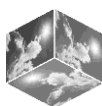


bestemmingsplan  
'Europalaan/HOV2'  
gemeente Nuenen, Gerwen en  
Nederwetten

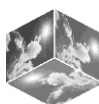
status: vastgesteld  
datum: 5 maart 2015  
projectnummer: 202440R.2009



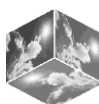


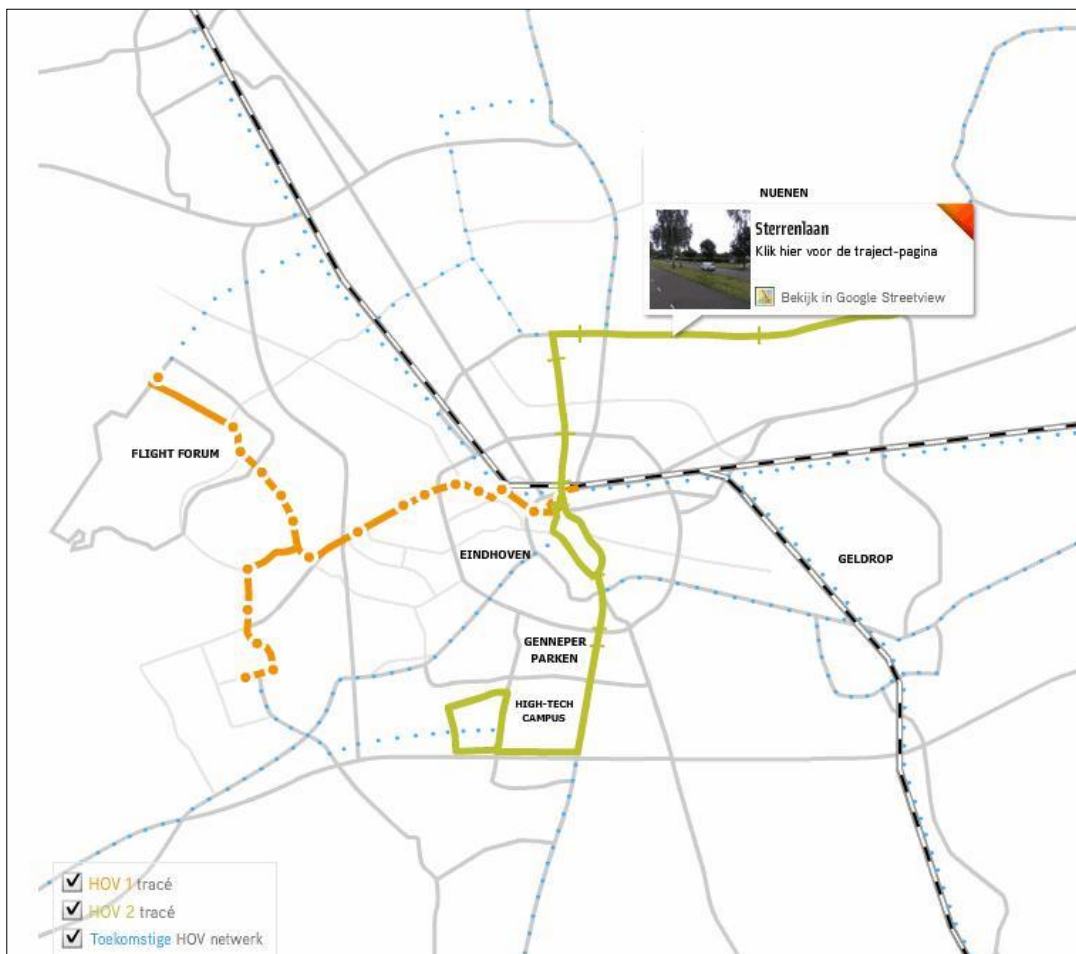
## **Inhoudsopgave**

|                    |                                     |           |
|--------------------|-------------------------------------|-----------|
| <b>Hoofdstuk 1</b> | <b>Inleiding</b>                    | <b>1</b>  |
| 1.1                | Aanleiding en doel                  | 1         |
| 1.2                | Plangebied                          | 2         |
| 1.3                | Vigerende bestemmingsplannen        | 2         |
| 1.4                | Juridische planvorming              | 3         |
| 1.5                | Leeswijzer                          | 3         |
| <b>Hoofdstuk 2</b> | <b>Beleidskaders</b>                | <b>4</b>  |
| 2.1                | Planologische kaders                | 4         |
| 2.2                | Rijksbeleid                         | 4         |
| 2.3                | Provinciaal beleid                  | 9         |
| 2.4                | Gemeentelijk beleid                 | 16        |
| <b>Hoofdstuk 3</b> | <b>Historie</b>                     | <b>20</b> |
| 3.1                | Ondergrond/geomorfologie            | 20        |
| 3.2                | Ontstaansgeschiedenis               | 20        |
| 3.3                | Cultuurhistorie/archeologie         | 20        |
| <b>Hoofdstuk 4</b> | <b>Ruimtelijke karakteristiek</b>   | <b>23</b> |
| 4.1                | Ruimtelijke structuur               | 23        |
| 4.2                | Ruimtelijke ontwikkeling            | 23        |
| <b>Hoofdstuk 5</b> | <b>Functionele karakteristiek</b>   | <b>29</b> |
| 5.1                | Verkeersgebied                      | 29        |
| 5.2                | Naast gelegen gebieden              | 29        |
| 5.3                | Natuur en groen                     | 30        |
| <b>Hoofdstuk 6</b> | <b>Verkeersstructuur</b>            | <b>32</b> |
| 6.1                | Lokale ontsluitingsstructuur        | 32        |
| 6.2                | Duurzaam veilig                     | 32        |
| 6.3                | Langzaamverkeer                     | 32        |
| 6.4                | Openbaar vervoer                    | 32        |
| 6.5                | Parkeervoorzieningen                | 33        |
| 6.6                | Reclame-uitingen                    | 33        |
| 6.7                | Herdenkingsmonument en gedenktekens | 33        |
| 6.8                | Ontsluiting bedrijfspercelen        | 34        |



|                                                              |               |
|--------------------------------------------------------------|---------------|
| <b>Hoofdstuk 7 Milieuaspecten</b>                            | <b>35</b>     |
| 7.1 Duurzaam bouwen                                          | 35            |
| 7.2 Bedrijven en milieuzonering                              | 35            |
| 7.3 Geluidhinder                                             | 36            |
| 7.4 Luchtkwaliteit                                           | 37            |
| 7.5 Bodemkwaliteit                                           | 39            |
| 7.6 Leidingen/energie                                        | 40            |
| 7.7 Externe veiligheid                                       | 40            |
| 7.8 Natuurwaarden                                            | 42            |
| <br><b>Hoofdstuk 8 Waterhuishouding</b>                      | <br><b>44</b> |
| <br><b>Hoofdstuk 9 Juridische aspecten</b>                   | <br><b>48</b> |
| 9.1 Uitgangspunten                                           | 48            |
| 9.2 Inhoud juridisch plan                                    | 48            |
| 9.3 Doelstellingen en planopzet                              | 48            |
| 9.4 Toelichting afzonderlijke bestemmingen                   | 49            |
| <br><b>Hoofdstuk 10 Handhaving</b>                           | <br><b>51</b> |
| 10.1 Uitgangspunten voor een goed handhavingsbeleid          | 51            |
| <br><b>Hoofdstuk 11 Economische uitvoerbaarheid</b>          | <br><b>52</b> |
| 11.1 Economische uitvoerbaarheid                             | 52            |
| 11.2 Planschade                                              | 52            |
| <br><b>Hoofdstuk 12 Inspraak, vooroverleg en zienswijzen</b> | <br><b>54</b> |
| 12.1 Inspraak                                                | 54            |
| 12.2 Vooroverleg                                             | 54            |
| 12.3 Zienswijzen                                             | 54            |
| <br><b>Bijlagen</b>                                          |               |
| Bijlage 1 Inspraaknota HOV2/Europalaan                       |               |
| Bijlage 2 Vooroverlegreacties                                |               |
| Bijlage 3 Akoestisch onderzoek HOV2 Nuenen                   |               |
| Bijlage 4 Luchtrapport HOV2 Nuenen                           |               |
| Bijlage 5 Flora- en faunaonderzoek bestemmingsplan HOV2      |               |
| Bijlage 6 Verkennend Bodemonderzoek Europalaan Nuenen        |               |
| Bijlage 7 Oplegnotitie HOV2 Nuenen                           |               |
| Bijlage 8 Nota van zienswijzen                               |               |



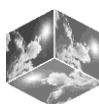


## Hoofdstuk 1 Inleiding

### 1.1 Aanleiding en doel

Aanleiding voor dit bestemmingsplan is de realisatie van een gedeelte van het tracé van de HOV2-lijn. Het betreft het gedeelte Europalaan, dat loopt van de gemeentegrens met Eindhoven tot het centrum van de kern Nuenen. De realisatie van het totale HOV-netwerk (Hoogwaardig Openbaar Vervoer-netwerk) vindt fasegewijs plaats. De HOV-baan Europalaan is onderdeel van de HOV2-lijn die gaat lopen als de noordzuid-as tussen Nuenen/Woensel en de High Tech Campus. Deze as verbindt Nuenen hoogwaardig met het stadsdeelcentrum Winkelcentrum Woensel, de TU Campus, het station Eindhoven, de binnenstad van Eindhoven en de High Tech Campus.

Binnen Eindhoven heeft reeds een reconstructie van de aansluitende Sterrenlaan plaatsgevonden, alsmede zijn de benodigde voorzieningen aangebracht. De Europalaan moet nog een reconstructie ondergaan en ook moet hier de mogelijkheid worden geboden om de bij de HOV lijn behorende voorzieningen op te richten. Een inrichtingsschets hiervoor is reeds beschikbaar.



Om de reconstructie en toekomstige inrichting van de Europalaan mogelijk te maken is het noodzakelijk de bestemmingen van een gedeelte van de onderliggende gronden te herzien. Niet alle voor de reconstructie benodigde gronden hebben reeds een verkeersbestemming. Daarnaast biedt de vigerende bestemmingsregeling niet steeds de mogelijkheid tot omwisseling van rijstroken en HOV-stroken, noodzakelijk in verband met het thans voorliggende ontwerp voor de reconstructie. Een aangepaste verkeersbestemming die deze mogelijkheid wel biedt, is noodzakelijk. In deze aangepaste verkeersbestemming kunnen tevens enkele onvolkomenheden in de redactie van de vigerende verkeersbestemmingen worden hersteld.

In dit bestemmingsplan wordt tevens van de mogelijkheid gebruik gemaakt om uitbreiding van enkele aangrenzende bedrijfspercelen mogelijk te maken. De bedrijven op deze percelen liggen nu min of meer met de achterzijde naar de Europalaan gericht. Uitbreiding van de bedrijfspercelen maakt het mogelijk de bedrijfsbebouwing op de Europalaan te oriënteren.

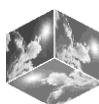
## **1.2 Plangebied**

Het plangebied van onderhavig bestemmingsplan is gelegen in de gemeente Nuenen. Het betreft de Europalaan, lopende van de westelijke gemeentegrens (plaatselijk gevormd door de Dommel) tot aan het busstation aan de Smits van Oyenlaan in de kern Nuenen. De Europalaan is deels gelegen in het buitengebied, deels in het gebied waar de wijk Nuenen-West wordt ontwikkeld en deels in de bebouwde kom van de kern Nuenen. In de kern Nuenen vormt de Europalaan de scheiding tussen enerzijds Nuenen-Noordwest en Nuenen-Centrum en anderzijds Nuenen-Zuid. De begrenzing van het plangebied wordt gevormd door de gronden benodigd bij de reconstructie en nieuwe inrichting van de Europalaan tot HOV2 lijn.

## **1.3 Vigerende bestemmingsplannen**

Voor het plangebied van onderhavig bestemmingsplan gelden momenteel enkele bestemmingsplannen. Met het vaststellen van onderhavig bestemmingsplan komen deze plannen voor de betreffende delen) te vervallen. Het gaat hierbij om de volgende plannen:

- "Buitengebied", vastgesteld door de raad van de gemeente Nuenen op 2 oktober 2008;
- "Uitbreidingsplan Nuenen-West", vastgesteld door de raad van de gemeente Nuenen op 24 april 2008;
- "Nuenen Zuid", vastgesteld door de raad van de gemeente Nuenen op 29 maart 2007;
- "Nuenen-Noordwest", vastgesteld door de raad van de gemeente Nuenen op 27 juni 2013;
- "Nuenen Centrum 2012", vastgesteld door de raad van de gemeente Nuenen op 27 juni 2013;
- "Oostelijke ontsluitingsweg Nuenen-Gerwen", vastgesteld door de raad van de gemeente Nuenen op 24 april 1980.



#### **1.4 Juridische planvorming**

In het bestemmingsplan worden ten behoeve van een goede ruimtelijke ordening bestemmingen aan de in het plan begrepen gronden toegekend. Met het oog op deze bestemmingen worden regels gegeven, welke in ieder geval het gebruik van de grond en de zich daarop bevindende bouwwerken reguleren. Daarnaast bevat het plan standaardregels met betrekking tot het overgangsrecht en de anti-dubbeltelregeling.

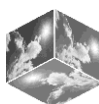
Naast de planregels bestaat het bestemmingsplan ook uit een volledige, toegankelijke en begrijpelijke verbeelding van het plan (de plankaart). Het bestemmingsplan gaat voorts vergezeld van een toelichting waarin de gemaakte keuzes voor de totstandkoming van het bestemmingsplan onderbouwd worden.

Het bestemmingsplan dient digitaal beschikbaar, raadpleegbaar en uitwisselbaar te zijn. Ten behoeve van de uniformiteit dient het gehele plan opgesteld te worden conform de IMRO2012 en de SVBP2012. Hiermee wordt voldaan aan de eisen die de Wet ruimtelijke ordening stelt ten aanzien van bestemmingsplannen.

Onderhavig bestemmingsplan is ontwikkelend van aard. De regels van onderhavig bestemmingsplan bieden dan ook een dusdanige ruimte dat de ontwikkeling van de HOV2-lijn mogelijk is.

#### **1.5 Leeswijzer**

In het volgende hoofdstuk wordt het plangebied nader beschreven aan de hand van de lagenbenadering. Vervolgens worden in hoofdstuk 3 de planologische kaders geschetst aan de hand van het nationale, provinciale en gemeentelijke beleid. In hoofdstuk 4 wordt het planvoornemen uiteengezet. In het daaropvolgende hoofdstuk worden de actuele waarden van het gebied besproken en de mogelijke invloed daarop van de planvorming. Hierbij gaat het om waarden ten aanzien van flora en fauna, cultuurhistorie en archeologie. Hoofdstuk 6 bevat vervolgens de wettelijke verplichte waterparagraaf, waarin het plan getoetst wordt op het aspect water. In hoofdstuk 7 wordt het plan vervolgens getoetst op milieuaspecten zoals geluid, geur, luchtkwaliteit, bodemkwaliteit, externe veiligheid, etc. Vervolgens wordt in hoofdstuk 8 ingegaan op de juridische aspecten van het bestemmingsplan. Hierbij worden de planregels toegelicht. De handhaving van het bestemmingsplan wordt nader toegelicht in hoofdstuk 9. Hoofdstuk 10 gaat vervolgens in op de uitvoerbaarheid van het planvoornemen, waarbij zowel de financiële als maatschappelijke uitvoerbaarheid beoordeeld wordt. Ten slotte wordt in hoofdstuk 11 ingegaan op de procedure van het bestemmingsplan, waarbij onder andere wordt stilgestaan bij de vorm van inspraak en vooroverleg.



## Hoofdstuk 2      Beleidskaders

### 2.1      Planologische kaders

Bij ieder plan vindt inkadering binnen het beleid van de overheid plaats. Door een toetsing aan rijks-, provinciaal, regionaal en gemeentelijk beleid ontstaat een duidelijk beeld van de marges waarbinnen het bestemmingsplan wordt opgezet. De beleidsinkadering dient een compleet beeld te geven van de ruimtelijke overwegingen en het relevante planologisch beleid.

Gemeenten zijn niet geheel vrij in het voeren van hun eigen beleid. Rijk en provincies geven met het door hen gevoerde en vastgelegde beleid de kaders aan waarbinnen gemeenten kunnen opereren. De belangrijkste kaders van het Rijk en de provincie Noord-Brabant worden in het kort weergegeven, omdat deze zoals gezegd mede als randvoorwaarden zullen dienen voor het lokale maatwerk in het bestemmingsplan.

### 2.2      Rijksbeleid

Op rijksniveau zijn de volgende beleidsdocumenten van belang:

- Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte;
- Besluit algemene regels ruimtelijke ordening;
- Kiezen voor karakter, Visie erfgoed en ruimte;
- Verdrag van Malta;
- Natura 2000-richtlijnen.

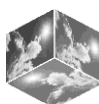
#### 2.2.1      Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte

Op 13 maart 2012 heeft de minister van Infrastructuur en Milieu de structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) vastgesteld. De structuurvisie geeft een nieuwe integrale kijk op het ruimtelijk- en mobiliteitsbeleid tot 2040 op rijksniveau en vormt als het ware een 'kapstok' voor zowel bestaand als nieuw rijksbeleid dat invloed heeft op de ruimte om ons heen. Het Rijk wil de ruimtelijke ordening zo dicht mogelijk brengen bij degene die het aangaat (burgers en bedrijven). De SVIR zal dan ook ruimte bieden aan provincies en gemeenten om maatwerk te leveren ("decentraal, tenzij").

#### *Algemene doelstellingen en nationale belangen*

In de SVIR staan drie hoofddoelen centraal om Nederland voor de middellange termijn tot 2028 concurrerend, bereikbaar, leefbaar en veilig te houden.

Om de concurrentiekracht van Nederland te vergroten is het van belang de ruimtelijk-economische structuur in Nederland te versterken. Een goed vestigingsklimaat staat centraal en vereist een hoogwaardig werk- en woonmilieu en een goede bereikbaarheid. Het is echter ook van groot belang dat er voldoende aanbod is aan onderwijs, cultuur, groen en recreatiemogelijkheden.





De SVIR zet met name in op het beter benutten en uitbouwen van de kracht van stedelijke regio's met een concentratie van topsectoren en internationale verbindingen.

De bereikbaarheid van Nederland dient verbeterd, gewaarborgd en ruimtelijk zeker gesteld te worden. Hierbij zal de gebruiker voorop staan. Dat wil zeggen dat een robuust en samenhangend mobiliteitssysteem met voldoende capaciteit gerealiseerd moet worden. Dit kan door de huidige infrastructuur beter te benutten, maar ook door slim te investeren in het hoofdnetwerk. Regio's moeten met elkaar en hun achterland verbonden worden en multimodale vervoersknooppunten dienen versterkt te worden. Om de deur-tot-deur bereikbaarheid verder te verbeteren is het van belang om ook voor fiets- en langzaam verkeer een fijnmazig netwerk te creëren. Ten slotte is ook een transitie naar duurzame mobiliteit gewenst en dit zal dan ook zo veel mogelijk gefaciliteerd moeten worden vanuit de overheid.

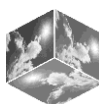
Het versterken van de concurrentiekracht en het verbeteren van de bereikbaarheid zal gepaard gaan met het waarborgen van een leefbare en veilige omgeving. Het behouden en waar nodig versterken van unieke natuurlijke en cultuurhistorische waarden is hierbij van groot belang. Daarnaast zal ook ruimte geboden moeten worden voor militaire activiteiten en een efficiënt gebruik van de ondergrond.

Dit alles dient tot stand te komen door middel van zorgvuldige afwegingen en transparante besluitvorming bij alle ruimtelijke plannen. Indien er binnen een regio ontwikkelingen plaats zullen gaan vinden, dient het stappenplan uit de SVIR gevolgd te worden. Deze zogenaamde 'ladder voor duurzame verstedelijking', die tevens is opgenomen in artikel 3.1.6, lid 2 van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro), bestaat uit de volgende stappen:

1. Controleren van zowel de kwantitatieve als kwalitatieve behoefte naar de nieuwe functie of voorziening op regionaal of intergemeentelijk schaalniveau;
2. Bekijken of de voorgenomen ontwikkeling plaats kan vinden binnen bestaand stedelijk gebied, door gebouwen of gebieden voor herstructurering of transformatie aan te merken;
3. Indien herstructurering of transformatie onvoldoende mogelijkheden bieden en nieuwbouw derhalve niet afgewenteld kan worden, dient de regio op zoek te gaan naar een multimodaal bereikbaar alternatief of een dergelijke locatie zelf te ontwikkelen.

#### *Betekenis voor het plangebied*

Het plangebied is gelegen binnen de MIRT-regio Brabant en Limburg. Voor deze regio geldt een aantal specifieke opgaven van nationaal belang. Één daarvan betreft het versterken van het vestigingsklimaat van de Brainport Zuidoost-Nederland (regio Eindhoven-Helmond). Het optimaal benutten en verbeteren van de (internationale) bereikbaarheid van deze regio via weg, water, spoor en lucht is hierbij van groot belang.



Een goed vestigingsklimaat kan bereikt worden door hoogwaardige stedelijke woonmilieus, stedelijke voorzieningen en variërende toegankelijke groengebieden rond het stedelijk gebied te realiseren. Op deze manier wordt de regio aantrekkelijker voor (buitenlandse) bedrijven en kenniswerkers om hier te komen werken en/of zich hier te vestigen.

### *Conclusie*

Het planvoornemen draagt bij aan een betere bereikbaarheid van enkele belangrijke centra in de Brainport Zuidoost-Nederland, met name vanuit de kern Nuenen. Daarmee past het planvoornemen binnen de algemene hoofddoelstelling van het beleid aangaande de bereikbaarheid, alsmede binnen de nagestreefde verbetering van het vestigingsklimaat in de Brainport Zuidoost-Nederland (regio Eindhoven-Helmond). Het voornemen om enkele bedrijfsterreinen uit te breiden om de daarop gevestigde bedrijven te kunnen oriënteren op de Europalaan draagt op bescheiden schaal eveneens bij aan verbetering van het vestigingsklimaat.

### **2.2.2 Besluit algemene regels ruimtelijke ordening**

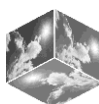
Het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro), ook wel Algemene Maatregel van Bestuur (AMvB) Ruimte genoemd, bevat regels ter bescherming van nationale belangen. De keuze voor deze belangen is reeds gemaakt in de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte en worden met het Barro en het Bro juridisch verankerd. In totaal gaat het om dertien nationale belangen, waaronder dat van de Elektriciteitsvoorziening.

In het kader van deregulering en decentralisatie is er voor gekozen om de regels zoveel mogelijk door te laten werken op het niveau van de lokale besluitvorming. Door de nationale belangen in bestemmingsplannen te borgen, worden deze belangen reeds in een vroeg stadium vastgelegd, wat bijdraagt aan een versnelling van de besluitvorming bij ruimtelijke ontwikkelingen en vermindering van de bestuurlijke druk.

Op de verbeelding bij het Barro is binnen het plangebied de hoogspanningsverbinding Amer Geertruidenberg - Maasbracht aangeduid. In een bestemmingsplan dat betrekking heeft op een hoogspanningsverbinding bevat het tracé van die hoogspanningsverbinding en laat het gebruik als hoogspanningsverbinding toe.

### **2.2.3 Kiezen voor karakter, Visie erfgoed en ruimte**

De monumentenzorg in Nederland is de laatste jaren gemoderniseerd. Hierdoor is onder andere de verankering van de zorg voor cultureel erfgoed in de ruimtelijke ordening een feit geworden. Op deze manier wordt een zorgvuldige omgang met cultureel erfgoed gewaarborgd bij de veelal snelle ontwikkelingen die zich voor doen bij de inrichting van de stad en het platteland.



De verankering krijgt gestalte op een tweetal manieren. Enerzijds is het van belang om cultureel erfgoed volwaardig mee te nemen in de ruimtelijke afwegingsprocessen ten behoeve van het goed functioneren van de ruimte. De verplichting hiertoe is opgenomen in artikel 3.1.6, lid 4, van het Besluit ruimtelijke ordening.

Dit artikel schrijft namelijk voor dat de overheid bij het nemen van een planologisch besluit (bijv. bestemmingsplan, beheersverordening of projectbesluit) verplicht is om in de toelichting te motiveren op welke wijze rekening is gehouden met cultuurhistorische waarden en in de grond aanwezige of te verwachten monumenten.

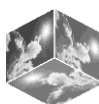
Anderzijds is het van belang om waardevol erfgoed te benoemen. Op die manier maken overheden namelijk duidelijk welke waarden zij van publiek belang vinden. De Rijksoverheid doet dit middels de Visie erfgoed en ruimte (Kiezen voor karakter), welke in 2011 is vastgesteld. Deze visie is complementair aan de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte en versterkt bovendien het sectorale instrumentarium van de monumentenzorg (Monumentenwet 1988).

Het plangebied van onderhavig bestemmingsplan heeft geen uitzonderlijke cultuurhistorische waarden van nationaal belang. Hoewel onderhavig bestemmingsplan beperkt ontwikkelend van aard is zal deze ontwikkeling derhalve geen invloed hebben op de genoemde prioriteiten. In 3.3 wordt, conform artikel 3.1.6, lid 4 van het Bro, dieper ingegaan op het thema cultuurhistorie. Hierbij wordt ook aangegeven op welke wijze bij de ontwikkeling wordt omgegaan met overige cultuurhistorische waarden.

#### **2.2.4 Verdrag van Malta**

Het Verdrag van Malta, ook wel de Conventie van Valletta genoemd, is een Europees verdrag dat in 1992 is ondertekend door de lidstaten van de Raad van Europa. Het verdrag is er op gericht het bodemarchief beter te beschermen. Het bodemarchief bestaat uit alle archeologische waarden die zich in de grond bevinden, zoals gebruiksvoorwerpen, grafvelden en nederzettingen. Deze archeologische waarden dienen op een integrale wijze beschermd te worden, waarbij de volgende drie principes gelden:

- *Tijdig rekening houden met eventuele aanwezigheid van archeologische waarden*  
Het is belangrijk dat bij de ruimtelijke inrichting van een gebied tijdig rekening gehouden wordt met mogelijk aanwezige archeologische resten. Daarom dient voorafgaand aan een nieuwe ontwikkeling onderzoek plaats te vinden naar archeologische waarden in de bodem van het plangebied. Hierdoor kunnen tijdig archeologievriendelijke alternatieven gezocht worden en wordt tevens een stukje onzekerheid tijdens de bouw van de ontwikkelingen weggenomen, doordat vooraf duidelijk is of er al dan niet archeologische resten in bodem te verwachten zijn;
- *Behoud in situ:*  
Er wordt naar gestreefd archeologische waarden op de plaats zelf te bewaren (behoud in situ). In de bodem blijven de resten immers goed geconserveerd. Indien mogelijk worden de resten ingepast in de ontwikkeling, zodat ze tast- en goed zichtbaar blijven;



- *Verstoorder betaalt:*

Degene die verantwoordelijk is voor het verstoren van de grond dient te betalen voor het doen van opgravingen en het documenteren van archeologische waarden, wanneer behoud in situ niet mogelijk is.

Het verdrag van Malta is via de Wet op de archeologische monumentenzorg vertaald in enkele Nederlandse wetten zoals de Monumentenwet 1988 en de Ontgrondingenwet.

In 3.3 wordt dieper ingegaan op de aanwezige en mogelijk te verwachten archeologische waarden in het plangebied van onderhavig bestemmingsplan.

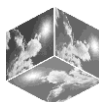
### **2.2.5 Natura 2000**

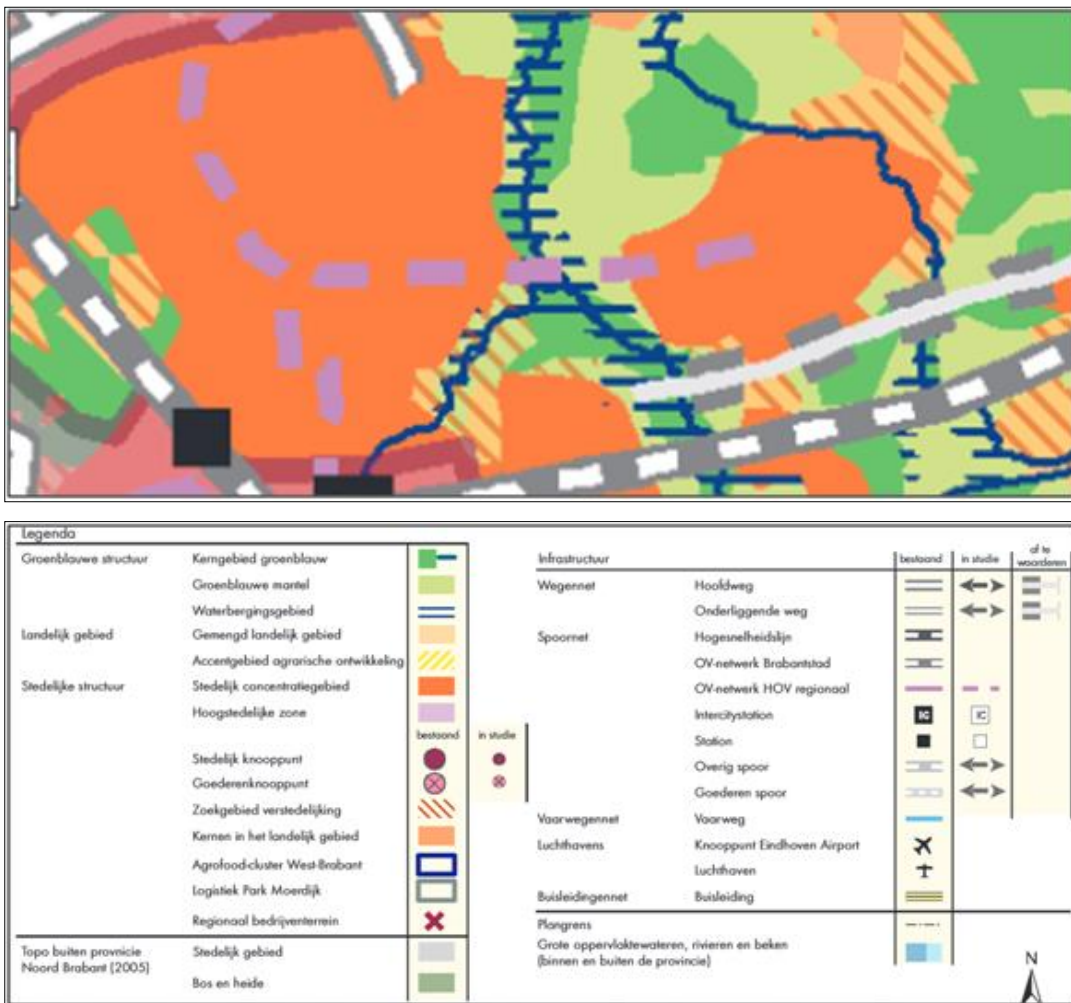
Natura 2000 is een Europees netwerk van natuurgebieden met als doel het ontwikkelen en in stand houden van soorten en ecosystemen die belangrijk zijn voor Europa. Deze gebieden zijn aangewezen op basis van de Natuurbeschermingswet en de Vogel- en Habitatrichtlijnen. Het beleid houdt echter niet bij de landsgrenzen op, dieren en planten trekken zich immers niets aan van landsgrenzen.

Er zijn drie thema's die centraal staan bij Natura 2000, te weten beleven, gebruiken en beschermen. Beleven houdt in dat er ruimte wordt gecreëerd voor recreatie. Recreatie en natuurontwikkeling in dezelfde omgeving betekent echter wel dat er goede afspraken gemaakt moeten worden. Met gebruiken wordt bedoeld dat de natuur naast haar schoonheid ook economisch functioneel is. Wonen, werken en recreëren in een mooie omgeving is het streven, waarbij economie en ecologie met elkaar in balans dienen te zijn. Beschermen wil zeggen het duurzaam beschermen van flora en fauna. Het ideaalbeeld wordt bereikt wanneer de drie thema's in combinatie met elkaar zonder problemen van toepassing kunnen zijn op natuurgebieden.

Natura 2000-gebieden worden aangewezen door de staatsecretaris van Economische Zaken, Landbouw en Innovatie (EL&I). Bij het aanwijzen van een gebied wordt op basis van enkel ecologische argumenten bepaald welke natuurwaarden op welke locatie geholpen moeten worden en welke doelstellingen daarbij behaald moeten worden.

Voor ieder definitief aangewezen natuurgebied dient een beheersplan opgesteld te worden met een looptijd van zes jaar. Een dergelijk beheersplan wordt opgesteld in goed overleg met eigenaren, beheerders en betrokken overheden (met name gemeenten, waterschappen en provincies). Het plan geeft weer wat er moet gebeuren om de gestelde doelen te bereiken en wie daarvoor verantwoordelijk is. Gemeenten zijn verplicht om beheersplannen ten aanzien van Natura 2000-gebieden door te laten werken in het betreffende bestemmingsplan, indien een dergelijk gebied (gedeeltelijk) binnen het plangebied valt.





Het plangebied is niet gelegen binnen een Natura 2000-gebied. Het dichtst bij gelegen Natura 2000-gebied betreft de Strabrechtse Heide. Dit gebied is echter op meer dan 7 km van het plangebied gelegen. Gelet op de beperkte impact van het planvoornemen is de veronderstelling gerechtvaardigd dat deze niet van invloed is op het Natura 2000-gebied.

## 2.3 Provinciaal beleid

### 2.3.1 Structuurvisie ruimtelijke ordening

De Structuurvisie ruimtelijke ordening geeft de hoofdlijnen van het ruimtelijk beleid van de provincie Noord-Brabant weer tot en met 2025. Het beleid is gestoeld op een evenwicht van het milieu (planet), de mens (people) en de markt (profit) in ruimtelijke kwaliteit. Hierbij is het van groot belang om bestaande kwaliteiten te benutten en als uitgangspunt te nemen bij ontwikkelingen.



Noord-Brabant heeft de ambitie om een goede mix van wonen, werken en voorzieningen te creëren. De leefbaarheid in woonmilieus moet van voldoende kwaliteit zijn. Dynamische stadscentra, vitale plattelandskernen, eigen identiteit en regionale afstemming zijn enkele uitgangspunten. Daarnaast dienen er voldoende veilige en goed bereikbare werkplekken te zijn voor de bevolking. Steden moet aantrekkelijk blijven voor diverse bevolkingsgroepen en dienen garant te staan voor het aanbieden van (bovenlokale) voorzieningen.

Voor wat betreft de markt is het van belang dat de gunstige ligging wordt benut. De ligging ten opzichte van andere economische clusters in Europa is uitstekend. Met de (internationale) bereikbaarheid is het echter slechter gesteld. Dit vormt dan ook een belangrijk uitgangspunt in het provinciale beleid. Belangrijk is om netwerken te vormen, tussen de kennisindustrie, regionale economische clusters en Europese clusters.

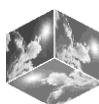
Het landschap van Noord-Brabant is vrij karakteristiek. Er zijn veel beeldbepalende elementen en natuurlijke waarden in het landschap te vinden. Deze dienen beschermd en ontwikkeld te worden. Met name het watersysteem is erg belangrijk. Het landschap heeft ook een functie als werkterrein, voornamelijk voor de agrarische sector. Schaalvergroting van deze landbouw wordt geconcentreerd in speciaal aangewezen gebieden. De landbouw komt daarnaast steeds vaker in een verbrede vorm voor. Dit wordt gestimuleerd, met name ook het landschapsbeheer.

#### *Structuurvisiegebied*

In deel B van de structuurvisie beschrijft de provincie vier ruimtelijke structuren: de groenblauwe structuur, het landelijk gebied, de stedelijke structuur en de infrastructuur. Iedere structuur wordt verder onderverdeeld in verschillende structuurvisiegebieden, waarvoor telkens het beleid en de ambities uiteengezet worden.

Op basis van de 'structurenkaart' is binnen het plangebied sprake van 'stedelijk concentratiegebied' (bebouwde kom Nuenen) en 'groenblauwe mantel' (buitengebied). Daarnaast is de Dommel aangeduid als 'kernegebied groenblauw' en de zone daar omheen als 'waterbergingsgebied'. Het tracé van de HOV2 is reeds aangeduid als 'OV netwerk HOV regionaal', in studie.

Het kernegebied groenblauw bestaat uit de ecologische hoofdstructuur inclusief de (robuuste) ecologische verbindingszones en waterstructuren zoals beken en kreken. Het beleid is hier gericht op behoud, herstel en ontwikkeling van de natuurlijke en landschappelijke kwaliteiten. Voor (grootschalige of intensieve) ontwikkelingen die niet passen binnen de doelstellingen voor de EHS en beheer/herstel van de waterstructuren is dan ook geen ruimte. Bestaande functies en bestaand gebruik binnen de groenblauwe kern worden gerespecteerd. Ontwikkelingen binnen het kernegebied groenblauw vinden plaats op basis van de EHS-spelregels zoals afgesproken door het Rijk en IPO.



Dat wil zeggen dat het 'nee, tenzij'-principe geldt, met toepassing van het compensatiebeginsel en mogelijkheden voor de herbegrenzing en saldobenadering.

De groenblauwe mantel omvat de samenhangende gebieden in Noord-Brabant, waaronder de ecologische hoofdstructuur, waar natuur- en waterfuncties behouden en ontwikkeld worden. Daarnaast liggen ook gebieden met een andere functie (zoals agrarisch of recreatie) binnen de groenblauwe mantel, als die gebieden van belang zijn voor de natuur- en waterfuncties. Ook de groene gebieden door en nabij de stedelijke omgeving maken onderdeel uit van de groenblauwe mantel.

Het beleid voor dit type gebied is voornamelijk gericht op het behouden en ontwikkelen van natuur, water (-beheer) en landschap. De versterking van binnen de groenblauwe mantel aanwezige leefgebieden voor plant- en diersoorten verdient daarbij speciale aandacht, evenals de belevingswaarde en recreatieve waarde van het landschap. Kapitaalintensieve functies zijn strijdig met de doelen die binnen dit type gebied worden nagestreefd en worden daarom beperkt.

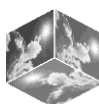
Het waterbergingsgebied betreft een regionale waterberging, waarbij het gaat om duurzame bescherming tegen overstromingen vanuit de regionale watersystemen (bekken- en waterloopstelsel). Door het water langer vast te houden in bovenstroomse gebieden van het bekensysteem wordt de overlast benedenstrooms beperkt.

In het kader van meervoudig ruimtegebruik is waterberging te combineren met andere functies zoals grondgebonden landbouw, extensieve recreatie en natuur. De voorwaarden hiervoor zijn opgenomen in de Verordening Ruimte. Zo is de ontwikkeling van kapitaalintensieve functies in principe uitgesloten. Daarnaast dienen de gebieden in samenhang met omliggende waarden ontwikkeld te worden. Op die manier draagt de inrichting van het water en de watersystemen bij aan het versterken van de identiteit van het landschap en ontstaat een groenblauwe structuur waarbij binnen de ontwikkelde natuur en waterbergingsgebieden de klimaateffecten kunnen worden opgevangen.

Het stedelijk concentratiegebied heeft een bovenlokale opvangtaak voor verstedelijking. De gemeenten maken in regionaal verband en met de provincie afspraken over de verdeling van het verstedelijkingsprogramma in de regionale ruimtelijke overleggen (RRO's). Zorgvuldig ruimtegebruik en toepassing van de SER-ladder (thans 'ladder voor duurzame verstedelijking' zoals opgenomen in de SVIR) zijn voorwaarden bij het maken van regionale afspraken. In het stedelijk concentratiegebied, inclusief de bijbehorende zoekgebieden voor verstedelijking, wordt de bovenlokale verstedelijkingsbehoefte opgevangen.

### *Conclusie*

Het plangebied betreft een onderdeel van de reeds in het Structuurvisie aangeduide OV netwerk HOV regionaal.



Met het planvoornemen wordt derhalve invulling gegeven aan het beleid uit de Structuurvisie. De uitbreidingen van de bedrijfspercelen zijn reeds gelegen binnen stedelijk concentratiegebied. De Structuurvisie vormt hiervoor derhalve geen belemmering.

### **2.3.2 Verordening Ruimte**

De Verordening ruimte 2014 is de juridische vertaling van de Structuurvisie Ruimtelijke Ordening en bevat derhalve onderwerpen die in de visie naar voren komen. De verordening bevat algemene regels waaraan gemeenten zich dienen te houden bij het opstellen van bestemmingsplannen en het verlenen van omgevingsvergunningen waarbij afgeweken wordt van bestemmingsplannen. Ook wordt in de Verordening ruimte geregeld op welke wijze het regionaal ruimtelijk overleg, waarin afspraken worden gemaakt over verstedelijking (wonen, werken en voorzieningen), wordt georganiseerd.

Onderhavig bestemmingsplan is binnen de kaders van de Verordening ruimte opgesteld. Vanuit de Verordening ruimte zijn de navolgende aspecten van belang voor onderhavig bestemmingsplan:

- Algemene regels (hoofdstuk 2), Bevordering ruimtelijke kwaliteit (artikel 3);
- Structuren (hoofdstuk 3), Bestaand stedelijk gebied (artikel 4);
- Structuren (hoofdstuk 3), Groenblauwe mantel (artikel 6);
- Aanduidingen (hoofdstuk 4), Water, Aardkunde en Cultuurhistorie (diverse artikelen).

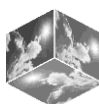
Hierna is per specifiek onderwerp weergegeven op welke wijze de Verordening ruimte (door)vertaald is in het bestemmingsplan

#### *Bevordering ruimtelijke kwaliteit*

Een van de hoofdlijnen van de Verordening ruimte heeft betrekking op de ruimtelijke kwaliteit en kwaliteitsverbetering van het landschap. Deze kernkwaliteiten zijn in de Structuurvisie ruimtelijke ordening en meer concreet en specifiek in de uitwerking van de Structuurvisie, door middel van Gebiedspaspoorten uitgewerkt. Gebiedskenmerken zijn de spil van ruimtelijke kwaliteit: het gaat daarbij om het verbinden van de opgave met de plek. In de Verordening ruimte is de bevordering van ruimtelijke kwaliteit concreet vertaald in twee principes: zorgplicht voor ruimtelijke kwaliteit en kwaliteitsverbetering van het landschap.

De zorgplicht voor ruimtelijke kwaliteit behelst in hoofdzaak de regel dat de geboden ontwikkelruimte bijdraagt aan het versterken van de ruimtelijke kwaliteit. In het bijzonder geldt als regel het principe van zorgvuldig ruimtegebruik. Dat betekent dat eerst gekeken wordt naar mogelijkheden voor intensivering of hergebruik op of binnen bestaand bebouwd gebied. Nieuw ruimtebeslag moet zo veel mogelijk voorkomen worden. Bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen wil de provincie dat de initiatiefnemer zorgt voor:

- behoud en bevordering van de ruimtelijke kwaliteit;
- zorgvuldig ruimtegebruik.





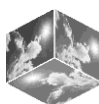
Het planvoornemen betreft een ruimtelijke ontwikkeling maar heeft geen nieuw ruimtebeslag tot gevolg. Binnen het bestaande stedelijk gebied en het bestaande tracé van de Europalaan is voldoende ruimte beschikbaar om de voorgestane herinrichting door te voeren en enkele bedrijfspercelen uit te breiden. Derhalve is sprake van zorgvuldig ruimtegebruik. Ten behoeve van het behoud en de bevordering van de ruimtelijke kwaliteit worden 400 nieuwe laanbomen als hoogwaardige (groen)structuur versterkende maatregel langs het gehele tracé aangeplant en wordt door de verbetering van openbaar vervoer de kwaliteit van de fysieke leefomgeving versterkt.

Ook is feitelijk sprake van een beperkte uitbreiding van een bedrijventerrein (met 4400 m<sup>2</sup>) ten koste van groenvoorzieningen. Deze uitbreiding is niet zozeer ingegeven vanuit de wens tot uitbreiding van het bedrijventerrein, dan wel vanuit de behoefte de Europalaan als toekomstige HOV-lijn ter plaatse van kwalitatief hoogwaardiger begeleidende bedrijfsbebouwing te kunnen voorzien. De reeds tot het bedrijventerrein behorende gronden zijn reeds grotendeels bebouwd. Daarbij is die bebouwing tot in de naar de Europalaan gekeerde perceelsgrenzen gelegen. Doordat hierbij feitelijk sprake is van de zij- en achterkanten van bebouwing, leidt dit niet tot de gewenste kwalitatief hoogwaardige bebouwing. Het afbreken en/of her-/verbouwen van de bestaande bebouwing behoort niet tot de mogelijkheden, derhalve wordt de tussen deze bedrijfsgebouwen en de Europlaan gelegen strook groen (met louter een functie als kijkgroen) ingezet om de gewenste begeleidende bebouwing te realiseren. Hier tegenover staat dat in het plangebied hoogwaardig groen wordt gerealiseerd, waaronder markante bomenrijen die het tracé van de HOV2 begeleiden.

Uit de diverse in het kader van de bestemmingsplanherziening uitgevoerde onderzoeken is niet gebleken dat aanwezige of te verwachten waarden zich tegen de uitbreiding van de betreffende bedrijfspercelen verzetten. Daarnaast is de beperkte uitbreiding uitstekend inpasbaar in de omgeving en leidt dit ook niet tot vanwege milieuaspecten en volksgezondheid negatieve effecten. Het bestaande bedrijventerrein wordt over een afstand van ongeveer 23 m verschoven in de richting van de Europalaan, waardoor de mogelijkheid gecreëerd wordt om ter plaatse van het bedrijventerrein de verder in Nuenen langs deze laan aanwezige begeleidende bebouwing te realiseren. Om te bewerkstelligen dat ook daadwerkelijk kwalitatief hoogwaardige bebouwing wordt gerealiseerd zijn hiervoor beeldkwaliteitsregels opgesteld, die in dit bestemmingsplan ook worden verankerd.

#### *Bestaand stedelijk gebied*

Reeds jaren is het provinciale beleid met betrekking tot stedelijke ontwikkeling gericht op het bundelen van deze verstedelijking. Dit betekent dat het grootste deel van de woningbouw, bedrijventerreinen, voorzieningen en bijbehorende infrastructuur dient plaats te vinden binnen de stedelijke concentratiegebieden. Herstructurering van bestaande bedrijventerreinen is mogelijk, mits een verantwoording wordt gegeven van de financiële, juridische of feitelijke mogelijkheden voor herstructurering alsmede voor zorgvuldig ruimtegebruik.



Het planvoornemen betreft een vorm van herstructurering, waarbij binnen het bestaand stedelijk gebied de aanwezige infrastructuur wordt vernieuwd en de begrenzing van enkele bedrijfspercelen wordt aangepast. Van nieuw ruimtebeslag buiten het stedelijk gebied is geen sprake. Over de (beperkte) uitbreiding van de bedrijfspercelen zijn geen afspraken gemaakt in het regionaal ruimtelijk overleg.

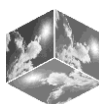
De reden voor de aanpassing is dan ook niet primair ingegeven door de behoefte aan meer bedrijventerrein, maar door de wens om de toekomstige HOV2-lijn ter plaatse van het bedrijventerrein door een meer representatieve bebouwing te begeleiden en een betere presentatie van het bedrijventerrein naar één van de hoofdontsluitingsstructuren binnen Nuenen mogelijk te maken. Thans ligt tussen de Europalaan en het bedrijventerrein een groenstrook zonder duidelijke functie. Door op deze groenstrook bedrijfsbebouwing op te richten kan het bestaande bedrijventerrein in het algemeen en kunnen de drie aangrenzende bedrijfspercelen in het bijzonder, zich beter presenteren naar de Europalaan.

De uitbreiding van het bedrijventerrein voorziet in een bebouwingspercentage van 80% en een bouwhoogte van 13 m. Daarmee is zorgvuldig ruimtegebruik ter plaatse mogelijk. Oneigenlijk ruimtegebruik in de vorm van bedrijfswoningen wordt niet mogelijk gemaakt. Gelet op de gewenste uitstraling van de bebouwing aan de Europalaan wordt wel de mogelijkheid geboden om hier administratieve diensten en detailhandel uit te oefenen. Dit sluit aan bij de vergelijkbare mogelijkheden op het reeds bestaande deel van het bedrijventerrein.

De geboden mogelijkheden tot herstructurering van de aangrenzende bedrijfspercelen, gericht op een betere presentatie richting de Europalaan, dragen bij aan een duurzaam gebruik van het gehele achterliggende bedrijventerrein. Het bedrijventerrein blijft binnen Nuenen ook in de toekomst een aantrekkelijke vestigingsplaats voor bedrijven. Daarnaast betekent de herstructurering ook dat ter plaatse sprake is van een zorgvuldiger ruimtegebruik. Een feitelijk niet noodzakelijke groenvoorziening wordt omgevormd tot een waardevol onderdeel van het achterliggende bedrijventerrein, waardoor dit zich beter kan presenteren aan de buitenwereld.

#### *Groenblauwe mantel*

Binnen de Verordening ruimte wordt onderscheid gemaakt tussen landelijk gebied en groenblauwe structuur. De groenblauwe mantel maakt, net als het kerngebied groenblauw (ecologische hoofdstructuur), deel uit van de groenblauwe structuur. De groenblauwe mantel bestaat overwegend uit gemengd landelijk gebied met belangrijke nevenfuncties voor natuur en water. Binnen de groenblauwe mantel vallen de beheergebieden van de EHS en groene gebieden binnen en nabij stedelijk gebied. De agrarische sector is binnen de groenblauwe mantel een belangrijke grondgebruiker. Daarnaast zijn ook bedrijven gericht op toerisme en recreatie in de gebieden aanwezig.



Het behoud en de ontwikkeling van natuur, water, waterbeheer en landschap is in de groenblauwe mantel een belangrijke opgave. Nieuwe ontwikkelingen zijn enkel toegestaan indien deze bijdragen aan kwaliteitsverbetering van de functies of de bestaande functies respecteren.

Het buitengebied ter hoogte van het plangebied is onderdeel van de groenblauwe mantel. Ondanks het gegeven dat het planvoornemen echter geen uitbreiding van het ruimtebeslag in het buitengebied tot gevolg heeft, is volgens de Verordening ruimte sprake van een ruimtelijke ontwikkeling. Als kwaliteitsverbetering worden langs het tracé 400 nieuwe laanbomen als hoogwaardige (groen)structuur versterkende maatregel aangeplant. Daarnaast is sprake van een verbetering van het openbaar vervoer dat de fysieke leefomgeving ten goede komt.

#### *Water*

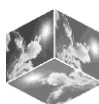
De Verordening ruimte strekt ertoe dat een aantal wateronderwerpen in gemeentelijke bestemmingsplannen worden opgenomen. In het Provinciaal Waterplan (PWP) is een aantal wateronderwerpen genoemd dat in deze verordening wordt uitgewerkt. Het gaat hier om:

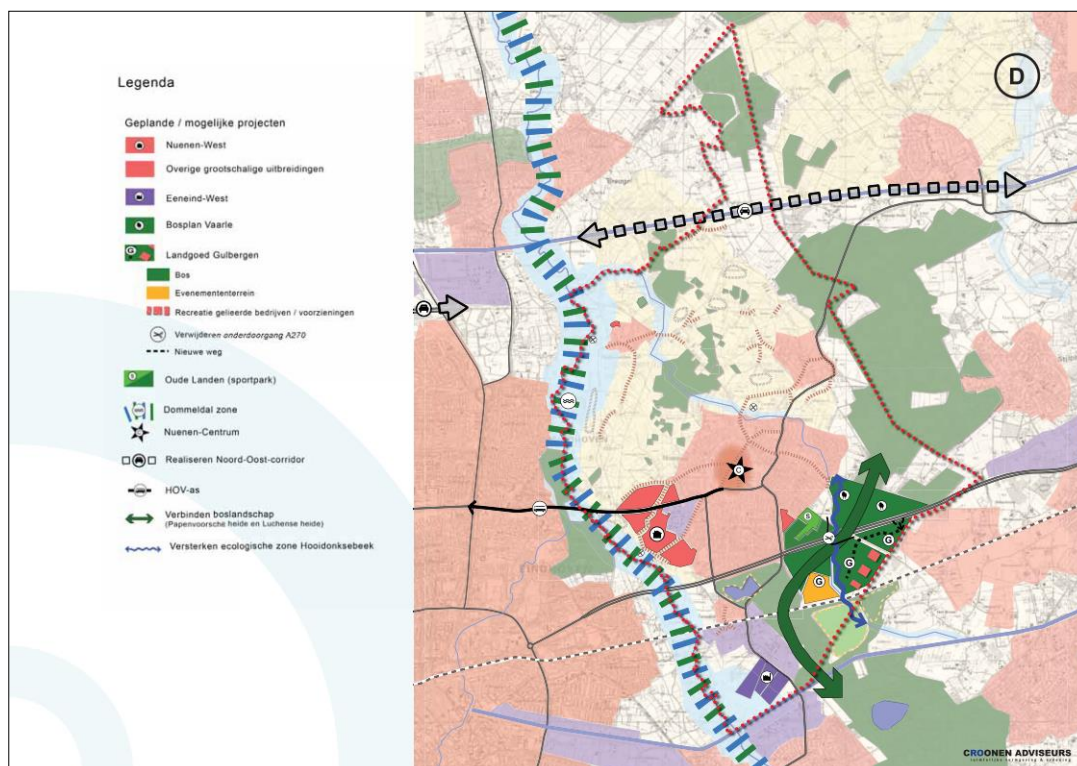
- beschermingszones voor grondwaterwinningen voor drinkwatervoorzieningen (attentiegebieden EHS).  
Door regels te stellen voor beschermingszones voor grondwaterwinningen voor de openbare drinkvoorziening wordt getracht de kwaliteit van het grondwater te beschermen, onder andere door beperkingen aan stedelijke en agrarische voorzieningen.
- regionale waterberging en reserveringsgebieden voor waterberging.  
Het doel hierbij is het behoud van het waterbergend vermogen, onder andere door beperkingen ten aanzien van bebouwing en ophoging gronden.
- ruimte voor behoud en herstel van watersystemen.  
Door onder andere beperkingen ten aanzien van bebouwing, oppervlakteverhardingen en ophoging van gronden wordt er gezorgd voor voldoende ruimte voor watersysteemherstel.

Het planvoornemen betreft de herinrichting van een bestaand wegtracé, alsmede de herbegrenzing van enkele bedrijfspercelen. Alleen binnen het bestaand stedelijk gebied, is sprake van een beperkte verschuiving in het ruimtebeslag. Het planvoornemen heeft geen consequenties voor de aangeduide gebieden.

#### *Aardkunde en cultuurhistorie*

De provincie Noord-Brabant wil met behulp van de Verordening ruimte aardkundig waardevolle gebieden en cultuurhistorische vlakken beschermen, vanwege de onvervangbaarheid van de aanwezige waarden. Het gaat om veertig waardevolle aardkundige gebieden en om de cultuurhistorische vlakken in de cultuurhistorische landschappen, zoals aangegeven op de provinciale Cultuurhistorische Waardenkaart.





De gemeenten krijgen grote vrijheid om de bescherming van deze waardevolle vlakken en gebieden vorm te geven. Wel zijn er enkele specifieke beschermregels in de verordening opgenomen ten aanzien van cultuurhistorisch waardevolle complexen, zoals landgoederen en kloosters.

Het planvoornemen betreft de herinrichting van een bestaand wegtracé, alsmede de herbegrenzing van enkele bedrijfspercelen. Alleen binnen het bestaand stedelijk gebied, is sprake van een beperkte verschuiving in het ruimtebeslag. Het planvoornemen heeft dan ook geen consequenties voor de aangeduide gebieden.

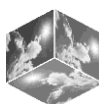
### Conclusie

Gelet op voorgaande voldoet het planvoornemen aan de Verordening Ruimte.

## 2.4 Gemeentelijk beleid

### 2.4.1 Structuurvisie Nuenen c.a.

De Structuurvisie Nuenen c.a. (2009) vormt een kaderstellend beleidsdocument voor het gemeentelijk grondgebied van de gemeente Nuenen. In de structuurvisie zijn diverse thematische en gebiedsgerichte beleidsstukken samengebracht en geïntegreerd. Het document legt de uitgangspunten van de verschillende bestaande beleidsdocumenten op gemeenteniveau vast en vervult een rol als toetsings- en inspiratiekader voor ruimtelijke beslissingen.



Het Ruimtelijk Casco vormt binnen de structuurvisie het ruimtelijk toetsingskader en geeft een visie op hoofdlijnen voor de lange termijn. Binnen het ruimtelijke casco is de Europalaan reeds opgenomen als 'gepland/mogelijk project' en aangeduid als 'HOV-as' vanuit het centrum van de kern Nuenen richting Eindhoven. Deze doorkruist de geplande/mogelijke projecten 'Nuenen-West' en 'Dommeldalzone'.

Het realiseren van een HOV-as over de Europalaan betekent een snelle busverbinding tussen Nuenen, Woensel en het NS-station. Deze zal waarschijnlijk op een groot aantal reizigers van en naar Nuenen kunnen rekenen, zeker gelet op het inmiddels flink verbouwde winkelcentrum Woensel en de scholenboulevard langs de Sterrenlaan.

De reconstructie van de Europalaan en inrichting als HOV-as vormt een belangrijk onderdeel van het gemeentelijk beleid.

#### **2.4.2 Verkeersstructuurplan**

Het Verkeersstructuurplan (VSP, 2009) van de gemeente Nuenen richt zich met name op de belangrijkste ontsluitingswegen van de kern, te weten de Europalaan, Smits van Oyenlaan en A270. Met name de Europalaan kampt met een hoge verkeersintensiteit. Voor de weg wordt uitgegaan van een maximale capaciteit van 25.000 motorvoertuigen per etmaal in 2020 ter hoogte van Nuenen-West. Momenteel wordt deze grens ook bereikt. Met het oog op nieuwe ontwikkelingen zoals de realisatie van Nuenen-West is het dan ook belangrijk dat er maatregelen genomen worden om de intensiteit te verminderen of de capaciteit te vergroten.

In het VSP worden vervolgens enkele maatregelen voorgesteld, voor zowel de korte als de (middel)lange termijn. Voorbeelden hiervan zijn het doseren van het verkeer, het beter benutten van de beschikbare capaciteit en het realiseren van nieuwe infrastructuur. Daarnaast is het ontwikkelen van hoogwaardig openbaar vervoer één van de speerpunten.

Het VSP is op een aantal punten herzien, resulterend in het VSP2 - De Ontknoping (vastgesteld door de raad in december 2011). In het VSP-2 is de 'Reconstructie Europalaan/HOV2' als concreet project benoemd.

De reconstructie van de Europalaan en inrichting als HOV-as vormt een belangrijk onderdeel van het gemeentelijk verkeersbeleid.

#### **2.4.3 Groenstructuurplan Nuenen c.a.**

De huidige groenstructuur is geanalyseerd in het Groenstructuurplan Nuenen c.a. (2007). Deze bestaat voor de Europalaan als onderdeel van de structuur van de moderne wegen uit brede bermen en singelbeplanting. Deze zijn in de huidige situatie reeds herkenbaar aanwezig.

Verbetering van de groenstructuur kan beperkt blijven tot het versterken van het onderscheid tussen de bomenrijen langs de Europalaan (hoofdstructuur modern) en die



langs de kruisende historische wegenstructuur (hoofdstructuur historisch). Bij de herinrichting van de Europalaan wordt dit onderscheid meegenomen.

#### **2.4.4 Bomenbeleidsplan gemeente Nuenen c.a.**

Het beleidsplan bomen voor de gemeente Nuenen c.a. heeft als doel het duurzaam instandhouden van een gezond en gevarieerd bomenbestand en boomstructuren die belangrijk zijn voor het straatbeeld en de oriëntatie.

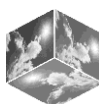
Binnen het bomenbeleidsplan wordt onderscheid gemaakt tussen de historische hoofdstructuur, de moderne hoofdstructuur, de structuur langs wijkontsluitingswegen en de invulling in de verschillende onderscheiden blokken (woon- en eventueel werkgebieden). Hiermee worden verschillende niveaus onderscheiden. De ecologische structuren, parken en de waardevolle en gelegenheidsbomen komen in deze verschillende niveaus voor. Voor het verankeren van deze structuren voor een duurzame instandhouding is het belangrijk deze op te nemen in andere beleidsplannen. Het belangrijkste plan hiervoor is het bestemmingsplan dat wordt gebruikt om aanvragen voor vergunningen te toetsen. Door de structuren en de waardevolle en gelegenheidsbomen op te nemen in de verschillende bestemmingsplannen, worden deze wezenlijke onderdelen van de boomstructuur dus beter beschermd.

#### **2.4.5 Beleidsplan Archeologische Monumentenzorg, gemeente Nuenen c.a.**

Het Beleidsplan Archeologische Monumentenzorg (2010) is geheel in lijn met de nieuwe Wet op de Archeologische Monumentenzorg (WAMZ) en de daaraan gekoppelde stelselherziening voor de archeologische monumentenzorg. Nuenen heeft een rijk en gevarieerd bodemarchief. De hoge akkers ten oosten van de beken de Dommel en de Kleine Dommel, en de akkers langs de Hooidonkse Beek hebben al vele archeologische vondsten opgeleverd.

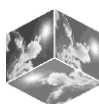
De meeste vindplaatsen dateren uit de IJzertijd, Romeinse tijd en middeleeuwen en verschaffen de nodige aanwijzingen voor politieke, religieuze en economische activiteiten die uitstijgen boven het niveau van "gewone" agrarische gemeenschappen. Ondanks de omvangrijke erosie als gevolg van de woningbouw en ontgrondingen, is er nog veel in de bodem bewaard. Nuenen kent naast terreinen met een beschermde monumentenstatus ook een flink aantal terreinen met een vastgestelde archeologische waarde. Binnen het grondgebied van Nuenen worden op de waarden- en verwachtingenkaart daarnaast drie archeologische verwachtingszones onderscheiden op grond van de beredeneerde dichtheid aan archeologische sporen en vondsten. Het is het waard het resterende bestand aan archeologische vindplaatsen, op verantwoorde wijze te beheren, voor toekomstig onderzoek en generaties, maar wellicht kunnen de resten van het Nuenense verleden in de toekomst ook een belangrijke inspiratiebron gaan vormen voor het vergroten van de ruimtelijke kwaliteit en het versterken van de identiteit van de Nuenense gemeenschap.

Het plangebied voor de HOV2 is overwegend aangeduid als vallende onder de



categorieën 3a en 4a: gebied met hoge respectievelijk middelhoge verwachting, al dan niet met es-dek. Ook zijn er enkele gebieden met categorie 2: van archeologische waarde, aangeduid. Voor de zone direct langs de Dommel is sprake van categorie 5: gebied met lage archeologische verwachting. Daarnaast is er op enkele locaties sprake van categorie 6: gebied zonder archeologische verwachting (bodem reeds verstoord). Voor de gebieden in categorie 2, 3 en 4 dient een aanlegvergunning voor bodemingrepen en te bebouwen oppervlakten van projectgebieden die groter zijn dan 100, 500 respectievelijk 2500 m<sup>2</sup> en dieper gaan dan 0,3 (0,5 m bij esdek) in het bestemmingsplan te worden opgenomen.

Inmiddels duiden nieuwe inzichten de overgang bij de Dommel aan als een mogelijk belangrijk gebied. Daarnaast worden binnen het plangebied op meer plekken archeologische waarden verwacht, ondanks dat er een weg overheen ligt. Afhankelijk van de verstoringdiepte bij de aanleg van de huidige weg kunnen nog archeologische waarden worden aangetroffen. Door middel van verkennend (boor)onderzoek kan de mate van verstoring in beeld gebracht worden. In het kader van het bestemmingsplan kan volstaan worden met het opnemen van een dubbelbestemming.



## Hoofdstuk 3      Historie

### 3.1      Ondergrond/geomorfologie

De regio Eindhoven, waarvan Nuenen deel uitmaakt, ligt voor het merendeel binnen een relatief laag gelegen gebied, de zogenaamde Centrale Slenk. De enigszins golvende bodem is grotendeels gevormd tijdens het Pleistoceen en bestaat uit zand met plaatselijk dunne leemlagen, voornamelijk gesitueerd onder dekzanden. In de beekdalen is tijdens het Holoceen klei en leem afgezet en ontwikkelde zich verspreid in de dalen veen. Plaatselijk komen nog kleinschalige veen- en heiderelicten voor. De regio Eindhoven is in haar huidige verschijningsvorm globaal te dateren uit de periode 1300-1940, waarbij de oude ontginningen dateren uit de periode 1850-1940. De opvallend sterke verstedelijking in en rond Eindhoven en Helmond dateert voornamelijk uit de periode 1875-1965. Tot omstreeks 1850 heeft het gebied een grote continuïteit gekend. Vandaag de dag is de landschappelijke verscheidenheid, hoewel gefragmenteerd, herkenbaar gebleven, maar de explosieve groei van Eindhoven en Helmond heeft de regio in sterke mate versteend en domineert in ruimtelijk opzicht het gehele gebied.

### 3.2      Ontstaansgeschiedenis

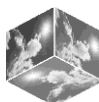
De nederzetting Nuenen stamt waarschijnlijk uit de Frankische tijd - 8<sup>e</sup> - 10<sup>e</sup> eeuw. Het historisch deel van Nuenen is ontstaan uit verschillende kernen – zoals Berg, Beekstraat en Refeling – die tezamen een tiendakkerdorp vormden met een gemeenschappelijke kerk. Oorspronkelijk had Nuenen een agrarisch karakter, hoewel er sinds de late middeleeuwen ook enige industrie was in verband met de watermolens in de omgeving. Als gevolg van verdere industriële ontwikkeling in de 19<sup>e</sup> eeuw groeide de kern uit tot een intensief bebouwde nederzetting met bedrijvigheid en centrale functies. Ter verbetering van de verbinding met Eindhoven is in de 20<sup>e</sup> eeuw de Europalaan aangelegd. Deze doorsnijdt het van oorsprong aanwezige stratenpatroon.

### 3.3      Cultuurhistorie/archeologie

#### 3.3.1      Cultuurhistorische waardenkaart

De Cultuurhistorische waardenkaart 2010 van de provincie Noord-Brabant (CHW 2010) is een instrument voor het ruimtelijke kwaliteitsbeleid. Voor de regio Eindhoven is een aantal aanbevelingen geformuleerd. Op basis van deze aanbevelingen, opgesteld vanuit cultuurhistorisch perspectief, worden kansen en risico's onderscheiden voor toekomstige ruimtelijke ontwikkeling:

- doordacht gebruik van het landschappelijk frame van waterlopen, wegen, ontginningslijnen en verkavelingsrichting;
- herkenbaar houden van de afzonderlijke landschappelijke eenheden;
- zoveel mogelijk intact houden van het archeologische bodemarchief;
- zorgvuldige omgang met de regionale bouwkundige karakteristiek, óók bij objecten die niet op een monumentenlijst staan;
- behouden, intensiveren en uitbouwen van historische groenstructuren.





De ontstaansgeschiedenis heeft in het landschap een lint van aan elkaar geschakelde lijnen achtergelaten, bestaande uit infrastructuur, waterstaatkundige werken, verkavelingstructuren en nederzettingspatronen. Deze structuren ontleen hun waarde niet aan de zeldzaamheid van die elementen als zodanig. De waarde ligt eerder in de herkenbaarheid, de gaafheid en de eventuele coherentie van het patroon als geheel en de samenhang met bebouwingspatronen en andere ruimtelijke karakteristieken.

De cultuurhistorische waarden binnen het plangebied blijven beperkt tot de aanwezigheid van een aantal straten die de Europalaan kruisen, waarvan het tracé een redelijke hoge historische waarde heeft. Binnen het plangebied bevinden zich geen rijks- en gemeentelijke monumenten.

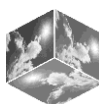
### **3.3.2 Archeologische beleidsadvieskaart**

De bij het Beleidsplan Archeologische Monumentenzorg behorende Archeologische Beleidsadvieskaart laat geen beschermde archeologische monumenten binnen het plangebied zien. Wel is sprake van enkele gebieden met archeologische waarde, gelegen ter hoogte van het centrum van Nuenen. De verwachtingswaarde is voor vrijwel het hele plangebied hoog of middelhoog, op enkele bij recente bouwprojecten verstoorde locaties na. In het bestemmingsplan is dit vertaald naar een beschermde regeling voor eventueel aanwezige archeologische waarden en/of verwachtingswaarden.

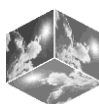
Voor het plangebied is door BAAC is een archeologisch onderzoek opgesteld (Nuenen Plangebied Hoogwaardig Openbaar Vervoer fase 2 Archeologisch bureauonderzoek en inventariserend veldonderzoek (verkennde fase), BAAC Rapport V-14.0135, november 2014). De resultaten van dit onderzoek worden hieronder beschreven.

Op basis van het bureauonderzoek werd geconcludeerd dat ter plaatse van het plangebied deels sprake is van een lage, middelhoge en hoge archeologische verwachting. Geadviseerd werd om met een verkennend booronderzoek de intactheid van de bodem in de zones met een middelhoge en hoge archeologische verwachting vast te stellen. Voor de gronden met een lage archeologische verwachting is geen nader onderzoek noodzakelijk.

Uit het booronderzoek ter plaatse van zones met een middelhoge archeologische verwachting is gebleken dat de kans op het aantreffen van archeologische resten voor het overgrote deel klein is. Vervolgonderzoek wordt hier niet noodzakelijk geacht. Daarentegen blijft in vier zones de kans op het aantreffen van archeologische resten middelhoog. Vervolgonderzoek wordt daarom in deze zones wel wenselijk geacht in de vorm van een archeologische begeleiding. Deze zones kunnen mogelijk tezamen met de zones met een hoge archeologische verwachting nader onderzocht worden. In de op te stellen strategie voor de archeologische begeleiding kan met deze verschillen in archeologische verwachting rekening worden gehouden door het uitvoeren van een intensieve en extensieve archeologische begeleiding.



Gezien het gegeven dat voor delen van het plangebied op basis van de onderzoeksresultaten nog steeds een archeologische verwachting geldt, blijven de archeologische dubbelbestemmingen gehandhaafd. Op basis van de onderzoeksresultaten zou voor delen van het plangebied de dubbelbestemming kunnen vervallen. Echter het plangebied zal naar alle waarschijnlijkheid in zijn totaliteit aanbesteed en ontwikkeld worden. Voor de uitvoering van de werkzaamheden is in het kader van archeologie altijd een omgevingsvergunning nodig. Met verwerking van de onderzoeksresultaten zou dit nog steeds noodzakelijk zijn. Het uitgevoerde onderzoek kan gebruikt worden als het gevraagde rapport dat in het kader van omgevingsvergunningaanvraag overlegd moet worden.



## Hoofdstuk 4      Ruimtelijke karakteristiek

### 4.1      Ruimtelijke structuur

De Europalaan maakt deel uit van de hoofdwegenstructuur van Nuenen, die ook mede bepalend is voor de ruimtelijke structuur van Nuenen. De hoofdwegen vormen in veel gevallen de begrenzing van de afzonderlijke wijken in Nuenen. Zo is de Europalaan gelegen tussen de wijken Nuenen Centrum en Nuenen Noordwest ten noorden van de weg en Nuenen Zuid en het bedrijventerrein de Pinckart ten zuiden daarvan. De bebouwing in het centrum, Nuenen Noordwest en Nuenen Zuid is afwisselend op de Europalaan gericht, dan wel daarvan afgescheiden door groenvoorzieningen. De bedrijfsbebouwing is deels met achterzijden naar de Europalaan gericht, daarvan afgescheiden door een groenzone.

In tegenstelling met voorgaande is de uitbreidingswijk Nuenen West wel aan weerszijden van de Europalaan gelegen. Gebruikmakend van het onderliggende oorspronkelijke stratenpatroon wordt hier, ondanks de doorsnijding door de Europalaan, toch een doorlopende hoofdopzet gerealiseerd.

Verder westelijk doorsnijdt de Europalaan het open buitengebied rond het Dommeldal. Op Nuenens grondgebied eindigt de Europalaan bij de brug over de Dommel.

### 4.2      Ruimtelijke ontwikkeling

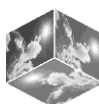
#### 4.2.1    HOV2

Het planvoornemen voorziet in de herinrichting van de Europalaan, zodat deze als onderdeel van de HOV2-lijn kan gaan functioneren. De herinrichting heeft betrekking op de volgende onderdelen.

#### *HOV*

Op de rechtstanden heeft de bus vrije infrastructuur. Uitzondering hierop zijn het deel Parkstraat richting busstation (zuidzijde tussen Vallestep en Kerkstraat) en het deel Geldropsedijk - Parkstraat. Op het eerst genoemde deel van het traject is de noodzaak voor vrije HOV-infrastructuur niet aanwezig, op het tweede genoemde deel ontbreekt de ruimte voor vrije businfrastructuur. Op de overige delen ligt de busbaan aan de buitenzijde en wordt uitgevoerd in beton. Op de kruisingen in Nuenen-West en de kruisingen bij de Panakkers, Geldropsedijk en Parkstraat worden bus en autoverkeer samengevoegd. Deze samenvoeging is beveiligd met zogenaamde ontruimingslichten waarbij autoverkeer bij het naderen van een bus kortstondig wordt stilgezet. Het HOV-traject in Nuenen heeft 4 (maal 2) haltes:

- a. Nuenen-West (centraal in Nuenen-West)
- b. Panakkers (nabij kruising Geldropsedijk)
- c. Kerkstraat (bij aansluiting Europalaan – Kerkstraat)



d. Busstation (eindhalte HOV, vanaf hier gaat de bus verder als doorstroomas)

De haltes zijn voorzien van fietsenstallingen en dynamische reisinformatie door middel van zogenaamde DRIS-panelen.

Ter hoogte van de Dommelbrug (grens met Eindhoven) is een overgang van buitenligging (Nuenen) naar zuidligging (Eindhoven) van de busbanen. HOV heeft hier in 1 richting een conflict met autoverkeer, wat door middel van een verkeerslicht geregeld is. Verliestijden bij dit conflict zijn echter minimaal.

#### *Autoverkeer*

Voor autoverkeer is over het hele traject 2x1 rijstrook beschikbaar. Binnen de kom geldt een snelheid van 50 km/u, buiten de bebouwde kom 80 km/u. De kruisingen in Nuenen-West en bij Panakkers, Geldropsedijk en Parkstraat worden uitgevoerd als zogenaamde voorrangspelen.

Een voorrangsplein is een kruispuntvorm dat zowel kenmerken heeft van een voorrangskruising als van een rotonde. De hoofdrichting (Europalaan) heeft voorrang. Voor linksafslaand verkeer zijn aparte uitvoegstroken zodat het doorgaand verkeer hiervan geen hinder of oponthoud heeft. De aansluitingen van de zijstraten, uitgezonderd de Pinckart en de Geldropsedijk, gebeurt door middel van een uitritconstructie, zodat snelheden op de pleinen laag liggen. Hierbij is wel nadrukkelijk rekening gehouden met comfort en intensiteit voor het afslaand verkeer.

#### *Bromfietzers*

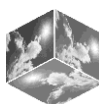
Bromfietzers rijden conform landelijke richtlijnen op de rijbaan binnen de bebouwde kom. Bij de komgrens komt een overgang, waarbij bromfietzers van en naar het (bromfiets)pad kunnen buiten de bebouwde kom.

#### *Fietsverkeer en voetgangers*

Fietspaden aan de noord- en zuidzijde worden ingericht voor fietsverkeer in 2 richtingen. Hiermee kan het aantal oversteekbewegingen worden beperkt. Bij oversteekpunten hebben fietsers en voetgangers de mogelijkheid om in 2 fasen over te steken. Dit komt de oversteekqualiteit en verkeersveiligheid ten goede. In beginsel zijn de oversteken onbeveiligd, wat betekent dat verkeersdeelnemers zelf een inschatting moeten maken of zij kunnen oversteken. Alleen de oversteken bij de Geldropsedijk en de Parkstraat worden beveiligd met verkeerslichten.

#### *Aansluitingen zijwegen*

De vormgeving van de aansluiting van ondergeschikte wegen in de vorm van een uitritconstructie past goed bij de sobere, eenvoudige vormgeving van de voorrangspelen en draagt bij aan het verhogen van de verkeersveiligheid. Afslaand verkeer dient immers in snelheid terug te gaan bij het in- en uitdraaien van de zijwegen.



#### **4.2.2 Uitbreidingslocatie Nuenen West**

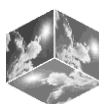
Aan de westzijde van de kern Nuenen wordt de uitbreidingslocatie Nuenen West ontwikkeld. Deze nieuwe wijk is gesitueerd aan weerszijden van de Europalaan. De ontwikkeling voorziet in de realisering van vrijwel uitsluitend woningen, met de daarbij behorende wegen en groenvoorzieningen. Bebouwingsaccenten zijn onder meer voorzien in de zones direct langs de Europalaan. Op deze manier krijgt de Europalaan de hier gewenste meer stedelijke uitstraling. Tevens vormen deze bebouwingsaccenten een afscherming van de achterliggende woongebieden.

#### **4.2.3 Uitbreiding bedrijfsperven**

Ondergeschikt onderdeel van het planvoornemen betreft de uitbreiding van een drietal bedrijfsperven aan de zuidzijde van de Europalaan, ter hoogte van de Pinckart. De bedrijven op de betreffende percelen (één van de bedrijfsperven is nog niet in gebruik) zijn gelegen aan en georiënteerd op de Pinckart. De bedrijfsbebouwing is met de zijkant en/of de achterzijde naar de Europalaan gekeerd. Enkele reclame-uitingen op de naar de Europalaan gekeerde gevels illustreren de wens van de betreffende bedrijven zich (ook) te kunnen oriënteren op die Europalaan. Tussen de bedrijfsperven en de Europalaan ligt een groenstrook, bestaande uit een grasveld met daarop enkele verspreide bomen.

De betreffende bedrijfsperven zijn gelegen tussen het tankstation aan de Europalaan en enkele perifere detailhandelsvestigingen aan de Duivendijk (meubelzaak, doe-het-zelf-zaak e.d.). Het tankstation en de detailhandelsvestigingen zijn reeds op de Europalaan georiënteerd. Het tankstation is daarbij alleen bereikbaar vanaf de Europalaan. De detailhandelsvestigingen zijn niet direct ontsloten op de Europalaan, maar op de Pinckart en Duivendijk. Op vergelijkbare wijze worden de bedrijven op de uit te breiden bedrijfsperven georiënteerd op de Europalaan. De ontsluiting van deze bedrijfsperven moet via de Pinckart plaatsvinden.

De uitbreiding van de bedrijfsperven biedt niet alleen de betreffende bedrijven de mogelijkheid zich beter te presenteren naar de HOV2-lijn, maar draagt ook bij aan een consistentere begeleidende bebouwing aan die HOV2-lijn. Verder oostwaarts wordt de Europalaan veelal begeleid en omzoomd door woonbebouwing, die met de voorzijde naar de weg is gericht. In de nabije toekomst zal met de realisering van woningbouw op de Uitbreidingslocatie Nuenen West (zie paragraaf hierna) hetzelfde het geval zijn in westelijke richting. In hun huidige vorm zijn de drie bedrijfsperven dan een hinderlijke onderbreking in de begeleidende bebouwing. Door hier bebouwing, georiënteerd op de Europalaan toe te staan, ontstaat ook hier de gewenste begeleidende bebouwing aan deze hoofdontsluitingsader van Nuenen.

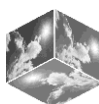


De bestaande groenstrook zal tengevolge van het planvoornemen verdwijnen. De gebruikswaarde van de groenstrook, zoals die er thans bijligt, is beperkt. De groenstrook is geïsoleerd gelegen tussen bedrijfspercelen en Europalaan. Daarnaast is door de inrichting als grasveld met daarop enkele bomen, ook de natuurlijke waarde beperkt. Voor de groenstrook in de plaats komt bedrijfsbebouwing met een representatieve voorgevel georiënteerd op de Europalaan. De Europalaan zelf en de daarlangs gelegen parallelwegen worden voorzien van begeleidend groen in de vorm van laanbeplanting.

#### **4.2.4 Beeldkwaliteit uitbreiding bedrijfspercelen**

Naar de beeldkwaliteit van de bebouwing en inrichting van de uit te breiden bedrijfspercelen aan de Europalaan is een afzonderlijke studie verricht (Europalaan, Nuenen, Juurlink en Geluk, juli 2008). Daarbij is met name aansluiting gezocht bij de te realiseren beeldkwaliteit op de uitbreidingslocatie Nuenen West. Een aantal van de beeldkwaliteitsregels uit deze studie wordt vertaald in de regels bij dit bestemmingsplan. Het betreft de volgende regels:

- gebouwen worden aan de zijde van de Europalaan in de erfgrans of licht terugspringend (maximaal 6 m) gebouwd;
- de gebouwen van de bedrijven zijn met hun voorgevel georiënteerd op de Europalaan;
- parkeren vindt op eigen terrein plaats, op het zij- en/of achtererf dan wel binnen of onder de gebouwen;
- de goothoogte van de gebouwen bedraagt maximaal 7 m, de bebouwingshoogte bedraagt maximaal 13 m;
- de kavel mag voor maximaal 80% worden bebouwd;
- de naar de Europalaan gekeerde gevels worden van een verticale geleding voorzien;
- de afstand van een gebouw tot de zijdelingse perceelsgrens bedraagt minimaal 3 m;
- het mogelijke programma voor de bedrijfspercelen voorziet in handel/winkels, autohandel/showroom, kantoren, grafische industrie/binderijen, zakelijke, persoonlijke en financiële dienstverlening, alsmede computer en informatietechnologie;
- gesloten gevels, zoals bijvoorbeeld bij grote loodsen/fabrieken en groothandel worden vermeden;
- bedrijven met een grote behoefte aan opslag op het terreinoppervlak, zoals bijvoorbeeld autosloperijen en bouwbedrijven worden vermeden.





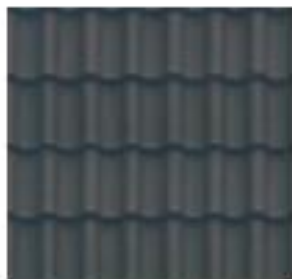
De volgende beeldkwaliteitsregels zijn niet in bestemmingsregels te vertalen, maar zijn eveneens van toepassing op de toekomstige bebouwing en inrichting van de uit te breiden bedrijfspertcelen:

- de gevel van de bebouwing aan de Europalaan heeft een open karakter;
- de gebouwen kennen een eenvoudig langstrekt volume met een lengte-breedte-verhouding van 1:2 tot 1:3;
- de materialisering van de bebouwing is hoogwaardig door de toepassing van natuurlijke materialen in aardse kleuren. Het aandeel glas is in de gevel nadrukkelijk aanwezig. Een hoogwaardige kwaliteit van materiaal en afwerking is een noodzaak. De keuze van materialen en kleuren en wijze van detaillering zijn zwaarwegende factoren. Kunststof kozijnen, onbehandeld beton en metselwerk in lichte tinten (zoals roze en geel) zijn uitgesloten. Houten of stalen kozijnen (subtiel gedetailleerd), donker metselwerk, natuursteen en hout als gevelbekleding, zijn bijvoorbeeld wel zeer geschikt;
- zonnepanelen dienen binnen het vlak van het dak in of direct op het dakvlak en met dezelfde hellingshoek als het dakvlak te worden geplaatst.

Referentiebeelden van de beoogde beeldkwaliteit van de bebouwing zijn op deze pagina bijgevoegd. Voorbeelden van de voorgestane materialisering zijn op de volgende pagina weergegeven.

Deze paragraaf zal, naast de regels en verbeelding van dit bestemmingsplan, expliciet door de raad worden vastgesteld, teneinde als kader voor de beoordeling van toekomstige bebouwings- en inrichtingsplannen voor de uit te breiden bedrijfspertcelen te kunnen fungeren.







## Hoofdstuk 5      Functionele karakteristiek

### 5.1      Verkeersgebied

Het plangebied kent overwegend een verkeersfunctie. Daarnaast maken met name aan de oostzijde, nabij het busstation, ook diverse grotere groenvoorzieningen deel uit van het plangebied. De Europalaan is onderdeel van de hoofdontsluitingsstructuur van Nuenen en verbindt het centrum van Nuenen in westelijke richting met Eindhoven (Woensel). In oostelijke richting sluit de Europalaan door middel van een rotonde aan op de Smits van Oyenlaan. Vanaf de Europalaan ontsluiten diverse zijwegen de naast gelegen gebieden.

### 5.2      Naast gelegen gebieden

Het oostelijk gedeelte van de Europalaan is gelegen in het bestaand bebouwd gebied van Nuenen. Het westelijk gedeelte loopt door het buitengebied.

#### *Bestaand bebouwd gebied*

Ten noorden van de Europalaan is het centrum van Nuenen, met een grote diversiteit aan functies gelegen. Westelijk daarvan is de woonwijk Nuenen Noordwest gelegen. Op een enkele voorziening na, bestaat deze wijk geheel uit woningen. Ten zuiden van de Europalaan ligt de woonwijk Nuenen Zuid. Ook deze wijk bestaat vrijwel geheel uit woningen, met enkele daarbij horende voorzieningen. Westelijk hiervan is een klein bedrijventerrein (de Pinckart) gelegen. Dit betreft een lokaal bedrijventerrein, waarop bedrijven tot bedrijfscategorie III zijn toegestaan (minimale afstand 50 m).

Onderdeel van het planvoornemen is de uitbreiding van enkele bedrijfspercelen op dit bedrijventerrein, richting de Europalaan. Dit biedt de bestaande bedrijven de gelegenheid zich te presenteren aan de Europalaan en de zich daarop bevindende verkeersstromen. Conform het bestaande bedrijventerrein worden ook hier de bedrijfsmogelijkheden beperkt tot bedrijven uit maximaal bedrijfscategorie III. Aan de daarbij behorende minimale afstand van 50 m tot milieugevoelige functies als wonen kan worden voldaan. De breedte van de gronden benodigd voor de herinrichting van de Europalaan tot HOV2-lijn bedraagt al meer dan 50 m. De uitbreiding van de bedrijfspercelen vormt dan ook geen belemmering voor de toekomstige woningbouw op de uitbreidingslocatie Nuenen West.

Een bijzondere bedrijfsvorm betreft het benzinestation aan de Europalaan. Dit bedrijf maakt deel uit van het bedrijventerrein, maar is gericht op de verkeersstromen over de Europalaan.

#### *Buitengebied*

Het buitengebied is aan weerszijden van de Europalaan agrarisch in gebruik. Bij dit agrarisch gebruik is rekening te houden met aanwezige natuurlijke, landschappelijke en abiotische waarden. Aan de westzijde kruist de Europalaan de Dommel. Daarnaast kruisen ook enkele hoogspanningslijnen in het buitengebied de Europalaan.



Een deel van het buitengebied wordt momenteel ontwikkeld als nieuw woongebied. Hier wordt, aansluitend aan het bestaande bebouwd gebied, de uitbreidingslocatie Nuenen West gerealiseerd.

### **5.3 Natuur en groen**

Binnen het plangebied is geen sprake van de aanwezigheid van specifieke natuurgebieden. Wel is sprake van groenvoorzieningen in de vorm van groenstroken en bermen parallel aan de Europalaan. Ter hoogte van Nuenen-centrum zijn deze van een dusdanige omvang, dat deze als structureel van karakter kunnen worden gezien en medebepalend zijn voor het woon- en leefklimaat ter plaatse. Bij de herinrichting van de Europalaan wordt het structurele groen zoveel mogelijk ontzien.

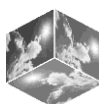
Binnen het groen rond de Europalaan is sprake van de aanwezigheid van meerdere waardevolle bomen. Deze zijn in het ontwerp voor de herinrichting ontzien en worden zoveel mogelijk gehandhaafd. Ter hoogte van de uit te breiden bedrijfspercelen is ter plaatse van de huidige groenstrook geen sprake van waardevolle bomen.

Het planvoornemen voorziet rond de HOV-lijn in de realisering van een uitgebreide laanbeplanting. In dat kader worden circa 400 bomen nieuw aangeplant. Met deze nieuwe aanplant worden de eventuele aantasting van het structurele groen en niet-handhaafbare (waardevolle) bomen binnen het plan afdoende gecompenseerd.

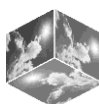
### **5.4 Ladder voor duurzame verstedelijking**

In het kader van de ladder voor duurzame verstedelijking dient aangetoond te worden dat met de realisering van het planvoornemen, voor zover dit een uitbreiding van het ruimtebeslag betreft, in een behoefte wordt voorzien. De reconstructie van de Europalaan ten behoeve van de inrichting als HOV2-lijn valt hier niet onder. Dit betreft een bestaande weg, met een bestaand ruimtebeslag, die opnieuw wordt ingericht om deze als HOV2-lijn te kunnen laten functioneren. Op enkele punten is daarbij sprake van uitbreiding van het ruimtebeslag, dit is dermate marginaal dat hierop de ladder van duurzame verstedelijking niet van toepassing is.

De uitbreiding van de bedrijfspercelen aan de Pinckart valt wel onder de ladder voor duurzame verstedelijking. Het oppervlak van de uitbreiding bedraagt circa 4400 m<sup>2</sup> en vormt daarmee een bescheiden uitbreiding van het bedrijventerrein aan de Pinckart. De reden voor de uitbreiding van het bedrijventerrein is echter niet primair ingegeven door de behoefte aan meer bedrijventerrein, maar door de wens om de toekomstige HOV2-lijn ter plaatse van het bedrijventerrein door meer representatieve bebouwing te begeleiden. Thans ligt tussen de Europalaan en het bedrijventerrein een groenstrook zonder duidelijke functie. Door op deze groenstrook bedrijfsbebouwing op te richten kan het betreffende bedrijventerrein in het algemeen en kunnen de drie aangrenzende bedrijfspercelen in het bijzonder, zich beter presenteren naar de Europalaan.



De wens aan de Europalaan meer representatieve bedrijfsbebouwing te realiseren is mede ingegeven door de toekomstige ontwikkeling van Nuenen-West. Ook bij deze ontwikkeling is voorzien in representatieve (woon-)bebouwing gericht op de Europalaan. Aansluitend bij de bestaande op de Europalaan gerichte woonbebouwing in Nuenen, ontstaat daarmee een doorgaande begeleidende bebouwing aan weerszijden van de toekomstige HOV2-lijn. Om te voorkomen dat ter plaatse van het bedrijventerrein een onderbreking ontstaat in de begeleidende bebouwing, is ook hier realisering van representatieve bebouwing op kortere afstand van de Europalaan noodzakelijk. Het planvoornemen voorziet hierin.



## Hoofdstuk 6 Verkeersstructuur

### 6.1 Lokale ontsluitingsstructuur

De lokale ontsluitingsstructuur in de gemeente Nuenen wordt in hoofdzaak bepaald door de Europalaan, Smits van Oyenlaan, Collse Hoefdijk, Geldropsedijk en de A270, die elk een bovenlokale functie vervullen. De A270 betreft een provinciale weg met een stroomfunctie, de overige wegen betreffen gebiedsontsluitingswegen. De Europalaan fungeert als belangrijkste verbindingssas met Eindhoven en in de richting van Tilburg en 's-Hertogenbosch. De A270 verbindt Nuenen met zowel Eindhoven als Helmond.

### 6.2 Duurzaam veilig

In het kader van het Duurzaam Veilig concept zijn alle wegen in Nederland opnieuw gecategoriseerd:

- Stroomwegen zijn bedoeld voor een continue, ongestoorde verkeersafwikkeling met een relatief hoge snelheid, de autosnelwegen en de autowegen;
- Gebiedsontsluitingswegen hebben als functie enerzijds stromen en anderzijds uitwisselen, voorbeeld zijn de wegen tussen plaatsen onderling;
- Erftoegangswegen hebben als functie het toegankelijk maken van erven.

Vanuit duurzaam veilig zijn de Europalaan, Smits van Oyenlaan en de Geldropsedijk aan te merken als gebiedsontsluitingswegen. Bij het opstellen van nieuwe bestemmingsplannen dienen nieuwe situaties of toekomstige verkeerssituaties op de juiste wijze in het bestemmingsplan te worden opgenomen c.q. mogelijk gemaakt. Binnen het bestemmingsplan wordt gekozen voor één bestemming Verkeer. Binnen deze bestemming is een gedifferentieerde weginrichting mogelijk, aansluitend bij de categorie van de weg.

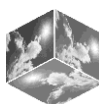
### 6.3 Langzaamverkeer

De kern Nuenen heeft een fijnmazig stelsel van langzaamverkeerroutes. Aan weerszijden van de Europalaan zijn vrij liggende fietspaden gelegen, die Nuenen verbinden met Eindhoven. Via deze fietspaden zijn onder meer de scholenconcentraties aan de Sterrenlaan (gelegen in het verlengde van de Europalaan) gelegen.

Als gevolg van de herinrichting van de Europalaan zal de fietsstructuur licht wijzigen. Op veel plaatsen kan, zoals ook nu al op diverse plaatsen het geval is, straks in twee zijden gefietst worden.

### 6.4 Openbaar vervoer

Ten behoeve van een goede doorstroming van het alsmaar toenemende verkeer in de toekomst wordt er in het stedelijk gebied ook ingezet op meer en beter openbaar vervoer. Hoogwaardig openbaar vervoer (HOV) biedt een alternatief voor veel autoritten. Dat heeft het groeiende gebruik van HOV1 ook bewezen.



De HOV2-lijn verbindt Nuenen straks niet alleen met het centrum van Eindhoven, maar ook Onderwijsboulevard Sterrenlaan, Fontys hogeschool, Catharinaziekenhuis en WoensXL worden beter verbonden met Nuenen en het “achterland” (Gemert e.o.). Uiteindelijk is HOV2 onderdeel van een netwerk met ook lijnen richting Son, Geldrop en Valkenswaard.

Voor de verkeersstromen is nog van belang dat Nuenen in Nuenen-West ook nog 1575 nieuwe woningen bouwt. Veel nieuwe bewoners daarvan zullen in Eindhoven werken, of in ieder geval via Eindhoven moeten reizen. Als ze dat allemaal per auto zouden gaan doen, gaat dit de capaciteit van de Europalaan te boven. Beter openbaar vervoer kan een deel van het woon-werkverkeer opvangen. Daarom heeft Nuenen met de gemeente Eindhoven, de provincie, ministerie van Infrastructuur en milieu en het SRE afspraken gemaakt voor het deel van Nuenen in het HOV-netwerk.

#### **6.5 Parkeervoorzieningen**

Als gevolg van de herinrichting van de Europalaan vindt geen wijziging plaats op het gebied van parkeren en het parkeerbeleid.

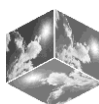
#### **6.6 Reclame-uitingen**

Reclame-uitingen zijn uitsluitend toegestaan aan lichtmasten en bijabrijs. In het gemeentelijk reclamebeleid is vastgelegd waar deze vormen van reclame zijn toegestaan. Andersoortige reclame-uitingen worden niet toegestaan. Een uitzondering hierop vormt de reclamezuil voor het Vincentre. Deze bestaande reclamezuil zal ook na de herinrichting van de Europalaan weer een plaats krijgen.

#### **6.7 Herdenkingsmonument en gedenktekens**

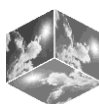
Onderdeel van de huidige inrichting van de Europalaan is ook een herdenkingsmonument voor de Tweede Wereldoorlog. De aanwezigheid van dit monument wordt ingepast in het ontwerp voor de herinrichting van de Europalaan.

Wegbeheerders worden meer en meer geconfronteerd met verzoeken van burgers om een gedenkteken langs een weg te plaatsen, zo ook de gemeente Nuenen, Gerwen en Nederwetten. De gemeente heeft een beleidskader geformuleerd voor het plaatsen van gedenktekens in de berm van wegen op locaties waar een dodelijk ongeval heeft plaatsgevonden. De gemeente wil het plaatsen van gedenktekens langs de weg onder bepaalde voorwaarden toestaan. De gemeente houdt hierbij rekening met de veiligheid van de weggebruiker. De voorkeur gaat uit naar een gedenktegel. Gedenktekens worden gezien als 'straatmeubilair', waarvoor in beginsel geen vergunning noodzakelijk is.



## **6.8 Ontsluiting bedrijfspercelen**

De uit te breiden bedrijfspercelen worden georiënteerd op de Europalaan. De ontsluiting daarvan blijft, zoals in de huidige situatie, via de Pinckart plaatsvinden.



## **Hoofdstuk 7            Milieuaspecten**

**Zoals in het eerste hoofdstuk al is beschreven, is het voor een bestemmingsplanherziening noodzakelijk om de voorgenomen ontwikkeling(en) te toetsen aan mogelijke (milieu)belemmeringen. Dit hoofdstuk geeft kort de resultaten van deze toetsing weer. Voor detailinformatie omtrent de uitgevoerde onderzoeken wordt verwezen naar de onderzoeksrapportages.**

### **7.1        Duurzaam bouwen**

De gemeente Nuenen besteedt bijzondere aandacht aan duurzaam bouwen. Bij voorgenomen bouwactiviteiten moet structureel een afweging omtrent duurzaamheid plaatsvinden. Hiertoe heeft de gemeente een plan van aanpak duurzaam bouwen opgesteld. Centraal uitgangspunt van het plan van aanpak is de ondertekening van het convenant Duurzaam Bouwen van het Samenwerkingsverband Regio Eindhoven.

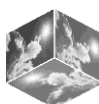
Het plan van aanpak is gericht op de integratie van duurzaam bouwen in de gemeentelijke organisatie (organisatorische randvoorwaarden) en het concreet invulling geven aan duurzaam bouwen (realisatie door effectieve inzet van het gemeentelijke instrumentarium). Implementatie van duurzaam bouwen dient in de ontwerp-, bouw- en beheerfase plaats te vinden.

In geval van nieuwe ontwikkelingen zal aandacht worden besteed aan de eisen met betrekking tot duurzaam bouwen. Het structureel groen in het plangebied zal mede bestemd worden tot waterinfiltratie en/of –berging.

### **7.2        Bedrijven en milieuzonering**

In de brochure Bedrijven en milieuzonering (VNG, 2009) staat voor diverse typen bedrijven indicatief vermeld welke afstand tot hindergevoelige bestemmingen aangehouden moet worden. Het planvoornemen betreft de realisatie van een HOV-baan op het tracé waar nu ook al een weg loopt. In de omgeving zijn geen bedrijven aanwezig die een belemmering vormen voor het planvoornemen.

De voorziene uitbreiding van een drietal bedrijfsperven leidt niet tot andere vestigingsmogelijkheden voor bedrijven. De op het achterliggende bedrijventerrein reeds toegestane bedrijfsactiviteiten, concreet bedrijven uit categorie 3 met een maximale richtafstand van 50 m, worden ook op de uitbreidingen van de bedrijfsperven toegestaan. De afstand van 50 m tot milieugevoelige functies in de omgeving is rondom aanwezig.



### 7.3 Geluidhinder

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

De voorgenomen ruimtelijke ontwikkeling betreft de realisatie van een nieuwe weg. Door Omgevingsdienst Zuidoost-Brabant is een akoestisch onderzoek opgesteld (Akoestisch onderzoek HOV2 Nuenen, project nr. 213772, mei 2014). De resultaten van dit onderzoek worden hieronder beschreven.

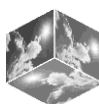
In het kader van de Wgh is voor de gezoneerde wegen (>30 km/u) onderzocht of er sprake is van een reconstructie effect als bedoeld in deze wet en voor de wegen met een snelheid van 30 km/u is onderzocht of in het kader van de Wro sprake is van een goed woon- en leefklimaat. Tevens is ten gevolge van het totale plan onderzocht of er geen sprake is van een relevante toename van hinder.

#### Europalaan

De hoofdrijbaan (Sterrenlaan-Europalaan- Smits van Oyenlaan inclusief busbaan) is in de huidige situatie gedeeltelijk een stedelijke weg en gedeeltelijk een buitenstedelijke weg met een maximumsnelheid van respectievelijk 50 km/u en 80 km/u, met meer dan 3 rijstroken en heeft daarom een zone van 350 meter en 400 meter (aan weerszijden van de weg). In de toekomst is de maximumsnelheid van de hele hoofdrijbaan 50 km/u en voor de nieuwe ventwegen 30 km/u.

Met behulp van Standaard Rekenmethode II uit het Reken- en Meetvoorschrift Geluidhinder 2012 zijn dan ook berekeningen uitgevoerd. Uit het onderzoek en de resultaten kan geconcludeerd worden dat door aanpassing van de hoofdrijbaan en de verkeerspleinen in de Europalaan de geluidbelasting ten gevolge van het wegverkeer op de Europalaan in 2025 met ten hoogste 0,5 dB toeneemt ten opzichte van de geluidbelasting in de bestaande situatie 2014 danwel de eerder verleende hogere waarden. Hiermee kan geconcludeerd kan worden dat voor de hoofdrijbaan geen sprake is van een reconstructie als bedoeld in de Wet geluidhinder.

Ten gevolge van de nieuwe ventwegen, gesitueerd parallel aan de hoofdrijbaan, is de geluidbelasting ten hoogste 49 dB(A) ter plaatse van woningen. Ten gevolge van de eisen van het bouwbesluit zal er geen sprake zijn van overschrijding van de toegestane binnenniveaus in die woningen.





Voor de wegen aansluitend op de verkeerspleinen en de nieuwe ontsluitingswegen kan geconcludeerd worden, dat eveneens geen sprake is van reconstructie als bedoeld in de Wgh, omdat er geen woningen in de nabijheid liggen en/of geen relevante wijzigingen zijn van de situering van de weg en/of tenslotte een stiller wegdek gerealiseerd zal worden.

Voor alle wegen gezamenlijk kan gesteld worden dat de geluidbelasting met ten hoogste 0,5 dB toeneemt ten opzichte van de huidige situatie. Hiermee kan in het kader van een goede ruimtelijke ordening eveneens gesteld worden dat het effect van het plan als niet relevant beschouwd kan worden.

#### **7.4 Luchtkwaliteit**

Voor een aantal stoffen in de lucht gelden wettelijke grenswaarden, welke zijn vastgelegd in hoofdstuk 5 van de Wet milieubeheer (de zogenaamde Wet luchtkwaliteit). De luchtkwaliteitseisen zijn vastgelegd in Bijlage 2 van deze wet. In Bijlage 2 van de Wm zijn wettelijke grenswaarden vastgelegd van onder andere de stoffen stikstofdioxide (NO<sub>2</sub>), fijn stof (PM<sub>10</sub>), benzeen (C<sub>6</sub>H<sub>6</sub>), zwaveldioxide (SO<sub>2</sub>), lood (Pb) en koolmonoxide (CO).

Stikstofdioxide komt vrij door verkeer en door bedrijven met grote verbrandingsinstallaties. Deze zijn als voorbeelden genoemd in paragraaf c.8.1. van de Handreiking meten en rekenen luchtkwaliteit.

Zwevende deeltjes (PM<sub>10</sub>) worden geëmitteerd door (vracht)wagens en bepaalde type inrichtingen. Het type inrichtingen staat gegeven in paragraaf c.8.1. van de handreiking meten en rekenen luchtkwaliteit. Met name agrarische inrichtingen stoten veel zwevende deeltjes uit.

Koolmonoxide komt vrij bij onvolledige verbranding. Deze parameter wordt in Nederland (vrijwel) nooit overschreden.

Zwaveldioxide komt vrij bij de verbranding van zwavelhoudende brandstof. Ook deze parameter wordt vrijwel nooit overschreden.

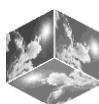
De grenswaarde voor benzeen wordt vrijwel nooit overschreden. Bij toegangen van grote parkeerterreinen willen nog wel eens concentraties van enige betekenis optreden.

Overschrijding van de grenswaarde voor lood komt (vrijwel) nergens meer voor sinds de invoering van loodvrije benzine. Ook zonder toetsing mag worden aangenomen dat door het plan de grenswaarde voor lood niet wordt overschreden.

Gezien de aard van het plan zullen alleen NO<sub>2</sub> en zwevende deeltjes (PM<sub>10</sub>) ten gevolge van verkeersbewegingen een significante invloed kunnen hebben op de luchtkwaliteit in de omgeving.

Voor PM<sub>10</sub> geldt voor het jaargemiddelde een grenswaarde van 40 µg/m<sup>3</sup>. Het 24-uursgemiddelde van 50 µg/m<sup>3</sup> mag maximaal 35 dagen per kalenderjaar worden overschreden.

Voor NO<sub>2</sub> geldt voor het jaargemiddelde een grenswaarde van 40 µg/m<sup>3</sup>. Het 24-uursgemiddelde van 200 µg/m<sup>3</sup> mag maximaal 18 dagen per kalenderjaar worden overschreden.



De 'Wet luchtkwaliteit' voorziet onder meer in een gebiedsgerichte aanpak van de luchtkwaliteit via het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). Het Rijk, provincies en gemeenten werken in het NSL-programma samen aan maatregelen om de luchtkwaliteit te verbeteren tot de normen, ook in gebieden waar nu de normen voor luchtkwaliteit niet worden gehaald (overschrijdingsgebieden). De programma-aanpak zorgt voor een flexibele koppeling tussen ruimtelijke activiteiten en milieugevolgen.

Kort samengevat dienen projecten te worden beoordeeld op basis van de 'Wet luchtkwaliteit' c.q. artikel 5.16 van de Wet milieubeheer. Luchtkwaliteitseisen vormen onder de nieuwe 'Wet luchtkwaliteit' geen belemmering voor vergunningverlening als:

- er geen sprake is van een feitelijke of dreigende overschrijding van een grenswaarde;
- een project, al dan niet per saldo, niet tot een verslechtering van de luchtkwaliteit leidt;
- een project 'niet in betekenende mate' bijdraagt aan de luchtverontreiniging;
- een project is opgenomen in een regionaal programma van maatregelen of in het NSL, dat op 1 augustus 2009 in werking is getreden.

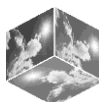
In artikel 2 van het "Besluit niet in betekenende mate bijdragen (luchtkwaliteitseisen)" is opgenomen dat een project 'niet in betekenende mate' bijdragen aan de luchtkwaliteit als zogenaamde '3% grens' niet wordt overschreden. Na vaststelling van het NSL op 1 augustus 2009 is deze grens gedefinieerd als 3% van de grenswaarde voor de jaargemiddelde concentratie fijn stof ((PM10) of stikstofdioxide (NO<sub>2</sub>)). Dit komt overeen met 1,2 microgram/m<sup>3</sup> voor zowel PM10 als NO<sub>2</sub>.

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

Op basis van het Regeling beoordeling luchtkwaliteit 2007 (Rbl 2007) dient getoetst te worden op de omliggende gevoelige objecten.

Het onderzoeksgebied betreft het nieuwe HOV-tracé en de weg. In dit rapport is er voor gekozen om alleen de luchtkwaliteit in de nieuwe situatie te berekenen en te toetsen aan de grenswaarden. Als in de nieuwe situatie wordt voldaan aan de grenswaarden uit bijlage 2 van de Wet milieubeheer vormt het plan geen belemmeringen voor de luchtkwaliteit. Er is gekozen voor het jaar 2015 (ingebruikname nieuwe weg en voldoen aan grenswaarde NO<sub>2</sub>). De zeezoutcorrectie is meegenomen in de berekeningen.

Voor ontwikkeling van de voorgenomen ruimtelijke ontwikkeling is door omgevingsdienst Zuidoost- Brabant een luchtonderzoek uitgevoerd conform de Wet luchtkwaliteit (Luchtrapport HOV2 Nuenen, rapportnr. 213772, 2 mei 2014).



Uit dit onderzoek blijkt dat:

- in het plangebied geen overschrijdingen zijn voor het jaar 2015 ten gevolge van de het nieuwe HOV-tracé voor NO<sub>2</sub>, zowel op gevoelige objecten als op 10 m van de weg.;
- voor PM<sub>10</sub> overal wordt voldaan aan de grenswaarde voor de jaargemiddelde concentratie, zowel op gevoelige objecten als op 10 m van de weg;
- het 24-uursgemiddelde van 50 µg/m<sup>3</sup> dat maximaal 35 dagen per kalenderjaar mag worden overschreden, wordt nergens meer dan de 35 dagen per jaar overschreden, zowel op gevoelige objecten als op 10 m van de weg. Hiermee wordt voldaan aan hoofdstuk 5 van de Wet milieubeheer.

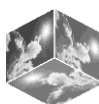
Luchtkwaliteit vormt dus geen belemmering voor het realiseren van het nieuwe HOV lijn.

## **7.5 Bodemkwaliteit**

De Wet bodembescherming (Wbb) vormt het wettelijk kader bij de bepaling van de mate en de ernst van een bodemverontreiniging. Conform de Wbb wordt op grond van de mate en omvang van een verontreiniging in grond en/of grondwater bepaald of sprake is van een geval van ernstige bodemverontreiniging. Hierop is de principiële noodzaak tot sanering gebaseerd. In de Wbb wordt op basis van risico's voor mens en ecosysteem onderscheid gemaakt tussen spoedeisende en niet spoedeisende sanering. Bij eerst genoemde dient binnen vier jaar aangevangen te worden met de sanering; bij laatstgenoemde kan gewacht worden totdat op de locatie een herinrichting en/of bestemmingswijziging aan de orde is.

Voor het verkrijgen van een omgevingsvergunning moet worden aangetoond dat de bodemkwaliteit goed genoeg is voor de geplande (nieuwe) bestemming (bodemgeschiktheidsverklaring). Pas als de bodem schoon genoeg is bevonden mag gestart worden met de aanleg.

Er is in april-mei 2014 op 10 deelgebieden direct aangrenzend aan de Europalaan bodemonderzoek verricht aanvullend op de reeds bekende bodemgegevens. Ter plaatse van de Europalaan zelf is geen bodemonderzoek uitgevoerd. Uit het verrichte bodemonderzoek en de reeds bekende gegevens blijkt dat, met uitzondering van het gebied tussen de Willem Alexanderstraat en de Europaweg, over het algemeen geen belemmeringen met betrekking tot de milieukundige bodemkwaliteit zijn voor de aanleg van de HOV-lijn. In het gebied tussen de Willem Alexanderstraat en de Europaweg moet, voordat daar grondverzet wordt verricht, nader onderzoek worden uitgevoerd naar de geconstateerde matige en sterke verontreinigingen in de grond. Afhankelijk van de mate en omvang van de verontreiniging zal mogelijk op dat deel van de locatie de grond gesaneerd moeten worden.



## 7.6 Leidingen/energie

Binnen het plangebied of de directe omgeving daarvan zijn de volgende te beschermen leidingen van belang:

- Tennet:  
hoogspanningsleidingen, 380 en 150 kV, met een belemmerde strook van 39 respectievelijk 25 m aan weerszijden;
- Waterschap De Dommel:  
persleidingen voor rioolwatertransport, met een beschermingszone van 3 m aan weerszijden.

De betreffende leidingen worden inclusief beschermingszone onder de dubbelbestemming 'Leiding' gebracht.

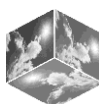
Door het Ministerie van Defensie is aangegeven dat het plangebied zich bevindt binnen het radarverstoringsgebied, behorende bij de radar die staat op de vliegbasis Volkel. Bouwwerken en windturbines waarvan de toppen van de wieken een maximale hoogte van 114 m boven NAP kunnen binnen dit radarverstoringsgebied aanleiding geven tot verstoring van het radarbeeld en kunnen derhalve niet worden toegestaan, tenzij uit onderzoek is gebleken dat de mate van verstoring aanvaardbaar is. Hiervoor dient een radarverstoringsonderzoek te worden uitgevoerd. Binnen het plangebied zijn dergelijke hoge bouwwerken niet toegestaan. Het radarverstoringsgebied heeft geen consequenties voor het bestemmingsplan.

## 7.7 Externe veiligheid

Het externe veiligheidsbeleid is gericht op het beperken en beheersen van risico's en effecten van calamiteiten alsmede het bevorderen van de veiligheid van personen in de omgeving van activiteiten (bedrijven en transport) met gevaarlijke stoffen. Dat gebeurt door te voorkomen dat te dicht bij gevoelige bestemmingen, activiteiten met gevaarlijke stoffen plaatsvinden, door de zelfredzaamheid te bevorderen en door de calamiteitenbestrijding te optimaliseren.

### Wettelijk kader

Ten aanzien van bedrijven is het Besluit externe veiligheid inrichtingen (BEVI; oktober 2004) van toepassing. Ten aanzien van transport is de Circulaire Vervoer Gevaarlijke stoffen van toepassing (cRNVGS laatst gewijzigd juli 2012). Voor buisleidingen geldt het Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb januari 2011). Er wordt onderscheid gemaakt tussen plaatsgebonden risico en groepsrisico.



#### Plaatsgebonden Risico (PR):

Dit is een maat voor de kans dat iemand dodelijk wordt getroffen door een calamiteit met een gevaarlijke stof. De gestelde norm is een ten minste in acht te nemen grenswaarde (PR 10-6/jr) die niet mag worden overschreden ten aanzien van 'kwetsbare objecten', alsmede een zoveel mogelijk te bereiken richtwaarde (PR 10-6/jr) ten aanzien van 'beperkt kwetsbare objecten';

#### Groepsrisico (GR):

Dit is een maat voor de kans dat een grotere groep tegelijkertijd dodelijk getroffen kan worden door een calamiteit met gevaarlijke stoffen.

#### Bevi-inrichting

Aan Europalaan 2 is Automobielbedrijf Van de Wildenberg gesitueerd. Deze inrichting beschikt over een LPG-afleverstation en derhalve valt het bedrijf onder het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi). Het HOV-traject doorkruist de PR 10-6 contour en het invloedsgebied van Automobielbedrijf Van de Wildenberg. Het HOV-traject en eventuele bushaltes worden niet aangemerkt als (beperkt) kwetsbaar object. Daarom is externe veiligheid niet relevant.

#### Transport van gevaarlijke stoffen door buisleidingen

Er zijn binnen het HOV-traject geen buisleidingen gelegen voor het transport van gevaarlijke stoffen. Externe veiligheid is ten aanzien van buisleidingen niet relevant.

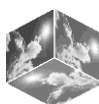
#### Transport van gevaarlijke stoffen over de weg

In 2007 is het transport van gevaarlijke stoffen over de weg binnen de gemeente Nuenen onderzocht. Conclusies uit dat onderzoek:

In de gemeente Nuenen c.a. vindt geen overschrijding plaats van de normen voor het plaatsgebonden risico en het groepsrisico. Binnen deze gemeente zijn enkele inrichtingen waarnaar bulktransport van voor externe veiligheid relevante stoffen plaatsvindt. De meeste transporten vinden plaats ten behoeve van tankstations. Daarnaast zijn in het buitengebied diverse opslagtanks met propaan aanwezig.

In de gemeente Nuenen c.a. komen eveneens geen weggedeelten voor waarbij de kans op overschrijding van de oriënterende waarde van het groepsrisico aanwezig is. Dit is gebaseerd op de gegevens van de inrichtingen in de gemeente Nuenen c.a. Het aantal transporten kan hoger liggen, doordat deze wegen ook gebruikt worden voor vervoer van gevaarlijke stoffen van en naar inrichtingen in omliggende gemeenten.

Het transport van gevaarlijke stoffen over de weg zal ten gevolge van de aanleg van de HOV-lijn niet wijzigen. Externe veiligheid is daarom niet relevant.



## Conclusie

De nieuwe HOV-lijn is geen (beperkt) kwetsbaar object (aspect externe veiligheid). Ook krijgt de nieuwe infrastructuur geen expliciete functie voor het vervoer van gevaarlijke stoffen. Ook zorgt de aanleg van het HOV-traject niet voor een wijziging van de vervoerstroom van gevaarlijke stoffen. Geconcludeerd kan worden dat ten aanzien van de beschouwde aspecten het thema externe veiligheid geen belemmeringen oplevert voor de voorgenomen ruimtelijke ontwikkeling.

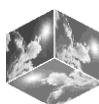
## **7.8 Natuurwaarden**

Voor het uitvoeren van ruimtelijke ingrepen, verplicht de Flora- en faunawet de bestaande natuurwaarden in kaart te brengen en indien nodig passende maatregelen te treffen voor het beschermen en in stand houden van bij wet beschermde soorten. Uitgangspunt bij dit flora- en faunaonderzoek vormt de vigerende Flora- en faunawet (25 mei 1998). In deze wet staat in artikel 1 t/m 18 beschreven dat de verstoring van bedreigde inheemse plant- en diersoorten verboden is.

In dit kader is door BTL Advies een flora- en faunaonderzoek uitgevoerd (Flora- en faunaonderzoek Bestemminsplan HOV2, projectnummer 224098, 22 april 2014). Het doel van dit onderzoek is het onderzoeken en rapporteren van het voorkomen van beschermde plant- en diersoorten en andere bijzondere natuurwaarden in het plangebied. Van eventueel voorkomende beschermde soorten is beoordeeld of de soort of populatie door de geplande ingreep schade ondervindt. Op basis van deze aspecten is de afweging gemaakt of het wel of niet nodig is om gedurende de uitvoering te voldoen aan een aantal randvoorwaarden en/of het nodig is om een ontheffing aan te vragen in het kader van de Flora- en faunawet, artikel 75 lid 5 en lid 6, sub C.

## Wetgeving

De bescherming van soorten en hun leefgebieden is geregeld in de Europese Vogelrichtlijn en Habitatrichtlijn en op nationaal niveau verankerd in de Flora- en faunawet en de Natuurbeschermingswet van 1998. De Natuurbeschermingswet richt zich op de bescherming van daartoe aangewezen gebieden. Deze gebieden bestaan uit Natura2000 gebieden en Beschermde Natuurmonumenten. Natura2000 gebieden is de overkoepelende naam voor de Vogel- en Habitatrichtlijngebieden. Activiteiten die schade toebrengen aan de beschermde natuur zijn verboden. De Flora- en faunawet (Stb. 1998,402) richt zich op de bescherming en behoud van het in wild levende planten- en diersoorten binnen en buiten de beschermde natuurgebieden. Het uitgangspunt van de wet is het nee, tenzij principe. Dit betekent dat geen schade mag worden toegebracht, tenzij dit nadrukkelijk is toegestaan. Alle inheemse zoogdieren (uitgezonderd bruine rat, zwarte rat en huismuis), alle inheemse vogelsoorten, alle amfibieën en reptielen, een aantal vissen, plantensoorten en andere diersoorten zijn beschermd.



### Beleid

Door grootschalige ruimtelijke ontwikkelingen zijn in Nederland veel natuurgebieden en verbindingen tussen deze gebieden verloren gegaan. Om deze reden is de EHS vastgesteld om enerzijds bestaande verbindingen te beschermen en anderzijds om nieuwe verbindingen te creëren. Op deze manier wordt een goed functionerend netwerk tussen natuurgebieden gerealiseerd. Bescherming van de EHS geschiedt volgens het “Nee, tenzij...” principe. Ruimtelijke ingrepen met een significant negatief effect zijn alleen toegestaan in het geval geen alternatieven aanwezig zijn en er sprake is van een groot maatschappelijk belang.

### Conclusies en aanbevelingen

#### Flora- en faunawet

In navolgende tabel zijn de strikter beschermde (tabel 2 of 3) soorten en/of soortgroepen opgenomen die mogelijk in het plangebied voorkomen. Tevens zijn de mogelijke effecten van de voorgenomen ontwikkeling, evenals de eventuele noodzaak voor nader onderzoek en/of een ontheffingsprocedure in het kader van de Flora- en faunawet opgenomen. Vervolgstappen in het kader van de Flora- en faunawet worden afhankelijk van de precieze uitvoering noodzakelijk geacht.

| Soort(groep)           | Ingreep verstorend | Nader onderzoek | Besluit Minister noodzakelijk? | Bijzonderheden en/of opmerkingen                                                           |
|------------------------|--------------------|-----------------|--------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------|
| Broedvogels (algemeen) | Mogelijk           | Nee             | Nee                            | Werken buiten het broedseizoen of het plangebied vooraf ongeschikt maken voor broedvogels. |
| Overige soortgroepen   | Nee                | Nee             | Nee                            |                                                                                            |

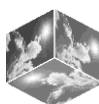
Tabel Strikter beschermde soorten en/of soortgroepen die mogelijk in het plangebied voorkomen

#### Gebiedsbescherming: Natuurbeschermingswet 1998

Het plangebied maakt geen deel uit van een beschermd gebied in het kader van de Natuurbeschermingswet 1998 en in de omgeving zijn dergelijke gebieden niet aanwezig. Een verdere procedure in het kader van de Natuurbeschermingswet 1998 is voor dit project dan ook niet noodzakelijk.

#### Gebiedsbescherming: Ecologische Hoofdstructuur (EHS)

Het plangebied vormt geen onderdeel van de EHS. Daarnaast tast de voorgenomen herinrichting van de Europalaan de wezenlijke kenmerken en waarden van de EHS niet aan. Vervolgstappen in het kader van de EHS zijn dan ook niet nodig.



## Hoofdstuk 8 Waterhuishouding

### 8.1 Algemeen

De gemeente Nuenen is voornemens om de Europalaan te reconstrueren. Aanleiding voor de reconstructie is het streven van de gemeente om een hoogwaardige openbaar vervoer (HOV) verbinding tussen Nuenen en het centraal station in Eindhoven te realiseren. De Europalaan vormt een onderdeel van deze verbinding en het huidige profiel van de Europalaan dient daarvoor te worden aangepast.

### 8.2 Huidige situatie

De Europalaan loopt globaal van west naar oost. Aan de westzijde begint de Europalaan vanaf de gemeentegrens met Eindhoven en loopt in oostelijke richting tot aan de rotonde met de Smits van Oyenlaan. Het deel van de Europalaan westelijk van de Dubbestraat valt binnen Keurbeschermingsgebied.

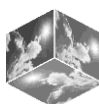
Het maaiveld verloopt van ca. 15.90 m + N.A.P. nabij de gemeentegrens met Eindhoven tot ca. 18.00 m + N.A.P. nabij de Smits van Oyenlaan. Het gedeelte vanaf de Kerkstraat richting de Smits van Oyenlaan ligt nagenoeg vlak.

De bodemkundige en geohydrologische situatie is vastgelegd in de rapportage: Beschrijving grondwater stedelijk gebied Nuenen (Roelofs juli 2008). Deze rapportage was onderdeel van het gemeentelijk Waterplan dat samen met het Waterschap is opgesteld. De rapportage laat zien dat de bodem bestaat uit zand. De hoogste grondwaterstanden (GHG) ter plaatse van de Europalaan variëren van 1,20 m –mv tot 1,60 m –mv. De gemiddeld laagste grondwaterstanden liggen ten minste 1 m dieper.

De kruising met de Kerkstraat is qua afwatering het hoogste punt. De neerslag die valt op het deel van de Europalaan dat ten oosten van de Kerkstraat ligt watert via greppels af richting de Smits van Oyenlaan en komt uiteindelijk uit in de waterpartijen van Nuenen Zuid. Neerslag die valt op het deel van de Europalaan westelijk van de Kerkstraat voert via greppels, riolen, watergangen en waterpartijen zoals de vijver Panakkers in westelijk richting af. De Europalaan is op dit moment niet gerioleerd. Alle neerslag loopt via de bermen naar greppels en sloten.

Alle neerslag die in Nuenen valt komt uiteindelijk tot afstroming in de Kleine Dommel. Het functioneren van het gehele watersysteem van Nuenen is doorgerekend met een hydraulisch stromingsmodel. In dit model zijn zowel riolering als oppervlaktewater meegenomen. Met behulp van diverse berekeningen is aangetoond dat het huidige systeem met de huidige opzet van de Europalaan voldoende waterveiligheid biedt.

Langs de Europalaan bevinden zich een viertal gemengde overstorten. De grootte van het overstortvolume is de afgelopen jaren sterk afgenomen als gevolg van de aanleg van de regenwaterstructuur.





|                   | huidig<br>oppervlak |                      | toekomstig<br>oppervlak |                      | verschil<br>oppervlak |                      | benodigde<br>berging |                      | beschikbare<br>lengte |          | benodigde<br>berging/m |                        |
|-------------------|---------------------|----------------------|-------------------------|----------------------|-----------------------|----------------------|----------------------|----------------------|-----------------------|----------|------------------------|------------------------|
| <b>Europalaan</b> | <b>70.764</b>       | <b>m<sup>2</sup></b> | <b>76.126</b>           | <b>m<sup>2</sup></b> | <b>5362</b>           | <b>m<sup>2</sup></b> | <b>214</b>           | <b>m<sup>3</sup></b> | <b>3.050</b>          | <b>m</b> | <b>0,07</b>            | <b>m<sup>3</sup>/m</b> |
| gebied 1          | 17.260              | m <sup>2</sup>       | 16.379                  | m <sup>2</sup>       | -881                  | m <sup>2</sup>       | -35                  | m <sup>3</sup>       | 750                   | m        | -0,05                  | m <sup>3</sup> /m      |
| gebied 2          | 21.799              | m <sup>2</sup>       | 24.734                  | m <sup>2</sup>       | 2935                  | m <sup>2</sup>       | 117                  | m <sup>3</sup>       | 1000                  | m        | 0,12                   | m <sup>3</sup> /m      |
| gebied 3          | 13.314              | m <sup>2</sup>       | 12.948                  | m <sup>2</sup>       | -366                  | m <sup>2</sup>       | -15                  | m <sup>3</sup>       | 500                   | m        | -0,03                  | m <sup>3</sup> /m      |
| gebied 4          | 10.648              | m <sup>2</sup>       | 13.054                  | m <sup>2</sup>       | 2406                  | m <sup>2</sup>       | 96                   | m <sup>3</sup>       | 450                   | m        | 0,21                   | m <sup>3</sup> /m      |
| gebied 5          | 7.743               | m <sup>2</sup>       | 9.011                   | m <sup>2</sup>       | 1268                  | m <sup>2</sup>       | 51                   | m <sup>3</sup>       | 350                   | m        | 0,14                   | m <sup>3</sup> /m      |

Tabel Kenmerken bestaande en toekomstige situatie Europalaan

Voor het bepalen van de bergingsopgave is de Europalaan opgedeeld in een vijftal deelgebieden. De deelgebieden zijn aangegeven op de tekening gebiedsindeling oppervlakken huidige situatie (SI01). De bestaande oppervlakken per deelgebied zijn weergegeven in tabel 1. Het totale verharde oppervlak in de bestaande situatie bedraagt 7,1 ha.

### 8.3 Nieuwe situatie

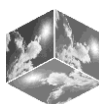
De Europalaan wordt in de nieuwe situatie ingericht met in beide richtingen één rijstrook. Aan beide zijden bevindt zich een busbaan. Over een aantal gedeelten is de busstrook aan één of twee zijden niet aanwezig. Het totale verharde oppervlak van de nieuwe Europalaan bedraagt 7,6 ha. Dat betekent een toename van de verharding van 0,5 ha. In de tabel is aangegeven hoe de oppervlakken zijn verdeeld per deelgebied.

In het kader van het gemeentelijk waterplan zijn afspraken gemaakt met het waterschap over het ontwikkelen van een regenwaterstructuur. Ten behoeve van de regenwaterstructuren “Kerkstraat e.o.” en “Beatrixstraat e.o.” zal er onder de Europalaan een verzamelriool worden aangelegd (gesloten leiding) vanaf de Kerkstraat richting de vijver aan de zuidwest zijde van rotonde Pinckart. Het verzamelriool stroomt uit in deze vijver en gaat vervolgens als watergang verder. Bij het bepalen van de diameter van dit verzamelriool is rekening gehouden met de afvoer van de Europalaan, zowel in de bestaande als in de nieuwe situatie. Ook de bestaande overstorten worden aangesloten op dit nieuwe riool. De capaciteit van het verzamelriool is getoetst met behulp van het hydraulisch model Nuenen. Met dit model zijn verschillende hydraulisch situaties doorgerekend waaronder diverse T100 situaties. De afvoerleiding, de aangesloten riolen alsmede het ontvangende oppervlaktewater geven in deze situaties geen problemen.

### 8.4 Bergingsopgave

In het kader van het Waterplan Nuenen is afgesproken voor ontwikkelingen binnen de kern Nuenen een waterbergingsopgave van 40 mm aan te houden. Dat betekent dat per m<sup>2</sup> verhard oppervlak er een minimale berging van 40 mm neerslag gerealiseerd dient te worden. In de tabel is de benodigde berging in m<sup>3</sup> en in m<sup>3</sup>/m weergegeven.

Overall is er voor de Europalaan sprake van een tekort van 214 m<sup>3</sup>. Gebied 1 en gebied 3 hebben een overschot en de gebieden 2, 4 en 5 hebben een tekort. De delen van de Europalaan die een bergingstekort hebben worden voorzien van een infiltratie



regenwaterriool. Dit infiltratieriool krijgt een bergende inhoud ter grootte van de toename van het verharde oppervlak zoals dat in de in dit hoofdstuk opgenomen tabel is berekend.

De bestaande watergangen en greppels worden in het kader van de herinrichting van de Europalaan niet gewijzigd. De benodigde extra berging wordt gevonden in IT-riolen (regenwaterriolen). Via deze riolen kan het regenwater in de bodem infiltreren. De bodem is hier voldoende voor geschikt. In de huidige situatie infiltreert de neerslag in de bodem.

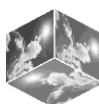
De IT-riolen worden gestuwd tot bovenkant buis zodat de berging daadwerkelijk beschikbaar is. De riolen worden gevuld via de kolken langs de Europalaan. De regenwaterriolen voeren af naar naastliggende greppels, sloten en of het centrale verzamelriool. Dit wordt nader uitgewerkt in het ontwerp. De IT-riolen worden zo veel mogelijk boven de GHG gelegd. Dit is vrijwel overal mogelijk. Dit wordt in het DO verder uitgewerkt. In afwijkende situaties wordt een oplossing gezocht in het ondieper leggen van leidingen, het toepassen van meerdere kleinere diameters en of het voorzien in een leegloopvoorziening.

## **8.5      Ontwikkeling watergang Europalaan**

De afvoerende watergang langs de Europalaan vanaf de kruising Panakkers krijgt met het bestemmingsplan Nuenen West een heel andere functie. De watergang is ook opgenomen in bestemmingsplan Nuenen West. Om een goede afwatering te garanderen voor heel Nuenen is in het bestemmingsplan van Nuenen West een Zuidelijke en Noordelijke afvoer opgenomen. Ook de Europalaan krijgt met de komst van Nuenen West een heel andere inrichting. De weg komt tot en met de kruising Vorsterdijk in de bebouwde kom te liggen. De snelheid gaat van 80 terug naar 50 km/h. Tevens krijgt de weg een vrij liggende hoogwaardige busbaan. De kruisingen worden verkeerpleintjes en een laan structuur zorgt voor een fraaie aankleding. Op dit moment wordt er volop aan de nieuwe inrichting ontworpen.

De huidige afvoerende watergang vormt een knelpunt in relatie tot het benodigde ruimtebeslag voor de nieuwe bovengrondse inrichting. Het (stedenbouwkundige) ontwerp bestaat zoals bovenstaand vermeld uit de aanleg van nieuwe infrastructuur (busbanen, rijbanen, fietspaden), het realiseren van een groene laanstructuur en een gewijzigd tracé voor bestaande en nieuwe kabels en leidingen. Als gevolg van deze wijzigingen kan de bestaande watergang niet gehandhaafd blijven.

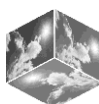
De uitvoering van de nieuwe inrichting van de Europalaan is gepland in 2015 – 2016. De Zuidelijke en Noordelijke afvoer zijn dan nog niet aangelegd. Om de afwatering vanuit Nuenen in de tussentijd te garanderen wordt er gebruik gemaakt van een deel van het huidige afvoertracé. In verband met de nieuwe inrichting is er over delen van het tracé geen ruimte meer voor de bestaande watergang. Op die delen dient de watergang overkluisd te worden.



## **8.6 Vergunningen**

Het waterschap heeft aangegeven dat bepaalde activiteiten vergunningplichtig zijn op basis van de Keur. Voor dit plan gaat het in elk geval om onderstaande onderwerpen:

- alle werkzaamheden binnen 4 meter uit de insteek van leggerwatergangen;
- realisatie van kunstwerken zoals duikers/stuwen in (legger- en niet-legger-) watergangen.



## Hoofdstuk 9 Juridische aspecten

### 9.1 Uitgangspunten

Het bestemmingsplan 'HOV2' betreft een herziening van de vigerende bestemmingsplannen. Teneinde een breed draagvlak te creëren voor met name de inhoud en vormgeving van het juridisch plan, zijn, alvorens het bestemmingsplan te ontwikkelen, door verschillende gemeentelijke afdelingen, uitgangspunten geformuleerd. De belangrijkste uitgangspunten voor de vormgeving van het juridisch plan luiden als volgt:

- de verbeelding wordt in kleur opgezet waarbij de kleuren worden ondersteund met een letteraanduiding (bijv. V - Verkeer) een en ander afgestemd op de kleur en letteraanduiding in de SVBP2012;
- het aantal afwijkingsmogelijkheden wordt beperkt en de opgenomen afwijkingsbevoegdheden bevatten concrete criteria;
- complete bestemmingen: per bestemming worden de afwijkings- en wijzigingsbevoegdheden en gebruiksbepalingen opgenomen in plaats van in de algemene bepalingen;
- gebruikte termen in overeenstemming met de SVBP en de Wabo: in de regels wordt niet langer gesproken over een ontheffing, maar over een 'omgevingsvergunning om af te wijken'. Zo ook is niet langer sprake van een aanlegvergunning, maar van een 'omgevingsvergunning voor het uitvoeren van werken, geen bouwwerk zijnde, of van werkzaamheden'.

In het onderhavige bestemmingsplan zijn deze vormgevende uitgangspunten toegepast.

### 9.2 Inhoud juridisch plan

Ook over de inhoud van het juridisch plan zijn afspraken gemaakt. Als een belangrijk inhoudelijk uitgangspunt geldt de gedachte, dat het bestemmingsplan de realisering van het ontwerp voor de Europalaan in het kader van de HOV2 mogelijk moet maken. Waar mogelijk is enige flexibiliteit en marge betracht om kleine aanpassingen in het ontwerp binnen het bestemmingsplan op te kunnen vangen.

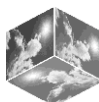
### 9.3 Doelstellingen en planopzet

Het juridisch bindend deel van het bestemmingsplan bestaat uit de regels en de verbeelding tezamen. De basis voor de verbeelding is een recente kadastrale ondergrond, aangevuld met de GBKN (Grootschalige Basiskaart Nederland).

Op de verbeelding is de grens van het bestemmingsplangebied aangegeven. Binnen die grens zijn de verschillende bestemmingen met verschillende kleuren weergegeven. Voorts zijn diverse aanduidingen opgenomen, waarnaar in de regels wordt verwezen.

De regels zijn opgebouwd als volgt:

- hoofdstuk 1 bevat de begripsbepalingen en een bepaling over de manier waarop de in het plan genoemde maten zijn bepaald;
- hoofdstuk 2 bevat de regeling van de afzonderlijke bestemmingen;



- hoofdstuk 3 bevat een aantal algemene en aanvullende bepalingen. Deze bepalingen gelden voor het hele plan;
- hoofdstuk 4 bevat de Overgangs- en slotregels.

#### **9.4 Toelichting afzonderlijke bestemmingen**

In deze paragraaf worden de bestemmingen – voor zover noodzakelijk – afzonderlijk toegelicht. Voor een goed begrip van de regeling dienen in elk geval de regels tezamen met de verbeelding te worden geraadpleegd.

##### *Bedrijventerrein*

De uitbreidingen van de bedrijfspercelen zijn onder deze bestemming gebracht. De bestemmingsregeling luidt overeenkomstig de regeling voor het aangrenzende bedrijventerrein. Binnen de bestemming zijn bedrijfsactiviteiten tot en met categorie 3 (met een maximale afstand van 50 m) toegestaan, zoals die staan vermeld in de als bijlage bijgevoegde 'Bedrijvenlijst'. Daarnaast is voor twee uitbreidingen van de bedrijfspercelen daaraan toegevoegd het gebruik als 'Garagebedrijf', overeenkomstig het gebruik van de uit te breiden bedrijfspercelen.

##### *Groen*

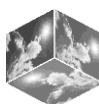
De bestemming betreft gronden waarop uitsluitend groenvoorzieningen, paden, sport- en spelvoorzieningen, water e.d. zijn toegestaan. Het onderscheid met de bestemming 'Verkeer' is gelegen in het feit dat groenvoorzieningen een daadwerkelijk structureel groen karakter hebben en behouden.

##### *Verkeer*

Deze bestemming richt zich op een grootste deel van het plangebied. De bestemming is heel breed geformuleerd. De reden daartoe is dat de exacte ligging van de verschillende doeleinden, zoals verkeersvoorzieningen (wegen, busbanen, fietspaden), groenvoorzieningen en watergangen, in dit kader niet relevant blijkt. Het herinrichten van wegen kan daardoor op een eenvoudige manier geschieden, zonder dat een bestemmingsplan onwenselijke en ongefundeerde barrières oproept. Het uitgangspunt is echter niet dat alle binnen deze bestemming vallende groenstroken worden verhard.

##### *Water*

De bestemming is gelegen op de delen van de Dommel die zijn gelegen binnen het plangebied. Vanwege het structurele karakter van deze watergang is een afzonderlijke beschermende regeling hier gewenst, in tegenstelling tot bij de verder aanwezige (berm)sloten en dergelijke.



### *Leiding*

Ter plaatse van het directe ruimtebeslag van de ondergrondse en bovengrondse leidingen worden activiteiten, die het bedrijfszeker en -veilig functioneren van deze leidingen kunnen schaden, geweerd. Derhalve worden beperkingen opgelegd aan de mogelijkheden tot bebouwing en gebruik van de grond, die tot beschadiging van de leidingen kunnen leiden.

### *Archeologie*

Gebaseerd op de archeologische beleidskaart van de gemeente Nuenen en de daarin aangegeven (te verwachten) archeologische waarden, is over grote delen van het plangebied de dubbelbestemming 'Waarde – Archeologie' gelegd. Naar gelang de waarden is een uitsplitsing gemaakt naar Archeologisch waardevol, Archeologie hoog en Archeologie middelhoog.

Onderdeel van de bestemmingsregeling is dat voor het oprichten van bouwwerken of het uitvoeren van werken en werkzaamheden, die een bepaalde oppervlakte te boven gaan of tot een bepaalde diepte de bodem verstoren, vooraf onderzoek moet worden verricht naar eventuele archeologische waarden.

### *Waardevolle bomen*

Binnen het plangebied komen waardevolle bomen voor. Ter behoud van deze waardevolle bomen worden deze beschermd in dit bestemmingsplan: de waardevolle bomen zijn op de verbeelding aangeduid en voor deze bomen geldt een omgevingsvergunning voor het uitvoeren van werken en werkzaamheden. Daarmee worden werken en werkzaamheden, zoals het kappen van de bomen, het aanbrengen van verhardingen of het vergraven van de gronden onder de bomen, door middel van een omgevingsvergunning afhankelijk gesteld van het oordeel van burgemeester en wethouders. De waardevolle bomen hebben een dubbelbestemming gekregen, waarin opgenomen het vereiste van omgevingsvergunning.



## Hoofdstuk 10 Handhaving

### 10.1 Uitgangspunten voor een goed handhavingsbeleid

Het ontwikkelen van beleid en de vertaling daarvan in een bestemmingsplan heeft geen zin, indien na de vaststelling van het bestemmingsplan geen handhaving plaatsvindt. Daarom is het belangrijk om reeds ten tijde van het opstellen van een bestemmingsplan aandacht te besteden aan de handhaafbaarheid van de voorgeschreven regels. Vier factoren zijn van wezenlijk belang voor een goed handhavingsbeleid.

#### *Voldoende kenbaarheid van het plan.*

Een goed handhavingsbeleid begint bij de kenbaarheid van het bestemmingsplan bij degenen die het moeten naleven. De wet bevat enkele waarborgen ten aanzien van de te volgen procedure: deze heeft in de bestemmingsplanprocedure een aantal inspraakmomenten ingebouwd.

#### *Voldoende draagvlak voor het beleid en de regeling in het plan.*

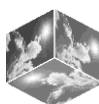
De inhoud van het plan kan slechts gehandhaafd worden indien het beleid en de regeling in grote kring ondersteund worden door de gebruikers van het plangebied. Uiteraard kan niet iedereen zich vinden in elk onderdeel van het plan. Een algemene positieve benadering van het bestemmingsplan is echter wel wenselijk.

#### *Realistische en inzichtelijke regeling*

Een juridische regeling dient inzichtelijk en realistisch te zijn; dat wil zeggen niet onnodig beperkend of inflexibel. Bovendien moeten de bepalingen goed controleerbaar zijn. De regels moeten derhalve niet meer regelen dan noodzakelijk is.

#### *Actief handhavingsbeleid*

Het sluitstuk van een goed handhavingsbeleid is voldoende controle van de feitelijke situatie in het plangebied. Daarnaast moeten adequate maatregelen worden getroffen indien de regels worden overtreden. Indien dit wordt nagelaten, ontstaat een grote mate van rechtsonzekerheid. De gemeente voert een actief handhavingsbeleid.



## Hoofdstuk 11 Economische uitvoerbaarheid

### 11.1 Economische uitvoerbaarheid

De originele kostenraming voor het project HOV2/Europalaan sloot op € 14 miljoen. Dit bedrag is na een eerste bezuinigingsslag verlaagd naar € 12,5 en vervolgens tot € 10,9 miljoen. Deze ramingen hebben peildatum 2010 en zijn niet geïndexeerd omdat langere tijd sprake geweest is van een negatieve tot stabiele prijsontwikkeling.

Uitgaande van de bruto kosten van totaal € 10,9 miljoen, wordt op de volgende wijze in de financiering voorzien:

|                            |                |
|----------------------------|----------------|
| Reserve Bovenwijks         | € 1,700        |
| Extra: Financieringsfonds  | € 0,125        |
| Financieringsfonds         | € 1,000        |
| subtotaal 1 eigen middelen | € 2,825        |
| BDU                        | € 2,825        |
| Provincie                  | € 0,750        |
| subtotaal 2                | € 6,400        |
| AROV                       | <u>€ 4,500</u> |
| TOTAAL                     | € 10,900       |

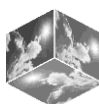
(AROV: Actieprogramma Regionaal Openbaar Vervoer)

(BDU: brede doeluitkering aan provincies en regionaal openbare lichamen ten behoeve van de uitvoering van een integraal verkeer- en vervoerbeleid)

Het planvoornemen betreft de herinrichting van de Europalaan. Derhalve is het plan aan te merken als een bouwplan conform artikel 6.2.1 Besluit ruimtelijke ordening, waardoor de gemeenteraad in beginsel verplicht is een exploitatieplan vast te stellen. In onderhavig geval is de gemeente Nuenen echter zelf de opdrachtgever. Er is geen sprake van derden waarop kosten verhaald moeten worden. Voorts kan worden opgemerkt dat geen aanleiding bestaat te voorzien in een fasering van de bouwplannen en/of het stellen van eisen als bedoeld in artikel 6.13, tweede lid, onder b, c en d Wro. Dit leidt tot de conclusie dat de raad kan besluiten om niet tot vaststelling van een exploitatieplan over te gaan bij vaststelling van het bestemmingsplan HOV2.

### 11.2 Planschade

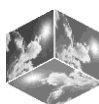
Op grond van artikel 6.1 Wro kennen Burgemeester en wethouders degene die in de vorm van een inkomensderving of een vermindering van de waarde van een onroerende zaak schade lijdt of zal lijden ten gevolge van onder meer een wijziging van het bestemmingsplan, op aanvraag een tegemoetkoming in die schade toe. Daarbij geldt dat het moet gaan om schade die redelijkerwijs niet voor rekening van de aanvrager behoort te blijven en die niet reeds voldoende anderszins is verzekerd.





Degenen die schade lijden door planologische wijzigingen krijgen de schade slechts vergoed voor zover deze niet binnen het normaal maatschappelijk risico valt. In ieder geval blijft voor rekening van de aanvrager de schade die minder bedraagt dan 2% van de waarde van de onroerende zaak of het inkomen van aanvrager voorafgaand aan de planologische wijziging. Deze forfaitregeling geldt voor schade in de vorm van waardevermindering niet indien de planologische wijziging ziet op het eigen perceel van de benadeelde (zogenaamde 'directe' planschade).

Gezien de aard en omvang van het project, waarbij een bestaande hoofdontsluitingsweg heringericht wordt om deze geschikt te maken voor HOV, is de verwachting gerechtvaardigd dat er geen sprake zal zijn van planschade. In de huidige situatie is reeds een vergelijkbare ontsluitingsweg aanwezig.



## **Hoofdstuk 12      Inspraak, vooroverleg en zienswijzen**

### **12.1      Inspraak**

Inspraak heeft plaatsgevonden op basis van een inspraakdocument, met daarin twee varianten voor het ontwerp voor de Europalaan/HOV2. Variant 1 is daarbij in drie subvarianten uitgewerkt, waarmee het aantal varianten op vier kwam. Het inspraakdocument en de daarbij behorende stukken hebben vanaf vrijdag 25 oktober tot en met donderdag 5 december 2013 voor een ieder ter inzage gelegen op de gemeentesecretarie. Binnen die termijn zijn 48 zienswijzen binnengekomen. Daarnaast zijn tijdens inspraakavonden nog eens 52 inspraakformulieren binnengekomen, waarmee het totaal aan reacties op 100 uitkomt.

Er zijn drie inspraakbijeenkomst gehouden in (de raadzaal van) Het Klooster en wel op maandag 25 november, donderdag 28 november en donderdagavond 28 november 2013. De bijeenkomsten hadden een open en informeel karakter. Naast de informatieavonden zijn ook nog drie inloopsessies gehouden. Deze sessies waren kleinschalig van opzet en bedoeld om '1 op 1' toelichting en uitleg te geven op de ontwerpen. Tijdens deze inloopsessies (20 en 21 november en 3 december 2013) zijn meer detailvragen gesteld en is vaak aandacht gevraagd voor verkeersbeleid in bredere context.

De resultaten van de beschreven inspraak zijn vastgelegd in een afzonderlijke Inspraaknota. De ontvangen reacties zijn betrokken bij de vaststelling van het definitieve ontwerp (DO) voor de reconstructie. De inspraakreacties gaven meer inzicht in het draagvlak van varianten en de gevoeligheden die spelen bij de plannen. De Inspraaknota HOV2/Europalaan is als bijlage 1 bij dit plan beschikbaar. De inspraaknota beschikt ook over bijlagen, maar deze zijn erg omvangrijk, niet van wezenlijk belang om de inspraaknota te kunnen lezen en derhalve niet als bijlage bij dit plan opgenomen. Desgewenst kunnen deze bijlagen op verzoek wel ingezien worden.

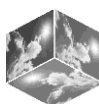
### **12.2      Vooroverleg**

In het kader van het vooroverleg zijn reacties ontvangen van Tennet en Waterschap De Dommel. Beide instanties hebben geen bezwaar tegen het planvoornemen. De reacties zijn als bijlage aan deze toelichting toegevoegd.

### **12.3      Zienswijzen**

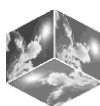
Het ontwerpbestemmingsplan Europaplan/HOV2 heeft vanaf 19 september 2014 gedurende zes weken ter inzage gelegen. Gedurende die periode bestond de mogelijkheid zienswijzen tegen dit plan in te dienen.

De behandeling van de zienswijzen zijn beschreven in een afzonderlijke nota. Hierin zijn ook nog ambtshalve wijzigingen beschreven. Genoemde nota is als losse bijlage beschikbaar.



## Bijlagen





**Bijlage 1    Inspraaknota HOV2/Europalaan**

Losse bijlage

**Bijlage 2    Vooroverlegreacties**

Losse bijlage

**Bijlage 3   Akoestisch onderzoek HOV2 Nuenen**

Losse bijlage

**Bijlage 4   Luchtrapport HOV2 Nuenen**

Losse bijlage

**Bijlage 5   Flora- en faunaonderzoek bestemmingsplan HOV2**

Losse bijlage

**Bijlage 6   Bodemonderzoek**

Losse bijlage

**Bijlage 7   Oplegnotitie HOV2 Nuenen**

Losse bijlage

**Bijlage 8   Nota van zienswijzen**

Losse bijlage

