

**VELDHOVEN-WEST
NOTA VAN UITGANGSPUNTEN**

GEMEENTE VELDHOVEN

11 januari 2006

110502/ZF6/033/201089

Inhoud

1	Inleiding	3
1.1	Achtergronden en doelstelling	3
1.2	Leeswijzer	4
2	Wat willen we?	5
2.1	Inleiding	5
2.2	Woningbouw, woonomgeving en realisatie van voorzieningen	6
2.2.1	Opgave	6
2.2.2	Ambities	8
2.3	Verkeer en ontsluiting	9
2.3.1	Opgave	9
2.3.2	Ambities	10
2.4	Groen, water en duurzaamheid	10
2.4.1	Opgave	10
2.4.2	Ambities	11
3	Hoe ziet het gebied er nu uit?	13
3.1	Inleiding	13
3.2	Water, groen, landschap en cultuurhistorie	13
3.3	Verkeer en leefmilieu	15
3.4	Eigendommen en milieucirkels	17
3.5	Richtinggevende kenmerken	18
4	Hoe kunnen we het gebied vormgeven?	20
4.1	Woningbouw en groenstructuren	20
4.2	Alternatieven voor de WOR	22
5	Planeconomische verkenning	25
5.1	Inleiding	25
5.1.1	Beschrijving 3 financieel haalbare modellen	25
5.1.2	Model A	28
5.1.3	Model B	29
5.1.4	Model C	30
6	En nu?	31
6.1	Stedenbouwkundige uitwerking van Veldhoven-West	31
6.2	Vervolgstappen	31
Bijlage 1	Plangebied	33
Bijlage 2	Kaarten per deelgebied	34
Colofon		44

HOOFDSTUK 1 Inleiding

1.1 ACHTERGRONDEN EN DOELSTELLING

De gemeente Veldhoven heeft het voornemen om een nieuwe woningbouwlocatie 'Veldhoven-West' te ontwikkelen om zo haar woningbouwtaak in regionaal verband mede te kunnen vervullen. De gemeente Veldhoven gaat momenteel uit van de bouw van circa 2.700 woningen in de periode tussen nu en 2030, met de daarbij behorende voorzieningen (zoals sportvelden, scholen e.d.). Bovendien is in Veldhoven-West een nieuwe ontsluiting via de weg (de westelijke ontsluitingsroute, WOR) gewenst, onder andere ter ontsluiting van het nieuwe woongebied. In het gebied waar de woningen in zijn geprojecteerd, is een omvangrijk groenareaal aanwezig is. De ontwikkeling van Veldhoven-West biedt mogelijkheden om dit areaal te verbeteren en versterken.

De ontwikkeling van Veldhoven-West is ingegeven door de substantiële woningbouwtaak die de gemeente Veldhoven heeft, als derde gemeente (Na Eindhoven en Helmond) in de regio Zuidoost Brabant. Die woningbouwtaak bedraagt voor de periode tussen 2005 en 2030 ruim 5600 woningen. In het Regionaal Structuurplan (RSP) regio Eindhoven en het Uitwerkingsplan Zuidoost-Brabant, dat in samenwerking tussen het Samenwerkingsverband Regio Eindhoven (SRE) en de Provincie Noord-Brabant is opgesteld, is Veldhoven-West als een te ontwikkelen woongebied aangewezen.

STARTNOTITIE: EXTERNE FUNCTIE

De ontwikkeling van woningen en ontsluiting moet optimaal worden geïntegreerd in de bestaande bebouwde en onbebouwde omgeving. Om hiervoor de vertrekpunten in beeld te brengen is een uitgebreide gebiedsinventarisatie uitgevoerd en is een startnotitie in het kader van de m.e.r.-procedure opgesteld. De startnotitie biedt aan de gemeenteraad, andere overheden, de bevolking en de Commissie voor de milieueffectrapportage informatie over het plan "Veldhoven-West" en de manier waarop in een vervolgfase (het opstellen van het milieueffectrapport) de gevolgen van het plan voor het milieu in beeld worden gebracht. Op basis van de uitkomsten van dit onderzoek zal het plan verder worden geconcretiseerd en zal duidelijk worden hoe eventuele negatieve gevolgen voor het milieu kunnen worden verminderd of worden gecompenseerd. De startnotitie heeft dus een belangrijke functie in de m.e.r.-procedure. Niet alleen voor de gemeenteraad (de raad stelt de richtlijnen vast voor het milieueffectrapport), maar vooral voor andere overheden en inwoners.

De startnotitie heeft dus in grote mate een externe functie. Het is immers het eerste formele product dat in het kader van de planontwikkeling Veldhoven-West naar buiten gaat.

DOEL VAN DEZE NOTA VAN UITGANGSPUNTEN

Naast de startnotitie MER is ervoor gekozen om ook een Nota van Uitgangspunten op te stellen. Deze nota heeft vooral een functie voor de gemeente en gemeenteraad.

Deze nota bevat een samenvatting van de gebiedsbeschrijving zoals opgenomen in de startnotitie en vertaalt dit in voorstellen t.a.v. uitgangspunten (randvoorwaarden en ambities) voor de ontwikkeling van Veldhoven-West. Daarnaast bevat deze nota ook een financiële verkenning van deze uitgangspunten. Deze verkenning is uitgevoerd voor enkele voorbeelduitwerkingen.

De Nota van Uitgangspunten is een belangrijke onderlegger voor de verdere planontwikkeling. Zowel ten aanzien van de stedenbouwkundige uitwerking als het opstellen van de diverse bestemmingsplannen en het milieueffectrapport. De Nota van Uitgangspunten vormt hiermee een onderlegger voor bestuurlijke standpuntbepaling inzake het vervolgtraject.

Het doel van deze nota is dan ook om een informierend document te zijn op basis waarvan het gemeentebestuur van Veldhoven haar uitgangspunten voor de verdere planvorming (stedenbouwkundig, ruimtelijke ordening, m.e.r.-procedure) vaststelt.

Besluitvorming over de inrichtingsalternatieven, stedenbouwkundige vormgeving of bijvoorbeeld het tracé voor de WOR zijn nu nog niet aan de orde. Deze besluiten worden pas in latere fase genomen op basis van o.a. een milieueffectrapport, een vastgesteld verkeerscirculatieplan, een globaal bestemmingsplan en stedenbouwkundige uitwerkingen, e.d.

1.2

LEESWIJZER

De Startnotitie MER en de Nota van Uitgangspunten zijn inhoudelijk complementair aan elkaar. In hoofdlijn behandelen zij dezelfde onderwerpen echter de inhoudelijke nadruk is steeds anders. In onderstaand schema is dit inzichtelijk gemaakt.

RELATIE NOTA VAN UITGANGSPUNTEN EN DE STARTNOTITIE

	Nota van Uitgangspunten	Startnotitie MER
Hoofdstuk 1: Inleiding	Inleiding	Inleiding
Hoofdstuk 2: Wat willen we?	Opgave en ambities.	Beschrijving voorgenomen activiteit.
Hoofdstuk 3: Hoe ziet het gebied er nu uit?	kansen en knelpunten vanuit gebieds- en beleidsinventarisatie (samenvattend)	Beschrijving huidige situatie en autonome Ontwikkeling (uitgebreid)
Hoofdstuk 4: Hoe kunnen we het gebied vormgeven?	Keuzes per deelgebied; Inrichtingsmodellen; alternatieven voor de w.o.r., vertaling van ambities.	Beschrijving mogelijke alternatieven
Hoofdstuk 5: Kan het ook?	Planeconomische verkenning	Beoordelingscriteria om deze onderling te vergelijken tijdens de MER-fase; beleidskader
Hoofdstuk 6: En nu?	Beslispunten raad en vervolgstappen	Genomen en nog te nemen besluiten (en procedures)

HOOFDSTUK 2

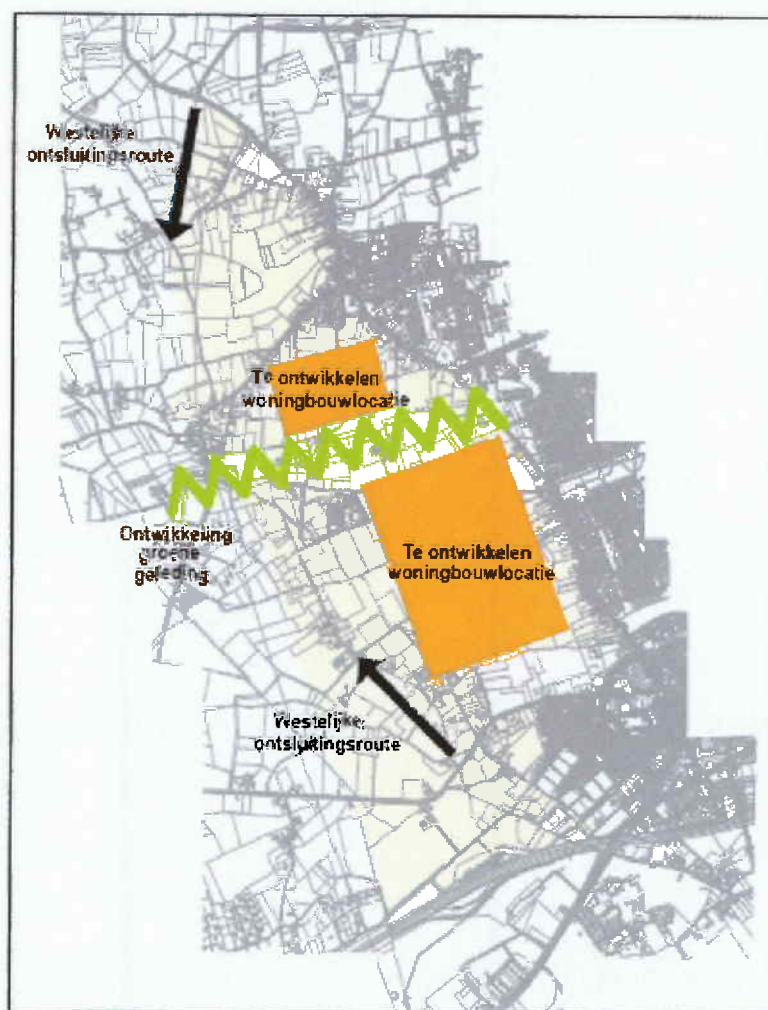
Wat willen we?

2.1 INLEIDING

De plannen voor Veldhoven-West bestaan kort samengevat uit de volgende onderdelen:

- De ontwikkeling van een woningbouwlocatie van circa 2.700 woningen met bijbehorende voorzieningen.
- De aanleg van infrastructuur ter ontsluiting van Veldhoven-West, in combinatie met een ontsluiting die een bovenwijkse functie vervult (de Westelijke Ontsluitingsroute).
- Het versterken van de bestaande groene geleidingszone en het ontwikkelen van nieuwe groenstructuren.

VOORGENOMEN ACTIVITEIT IN KAART SAMENGEVAT



In dit hoofdstuk worden het programma, de ambities en de randvoorwaarden voor Veldhoven-West beschreven vanuit drie invalshoeken die hierbij aansluiten:

1. woningbouw, woonomgeving en de realisatie van voorzieningen;
2. verkeer en ontsluiting;
3. water, natuur, recreatie en duurzaamheid.

De ambities en uitgangspunten vloeien voort uit een uitvoerige gebieds- en beleidsinventarisatie en zijn in samenspraak met een werkgroep van de gemeente Veldhoven geformuleerd. Een beknopte gebieds- en beleidsinventarisatie is opgenomen in hoofdstuk 3. Een meer gedetailleerde beschrijving treft u aan in de startnotitie.

Deze Nota van Uitgangspunten dient gelezen te worden in samenhang met die startnotitie en met de stedenbouwkundige opdracht zoals die door het college ter besluitvorming aan de raad is voorgelegd. Een samenvatting van deze stedenbouwkundige opdracht is in hoofdstuk 6 van deze Nota van Uitgangspunten opgenomen.

2.2 WONINGBOUW, WOONOMGEVING EN REALISATIE VAN VOORZIENINGEN

2.2.1 OPGAVE

In Veldhoven-West is een totale bouwopgave voorzien van circa 2.700 woningen met bijbehorende voorzieningen en ontsluiting.

WONINGBEHOEFTE

Op basis de provinciale 'Bevolkings- en woningbehoefteprognose Noord-Brabant' uit 2002 dient Veldhoven in de periode van 2005 tot 2030 5.600 woningen te realiseren.

Deze woningbehoefte is gebaseerd op:

- de autonome behoefte van Veldhoven;
- de regionale opvangtaak als gevolg van het feit dat het landelijk gebied vrijwel uitsluitend alleen voor migratiesaldo nul mag bouwen;
- de opvang van Eindhovense woningbehoefte die deze gemeente niet binnen haar eigen grenzen kan realiseren (Convenant regionale samenwerking regio Eindhoven).

Slechts 2.060 van deze woningen kunnen op binnenstedelijke locaties worden gerealiseerd. Dit betekent dat de rest op uitbreidingslocaties moet worden gerealiseerd. Hiervan worden er 840 gerealiseerd als afronding van het bestemmingsplan Meerhoven en project Zeelster Zoom. Voor de overige woningbehoefte van circa 2.700 woningen dient vervolgens een locatie gevonden te worden binnen de gemeente. In het kader van het regionaal Structuurplan / Uitwerkingsplan van het Streekplan is hiervoor de locatie Veldhoven-West aangewezen.

De woningbouwplanning waarvan op dit moment wordt uitgegaan is als volgt:

Periode	Aantal woningen
2005-2009	130
2010-2014	525
2015-2019	501
2020-2024	785
2025-2029	721
Na 1-1-2030	38
Totaal	2.700

VOORZIENINGEN

In de nieuw te ontwikkelen wijken in Veldhoven West zijn daarnaast de onderstaande voorzieningen gepland.

Voorzieningen	Oppervlakte m2	Opmerking
Onderwijs	12.000	Gebouwd en niet openbaar onbebouwd
kinderopvang	1.250	In de nabijheid minimaal 20.000 openbaar terrein
Wijkaccommodatie woonservicezone	1.000	In de nabijheid minimaal 20.000 openbaar terrein
Buitensport	50.000	Exclusief verkeer en parkeerplaatsen, inclusief interne voorzieningen en ontsluiting
binnensport	5.000	Exclusief verkeer en parkeerplaatsen
Sportreservering	40.000	Aan buitenzijde plan te situeren
Totaal	109.250 m2	

Er zijn geen nieuwe (geconcentreerde) winkelvoorzieningen voorzien in Veldhoven-West. Uitgangspunt is dat de nieuwe inwoners gebruik maken van de bestaande winkelvoorzieningen in Veldhoven.

2.2.2

AMBITIES

GROENSTEDELIJK
WOONMILIEU

In het Regionaal Structuurplan staat dat er binnen de regio behoefte is aan groenstedelijk woonmilieus en aan hoogstedelijke woonmilieus. Aangezien het realiseren van hoogstedelijke woonmilieus alleen door Eindhoven en Helmond zal worden opgepakt moeten met name de randgemeenten groenstedelijke woonmilieus realiseren. De locatie Veldhoven-West zal in zijn geheel als groenstedelijk woonmilieu worden gerealiseerd. Hiermee voorziet Veldhoven-West in de haar opgelegde taakstelling.

TAAKSTELLING SOCIALE
WONINGBOUW

Op basis van het Convenant 'regionale samenwerking stedelijk gebied Eindhoven' moet Veldhoven in de periode 2005-2029 27% van haar totale nieuwbouwproductie in de sociale sector realiseren. Hiermee worden de centrale steden ontlast. Om deze taakstelling op een goede, evenwichtige manier in te kunnen invullen dient deze in uitleglocaties en inbreidingslocaties te worden ingevuld. De ontwikkeling van Veldhoven-West zal aan deze taakstelling moeten bijdragen. Het betreft een overkoepelende taakstelling, het percentage sociale woningbouw kan per woningbouwlocatie verschillen. Uitgangspunt voor Veldhoven-West is vooralsnog dat voor het gehele te realiseren programma minimaal 27% in de sociale sector gerealiseerd dient te worden.

VELDHOVENSE KWALITEIT

De beoogde kwaliteit van de nieuwe wijk(en) in Veldhoven west moet aansluiten op de "Veldhovense kwaliteit".

Deze wordt in de Stadsvisie, het beste van Veldhoven, omschreven als:

- 'best of both worlds' (zowel dorpse als stadse woonmilieus);
- een divers woningaanbod;
- wijken met een eigen identiteit en kwaliteit;
- veel aandacht voor stedenbouwkundige kwaliteit, beeldkwaliteit en architectuur;
- veilig, groen en ruim;
- goed bereikbaar;
- een hoog voorzieningenniveau (met name op het gebied van sport);
- zorgvuldige inpassing van landschappelijke elementen en het versterken van landschappelijke waarden in de woonomgeving.

In Veldhoven-West zijn wonen en leven zijn onlosmakelijk met elkaar verbonden. Een wijk die leeft, kenmerkt zich onder meer door een aangename openbare ruimte, een goed functionerend sociaal netwerk, een diversiteit aan functies en flexibele gebruiksmogelijkheden van de verschillende elementen in de wijk. Kortom: zowel de sociale aspecten van het leefmilieu (innerlijke kwaliteit) als de fysiek-ruimtelijke aspecten van de omgeving (uiterlijke kwaliteit) krijgen bijzondere aandacht in de planontwikkeling.

Naast de woningbouwopgave is een (omvangrijk) voorzieningenprogramma belangrijk voor de sociale kwaliteit van Veldhoven-West. In afwezigheid van geconcentreerde detailhandelsvoorzieningen kunnen recreatieve functies een buurtcentrummilieu ondersteunen. Door het aanleggen van deze sociale infrastructuur kan een sociale cohesie worden gestimuleerd en vereenzaming worden voorkomen. Veldhoven-West wordt een wijk waar de (toekomstige) Veldhovenaar zich thuis voelt.

Ten aanzien van de leefbaarheid zijn de eisen die worden gesteld vanuit de Wet geluidhinder en het Besluit Luchtkwaliteit 2005 van groot belang voor de ontwikkeling van Veldhoven-West. Dit heeft een sterke relatie met verkeer en ontsluiting. De ambities voor lucht en geluid zijn onderstaand samengevat.

AMBITIE LUCHT EN GELUID

- Zo weinig mogelijk geluidbelaste woningen.
- Beperken van vrachtverkeer.
- Voldoen aan het Besluit Luchtkwaliteit.

2.3

VERKEER EN ONTSLUITING

2.3.1

OPGAVE

De ontwikkeling van circa 2.700 woningen, goed voor 6 tot 7 duizend inwoners, zal een grote invloed hebben op verkeersstructuur en de verkeersintensiteiten. Het aantal verkeersbewegingen in het gebied zal sterk toenemen. Omdat het plangebied van Veldhoven-West nu slechts beperkt ontsloten is, is de aanleg van nieuwe infrastructuur noodzakelijk. Ook zal de bestaande infrastructuur moeten worden aangepast.

Vanuit het in ontwikkeling zijnde Verkeerscirculatieplan is een aantal doorstromingsknooppunten in het verkeerssysteem naar voren gekomen die van belang zijn voor de ontwikkeling van Veldhoven-West. Door deze doorstromingsproblemen ontstaat sluipverkeer hetgeen leidt tot problemen m.b.t. de leefbaarheid.

De nieuwe infrastructuur of de aanpassing van bestaande infrastructuur die nodig is in verband met de ontwikkeling van Veldhoven-West kan mogelijk ook een functie hebben in het oplossen van de bestaande en toekomstige knooppunten m.b.t. de doorstroming van het verkeer in andere delen van Veldhoven. Mede daarom worden plannen ontwikkeld voor een Westelijke Ontsluitingsroute (WOR). Deze zal een functie moeten vervullen voor de ontsluiting van de woningbouwlocatie Veldhoven-West, maar ook een bovenwijkse functie moeten vervullen.

De uitvoeringsvorm van de WOR staat nog niet vast. De aan te leggen infrastructuur zal een bijdrage moet leveren aan het oplossen van de bestaande knooppunten aan de westzijde van Veldhoven en geen nieuwe knooppunten moeten opleveren in het plangebied.

De ontsluitingsstructuur moet zo worden gekozen dat wijkvreemd verkeer wordt geweerd. Daarnaast geldt dat de wijk een goede ontsluiting voor de verschillende modaliteiten moet krijgen met aansluiting op de bestaande infrastructurele netwerken. Specifiek voor openbaar vervoer wordt uitgegaan van een goede ontsluiting waarbij een ruimte reservering voor een (H)OV-lijn moet worden opgenomen. Qua verkeersveiligheid gelden de richtlijnen "Duurzaam Veilig".

Vanuit financieel oogpunt ligt de wens van de gemeente dat de aan te leggen infrastructuur gefaseerd kan worden gerealiseerd parallel aan de woningbouw ontwikkeling.

2.3.2 AMBITIES

De nieuwe wijk biedt ruimte aan alle vervoersmiddelen: auto, (hoogwaardig) openbaar vervoer, fietsers en voetgangers. Maar ondanks het motto "de auto moet mogen", moet de auto zich bescheiden opstellen. De bewoners en bezoekers worden niet in een blikkende wijk, maar in een wijk van mensen ontvangen. Innovatie in parkeeroplossingen is een vereiste. Ook openbaar vervoer en langzaam verkeer krijgen een volwaardige plek in Veldhoven-West. Niet alleen de interne structuren maar juist ook de verbindingen met bestaand Veldhoven dragen bij aan een hoogwaardige ontsluitingskwaliteit.

De ambities met betrekking de ontsluiting van Veldhoven-West zijn opgebouwd uit verschillende onderdelen die veel te maken hebben met de woonomgeving. Stimulering van fiets en openbaar vervoer leidt tot een lager autogebruik wat weer gunstig is voor de leefbaarheid (geluid en lucht).

AMBITIES VERKEERSNETWERKEN:

- Goede verbinding met het centrum van de gemeente zodat de toekomstige bewoners de voorzieningen in het centrum als hun centrumvoorzieningen zullen beleven.
- Goede aanhaking op openbaar vervoer systeem met ruimte reservering van (H)OV.
- Goede directe fietsverbindingen; Sternet-fiets doortrekken tot in Veldhoven-West (noord- en zuid kant) .
- Gebruik van de oude wegenstructuur voor realiseren langzaam verkeersroutes.
- Sociaal veilige fietsroutes.
- Een auto-ontsluiting gericht op de wijk die een meerwaarde oplevert voor de gesignaleerde knelpunten (verkeerscirculatieplan) op het bestaande wegennet.

2.4 GROEN, WATER EN DUURZAAMHEID

2.4.1 OPGAVE

De omvangrijke verstedelijkingsopgave in Veldhoven zal, zelfs bij een zorgvuldige inpassing van de nieuwe woningen, gepaard gaan met verlies van landschappelijke waarden in het nu nog landelijk gebied. Maar tegelijkertijd biedt deze verstedelijking ook kansen voor een versterking van de huidige groene geleidingszone en de realisatie van nieuwe groenstructuren.

Daarmee kan worden voldaan aan de in het Streekplan Noord-Brabant gevraagde balans van ruimtelijke ontwikkeling door groenontwikkeling op of nabij de verstedelijkingslocatie (Rood met Groen koppeling). Dit is ook van groot belang voor de realisatie van het gewenste groenstedelijke woonmilieu.

LAGENBENADERING: LANDSCHAP ALS VERTREKPOINT

De opgave voor groen en water in Veldhoven-West is gericht op behoud en ontwikkeling van bestaande waarden en creëren van een gezonde leefomgeving door het bieden van uitlopmogelijkheden voor de inwoners van Veldhoven-West en bestaande wijken in Veldhoven (met name 't Look, Zonderwijk en Veldhoven-dorp). De ruimtelijke structuur en de inrichting van Veldhoven-West volgt de zogenaamde lagenbenadering: ze moeten aansluiten bij de zogenaamde 1^e laag van water en bodem en bij de reeds aanwezige groene en blauwe elementen.

Kwaliteiten die gerelateerd zijn aan natuur, water en duurzaamheid worden even zwaar meegewogen in een eventuele afweging als de ambities voor woningbouw, voorzieningen en verkeer. Deze kwaliteiten zijn geen belemmeringen, maar juist een uitgangspunt voor het bereiken van de nagestreefde hoge kwaliteit in Veldhoven-West.

2.4.2

AMBITIES

Om uit te stijgen boven het beeld van de pas opgeleverde contextloze nieuwbouwwijk, betekent het een verrijking van het plan als de geschiedenis van het gebied, de relatie met de omgeving, de structuren van het stedelijk gebied en de inbedding in het landschap in het ontwerp als bouwsteen wordt gebruikt.

In en rond de nieuwe woonwijk worden ecologische waarden van bosstroken en beekdalen op strategische plekken versterkt. Het ontwerp voor de woonwijk is mede gebaseerd op de in het huidige landschap aanwezige kwaliteiten, zoals bestaande lintbebouwing, houtwallen, bomenrijen en waterlopen.

De ambities voor groen en water richten zich op drie hoofdelementen: de beek, de bestaande bossen en houtwallen en de recreatie:

- Herstel van het beekdal van de Rijt of Poelenloop over een brede zone.
- Selectief handhaven van bestaande houtwallen en bossen en landschappelijk afronden door aanleg mantel- en zoomvegetaties.
- Goede recreatieve ontsluiting met kortere en langere wandelroutes.

Uiteraard moet ten minste worden voldaan aan de minimale wettelijke eisen en het gemeentelijke beleid waaronder het gemeentelijk convenant duurzaam bouwen.

De ambities voor Veldhoven-West gaan echter een stuk verder. Voor de ontwikkeling van Veldhoven-West zal de ruimtelijke context, gebouwd, agrarisch en groen, een belangrijk kwaliteit bepalend element zijn. Daarom zullen de bestaande kwaliteiten van het landschap en de waterhuishouding als belangrijk vertrekpunt dienen te worden gehanteerd bij de nieuw geplande woningbouw en bijbehorende voorzieningen.

De leidende gedachte hierachter is dat het versterken en behouden van landschappelijke en natuurwaarden kansen biedt voor het realiseren van aantrekkelijke, gevarieerde en kwalitatief hoogwaardige woonmilieus.

Hierna worden de ambities verder uitgewerkt.

NATUUR

- Handhaven van de houtwallen waar mogelijk; verfraaien en onderhouden voor zover de gemeente daarbij in positie is.
- Versterken van de aanwezige groene- en natuurwaarden. Daarbij staat voorop het in stand houden en versterken van de groene geleidingszone en het ontwikkelen van de landschappelijke en ecologische potenties in het beekdal van de Rijt of Poelenloop.

WATER

- Infiltreren van water. Die infiltratie mag zichtbaar zijn, bijvoorbeeld in de vorm van wadi's.
- Herinrichting van het beekdal van de Rijt of Poelenloop. Aangezien de beek weinig water voert, is de herinrichting primair gericht op landschappelijke aspecten en ecologische waarden van de overgang van de hogere gronden naar het beekdal.

- Bij een brug over het beekdal moet voldoende ruimte onder de brug zijn voor oeverzones, droge zones én een recreatieve route, in verband met de passeerbaarheid van de weg voor flora, fauna en recreanten.
- Afkoppelen van al het verhard oppervlak op retentie en infiltratievoorzieningen.
- Het zichtbaar maken van water in de wijken wordt, met uitzondering van het beekdal van de Rijt of Poelenloop en infiltratievoorzieningen als wadi's, geen realistische doelstelling geacht. Gezien de hoge ligging ten opzichte van de grondwaterspiegel en de goede doorlatendheid van de bodem zou de wens tot het realiseren van waterpartijen ertoe leiden dat kunstmatige ingrepen (folie of kleibekleding) het water in de wijk moeten houden. Dit is geen duurzaam uitgangspunt.

LANDSCHAP EN CULTUURHISTORIE

- Zeer waardevolle cultuurhistorische elementen worden zo goed mogelijk ingepast/behouden in de toekomstige inrichting, bijvoorbeeld cultuurhistorisch waardevolle zandwegen/kerkepaden als nieuwe fietspaden door de woonwijken.
- Het hele gebied heeft een archeologische verwachtingswaarde 'middel' tot 'hoog'. Daadwerkelijk veldonderzoek is nog niet verricht. De omgang met waardevolle archeologische elementen is afhankelijk van het type element. Daar waar zinvol (bijvoorbeeld bij grafheuvels) verdient het zichtbaar/herkenbaar maken van archeologisch zeer waardevolle elementen de voorkeur.

RECREATIE

- Bestaande en nieuwe groene en blauwe elementen worden benut voor de recreatie. Tegelijkertijd wordt de recreatiedruk gekanaliseerd middels routestructuren zodat een deel van de bestaande kwetsbare natuur rustig blijft.
- Realiseren van recreatieve verbindingen tussen Gender/Veldhoven-Zuid, Oeienbosch en Rijt of Poelenloop.
- Realiseren van recreatieve verbindingen tussen Oerle, Zandoerle het Papagaaienpark, de Bruggenrijt en Veldhoven-Zuid.

DUURZAAMHEID

- Het gemeentelijk convenant duurzaam bouwen in een randvoorwaarde.
- De brede toepassing van (innovatieve) technieken die de duurzaamheid vergroten.
- Er worden geen uitlopende bouwmaterialen toegepast.
- De huizen worden bij voorkeur dusdanig gebouwd dat zij onder de landelijk vastgestelde energie prestatie coëfficiënt (EPC) presteren.

HOOFDSTUK

3

Hoe ziet het gebied er nu uit?

3.1 INLEIDING

Veldhoven-West is, globaal, het gebied westelijk van het oude lint bestaande uit de Oude Kerkstraat, St. Janstraat, Sondervick, Kromstraat en De Plank. In het noorden wordt de uiterste begrenzing gevormd door het noordelijke aansluitpunt van de NOR (de toekomstige aansluiting van de Oersebaan met de Oude Kerkstraat), in het zuiden door de A67. Het plangebied voor de woningbouw is kleiner dan dit gebied vanwege de ligging van de geluidscontour rondom het vliegveld Eindhoven (de 35Ke-grens) en vanwege de wens groengebieden te behouden. Het plangebied sluit aan bij het zoekgebied zoals dat is aangeduid in het regionaal Structuurplan en het provinciaal uitwerkingsplan.

Het gebied met een geluidsbelasting van meer dan 35Ke komt niet in aanmerking voor woningbouw. Het gebied waarvoor de Wet Voorkeursrecht Gemeenten (WVG) van toepassing is verklaard sluit ook aan bij deze 35Ke-grens. In bijlage 1 is een kaart met het plangebied opgenomen.

In de startnotitie is een uitgebreide beschrijving opgenomen van de huidige situatie en autonome ontwikkeling van het plangebied. In dit hoofdstuk is dit samengevat en is beschreven welke kansen en knelpunten er, op basis van deze situatie en ontwikkelingen, zijn om de hiervoor beschreven opgaven en ambities te realiseren.

3.2 WATER, GROEN, LANDSCHAP EN CULTUURHISTORIE

WATER Het gebied rondom de Rijt of Poelenloop is vochtig tot plaatselijk nat. Verder ligt het plangebied hoog en droog. In de bodem komen geen kritische verontreinigingen voor. Het grondwater kent voor verschillende zware metalen verhoogde achtergrondgehalten. Met name nikkel is sterk verhoogd. Cadmium, chroom, kwik en zink kennen licht verhoogde achtergrondwaarden. De gehalten zijn waarschijnlijk ontstaan als gevolg van overbemesting en verzuring van de grond.

NATUUR In het plangebied komen de beschermde plantensoorten Brede wespenorchis en Grasklokje voor. Voor ruimtelijke ingrepen vallen deze soorten onder een algemene vrijstelling. Voorts komen diverse aandachtssoorten voor. Voor wat betreft broedvogels komen er in het plangebied diverse minder algemene en rode lijstsoorten voor, met name in de bosgebieden, langs de wegen van Hoogeind naar Oerle, Zandoerle, Zittard en Schoot en rondom de bebouwing in het landelijk gebied.

Er zijn vliegroutes van Gewone dwergvleermuis, Laatvlieger en Rosse Vleermuis aanwezig. In Zandoerle is een kolonie van Gewone dwergvleermuis aanwezig. Ook in andere bebouwing in het plangebied kunnen kolonies van Gewone dwergvleermuis voorkomen. In het plangebied zijn sporen van diverse grondgebonden zoogdieren waargenomen, waaronder nesten van de eekhoorn in de bossen ten oosten van Zandoerle en in de bospercelen tussen Zittard en Schoot. Deze nesten zijn beschermd. In het plangebied zijn alleen in de Rijt of Poelenloop amfibieën en vissen aangetroffen.

LANDSCHAP

Het plangebied is een typisch akkerdorpenlandschap en is, vooral in de overgangszone naar de grotere boscomplexen, zeer kleinschalig. Bouwlandcomplexen en bosgebieden wisselen elkaar af op zeer korte afstand en vormen zo een parkachtig landschap.

De oude wegenstructuur in het plangebied is grotendeels bewaard gebleven en bovendien veelal nog steeds onverhard. Vrijwel alle wegen hebben dan ook een middelhoge, hoge of zeer hoge historisch-geografische waarde.

Kansen en knelpunten

Door de bestaande kwaliteiten op het gebied van water, natuur en landschap als vertrekpunt te hanteren bij de ontwikkeling van Veldhoven-West, kunnen herkenbare, ruime en groene wijken en buurten worden gerealiseerd, met een eigen identiteit en waarin de waardevolle landschapselementen goed zijn ingepast. Door zo een aantrekkelijke woonomgeving te creëren zal Veldhoven-West zeer concurrerend zijn op de regionale woningmarkt, ook ten opzichte van de kleinere kernen in de regio, en zo in staat zijn de regionale taakstelling te realiseren.

WATER

Het beekdal van de Rijt of Poelenloop is een belangrijk aandachtspunt. Bouwen in het beekdal past niet in een duurzaam watersysteem. Aangezien er in het plangebied veel nieuw verhard oppervlak komt, is behoud van infiltratie van water in de bodem en voorkomen van wateroverlast bij piekbuien een aandachtspunt.

De WOR moet bij een eventuele doorsnijding van het beekdal landschappelijk en architectonisch ingepast worden.

NATUUR

Zowel de grotere bossen als de meer geïsoleerd liggende bospercelen in het plangebied zijn planologisch beschermd middels het Streekplan; ze hebben de aanduiding Ecologische Hoofdstructuur (EHS). Rode ontwikkelingen in de EHS zijn niet toegestaan, tenzij hiervoor een aanpassing van het streekplan wordt vastgesteld.

De ecologische veldinventarisatie geeft aan dat de belangrijkste natuurwaarden vooral zijn aangetroffen in de geleidingszone en in het beekdal en dat er binnen het overige agrarische gebied geen belangrijke conflicten tussen aanwezige natuurwaarden en woningbouw te verwachten zijn. Het slopen van bebouwing waar vleermuizen voorkomen is niet of alleen bij uitzondering mogelijk.

Er moet worden voorkomen dat het plan leidt tot verdroging in het beekdal. Bij een verdere vermatting in het beekdal zijn er kansen voor het ontwikkelen van nieuwe natuurwaarden in dit beekdal.

De eventuele doorsnijding van bosgebieden door infrastructuur moet verder zoveel mogelijk gemitigeerd worden.

LANDSCHAP

Zandoerle heeft een hoge historische stedenbouwkundige waarde; de identiteit van dit dorp behouden.

ARCHEOLOGIE

Uit archeologisch bureauonderzoek blijkt dat het gehele plangebied hoge archeologische verwachtingswaarden heeft. In het plangebied liggen vijftien waarnemingen en drie monumenten vanaf de steentijd tot de vroege Middeleeuwen, hoofdzakelijk in de beboste delen. Veldonderzoek moet uitwijzen waar archeologische vondsten voorkomen. Archeologische waarden moeten bij voorkeur onverstord in de bodem bewaard worden of anders zorgvuldig opgegraven worden.

3.3

VERKEER EN LEEFMILIEU

De huidige verkeerssituatie kenmerkt zich door een sterk naar het oosten gerichte ontsluitingsstructuur. De oost-west verkeersstructuur in Veldhoven is daarop ook afgestemd met aan de noordzijde de Heerbaan en aan de zuidzijde de Kempenbaan. De noord-zuid verbindingen zijn enkele wijkontsluitingswegen. Het gebied van Veldhoven-West wordt op dit moment ontsloten door de Sondervick (oostzijde), Knegselweg (zuidzijde), de Zandoerleseweg (noord-west) en de Zittard, overlopend in de Koppelenweg (westzijde). Deze ontsluiting is onvoldoende gelet op de geprojecteerde woningbouw in Veldhoven-West.

Vanuit het in ontwikkeling zijnde Verkeerscirculatieplan is een aantal doorstromingsknoelpunten in het verkeerssysteem naar voren gekomen, die van belang zijn voor de ontwikkeling van Veldhoven-West:

- route Sondervick, Kromstraat, De Plank;
- route Kempenbaan, Nieuwstraat;
- Heerbaan, Heistraat.

Door deze doorstromingsproblemen ontstaat sluipverkeer hetgeen leidt tot leefbaarheidsproblemen. Dit sluipverkeer komt onder andere voor op de volgende wegen: Oude Kerkstraat, St. Janstraat, Banstraat, Zandoerleseweg.

Qua verkeersveiligheid zijn een aantal van de verkeersdrukte afgeleide problemen bekend, waarbij de nadruk ligt op de hoge verkeersdruk in de kernen Oerle, Zandoerle en Veldhoven-dorp. Dit kan leiden tot onveilige situaties.

GELUIDSCONTOUR VLIEGVELD

Het plangebied ligt in het verlengde van de start- en landingsbaan van Eindhoven Airport, waardoor er een grote geluidscontour van het vliegveld over het plangebied ligt. De belangrijke 35Ke-contour ligt in het studiegebied grofweg 300 meter ten noorden en parallel met de Zandoerleseweg (tussen Zandoerle en Oerle). Conform het regionale akkoord over dit onderwerp zal bij de ontwikkeling van Veldhoven-West de huidige contour als "bebouwingsgrens" worden gehanteerd.

LUCHT

In de huidige situatie worden in een relatief smalle zone langs de Rijksweg A67 de luchtkwaliteitsnormen uit het Besluit luchtkwaliteit 2005 overschreden.

In de toekomstige situatie (2010 en 2020) is de verwachting dat er, zonder aanvullende maatregelen, voor de daggemiddelde concentratie fijn stof overal in het plangebied een overschrijding zal zijn. Dit komt met name door de te hoge achtergrondconcentraties.

Kansen en knelpunten

VERKEER

Gezien de omvang van Veldhoven-West en de al bekende verkeersknelpunten aan de westzijde van de huidige kern is het niet verantwoord om een ontwikkeling te starten die de huidige problemen negeert. Dit betekent dat bij het ontwikkelen van de verkeersstructuur ook een relatie moet worden gelegd met de bekende knelpunten in Oerle, Veldhoven-dorp en de ontsluiting van het bedrijventerrein Habraken.

Randvoorwaarden ten aanzien van verkeer zijn vooral gericht op het creëren van een oplossing voor het sluipverkeer dat nu door/langs het gebied rijdt. Dit betreft de kernen Zandoerle en Oerle als ook de Sondervick. Daarnaast is randvoorwaardelijk dat er (ook) een noord-zuid route door het gebied moet lopen om tot een goede spreiding van het verkeer te komen.

GELUID

Langs de A67 ligt een geluidszone waarbinnen niet mag worden gebouwd. Daarnaast liggen er geluidzones langs de Sondervick, Knegelseweg en de Banstraat/Zandoerleseweg. Deze geluidzones zijn niet zo groot dat deze leiden tot een relevante inperking van het te benutten gebied.

Binnen de 35 Ke-contour van het vliegveld zal geen woningbouw plaatsvinden.

LUCHT

Bij toetsing aan het besluit luchtkwaliteit moet ook rekening worden gehouden met een zone langs de A67, waarin geen woningbouw mag plaatsvinden. Dit wordt zowel veroorzaakt door overschrijvingen van fijn stof als NO₂. Dit betreft zones van rond de 25 meter.

In de toekomstige situatie is de verwachting dat er, zonder aanvullende maatregelen, voor de daggemiddelde concentratie fijn stof overal een overschrijding zal zijn. Dit komt door de te hoge achtergrondconcentraties.

Het realiseren van woningen in Veldhoven-West leidt door een toename van het autoverkeer mogelijk tot een verslechtering van de luchtkwaliteit. Op basis van recente jurisprudentie zijn er mogelijkheden om ook bij een overschrijding van de normen ten aanzien van fijn stof (als gevolg van autonome ontwikkelingen) woningen te bouwen, mits de concentratie niet toeneemt ten gevolge van de nieuwe plannen. Er moet dus worden bezien of er in een groter kader maatregelen getroffen kunnen worden die de luchtkwaliteit per saldo verbeteren of een eventuele verslechtering minimaal compenseren. Het besluit moet wel in samenhang met het besluit van de maatregelen genomen worden.

Ook moeten de maatregelen in de nabijheid van het project getroffen worden en gelijktijdig met de realisatie van de planvorming worden gerealiseerd. Als dit niet mogelijk is, lijken de mogelijkheden voor woningbouw uitgesloten tenzij de (Europese en landelijke) regelgeving wordt aangepast.

Mogelijke maatregelen in en de directe omgeving van het plangebied zijn bijvoorbeeld:

- verbetering doorstroom op wegen;
- snelheidsverlaging;
- minder verkeer (bijvoorbeeld minder vrachtverkeer in de woonwijken);
- stimulering schoner verkeer (toepassing roetfilters en euronorm);
- beperking uitstoot fijn stof bij intensieve veehouderij.

Tijdens de MER-fase zal het effect van de woningbouw in Veldhoven-West op de luchtkwaliteit in 2010 en daarna worden onderzocht, inclusief het effect van mitigerende en compenserende maatregelen.

3.4 **EIGENDOMMEN EN MILIEUCIRKELS**

Eigendomssituatie

De eigendomssituatie is natuurlijk een belangrijke randvoorwaarde bij het realiseren van de woningbouw. In een separate bijlage is een kaart met de eigendomssituatie weergegeven.

Milieucirkels

In Veldhoven west liggen diverse bedrijven, zoals (glas)tuinbouwbedrijven, de boerenbond, een dierenpension, veehouderijen en een manege, met milieucirkels. Deze milieucirkels variëren van 10 tot wel 200 meter.

Aan de Sondervick 93 ligt een bedrijf met opslag van bestrijdingsmiddelen en meststoffen met een contour ten behoeve van externe veiligheid. De risicocontour voor het zogenaamde groepsrisico bedraagt 275 meter¹.

In de toekomstige situatie (2010) ligt de risicocontour (waarbinnen geen woningbouw mogelijk is) rond de A67 op 143 meter.

In de bijlage van de startnotitie zijn deze zones, samen met bebouwingsvrij stroken rondom een DSM-leiding en een hoofdwaterleiding, op kaart weergegeven.

De toekomstige woningen zullen buiten de milieuzoneringen moeten worden gebouwd of de milieucirkels (van de bedrijven) zullen verkleind of gesaneerd moeten worden.

¹ Is nog in onderzoek.

3.5

RICHTINGGEVENDE KENMERKEN

Op de kaart op de volgende pagina zijn de belangrijkste kenmerken (waarden, beleidsmatige aanduidingen, milieuzones) samengevat die voor de ontwikkeling van Veldhoven-West van belang zijn. Dit is de zogenaamde richtinggevende kenmerken kaart.

Onderdelen van deze kaart zijn:

- de milieuzoneringen;
- de groene hoofdstructuur (uit het Streekplan);
- nattere gebieden (gebieden met een lagere grondwaterstand, in het beekdal);
- de belangrijkste landschappelijke en cultuurhistorische waarden;
- het gebied dat in het uitwerkingsplan van het Streekplan is aangeduid als "transformatiegebied", dus het gebied waarbinnen de verstedelijking op basis van dit uitwerkingsplan moet plaatsvinden.



HOOFDSTUK

4

Hoe kunnen we het gebied vormgeven?

4.1

WONINGBOUW EN GROENSTRUCTUREN

In de richtinggevende kenmerken kaart (hoofdstuk 3 van deze Nota) en in een kaart in de bijlagen in de startnotitie is een gebiedsindeling weergegeven. Dit maakt het mogelijk om per deelgebied vanuit verschillende criteria nadere afwegingen te maken en om vervolgens vanuit die deelgebieden bebouwingsmodellen op te stellen, door een bepaalde clustering van deelgebieden in combinatie met de keuze over de ontwikkelingswijze van zo'n deelgebied.

De begrenzing van deze deelgebieden is afgestemd op fysieke kenmerken van het gebied (wegen, bebouwing, grondgebruik), eigendomsverhoudingen en milieucirkels. In de bijlage van deze notitie zijn deze gebieden uitgewerkt. In deze bijlagen zijn per deelgebied de kaart met eigendommen en de richtinggevende kenmerken kaart nader uitgelicht. Daarnaast is in een kaart weergegeven welke bebouwingsdichtheid voor dit deelgebied wenselijk of mogelijk lijkt.

Hierbij is een indeling gemaakt in 3 typen:

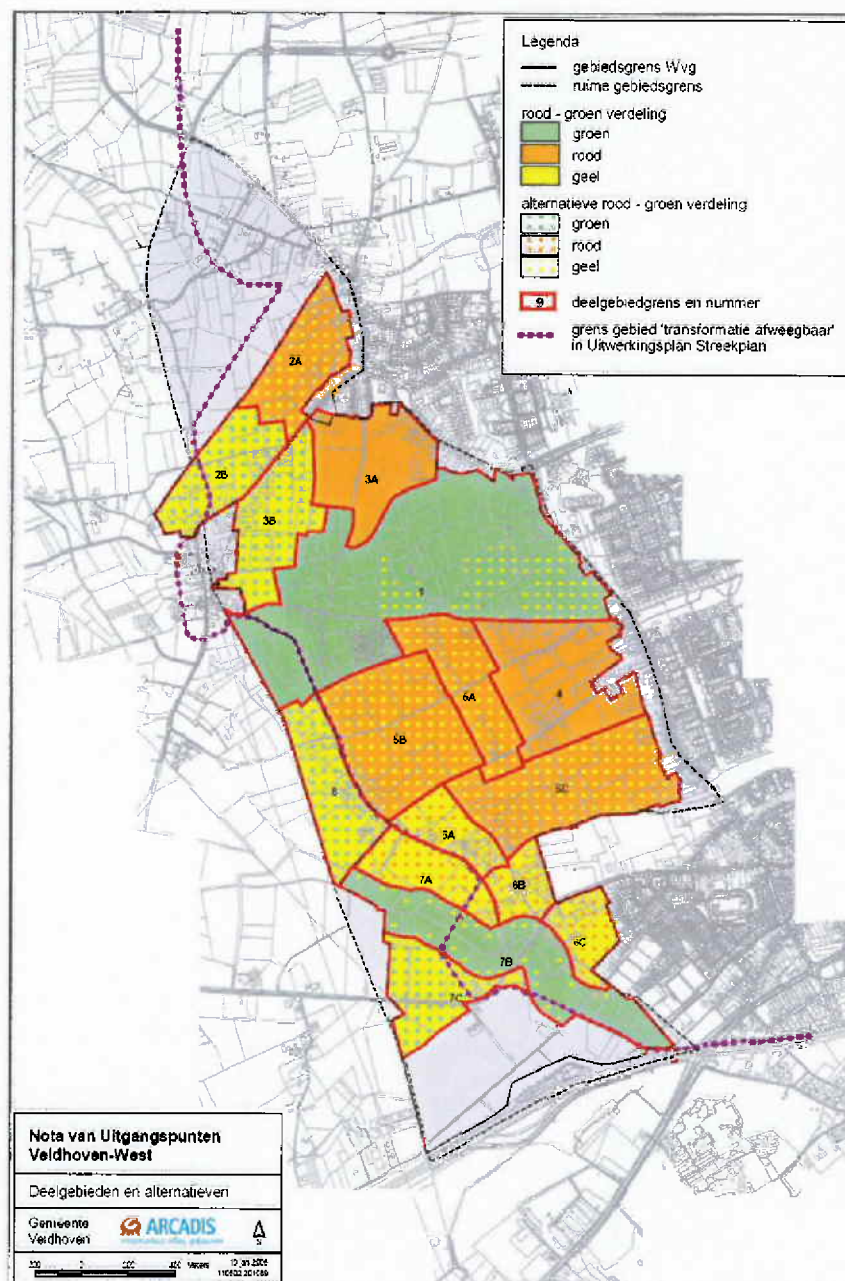
- oranje gebieden: gebieden waar een hogere bebouwingsdichtheid (circa 25 woningen per hectare, wellicht meer) haalbaar lijkt;
- gele gebieden: gebieden waar er gemiddeld genomen alleen een lagere bebouwingsdichtheid (bijvoorbeeld 10 woningen per hectare) wenselijk lijkt;
- groene gebieden: gebieden waar woningbouw een (zeer) ondergeschikte rol zal spelen.

De toekenning van de "kleuren" en de exacte grenzen van de deelgebieden staan niet vast en zal in de vervolgfase nog worden uitgewerkt. Desalniettemin geldt dat een indeling en beoordeling per deelgebied goede handvatten biedt om van daaruit alternatieven te ontwikkelen ten behoeve van het op te stellen milieueffectrapport en als basis kan worden gebruikt voor de stedenbouwkundige uitwerking. Uitgangspunt daarbij is een maximale dichtheid van het hele transformatiegebied van 25 woningen per hectare.

De begrenzing van de deelgebieden en de indicatieve aanduiding van gewenste intensiteiten is ook opgenomen op de kaart "bouwstenen voor alternatieven" in bijlage 1 van de startnotitie. In deze nota is meer specifiek aangegeven welke keuzemogelijkheden er per deelgebied lijken te zijn. Daarnaast is in hoofdstuk 4 van de nota deze indeling vertaald naar een planeconomische verkenning voor verschillende bebouwingsmodellen.

In onderstaande kaart is voor het hele gebied weergegeven welke bebouwingsdichtheid een van de denkbare mogelijkheden zou kunnen zijn en welke alternatieven er op dit gebied per deelgebied zijn. Specifiek voor de "groene gebieden" is aangegeven in welke zones binnen deze deelgebieden incidentele bebouwing wenselijk c.q. mogelijk zou zijn.

Op onderstaande kaart is ook aangegeven welk gebied op basis van het uitwerkingsplan van het streekplan in aanmerking komt voor "transformatie", dat wil zeggen verstedelijking. Het gebied dat hier buiten valt, is in de kaart in paragraaf 3.5 en in de deelkaarten in de bijlage, aangeduid met een gele vlakvulling.



De belangrijkste kenmerken van de deelgebieden die van belang zijn voor de planeconomische verkenning (zie het vervolg van dit hoofdstuk) zijn:

- **Deelgebied 1**
Deelgebied 1 bevat de groene geleedingszone. Uitgangspunt is het versterken van de groene structuur, waarbij overigens niet wordt uitgesloten dat ter financiering de ontwikkeling van gespreide bebouwing wordt toegelaten in de zuidoostelijke hoek of langs de noordelijke border.
- **Deelgebied 2 en 3 naast Zandoerle respectievelijk Oerle**
Deze deelgebieden liggen ten noorden van de groene geleedingszone. Mogelijke woningbouw kent voornamelijk een aansluiting met Oerle. Van groot belang is de dorpse structuur van Zandoerle te behouden en als focuspunt te gebruiken voor Veldhoven-West.
- **Deelgebieden 4**
Deelgebied 4 wordt in de bestaande situatie gekenmerkt door een relatief groot aantal bedrijven met milieucirkels. Voordat ontwikkeling mogelijk is zullen de cirkels gesaneerd moeten worden. Hiermee zijn veel kosten mee gemoeid. De ontwikkeling van dat gebied zou daarom kunnen worden uitgesteld tot aan het einde van de planperiode. Ook kan dit deelgebied meer als een zelfstandige ontwikkeling worden uitgevoerd, waarbij de gemeente alleen een begeleidende rol (bestemmingsplan) heeft.
- **Deelgebieden 5 en 6**
Deelgebied 5 is enigszins afhankelijk van de ontwikkelingen van deelgebied 4 of van de westelijke ontsluitingsroute. Deelgebied 6 kent relatief weinig ontwikkelingspotentie voor woningbouw deels door de aanwezigheid van groengebieden die vanuit het streekplan worden beschermd en deels door milieucirkels die ontwikkelingen beperken.
- **Deelgebied 7**
Meest zuidelijk ligt deelgebied 7 waarin de opwaardering van het beekdal centraal staat. De beek en een strook (waarvan de omvang nog nader is te bepalen) aan beide zijden wordt vrijgehouden van rode functies. Met name ten noorden van deze strook behoort landelijk wonen tot de mogelijkheden, waardoor er een kostendrager ontstaat voor de kwaliteitsverbetering van de Rijt of Poelenloop. Deelgebied 7 ligt voor het grootste gedeelte buiten het gebied dat in het regionaal structuurplan en het uitwerkingsplan van het streekplan is aangeduid als "transformatie afweegbaar".
- **Deelgebied 8**
In deelgebied 8 bestaan slechts beperkte mogelijkheden voor inbreiding binnen de lintbebouwing langs de Zittard. Deelgebied 8 ligt buiten het gebied dat in het regionaal structuurplan en het uitwerkingsplan van het streekplan is aangeduid als "transformatie afweegbaar".

4.2

ALTERNATIEVEN VOOR DE WOR

Er zijn in het kader van de startnotitie drie alternatieven ontwikkeld voor de ontsluiting van Veldhoven-West. Deze zijn in de startnotitie beschreven en zijn ook opgenomen in een kaart in bijlage 1 van de startnotitie (kaart 5 "bouwstenen voor alternatieven").

De alternatieven zijn hieronder samengevat.

Alternatief A: ontsluitingsweg aan westzijde Veldhoven-West

Alternatief A heeft een ontsluitingsweg aan de westzijde van Veldhoven-West, waarbij intakkers de verschillende buurten van het gebied ontsluiten. De ontsluitingsweg krijgt een gebiedsontsluitende functie, met een 50 of 80 km/uur regime en ligt aan de buitenkant van de wijk.

Alternatief B: ontsluitingsweg slingerend door het gebied als centrale as

In dit alternatief wordt een ontsluitingsweg slingerend door het gebied als centrale as aangelegd. De verschillende woonbuurten worden aan twee zijden ontsloten op de weg. Uitgegaan wordt van een 50 km/uur weg.

Alternatief C: ontsluitingswegen in oost-west richting

Alternatief C omvat ontsluitingswegen in oost-west richting. Hierbij worden de twee belangrijke oost-west routes verder doorgetrokken door het gebied van Veldhoven-West. De Heerbaan wordt in westelijke richting ten zuiden van Oerle doorgetrokken.

Aansluiting A67

De extra aansluiting op de A67 is voor de ontwikkeling van de locatie Veldhoven West niet direct een noodzaak, aangezien het verkeer via verschillende bestaande wegen kan worden afgewikkeld. Een dergelijke aansluiting kan mogelijk wel huidige of toekomstige verkeersknelpunten elders oplossen. Dit zal in het MER verder worden onderzocht.

In de onderstaande tabel zijn de voor- en nadelen van de verschillende alternatieven, op basis van de huidige inzichten, weergegeven.

Alternatief	Voordelen	Nadelen
A	Bij deze structuur ligt de ontsluitingsweg aan de westzijde (buiten)de wijk. De koppeling van de bestaande aan de nieuwe wijk is hierdoor optimaal aangezien er geen weg is die de wijken scheidt. Aanleg van de weg kan gefaseerd plaats vinden en staat relatief los van de woningbouw.	De weg krijgt door de ligging de allure van een randweg met een (boven)lokale functie in plaats van een wijkontsluitingsfunctie. Aandacht voor geluidshinder en sluipverkeer dat op de rijkswegen thuishoort.
B	De weg maakt onderdeel uit van de wijk en is gefaseerd aan te leggen. Er ligt minder nadruk op het doorgaande karakter en meer op het ontsluitende karakter van de weg. Voordeel van dit alternatief is dat de weg gelijk met de woningbouw kan worden gerealiseerd.	Veel aandacht nodig voor vormgeving van de weg om doorgaand karakter te vermijden en de oversteekbaarheid te waarborgen.
C	Het is een relatief kleinschalige uitbreiding van het wegennet, aangezien wordt aangesloten op de bestaande wegen. De aanleg van de wegen valt goed te faseren met de woningbouwontwikkeling.	Er ontstaat geen nieuwe noord-zuid route. Mogelijk slechts een beperkte bijdrage aan het oplossen van verkeersknelpunten buiten Veldhoven-West. Doorsnijding van de groenstrook tussen Zonderwijk en 't Look in de lengterichting.

De exacte tracéligging van de verschillende alternatieven en varianten is nog niet bepaald. De tracés die op de kaart in de startnotitie staan zijn slechts indicatief om aan te geven tussen welke locaties een verbinding wordt gelegd.

Voorkeur gemeenteraad

De gemeenteraad heeft zijn voorkeur uitgesproken voor alternatief A.

In m.e.r.-termen is dat aan te duiden als het “voorlopig voorkeursalternatief” met betrekking tot de verkeersstructuur.

De alternatieven en varianten voor de WOR zullen verder worden uitgewerkt in het kader van de m.e.r.-procedure. Bij het vaststellen van de richtlijnen (m.b.t. het op te stellen milieueffectrapport) neemt de raad een besluit over de te onderzoeken alternatieven en varianten. Nadat het milieueffectrapport is afgerond, neemt de raad een besluit over het tracé en de uitvoering van de WOR.

HOOFDSTUK 5

Planeconomische verkenning

5.1 INLEIDING

Door in een vroegtijdig stadium zicht te krijgen op kosten en baten is het mogelijk extra sturing te geven aan de gewenste ontwikkeling van Veldhoven-West. Vooral de mogelijkheden voor financiële verevening tussen deelontwikkelingen die per saldo geld kosten en deelontwikkelingen die per saldo geld opleveren, is daarbij van belang. Te vaak worden de makkelijke deelplannen uitgevoerd en blijven de moeilijke over waardoor het beoogde ambitieniveau onder druk komt te staan. Dit is te voorkomen door in deze fase van het project een financiële quick scan uit te voeren door het opstellen van een grondexploitatieberekening voor globale inrichtingsmodellen. Tevens wordt op deze wijze een eerste inschatting mogelijk van de financiële risico's.

De gehanteerde uitgangspunten voor het rekenen aan het gebied zijn in de volgende paragrafen en in de bijlagen bij deze Nota beschreven.

Er is een rekenmodel gemaakt waarin het plangebied is opgedeeld in de eerder genoemde deelgebieden en waarin per deelgebied kan worden aangegeven of het deelgebied een transformatie zal ondergaan of niet. Het model is zodanig ingericht dat er eenvoudig een gevoeligheidsanalyse kan worden uitgevoerd door te spelen met andere prijzen, andere woningbouwprogramma's en andere parameters. Dit model is inmiddels aan de gemeente overgedragen.

De planeconomische verkenning moet primair vergelijkend worden opgevat. De daarin opgenomen uitgangspunten en gegevens zijn voor een deel vertrouwelijk van aard.

5.1.1 BESCHRIJVING 3 FINANCIËEL HAALBARE MODELLEN

Om gevoel te krijgen bij de mogelijkheden zijn drie inrichtingsmodellen ontworpen door te variëren in de combinatie van deelgebieden zodat er ongeveer 2700 a 2800 woningen in het gebied zouden komen. Uitgangspunt hierbij is tevens de komst van een WOR, het ontwikkelen van de groene geleidingszone (deelgebied 1) en kwaliteitsverbetering van het beekdal (deelgebied 7B).

Ook is als uitgangspunt gehanteerd dat het totaal financieel haalbaar is. De kosten voor bijvoorbeeld de grondverwerving, het saneren van milieucirkels, de aanleg van de weg en het ontwikkelen van de groene geleidingszone moeten dus gedragen worden door de opbrengsten van de grondverkoop. Het plan moet zich dus zelf bedruipen.

Daarbij is uitgegaan dat er wel sprake is van een afdracht aan fondsen, maar dat er geen beroep op de fondsen wordt gedaan. Gezien de investeringen in de WOR, de groene geleidingszone en het beekdal is dat een “financieel behoudend” scenario.

Groene geleidingszone en het beekdal

Bij de keuze voor inrichtingsmodellen krijgt het versterken van deelgebied 1 een hoge prioriteit en zal in alle drie modellen behoren tot het programma. Dit in tegenstelling tot 7B. Het realiseren van de groenblauwe ambities in het beekdal (deelgebied 7B) is een behoorlijke kostenpost, maar in combinatie met “in lage dichtheid riant wonen” in 7A en 7C mogelijk. Deelgebied 7A is in twee van de voorbeeldvarianten opgenomen als te transformeren gebied.

Voorzieningen

Modelmatig is er een “extra” deelgebied toegevoegd voor algemene voorzieningen, waaronder de weg, binnen- en buitensport, onderwijs, zorg, etc. De toekomstige ligging van de voorzieningen is nader te bepalen bij de stedenbouwkundige invulling. De ruimteclaim, die de voorzieningen meebrengen is wel vastgelegd: 15 hectare voor de ontsluitingsweg en 15 hectare voor voorzieningen.

Woningbouw

Grootste kostendrager is woningbouw. In de inrichtingsmodellen is een totaal aantal woning nagestreefd tussen de 2700 en 2800 te realiseren voor 2030. In het zoekgebied zijn deelgebieden aangewezen die vanuit de geformuleerde ambities zouden kunnen transformeren tot woongebied.

In onderstaand schema zijn de kengetallen t.a.v. ruimtegebruik beschreven, zoals die zijn gehanteerd in de planeconomische verkenning.

Ruimtegebruik		
Bovenwijkse groenstructuur	ca. 15-45	ha
Bovenwijkse infrastructuur	ca. 15	ha
Bovenwijkse voorzieningen	ca. 15	ha
▪ Aandeel uitgeefbaar 80%		
▪ Aandeel verharding 10%		
▪ Aandeel groen en water 10%		
Woningbouw	ca. 115	ha
▪ Aandeel uitgeefbaar 60%		
▪ Aandeel verharding 20%		
▪ Aandeel groen en water 20%		
Te handhaven	ca. 170-190	ha
Totaal zoekgebied	350	m ²

In het model zijn met bovenstaande uitgangspunten en de uitgangspunten die beschreven zijn in de bijlage kosten en opbrengsten berekend. Voor het uitvoeren van een gevoeligheidsanalyse kunnen prijzen en programma eenvoudig gewijzigd worden, waarna automatisch een herberekening wordt uitgevoerd.

In de onderstaande tabel is beschreven hoe de drie voorbeeldmodellen zijn opgebouwd. Bij de indeling van deelgebieden is een rationele insteek gekozen en geen stedenbouwkundige visie. Bij het opstellen van het stedenbouwkundig masterplan kan uiteraard van deze voorbeeldmodellen worden afgeweken.

De indeling is gemaakt ten behoeve van de financiële verkenning die een sturing moet geven aan verdere ontwikkeling. Daartoe zijn drie varianten als voorbeeld gekozen waarbij de combinatie van deelgebieden 2700 tot 2800 woningen bevatten. De modellen zijn zo samengesteld dat de optelling van de onderdelen samen financieel haalbaar is (dus inclusief afdracht fondsen en exclusief inkomsten uit deze fondsen).

In de volgende paragrafen zijn de drie modellen weergegeven. Deze inrichtingsvarianten zijn ook beschreven in de startnotitie (hoofdstuk *Beschrijving mogelijke alternatieven*).

Op stedenbouwkundige gronden kan afgeweken worden van de genoemde modellen.

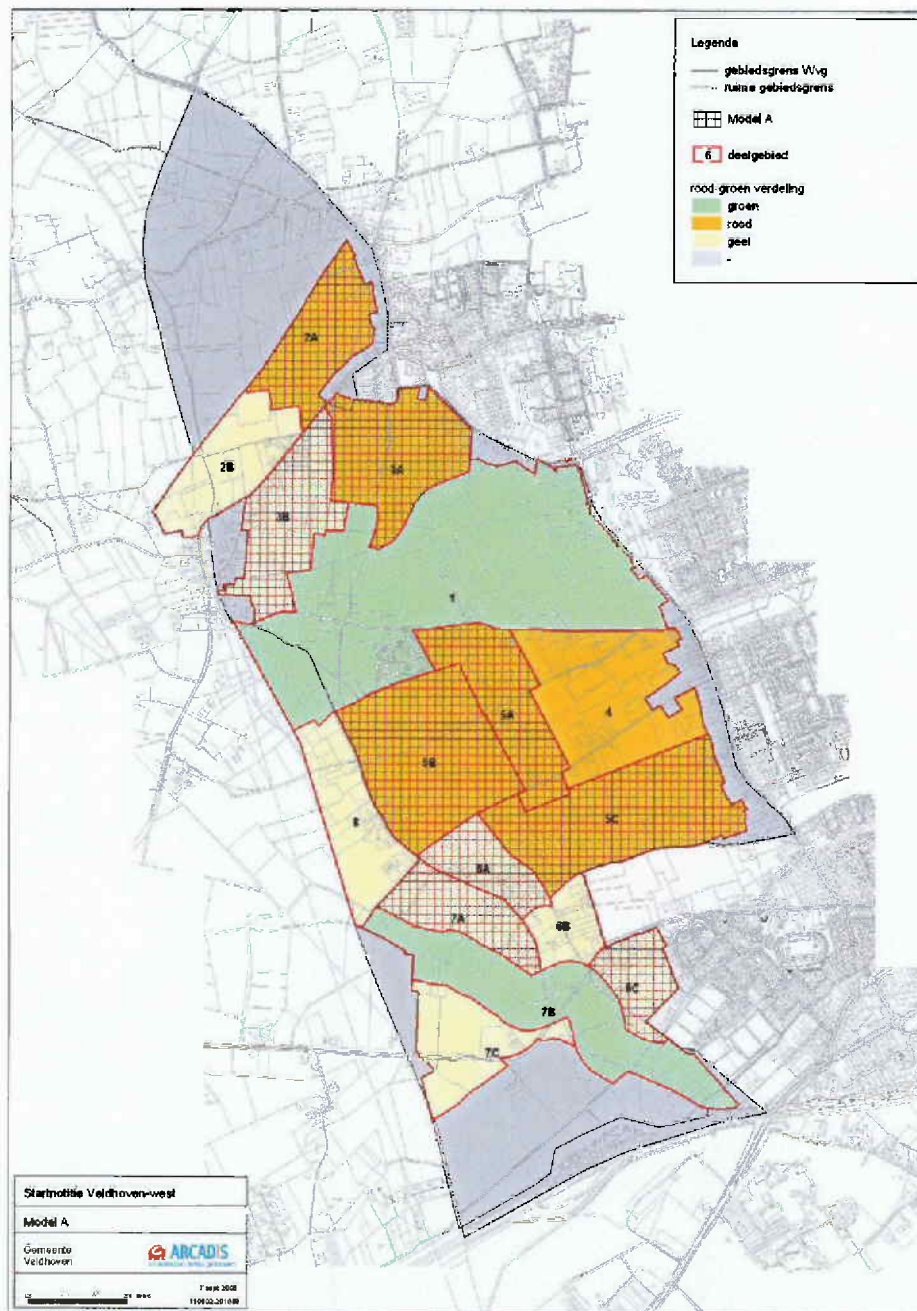
Deelgebied	Model A	Model B	Model C
Deelgebied 1			
Deelgebied 2A		-	-
Deelgebied 2B	-		-
Deelgebied 3A			
Deelgebied 3B			-
Deelgebied 4	-		
Deelgebied 5A		-	
Deelgebied 5B			
Deelgebied 5C			
Deelgebied 6A		-	-
Deelgebied 6B	-	-	-
Deelgebied 6C			
Deelgebied 7A			-
Deelgebied 7B	-	-	-
Deelgebied 7C	-	-	-

De exacte financiële uitkomsten per deelgebied en per model zijn bij de gemeente beschikbaar, maar niet in deze rapportage opgenomen.

De financiële verkenningen tonen aan de wijk goed ontwikkelbaar is, en dat er daarbij voldoende middelen gegenereerd kunnen worden om een goed ingepaste WOR te realiseren, de groengebieden op passende wijze op te waarderen en ruimte voor welzijn te reserveren.

Er zijn echter wel verschillen tussen de voorbeeldmodellen. Die verschillen zijn nog groter als de deelgebieden individueel vergeleken worden. Vooral deelgebied 4 is een deelgebied waarvoor in planeconomische zin keuzes gemaakt moeten worden ten aanzien van de ontwikkelingsstrategie en de fasering.

5.1.2 MODEL A

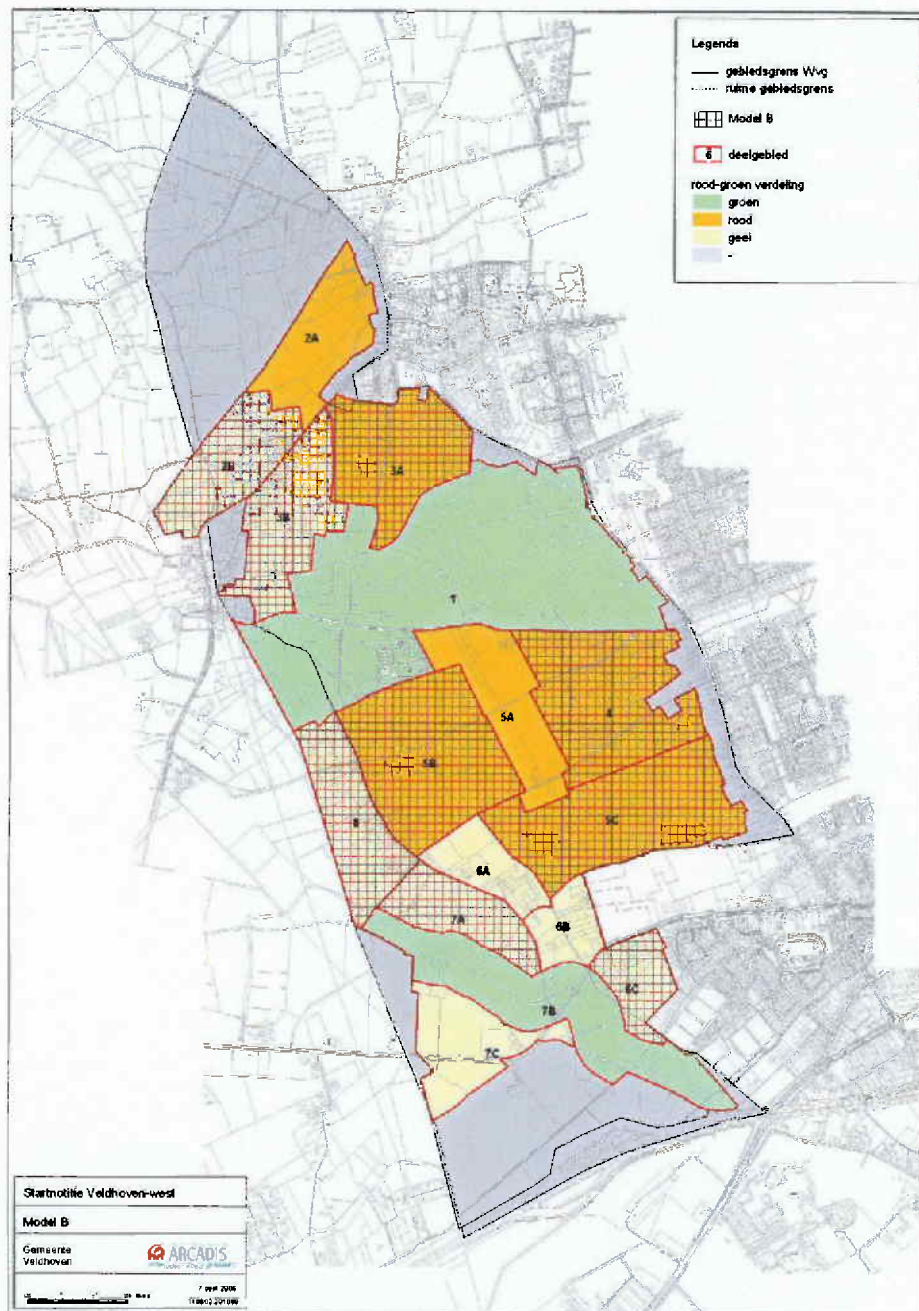


Het inrichtingsmodel A is financieel haalbaar en gaat uit van:

- woningbouw in deelgebieden 2A, 3A, 3B (lage dichtheid), 5A, 5B, 5C, 6A (lage dichtheid), 6C (lage dichtheid), en 7A (lage dichtheid);
- de bouw van 2795 woningen;
- ontwikkeling van de groene geleidingzone;
- sport- en zorgvoorzieningen deels in woongebieden deels in overige deelgebieden;
- westelijke ontsluitingsweg met aansluiting op A67.

5.1.3

MODEL B

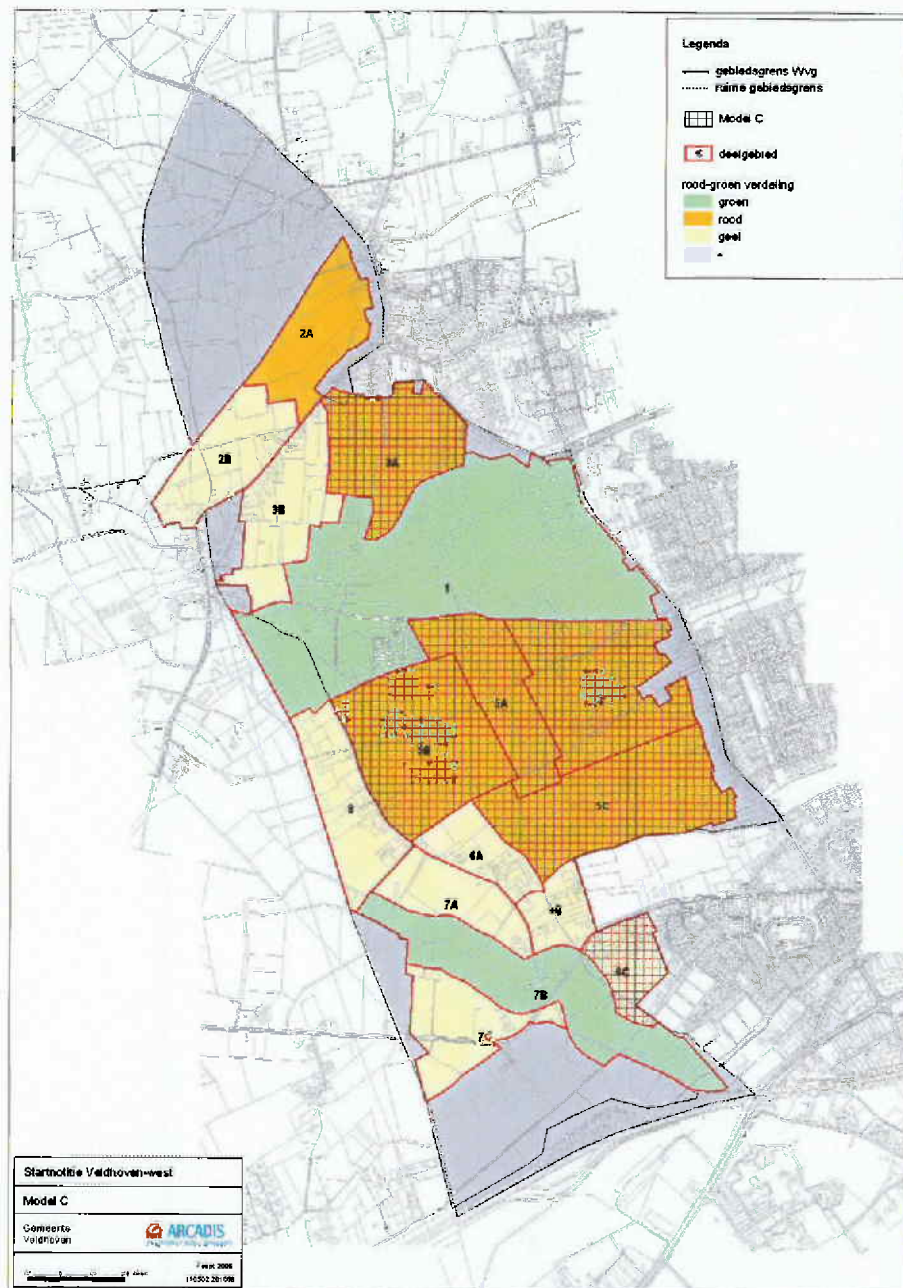


Het inrichtingsmodel B is financieel haalbaar en daarbij is inbegrepen:

- woningbouw in deelgebieden 2B (lage dichtheid), 3A, 3B (lage dichtheid), 4, 5B, 5C, 6C (lage dichtheid), 7A (lage dichtheid), 8 (incidenteel binnen bestaand lint);
- de bouw van 2730 woningen;
- versterkinggroene geledingzone;
- ontwikkeling beekdal;
- sport- en zorgvoorzieningen deels in woongebieden deels in overige deelgebieden;
- westelijke ontsluitingsweg.

5.1.4

MODEL C



Inrichtingsmodel C is financieel haalbaar en daarbij is inbegrepen:

- woningbouw in deelgebieden 3A, 4, 5A, 5B, 5C en 6C (lage dichtheid);
- 2.680 woningen;
- versterking groene geleidingzone;
- sport- en zorgvoorzieningen in overige deelgebieden,
- westelijke ontsluitingsweg.

HOOFDSTUK

6 En nu?

6.1

STEDENBOUWKUNDIGE UITWERKING VAN VELDHOVEN-WEST

In 2006 zal een ruimtelijk masterplan voor Veldhoven-West worden opgesteld. In dit masterplan zal op basis van ruimtelijke, functionele en sociale dragers een stedenbouwkundig ontwerp worden gemaakt. De ambitie van de gemeente Veldhoven is dat er een vernieuwend ontwerp tot stand komt, waarbij met name de relatie tussen ruimte, functie en maatschappij tot een meerwaarde in de leefomgeving zou moeten leiden.

Er wordt een actieve rol verwacht van het (externe) ontwerpteam: bij het aanscherpen van het programma, bij het zoeken naar nieuwe ruimtelijke, functionele en sociale concepten, bij het kweken van draagvlak voor de ontwikkeling, bij de haalbaarheid van het ontwerp, zowel op het gebied van kosten en fasering als erosie ten gevolge van de lange ontwikkeltijd. De gemeente zal nauw betrokken worden bij dit ontwerpproces.

De volgende basisdocumenten vormen de uitgangspunten voor het op te stellen masterplan:

- de notitie "ambities, karakter, wensen voor een visie op Veldhoven-West". Deze notitie is te beschouwen als een nadere duiding van de ontwerpopgave;
- deze Nota van Uitgangspunten Veldhoven-West;
- de stadsvisie;
- het provinciaal uitwerkingsplan;
- het verkeerscirculatieplan;
- de startnotitie MER en de daarin opgenomen gebiedsbeschrijving;
- (tussen)resultaten van de op te stellen Milieueffectrapportage.

6.2

VERVOLGSTAPPEN

In de startnotitie is in hoofdstuk 6 beschreven hoe de verdere m.e.r.-procedure verloopt en deze zal worden gekoppeld aan de procedure voor het globaal bestemmingsplan dat voor Veldhoven-West zal worden opgesteld.

Voor de gemeenteraad van Veldhoven zijn de volgende beslismomenten (dus na het vrijgeven van de startnotitie, de behandeling van deze Nota van Uitgangspunten en de opdrachtformulering voor het opstellen van het stedenbouwkundig masterplan) van belang:

- Vaststelling van de richtlijnen voor het op te stellen milieueffectrapport.
- Vaststelling van het ontwerp (globaal) bestemmingsplan Veldhoven-West, samen met het Milieueffectrapport en het stedenbouwkundig masterplan.
- Vaststelling van de verschillende deelbestemmingsplannen of bouwplannen.

Op de volgende pagina is een globaal planningsschema opgenomen voor de vervolgstappen en besluitvorming in 2006 en de eerste helft van 2007 opgenomen.

Maand / periode	M.e.r.-procedure	Stedenbouwkundig masterplan	Bestemmingsplan
Januari 2006	Behandeling startnotitie in raad	Behandeling opdracht in raad + behandelen Nota van Uitgangspunten in raad	
Februari – medio maart	Inspraak/advies		
Eind maart	Locatiebezoek Commissie m.e.r.		
April	(concept) advies richtlijnen		
Mei/juni	Start MER-werkzaamheden met name doorrekenen studiealternatieven	Presentatie conceptuele visies in raad	
Juni	Vaststellen richtlijnen door raad	Raadsbesluit keuze bureau op basis van conceptuele visie, (tevens bouwsteen voor MER); verlenen opdracht	Start voorbereidende werkzaamheden
Juli - September	Vergelijking studiealternatieven en gevoeligheidsanalyse		
Oktober	Definitie MMA (Meest Milieuvriendelijk Alternatief) en VKA (voorkeursalternatief); bouwsteen voor masterplan		
November		Eventueel extern overleg Masterplan	Verlengingsbesluit Wwg
December		Opleveren Masterplan	Start opstellen bestemmingsplan
Januari 2007	Concept MER in B&W	Resultaten Masterplan in B&W	
Februari		Presentatie Masterplan	
Maart		Masterplan in Raad	
April	Aanvaarding MER		Instemming B&W met ontwerp bestemmingsplan
Mei	Inspraak en advies MER en bestemmingsplan		Inspraak en advies MER en bestemmingsplan
Juni - oktober	Toetsing Commissie m.e.r.		Overleg art.10 Bro, overig extern overleg en aanpassen bestemmingsplan
November			Ontwerp bestemmingsplan ter visie ex artikel 23 WRO
Medio 2008			Bouwtitel

BIJLAGE 1

Plangebied



BIJLAGE 2

Kaarten per deelgebied

LEGENDA KAARTEN RICHTINGGEVENDE KERNMERKEN

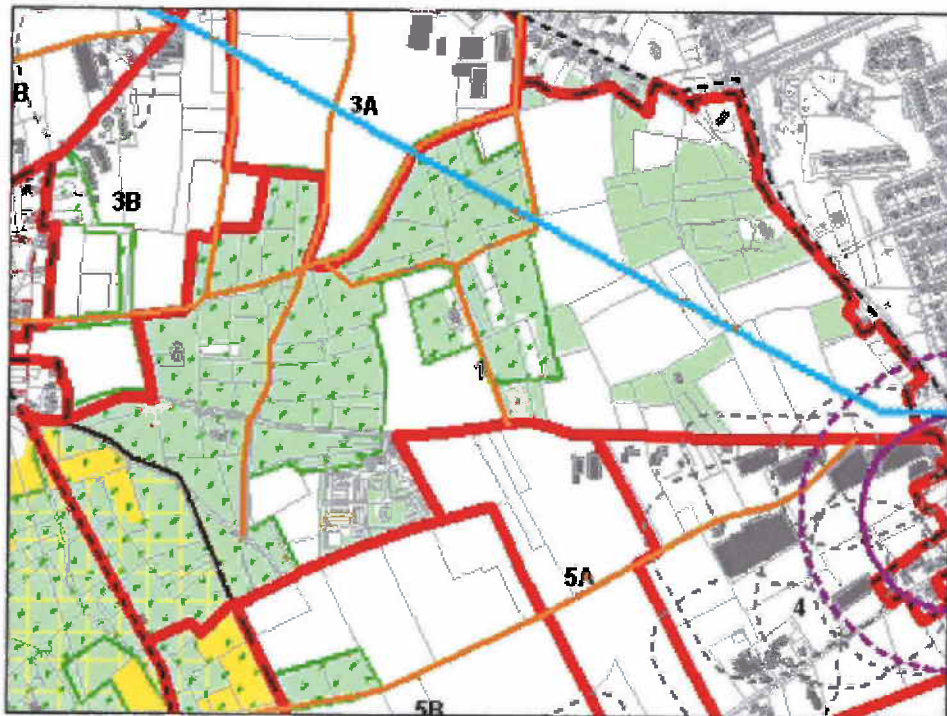
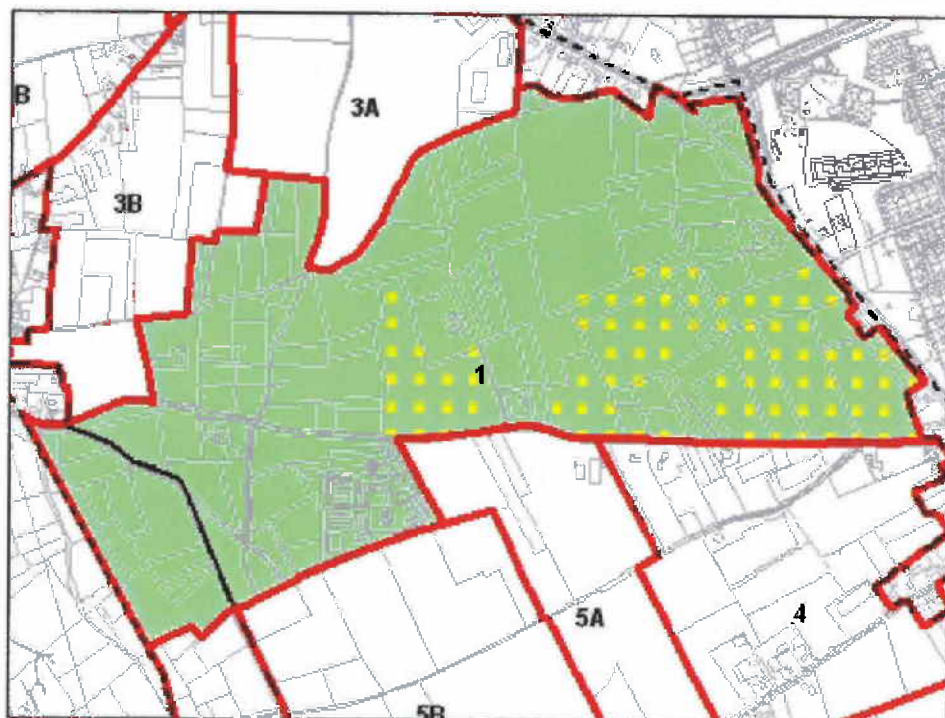
Legenda	
luchtvaart	
35 Ke contour	
infrastructuur	
onderzoekszone snelweg (400m)	
kabels en leidingen	
DSM leiding en vrije strook	
hoofdwatervleiding en vrije strook	
lucht (A67)	
40 ug/m3 NO2	
Jaargemiddelde 2010	
externe veiligheid	
plaatsgebonden risico 10-6	
grens invloedsg gebied	
overige zoneringen	
zonering overige bedrijven	
grondwater	
grondwatertrap II	
grondwatertrap III	
grondwatertrap V	
Groene Hoofdstructuur	overig bos- en natuurgebied
cultuurhistorie	
MIP object	
Rijksmonument	
historische groenstructuur	
historische geografie waarde	
zeer hoog	
hoog	
historische stedenbouw waarde	
zeer hoog	
streekplanuitwerking	
geen bestaand stedelijk gebied of transformatie afweegbaar in streekplanuitwerking	
gebiedsgrens Wv g	
ruime gebiedsgrens	
deelgebiedgrens en nummer	

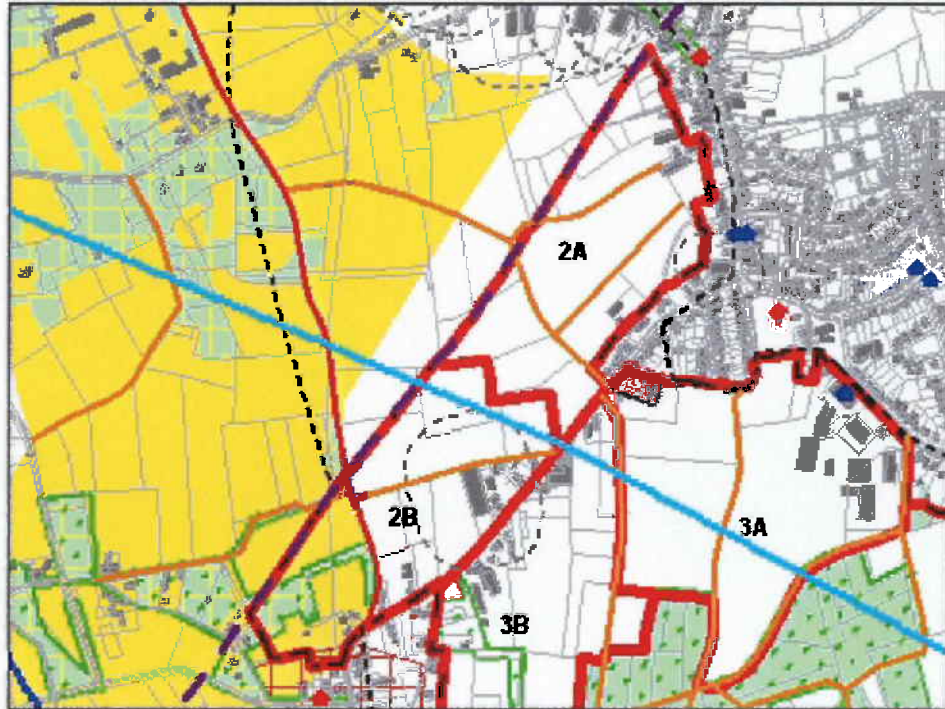
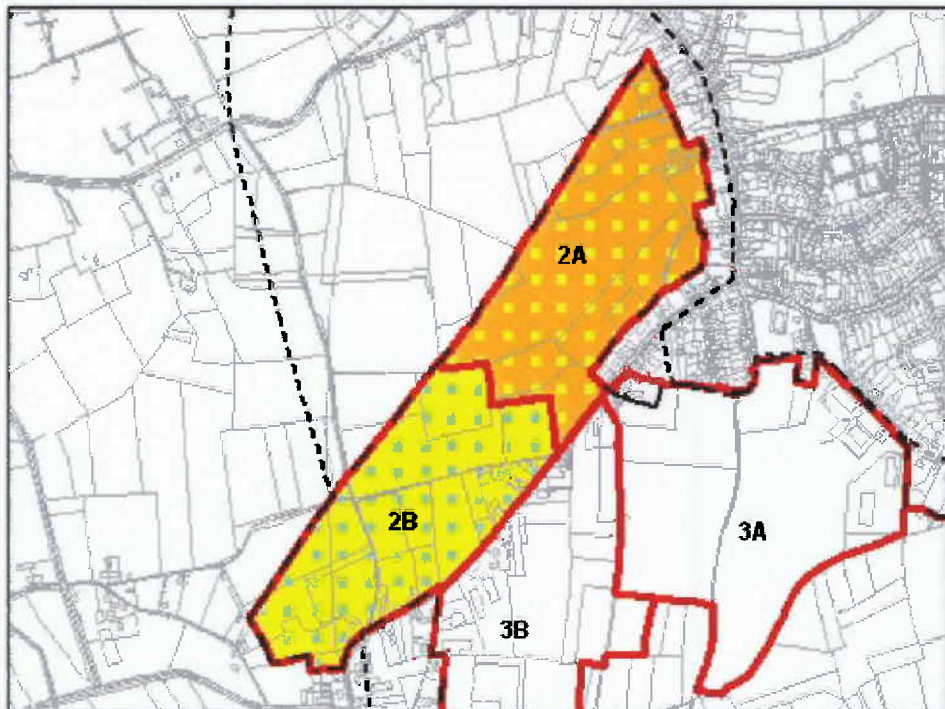
De begrenzing van het gebied waarin is aangeven waar transformatie afweegbaar is, is eind 2005 gewijzigd. Deze wijziging is niet doorgevoerd in de kaarten in deze bijlage, maar zal wel worden gebruikt in de verdere planuitwerking.

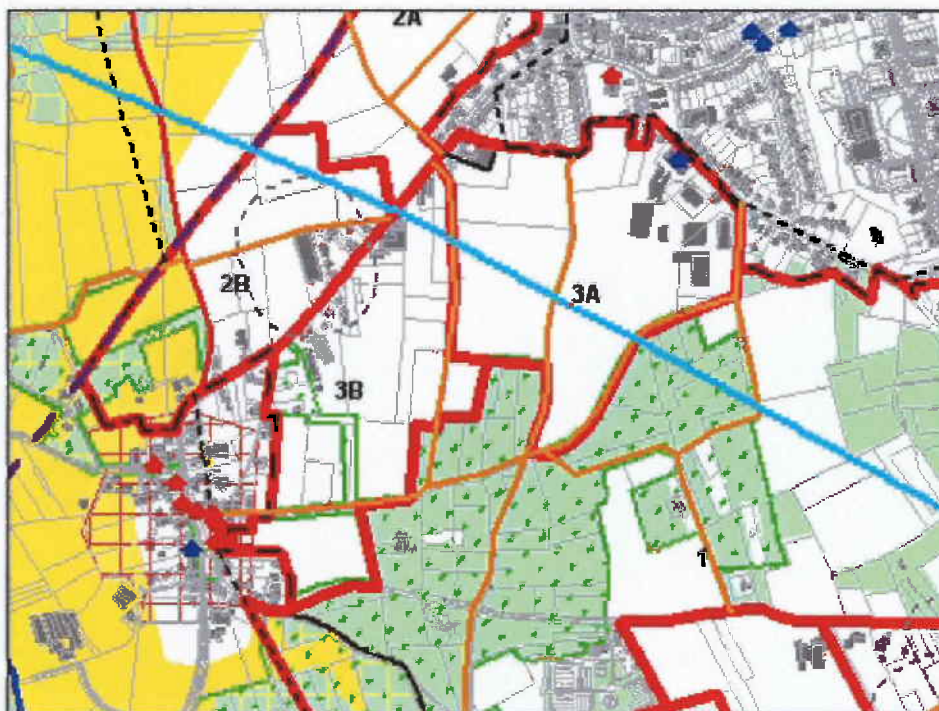
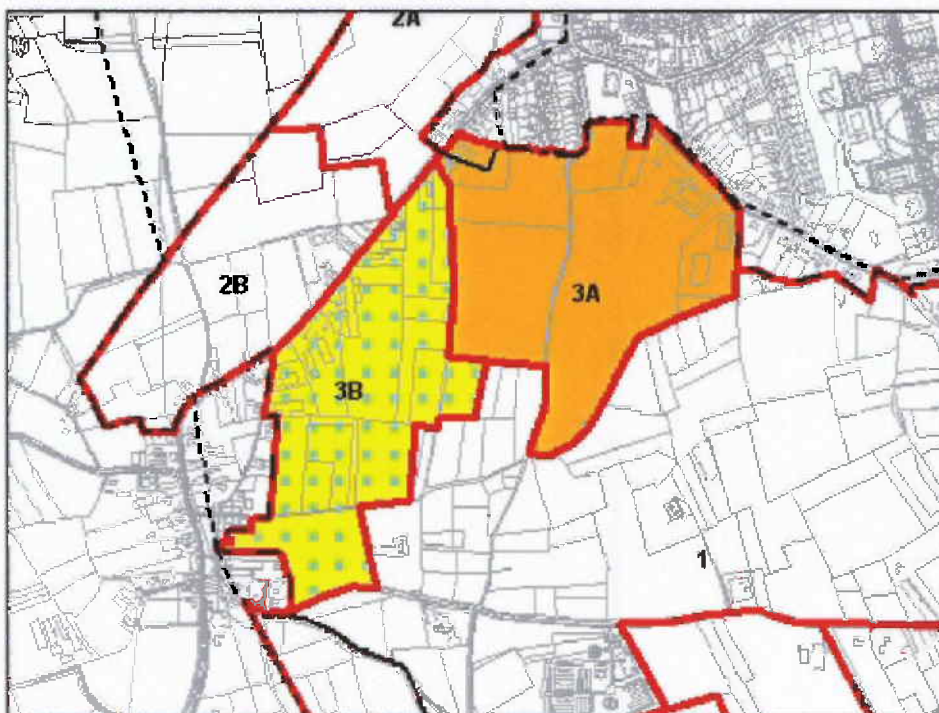
LEGENDA KAARTEN BEBOUWINGSDICHTHEID



- oranje gebieden: gebieden waar een hogere bebouwingsdichtheid (circa 25 woningen per hectare, wellicht meer) haalbaar lijkt.
- gele gebieden: gebieden waar er gemiddeld genomen alleen een lagere bebouwingsdichtheid (bijvoorbeeld 10 woningen per hectare) wenselijk lijkt.
- groene gebieden: gebieden waar woningbouw een ondergeschikte rol zal spelen of niet zal plaatsvinden.

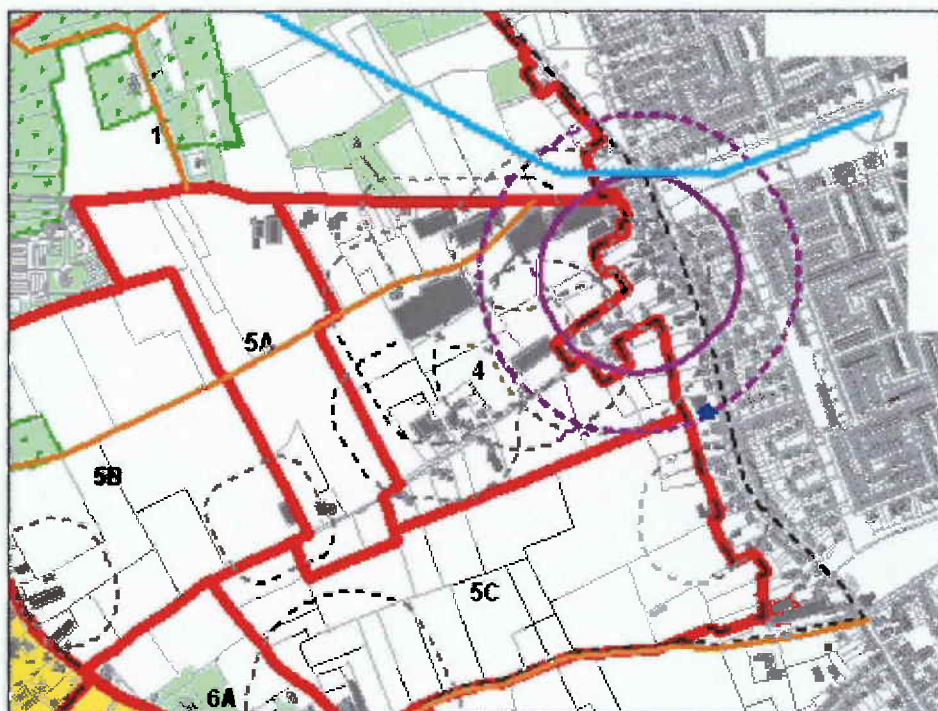
DEELGEBIED 1**RICHTINGGEVENDE KENMERKEN****BEBOUWINGSDICHTHEID: VOORLOPIGE VOORKEUR EN ALTERNATIEVEN**

DEELGEBIED 2**RICHTINGGEVENDE KENMERKEN****BEBOUWINGSDICHTHEID: VOORLOPIGE VOORKEUR EN ALTERNATIEVEN**

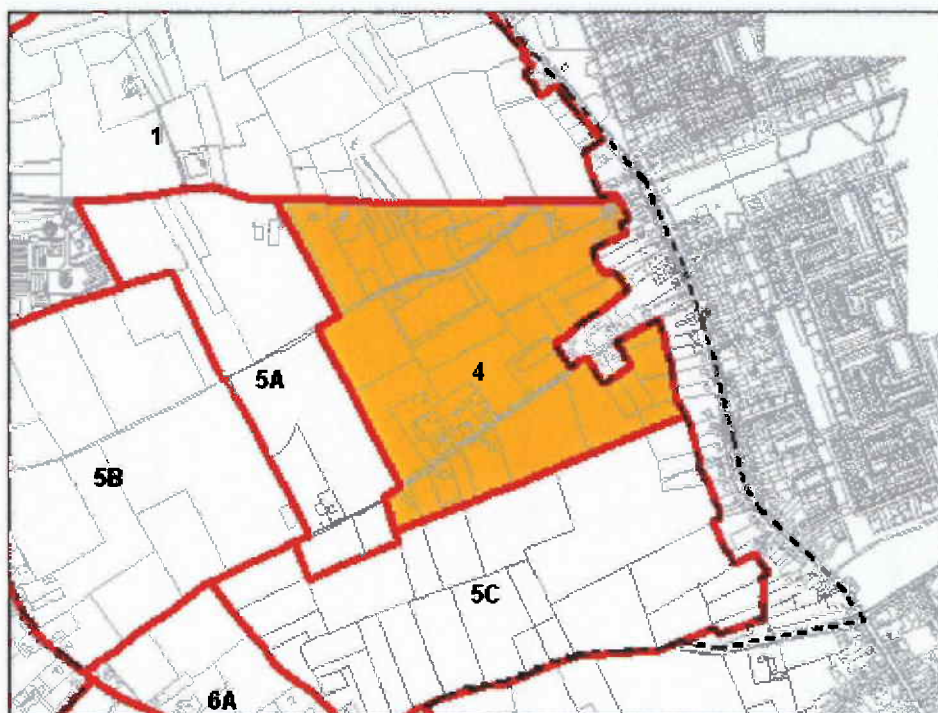
DEELGEBIED 3**RICHTINGGEVENDE KENMERKEN****BEBOUWINGSDICHTHEID: VOORLOPIGE VOORKEUR EN ALTERNATIEVEN**

DEELGEBIED 4

RICHTINGGEVENDE KENMERKEN

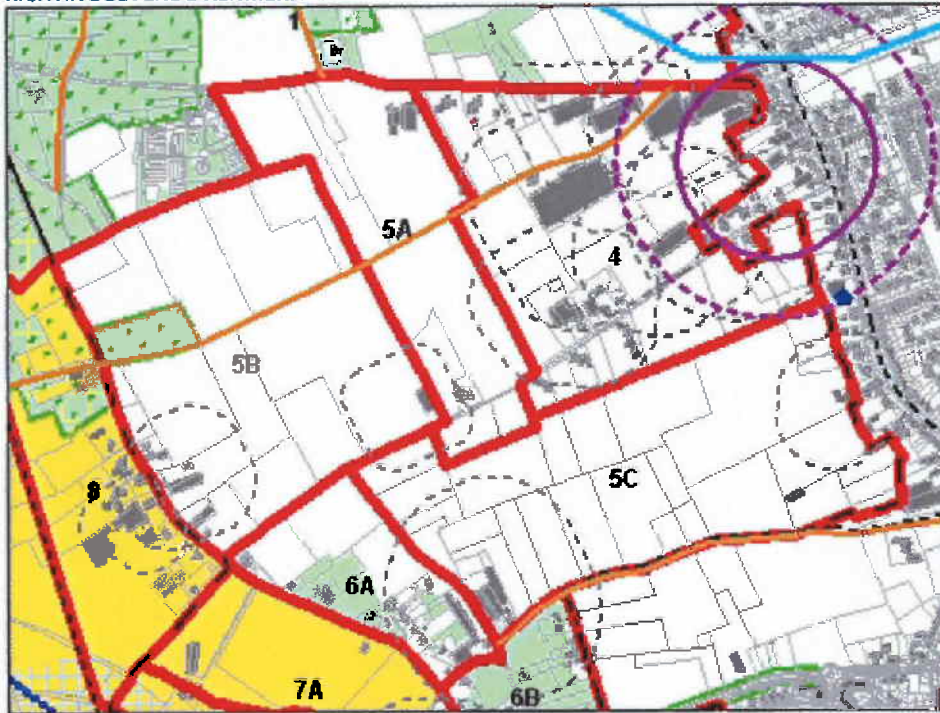


BEBOUWINGSDICHTHEID: VOORLOPIGE VOORKEUR EN ALTERNATIEVEN

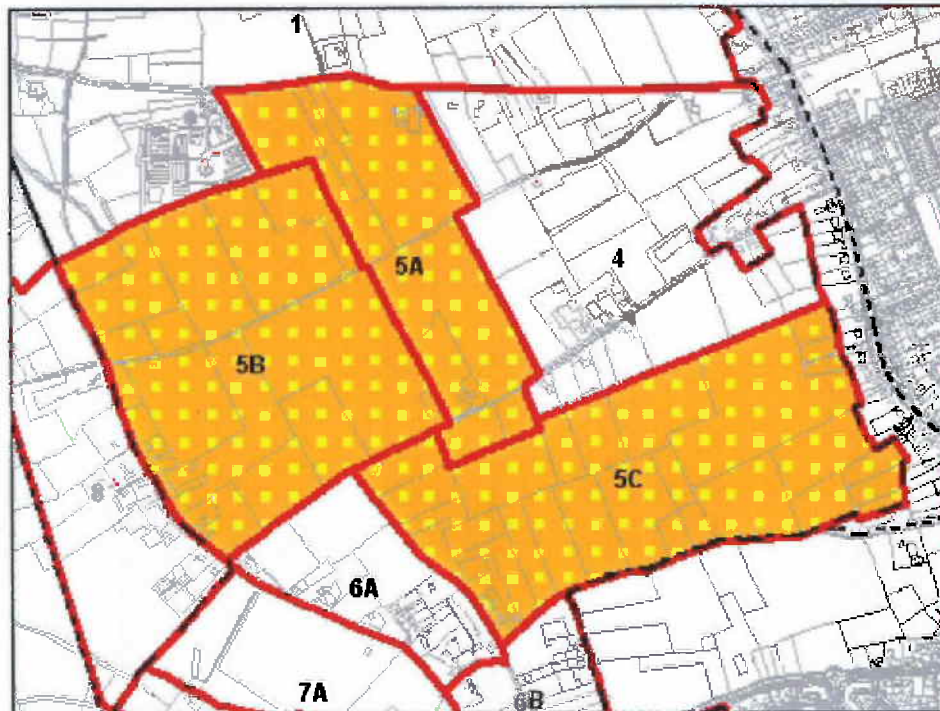


DEELGEBIED 5

RICHTINGGEVENDE KENMERKEN

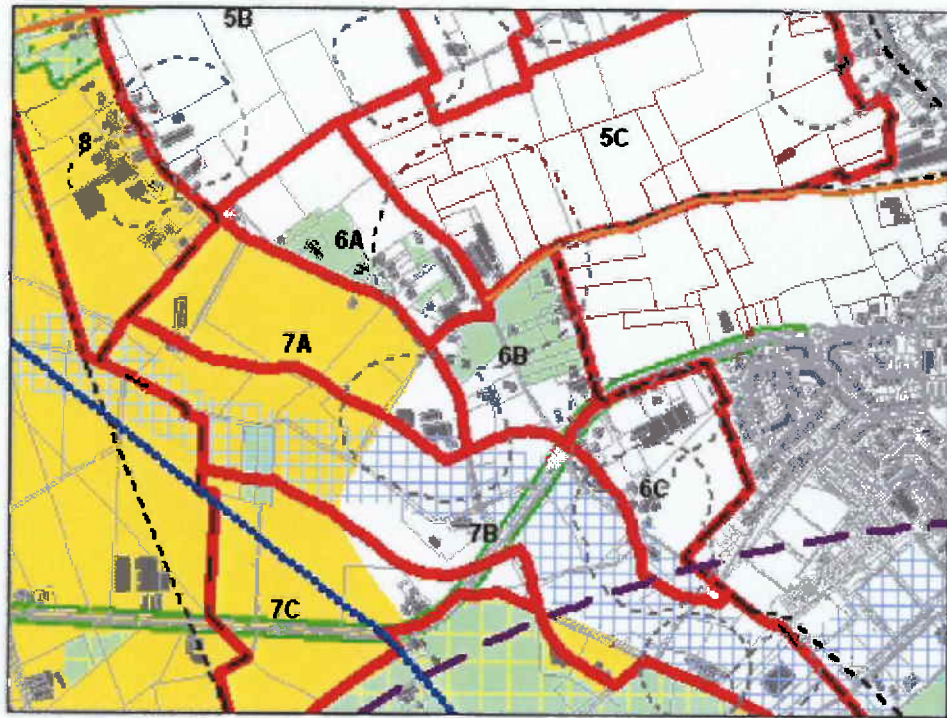


BEBOUWINGSDICHTHEID: VOORLOPIGE VOORKEUR EN ALTERNATIEVEN

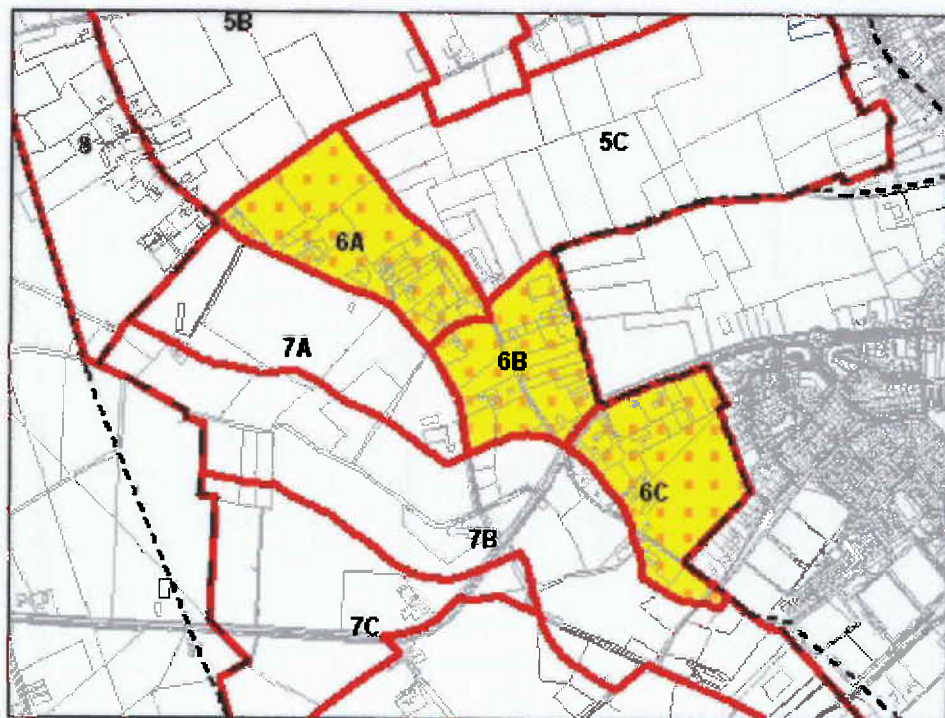


DEELGEBIED 6

RICHTINGGEVENDE KENMERKEN

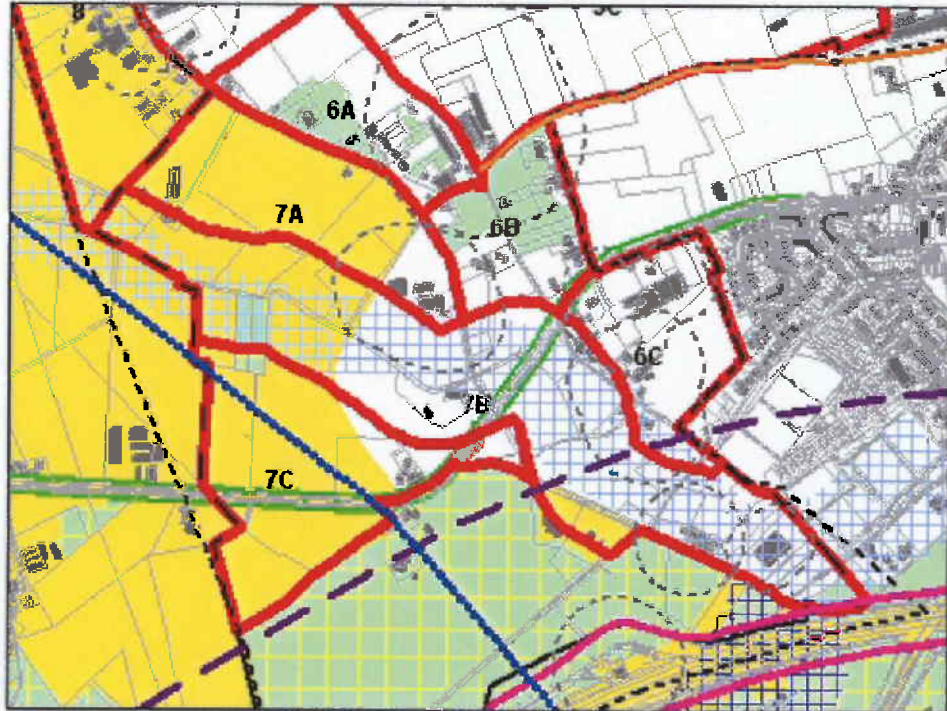


BEBOUWINGSDICHTHEID: VOORLOPIGE VOORKEUR EN ALTERNATIEVEN

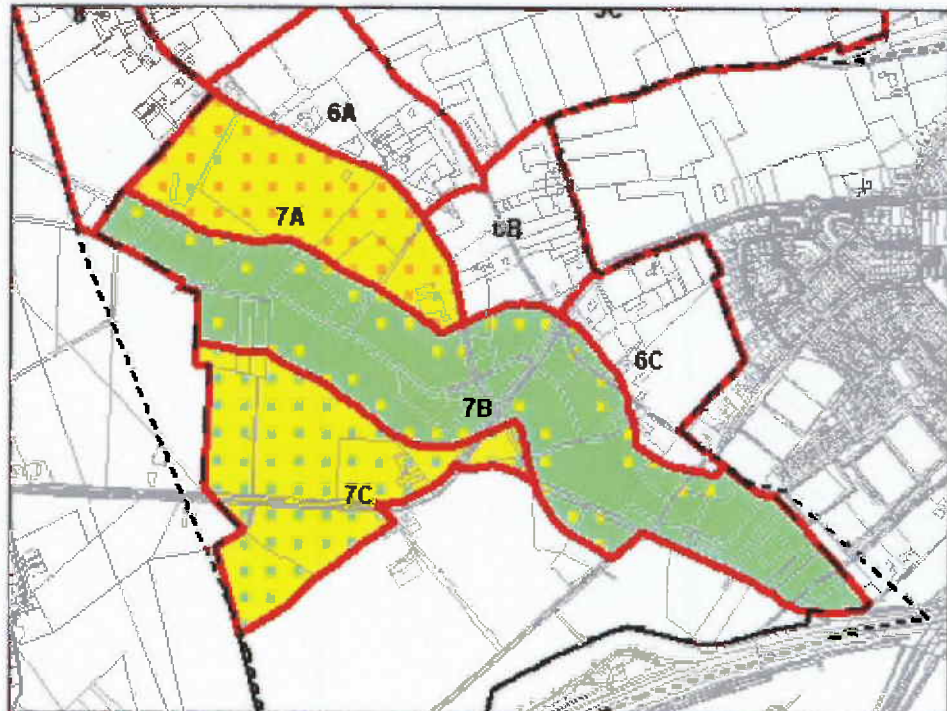


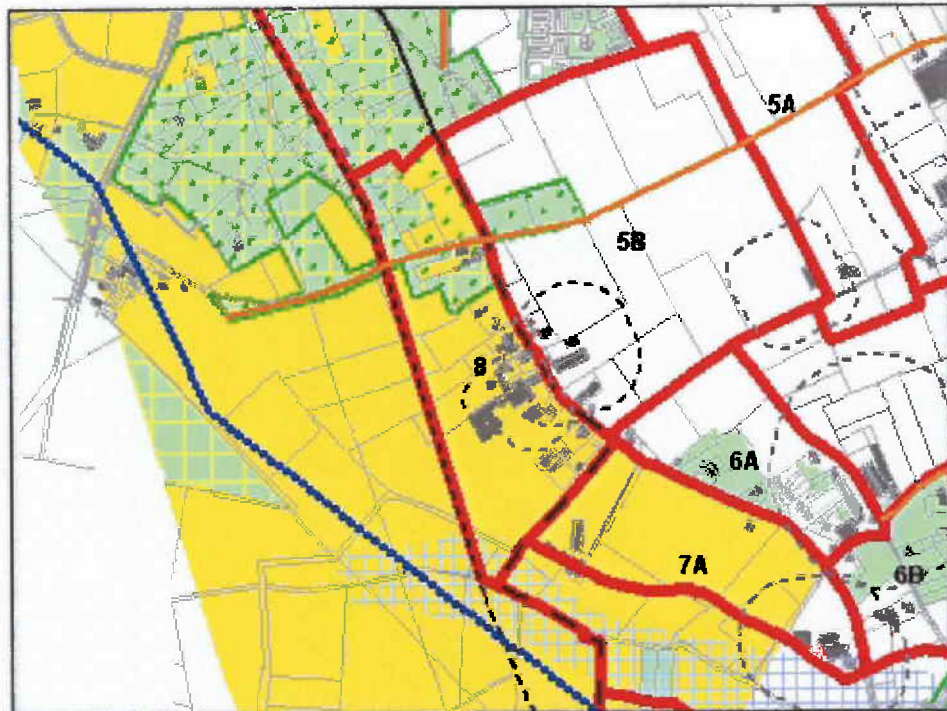
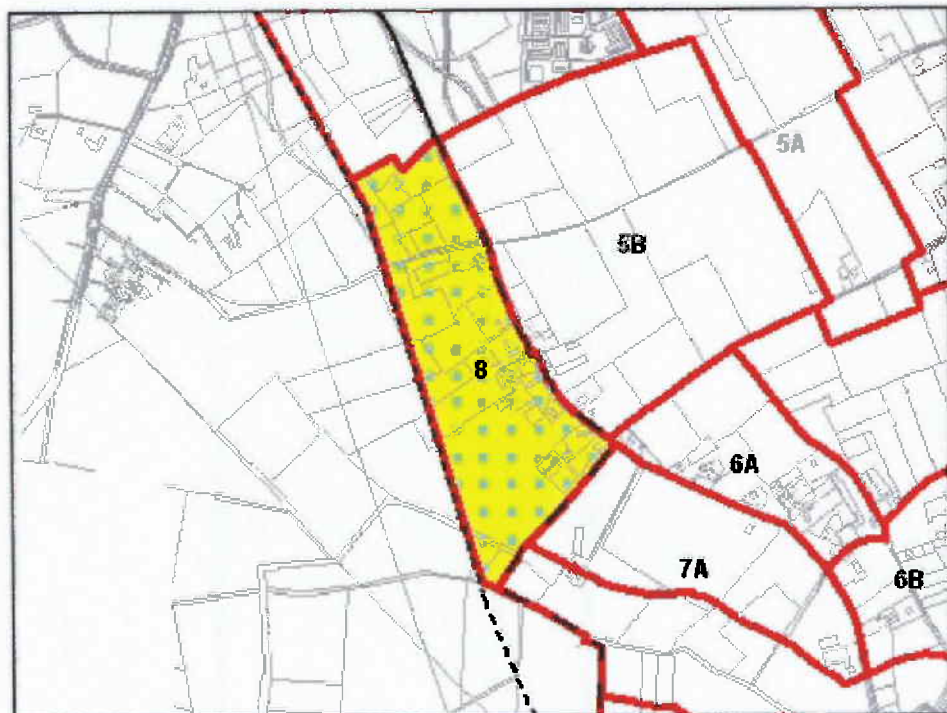
DEELGEBIED 7

RICHTINGGEVENDE KENMERKEN



BEBOUWINGSDICHTHEID: VOORLOPIGE VOORKEUR EN ALTERNATIEVEN



DEELGEBIED 8**RICHTINGGEVENDE KENMERKEN****BEBOUWINGSDICHTHEID: VOORLOPIGE VOORKEUR EN ALTERNATIEVEN**

COLOFON

VELDHOVEN-WEST
NOTA VAN UITGANGSPUNTEN**OPDRACHTGEVER:**

GEMEENTE VELDHOVEN

STATUS:

Vrijgegeven

AUTEUR:K. Albers
S. Christiaanse
A. Spierings
R. VogelS. Biesta
R. Groenhof
H. Ullenbroeck**GECONTROLEERD DOOR:**

S. Biesta

H. Ullenbroeck

VRIJGEGEVEN DOOR:

H. Ullenbroeck

11 januari 2006
110502/ZF6/033/201089ARCADIS REGIO BV
Utopialaan 40-48
Postbus 1018
5200 BA 's-Hertogenbosch
Tel 073 6809 211
Fax 073 6144 606
www.arcadis.nl

©ARCADIS. Alle rechten voorbehouden. Behoudens uitzonderingen door de wet gesteld, mag zonder schriftelijke toestemming van de rechthebbenden niets uit dit document worden verveelvoudigd en/of openbaar worden gemaakt door middel van druk, fotokopie, digitale reproductie of anderszins.