

Herontwikkeling Strijp-S in Eindhoven

**Toetsingsadvies over het milieueffectrapport en de
aanvulling daarop**

22 december 2006 / rapportnummer 1529-167



commissie voor de milieueffectrapportage

Gemeenteraad van Eindhoven
Sector Plantontwikkeling, afdeling Centrum-
projecten
Postbus 998
5600 AZ EINDHOVEN

uw kenmerk
PLO/06uit13724

uw brief
8 juni 2006

ons kenmerk
1529-166/Dk/lp

onderwerp
Toetsingsadvies over het MER Heront-
wikkeling Strijp-S te Eindhoven

doorkiesnummer
(030) 234 76 22

Utrecht,
22 december 2006

Geachte raad,

Met bovengenoemde brief stelde u de Commissie voor de milieueffectrapportage (m.e.r.) in de gelegenheid een toetsingsadvies uit te brengen over een milieueffectrapport (MER) ten behoeve van de besluitvorming over Herontwikkeling Strijp-S te Eindhoven. Overeenkomstig artikel 7.26 van de Wet milieubeheer (Wm) bied ik u hierbij het advies van de Commissie aan.

De Commissie hoopt met haar advies een constructieve bijdrage te leveren aan de besluitvorming. Zij zal graag vernemen hoe u gebruik maakt van haar aanbevelingen. Dit houdt in dat de Commissie graag het (ontwerp)besluit en de evaluatiedocumenten krijgt toegestuurd.

Hoogachtend,

dr. D.K.J. Tommel
Voorzitter van de werkgroep m.e.r.
Herontwikkeling Strijp-S te Eindhoven

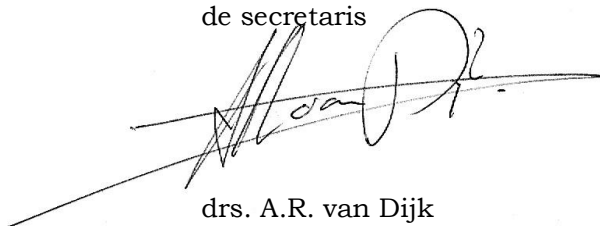
Toetsingsadvies over het milieueffectrapport Herontwikkeling Strijp-S in Eindhoven en de aanvulling daarop

Advies op grond van artikel 7.26 van de Wet milieubeheer over het milieueffectrapport over Herontwikkeling Strijp-S in Eindhoven en de aanvulling daarop,

uitgebracht aan de gemeenteraad van Eindhoven door de Commissie voor de milieueffectrapportage; namens deze

de werkgroep m.e.r.
Herontwikkeling Strijp-S in Eindhoven ,

de secretaris

A handwritten signature in black ink, consisting of several loops and a long horizontal stroke at the end.

drs. A.R. van Dijk

de voorzitter

A handwritten signature in black ink, featuring a large, stylized 'D' and 'T'.

dr. D.K.J. Tommel

Utrecht, 22 december 2006

INHOUDSOPGAVE

1. INLEIDING	1
2. OORDEEL OVER HET MER EN DE AANVULLING DAAROP	2
2.1 Algemeen	2
3. TOELICHTING OP HET OORDEEL	3
3.1 Essentiële tekortkomingen.....	3
3.1.1 Ontwikkelingen in relatie met Strijp-S	3
3.1.2 Externe veiligheid	6
3.1.3 Meest milieuvriendelijk alternatief (mma).....	7
3.2 Essentiële tekortkomingen (voldoende aangevuld)	8
3.2.1 Verkeer.....	8
3.2.2 Geluid.....	10
3.2.3 Lucht.....	14
3.2.4 Bodem.....	14
3.2.5 Water.....	16
3.2.6 Cultuurhistorische waarden.....	17
4. OVERIGE OPMERKINGEN OVER HET MER	18
4.1 Presentatie.....	18
4.2 Water	19
4.3 Externe Veiligheid.....	20

BIJLAGEN

1. Brief van het bevoegd gezag d.d. 9 juni 2006 waarin de Commissie in de gelegenheid wordt gesteld om advies uit te brengen
- 1a. Brief van het bevoegd gezag d.d. 10 november 2006 waarin uitstel wordt verleend voor het uitbrengen van het advies
2. Kennisgeving in het Eindhoven Actueel d.d. 16 augustus 2006
3. Projectgegevens
4. Lijst van inspraakreacties en adviezen

1. INLEIDING

Park Strijp Beheer B.V. (initiatiefnemer), een samenwerkingsverband tussen de gemeente Eindhoven en Volker Wessels, wil de komende 15 jaar Strijp-S, een 27 ha groot bedrijventerrein in het centrum van Eindhoven, transformeren van een bedrijventerrein in een multifunctionele stadswijk. Beoogd wordt Strijp-S ruimte te laten bieden aan 440.000 m² functies, waarvan 285.000 m² woonruimte (2.000 tot 2.500 woningen), 92.000 m² kantoren, 21.000 m² detailhandel en 10.000 m² voorzieningen, waaronder publiektrekkende recreatieve en culturele voorzieningen. Voor 32.000 m² staat de invulling nog open. Voor de transformatie is een herziening van het bestemmingsplan nodig, waarvoor de procedure van de milieueffectrapportage (m.e.r.) wordt doorlopen. De gemeenteraad van de gemeente Eindhoven is hierin bevoegd gezag.

Bij brief van 9 juni 2006¹ heeft de gemeente Eindhoven de Commissie voor de milieueffectrapportage (m.e.r.) in de gelegenheid gesteld om advies uit te brengen over het opgestelde milieueffectrapport (MER). Het MER is op 17 augustus 2006 ter inzage gelegd².

Het advies is opgesteld door een werkgroep van de Commissie voor de m.e.r.³ De werkgroep treedt op namens de Commissie voor de m.e.r. en wordt verder in dit advies 'de Commissie' genoemd.

De Commissie heeft kennis genomen van de inspraakreacties en adviezen⁴, die zij van het bevoegd gezag heeft ontvangen. In dit advies verwijst de Commissie naar een reactie wanneer deze naar haar oordeel:

- informatie bevat over een essentiële tekortkoming in het MER, waarvoor de Commissie adviseert een aanvulling op het MER op te stellen alvorens de besluitvorming doorgang kan vinden;
- informatie bevat over de inhoud van het MER die van belang is voor de besluitvorming en waarover zij een aanbeveling doet in het advies.

Op grond van artikel 7.26, lid 1 van de Wm toetst de Commissie:

- aan de richtlijnen van het MER, zoals vastgesteld op 27 juni 2005;
- op eventuele onjuistheden;
- aan de wettelijke regels voor de inhoud van een MER⁵.

Tijdens de toetsing inventariseert de Commissie eerst of er tekortkomingen zijn in het voldoen aan de wettelijke vereisten en de richtlijnen en gaat zij na welke onderdelen van het MER in aanmerking komen voor een positieve vermelding. Vervolgens beoordeelt de Commissie de ernst van de tekortkomingen. Daarbij staat de vraag centraal of de benodigde informatie aanwezig is om het milieubelang een volwaardige plaats te geven bij het besluit over de herziening van het bestemmingsplan.

Is dat naar haar mening niet het geval dan betreft het een *essentiële tekortkoming*. De Commissie zal dan adviseren tot een aanvulling. Overige tekort-

¹ Zie bijlage 1.

² Zie bijlage 2.

³ Zie bijlage 3 voor de samenstelling van de werkgroep en andere projectgegevens.

⁴ Zie bijlage 4 voor een lijst hiervan.

⁵ Wm, artikel 7.10

komingen worden in het toetsingsadvies opgenomen, voor zover ze kunnen worden verwerkt tot duidelijke aanbevelingen voor het bevoegde gezag. Deze werkwijze impliceert dat de Commissie zich in het advies tot hoofdzaken beperkt en niet ingaat op onjuistheden of onvolkomenheden van ondergeschikt belang.

Tijdens de toetsing heeft op 30 oktober 2006 een gesprek plaats gevonden tussen de Commissie het bevoegde gezag en de initiatiefnemer. Daar heeft de Commissie (mede naar aanleiding van de inspraakreacties) kenbaar gemaakt dat het MER naar haar oordeel op een aantal onderdelen onvolledig is c.q. geen juist beeld geeft. Naar aanleiding daarvan heeft het bevoegde gezag de Commissie verzocht de advisering op te schorten⁶ om de initiatiefnemer in de gelegenheid te stellen om een aanvulling op het MER te maken.

De gevraagde informatie is aan de Commissie ter beschikking gesteld en wordt deels als achtergrondinformatie⁷ en deel als een aanvulling⁸ beschouwd. De aanvulling heeft niet ter visie gelegen. Daarom is in dit advies inspraak over de aanvulling niet beschouwd. De Commissie adviseert de aanvulling zo spoedig mogelijk openbaar te maken doch uiterlijk bij het ontwerpbestemmingsplan ter visie te leggen.

Dit advies van de Commissie bevat het oordeel over het MER inclusief de aanvulling.

2. OORDEEL OVER HET MER EN DE AANVULLING DAAROP

2.1 Algemeen

De Commissie is van oordeel dat **niet alle essentiële informatie in het MER tezamen met de aanvulling daarop aanwezig** is.

Na toetsing van het MER inclusief de aanvulling signaleert de Commissie nog een drietal tekortkomingen, die zij essentieel acht voor het volwaardig meewegen van het milieubelang bij de besluitvorming. Daarom adviseert de Commissie om een **aanvulling op het MER** op te stellen voordat het besluit wordt genomen. Voor de te volgen procedure bij aanvullingen wijst de Commissie op het *Richtsnoer aanvullingen (1994)*.

De tekortkomingen betreffen:

- ontwikkelingen in relatie met Strijp-S;
- externe veiligheid (algemeen);
- meest milieuvriendelijke alternatief.

⁶ Zie bijlage 1a.

⁷ De volgende gevraagde informatie is als achtergrondinformatie geleverd:

- "Geluidsonderzoek Strijp-S Eindhoven", Arcadis, 13 januari 2006;
- "Externe veiligheidstoets Strijp-S in Eindhoven", TNO mei 2006;
- "Risicoanalyse Strijp S (Beschouwing op de externe veiligheidstoets Strijp S in Eindhoven door TNO)", Gemeente Eindhoven, juni 2006 (concept);
- "Addendum op risicostudie Strijp S", Gemeente Eindhoven, 5 juli 2006;
- "Adviesnota Risicoanalyse Strijp S", Gemeente Eindhoven, 1 augustus 2006.

⁸ De volgende gevraagde informatie is ter aanvulling geleverd:

- "Contourenplots Strijp S (bijlage 4 MER)", Arcadis, juli/september 2005;
- "MER Strijp-S: aanvulling", Oranjewoud, 7 december 2006 inclusief 5 bijlagen;
- "Strijp S" (e-mail), Oranjewoud, 21 december 2006.

Aanvankelijk constateerde de Commissie in het MER naast de drie bovengenoemde tekortkomingen nog een zestal essentiële tekortkomingen. Na de beoordeling van het MER en de aanvulling daarop acht de Commissie dat deze tekortkomingen dusdanig zijn aangevuld dat ze niet meer essentieel zijn. Deze hadden betrekking op:

- verkeer;
- geluid;
- lucht;
- bodem;
- water (grondwatereffecten en waterberging);
- cultuurhistorische waarden.

Daarnaast signaleerde de Commissie ook een aantal niet essentiële tekortkomingen c.q. onduidelijkheden op het gebied van:

- presentatie;
- water (watertoets);
- externe veiligheid (aardgasleiding).

In hoofdstuk 3 geeft de Commissie een toelichting op het MER. Daarbij behandelt de Commissie de nog bestaande essentiële tekortkomingen in het MER en de gegeven aanvullende informatie daarop in paragraaf 3.1. De overige zes aanvankelijke essentiële tekortkomingen in het MER en de gegeven aanvullende informatie daarop worden in paragraaf 3.2 behandeld. In hoofdstuk 4 van dit advies worden de overige opmerkingen behandeld.

3. TOELICHTING OP HET OORDEEL

3.1 Essentiële tekortkomingen

3.1.1 Ontwikkelingen in relatie met Strijp-S

MER

In de startnotitie werd een gemeentelijke doelstelling uit de woonvisie weergegeven, te weten “Nieuwbouw op grootschalige gebieden aan stadsranden (Meerhoven, Tongelresche Akkers en Putten / Gijzenrooi) en herontwikkeling van binnenstedelijke terreinen (Strijp-S, Stationsdistrict, Spoorzone). Inmiddels is bekend dat er naast Strijp-S ook andere projecten, die niet met name zijn genoemd in de startnotitie, tot ontwikkeling komen, te weten Strijp-R, Strijp-T en Drents Dorp.

De Commissie ziet deze ontwikkelingen bij elkaar als één gebiedsontwikkeling, ook al worden ze opgesplitst in verschillende plannen met meerdere initiatiefnemers. In het onderhavige geval gaat het om wellicht meer dan 4.000 woningen⁹ in combinatie met kantoren en (recreatieve) voorzieningen, en herstructurering van bedrijventerreinen, die binnenstedelijk aansluitend op elkaar zullen worden ontwikkeld. Het aantal woningen van 4.000 is de grens voor de m.e.r.-plicht voor binnenstedelijke woningbouwontwikkeling.

⁹ Strijp-S: 2000 tot 2500 woningen; Drents Dorp (inclusief Strijp-R): 1996 woningen; Strijp-R: 745 tot 1148 woningen; Strijp-T: volgens de aanvulling zal er geen woningbouw plaatsvinden.

In het MER is met deze ontwikkelingen geen rekening gehouden, terwijl de cumulatieve (externe) gevolgen op het gebied van verkeer en de daarvan afgeleide milieugevolgen (geluid, lucht) aanzienlijk kunnen zijn.

Aanvulling (notitie)

De aanvulling gaat kort in op de gebieden Meerhoven, Tongelresche Akkers en Putten /Gijzenrooi. Het verzoek van de Commissie om aanvullende informatie is echter niet gericht op deze gebieden, maar om de samenhangende gebieden Strijp-S, Strijp-R, Strijp-T en Drents Dorp.

De aanvulling concludeert dat de ontwikkelingen Strijp-S, Strijp-R, Strijp-T en Drents Dorp niet als samenhangende ontwikkelingen kunnen worden beschouwd. Deze conclusie is gebaseerd op inhoud van de ontwikkelingen (woningen en/of bedrijven), afzonderlijke ontwikkelingen (onafhankelijke masterplannen) en geen samenhang in de besluitenketens. Ten aanzien van de gecombineerde effecten van deze ontwikkelingen concludeert de aanvulling dat bij de berekeningen van de verkeersbelasting voor Strijp-S in de referentiesituatie (autonome ontwikkeling) in 2020 impliciet rekening is gehouden met de verkeersbelasting als gevolg van de ontwikkelingen in Drents Dorp, Strijp-R en Strijp-T.

De Commissie vindt dat in de aanvulling ten oprechte geen aandacht wordt besteed aan de geografische c.q. ruimtelijke en inhoudelijk interacties tussen de genoemde ontwikkelingen. Impliciet wordt dit in de aanvulling wel onderkend door aandacht te besteden aan gecombineerde effecten van deze ontwikkelingen.

In de aanvulling wordt een berekening gemaakt van een totaal aantal verkeersbewegingen, dat redelijk overeenkomt met de cijfers van het masterplan. Dit geeft echter onvoldoende informatie over de effecten van het verkeersaanbod op de verschillende wegen (waar rijdt dat verkeer in de toekomst en op welke wijze is dit dan terug te vinden in het verkeersmodel?), en evenmin over de verdeling van de ritten over de dag (i.v.m. omvang spitsen).

Daarnaast zijn de verkeersbelasting en daarmee gerelateerde milieueffecten ten aanzien van geluid en luchtkwaliteit maar enkele van de mogelijk te verwachten milieueffecten van de gehele gebiedsontwikkeling ten aanzien van woningbouw en (herstructurering) bedrijventerreinen. Andere mogelijke (cumulerende) milieueffecten, zoals ten aanzien van hinder, veiligheid, bodem, water, geluid en luchtkwaliteit (anders dan van verkeer), etc. van de gehele ontwikkeling blijven hiermee buiten beschouwing.

Ook worden door geen integrale gebiedgerichte benadering te hanteren mogelijke ruimtelijke en functionele inrichtingsvarianten met mogelijke milieuvoordelen niet meegenomen in de afweging en de beoordeling. Voorbeelden hiervan zijn ontsluitingsvarianten, varianten in grondverzet (positief voor de groundbalans) en waterberging (bijvoorbeeld in één deelgebied). Het laatste kan ook weer voordelen met zich meebrengen ten aanzien van cultuurhistorische waardevolle objecten, omdat dan wellicht veranderingen aan de objecten in Strijp-S om waterberging te realiseren achterwege kunnen blijven.¹⁰

¹⁰ Zie ook subparagraaf 3.2.6 van dit advies.

- De Commissie constateert dat de totale gebiedsontwikkeling rondom Strijp-S, te weten de ontwikkelingen Strijp-R, Strijp-T en Drents Dorp, niet is meegenomen in het MER en de aanvulling daarop. Hierdoor is de milieu-informatie in het MER inclusief aanvulling onvoldoende ten behoeve van deze besluitvorming.
- Aanbevolen wordt om alvorens het voorontwerpbestemmingsplan verder in procedure te brengen een **aanvulling op het MER** te maken, waarbij de milieu-informatie ten aanzien van de totale gebiedsontwikkeling (autonome ontwikkelingen en cumulatie van milieueffecten daarvan) alsnog in beeld wordt gebracht. Het plangebied zal hierbij de totale gebiedsontwikkeling omvatten. Hierbij dienen mogelijke ruimtelijke en functionele inrichtingsvarianten met mogelijke milieuvoordelen in de afweging en de beoordeling meegenomen te worden.

Aanvulling (e-mail)

De aanvullende e-mail geeft aan dat het aantal te realiseren woningen in de totale gebiedsontwikkeling (Strijp-S, Strijp-T, Strijp-R en Drents Dorp) in totaal op 2.900 woningen zal liggen.¹¹ Dit totaal aantal woningen is beduidend lager dan het eerder geconstateerde aantal van meer dan 4.000 woningen.¹²

Indien onderbouwd en vastgelegd kan worden dat het aantal woningen ruim onder de 4.000 ligt voor de gehele gebiedsontwikkeling (Strijp-S, Strijp-T, Strijp-R en Drents Dorp) dan is er volgens de Commissie sprake van een andere situatie dan zoals hierboven is beschreven. In deze situatie is geen sprake van een m.e.r.-plicht ten aanzien van de woningbouw.¹³

- Om aan te kunnen tonen dat voor de gehele gebiedsontwikkeling geen andere m.e.r.-(beoordelings)plicht geldt, beveelt de Commissie aan om in ieder geval (juridisch) te laten onderzoeken of voor deze gebiedsontwikkeling als geheel een m.e.r.-beoordelingsplicht geldt met betrekking tot een stadsproject.¹⁴
- Echter indien uit de onderbouwing, het onderzoek en eventuele besluitvorming ten aanzien van een mogelijke m.e.r.-beoordeling blijkt dat er geen andere dan de voor Strijp-S reeds gehanteerde m.e.r.-plicht geldt¹⁵ dan constateert de Commissie ook voor deze mogelijke situatie dat de totale gebiedsontwikkeling rondom Strijp-S, te weten de ontwikkelingen Strijp-R, Strijp-T en Drents Dorp, niet is meegenomen in het MER en de aanvulling daarop. Hierdoor is de milieu-informatie in het MER inclusief aanvulling onvoldoende ten behoeve van deze besluitvorming.
- Aanbevolen wordt om alvorens het voorontwerpbestemmingsplan verder in procedure te brengen een **aanvulling op het MER** te maken, waarbij de milieu-informatie ten aanzien van de totale gebiedsontwikkeling (autonome ontwikkelingen en cumulatie van milieueffecten daarvan) alsnog in beeld wordt gebracht. Het plangebied zal hierbij het plangebied van Strijp-S omvatten, waarbij de omliggende gebiedsontwikkeling tot het studiegebied gerekend kan worden. Hierbij hoeven mogelijke ruimtelijke en functionele inrichtingsvarianten met mogelijke milieuvoordelen voor de totale gebiedsontwikkeling rondom Strijp-S niet in de afweging en de beoordeling meegenomen te worden.

¹¹ Strijp-S 2000 woningen; Drents Dorp en Strijp-R 900 woningen; Strijp-T behoudt bestemming bedrijventerrein.

¹² Zie hierboven onder "Ontwikkelingen in relatie met Strijp-S – MER".

¹³ Het aantal woningen van 4.000 is de grens voor de m.e.r.-plicht voor binnenstedelijke woningbouwontwikkeling. De Commissie merkt hierbij op dat er voldoende zekerheid geboden moet worden over het aantal woningen, zodanig dat het aantal een "hard" gegeven is.

¹⁴ Categorie Gewijzigd Besluit m.e.r. 1994: D11.2.

¹⁵ Zie bijlage 3.

3.1.2

Externe veiligheid

MER

Zowel in het MER als in het voorontwerp bestemmingsplan wordt summier ingegaan op de hoogte van het groepsrisico en de verantwoordingsplicht. Wel wordt in het voorontwerp bestemmingsplan bij de voorschriften een beperking gesteld aan het maximaal aantal vierkante meters per functie.¹⁶ De vierkante meters zijn echter gelijk aan die van het reeds eerder vastgestelde Stedenbouwkundig plan.

Uit de later verkregen informatie¹⁷ blijkt dat externe veiligheid, de hoogte van het groepsrisico en de verantwoordingsplicht de afgelopen maanden grote aandacht heeft gehad. TNO heeft een onderzoek uitgevoerd, waarop het RIVM nog een contra expertise onderzoek heeft gedaan. In een adviesnota van het college van B&W van de gemeente Eindhoven wordt onder andere ingegaan op de verantwoordingsplicht en worden condities gesteld aan het bestemmingsplan. De maatregelen, die opgesomd worden (uitvoering: Regionale brandweer en Projectontwikkelaar), moeten voor 1 oktober 2006 in kaart gebracht worden.

Met de later verkregen informatie zou in beginsel geconcludeerd kunnen worden dat het aspect externe veiligheid zodanig is beschreven dat daarmee duidelijk is geworden, welke beperkingen er gelden bij de realisatie van het beoogde programma van de herontwikkeling. Echter door een aantal kritische aandachtspunten en opmerkingen ten aanzien van de te treffen maatregelen en voorzieningen van ProRail constateert de Commissie dat het aspect externe veiligheid nog de nodige aandacht behoeft.¹⁸

Aanvulling

In de aanvulling wordt gemeld dat er een positief ambtelijk overleg is geweest op 5 december 2006 (gemeente, provincie, inspectie VROM). Een schrijven over de resultaten van dit overleg zal worden nagezonden. Verder wordt verwezen naar een recente brief van de burgemeester aan ProRail, waarin aangegeven is dat gemaakte afspraken moeten worden nagekomen.

De door het college van B&W vereiste aanvullende studies zijn medio oktober overlegd aan de gemeenteraad.

Op de feitelijk vraag en constatering van de Commissie wordt onvoldoende ingegaan.

■ Aangezien de inhoud en actuele status van diverse documenten onduidelijk zijn, en een aantal kritische aandachtspunten en opmerkingen ten aanzien van risico's en de te treffen maatregelen en voorzieningen nog onbeantwoord zijn, kan niet uit het MER inclusief aanvulling geconcludeerd worden dat het aspect externe veiligheid voldoende is uitgewerkt. Het aspect externe veiligheid is niet zodanig beschreven dat daarmee duidelijk is geworden welke beperkingen er gelden bij de realisatie van het beoogde programma van de herontwikkeling. De Commissie beveelt daarom aan om in de **aanvulling** bovenstaande opmerkingen te verwerken alvorens tot besluitvorming over te gaan.

¹⁶ Zie subparagraaf 4.3.5. Externe veiligheid van het voorontwerp bestemmingsplan.

¹⁷ Zie de later verkregen achtergrondinformatie (voetnoot 7) en de inspraakreactie Regionale Brandweer inclusief twee bijlagen: "Uitwerking resteffect Strijp S, 19 juni 2006" en "Reactie op Voorontwerp Bestemmingsplan Strijp S, 10 augustus 2006" (inspraakreactie nr. 1 bijlage 4).

¹⁸ Zie de inspraakreactie van ProRail (inspraakreactie nr. 15 bijlage 4).

3.1.3

Meest milieuvriendelijk alternatief (mma)

MER

Het mma is een verplicht onderdeel van het MER. Het mma moet uitgaan van de beste bestaande mogelijkheden ter bescherming en/of verbetering van het milieu en zoveel mogelijk binnen de competentie van de initiatiefnemer liggen. Uiteindelijk hoeft niet gekozen te worden voor het mma. Het mma is niet als een zodanig alternatief uitgewerkt.

In de inleiding en verder in het MER wordt beargumenteerd dat een apart mma niet functioneel is, maar dat volstaan wordt met een set mma maatregelen op deelaspecten. Bij het mma wordt gesproken in termen als “zouden kunnen” i.p.v. “zal worden”.¹⁹ In het MER is niet gemotiveerd waarom onderdelen niet zijn opgenomen in het voorkeursalternatief.

Bovendien ontbreekt de volgende informatie in het MER:

- het punt van de maximale inpassing en benutting van de cultuurhistorische waarden ontbreekt;
- verdergaande saneringsvariant ten aanzien van de bodem (b.v. traprede 3-variant) is niet opgenomen in het mma.

Aanvulling

In hoofdstuk 10 van de aanvulling worden een aantal mogelijke maatregelen genoemd die in aanvulling op het ‘basis’-mma kunnen worden genomen. De gevraagde informatie ten aanzien van maximale inpassing en benutting van de cultuurhistorische waarden is wellicht opgenomen in het ‘basis’-mma, maar een verdergaande saneringsvariant op het gebied van bodem wordt hierbij niet genoemd.

De aanvulling geeft aan dat bij verdere uitwerking c.q. detaillering van de plannen voor deelgebieden van het stedenbouwkundig ontwerp zal worden onderzocht of en gemotiveerd worden hoe deze maatregelen worden meegenomen. Per plan zal dan bekeken worden welke maatregelen worden toegepast.

De Commissie is van mening dat hiermee in het MER en de aanvulling daarop geen volwaardig mma is uitgewerkt. Zo ontbreekt een duidelijke keuze ten aanzien van de te treffen maatregelen en een kwantificering van de te verwachten effecten na realisering van de te treffen maatregelen.

- De Commissie beveelt aan om in een **aanvulling** het mma alsnog als een volwaardig alternatief uit te werken inclusief een kwantificering van de te verwachten effecten na realisering van de te treffen maatregelen, het mma daar waar nodig aan te vullen en te motiveren waarom onderdelen van het mma wel of niet in het voorkeursalternatief worden opgenomen.

¹⁹ Zie pagina 128 van het MER.

3.2 Essentiële tekortkomingen (voldoende aangevuld)

3.2.1 Verkeer

MER

Ten aanzien van de te verwachten verkeersintensiteiten zijn diverse weergegeven cijfers in het MER en deelonderzoeken volgens de Commissie onjuist en inconsistent.²⁰

Verder wordt in het MER niet aangegeven hoe groot de ochtend- en avondspits is op verschillende wegen in het plangebied en in het invloedsgebied.²¹ Daarnaast wordt niet aangetoond hoe de door Strijp-S gegenereerde hoeveelheid verkeer op het omliggende wegennet kan worden afgewikkeld.²² De Commissie heeft gevraagd daartoe Intensiteit/Capaciteit-verhoudingen van de wegen te geven en aan te geven op welke wijze het verkeer op de kruispunten met name de Beukenlaan, de Kastanjelaan /Glaslaan en de Mathildelaan kan worden afgewikkeld. Deze gegevens zijn niet in het MER opgenomen.

Daarnaast zijn ten aanzien van de inrichting van de wegen de volgende onduidelijkheden geconstateerd:

- heeft de Philitelaan 2x2 rijstroken of is het profiel 2x1?
- hoe sluit de Philitelaan aan op de Beukenlaan en op de Kastanjelaan /Glaslaan?
- hoe zien de kruispunten er vervolgens uit qua vormgeving?
- is de aansluiting van de Philitelaan op de Beukenlaan gelijkvloers of ongelijkvloers?

Ook kan volgens het MER de realisatie van Strijp-S een positief effect op de modal split hebben. In het MER wordt dit positieve effect verder niet uitgewerkt.²³

Aanvulling

De aanvulling bevat nieuwe berekeningen ten aanzien van de te verwachten verkeersintensiteiten. Volgens de Commissie zijn deze berekeningen nu wel correct en consistent uitgevoerd en weergegeven. Alleen bevatten de berekeningen van de piekbelastingen en de verdeling van intensiteiten over de dag bij de recreatieve voorzieningen nog enkele onjuistheden c.q. onduidelijkheden (zie verder onder “Bezoekersaantallen recreatieve/toeristische voorzieningen”). De aanvulling geeft inzicht in de gevraagde Intensiteit/Capaciteit-verhoudingen, maar geeft geen inzicht in wijze waarop het verkeer op de kruispunten kan worden afgewikkeld, noch of dit voldoende vlot kan.

²⁰ Zie bijvoorbeeld de tabellen op pagina 149 van het MER: bijvoorbeeld Beukenlaan (N) zonder Strijp-S: I is 7.000 met Strijp-S is 6.800, als verschil geeft men 600! Idem Beukenlaan (W) zonder: I= 3.000, mét: I= 4.000, verschil= 200! En nog afgezien van het niet kloppende verschil: de I mét Strijp-S moet toch hoger zijn dan zonder Strijp-S? Zie bijvoorbeeld ook het percentage vrachtverkeer dat bij het geluidsonderzoek 3,5 is en bij het luchttonderzoek 6,5.

²¹ Zie paragraaf 7.3, pagina's 60-64 van het MER.

²² Zie o.a. pagina 9 van het MER.

²³ Zie pagina 63 van het MER.

Daarnaast is een aantal onduidelijkheden ten aanzien van de inrichting van de wegen geconstateerd. In de aanvulling is het aantal rijstroken van de Philiteaan niet behandeld. De overige drie genoemde punten worden globaal beschreven, waardoor de Commissie deze punten ten aanzien van de inrichting van de wegen onvoldoende kan beoordelen.

Ten aanzien van de gevraagde onderbouwing voor het positieve effect op de modal split wordt in de aanvulling in tegenstelling tot in het MER nu aangegeven dat er geen positief effect is.

Bouwverkeer

MER

Voorzien wordt dat voor een lange periode hinder van bouwverkeer in het gebied zal zijn. Onduidelijk is echter op welke wijze het bouwverkeer en Philipsverkeer in de praktijk zullen worden gescheiden, bijvoorbeeld op de Philiteaan en welke maatregelen getroffen zullen worden.²⁴

Aanvulling

In de aanvulling is het aspect bouwverkeer nader uitgewerkt. Hierbij is voldoende aangegeven hoe het bouwverkeer kan worden gescheiden van het overige verkeer.

Parkeren

MER

Een overzicht van parkeerplaatsen en een parkeerbalans ontbreekt.²⁵

Aanvulling

De aanvulling voorziet in een overzicht van de parkeerplaatsen, waarbij gesteld wordt dat er rekening wordt gehouden met dubbelgebruik. Echter de gevraagde parkeerbalans ontbreekt.

Verkeersveiligheid

MER

In het MER wordt aangegeven dat de verkeersveiligheid zal gaan toenemen door het plan. Dit lijkt onwaarschijnlijk, omdat er aanzienlijk meer verkeer in het gebied zal komen. Zelfs met een duurzaam veilige inrichting kan het aantal verkeersslachtoffers slechts groter zijn dan in de huidige situatie. Onduidelijk is hoe in het geval van Strijp-S de kruispunten en aansluitingen duurzaam veilig worden aangelegd.

Aanvulling

De gemaakte constatering dat de verkeersveiligheid zal gaan toenemen door het plan is in de aanvulling terecht weerlegd. Bij gelijkblijvende ongevalsstanden is nu aangegeven, dat door het toenemende verkeer het aantal verkeersongevallen zal toenemen. De onduidelijkheid ten aanzien van hoe de kruispunten en aansluitingen duurzaam veilig worden aangelegd is met de aanvulling niet weggenomen.²⁶

²⁴ Zie pagina 64 van het MER.

²⁵ Zie pagina's 31 en 65 van het MER.

²⁶ Er wordt o.a. verwezen naar een rapport van Haskoning uit 2003, waarvan de Commissie geen kennis heeft kunnen nemen.

Bezoekersaantallen recreatieve/toeristische voorzieningen

MER

De in paragraaf 4.1 van het MER genoemde bezoekersaantallen met betrekking tot de bioscoop stroken niet met die in bijlage 3 (430.000 vs. 640.000). Is de te verwachten bezettingsgraad van de bioscoop nu 60% of 90%? Voorts is volgens de Commissie een aantal gemaakte berekeningen ten aanzien van de bioscoop, wereldmarkt en cultuurfabriek onjuist.²⁷

Aanvulling

De aanvulling bevat een gecorrigeerde versie van bijlage 3 van het MER. De Commissie is het eens, dat deze nieuwe bijlage een beter beeld geeft van de verkeersaantrekkende werking van de recreatieve/toeristische voorzieningen en de verdeling van dit verkeer over de wegen. Ondanks dat een aantal fouten zijn hersteld, zijn volgens de Commissie toch nog enkele onjuistheden c.q. onduidelijkheden waar te nemen.²⁸

- Het MER inclusief de aanvulling verschaft op zich voldoende inzicht in de verkeersstromen en intensiteit/capaciteitverhoudingen, die in 2010 en 2020 zullen ontstaan op de wegen in het plangebied als gevolg van het programma en de consequenties daarvan op de wegen in de directe omgeving. Wel constateert de Commissie nog de volgende omissies, onduidelijkheden en/of onjuistheden:
 - onvoldoende inzicht in de wijze waarop het verkeer op de kruispunten kan worden afgewikkeld;
 - onduidelijk hoe een aantal wegen en kruisingen c.q. aansluitingen (duurzaam veilig) wordt gerealiseerd en vormgegeven;
 - een parkeerbalans ontbreekt;
 - onjuistheden c.q. onduidelijkheden in de berekeningen bij de recreatieve/toeristische voorzieningen ten aanzien van piekbelastingen en verdelingen van het verkeer over de dag.
- De Commissie beveelt aan om bovenstaande constatering bij de verdere planvorming helder aan de orde te stellen, uit te werken c.q. op te lossen.

3.2.2 Geluid

MER

Bijlage 4 (berekende geluidscontouren) ontbreekt in het MER en is tijdens de toetsing later aan de Commissie ter beschikking gesteld inclusief bijbehorend geluidsonderzoek.²⁹ In deze documenten wordt een overzicht gepresenteerd van de berekeningen van de verschillende geluidsoorten (industrie, wegverkeer en railverkeer) in verschillende situaties (huidig, autonoom en vulling Strijp-S). Het blijkt dat bij de toekomstige bebouwing er sprake is van hoge geluidsniveaus. Op vrijwel elk bouwblok wordt de voorkeursgrenswaarde (fors) overschreden. Soms door verschillende bronnen. Ook worden maximaal

²⁷ Zie pagina 150 e.v. Bijvoorbeeld: het aantal bezoekers van de bioscoop is volgens de Commissie 2400 (17% van 14.100) per dag i.p.v. 3300. Ook t.a.v. het aantal verkeersbewegingen komt de Commissie op basis van de rapportuitgangspunten op andere cijfers: 70% van 3300 gedeeld door 2,5 persoon per auto, maal 2 autobewegingen is 1848 i.p.v. 2100.

²⁸ De piekbelasting van de bioscoop is volgens de Commissie 2 x zo hoog als in de bijlage van de aanvulling is berekend (het genoemde aantal komt aan en vertrekt in dat piek uur). Daarnaast worden in de bijlage van de aanvulling andere cijfers per uur in de piekperiode voor alle recreatieve voorzieningen (publiektrekkers) gehanteerd dan in de aanvulling zelf. Bovendien is de verdeling over de dag ongeloofwaardig (bij 2 avondvoorstellingen zou tussen 16:00 en 17:00 al het verkeer naar de bioscopen gaan; verder is het nog te veel gespreid).

²⁹ - "Contourenplots Strijp S (bijlage 4 MER)", Arcadis, juli/september 2005.
- "Geluidsonderzoek Strijp-S Eindhoven", Arcadis, 13 januari 2006.

toelaatbare belastingen overschreden. Dit geldt voor industrie-, wegverkeers- en railverkeerslawaaï. In het MER ontbreekt een waardering van deze situatie. Ook worden in het MMA geen extra maatregelen getroffen ("het resterende geluidseffect zou verder gemitigeerd kunnen worden").

In het voorontwerp bestemmingsplan zijn de rekenresultaten uit het geluidsonderzoek overgenomen. Voor elke geluidssoort moeten hogere waarden vastgesteld worden. Het aantal woningen waarvoor een hogere waarde moet worden aangevraagd wordt niet vermeld. Voor die blokken, waarin ook woningen geprojecteerd zijn, en de maximale grenswaarde wordt overschreden wordt de volgende zinsnede gehanteerd: "Daar waar de grenswaarde wordt overschreden is geen sprake van een gevel in de zin van de Wet geluidhinder of is er sprake van een niet geluidsgevoelige bestemming".

Wat betreft de hogere waarden wordt alleen het ontheffingscriterium "Strijp-S is een stadsvernieuwingplan" gemeld. Op andere (sub)criteria zoals de aanwezigheid van een geluidsluwe gevel wordt niet ingegaan.³⁰ Ook wordt niet aangegeven of en zo ja welke geluidsmitigerende maatregelen er zijn bestudeerd.

Verder is onduidelijk of er nu wel of niet gewerkt is met de aftrek van artikel 103 Wet Geluidhinder.³¹

Aanvulling

De aanvulling geeft de gevraagde waardering ten aanzien van de overschrijdingen van de voorkeursgrenswaarde en maximaal toelaatbare belastingen op diverse bouwblokken voor zowel industrie-, wegverkeers- en railverkeerslawaaï. Ook is een aanvulling gegeven van extra mitigerende maatregelen op het resterende geluidseffect. Er wordt helder weergegeven welke knelpunten er mogelijk nog aanwezig zijn wat betreft geluid.³² Ook worden mogelijke oplossingen aangedragen. Hierbij is aangegeven dat ook een variant van het mma is uitgewerkt.

Tevens maakt de aanvulling duidelijk hoe de aftrek ex artikel 103 Wet Geluidhinder is toegepast.

Geluidshinder recreatieve/toeristische voorzieningen

MER

In het MER wordt op basis van een indicatieve berekening gesteld dat de invloed van extra verkeer, die in de avondperiode veroorzaakt worden door de (fictieve) voorzieningen zoals bioscoop en wereldmarkt, op de geluidsbelasting in en rond het plangebied gering is (minder dan 1 dB(A) toename).³³ Dit is hiermee onvoldoende onderbouwd.

Aanvulling

In de aanvulling wordt de geluidbelasting van de recreatieve voorzieningen weergegeven (tabel 4.1 van de aanvulling). Voor het merendeel van de wegen bedraagt deze 0,1 à 0,2 dB(A) en maximaal 1,1 dB(A). Geconcludeerd wordt dat deze toename marginaal is en niet of nauwelijks met het menselijk oor waarneembaar zijn. Deze berekening betreft echter een uitmiddeling van het verkeer (van de recreatieve voorzieningen) over het etmaal. De feitelijke belas-

³⁰ NB. Bij sommige blokken zou dit wel eens een probleem kunnen vormen daar er van meerdere kanten geluidsaanstraling is.

³¹ Zie bijvoorbeeld bijlage 4 van het MER (zonder aftrek) en voorontwerp bestemmingsplan (met aftrek).

³² Zie pagina 31 van de aanvulling.

³³ Zie pagina 73 van het MER.

ting zal veel hoger zijn omdat dit verkeer in een beperktere tijdsperiode aanwezig zal zijn. Er wordt in de aanvulling wel de gevraagde onderbouwing geleverd, maar deze onderbouwing betreft volgens de Commissie wel een onderschatting van de feitelijk te verwachten effecten.

Industrielawaai

MER

In de plots van de geluidsdata worden de geluidscontouren voor industriela-waai afgebeeld. De 50 dB(A) contour (Situatie 2020 volledig ingericht) is groter dan de 50 dB(A) contour, zoals weergegeven op de plankaart bij het ontwerp bestemmingsplan. Hiervoor wordt geen verklaring gegeven.

Aanvulling

In de aanvulling is duidelijk aangegeven dat de feitelijk vergunde geluidsbe-lasting binnen de zonegrens valt en er nog enige ruimte is binnen de geluids-zone.

Wegverkeerslawaaai

MER

De verkeersintensiteiten, zoals vermeld in het geluidsonderzoek komen niet overeen met die in het MER.³⁴ Onduidelijk is of bij de berekeningen ten aan-zien van geluid gebruik gemaakt is van de juiste verkeersintensiteiten. Daar-bij zijn de effecten ten aanzien van geluid alleen voor Strijp-S (plangebied) berekend, maar niet voor de omgeving (studiegebied).

Opvallende zaken, waarvoor geen verklaringen c.q. motiveringen gegeven worden, zijn:

- Het percentage vrachtverkeer (met name Beukenlaan) van 3,5 is laag;
- Op de Cederlaan neemt de verkeersintensiteit fors toe (van 4.700 naar 11.100), terwijl de Cederlaan in het geluidsonderzoek niet voorkomt;
- De Beukenlaan is een vierstrooks weg waar 70 km/uur gereden mag wor-den, maar wordt als een binnenstedelijke situatie beschouwd (Wet geluid-hinder).

Aanvulling

Ten aanzien van het aandeel vrachtverkeer (met name Beukenlaan) wordt in de aanvulling verwezen naar een verkeerskundig onderzoek. Verder wordt vermeld dat het percentage vrachtverkeer input is geweest voor zowel de ge-luid- als de luchtberekeningen. Een feitelijke onderbouwing van de gehan-teerde cijfers wordt niet gegeven.

In de aanvulling (bijlage 2) worden de geluidscontouren van de verschillende wegen waaronder de Cederlaan weergegeven. De feitelijke (getals)waarden op gevoelige bestemmingen worden echter niet gegeven.

In de aanvulling wordt aangegeven dat de Beukenlaan een binnenstedelijke weg is. Dit kan als een gegeven worden aangenomen. Een verklaring van de feitelijke toestand wordt niet gegeven.

³⁴ Vergelijk bijlage 3 pagina 148 van het MER met het geluidsonderzoek.

Tevens wordt in de aanvulling aangegeven dat bij de uitgevoerde geluidsberekeningen is uitgegaan van max. 50 km/u en dat er ter vermindering van de geluidshinder in het plangebied extra geluidsarm asfalt gebruikt zou kunnen worden. De Commissie merkt hierbij op dat elders in het MER is aangegeven dat het plangebied alle wegen als max. 30 km/u zullen worden uitgevoerd en dat onder die omstandigheden de regels van de Wet geluidshinder niet van toepassing zijn en het voorgestelde geluidsarm asfalt niet als zodanig zal functioneren.

Railverkeerslawaaï

MER

Het te realiseren geluidsscherm c.q. geluidswal (onduidelijk is of er nu een geluidsscherm of een geluidswal gerealiseerd gaat worden) zorgt weliswaar tot een afname van geluidbelast oppervlakte, maar dat zegt nog niets over het geluidsniveau, eventuele overschrijding van grenswaarden en de mate waarin, noch over het aantal woningen dat daarvan hinder ondervindt.

Aanvulling

In de aanvulling wordt voor railverkeerslawaaï naar de tabellen 4.2 t/m 4.6 verwezen voor een gedetailleerd overzicht van de berekeningsresultaten. In deze tabellen staan echter de gecumuleerde waarden (de zogenaamde MKM waarden). De geluidsbelasting van de afzonderlijke bronnen wordt niet gegeven.

In de aanvulling wordt bij geluid aangegeven dat er gerekend is met een geluidsscherm, maar bij het mma wordt echter aangegeven dat er reeds gekozen is voor een aarden wal langs het spoor. De onduidelijkheid ten aanzien van een geluidsscherm en/of een geluidswal is met de aanvulling niet weggenomen.

■ Het MER inclusief de aanvulling verschaft op zich voldoende inzicht in het aspect geluid, waarmee op grote lijnen duidelijk is geworden of en zo ja welke beperkingen er gelden bij de realisatie van het beoogde programma van de herontwikkeling. Wel constateert de Commissie nog de volgende omissies, onduidelijkheden en/of onjuistheden:

- de feitelijke belasting bij geluidshinder recreatieve/toeristische voorzieningen is onduidelijk;
- onderbouwing percentage vrachtverkeer is niet gegeven;
- (getals)waarden op gevoelige bestemmingen bij de verschillende wegen worden niet gegeven;
- een verklaring van de feitelijke toestand van de Beukenlaan als binnenstedelijke weg wordt niet gegeven;
- geluidsbelasting van afzonderlijke bronnen wordt niet gegeven;
- onduidelijkheid ten aanzien van geluidsscherm en/of geluidswal.

■ De Commissie beveelt aan om bovenstaande constatering bij de verdere planvorming helder aan de orde te stellen, uit te werken c.q. op te lossen. Daarnaast beveelt de Commissie aan om bij de verdere besluitvorming rekening te houden met mogelijke gevolgen van eventuele herberekeningen bij de recreatieve/toeristische voorzieningen ten aanzien van piekbelastingen en verdelingen van het verkeer over de dag.

3.2.3

Lucht

MER

Onduidelijk is of bij de modelberekeningen ten aanzien van luchtkwaliteit gebruik gemaakt is van de juiste verkeersintensiteiten. Daarnaast ontbreken de Mathildelaan en Cederlaan bij de berekeningen.

Buiten het feit of er uitgegaan is van de juiste verkeersintensiteiten concludeert de Commissie dat de gehanteerde methode correct is uitgevoerd.

Aanvulling

Bij de aanvulling wordt aangegeven dat op basis van bijgestelde verkeersintensiteiten de luchtberekeningen opnieuw zijn uitgevoerd. Ook zijn de Mathildelaan en de Cederlaan bij het onderzoek betrokken. De grenswaarden worden voor 2010 en 2020 niet overschreden. De resultaten worden beschreven in een separaat rapport.³⁵

■ Het MER inclusief de aanvulling verschaft op zich voldoende inzicht in het aspect lucht, waarmee op grote lijnen duidelijk is geworden of en zo ja welke beperkingen er gelden bij de realisatie van het beoogde programma van de herontwikkeling. Hierbij beveelt de Commissie aan om bij de verdere besluitvorming rekening te houden met mogelijke gevolgen van eventuele herberekeningen bij de recreatieve/toeristische voorzieningen ten aanzien van piekbelastingen en verdelingen van het verkeer over de dag.

3.2.4

Bodem

Mobiele verontreinigingen

MER

In het MER wordt aangegeven dat de verontreiniging wordt gesaneerd tot concentraties beneden de risicogrenswaarde. Niet inzichtelijk wordt gemaakt hoe (met welke in te zetten technologieën) en of dit niveau kan worden bereikt. Deze problematiek is met name van belang in geval van aanwezigheid van mobiele bronnen onder te handhaven gebouwen en waar grondgebonden functies direct op maaiveld worden gerealiseerd. Hierbij dienen ten aanzien van de te treffen maatregelen de functies aangegeven te worden die op de eerste gebruikslaag (die in contact staat met de onderliggende bodem) worden gerealiseerd, b.v. parkeergarage (geen specifieke voorzieningen), woningen of gebruiksruidtes (vergaande sanering tot risicogrenswaarde of aanbrengen van isolerende voorzieningen, zoals dampdichte vloeren). Ook moet gezien de verontreinigingssituatie aandacht besteed worden aan toe te passen materialen, zoals voor drinkwaterleidingen.³⁶

Voor het diepe grondwater wordt vooralsnog volstaan met monitoring (traprede 4). Hiermee wil men vaststellen of natuurlijke afbraak voldoende is om een stabiele eindsituatie te bereiken. De kans hierop wordt gering geacht, aangezien de aangetroffen afbraakproducten (onder andere vinylchloride) niet anaëroob afbreekbaar zijn. Ook de relatie tussen de ondiep te treffen saneringsmaatregelen (bronverwijderingen) en maatregelen voor het diepe grond-

³⁵ Hierbij wordt verwezen naar een separaat rapport van de SRE, waarvan de Commissie geen kennis heeft kunnen nemen.

³⁶ Zie inspraakreactie van Brabant Water d.d. 5 september 2006 (inspraakreactie nr. 8 bijlage 4).

water ter voorkoming van verdere verspreiding is in het MER niet uitgewerkt. Dit is met name relevant gezien het lange traject van herontwikkeling en de (wellicht conflicterende) eis dat de sanering binnen 4 jaar na afgifte van de beschikking “ernst en urgentie” zal moeten starten.³⁷

In het MER wordt aangegeven dat de saneringsaanpak op traprede 5 is gepositioneerd. Dit betekent het treffen van actieve IBC-maatregelen. Niet aangegeven is of deze maatregelen kunnen worden ingepast binnen de herontwikkeling. Onduidelijk is ook of er wordt gekozen voor een integrale aanpak van de op de locatie aanwezige grondwaterverontreinigingen met de diepe grondwaterverontreinigingen afkomstig van derden.

Aanvulling

In de aanvulling wordt ingegaan op de te treffen saneringsmaatregelen. Bevestigd wordt dat de uitvoering van de sanering wordt gekoppeld aan maatschappelijke processen, zodat een zekere mate van flexibiliteit nodig is en maatwerk kan worden geleverd.

Voor cluster 1 is inmiddels een deelsaneringsplan opgesteld en goedgekeurd door het bevoegd gezag Wet bodembescherming. Met één vlek uit deze cluster als voorbeeld wordt ingegaan op:

- de in te zetten saneringsmaatregelen, conventionele en alternatieve technieken;
- het ontwerp van maatregelen om uitdamprisico's te voorkomen, afhankelijk van de functie van de bebouwing, ook bij te handhaven bebouwing;
- de waarborgen om te komen tot een adequate aanpak van de bodemverontreinigingen.

Verder is in de aanvulling onderbouwd waarom ten aanzien van de aanpak van het diepe grondwater vooralsnog kan worden volstaan met monitoring, omdat er sprake lijkt te zijn van gunstige natuurlijke afbraak. Indien toch actieve saneringsmaatregelen noodzakelijk zijn, is gemotiveerd dat deze later nog kunnen worden aangebracht, waarbij de laatste stand de techniek zal worden ingezet, mogelijk in combinatie met warmte en koude opslag in de bodem (WKO).

Grondbalans

MER

In het MER is geen grondbalans opgenomen. Aangegeven is dat hieraan momenteel (mei 2006) wordt gewerkt. Dit terwijl volgens de lijst met referentie een grondbalans wel beschikbaar is (2005).³⁸ In het Definitief Stedenbouwkundig Plan was al wel een globale grondbalans opgenomen, waaruit een groot overschot op de grondbalans bleek (circa 47.000 m³).³⁹ In het MER wordt hiervan geen melding meer gedaan.

Daarnaast worden in het MER hergebruikopties aangegeven, maar of de fasering van de herontwikkeling past op de fasering van de bodemsanering is op dit moment nog onduidelijk.

³⁷ NB. de Wbb-beschikking is afgegeven op 23 juli 2003.

³⁸ Zie pagina's 103 en 134 van het MER.

³⁹ Zie pagina 102 van het Definitief Stedenbouwkundig Plan, september 2004.

Aanvulling

Er is een globale grondbalans (bijlage 3) geleverd. Per bodemsoort zijn globaal de te ontgraven hoeveelheden, de aan te vullen hoeveelheden en de in de grondwal en in de ophoging te bergen hoeveelheden aangegeven, zodat inzicht wordt verkregen in de totale grondbalans en de grondstromen tussen de verschillende fases.

■ De Commissie concludeert dat er ten aanzien het aspect bodem **geen** essentiële tekortkoming meer is. Met het MER inclusief de aanvulling wordt aangetoond dat de sanering zal leiden tot een zodanige toekomstige situatie dat de geplande functies kunnen worden gerealiseerd. Met name door de aangeven waarborgen en de concrete uitwerking van de maatregelen voor één vlek uit cluster 1 bestaat bij de Commissie het vertrouwen dat de sanering zodanig zal worden uitgevoerd dat er in de toekomstige situatie geen risico's meer zullen zijn voor de toekomstige gebruikers en bewoners van de locatie.

3.2.5

Water

Grondwatereffecten

MER

Als gevolg van de herinrichting in combinatie met de ontwikkeling van stopzetting van diepe grondwaterwinningen als gevolg van provinciaal beleid (bijvoorbeeld stopzetting waterwinning Vredeoord) kunnen de toekomstige grondwaterstanden binnen het studiegebied sterk afwijken van de huidige grondwaterstanden. Deze mogelijke grondwatereffecten worden in het MER vooruit geschoven en aangegeven wordt dat, indien ongewenst compenserende maatregelen worden getroffen. Onduidelijk is of omvangrijke grondwatereffecten hiermee kunnen worden opgevangen. Hogere ondiepe grondwaterstanden kunnen bijvoorbeeld effecten hebben voor:

- het risico van uitdamping van mobiele verontreinigingen onder bebouwing;
- het constructief ontwerp van ondergrondse constructies, zoals parkeergarages.

Aanvulling

In de aanvulling wordt ingegaan op de verwachte toekomstige grondwaterstanden, die met een pompproef zijn onderbouwd en met een grondwatermodel zijn doorgerekend. Ook is aangegeven dat bij het ontwerp van toekomstige grondwatersaneringsmaatregelen en bij het ontwerp van parkeergarages rekening zal worden gehouden met de hogere grondwaterstanden.

Waterberging

MER

Het MER is nog weinig concreet ten aanzien van de wijze waarop de waterberging binnen het gebied wordt gerealiseerd. De in de startnotitie voorziene wadi's zijn niet doelmatig bevonden. In het Waterplan werd nog uitgegaan van een berging van 875 m³ binnen wadi's. De waterberging van 5.500 m³ zal nu gerealiseerd moeten worden op daken van gebouwen en parkeergarages, op de binnenvelden van bouwblokken en binnen het rioleringssysteem. Onduidelijk is of dit kan worden gerealiseerd bij handhaving van veel bestaande bebouwing.

Aanvulling

Ten aanzien van de wijze van waterberging binnen het gebied is middels de aanvulling slechts summier meer informatie verstrekt. Het realiseren van de benodigde waterbergingscapaciteit wordt gezien als een randvoorwaarde voor ontwikkeling. Voor de gebouwen is een waterbergingscapaciteit gepland van 3.000 m³, hetgeen overeenkomt met ongeveer 0,25 m op de woonvelden.

■ De Commissie concludeert dat er ten aanzien het aspect water **geen** essentiële tekortkoming meer is. Met de geleverde aanvulling is aangetoond dat op een verantwoorde wijze zal worden omgegaan met te verwachten toekomstige grondwaterstanden.

■ Ten aanzien van de wijze van waterberging is de geleverde informatie nog niet voldoende. Het betreft volgens de Commissie **geen** essentiële tekortkoming, maar de Commissie beveelt wel aan om bij de verdere besluitvorming zorg te dragen voor een totaalbeeld van de waterbergingscapaciteit binnen het gebied met een aantal alternatieven. Dit dient zodanig te gebeuren dat aan de gestelde randvoorwaarde kan worden voldaan.

3.2.6

Cultuurhistorische waarden

MER

Gezien de vragen met betrekking tot andere aspecten, zoals geluid, bodemsanering en waterberging, bestaat er een reëel risico dat er in een later stadium wijzigingen noodzakelijk worden geacht. In het MER is niet duidelijk gemaakt op grond van welke uitgangspunten, randvoorwaarden en criteria in het geval van dergelijke wijzigingen besloten kan gaan worden om aangemerkte waardevolle cultuurhistorische objecten alsnog te veranderen of te vervangen.

Verder wordt in het MER en het Voorontwerp Bestemmingsplan regelmatig gerefereerd aan het Convenant tussen gemeente, Park Strijp-S Beheer en de RDMZ inzake de inpassing van de Monumentale panden en de cultuurhistorie als geheel.⁴⁰ In het Definitieve Stedenbouwkundig plan zijn deze ambities verder uitgewerkt en is volgens de Commissie sprake van zorgvuldige omgang met de cultuurhistorische waarden. Op de plankaart en de bijbehorende voorschriften in het voorontwerp bestemmingsplan zijn vervolgens de vijf rijksmonumenten integraal overgenomen en gehandhaafd, heeft een belangrijk deel van de overige waardevolle gebouwen de status van gemeentelijk monument gekregen, maar zijn de resterende waardevolle gebouwen aangemerkt als “mogelijk te handhaven”. Doordat het plan een lange doorlooptijd heeft en voor een deel van de gebouwen wordt gewerkt met een tijdelijke bestemming in afwachting van de definitieve inrichting wordt in het MER niet duidelijk gemaakt hoe in het vervolg van het project een zorgvuldige afweging bij eventueel optredende knelpunten rond de handhavingsdoelstelling is geborgd.

⁴⁰ In dit “Convenant inzake het herstel, het behoud en de ontwikkeling van Strijp S te Eindhoven” zijn in feite de spelregels vastgelegd tussen Park Strijp Beheer B.V., Staatssecretaris van Onderwijs, Cultuur en Wetenschap en College van Burgemeester en Wethouders van Eindhoven om zorg te dragen dat met dit aspect zorgvuldig wordt omgegaan. Het convenant dateert van 29 januari 2004 en heeft een looptijd van 2 jaar. Formeel is het dus niet meer geldig. Momenteel zijn de partijen met elkaar in gesprek om het proces in lijn met het convenant voort te zetten. Kernpunten van het convenant zijn:

- behoud en inpassing van de vijf rijksmonumenten;
- het streven om een aantal andere waardevolle gebouwen in te passen en te beschermen;
- de cultuurhistorische samenhang in het nieuwe ontwerp tot zijn recht te laten komen.

Met betrekking tot de samenhang wordt verwezen naar het op te stellen Beeldkwaliteitsplan, dat tegelijk met het Bestemmingsplan zou moeten worden vastgesteld. Niet duidelijk is gemaakt hoe de beeldkwaliteitsparagraaf in het Definitief Stedenbouwkundig Ontwerp zich verhoudt tot dit Beeldkwaliteitsplan en welke consequenties daarvan kunnen zijn voor de cultuurhistorische samenhang.

Aanvulling

In de aanvulling op het MER is nog niet duidelijk gemaakt op grond van welke uitgangspunten, randvoorwaarden en criteria eventueel besloten kan gaan worden om aangemerkte waardevolle cultuurhistorische objecten alsnog te veranderen of te vervangen. Ook wordt in de aanvulling niet voldoende duidelijk gemaakt hoe met de resterende waardevolle gebouwen (niet zijnde rijksmonumenten of gemeentelijke monumenten), die aangemerkt zijn als “mogelijk te handhaven”, zal worden omgegaan. In de aanvulling worden hierop wel (goede) intenties uitgesproken, zoals nauw(er) samenwerken met de RDMZ, maar van een duidelijke verankering of het geven van criteria is nog geen sprake.

■ Ondanks de (goede) intenties en een goed stedenbouwkundig ontwerp beveelt de Commissie nadrukkelijk aan om bij de verdere besluitvorming de volgende punten uit te werken:⁴¹

- de borging van een transparante afweging ten aanzien van de cultuurhistorische waarden, waarbij duidelijk dient te worden gemaakt op grond van welke uitgangspunten, randvoorwaarden en criteria eventueel besloten kan gaan worden om aangemerkte waardevolle cultuurhistorische objecten alsnog te veranderen of te vervangen;
- hoe met de overige waardevolle gebouwen (niet zijnde rijksmonumenten of gemeentelijke monumenten) zal worden omgegaan;
- hoe de beeldkwaliteitsparagraaf in het Definitief Stedenbouwkundig Ontwerp zich verhoudt tot het Beeldkwaliteitsplan en welke consequenties daarvan kunnen zijn voor de cultuurhistorische samenhang.

4. OVERIGE OPMERKINGEN OVER HET MER

In dit hoofdstuk geeft de Commissie adviezen die naar haar mening van belang zijn voor de kwaliteit van de besluitvorming, maar geen betrekking hebben op essentiële tekortkomingen.

4.1 Presentatie

MER

Het MER is niet helder als een samenhangend geheel gepresenteerd. Daarnaast ontbreekt een goede overzichtskaart, waarop de straatnamen duidelijk staan aangegeven.

⁴¹ Betrek hierbij de inspraakreactie van de RDMZ, waarin op een aantal concrete punten met name ten aanzien van het voorontwerpbestemmingsplan verbeteringen en aanscherpingen zijn voorgesteld (inspraakreactie nr. 16 bijlage 4).

Aanvulling

In bijlage 5 van de aanvulling is een overzichtskaart opgenomen van de voorgenomen ontwikkeling.

- De Commissie beveelt aan om ten behoeve van de besluitvorming de presentatie van het MER te verbeteren door bijvoorbeeld het MER in zijn geheel opnieuw op te stellen door de aanvullingen en achtergrondinformatie volledig te integreren en/of het ontwerpbestemmingsplan te voorzien van een algemene, heldere toelichting op de diverse onderdelen. Daarbij beveelt de Commissie aan om goed leesbaar en recent kaartmateriaal met een duidelijke legenda en goed leesbare topografische weggnamen op te nemen.

4.2 Water

Watertoets

MER

De watertoets is wettelijk verankerd. Aangegeven wordt dat met de in het voorontwerp bestemmingsplan Strijp-S opgenomen waterparagraaf wordt voldaan aan de wettelijke eisen. Binnen het watertoetsproces worden drie producten onderscheiden: de afsprakennotitie, het wateradvies en de waterparagraaf. Met het opnemen van de waterparagraaf wordt dus alleen het laatste product vanuit de watertoets-procedure geleverd.

Hierbij worden de volgende kanttekeningen gemaakt:

- De betreffende waterparagraaf en de onderliggende rapportages richten zich met name op de riolering binnen en de waterhuishouding/waterbergend vermogen van het plangebied. De aspecten grondwaterkwantiteit en -kwaliteit worden slechts summier behandeld. Inzicht zou moeten worden verstrekt in de verwachte toekomstige grondwaterstanden als gevolg van de herinrichting (toename/afname infiltratie) in combinatie met de aangegeven ontwikkeling van sterke afname van diepe grondwateronttrekkingen, zodanig dat bij het ontwerp van Strijp-S met deze toekomstige grondwaterstanden rekening kan worden gehouden.⁴² Deze onderwerpen komen niet terug in de waterparagraaf. Ook wordt niet verwezen naar het deelsaneringsplan diep grondwater;
- Er is geen wateradvies van de waterbeheerder (in afschrift) beschikbaar gesteld en/of is een inspraakreactie van de waterbeheerder ontvangen. Derhalve kan niet worden gecontroleerd of het wateradvies goed is verwerkt in het MER.

Aanvulling

In de aanvulling is de gevraagde informatie over de grondwaterkwantiteits- en kwaliteitsaspecten geleverd. Hiermee is voldoende inzicht verkregen in de verwachte toekomstige grondwaterstanden als gevolg van de inrichting in combinatie met de ontwikkeling van de sterke afname van diepe grondwateronttrekkingen.

⁴² De provincie Noord-Brabant heeft als verantwoordelijke voor de grondwaterkwaliteit in haar inspraakreactie op de startnotitie ook expliciet aandacht gevraagd voor de relatie tussen de grondwaterkwaliteit en het infiltreren van afgekoppeld regenwater en de toepassing van warmtekrachtkoppeling ter verbetering van de kwaliteit van het diepe grondwater (inspraakreactie nr.

De reactie van de waterbeheerder is inmiddels verstrekt en meegenomen bij de beoordeling. Het wateradvies is naar het oordeel van de Commissie voldoende verwerkt in het MER.

- De Commissie heeft ten aanzien van de watertoets geen verdere aanbevelingen.

4.3 Externe Veiligheid

MER

Uit de inspraak blijkt dat in het plangebied een aardgasleiding ligt. In het MER is deze leiding niet vermeld en is ook geen rekening gehouden met eventuele minimale veiligheidsafstanden tot deze leiding.⁴³

Aanvulling

De aanvulling maakt duidelijk dat deze gasleiding in het kader van de herontwikkeling wordt verplaatst naar buiten het plangebied, waarbij rekening gehouden zal worden met de te hanteren randvoorwaarden en veiligheidsafstanden.

- De Commissie heeft hiertoe geen verdere aanbevelingen.

⁴³ Zie inspraakreactie van NRE Infra Ontwikkeling d.d. 3 juli 2006 (inspraakreactie nr. 7 van bijlage 4).

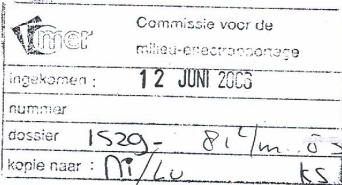
BIJLAGEN

bij het toetsingsadvies over het milieueffectrapport
Herontwikkeling Strijp-S in Eindhoven
en de aanvulling daarop

(bijlagen 1 t/m 4)

BIJLAGE 1

Brief van het bevoegd gezag d.d. 9 juni 2006 waarin de Commissie in de gelegenheid wordt gesteld om advies uit te brengen

	
gemeente Eindhoven	
Dienst Stedelijke Ontwikkeling en Beheer	
Sector Planontwikkeling, afd. Economische en Maatschappelijke Projecten	
VERZONDEN - 9 JUNI 2006	
Retouradres Postbus 998, 5600 AZ Eindhoven	Behandeld door H. van den Reek
Commissie voor de Milieueffectrapportage	Telefoon (040) 238 62 90
t.a.v. mevrouw V. ten Holder	Uw brief van
Postbus 2345	Uw kenmerk
3500 GH Utrecht	Ons kenmerk PLO/06uit3724
	8 juni 2006
Betreft Milieueffectrapport 'Herontwikkeling Strijp-S'	
	
Geachte Commissie,	
Ten behoeve van de besluitvorming van het ruimtelijk plan gericht op de voorgenomen herontwikkeling van het gebied Strijp-S, is een Milieueffectrapport opgesteld, waarvan een exemplaar hierbij gaat. Het rapport is bij ons ingekomen op 31 mei jongstleden. Het eerder aan u, namelijk bij brief van 10 januari 2006, toegezonden Milieueffectrapport kan als vervallen worden beschouwd. Wij verzoeken u, overeenkomstig het bepaalde in artikel 7.26 van de Wet Milieubeheer, de gemeenteraad van advies te dienen. Ook de overige adviseurs zijn inmiddels verzocht, indien het rapport aanleiding geeft tot het uitbrengen van een advies, dit vóór 1 oktober a.s. aan de gemeenteraad kenbaar te maken. Het Milieueffectrapport wordt gedurende de periode van 17 augustus tot en met 27 september aanstaande ter inzage gelegd en iedereen wordt in de gelegenheid gesteld om gedurende die termijn zienswijzen in te dienen. Uiteraard zullen wij u van de eventueel te ontvangen zienswijzen en adviezen onmiddellijk in kennis stellen, opdat u deze kunt betrekken in het door u uit brengen toetsingsadvies Tevens doen wij u hierbij een exemplaar toekomen van het voor dit gebied opgestelde voorontwerp-bestemmingsplan. Dit plan is inmiddels, in het kader van het vooroverleg als bedoeld in artikel 10 van het Besluit op de ruimtelijke ordening 1985, aan de overige betrokken adviseurs toegezonden. Het bestemmingsplan wordt, met inachtneming van de gemeentelijke inspraakverordening, gelijktijdig met het Milieueffectrapport ter inzage gelegd en	
Bezoekadres Frederik van Eedenplein 1 openingsdagen van ma t/m vr 9.00 uur tot 16.00 uur bereikbaar per openbaar vervoer met bus 3, 7 en 15	Postadres Postbus 998 5600 AZ Eindhoven telefonisch bereikbaar van ma t/m vr 9.00 uur tot 16.00 uur faxnummer (040) 238 66 08



Ons kenmerk PLO/06uit13724

gedurende die periode wordt de gelegenheid geboden tot het indienen van inspraakreacties. Mocht ook dit voorontwerp-bestemmingsplan u aanleiding geven tot het uitbrengen van een advies dan vernemen wij dat graag.

Hoogachtend,
burgemeester en wethouders van Eindhoven,
namens hen,

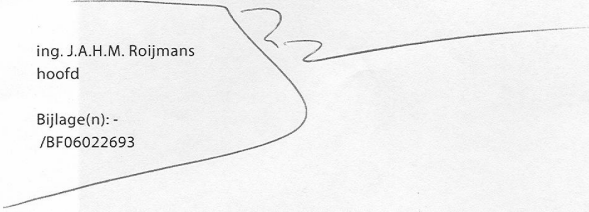
drs. ing. J. Splint
hoofd

Bijlage(n): 2 (in achtvoud)

BF06012145

BIJLAGE 1a

Brief van het bevoegd gezag d.d. 10 november 2006 waarin uitstel wordt verleend voor het uitbrengen van het advies

		gemeente Eindhoven											
Dienst Stedelijke Ontwikkeling en Beheer													
Sector Planontwikkeling													
Retouradres Postbus 998, 5600 AZ Eindhoven		VERZONDEN - 9 NOV. 2006											
Commissie voor de Milieueffectrapportage		Behandeld door H. van den Reek											
t.a.v. de heer A. van Dijk		Telefoon (040) 238 62 90											
Postbus 2345		Uw brief van											
3500 GH Utrecht		Uw kenmerk											
		Ons kenmerk PLO/06uit25292											
		7 november 2006											
Betreft Milieueffectrapportage Strijp-S		<table border="1"><tr><td></td><td>Commissie voor de milieueffectrapportage</td></tr><tr><td>ingekomen :</td><td>10 NOV. 2006</td></tr><tr><td>nummer</td><td></td></tr><tr><td>dossier</td><td>1529 - 131</td></tr><tr><td>kopie naar :</td><td>Dk Lp</td></tr></table>			Commissie voor de milieueffectrapportage	ingekomen :	10 NOV. 2006	nummer		dossier	1529 - 131	kopie naar :	Dk Lp
	Commissie voor de milieueffectrapportage												
ingekomen :	10 NOV. 2006												
nummer													
dossier	1529 - 131												
kopie naar :	Dk Lp												
Geachte Commissie,													
Bij brief van 8 juni 2006 hebben wij uw Commissie verzocht een toetsingsadvies uit te brengen ten aanzien van de voorgenomen herontwikkeling van het gebied Strijp-S, opgestelde Milieueffectrapport. Gelet op het voorgelegde planningsvoorstel kunnen wij ermee instemmen dat uw Commissie uiterlijk op 27 december 2006 advies uitbrengt.													
Hoogachtend, burgemeester en wethouders van Eindhoven namens hen,													
ing. J.A.H.M. Roijmans hoofd													
Bijlage(n): - /BF06022693													
													
Bezoekadres Frederik van Eedenplein 1 openingstijden van ma t/m vr 9.00 uur tot 16.00 uur bereikbaar per openbaar vervoer met bus 3, 7 en 15		Postadres Postbus 998 5600 AZ Eindhoven telefonisch bereikbaar van ma t/m vr 9.00 uur tot 16.00 uur faxnummer (040) 238 66 04											

BIJLAGE 2

Kennisgeving van het milieueffectrapport in het Eindhoven Actueel d.d. 16 augustus 2006

Milieueffectrapport

Herontwikkeling Strijp-S

Ten aanzien van het gebied **Strijp-S** (globaal begrensd door de Beukenlaan, de spoorlijn Eindhoven-'s-Hertogenbosch, de Glaslaan, de Kastanjelaan en de Schootsestraat) is een herontwikkelingsplan in voorbereiding dat voorziet in transformatie van een bedrijventerrein in een multifunctionele stadswijk. Het herontwikkelingsplan omvat onder andere de realisatie van recreatieve voorzieningen met een verwacht bezoekersaantal van meer dan 500.000 per jaar. Voorts wordt realisatie beoogd van 2.000 tot 2.500 woningen. Gezien het verwachte bezoekersaantal is het volgen van een milieueffectrapportage (d.i. de procedure om te komen tot een Milieueffectrapport) verplicht terwijl, gezien het beoogd aantal woningen, beoordeeld zou moeten worden of daarvoor een Milieueffectrapport gemaakt zou moeten worden. De initiatiefnemer heeft echter besloten voor het totale herontwikkelingsprogramma een milieueffectrapportage te doorlopen, teneinde het milieu vroegtijdig en volwaardig in het plan- en besluitvormingsproces te betrekken. De milieueffectrapportage wordt gevolgd ten behoeve van de door de gemeenteraad (het bevoegd gezag) vast te stellen (gedeeltelijke) herziening van het ter plaatse geldend bestemmingsplan. Inmiddels heeft initiatiefnemer een Milieueffectrapport opgesteld en dit op 31 mei 2006 bij de gemeente ingediend. Het Milieueffectrapport dient inmiddels als aanvaardbaar te worden beschouwd: dat wil zeggen dat de daarin vervatte informatie voldoet aan de wettelijke eisen en dat het geen onjuistheden bevat.

Het Milieueffectrapport en de overige daarop betrekking hebbende stukken (waaronder de eerder ter zake door de gemeenteraad vastgestelde richtlijnen omtrent de inhoud van het Milieueffectrapport) liggen vanaf 17 augustus 2006 tot en met 27 september 2006 voor iedereen op werkdagen tijdens openingsuren ter inzage bij de dienst Stedelijke Ontwikkeling en Beheer, sector Bouw- en Woningtoezicht in het gebouw van de Technische Diensten en in het Klanten-ContactCentrum van het Stadskantoor (adressen en openingstijden zie colofon). Gedurende deze termijn kan iedereen zijn zienswijze ten aanzien van het Milieueffectrapport, naar keuze schriftelijk of mondeling, kenbaar maken aan de gemeenteraad.

Uw schriftelijke zienswijze dient u te richten aan de directeur van de dienst Stedelijke Ontwikkeling en Beheer, Postbus 998, 5600 AZ Eindhoven, onder vermelding van 'Zienswijze MER Strijp-S'. Desgewenst kunt u ook mondeling zienswijzen inbrengen tijdens een op **18 september 2006** in het Philips-stadion, Frederiklaan 10a, aanvang **20.00 uur** (ontvangst vanaf 19.30 uur) te houden bijeenkomst. Mocht u niet in de gelegenheid zijn tijdens deze bijeenkomst uw zienswijze mondeling kenbaar te maken maar wilt u dit alsnog doen, dan dient u daarvoor vóór het einde van genoemde termijn een afspraak te maken met de behandelend ambtenaar (telefoonnummer 238 62 90). De zienswijzen kunnen slechts betrekking hebben op het (mede gelet op de eerder vastgestelde richtlijnen inzake de inhoud van het Milieueffectrapport) niet voldoen van het Milieueffectrapport aan de bij of krachtens de artikelen 7.10 en 7.11 van de Wet milieubeheer gestelde eisen/regels, dan wel op onjuistheden die het Milieueffectrapport zou bevatten.

BIJLAGE 3

Projectgegevens

Initiatiefnemer: Park Strijp Beheer B.V., een samenwerkingsverband tussen de gemeente Eindhoven en Volker Wessels

Bevoegd gezag: gemeenteraad van Eindhoven

Besluit: herziening bestemmingsplan

Categorie Gewijzigd Besluit m.e.r. 1994: C10.1; D11.1

Activiteit: Het transformeren van Strijp-S, een bedrijventerrein van 27 ha, in een multifunctionele stadswijk, met 285.000 m² woonruimte (2.000-2.500 woningen), 92.000 m² kantoren, 21.000 m² detailhandel en 10.000 m² voorzieningen, waaronder publiektrekkende recreatieve en culturele voorzieningen. Voor 32.000 m² staat de invulling nog open.

Procedurele gegevens:

kennisgeving startnotitie: 9 maart 2005

richtlijnenadvies uitgebracht: 18 mei 2005

richtlijnen vastgesteld: 27 juni 2006

kennisgeving MER: 17 augustus 2006

toetsingsadvies uitgebracht: 22 december 2006

Bijzonderheden: Park Strijp Beheer B.V. is voornemens de komende 15 jaar Strijp-S, een groot bedrijventerrein in het centrum van Eindhoven, transformeren van een bedrijventerrein in een multifunctionele stadswijk. Voor deze transformatie is een herziening van het bestemmingsplan nodig, waarvoor de procedure van de milieueffectrapportage (m.e.r.) wordt doorlopen. De gemeenteraad van de gemeente Eindhoven is hierin bevoegd gezag.

Dit advies van de Commissie bevat het oordeel over het MER inclusief de aanvulling. De Commissie is van oordeel dat niet alle essentiële informatie in het MER tezamen met de aanvulling daarop aanwezig is.

Na toetsing van het MER inclusief de aanvulling signaleert de Commissie nog een drietal tekortkomingen, die zij essentieel acht voor het volwaardig meewegen van het milieubelang bij de besluitvorming. Daarom adviseert de Commissie om een aanvulling op het MER op te stellen voordat het besluit wordt genomen. Voor de te volgen procedure bij aanvullingen wijst de Commissie op het *Richtsnoer aanvullingen (1994)*. De tekortkomingen betreffen:

- ontwikkelingen in relatie met Strijp-S;
- externe veiligheid (algemeen);
- meest milieuvriendelijke alternatief.

Aanvankelijk constateerde de Commissie in het MER naast de drie bovengenoemde tekortkomingen nog een zestal essentiële tekortkomingen. Na de beoordeling van het MER en de aanvulling daarop acht de Commissie dat deze tekortkomingen dusdanig zijn aangevuld dat ze niet meer essentieel zijn. Deze hadden betrekking op: verkeer, geluid, lucht, bodem, water (grondwatereffecten en waterberging) en cultuurhistorische waarden.

Daarnaast signaleerde de Commissie ook een aantal niet essentiële tekortkomingen c.q. onduidelijkheden op het gebied van: presentatie, water (water-toets) en externe veiligheid (aardgasleiding)

Samenstelling van de werkgroep:

ir. L. Besselink
ir. J.A.M. van Dijk
drs. W.A.M. Hessing
T.R. Knottnerus
dr. D.K.J. Tommel (voorzitter)

Secretaris van de werkgroep:

drs. A.R. van Dijk

BIJLAGE 4

Lijst van inspraakreacties en adviezen

nr.	datum	persoon of instantie	plaats	datum van ontvangst Cie. m.e.r.
1.	20060609	Regionale Brandweer	Eindhoven	20060906
2.	20060616	Samenwerkingsverband Regio Eindhoven	Eindhoven	20060906
3.	20060616	TenneT TSO B.V.	Arnhem	20060906
4.	20060612	N.V. Nederlandse Gas Unie	Waddinxveen	20060906
5.	20060608	KPN Telecom B.V.	Apeldoorn	20060906
6.	20060612	Rijkswaterstaat	Den Bosch	20060906
7.	20060630	NRE INFRA Ontwikkeling	Eindhoven	20060906
8.	20060905	Brabant Water	Den Bosch	20061006
9.	20060908	NS Commercie	Utrecht	20061006
10.	20060925	Trudo	Eindhoven	20061006
11.	20060918	P.D.M. Schröder	Eindhoven	20061006
12.	20060918	M.A.J.H. Jogenings	Eindhoven	20061006
13.	20060918	F. le Pair	Eindhoven	20061006
14.	20060919	Verslag informatieavond	Eindhoven	20061006
15.	20061013	Pro Rail	Eindhoven	20061025
16.	20060608	Rijksdienst voor Monumentenzorg		20061025
17.	20060921	Waterschap De Dommel	Boxtel	20061030
18.	20061002	Ministerie van Defensie	Tilburg	20061030

Toetsingsadvies over het milieueffectrapport Herontwikkeling Strijp-S in Eindhoven en de aanvulling daarop

Park Strijp Beheer B.V. (initiatiefnemer), een samenwerkingsverband tussen de gemeente Eindhoven en Volker Wessels, wil de komende 15 jaar Strijp-S, een 27 ha groot bedrijventerrein in het centrum van Eindhoven, transformeren van een bedrijventerrein in een multifunctionele stadswijk. Beoogd wordt Strijp-S ruimte te laten bieden aan 440.000 m² functies, waarvan 285.000 m² woonruimte (2.000 tot 2.500 woningen), 92.000 m² kantoren, 21.000 m² detailhandel en 10.000 m² voorzieningen, waaronder publiektrekkende recreatieve en culturele voorzieningen. Voor 32.000 m² staat de invulling nog open. Voor de transformatie is een herziening van het bestemmingsplan nodig, waarvoor de procedure van de milieueffectrapportage (m.e.r.) wordt doorlopen. De gemeenteraad van de gemeente Eindhoven is hierin bevoegd gezag.

ISBN-10: 90-421-1964-0

ISBN-13: 978-90-421-1964-2