoogbouw.
- c. Wenst informatie over de noodzakelijke uitbreiding van detailhandel, horeca en commerciële voorzieningen.
- d. Door uit te breiden van 500 naar 700 woningen is het plan 50 meter naar het westen opgeschoven ten koste van het park.
- e. Voorstel: 1. De hoge woontorens (twee) niet realiseren en bouw twee mooie torens(zie bijlage) met een hoogte van maximaal 55 meter. Dit is economisch haalbaar gelet op de minimaal opgenomen hoogte van 55 meter op de plankaart. Voorstel 2: Uitbreiding naar het zuid-oosten in plaats van naar het westen en de zuidelijke winkels tot aan de bouwweg. Voorstel 3: Handhaaf de bouwweg als aan- en afvoerweg voor het centrum. Eventueel als viaduct naar de Heerbaan.

Gemeentelijke reactie:

ad a. Verwezen wordt naar antwoord A en E, alsmede naar de artikel 10 Bro-reactie van Defensie en de gemeentelijke beantwoording hierop.

ad b. In het bestemmingsplan voor Meerhoven(vastgesteld in 1997 en onherroepelijk geworden in 1999) is binnen de geldende centrubestemming voor Meerrijk altijd uitgegaan van gestapelde woningbouw in de vorm van appartementen. Dit bestemmingsplan kent geen maximale bebouwingshoogte binnen de bestemming Centrumdoeleinden en dus ook geen beperking in het aantal bouwlagen.

ad c. Verwezen wordt naar de gemeentelijke reactie ten aanzien van het artikel 10 Bro overleg onder 5. van de gemeente Veldhoven.

ad d en e. Verwezen wordt naar antwoord A. T.a.v. voorstel 1. De torens maken deel uit van het totale stedenbouwkundige plan. Weglaten van de torens gaat ten koste van het ontwerp. Voorstel 2. In de zuidoosthoek wordt voorzien in een welzijnscluster en een gedeelte is ecologische verbindingzone die gehandhaafd blijft. Voorstel 3. Handhaven van de bouwweg voor het centrum zou ten koste gaan van het park Meerland. Tevens wordt verwezen naar antwoord E.

6. De heer en mevrouw **G. Rolf, Zandbloem 57, 5658 BX Eindhoven:**

- a. Ten tijde van de aankoop van het appartement aan de Zandbloem zou het appartementencomplex aan de rand van het park komen te liggen.
- b. Het Zandstrand wordt een aan- en afvoerroute voor Meerrijk en wordt een drukke weg. Dit geeft overlast, geluidsoverlast en verkeersoverlast en dit leidt tot een onveilige situatie voor kinderen. Voorstel: de aan- en afvoerroute op een andere manier regelen.
- c. Er dient niet alleen naar deelbelangen te worden gekeken, ook het belang van Zandrijk dient bij deze herziening te worden meegenomen.
- d. Indien deze situatie duidelijk was geweest ten tijde van aankoop van de woning, was wellicht niet tot aankoop overgegaan.

Gemeentelijke reactie:

ad a. De appartementen blijven aan de rand van het park liggen.

ad b. Verwezen wordt naar antwoord D.

ad c. Er is gekozen voor een aparte herziening voor Meerrijk om de verschillende deelgebieden binnen Meerhoven los van elkaar en los in de tijd van elkaar te kunnen ontwikkelen, zodat niet het ene project op het andere moet wachten, maar wel met het oog op het Masterplan voor Meerhoven. Bij de ontwikkeling van Meerrijk is zeker rekening gehouden met de reeds bestaande woonwijken Zandrijk en Grasrijk. Alle gebieden maken deel uit van het Masterplan voor heel Meerhoven. In dit masterplan is ook reeds een keuze voor de aan- en afvoerroutes gemaakt. Hiervan wijkt Meerrijk niet af. Vanaf 1997 was duidelijk dat het centrum in dit gebied zou worden gesitueerd en dat ook de ontsluiting via Zandrijk en Grasrijk zou gaan plaatsvinden.

ad d. Vanaf 1997 was duidelijk dat het winkelcentrum op de gewraakte locatie in het plangebied, inclusief circa 500 woningen in voornamelijk gestapelde vorm, zou worden aangelegd. Dit had vanaf dat moment ook bij de bewoners van Zandrijk bekend kunnen zijn.

7. De heer **J.C. Baijens, Zandstrand 4, 5658 BJ Eindhoven:**

- a. Staat sceptisch tegenover de oprechtheid van de inspraak die bewoners schijnen te krijgen, gelet op eerdere reacties van inspreker.
- b. Parkeerhavens Zandstrand liggen verschoven ten opzichte van de woningen. Door de bouw van twee rijen woningen, parallel aan de busbaan, zal een deel van de parkeerplaatsen aan het Zandstrand verdwijnen en/of in negatieve zin verschuiven. Een verdere verslechtering met betrekking tot het parkeren in Zandstrand is absoluut onaanvaardbaar. De parkeerdruk aan het Zandstrand mag niet verder toenemen.

- c. Omdat de ontsluiting via de Sliffertsestraat komt te vervallen, ontstaat een verkeersonveilige situatie op het Zandstrand. Bewoners van het Zandstrand dienen immers te keren op de weg om richting westen te rijden. Ook zullen de parkeerproblemen hier alleen maar groter worden.

Gemeentelijke reactie:

ad a. Op grond van artikel 6a van de Wet op de Ruimtelijke Ordening en op basis van de gemeentelijke Inspraakverordening mogen ingezetenen en andere een in de gemeente belang hebbende natuurlijke- en rechtspersonen gebruik maken van het recht op inspraak. Iedere reactie wordt door het gemeentebestuur beoordeeld en er wordt gekeken of aanpassingen aan het plan noodzakelijk zijn. De gemeente weegt naast het maatschappelijk en economisch belang ook het belang van de huidige bewoners.

ad b en c. Verwezen wordt naar antwoord D.

8. Een gelijklopende reactie is ingediend door de **familie Wernaert, Zandstrand 2, 5658 BJ Eindhoven, de familie Louwers, Zandstrand 8, 5658 BJ Eindhoven, de familie Ozkan, Zandstrand 12, 5658 BJ Eindhoven, de familie Asten, Zandstrand 14, 5658 BJ Eindhoven, de familie Cetin, Zandstrand 16, 5658 BJ Eindhoven:**

- a. Ten tijde van de koop van het huis aan het Zandstrand, zou deze weg een rustige straat worden en geen drukke verkeersader.
- b. Bezwaar tegen:
- ◆ het vrachtverkeer.
 - ◆ de verkeersoverlast nu het aantal woningen wordt vergroot.
 - ◆ het verdwijnen van parkeerplaatsen.
- c. Verkeersveiligheid neemt af.
- d. Door hoge woontorens vermindert het uitzicht.

Gemeentelijke reactie:

ad a, b en c. Verwezen wordt naar antwoord D.

ad d. Verwezen wordt naar antwoord A.

9. **Mevrouw M. Klein-Verhoeven, Zandbloem 47, 5658 BX Eindhoven:**

- a. Bezwaar tegen:
- ◆ verruiming van het aantal appartementen van 500 naar 700.
 - ◆ hoogbouw.
- b. Gevreesd wordt voor de veiligheid van de mensen op dit kleine oppervlak zeker nu de brandweerkazerne voor Meerhoven ook wordt geschrapt.

Gemeentelijke reactie:

ad a. Verwezen wordt naar antwoord A en E.

ad b. Voor Meerrijk is een zogenaamde Veiligheidseffectrapportage opgesteld, in nauwe samenwerking met onder andere de Brandweer. Ook het voorontwerpbestemmingsplan is aan de brandweer voor overleg voorgelegd. Met alle opmerkingen van deze dienst zal rekening worden gehouden en in de fase dat

bouwaanvragen worden ingediend zal ook de brandweer weer advies gaan uitbrengen.

10. Een bijna gelijklopende reactie is ingediend door **de heer F.P.H. Coopmans en mevrouw T.J.L.M. Coopmans-Kersten, Zandbloem 95, 5658 BX Eindhoven en de heer D.C.J. Beenen, Zandbloem 87, 5658 BX Eindhoven:**

Bezwaar tegen:

- a. de bouw van vier woontorens van 45 tot 75 meter hoog;
- b. de toevoerweg voor goederen naar het toekomstige centrum Meerrijk over het Zandstrand, leidt tot verkeersonveilige situaties en geluidsoverlast voor de bewoners. Het is dan ook gedaan met de rust in de parkrand.

Gemeentelijke reactie:

ad a. Verwezen wordt naar antwoord A.

ad b. Verwezen wordt naar antwoord D.

11. De heer **N. van den Broek, Zandstrand 24, 5658 BJ Eindhoven**. De inspraakreactie is later aangevuld bij brieven van 3 augustus en 20 september 2004:
- a. De uitbreiding van het aantal wooneenheden met 40 % en de vergroting van het winkelvloeroppervlak met meer dan 25 % heeft tot gevolg dat de druk op de toevoerwegen belangrijk wordt verhoogd. Een dergelijke herziening van het bestemmingsplan dient dan ook de gevolgen voor de omgeving in de procedure te betrekken en er dienen passende maatregelen te worden genomen ten aanzien van de toevoerwegen in het aansluitende gebied. De keuze voor een postzegelplan verbaast inspreker. Geadviseerd wordt ook aan- en afvoerwegen in het plangebied te betrekken.
 - b. Het Zandstrand krijgt een belangrijke verkeersfunctie: Dit zal tot verkeersonveilige situaties leiden, verhoging van de uitstoot van autogassen en de geluidsbelasting neemt toe.
 - c. Toen het huis gekocht werd, zou het Zandstrand een doodlopende weg worden.
 - d. Bij andere wegen in de wijk, bijvoorbeeld de Sliffertsestraat en de busbaan, is een buffer gevormd tussen weg en woningen om de straat veiliger te maken en de overlast te beperken. Dit dient voor het Zandstrand ook te gebeuren.
 - e. Voorstel:
 - ◆ Aan- en afvoerroute voor vrachtverkeer concentreren op de toegangsweg aan de andere zijde waar de weg en verdere infrastructuur nog volledig moet worden aangelegd of vanuit het zuiden over de busbaan.
 - ◆ De weg in het tweede gedeelte van het Zandstrand verplaatsen zodat de wijkvoorzieningen (inclusief fietspad) aan de kant van de wijk komen te liggen, en dan verder de straat ter hoogte van nummer 32 afbuigen langs de lange zijde van de driehoek rechtstreeks naar het winkelcentrum. De situering van de huizen op de driehoek kan daaraan worden aangepast.
 - ◆ De belasting van het Zandstrand ontlasten door het aantrekkelijker maken van de route via Zandkasteel en Noordelijk deel Sliffertsestraat door verwijdering van de

verkeersdrempels daar, of plaatsing van drempels op het Zandstrand (zonder expeditieverkeer geen bezwaar).

- f. Verzocht wordt om inzage in de berekeningen die gedaan zijn ten aanzien van het aantal vervoersbewegingen op het Zandstrand.
- g. De driehoek wordt niet in deze herziening meegenomen. Informatie wordt gevraagd ten aanzien van de procedure voor de driehoek?

Gemeentelijke reactie:

Ad a. Opgemerkt wordt dat bij het verhogen van de woningaantallen en het bruto-vloeroppervlak voor detailhandel en andere voorzieningen onderzocht is wat de gevolgen voor de omliggende woonwijken zijn. De hoofdinfrastructuur voor Meerhoven is niet veranderd door dit stedenbouwkundig plan. De bedoeling is altijd geweest dat Meerrijk via Zandrijk en Grasrijk zou worden ontsloten. Verwezen wordt naar antwoord D. Overigens is ervoor gekozen om de verschillende plangebieden in Meerhoven los van elkaar te ontwikkelen, omdat zo het ene gebied niet vertraagd wordt door de ontwikkeling van het andere gebied.

Ad b, c, en d. Verwezen wordt naar antwoord D.

Ad e. Ten aanzien van de voorstellen wordt opgemerkt dat de gekozen oplossing de juiste is voor de ontsluiting van het centrumgebied Meerrijk. De ontsluitingswegen en de gevolgen hiervan voor de woonwijken Zandrijk en Grasrijk zijn onderzocht en zijn acceptabel binnen de wettelijke kaders die gesteld zijn ten aanzien van geluid, verkeershinder en verkeersveiligheid. Geen van de voorstellen wordt overgenomen. Verwezen wordt naar antwoord D.

Ad f. Verwezen wordt naar antwoord D.

Ad g. De driehoek maakt uit ruimtelijk oogpunt gezien deel uit van de woonwijk Zandrijk. Voor deze wijk wordt een uitwerkingsplan (ex artikel 11 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening) gemaakt waarin de driehoek ook zal worden opgenomen. Dit uitwerkingsplan zal medio 2005 gereed zijn en dan in procedure worden gebracht, waarbij inwoners en andere belanghebbenden ook kunnen reageren ten aanzien van dit plan.

12. De heer B.G.J. Elfrink, Zandbloem 21, 5658 BX Eindhoven:

a. Stedenbouwkundige uitgangspunten:

Hoe is een stedelijk karakter met hoogbouw te rijmen met het landelijke karakter dat Meerhoven zou krijgen, in deze Vinex-locatie?

In tegenstelling tot datgene wat gezegd wordt, komen de torens dicht bij de appartementen te liggen. Hoe is het mogelijk dat de huidige afstand 230 meter tot aan de appartementen gaat worden, terwijl de oorspronkelijke afstand 300 meter zou zijn?

Volgens eerdere bekendmakingen (nieuwsbrief Meerhoven, nr.9) zouden de twee hoogste appartementgebouwen 30 tot 40 meter hoog worden. Hoe is het mogelijk dat nu sprake is van 75 meter?

Waarom moet het centrum in het park Meerland worden aangelegd? Het park zou 60 hectare groot worden, nu blijft slechts de helft over.

Er is sprake van horizonvervuiling.

b. Verkeersontsluiting

Hoe wil de gemeente de maximale snelheid van 30 kilometer per uur handhaven, met radarverklippers of verkeersdrempels?

Er ontstaat geluidsoverlast.

Er is sprake van een verkeersonveilige situatie, zeker gelet op de ligging van de speelvoorzieningen aan het Zandstrand.

c. Bereikbaarheid diensten.

Is er bij een calamiteit ook gedacht aan voldoende vluchtwegen en een snelle bereikbaarheid van de hulpdiensten?

d. Voorstel:

- ◆ Verplaats het hele centrum naar een locatie gelegen tussen de Bosfazant en de Sliffertsestraat.
- ◆ Maak een nieuwe verbindingsweg naar het centrum Meerrijk aan de zuidzijde aansluitend vanaf de oude rolbaan die van het bedrijventerrein Flight Forum naar de oude Strijpsebaan loopt.
- ◆ Dek de Rundgraaf af, dan is er geen stankoverlast en kan er een nieuwe weg overheen gelegd worden.
- ◆ De hoge torens halveren en verplaatsen naar het zuiden.
- ◆ Handhaaf de oversteek van het Zandstrand met het Zandkasteel en plaats verkeerslichten.

Gemeentelijke reactie:

Ad a. Verwezen wordt naar antwoord A en D.

Ad b. Verwezen wordt naar antwoord D.

Ad c. Over het stedenbouwkundig plan is overleg geweest met de calamiteitendiensten. Ook is een Veiligheidseffectrapportage gemaakt. Zie antwoord E.

Ad d. De voorstellen hebben niet geleid tot aanpassing van het stedenbouwkundig plan voor Meerrijk, omdat wij van mening zijn dat het plan met alle effecten op de omgeving uit een oogpunt van goede ruimtelijke ordening aanvaardbaar is. Bovendien doen de voorstellen inbreuk aan de gebieden die inspreker voorstelt.

13. De heer H. Hendriks, Zandbloem 85, 5658 BX Eindhoven:

Bezwaar tegen:

- a. De toevoer van de goederen voor het toekomstige centrum Meerrijk, dit zorgt voor geluidsoverlast en verkeersonveilige situaties;
- b. De hoge woontorens van 45 en 75 meter. Ten tijde van de koop was sprake van openheid en lange zichtlijnen.

Gemeentelijke reactie:

Ad a. Verwezen wordt naar antwoord D.

Ad b. Verwezen wordt naar antwoord A.

14. De volgende personen hebben gezamenlijk een inspraakreactie ingediend: B. van Santen en V. van Bochove, Zandstrand 30, 5658 BJ Eindhoven, A. en F. van Asten, Zandstrand 14, 5658 BJ Eindhoven, G. Delsine en T. van Bommel, Zandstrand 32, 5658 BJ Eindhoven:

- a. De uitbreiding van het aantal wooneenheden met 40 % en de vergroting van het winkelvloeroppervlak met meer dan 25 % heeft tot gevolg een aanzienlijke toename van bestemmingsverkeer, waaronder het expeditieverkeer om de winkels te bevoorraden.
- b. Het Zandstrand ter hoogte van de huisnummers 2 tot en met 32 is vanuit veiligheidsoogpunt niet ingericht op een dergelijke forse toename van de verkeersstroom (smalle parkeervakken, smalle rijbaan, scherpe hoek in de weg, toekomstige woningen in de driehoek, kleine afstand van de voorgevels van woningen ten opzichte van de rijbaan),
- c. Speelvoorzieningen zijn aan de andere kant van het Zandstrand gesitueerd. Er ontstaat een gevaarlijke oversteek.
- d. Voorstel nieuwe ontsluitingswegen via:
 - ◆ Meerrijk-Zandkasteel-Sliffertsestraat richting vliegveld.
 - ◆ Meerrijk- nieuwe weg direct van Meerrijk naar Zandstrand ter hoogte van hoek Zandstrand/Zandbloem- Zandhagedis- Zandgolf.
 - ◆ Meerrijk- Grassavanne- Sliffertsestraat richting Mac Donalds.
 - ◆ De busbaan.
- e. Geadviseerd wordt eventueel nieuw aan te leggen parkeervakken elders in de straat aan het Zandstrand te situeren zodat de gemiddelde loopafstand van parkeerplaatsen naar de woningen niet groter wordt.

Gemeentelijke reactie:

Ad a, b, c en e. Verwezen wordt naar antwoord D en E.

Ad d. De voorstellen hebben niet geleid tot aanpassing van het stedenbouwkundig plan voor Meerrijk, omdat wij van mening zijn dat het plan met alle effecten op de omgeving uit een oogpunt van goede ruimtelijke ordening aanvaardbaar is.

Bovendien doen de voorstellen inbreuk aan de gebieden die inspreker voorstelt.

15. De heer **G.H.J.M. Spierings, Hezelaar 29, 5422 BX Gemert**, reageert mede namens zijn dochter mevrouw **M. Spierings, Zandbloem 1, te Eindhoven**:

- a. Het concept is niet levensvatbaar, door de 4 woontorens ontstaat een grote steenachtige massa.
- b. Het is onacceptabel dat, in met name de wintermaanden, en het voor- en najaar de grote woontorens van 70 meter in de omgeving schaduw zullen veroorzaken.
- c. Door deze niet levensvatbare plannen zal een grote vertraging optreden in de ontwikkeling van Meerhoven. Ook Meerland zal vertraging oplopen.
- d. Het Zandstrand wordt straks de meest drukke weg van Meerhoven.

Gemeentelijke reactie:

Op voorhand wordt gesteld dat op grond van de inspraakverordening van onze gemeente ingezetenen en andere een in de gemeente een belanghebbend natuurlijke- en rechtspersonen mogen inspreken. De heer Spierings heeft niet aangetoond welk belang hij heeft in onze gemeente. Daar hij echter ook optreedt namens zijn dochter, mevrouw M. Spierings, wordt de inspraakreactie wel meegenomen in de beoordeling.

Ad a en b. Verwezen wordt naar antwoord A.

Ad c. De ontwikkeling van Meerhoven is niet alleen afhankelijk van de ontwikkeling van Meerrijk. Voor alle plangebieden in Meerhoven zijn plannen gemaakt en per gebied wordt een stedenbouwkundig plan gemaakt. De aanleg van Meerland is niet afhankelijk van Meerrijk, maar hangt af van de snelheid waarmee de bestemmingsplanprocedure voor het park inclusief het Milieueffectrapport doorlopen kan worden.

Ad d. Verwezen wordt naar antwoord D.

16. Familie Rijkers, Zandstrand 6, 5658 BJ Eindhoven:

- a. Ten tijde van de koop van het huis, zou het Zandstrand een rustige straat worden en blijven. Meerhoven zou een fietswijk worden en met de auto zouden wij moeten omrijden naar het winkelcentrum.
- b. Gevreesd wordt voor geluidsoverlast, verkeersoverlast en onveilige situaties.
- c. Parkeerplaatsen zullen verdwijnen, terwijl parkeren nu al problematisch is.
- d. Gevreesd wordt voor uitzichtvermindering door de hoge woontorens.

Gemeentelijke reactie:

Ad a, b en c. Verwezen wordt naar antwoord D.

Ad d. Verwezen wordt naar antwoord A.

17. F.D. de Jongh, Zandstrand 10, 5658 BJ Eindhoven:

Vreest verkeersoverlast, parkeeroverlast en geluidsoverlast.

Gemeentelijke reactie:

Verwezen wordt naar antwoord D.

18. De heer M.H.J. Smits, Zandstrand 18, 5658 BJ Eindhoven:

- a. Gevreesd wordt voor verkeersoverlast, parkeeroverlast, en verkeersonveilige situaties, stankoverlast, geluidshinder en verstoring van de nachtrust.
- b. Het huidige wegbeeld van het Zandstrand past niet bij de toekomstige functie als belangrijke toevoerweg naar het centrumgebied.
- c. Voorstel voor verbetering/alternatieven:
 - ◆ Andere routing voor het expeditieverkeer, bijvoorbeeld voor een nieuwe route door Bosrijk, de route Zandschuit- Zandkasteel of via de busbaan.
 - ◆ Het ombouwen van de straat met brede overzichtelijke groenstroken aan alle zijden.
 - ◆ Het aanwijzen van het Zandstrand (ter hoogte van de woningen) als ventweg of secundaire weg, vergelijkbaar met de situatie elders in de wijk. Hierdoor dient ook een ander hoofdverbinding gemaakt te worden tussen Zandrijk en Meerrijk.
- d. Bekend was dat het Zandstrand één van de toevoerwegen naar Meerrijk zou worden. Onbekend was echter dat al het expeditieverkeer via het Zandstrand zou worden geleid. Gelet op de huidige situatie, onoverzichtelijk wegbeeld, veel kleine kinderen, is de vraag of dit redelijk is.

- e. Gevraagd wordt om voldoende parkeerplaatsen. Door de geplande bebouwing aan de overzijde of indien ook bezoekers van Meerrijk de auto aan het Zandstrand parkeren, is dit zeker nodig.

Gemeentelijke reactie:

Ad a, b, d en e. Verwezen wordt naar antwoord D.

Ad c. De voorstellen hebben niet geleid tot aanpassing van het stedenbouwkundig plan voor Meerrijk, omdat wij van mening zijn dat het plan met alle effecten op de omgeving uit een oogpunt van goede ruimtelijke ordening aanvaardbaar is.

Bovendien doen de voorstellen inbreuk aan de gebieden die inspreker voorstelt.

19. De heren M. H.J. Smits, Zandstrand 18, 5658 BJ Eindhoven, M. Marks, F. Hallebeek en T. van Zon, namens de buurtvereniging Meerhoven Zand- en Bosrijk:

Vragen aandacht voor:

- a. De kleurstelling van het centrum, eerder licht en warm dan donker, kil en uniform.
- b. Aanwezigheid groen in het centrum. Geadviseerd wordt ook groenblijvende bomen te plaatsen.
- c. Toren bij de centrumvijver steekt uit. Past niet bij de monoliet gedacht. Idem vlonders.
- d. Inpassing grand café. Legt het af tegen de toren, geen terrassen, deels in parkeergarage.
- e. Invulling driehoek. Lange bouwblokken verminderen uitzicht op vijver en centrum.
- f. Parkeergarage. Saaie grijze kleurstelling. Smal (in publieksdeel) en haaks op wegen.
- g. Voldoende parkeerplaatsen. Uitwisseling publiek/privé delen lijkt niet mogelijk.
- h. Toegankelijkheid rollators, kinderwagen en dergelijke. Aansluiting en gladheid bestrating.
- i. Uitvoering. Zorg om kwaliteit in werkelijke situatie, half afgemaakte plannen.
- j. Beeldkwaliteit plinten bij centrumvijver en ecozone. Ontwerpen, anders rommelig.
- k. Samenhang architectuur Sturende rol van genoemd Q-team.
- l. Gezellig stadsplein, ook 's avonds. Ideeën: bomen, zitjes, horeca, jeu de boulesbaan.
- m. Nog twee andere ideeën:
 - ◆ Het verdelen van (ontwerpde) architecten per straat/plein, verantwoordelijk voor beide zijden.
 - ◆ Het in een later stadium laten maken van "waarheidsgetrouwe" afbeeldingen (inclusief kleur stenen, vlonders, gevelbeeld, enz.). Dit maakt een betere beoordeling mogelijk.

Gemeentelijke reactie:

Ad a tot en met l, met uitzondering van g. Verwezen wordt naar antwoord C en E.

Ad g. Verwezen wordt naar antwoord D.

Ad m. Het eerste voorstel wordt deels zo ingevuld door de projectontwikkelaar. Ten aanzien van het tweede voorstel zal op het moment dat een inrichtingsplan en de bouwaanvraag compleet is, een beter beeld gegeven kunnen worden van de definitieve kleurstellingen en het materiaalgebruik.

20. De heer **F. Koot, Zandbloem 55, 5658 BX Eindhoven**:

- a. Heeft bezwaar tegen de hoge woontorens in Meerrijk, nemen licht, zon en uitzicht weg.
- b. Vrees voor het vrachtverkeer over het Zandstrand, verkeersonveilige situaties, de bevoorrading van het winkelcentrum, de afsluiting tussen Zandrijk en Bos-/Grasrijk.
- c. Wil informatie over de route hoe bewoners van Zandrijk in Veldhoven moeten komen.
- d. Indien de hoogte van de woontorens, alsmede de lange termijn van gereedkomen van het winkelcentrum en het park, bekend waren geweest, was wellicht niet overgegaan tot koop van het huidige appartement.

Gemeentelijke reactie:

Ad a. Verwezen wordt naar antwoord A.

Ad b. Verwezen wordt naar antwoord D.

Ad c. De bewoners van Zandrijk gaan via de ring, dat wil zeggen via Flight Forum, Park Forum, Noordrand Veldhoven en de Traverse naar het City Centrum in Veldhoven.

Ad d. Verwezen wordt naar antwoord A. Tevens wordt opgemerkt dat de gemeente ten aanzien van de planning over de aanleg van de voorzieningen altijd duidelijk heeft gecommuniceerd met bewoners in Meerhoven.

21. **L. Wildenberg en M. Kluitman, Zandstrand 15, 5658 BX Eindhoven**:

- a. Bezwaar tegen de woontorens die veel hoger zijn dan het originele plan en bovendien zijn ze op een andere locatie gesitueerd.
- b. Het Zandstrand wordt een zeer drukke weg en wordt verkeersonveilig.
- c. Voorstel:
 - ◆ Maak een parallelweg aan de busbaan voor al het Meerrijk verkeer.
 - ◆ Laat bestaande doorgang via Zandkasteel open.
 - ◆ Leg een weg aan door het park aan de bosrand (de huidige weg voor bouwverkeer).
 - ◆ Gebruik de busbaan alleen voor transport.
 - ◆ Voorgesteld wordt tevens om het Zandstrand voor de appartementen te voorzien van autovriendelijke drempels, het is nu al een racebaan en dus gevaarlijk.

Gemeentelijke reactie:

Ad a. Verwezen wordt naar antwoord A.

Ad b. Verwezen wordt naar antwoord D.

Ad c. De voorstellen hebben niet geleid tot aanpassing van het stedenbouwkundig plan voor Meerrijk, omdat wij van mening zijn dat het plan met alle effecten op de omgeving uit een oogpunt van goede ruimtelijke ordening aanvaardbaar is.

Bovendien doen de voorstellen inbreuk aan de gebieden die inspreker voorstelt.

22. Familie M. Heesakkers, Grassavanne 34, 5658 EV Eindhoven:

- a. Bezwaar tegen de twee hoge woonflats: dit verhoogt de kans op terroristische aanslagen, ook de aanwezige vlieghaven zorgt voor gevaarlijke situaties voor het vliegverkeer, de zweefvliegtuigen vliegen zeer laag en zouden ook voor gevaarlijke situaties kunnen zorgen.
- b. Door de aanleg van de woontorens zou het uitzicht op de vliegtuigen en zweefvliegtuigen verdwijnen. Getwijfeld wordt aan het totale beeld van het toekomstige centrum, de hoogte is zeer bepalend voor het aanzicht en de uitstraling van de wijk.
- c. Onduidelijk is of de ondergrondse parkeergarage on- of betaald parkeren zal worden. Bij betaald parkeren zullen bezoekers de auto in de omliggende straten parkeren. Hiertegen wordt bezwaar gemaakt. Ook het mogelijk verstrekken van parkeervergunningen aan omwonenden roept bezwaren op.

Gemeentelijke reactie:

Ad a en b. Verwezen wordt naar antwoord A en E.

Ad c. Verwezen wordt naar antwoord D.

Gemeentelijke reactie. Antwoorden.

A. Stedenbouwkundige uitgangspunten Meerrijk

De locatie Meerhoven is in de Vierde Nota Ruimtelijke Ordening aangewezen als zogenaamde Vinex-locatie. In het gebied dienen minimaal 6.500 woningen gerealiseerd te worden.

Voor Meerhoven is het totaal concept inclusief de aantallen woningen vertaald in het Masterplan Meerhoven dat door Teun Koolhaas Architecten(TKA) is gemaakt in 1996. In dit plan is een afweging gemaakt ten aanzien van de verdeling wonen, werken, gestapelde en grondgebonden woningen, centrum- en recreatieve voorzieningen, woonwijken en kantoren.

De ontwikkeling van Meerhoven is niet in strijd met de Concept Vijfde Nota Ruimtelijke Ordening. Deze Nota is echter nooit vastgesteld door de Tweede en Eerste Kamer en heeft geen enkele status. Inmiddels is de concept-Nota Ruimte de gepresenteerd. Ook deze heeft nog niet de instemming van de Tweede en Eerste Kamer. Meerhoven is echter ook niet in strijd met deze nota.

Het Masterplan Meerhoven is het stedenbouwkundig plan dat met name voor het centrum Meerrijk een compact en stenig centrum in gedachten had en het masterplan is vertaald in het bestemmingsplan Meerhoven.

Het bestemmingsplan Meerhoven (zoals dit door de gemeenteraad is vastgesteld op 10 november 1997, en gedeeltelijk is goedgekeurd door Gedeputeerde Staten van Noord-Brabant op 16 juni 1998, en onherroepelijk is geworden bij uitspraak Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State op 20 september 1999) is een zogenaamd globaal bestemmingsplan dat moet worden uitgewerkt op grond van artikel 11 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening. Bij de uitwerking dient voor het centrum van Meerhoven rekening te worden gehouden met name met de artikelen 3 en 8 van de

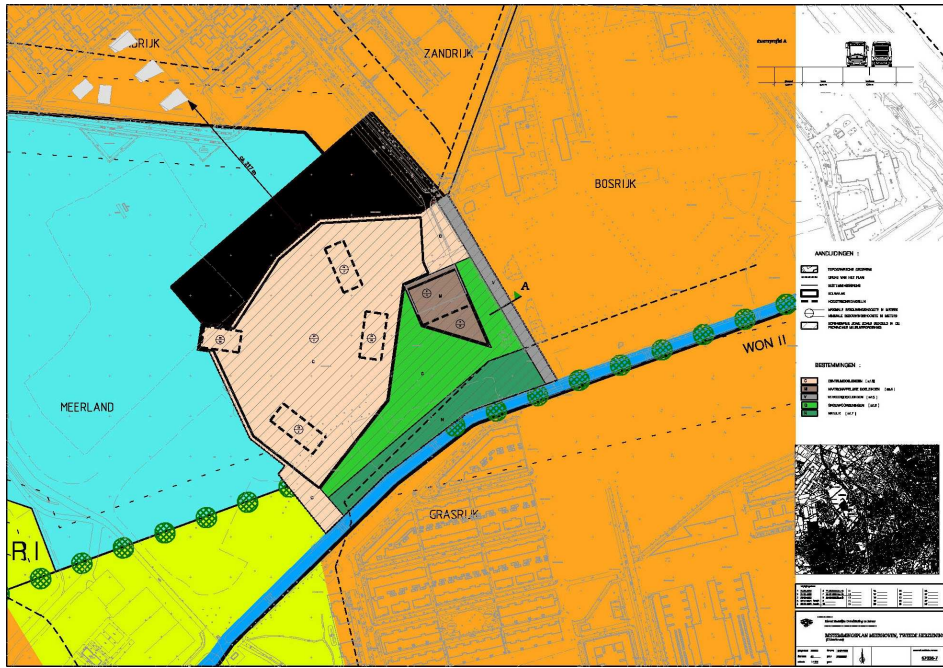
planvoorschriften. Het ontwerp van het stedenbouwkundig plan voor Meerrijk is mede op basis hiervan ontwikkeld.

Zo is in de planvoorschriften onder andere aangegeven dat het centrum waarin de wijkvoorzieningen zijn gebundeld, gesitueerd is op een centrale plaats in de wijk, namelijk aan het (toen nog waterpartij, nu:) park, aan de halte van de Hoogwaardige Openbaar Vervoerslijn, centraal ten opzichte van alle woonbuurten en werkgebieden, op het kruispunt van langzaam verkeerroutes, direct gekoppeld aan groene zones en **in het brandpunt van verschillende zichtassen**. Naast wijkwinkelvoorzieningen en baliegerichte functies zoals banken, reisbureaus en andere commerciële instellingen, kunnen in het centrum tevens maatschappelijke en sociaal-culturele voorzieningen op wijkniveau, zoals bijvoorbeeld scholen, een bibliotheek, een wijkgezondheidscentrum, horecagelegenheden en andere voorzieningen voor ontspanning en recreatie een plaats krijgen. **Boven deze gebouwde voorzieningen, alsmede solitair, zijn in meerdere bouwlagen woonappartementen voorzien, met uitzicht over het park en andere delen van de wijk. Het wijkcentrum zal qua belevingswaarde stedelijk en stenig van aard zijn.**

Wonen dient in overwegend gestapeld vorm plaats te vinden. Met het uitzicht over het park en de bereikbaarheid van de voorzieningen, waaronder tevens het openbaar vervoer, wordt een zeer gunstig woonklimaat gecreëerd voor de (vooral oudere) bewoners van de op deze gronden te realiseren circa 500 gestapelde woonappartementen.

Op de bestemmingsplankaart van het oorspronkelijke bestemmingsplan Meerhoven is duidelijk met rood aangegeven waar het gebied Centrumvoorzieningen gesitueerd dient te worden. Ook de ligging ten opzichte van de omliggende woonwijken Zandrijk, Grasrijk en Bosrijk is goed in kaart gebracht. Op grond van de voorschriften in relatie tot de plankaart is de afstand van het centrum tot aan de woonwijken na te meten. Het bestemmingsplan Meerhoven kende ook ten aanzien van de bestemming Centrumvoorzieningen een zogenaamde differentiatiezone. Binnen deze zone mogen bestemmingen gerealiseerd worden waarin de voorschriften aan wordt gerefereerd. Op basis van het oorspronkelijke bestemmingsplan Meerhoven kan het centrum op een veel ruimer grondoppervlak, dan waarvoor nu wordt gekozen, gerealiseerd worden. Voor deze variant is echter niet gekozen. Het stedenbouwkundig plan waarvoor is gekozen is een sterk verstedelijkt compact centrum met veel gestapelde woningbouw. Omdat het bestemmingsplan Meerhoven geen minimale en maximale bouwhoogten heeft opgenomen, is dit een aspect dat bij de uitwerking van dit bestemmingsplan moet worden meegenomen. Gekozen is echter niet voor een uitwerkingsplan ex artikel 11 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening, maar voor een herziening van het bestemmingsplan Meerhoven. Dit is noodzakelijk om het aantal m²'s voor detailhandel en horeca te kunnen verruimen en om een groter woningaantal mogelijk te maken, van circa 500 naar maximaal 700. Het centrum Meerrijk is dus uiteindelijk compacter uitgevoerd dan op grond van het onherroepelijke bestemmingsplan Meerhoven mogelijk is. Hierdoor is de afstand die mogelijk is op grond van het bestemmingsplan Meerhoven in de richting van Zandrijk in ieder geval verruimd. Deze afstand is zeker niet kleiner geworden.

Zie ingevoegd plaatje, waarbij de zwarte strook de oorspronkelijke afstand van de bestemming Centrumvoorzieningen tot aan Zandrijk weergeeft.



In het westen wordt Meerrijk begrensd door het park Meerland. Meerland zal inclusief tennis- en voetbalvereniging zo'n 65 hectare gaan beslaan. Dit was ook in het oorspronkelijke bestemmingsplan Meerhoven het ruimtebeslag.

Het icoon van het plan Meerrijk bestaat uit een 'monoliet in het park' dat van veraf zichtbaar is. In deze zichtbaarheid spelen de woontorens in twee hoogtecategorieën een belangrijke rol. De torens fungeren als bakens die de identiteit en herkenbaarheid op grotere afstand bepalen. Dichterbij vormen de lagere torens en het ensemble van deze torens met de 'laagbouw' de vertaling van deze monoliet. De woontorens spelen ook een rol in de afstemming met de schaalsporg die het centrum van Eindhoven momenteel doormaakt. Daar worden momenteel 2 woontorens van ca 100 meter gebouwd als toevoeging op de reeds bestaande Regent van 100 meter hoogte. Daarnaast is ook in het winkelcentrum Woensel sprake van een in aanbouw zijnde woontoren van ca 100 meter, waarmee ook dit centrum van het grootste stadsdeel van Eindhoven herkenbaar blijft. Het centrum van Meerrijk heeft op deze wijze een gepaste, afgestemde vertaling en eigentijdse reactie op deze nieuwe hoogteschaal van Eindhoven.

Gelet op de afstanden ten opzichte van de bestaande bebouwing in Zandrijk en Grasrijk heeft Meerrijk voor wat betreft de bezonning en privacy geen nadelige gevolgen voor deze wijken.

Een breed scala van kopers c.q. huurders zal worden bediend: van sociale koop- en huurwoningen al dan niet met een zorgindicatie, middeldure woningen en duurdere (stads)woningen en penthouses.

B. Fasering/planning

De start van de bouw van het project wordt voorzien in 2007. Er zal gefaseerd gebouwd worden.

Omdat het project een zeer grote samenhang vertoont en het ene onderdeel nauwelijks los gezien kan worden, is de verwachting dat het complex in één keer gerealiseerd wordt.

C. Beeldkwaliteitsplan.

Het concept of icoonbeeld van Meerrijk is een monoliet ('rots') in het park. Het is een centrum voor de nieuwe woonwijk Meerhoven en als zodanig goed herkenbaar door deze bijzondere uitwerking. Daarbij is de materialisering van het concept in de vertaling naar concrete bouwplannen van groot belang.

Dit concept is destijds gekozen uit verschillende ingezonden ontwikkelingsvisies (juni 2001) en is als Masterplan vastgesteld (eind 2002). Daarna is het concept uitgewerkt in een Beeldkwaliteitsplan (mei 2003). Er is gekozen voor een bijna letterlijke vertaling in 'aardtinten', afgeleid van de traditionele oranje/rode baksteen. Door hierin verdergaande samenhang na te streven tussen de verschillende te onderscheiden plandelen kan worden bereikt dat het centrum als een geheel kan worden beschouwd, terwijl het toch door verschillende architecten wordt uitgewerkt. Deze samenhang is het beeldmerk en wordt bewaakt door een kwaliteitsteam, waarin ook welstand vertegenwoordigd is.

De materiaalkeuze van gebouwen en vooral ook openbare ruimte is daarin van groot belang. Er wordt gestreefd naar een vergelijkbare en afgestemde kleurstelling opdat het geheel ook als zodanig wordt beleefd.

Gezocht is naar een goede afstemming tussen gebouwen en openbare ruimte en een goede sfeer, rekening houdend met ons klimaat. Er is gekozen voor een warme uitstraling. Voorkeuren voor kleurstellingen zijn uiteraard zeer subjectief. Met het Beeldkwaliteitsplan is een aanzet gedaan om dat juist te objectiveren en te verbinden met de functies en het samenspel van de gebouwen met de openbare ruimte. Het Kwaliteitsteam, dat adviseert ten aanzien van de materiaalkeuze, deelt de opvatting om meer naar zandkleuren te gaan niet. Het beeldkwaliteitsplan heeft gelijktijdig met het voorontwerpbestemmingsplan Meerhoven, tweede herziening ter visie gelegen en zal ter vaststelling worden aangeboden aan de gemeenteraad. De architecten hebben de opdracht om een samenhangend ensemble van gebouwen en openbare ruimten te maken. De volgende architecten zijn geselecteerd: VHP, De Zwarte Hond, DDW, Bedaux-de Brouwer en Gulikers.

D. Verkeers- en parkeeraspecten

Verkeersontsluiting algemeen

De hoofdinfrastructuur voor Meerhoven is zo gerealiseerd dat alle woonbuurten en bedrijventerreinen hierop aansluiten en worden verbonden met de A2, het City Centrum Veldhoven(Traverse) en de Heerbaan/Noord-Brabantlaan.

Er is voor gekozen om de woonbuurten vrij van doorgaand verkeer te houden. Dat betekent dat het autoverkeer tussen de buurten in Meerhoven via de ring (Flight Forum-Park Forum-Waterrijk-Grasrijk-Heerbaan) afgewikkeld wordt. Dat heeft als nadeel dat voor de verplaatsing van Zandrijk naar Grasrijk omgereden moet worden met de auto. Voor degenen die op de auto zijn aangewezen betekent dit circa 5 minuten omrijden.

Het is steeds de bedoeling geweest om het centrum Meerrijk via het Zandstrand en de Grasbaan te ontsluiten.

Verkeersprognoses

Door verschillende insprekers is gevraagd naar de toename van de verkeersbewegingen in Zandrijk en Grasrijk. Hieronder volgt een overzicht van de situatie zoals toegestaan op basis van het huidige bestemmingsplan Meerhoven en de situatie na uitbreiding van het centrumgebied. De genoemde getallen zijn de etmaalintensiteiten van het gemotoriseerd verkeer.

Met de uitbreiding van Meerrijk is met de volgende verkeersprognoses rekening gehouden:

	Toen	Nu
Prognose voor Meerrijk (etmaalintensiteiten)		
Totaal verkeersproductie Meerrijk	5.700	6.800
De verwachting is dat hiervan 1/3 via Zandrijk rijdt	1.900	2.250
De verwachting is dat hiervan 2/3 via Grasrijk rijdt	3.800	4.550
Prognose voor het Zandstrand (etmaalintensiteiten)	5.500	5.850
Prognose voor de Grasbaan (etmaalintensiteiten)	8.900	9.650

Door de uitbreiding van het centrum Meerrijk is sprake van een toename van het verkeer. De toename is, gelet op de inrichting van het wegennet en op de ligging van de woningen, acceptabel.

Verkeerssituatie Zandrijk

Het Zandstrand is nooit een doodlopende straat geweest en zou het ook niet worden. Het gaat wel om een straat zonder doorgaand verkeer. Het Zandstrand ontsluit het westelijk deel van Zandrijk en een deel van Meerrijk richting de ringweg van Meerhoven.

De verbinding tussen de Zandhagedis en het Zandstrand zal gehandhaafd blijven. Voor de bewoners van het oostelijk deel van Zandrijk is het mogelijk om via de Zandschuit en het Zandkasteel naar Meerrijk te rijden.

De ontsluitingsweg voor de woningen van de 'driehoek' zal vanaf het Zandstrand gebeuren en er zal geparkeerd worden op maaiveld niveau op straat.

In 30 kilometergebied geldt het principe van Duurzaam Veilig. Dat betekent dat middels de inrichting van de gebieden en middels snelheidsremmende maatregelen de snelheid en daarmee de verkeersveiligheid in de gebieden wordt geregeld.

Verkeerssituatie Grasrijk

Het centrum zal aan de zuidkant via de Grasbaan te bereiken zijn. De verwachting is dat de meeste bewoners van de toekomstige woonwijk Waterrijk ook voor deze ontsluitingsweg zullen kiezen. De bewoners zullen dan via de Meerhovendreef naar de Grasbaan en dan aan de zuidkant de entree van Meerrijk bereiken.

Expeditiveverkeer

Het Zandstrand wordt een levendige straat.

De route voor de expeditie/toelevering van de winkels loopt via het Zandstrand (ondergronds in kelder laden/lossen). Er worden vooralsnog geen drempels geplaatst, snelheidsremming vindt plaats door middel van 2 bochten in de weg. Mochten deze snelheidsremmende maatregelen niet voldoende dan is het mogelijk dat eventuele extra beperkende maatregelen genomen zullen worden, zoals bijvoorbeeld het plaatsen van drempels gebaseerd op wielbasis zodat het vrachtverkeer er geen hinder van ondervindt.

De verwachting is dat het expeditieverkeer voor Meerrijk circa 3 à 4 % van de winkelverkeersproductie zal bedragen. Dit zou neerkomen op circa 60 tot 80 vrachtauto's per etmaal.

Gelet op de te verwachten intensiteiten, het aantal woningen langs de route, en de aansluiting op de snelweg, is ervoor gekozen om de bevoorrading van Meerrijk enkel via het noorden te laten verlopen. Het is nooit de bedoeling geweest om de bevoorradingroute via de Zandschuit-Zandkasteel te laten verlopen. Het Zandstrand valt in een 30km-zone en daarom hoeven er geen geluidsmaatregelen genomen hoeven te worden.

Bevoorrading vindt plaats in een apart ondergronds gelegen expeditiehof die aan de noordzijde is ontsloten.

Bouwverkeer/tijdelijke ontsluiting

Het bouwverkeer zal via de voormalige weg van defensie (Rollerbaan) gaan rijden. De weg zal na voltooiing van de ringweg langs Park Forum en Waterrijk bij het tennispark worden afgesloten, en heeft dan dus geen doorgaande functie meer.

In het voorjaar van 2005 komt er een tijdelijke ontsluiting bij Flight Forum/Parklane. De aansluiting van de Rollerbaan op het verlengde Zandstrand gaat dan via een aantal haakse bochten lopen, waardoor de snelheid en het geluid omlaag zullen gaan.

Parkeren

Het parkeren in Meerrijk(woningen en voorzieningen) wordt ondergronds gerealiseerd in een gebouwde voorziening. In het bestemmingsplan is een gedetailleerde tabel met de parkeernorm voor de verschillende functies opgenomen. Er wordt dus geen parkeerdruk verwacht richting aangrenzende wijken.

Voor een deel kan in het publieke deel van de parkeergarage rekening gehouden worden met uitwisselbaarheid van parkeren tussen de verschillende functies.

Voorzien wordt in maximaal 1300 parkeerplaatsen, waarbij uitgangspunt is een goede verhouding tussen openbaar en privégebied.

Voorkomen moet worden dat de parkeergarage wordt gebruikt voor lang parkeren. Er zal dan ook betaald moeten worden als langer dan een bepaalde parkeerduur geparkeerd wordt.

Voor het parkeren zal in de voorschriften een extra bepaling worden opgenomen, waarbij parkeren in één bouwlaag met een maximale diepte vanaf peil van 7 meter wordt opgenomen. Deze 7 meter is noodzakelijk voor het expeditieverkeer.

Voor de 'driehoek' wordt het bewonersparkeren op eigen terrein geregeld. Die parkeerplaatsen worden door middel van twee insteken vanaf het Zandstrand ontsloten. Het bezoekersparkeren wordt in het openbaar gebied gerealiseerd.

Wegverkeerslawaaï

Ten aanzien van het geluid van het wegverkeer wordt opgemerkt dat de toeleidende wegen een maximale snelheid kennen van 30 km/uur. Dit betekent dat geen akoestisch onderzoek nodig is ten behoeve van het wegverkeerslawaaï.

E. Veiligheid

Sociale veiligheid

In het kader van de planvorming wordt een Veiligheids-Effect-Rapportage (VER) per planfase opgesteld. In de VER wordt onder andere op de sociale veiligheid ingegaan. In de uitwerking van de bouwplannen zal met de in de VER aangedane aanbevelingen rekening worden gehouden.

Vliegveiligheid

In deel 3 van het tweede Structuurschema Militaire Terreinen is voor militaire luchtvaartterreinen een uitbreiding van het obstakelbeheergebied aangekondigd overeenkomstig de norm die door de International Civil Aviation Organisation (ICAO) wordt gesteld. De norm houdt concreet in dat rondom de gehele luchthaven een obstakelvrij vlak van 45 meter hoog is gelegen met een straal van 4 km rond de landingsdrempels, dat overgaat in een conisch vlak met een helling van 5% tot 145 m over een afstand van 2 km.

Aanleiding is het besluit van de NAVO om deze norm, die al geldt voor civiele luchtvaartterreinen, om veiligheidsredenen ook van toepassing te verklaren op militaire luchtvaartterreinen. Uit de ICAO-norm vloeien aanvullende hoogtebeperkingen voor objecten rondom een luchtvaartterrein voort.

De ICAO regeling biedt de mogelijkheid tot het maken van uitzonderingen. Iedere aanvraag tot uitzondering dient op basis van de exacte locatie, omvang en hoogte van het object en gebruikte bouwmaterialen met behulp van een luchtvaarttechnisch onderzoek separaat te worden beoordeeld. Indien uit het onderzoek blijkt dat het te hoge object de veiligheid niet nadelig beïnvloedt en ook het vermogen om van een vliegveld gebruik te maken niet significant beïnvloedt, kan een uitzondering op de toegestane hoogte worden gemaakt. Dit kan leiden tot aanvullende criteria voor het gebruik van het luchtvaartterrein. Voor het luchtvaartterrein Eindhoven is een dergelijk onderzoek uitgevoerd. Uit dit onderzoek valt te concluderen dat de hoogte van de torens in Meerrijk niet behoeven te worden aangepast. De Koninklijke

luchtmacht past de vliegprocedures voor militaire en civiele gebruikers van het luchtvaartterrein Eindhoven zodanig aan dat de bebouwing een veilige bedrijfsvoering niet in de weg staan.

Concreet betekent het voorgaande voor Meerrijk dat het stedenbouwkundig plan alsmede de hoogtebepalingen in het bestemmingsplan niet behoeven te worden aangepast, omdat de Koninklijke luchtmacht de vliegprocedures voor militaire en civiele gebruikers zal aanpassen en hierdoor de veiligheid in het plangebied ook niet in het gedrang komt.

10.3 Aanpassingen in het ontwerpbestemmingsplan ten opzichte van het voorontwerpbestemmingsplan

De volgende aanpassingen zullen in het ontwerpbestemmingsplan worden overgenomen naar aanleiding van de inspraakreacties, dan wel ambtshalve naar aanleiding van nieuwe regelgeving en jurisprudentie, danwel ter verduidelijking van het bestemmingsplan.

In de toelichting worden de volgende aanpassingen aangebracht:

- ◆ In paragraaf 3.3.5 wordt op verzoek van de Dienst Brandweer en Crisisbeheersing(DBC) verwezen naar de CROW publicatie, nr. 165 en de POV Noord-Brabant publicatie Duurzaam Veilig. Ook wordt in de plantoelichting naar het rapport Veiligheidseffectrapportage Meerrijk "Meer veiligheid: de koning te rijk"(DSOB, sector Planontwikkeling, september 2002) verwezen.
- ◆ In paragraaf 4.1. is op verzoek van DBC opgenomen: 'Bij de ontwikkeling van hoogbouw boven een parkeergarage wordt in het bijzonder aandacht wordt besteed aan (brand)veiligheidsaspecten'. Daarnaast is in paragraaf 4.1. in plaats van te verwijzen naar een voorontwerpbestemmingsplan dat eerder voor inspraak ter visie heeft gelegen opgenomen: 'Ten opzichte van het bestemmingsplan Meerhoven is het aantal woningen van circa 500 veranderd in maximaal 700 woningen. Dit heeft te maken met het maximaliseren van het aantal woningen. Bij het noemen van circa 500 kan discussie ontstaan over de mogelijke afwijking van 500. Is dit een marge van plusminus 10% of mag 5% aangehouden worden? Bij maximaal 700 is in ieder geval het maximale aantal woningen duidelijk aangegeven'.
- ◆ In paragraaf 4.3 is ook een maximaal aantal parkeerplaatsen opgenomen.
- ◆ In paragraaf 5.6 wordt een paragraaf opgenomen over het obstakelbeheergebied rondom het luchtvaartterrein Eindhoven.
- ◆ Ook wordt een paragraaf 5.7 Luchtkwaliteit toegevoegd.
- ◆ In hoofdstuk 9 wordt verwezen naar de bijlage 4^e herijking van de planexploitatie Meerhoven.
- ◆ Hoofdstuk 10 wordt verder aangevuld met de overleg- en inspraakreacties en de gemeentelijke reactie hierop.

In de planvoorschriften worden de volgende wijzigingen aangebracht:

- ◆ In de planvoorschriften wordt de definitie van peil duidelijker vastgelegd: peil wordt gemeten vanaf 22m + N.A.P.
- ◆ In alle artikelen waarin de strafbaarstelling is geregeld wordt verwezen naar de WED, zoals deze nu van kracht is.
- ◆ Om het ondergronds bouwen te begrenzen wordt een bepaling in de bouwvoorschriften opgenomen over ondergronds bouwen: Voor het bouwen van gebouwen ten behoeve van de (gedeeltelijk) ondergrondse parkeervoorzieningen en daarmee samenhangende voorzieningen, alsmede voor het bouwen van de ondergrondse vuilopslag mag maximaal 1 bouwlaag beneden peil worden gerealiseerd met een maximale verticale diepte gemeten vanaf peil van 7 meter. Deze zal worden opgenomen in de artikelen 3.3, 6.2 en 7.2.
- ◆ In de artikelen 3.4, 4.3 en 5.3 van de planvoorschriften zal op verzoek van de DBC de nadere eisen-regeling worden aangevuld met het criterium "fysieke veiligheid".

De plankaart wordt aangepast op de volgende onderdelen:

- ◆ De bestemming Maatschappelijke Doeleinden is verruimd ten koste van de bestemming Groenvoorzieningen. Deze wijziging is noodzakelijk indien de bestaande hangaar niet samen met de welzijnsvoorzieningen geëxploiteerd gaat worden. De bedoeling is dan dat naast en in de hangaar andere maatschappelijke voorzieningen afzonderlijk van elkaar gerealiseerd kunnen worden.

Voorschriften, deel uitmakende van het bestemmingsplan Meerhoven, tweede herziening (II Meerhoven)

Inhoudsopgave

I Inleidende bepalingen 72

Artikel 1 Begripsbepalingen 72

Artikel 2 Wijze van meten 78

II Bestemmings- en gebruiksbe­palingen 80

Artikel 3 Centrumdoeleinden 80

Artikel 4 Maatschappelijke doeleinden 84

Artikel 5 Verkeersdoeleinden 86

Artikel 6 Groenvoorzieningen 88

Artikel 7 Natuur 89

III Aanvullende bepalingen 91

Artikel 8 Uitsluiting aanvullende werking bouwverordening 91

Artikel 9 Anti-dubbel­tel­bepaling 91

Artikel 10 Algemene vrij­stellings­bepaling 91

Artikel 11 Overgangs­bepaling 93

Artikel 12 Slot­bepaling 93

Bijlage Staat van Bedrijfsactiviteiten 95

Tekeningnummer: 67036-9

I INLEIDENDE BEPALINGEN

Artikel 1 Begripsbepalingen

In deze voorschriften wordt verstaan onder:

1. het plan : het bestemmingsplan Meerhoven, tweede herziening, van de gemeente Eindhoven;
2. de plankaart : de plankaart van het bestemmingsplan Meerhoven, tweede herziening, bestaande uit de kaart met nummer 67036-9;
3. aanbouw : een gebouw dat als afzonderlijke ruimte is gebouwd aan een hoofdgebouw waarmee het in directe verbinding staat, welk gebouw onderscheiden kan worden van het hoofdgebouw en dat in architectonisch opzicht ondergeschikt is aan het hoofdgebouw;
4. afhaalcentrum : een ruimte bestemd voor het bedrijfsmatig aan de eindconsument verstrekken ten behoeve van het gebruik elders van al dan niet ter plaatse bereide etenswaren;
5. bebouwing : één of meer gebouwen en/of bouwwerken, geen gebouwen zijnde;
6. bebouwingspercentage : het percentage van de voor de desbetreffende bestemming aangewezen gronden, dat per bouwperceel mag worden bebouwd;
7. bedrijfsgebouw : een gebouw, dat dient voor de uitoefening van een bedrijf;
8. bestemmingsgrens : een op de plankaart aangegeven lijn, die de grens vormt van een bestemmingsvlak;
9. bestemmingsvlak : een op de plankaart aangegeven vlak met eenzelfde bestemming;

10. bijgebouw : een op zichzelf staand, al dan niet vrijstaand gebouw, dat door de vorm onderscheiden kan worden van het hoofdgebouw en dat in architectonisch opzicht ondergeschikt is aan het hoofdgebouw;
11. bouwen : het plaatsen, het geheel of gedeeltelijk oprichten, vernieuwen of veranderen en het vergroten van een bouwwerk;
12. bouwgrens : een op de plankaart aangegeven lijn, die de grens vormt van een bouwvlak;
13. bouwlaag : een doorlopend gedeelte van een gebouw dat door op gelijke of bij benadering gelijke hoogte liggende vloeren of balklagen is begrensd, zulks met inbegrip van de begane grond en met uitsluiting van onderbouw, parkeergarage en zolder;
14. bouwperceel : een aaneengesloten stuk grond, waarop krachtens het plan bebouwing is toegestaan;
15. bouwperceelsgrens : een grens van een bouwperceel;
16. bouwvlak : een op de plankaart aangegeven vlak, waarmee gronden zijn aangeduid waarop bebouwing is toegelaten;
17. bouwwerk : elke constructie van enige omvang van hout, steen, metaal of ander materiaal, welke hetzij direct of indirect met de grond verbonden is, hetzij direct of indirect steun vindt in of op de grond;
18. café : een horecabedrijf, niet zijnde een discotheek of bar/dancing, dat tot hoofddoel heeft het verstrekken van alcoholische en niet-alcoholische dranken voor consumptie ter plaatse met als nevenactiviteit het verstrekken van kleine etenswaren, al dan niet ter plaatse bereid;
19. cafétaria/snackbar : een horecabedrijf dat tot doel heeft het verstrekken van al dan niet voor consumptie

- ter plaatse bereide etenswaren, met als nevenactiviteit het verstrekken van zwak- en niet- alcoholische dranken;
20. detailhandel : het bedrijfsmatig te koop aanbieden waaronder begrepen de uitstalling ten verkoop, het verkopen en/of leveren van goederen aan personen die die goederen kopen voor gebruik, verbruik of aanwending anders dan in de uitoefening van een beroeps- of bedrijfsactiviteit;
21. dienstverlenend bedrijf en/of dienstverlenende instelling : bedrijf of instelling waarvan de werkzaamheden bestaan uit het verlenen van economische en maatschappelijke diensten aan derden, waaronder zijn begrepen kapperszaken, schoonheidsinstituten, fotostudio's, commerciële sportvoorzieningen, zoals fitness, en naar de aard daarmee gelijk te stellen bedrijven en inrichtingen, evenwel met uitzondering van een garagebedrijf en een seksinrichting;
22. dienstverlening : het verlenen van economische en maatschappelijke diensten aan derden;
23. discotheek/bar-dancing : een horecabedrijf dat tot hoofddoel heeft het verstrekken van dranken voor gebruik ter plaatse, waarbij het doen beluisteren van overwegend mechanische muziek en het gelegenheid geven tot dansen een wezenlijk onderdeel vormen;
24. eerste bouwlaag : de bouwlaag op de begane grond, met uitzondering van de onderbouw en parkeergarage;
25. gebouw : elk bouwwerk, dat een voor mensen toegankelijke overdekte, geheel of gedeeltelijk met wanden omsloten ruimte vormt;
26. geluidzoneringsplichtige inrichting : een inrichting, bij welke ingevolge de Wet geluidhinder rondom het terrein van

- vestiging in een bestemmingsplan een zone moet worden vastgesteld;
27. groothandel : het bedrijfsmatig te koop aanbieden, waaronder mede begrepen de uitstalling ten verkoop, het verkopen en/of leveren van goederen aan wederverkopers, dan wel aan instellingen of personen, ter aanwending in een andere bedrijfsactiviteit;
28. hoofdgebouw : een gebouw, dat gelet op de bestemming, als het belangrijkste bouwwerk kan worden aangemerkt;
29. horecabedrijf : een bedrijf of instelling, waar bedrijfsmatig dranken en/of etenswaren voor gebruik ter plaatse worden verstrekt en/of waarin bedrijfsmatig logies wordt verstrekt, één en ander al dan niet in combinatie met een vermaaksfunctie, met uitzondering van een discotheek en een bedrijf met een erotische getinte vermaaksfunctie;
30. hotel : een horecabedrijf dat tot hoofddoel heeft het verstrekken van logies (per nacht)met als nevenactiviteiten het verstrekken van maaltijden en/of dranken voor consumptie ter plaatse;
31. kantoor : een gebouw, dat dient voor de uitoefening van administratieve werkzaamheden en werkzaamheden die verband houden met het doen functioneren van (semi) overheidsinstellingen, het bankwezen, en naar de aard daarmee gelijk te stellen instellingen;
32. koffie-/theehuis : een horecabedrijf dat tot hoofddoel heeft het verstrekken van niet-alcoholische dranken voor consumptie ter plaatse, met als nevenactiviteit het verstrekken van voor consumptie ter plaatse bereide etenswaren;
33. lijst van bedrijfsactiviteiten : de bedrijvenlijst ontleend aan de brochure Bedrijven en Milieuzonering VNG zoals

- opgenomen in de bijlage, behorende bij deze voorschriften;
34. maatschappelijke voorzieningen : educatieve, sociaal-medische, sociaal-culturele en levensbeschouwelijke voorzieningen, voorzieningen ten behoeve van sport en sportieve recreatie en voorzieningen ten behoeve van openbare dienstverlening, alsook ondergeschikte detailhandel en horeca ten dienste van deze voorzieningen;
35. ondergronds : beneden peil;
36. praktijkruimte : een gebouw of een gedeelte van een gebouw, dat door zijn inrichting en indeling geschikt is om te worden gebruikt door de beoefenaren van vrije beroepen; onder vrije beroepen worden in dit plan verstaan (para)medische, juridische, therapeutische, ontwerptechnische, administratieve, kunstzinnige en daarmee gelijk te stellen beroepen;
37. prostitutiebedrijf : een voor het publiek toegankelijke besloten ruimte waarin tegen vergoeding seksuele handelingen worden verricht;
38. raamprostitutiebedrijf : een voor het publiek toegankelijke besloten ruimte waartegen vergoeding seksuele handelingen worden verricht en waarbij de werving van klanten geschiedt door een prostituee die door houding, gebaren, kleding, of anderszins, vanuit een vitrine de aandacht op zich vestigt;
39. recreatief medegebruik : een recreatief gebruik van gronden dat ondergeschikt is aan de functie van de bestemming waarbinnen dit recreatieve gebruik is toegestaan;
40. restaurant : een horecabedrijf dat tot hoofddoel heeft het verstrekken van maaltijden voor consumptie ter plaatse, met als nevenactiviteit het verstrekken van alcoholische en niet-alcoholische dranken;

41. risicovolle inrichting : een inrichting, bij welke ingevolge het Besluit Externe Veiligheid Inrichtingen (27 mei 2004, Stbl.2004, nr. 250, inwerking getreden 27 oktober 2004, Stbl.2004, nr. 521) een grenswaarde, richtwaarde voor het risico c.q. een risico-afstand moet worden aangehouden bij het in het bestemmingsplan toelaten van kwetsbare of beperkt kwetsbare objecten;
42. seksinrichting : de voor het publiek toegankelijke besloten ruimte waarin bedrijfsmatig, of in de omvang alsof zij bedrijfsmatig was, seksuele handelingen worden verricht, of vertoningen van erotisch/pornografische aard plaatsvinden. Onder seksinrichting wordt in ieder geval verstaan: een prostitutiebedrijf, alsmede een erotische massagesalon, een seksbioscoop, seksautomatenhal, sekstheater of een parenclub, al dan niet in combinatie met elkaar;
43. showroom : een uitstillingsruimte voor elders vervaardigde goederen, al dan niet voor de verkoop ter plaatse;
44. uitbouw : een gebouw dat als vergroting van een bestaande ruimte is gebouwd aan een hoofdgebouw, welk gebouw door de vorm onderscheiden kan worden van het hoofdgebouw en dat in architectonisch opzicht ondergeschikt is aan het hoofdgebouw;
45. verticale diepte van een gebouw : de diepte van een gebouw, gemeten vanaf de onderzijde van de begane grondvloer, exclusief de fundering, zoals heipalen en damwanden;
46. winkel : een gebouw, dat een ruimte omvat, welke door zijn indeling kennelijk bedoeld is te worden gebruikt voor detailhandel;

47. woning : een complex van ruimten, uitsluitend bedoeld voor de huisvesting van één afzonderlijk huishouden;
48. woongebouw : een gebouw, dat meerdere naast elkaar en/of geheel of gedeeltelijk boven elkaar gelegen woningen omvat en dat qua uiterlijke verschijningsvorm als een eenheid beschouwd kan worden;
49. woonhuis : een gebouw, dat één woning omvat, dan wel twee of meer naast elkaar en/of geheel of gedeeltelijk boven elkaar gelegen woningen omvat en dat qua uiterlijke verschijningsvorm als een eenheid beschouwd kan worden.

Artikel 2. Wijze van meten

Bij toepassing van deze voorschriften wordt als volgt gemeten:

1. bruto-vloer-oppervlakte (b.v.o.) : de som van de oppervlakten van de tussen de buitenwerkse gevelvlakken, ook beneden peil, en de harten van scheidsmuren, eveneens beneden peil, in de diverse gebouwen aanwezige vloeren met een bepaalde bestemming, inclusief een evenredig aandeel in de intrinsieke voorzieningen, zoals trappenhuizen, liftkokers, toiletten, gangen enz. per laag;
2. goothoogte van een gebouw : vanaf het peil tot aan de bovenkant van de goot, c.q. de druiplijn, het boeiboord, of een daarmee gelijk te stellen constructiedeel;
3. hoogte van een bouwwerk : vanaf het peil tot aan het hoogste punt van een gebouw of van een bouwwerk, geen gebouw zijnde, met uitzondering van kleine bouwonderdelen, zoals schoorstenen, antennes, lichtkoepels, liftopbouwen en naar de aard daarmee gelijk te stellen bouwonderdelen;

4. inhoud van een gebouw : tussen de onderzijde van de begane grondvloer, de buitenzijde van de gevels (en/of het hart van de scheidsmuren) en de buitenzijde van daken en dakkapellen;
5. oppervlakte van een gebouw : tussen de buitenwerkse gevelvlakken en/of het hart van de scheidingsmuren, nederwaarts geprojecteerd op het gemiddelde niveau van het afgewerkte bouwterrein ter plaatse van het bouwwerk;
6. peil : peil wordt gemeten vanaf 22m + N.A.P.

Bij de toepassing van het bepaalde ten aanzien van het bouwen worden ondergeschikte bouwdelen, als plinten, pilasters, kozijnen, gevelversieringen, ventilatiekanalen, schoorstenen, gevel- en kroonlijsten, luifels, erkers, balkons en overstekende daken buiten beschouwing gelaten, mits de overschrijding van bouw-, c.q. bestemmingsgrenzen niet meer dan 1 meter bedraagt.

II BESTEMMINGS- EN GEBRUIKS- BEPALINGEN

Artikel 3 Centrumdoeleinden (C)

3.1. Bestemmingsomschrijving.

De op de plankaart voor Centrumdoeleinden aangewezen gronden, aangeduid met C, zijn bestemd voor:

- a. woonhuizen, al dan niet in combinatie met praktijkruimten, en aan- en uitbouwen en bijgebouwen;
- b. gebouwen ten behoeve van:
 1. detailhandel;
 2. dienstverlenende bedrijven en/of dienstverlenende instellingen;
 3. maatschappelijke voorzieningen;
 4. horecabedrijven, met uitzondering van discotheken;
 5. kantoren;
 6. recreatieve voorzieningen;
 7. andere bedrijven, mits deze bedrijven voorkomen in de categorieën 1 en 2 van de lijst van bedrijfsactiviteiten, niet zijnde prostitutie- of raamprostitutiebedrijven of seksinrichtingen, geluidzoneringsplichtige- of risicovolle inrichtingen;
 8. woningen, al dan niet in combinatie met praktijkruimten, en aan- en uitbouwen en bijgebouwen;
 9. nutsvoorzieningen;
- c. verkeers- en verblijfsgebied, inclusief ((gedeeltelijk) ondergrondse) parkeervoorzieningen, alsmede ondergrondse vuilopslag; met daaraan ondergeschikt:
 - d. groen- en speelvoorzieningen;
 - e. behoud, herstel en ontwikkeling natuurwaarden in de vorm van een ecologische verbindingszone;
 - f. waterhuishoudkundige voorzieningen; met de daarbijbehorende:
 - g. tuinen, erven en terreinen;
 - h. bouwwerken, geen gebouwen zijnde.

3.2. Nadere detaillering van de bestemmingsomschrijving

3.2.1. Detailhandel, horecabedrijven, dienstverlenende bedrijven en –instellingen, maatschappelijke voorzieningen, kantoren, recreatieve voorzieningen en andere bedrijven, zijn uitsluitend toegestaan in de eerste en tweede bouwlaag.

3.2.2. De brutovloeroppervlakte voor detailhandel en horecabedrijven tesamen mag ten hoogste 9.500 m² bedragen.

- 3.2.3. Het aantal woningen mag ten hoogste 700 bedragen.
- 3.2.4. Horecabedrijven zijn uitsluitend toegestaan in de vorm van cafetaria's, cafés, restaurants, snackbars, koffie- en/of theehuizen en afhaalcentra en daarmee naar de aard gelijk te stellen horecabedrijven.
- 3.2.5. De oppervlakte van praktijkruimten mag per woning ten hoogste 50 m² bedragen.

3.3. **Bouwvoorschriften**

- 3.3.1. Voor het bouwen van de in lid 3.1. genoemde gebouwen, gelden de volgende bepalingen:
 - a. gebouwen mogen uitsluitend binnen het bouwvlak worden gebouwd;
 - b. de hoogte van een gebouw dient minimaal en maximaal datgene te bedragen dat op de plankaart is aangegeven;
 - c. het bebouwingspercentage mag ten hoogste 100 bedragen.
- 3.3.2. Voor het bouwen van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, geldt de volgende bepaling:
 - de hoogte mag niet meer bedragen dan 5 meter.
- 3.3.3. Voor het bouwen van gebouwen ten behoeve van de (gedeeltelijk) ondergrondse parkeervoorzieningen en daarmee samenhangende voorzieningen, alsmede voor het bouwen van de ondergrondse vuilopslag mag maximaal 1 bouwlaag beneden peil worden gerealiseerd met een maximale verticale diepte gemeten vanaf peil van 7 meter.
- 3.3.4. Voor het bouwen van aan- en uitbouwen en bijgebouwen bij woonhuizen gelden de volgende bepalingen:
 - a. aan- en uitbouwen en bijgebouwen mogen uitsluitend achter de naar de weg gekeerde gevel(s) van het hoofdgebouw dan wel in of achter het verlengde daarvan worden gebouwd;
 - b. de gezamenlijke oppervlakte van de aan- en uitbouwen en bijgebouwen bij een hoofdgebouw mag ten hoogste 75 m² bedragen, met dien verstande dat niet meer dan 70% van het bouwperceel bebouwd mag zijn;
 - c. de hoogte van een aan- en uitbouw en een bijgebouw mag ten hoogste 3.50 meter bedragen.

3.4. **Nadere eisen**

- Burgemeester en wethouders kunnen nadere eisen stellen aan de plaats en de afmeting van de bebouwing, ten behoeve van:
- a. een samenhangend straat- en bebouwingsbeeld;
 - b. een goede woonsituatie;
 - c. de sociale veiligheid;

- d. de verkeersveiligheid;
- e. de fysieke veiligheid;
- f. de gebruiksmogelijkheden van de aangrenzende gronden.

3.5. Gebruiksvoorschriften

- 3.5.1. Het is verboden de gronden en bouwwerken te gebruiken of te laten gebruiken op een wijze of tot een doel, strijdig met deze bestemming.

- 3.5.2. Tot een gebruik, strijdig met deze bestemming zoals bedoeld in lid 3.5.1., wordt in ieder geval gerekend:
 - a. het gebruik van gronden en bouwwerken ten behoeve van een prostitutie- of raamprostitutiebedrijf of seksinrichting;
 - b. het gebruik van gronden en bouwwerken ten behoeve van een discotheek;
 - c. het gebruik van gronden en bouwwerken ten behoeve van geluidzoneringsplichtige inrichtingen;
 - d. het gebruik van gronden en bouwwerken ten behoeve van risicovolle inrichtingen;
 - e. het gebruik van bijgebouwen voor bewoning.

- 3.5.3. Burgemeester en wethouders kunnen vrijstelling verlenen van het bepaalde in lid 3.5.1. voor praktijkruimten met een oppervlakte van ten hoogste 75 m², mits:
 - a. het niet betreft praktijkruimten met zodanige verkeersaantrekkende activiteiten, dat ten gevolge daarvan extra verkeersmaatregelen, waaronder extra parkeervoorzieningen, noodzakelijk worden;
 - b. van de in lid 3.3. genoemde bouwvoorschriften niet wordt afgeweken;
 - c. indien burgemeester en wethouders toepassing wensen te geven aan het bepaalde in lid 3.5.3., dient de procedure te worden gevolgd als omschreven in lid 3.7.

- 3.5.4. Burgemeester en wethouders kunnen vrijstelling verlenen van het bepaalde in lid 3.5.1. voor de uitoefening van een beroep of bedrijf in een woning, voor zover die niet reeds in een praktijkruimte is toegestaan, mits:
 - a. de vloeroppervlakte niet meer bedraagt dan 30 m²;
 - b. de gezamenlijke oppervlakte van de ruimte, die wordt gebruikt voor de uitoefening van een beroep of bedrijf met inbegrip van de praktijkruimte ten hoogste 50 m² dan wel, na vrijstelling als bedoeld in lid 3.5.3., 75 m² bedraagt;
 - c. deze bedrijven voorkomen in de categorieën 1 en 2 van de lijst van bedrijfsactiviteiten, of daarmee naar de aard en invloed op de omgeving gelijk te stellen bedrijven, en/of het dienstverlenende bedrijven of instellingen betreft, niet zijnde prostitutie- of raamprostitutiebedrijven of seksinrichtingen, geluidzoneringsplichtige- of risicovolle inrichtingen;
 - d. de activiteiten geen onevenredige hinder voor het woonmilieu opleveren;

- e. de verkeersaantrekkende werking niet zodanig is, dat ten gevolge daarvan extra verkeersmaatregelen, waaronder extra parkeervoorzieningen op de openbare weg, noodzakelijk worden;
- f. het niet betreft kapsalons, detailhandel, met uitzondering van detailhandel in ter plaatse vervaardigde en/of bewerkte producten, casino's en amusementshallen;
- g. deze activiteiten door ten hoogste twee personen worden uitgeoefend, waarvan minstens één woonachtig in het betreffende pand;
- h. indien burgemeester en wethouders toepassing wensen te geven aan het bepaalde in lid 3.5.4., dient de procedure te worden gevolgd als omschreven in lid 3.7.

3.5.5. Burgemeester en wethouders verlenen vrijstelling van het bepaalde in lid 3.5.1., indien strikte toepassing daarvan zou leiden tot een beperking van het meest doelmatige gebruik, welke beperking niet door dringende redenen wordt gerechtvaardigd.

3.6. Strafbepaling

Overtreding van het bepaalde in lid 3.5.1. wordt aangemerkt als een strafbaar feit in de zin van artikel 1a, onder 2^o, van de Wet op de economische delicten.

3.7. Procedureregels

Bij verlening van vrijstelling nemen burgemeester en wethouders de volgende regels in acht:

- a. een verzoek om vrijstelling ligt, met bijbehorende stukken, gedurende vier weken ter secretarie ter inzage;
- b. van de ter inzage legging wordt tevoren in één of meer dag-, nieuws- of huis-aan-huisbladen, of op een andere geschikte wijze kennisgegeven;
- c. de kennisgeving houdt mededeling van de bevoegdheid tot het indienen van bedenkingen;
- d. gedurende de in lid a. genoemde termijn kunnen belanghebbenden bij het college van burgemeester en wethouders schriftelijk bedenkingen indienen tegen het verzoek om vrijstelling.

Artikel 4 Maatschappelijke doeleinden (M)

4.1. Bestemmingsomschrijving

De op de plankaart voor maatschappelijke doeleinden aangewezen gronden, aangeduid met M, zijn bestemd voor:

- a. gebouwen ten behoeve van maatschappelijke voorzieningen; met daaraan ondergeschikt:
 - b. wegen en paden;
 - c. parkeervoorzieningen;
 - d. groenvoorzieningen;
 - e. speelvoorzieningen;
 - f. water;
- met de daarbijbehorende:
- g. tuinen, erven en terreinen;
 - h. bouwwerken, geen gebouwen zijnde.

4.2. Bouwvoorschriften

4.2.1. Voor het bouwen van gebouwen gelden de volgende bepalingen:

- a. een gebouw mag uitsluitend binnen een bouwvlak worden gebouwd;
- b. de hoogte mag niet meer bedragen dan op de plankaart is aangegeven.

4.2.2. Voor het bouwen van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, geldt de volgende bepaling:

- de hoogte van overige bouwwerken, geen gebouwen zijnde, mag niet meer dan 5 meter bedragen.

4.3. Nadere eisen

Burgemeester en wethouders kunnen nadere eisen stellen aan de plaats en de afmetingen van de bebouwing, ten behoeve van:

- a. het samenhangend bebouwingsbeeld;
- b. een goede woonsituatie;
- c. de sociale veiligheid;
- e. de verkeersveiligheid;
- f. de fysieke veiligheid;
- g. de gebruiksmogelijkheden van de aangrenzende gronden.

4.4. Gebruiksvoorschriften

4.4.1. Het is verboden de gronden en bouwwerken te gebruiken of te laten gebruiken op een wijze of tot een doel, strijdig met deze bestemming.

4.4.2. Tot een gebruik, strijdig met deze bestemming als bedoeld in lid 4.4.1. wordt in ieder geval gerekend het gebruik van gronden en bouwwerken ten behoeve van prostitutie- of raamprostitutiebedrijven of seksinrichtingen, geluidzoneringsplichtige- of risicovolle inrichtingen.

4.4.3. Burgemeester en wethouders verlenen vrijstelling van het bepaalde in lid 4.4.1. , indien strikte toepassing daarvan zou leiden tot een beperking van het meest doelmatige gebruik, welke beperking niet door dringende redenen wordt gerechtvaardigd.

4.5. Strafbepaling

Overtreding van het bepaalde in lid 4.4.1. wordt aangemerkt als een strafbaar feit in de zin van artikel 1a, onder 2°, van de Wet op de economische delicten.

.

Artikel 5 Verkeersdoeleinden (V)

5.1. Bestemmingsomschrijving

De op de plankaart voor Verkeersdoeleinden aangewezen gronden, aangeduid met V, zijn bestemd voor:

- a. wegen, straten en paden;
- b. voet- en rijwielpaden;
- c. groenvoorzieningen, in de vorm van plantsoenen en bermstroken;
- d. parkeervoorzieningen;
- e. voorzieningen ten behoeve van het openbaar vervoer, in de vorm van onder meer een hoogwaardige openbaar-vervoervoorziening (HOV); met daaraan ondergeschikt;
- f. behoud, herstel en ontwikkeling natuurwaarden in de vorm van een ecologische verbindingszone;
- g. gebouwen ten behoeve van nutsvoorzieningen;
- h. geluidwerende voorzieningen; met de daarbijbehorende:
- i. bouwwerken en terreinen.

5.2. Bouwvoorschriften

Op de gronden mogen uitsluitend worden gebouwd:

- 5.2.1. Gebouwen met een oppervlakte van maximaal 25 m² per gebouw en een hoogte van maximaal 3,50 meter.
- 5.2.2. Voor het bouwen van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, geldt de volgende bepaling:
 - de hoogte mag niet meer dan 5 meter bedragen.

5.3. Nadere eisen

Burgemeester en wethouders kunnen nadere eisen stellen aan de plaats en de afmetingen van de bebouwing, ten behoeve van:

- a. de verkeersveiligheid;
- b. de sociale veiligheid;
- c. de fysieke veiligheid.

5.4. Gebruiksvoorschriften

- 5.4.1. Het is verboden gronden en bouwwerken te gebruiken of te laten gebruiken op een wijze of tot een doel, strijdig met deze bestemming.
- 5.4.2. Burgemeester en wethouders verlenen vrijstelling van het bepaalde in lid 5.4.1. indien strikte toepassing daarvan zou leiden tot een beperking van het meest doelmatige gebruik, welke beperking niet door dringende redenen wordt gerechtvaardigd.

5.5. Strafbepaling

Overtreding van het bepaalde in lid 5.4.1. is een strafbaar feit in de zin van artikel 1a, onder 2^o, van de Wet op de economische delicten.

Artikel 6 Groenvoorzieningen (G)

6.1. Bestemmingsomschrijving

De op de plankaart voor groenvoorzieningen aangewezen gronden, aangeduid met G, zijn bestemd voor:

- a. groenvoorzieningen;
 - b. bermen en beplanting;
 - c. paden;
 - d. speelvoorzieningen;
 - e. waterlopen en waterpartijen;
- met daaraan ondergeschikt:
- f. gebouwen ten behoeve van nutsvoorzieningen, waaronder energietracés;
 - g. verhardingen;
 - h. parkeervoorzieningen;
 - i. ondergrondse vuilopslag;
- met de daarbijbehorende:
- j. bouwwerken, geen gebouwen zijnde, en terreinen.

6.2. Bouwvoorschriften

6.2.1. Op of in deze gronden mogen uitsluitend gebouwen ten behoeve van nutsvoorzieningen worden gebouwd, met dien verstande dat:

- de goothoogte niet meer bedraagt dan 4,50 meter;
- de oppervlakte per gebouw niet meer bedraagt dan 20 m².

6.2.2. Voor het bouwen van gebouwen ten behoeve van de (gedeeltelijk) ondergrondse vuilopslag mag maximaal 1 bouwlaag beneden peil worden gerealiseerd met een maximale verticale diepte gemeten vanaf peil van 7 meter.

6.2.3. Voor het bouwen van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, geldt de volgende bepaling:

- de hoogte van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, mag niet meer dan 5 meter bedragen.

6.3. Gebruiksvoorschriften

6.3.1. Het is verboden de gronden en bouwwerken te gebruiken of te laten gebruiken op een wijze of tot een doel, strijdig met deze bestemming.

6.3.2. Burgemeester en wethouders verlenen vrijstelling van het bepaalde in lid 6.3.1. indien strikte toepassing daarvan zou leiden tot een beperking van het meest doelmatige gebruik, welke beperking niet door dringende redenen wordt gerechtvaardigd.

6.4. Strafbepaling

Overtreding van het bepaalde in lid 6.3.1. wordt aangemerkt als een strafbaar feit in de zin van artikel 1a, onder 2°, van de Wet op de economische delicten.

Artikel 7 Natuur (N)

7.1. Bestemmingsomschrijving

De op de plankaart voor natuur aangewezen gronden, aangeduid met N, zijn bestemd voor:

- a. het behoud, het herstel en/of de ontwikkeling van de natuurwetenschappelijke en de landschappelijke waarden;
- b. de aanleg en instandhouding van een ecologische verbindingzone;
- c. waterhuishoudkundige doeleinden;
- d. sloten, beken en daarmee gelijk te stellen waterlopen;
met daaraan ondergeschikt:
 - e. recreatief medegebruik en educatief medegebruik;
 - f. infrastructurele voorzieningen;
 - g. ondergrondse vuilopslag;
 - h. openbare nutsvoorzieningen;met de daarbijbehorende:
 - i. bouwwerken, geen gebouwen zijnde.

7.2. Bouwvoorschriften

7.2.1. Op of in deze gronden mogen geen gebouwen worden gebouwd.

7.2.2. Voor het bouwen van gebouwen ten behoeve van de (gedeeltelijk) ondergrondse vuilopslag mag maximaal 1 bouwlaag beneden peil worden gerealiseerd met een maximale verticale diepte gemeten vanaf peil van 7 meter.

7.2.3. Voor het bouwen van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, geldt de volgende bepaling:
- de hoogte van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, mag niet meer dan 5 meter bedragen.

7.3. Nadere eisen

Burgemeester en wethouders kunnen nadere eisen stellen aan de plaats en de afmetingen van de bebouwing, ten behoeve van:

- a. het behoud, het herstel en/of de ontwikkeling van de landschappelijke en/of natuurwetenschappelijke waarden van de gronden;
- b. de gebruiksmogelijkheden van de aangrenzende gronden.

7.4. Gebruiksvoorschriften.

7.4.1. Het is verboden de gronden en bouwwerken te gebruiken of te laten gebruiken op een wijze of tot een doel, strijdig met deze bestemming.

7.4.2. Tot een gebruik, strijdig met deze bestemming, zoals bedoeld in lid 7.4.1., wordt in ieder geval gerekend:

- het diepwoelen of –ploegen van de bodem;
- het aanleggen en verharden van wegen, niet zijnde fiets- of voetpaden, en het aanbrengen van andere oppervlakteverhardingen groter dan in totaal 200 m².

7.4.3. Burgemeester en wethouders verlenen vrijstelling van het bepaalde in lid 7.4.1. indien strikte toepassing daarvan zou leiden tot een beperking van het meest doelmatige gebruik, welke beperking niet door dringende redenen wordt gerechtvaardigd.

7.5. Aanlegvergunning

7.5.1. Het is verboden zonder of in afwijking van een schriftelijke vergunning van burgemeester en wethouders (aanlegvergunning) de volgende werken, geen bouwwerken zijn, en werkzaamheden uit te voeren:

- a. het ontgronden, afgraven, egaliseren, diepploegen en ophogen van gronden;
- b. het aanleggen van ondergrondse of bovengrondse transport-, energie- en/of communicatieleidingen;
- c. het verwijderen van houtgewas, het slechten van houtwallen en bosjes en het verwijderen van landschapselementen als poelen, moerasjes en boomgroepen;
- d. het wijzigen van de waterhuishouding of de grondwaterstand en/of het vergroten van de toe- of aanvoer van water door bijvoorbeeld het afdammen, stuwen, bemaling en onderbemaling, het draineren van gronden en het graven, dempen of anderszins vergroten en verbeteren van waterlopen, sloten en greppels.

7.5.2. Het in lid 7.5.1. vervatte verbod is niet van toepassing op werken en werkzaamheden welke:

- a. het normale onderhoud betreffen;
- b. reeds in uitvoering zijn op het tijdstip van het van kracht worden van dit plan.

7.5.3. De in lid 7.5.1. genoemde vergunning kan slechts worden verleend indien geen onevenredige afbreuk wordt gedaan aan de natuurwetenschappelijke en/of landschappelijke waarden van de gronden.

7.6. Strafbepaling

Overtreding van het bepaalde in de leden 7.4.1. en 7.5.1. wordt aangemerkt als een strafbaar feit in de zin van artikel 1a, onder 2°, van de Wet op de economische delicten.

III AANVULLENDE BEPALINGEN

Artikel 8 Uitsluiting aanvullende werking bouwverordening

De voorschriften van de Bouwverordening ten aanzien van onderwerpen van stedenbouwkundige aard blijven overeenkomstig het gesteld in artikel 9, lid 2, van de Woningwet buiten toepassing, behoudens ten aanzien van de volgende onderwerpen:

- a. de bereikbaarheid van gebouwen voor het wegverkeer;
- b. de bereikbaarheid van gebouwen voor gehandicapten;
- c. het bouwen bij hoogspanningsleidingen en ondergrondse hoofdtransportleidingen;
- d. de parkeergelegenheid en laad- en losmogelijkheden;
- e. en de ruimte tussen bouwwerken.

Artikel 9 Anti-dubbeltelbepaling

Geen bouwwerk of complex van bouwwerken mag worden gebouwd, indien daardoor een ander bouwwerk of complex van bouwwerken met het daarbij behorende bouwperceel, hetzij niet langer zou blijven voldoen aan, hetzij in grotere mate zou gaan afwijken van het plan.

Artikel 10 Algemene vrijstellingsbepaling

- 10.1. Burgemeester en wethouders kunnen, mits geen onevenredige afbreuk wordt gedaan het aan straat- en bebouwingsbeeld, de woonsituatie, de milieusituatie, de verkeersveiligheid, de sociale veiligheid en de gebruiksmogelijkheden van aangrenzende gronden, vrijstelling verlenen van:
 - 10.1.1. de bij recht in de voorschriften en op de plankaart gegeven maten, afmetingen, percentages tot niet meer dan 10% van die maten, afmetingen en percentages;
 - 10.1.2. de bestemmingsbepalingen en toestaan dat het beloop of het profiel van wegen of de aansluiting van wegen onderling in geringe mate wordt aangepast, indien de verkeersveiligheid en/of –intensiteit daartoe aanleiding geven;

- 10.1.3. de bestemmingsbepalingen en toestaan dat bouwgrenzen worden overschreden, indien een meetverschil daartoe aanleiding geeft;
- 10.1.4. de bestemmingsbepalingen ten aanzien van de hoogte van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, en toestaan dat de hoogte van de bouwwerken, geen gebouwen zijnde, wordt vergroot tot niet meer dan 10 meter;
- 10.1.5. de bestemmingsbepalingen ten aanzien van de hoogte van bouwwerken, geen gebouw zijnde, en toestaan dat de hoogte van bouwwerken, geen gebouw zijnde, ten behoeve van kunstwerken, geen gebouw zijnde, en ten behoeve van zend-, ontvang- en/of sirenemasten, wordt vergroot tot niet meer dan 40 meter;
- 10.1.6. de bestemmingsbepalingen ten aanzien van de hoogte van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, en toestaan dat de hoogte van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, ten behoeven van geluidwerende voorzieningen, wordt vergroot;
- 10.1.7. de bouw van gebouwen ten behoeve van nutsvoorzieningen, mits:
- de goothoogte niet meer bedraagt dan 4,50 meter;
 - de oppervlakte per gebouw niet meer bedraagt dan 20 m².
- 10.2. Indien burgemeester en wethouders toepassing geven aan het bepaalde onder lid 10.1., dient de procedure te worden gevolgd als omschreven in artikel 10.3.
- 10.3. Procedureregel**
- Bij verlening van vrijstelling nemen burgemeester en wethouders de volgende regels in acht:
- a. een ontwerp-besluit strekkende tot vrijstelling ligt, met bijbehorende stukken, gedurende vier weken ter secretarie ter inzage;
 - b. de burgemeester geeft van de ter inzage legging tevoren in één of meer dag-, nieuws- of huis-aan-huisbladen, of op een andere geschikte wijze kennis;
 - c. de kennisgeving houdt mededeling van de bevoegdheid tot het indienen van bedenkingen;
 - d. gedurende de in lid a. genoemde termijn kunnen belanghebbenden bij het college van burgemeester en wethouders schriftelijk bedenkingen indienen tegen het ontwerp-vrijstellingsbesluit.

Artikel 11 Overgangsbepaling

11.1. Overgangsbepalingen ten aanzien van bouwwerken

Bouwwerken, welke op het tijdstip van de eerste terinzagelegging van dit plan bestaan dan wel worden gebouwd of kunnen worden gebouwd met inachtneming van het bepaalde in of krachtens de Woningwet, en in enigerlei opzicht van het plan afwijken, mogen, mits de bestaande afwijkingen naar de aard en omvang niet worden vergroot:

- a. gedeeltelijk worden vernieuwd of veranderd;
- b. het tenietgaan ten gevolge van een calamiteit geheel worden vernieuwd of veranderd, mits de aanvraag van de bouwvergunning geschiedt binnen twee jaar na het tenietgaan.

11.2. Vrijstellingsbepaling

Burgemeester en wethouders kunnen vrijstelling verlenen van het bepaalde in lid 11.1, dat de bestaande afwijkingen naar de omvang niet mogen worden vergroot en toestaan dat een eenmalige vergroting plaatsvindt van de inhoud van de in lid 11.1. toegelaten bouwwerken met niet meer dan 10%.

11.3. Overgangsbepaling ten aanzien van het gebruik

Het gebruik van gronden en bouwwerken dat bestond op het tijdstip van het van kracht worden van dit plan, mag worden voortgezet of gewijzigd, zolang en voor zover de strijdigheid van dat gebruik ten opzichte van het gebruik overeenkomstig de bestemmingen in dit plan, naar de aard en omvang niet wordt vergroot.

11.4. Uitzonderingen op het overgangsrecht

11.4.1. Lid 11.1. is niet van toepassing op bouwwerken, die weliswaar bestaan op het tijdstip van de terinzagelegging van het ontwerp van dit plan, doch zijn gebouwd in strijd met het toen geldende plan, daaronder begrepen de overgangsbepaling van dat plan.

11.4.2. Lid 11.3. is niet van toepassing op het gebruik dat reeds in strijd was met het voorheen geldende bestemmingsplan, daaronder begrepen de overgangsbepaling van dat plan.

Artikel 12 Slotbepaling

Het plan is genaamd het bestemmingsplan Meerhoven, tweede herziening (II Meerhoven).

BIJLAGE STAAT VAN BEDRIJFSACTIVITEITEN

STAAT VAN BEDRIJFSACTIVITEITEN

SBI-code	Omschrijving	Categorie
63	DIENSTVERLENING T.B.V. HET VERVOER	
6321	Autoparkeerterreinen, parkeergarages	2
6322.6323	Overige dienstverlening t.b.v. vervoer (kantoren)	1
633	Reisorganisaties	1
634	Expediteurs, cargadoors (kantoren)	1
64	POST EN TELECOMMUNICATIE	
641	Post- en koeriersdiensten	2
642	Telecommunicatiebedrijven	1
642	TV- en radiozenders (zie ook tabel 2: zendinstallaties)	2
65, 66, 67	FINANCIELE INSTELLINGEN EN VERZEKERINGSWEZEN	
65, 66, 67	Banken, verzekeringsbedrijven, beurzen	2
70	VERHUUR VAN EN HANDEL IN ONROEREND GOED	
70	Verhuur van en handel in onroerend goed	1
71	VERHUUR VAN TRANSPORTMIDDELEN, MACHINES EN ANDERE ROERENDE GOEDEREN	
711	Personenautoverhuurbedrijven	2
714	Verhuurbedrijven voor roerende goederen n.e.g.	2
72	COMPUTERSERVICE- EN INFORMATIETECHNOLOGIE	
72	Computerservice- en informatietechnologiebureaus e.d.	1
73	SPEUR- EN ONTWIKKELINGSWERK	
731	Natuurwetenschappelijk speur- en ontwikkelingswerk	2
732	Maatschappij- en geesteswetenschappelijk onderzoek	1
74	OVERIGE ZAKELIJKE DIENSTVERLENING	
74	Overige zakelijke dienstverlening: kantoren	1
7481.3	Foto- en filmontwikkelcentrales	2
7484.4	Veilingen voor huisraad, kunst e.d.	1
75	OPENBAAR BESTUUR, OVERHEIDSINSTELLINGEN, SOCIALE VERZEKERINGEN	
75	Openbaar bestuur (kantoren e.d.)	2

SBI-code	Omschrijving	Categorie
91	DIVERSE ORGANISATIES	
9111	Bedrijfs- en werknemersorganisaties (kantoren)	2
9131	Kerkgebouwen e.d.	2
92	CULTUUR, SPORT EN RECREATIE	
921, 922	Studio's (film, TV, radio, geluid)	2
9213	Bioscopen	2
9232	Theaters, schouwburgen, concertgebouwen, evenementenhallen	2
9234	Muziek- en balletscholen	2
9234.1	Dansscholen	2
9251, 9252	Bibliotheken, musea, ateliers e.d.	1
9261.2	Bowlingcentra	2
9262	Sportscholen, gymnastiekzalen	2
9271	Casino's	2
9272.1	Amusementshallen	2
9301.3	Wasverzendinrichtingen	2
9301.3	Wasserettes, wassalons	1
9302	Kappersbedrijven en schoonheidsinstituten	1
9303	Begrafenisondernemingen: uitvaartcentra	1
9304	Badhuizen en saunabaden	2
9305	Persoonlijke dienstverlening n.e.g.	1