

Omgevingsvergunning Bubble 18 Septemberplein

Ruimtelijke onderbouwing artikel 2.12 lid 1a sub 3 Wabo

Inhoudsopgave

Toelichting	3
Hoofdstuk 1 Inleiding	5
1.1 Aanleiding	5
1.2 Het projectgebied	5
1.3 Lokatieprofiel	5
1.4 Huidige situatie	6
1.5 Leeswijzer	6
Hoofdstuk 2 Gebieds- en projectprofiel	7
2.1 Integraal gebiedsprofiel	7
2.2 Projectprofiel	7
Hoofdstuk 3 Onderzoek	9
3.1 Inleiding	9
3.2 Milieueffectrapportage	9
3.3 Stedenbouwkundige afweging	10
3.4 Cultuurhistorie en archeologie	10
3.5 Waterparagraaf	11
3.6 Milieu	11
3.7 Verkeer/parkeren/mobiliteit	12
3.8 Infrastructuur	13
3.9 Externe veiligheid	13
3.10 Groen/natuur/landschap	16
Bijlagen	17
Bijlage 1 Aanvraag omgevingsvergunning	19
Bijlage 2 Aanvulling aanvraag omgevingsvergunning	33
Bijlage 3 Aanvraag omgevingsvergunning tekening 1	39
Bijlage 4 Aanvraag omgevingsvergunning tekening 2	45
Bijlage 5 Aanvraag omgevingsvergunning tekening 3	51
Bijlage 6 Aanvraag omgevingsvergunning presentatie bouwplan	57
Bijlage 7 Notitie over de inhoud van het Milieueffectrapport	83
Bijlage 8 Milieueffectrapport van 14 juni 2011	99
Bijlage 9 Addendum Milieueffectrapport	215

Toelichting

Hoofdstuk 1 Inleiding

1.1 Aanleiding

Initiatiefnemer heeft een aanvraag om een omgevingsvergunning ingediend. Het initiatief is strijdig met het geldende bestemmingsplan. Om de gevraagde vergunning toch te kunnen verlenen dient daarvan afgeweken te worden met inachtneming van het bepaalde in artikel 2.12, 1e lid onder a 3^o Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo). Om van het bestemmingsplan te kunnen afwijken mag de activiteit niet in strijd zijn met een goede ruimtelijke ordening hetgeen moet worden gemotiveerd middels een goede ruimtelijke onderbouwing. Dit document vormt die ruimtelijke onderbouwing.

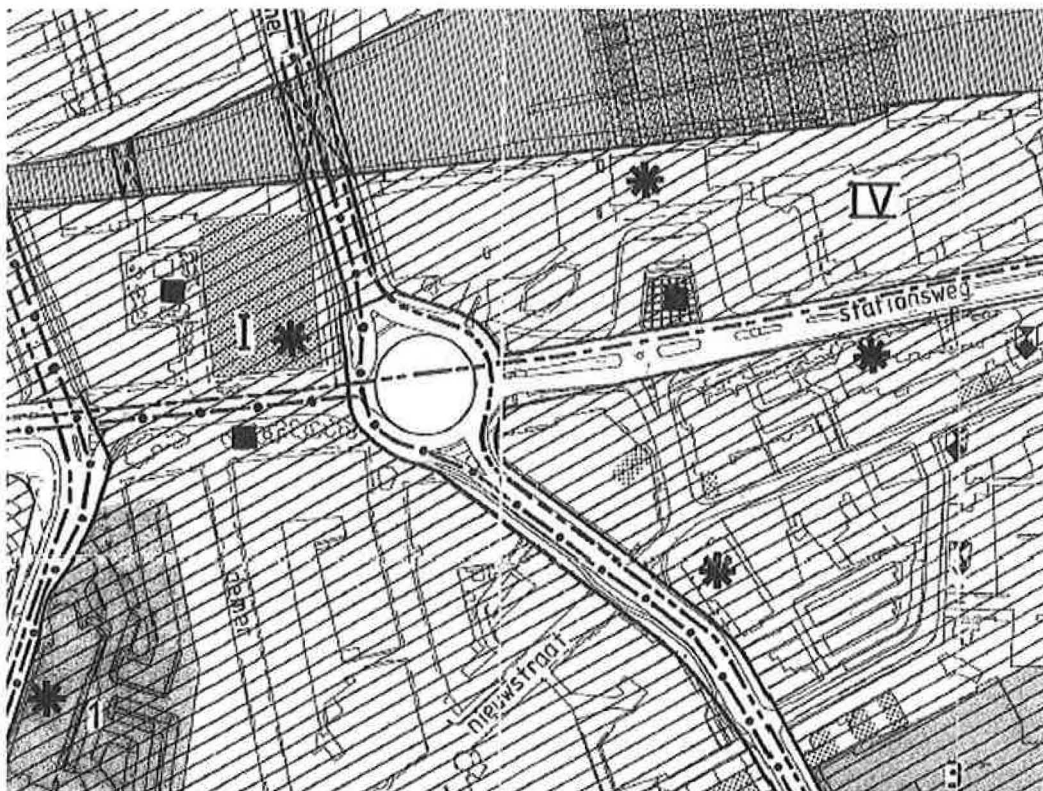
1.2 Het projectgebied

Het projectgebied is gelegen aan/op het 18 Septemberplein (kop van de Hermanus Broexstraat) te Eindhoven, kadastraal bekend gemeente Eindhoven, sectie C, nummer 1868.

1.3 Lokatieprofiel

1.3.1 Afwijkingen opzichte van het geldende bestemmingsplan

Het projectgebied is gelegen binnen het geldende bestemmingsplan 'Eindhoven binnen de Ring', vastgesteld door de raad op 12 oktober 1998, goedgekeurd bij besluit van Gedeputeerde Staten van Noord-Brabant op 1 juni 1999 en onherroepelijk geworden bij uitspraak van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State van 13 juli 2000. Ingevolge het geldende bestemmingsplan is het perceel deels bestemd voor 'centrumdoeleinden I' en deels voor 'hoofdwegen'. In de beschrijving in hoofdlijnen (artikel 4.1.3 van de bijbehorende planvoorschriften) is ten aanzien van het 18 Septemberplein aangegeven dat daar een interessante mengeling van sferen ontstaat zoals de voetgangerssfeer van de binnenstad en de grootstedelijke sfeer van de boulevard...voor een goed functioneren van dit plein dient de verkeersfunctie drastisch te worden ingeperkt.....de sterke 'gootvorming' die door de aaneengesloten dagwinkeltjes is ontstaan, zal moeten veranderen in een meer open en doordringbare structuur. In artikel 10 van de planvoorschriften is bepaald dat de tot 'centrumdoeleinden I' aangewezen gronden zijn bestemd voor onder andere detailhandel en aanverwante dienstverlening, alsmede voor de daarbij behorende herstellings- en/of productieruimten. De tot 'hoofdwegen' aangewezen gronden zijn bestemd voor verkeersdoeleinden in de vorm van wegen met een overwegende en/of exclusieve stroomfunctie met ten hoogste twee rijstroken. De geprojecteerde bebouwing verdraagt zich daar niet mee. Bovendien zouden deze beide bestemmingen eerst nog moeten worden uitgewerkt, alvorens tot verlening van bouwvergunning kan worden besloten. Vooralsnog is sprake van een bouwverbod.



Deel plankaart bestemmingsplan Eindhoven binnen de Ring.

1.4 Huidige situatie

1.4.1 Projectgebied

Het gebied maakt deel uit van het centrum-winkelgebied in de binnenstad en behoort tot het voetgangersdomein.

1.5 Leeswijzer

Deze toelichting bestaat uit de volgende delen.

Na deze inleiding volgt hoofdstuk 2 met de beschrijving van het gebieds- en projectprofiel. In hoofdstuk 3 zijn de onderzoeken opgenomen, waaronder de ruimtelijke afweging. De juridische vormgeving van het projectbesluit is neergelegd in hoofdstuk 4. In hoofdstuk 5 is de financiële uitvoerbaarheid geregeld. Hoofdstuk 6 gaat tenslotte in op de maatschappelijke uitvoerbaarheid.

Hoofdstuk 2 Gebieds- en projectprofiel

2.1 Integraal gebiedsprofiel

Het gebied waarin de Bubble (ook wel "Dome" of "kleine Blob" genoemd) is geprojecteerd wordt gerekend tot het stedelijk gebied (centrum). Het 18 Septemberplein behoort tot de kern van de binnenstad (winkelcentrum). In de ruimtelijke structuur is dit plein opgewaardeerd tot een primaire pool die een aantal assen uit het noordelijk deel van de binnenstad met elkaar verbindt. Het plein zelf heeft, met het oog op de ter plaatse nagestreefde verblijfskwaliteit (voetgangersgebied) ten bate van het kernwinkelgebied, geen infrastructurele functie meer voor het gemotoriseerd verkeer. Onder het plein is een fietsstalling gebouwd met een capaciteit van circa 2000 fietsen. Via transparante entrees wordt deze ondergrondse stallingruimte ontsloten. In de directe omgeving van onderhavig object bevinden zich diverse parkeervoorzieningen, te weten de parkeergarages Mathildelaan, Witte Dame en 't Hooghuis en het parkeerterrein Fens aan de Keizersgracht. Ook binnen het project Rond de Admirant, gelegen aan de Nieuwe Emmasingel, is voorzien in een ondergrondse parkeergarage, waarvan een deel openbaar is.



2.2 Projectprofiel

Het betreft een bolvormig gebouw waarin op drie bouwlagen (waarvan één ondergronds) winkels ondergebracht zullen worden. Het gebouw is geprojecteerd op het 18 Septemberplein op de kop van de Hermanus Boestraat (noordzijde). Het gebouw heeft een bruto vloeroppervlak variërend van 117 m² (hoogste verdieping) tot maximaal 249 m² (kelder). Buitenwerks bedraagt de oppervlakte op maaiveldniveau 266 m². De hoogte van het gebouw, gemeten vanaf maaiveld bedraagt, bedraagt maximaal 8,5 meter. De winkelbebouwing onder het maaiveld heeft een hoogte van 3,6 meter. Het gebouw is voorzien van een liftinstallatie.

Deze nieuwe commerciële functie draagt bij aan (de variatie van) het winkelaanbod in het centrum en aan de kwaliteit (zowel ruimtelijk als functioneel) en de levendigheid van het centrum. De Bubble kan ruimte bieden aan circa 4 à 5 winkels. Dit gebouw moet gezien worden als een vervanging van de voorheen op het 18 Septemberplein aanwezige 13 dagwinkels. Het is niet aannemelijk te verwachten dat deze nieuwe ontwikkeling zal leiden tot een relevante toename van het aantal bezoekers aan de binnenstad. Derhalve is het ook niet aannemelijk dat sprake zal zijn van een relevante toename van verkeersbewegingen. Bezoekers en werknemers dienen gebruik te maken van de in de directe omgeving reeds aanwezige parkeervoorzieningen. De bevoorrading vindt plaats tijdens de gebruikelijke venstertijden (conform het zogenaamde binnenstadsregime).

Hoofdstuk 3 Onderzoek

3.1 Inleiding

Het bouwplan is gelegen in het gebied binnen de Ring van Eindhoven. Rijksbeleid is hierop niet van toepassing.

3.1.1 Provinciaal beleid

Het gebied gelegen binnen de Ring van Eindhoven behoort tot 'bestaand stedelijk gebied, stedelijk concentratiegebied. Provinciaal beleid, vastgelegd in de Verordening Ruimte 2011, is op de bouw van de Bubble, niet van toepassing.

3.1.2 Gemeentelijk beleid

In de Interimstructuurvisie 2009, vastgesteld door de gemeenteraad op 1 december 2009, wordt o.a. aangehaakt op de uit 2004 vastgestelde Visie Centrumgebied Eindhoven. In die visie zal het centrum (waarbinnen ook de Bubble is geprojecteerd) zich dienen te ontwikkelen tot het dynamisch hart van een economisch sterke regio, die vooral door het technologisch kunnen wordt bepaald. Dit vermogen moet tastbaar worden gemaakt. Tegelijk moet het centrum ook uitdrukking geven aan de kwaliteit van leven die zo kenmerkend is voor deze regio. Daartoe zijn de volgende kernbegrippen geformuleerd: grootschaligheid naast kleinschaligheid, activiteit naast rust en mondain naast dorps. Eindhoven is een stad van contrasten die ook in het centrum voelbaar moeten zijn. In die visie wordt ingegaan op de gewenste structuur van het centrumgebied, van de gewenste functies, ruimtelijke kwaliteit, cultuurhistorie, bereikbaarheid, veiligheid en op aspecten als milieukwaliteit, marketing en communicatie. Het beleid is in het centrumgebied dan ook gericht op goed bereikbare concentraties van centrumstedelijke voorzieningen, waartoe ook detailhandel wordt gerekend. In de Detailshandelsnota (vastgesteld door de raad op 19 december 2006) wordt een verdere versterking van de winkelconcentraties in de binnenstad en winkelcentrum Woensel wenselijk geacht. In die nota is reeds rekening gehouden met de doorontwikkeling van het 18 Septemberplein en dus met de bouw van een winkelpand op onderhavige locatie.

3.2 Milieueffectrapportage

De gemeenteraad heeft in december 2005 de nota "Stationsgebied Eindhoven: verbinden en verblijven" vastgesteld. In deze nota is de gewenste ruimtelijke ontwikkeling beschreven van dit gebied, globaal begrensd door Mathildelaan, 18 Septemberplein, Stationsweg, de Dommel, Prof. dr. Dorgelolaan, J.F. Kennedylaan, Vincent van den Heuvellaan, Veldmaarschalk Montgomerylaan, Pastoor Petersstraat, Boschdijk en Vonderweg te Eindhoven. Het beleid is er op gericht om in dit gebied nieuwe woningen, kantoren, winkels en (al dan niet gebouwde) parkeervoorzieningen te realiseren, alsmede op het versterken/toevoegen van uitgaans-, verblijfs- en culturele functies en het verbeteren van de openbare ruimte. Ook wordt de bestaande infrastructuur (deels) ingrijpend gewijzigd en uitgebreid. Omdat de totale bedrijfsvloeroppervlakte van deze ontwikkeling meer bedraagt dan 200.000 m² dient deze ontwikkeling te worden aangemerkt als een stadsproject als bedoeld in (bijlage, onderdeel D11.2 van) het Besluit milieueffectrapportage. Besloten is om een Milieueffectrapport (MER) op te stellen waarin de milieueffecten zijn beschreven die het gevolg zijn van de voorgenomen (her)ontwikkeling van het gebied.

De bouwlocatie is gelegen binnen dit stadsproject en het verlenen van de gevraagde omgevingsvergunning is alleen mogelijk door toepassing te geven aan het bepaalde in artikel 2.12, 1^e lid, onder a, 3^o (Wabo) door het besluit te voorzien van een goede ruimtelijke onderbouwing. Echter voordat een dergelijke besluit kan worden genomen moet de procedure zijn doorlopen die moet leiden tot een MER. Het MER is inmiddels beschikbaar. Daarin wordt geconstateerd dat de bodemkwaliteit op deze locatie geen belemmering is voor het bouwrijpmaken en dat de locatie geschikt wordt geacht voor het beoogde gebruik. Er wordt

nog onderzocht of er in de bodem archeologische monumenten aanwezig zijn. Indien nodig, zo wordt in het MER opgemerkt, worden in de omgevingsvergunning voorwaarden gesteld aan uitvoerende werkzaamheden. Op deze wijze worden eventueel aanwezige archeologische waarden optimaal beschermd. De huidige locatie is en blijft verhard, maar door de geringe oppervlakte heeft deze ontwikkeling geen effecten die leiden tot een verslechtering van de hydrologische situatie ter plaatse. De locatie heeft geen betekenis voor beschermde flora en fauna en groen is niet aanwezig. Het effect van het detailhandelgebouw op de kwaliteit van de verkeersafwikkeling is verwaarloosbaar. De bereikbaarheid voor het openbaar vervoer en fiets is zeer goed door de nabijheid van het station en de ondergrondse fietsenstalling op het 18 Septemberplein. Het te realiseren project is geen geluidgevoelige bestemming en om die reden is een toetsting op het aspect geluid achterwege gelaten. Er worden geen nadelige gevolgen verwacht voor schade veroorzaakt door trillingen op deze locatie. Verder wordt voldaan aan de grenswaarden voor luchtkwaliteit en externe veiligheid. Het groepsrisico wordt als verwaarloosbaar beoordeeld.

De in het MER beschreven milieugevolgen geven geen aanleiding om aan de voorgenomen activiteit geen medewerking te verlenen.

3.3 Stedenbouwkundige afweging

Het nieuwe winkelgebouw maakt onderdeel uit van het Masterplan 18 Septemberplein. In dit Masterplan van Studio Fuksas was het van belang dat voor het 18 Septemberplein en de omgeving (project Rond de Admirant) een nieuw concept werd gecreëerd. Naast het toevoegen van een volledig nieuw winkel- en woongebied aan de binnenstad, het verkeerskundig herontwerp van de rotonde in een T-splitsing, het ontwerp voor de nieuwe Piazza en ruimtelijke opschaling door de gigantische luifel, wordt het plein zelf opnieuw gedefinieerd en ingericht. Het oorspronkelijk ensemble van 4 gebouwen, wordt met respect verrijkt door de komst van twee architectonisch bijzondere gebouwen. Aan de randen van het plein (ter hoogte van de Hermanus Boexstraat en de Emmasingel) worden twee autonome objecten als scharnierpunten in de omgeving toegevoegd, de zogenaamde Blobs (binair large objects). Deze zijn verschillend in maat en schaal en beide zijn subtiel geprojecteerd aan de randen van het plein. Door hun bijzondere vorm concurreren ze niet het oorspronkelijk ensemble, maar geven deze juist een nieuwe dimensie. De inmiddels aan de Emmasingel gerealiseerde Blob vormt de ruimtelijke aankondiging van het nieuwe winkelgebied "Rond de Admirant". De andere, kleine Blob, is strategisch geprojecteerd op de kop van de Hermanus Boexstraat. Omdat het 18 Septemberplein een echt plein moet gaan worden, zijn met het oog daarop in de loop der tijd 13 over het plein verspreide dagwinkelsgebouwtjes gesloopt. Ter vervanging daarvan is gekozen voor een nieuw bouwvolume op de kop van het plein. Dit gebouw dient een zodanige hoogte te verkrijgen dat dit niet zal gaan domineren maar juist zal gaan functioneren als een solitair element in een verder vrije ruimte. De Bubble voldoet daaraan.

3.4 Cultuurhistorie en archeologie

Het 18 Septemberplein is niet op de provinciale Cultuurhistorische waardenkaart 2010 voorzien van een specifieke vermelding. Blijkens de gemeentelijk Cultuurhistorische waardenkaart 2008 behoort de locatie tot de historische stedenbouwkundige structuur (binnenstad), grenst het aan historische wegenstructuur van vóór 1990 en is het aan te merken als archeologisch verwachtingsgebied.

Als onderdeel van de vestingwerken had Eindhoven drie bakstenen stadspoorten, te weten de Stratumse, Gestelse en Woenselse poort. Bij de poorten bevonden zich houten ophaalbruggen over de stadsgrachten. De Woenselse poort was de grootste stadspoort welk zich bevond op het huidige 18 Septemberplein. Deze bestond uit twee massieve ronde bakstenen torens met daartussen de eigenlijke toegangspoort. Beide torens waren voorzien van een spits dak. Dergelijke forse gebouwen waren stevig en diep in de bodem gefundeerd. Dat gold in het bijzonder voor de Woenselse poort, want deze stond aan de rand van de zachte ondergrond van het beekdal van de Gender. In 2002, 2004 en 2007 is archeologisch onderzoek gedaan naar de overblijfselen van deze poort. Tijdens dit onderzoek is het tracé van de Stadsgracht (circa 1700) gevonden, waarvan de gedempte resten zich vrijwel geheel onder dit plein bevinden. Deze gracht was tenminste 25 meter breed en plaatselijk tot 4 meter diep. De locatie van de Bubble is gelegen in de voormalige stadsgracht. Derhalve dient bij de bouw van het dagwinkelgebouw (incl. kelder) rekening te worden gehouden met een nog te verrichten archeologisch onderzoek.

3.5 Waterparagraaf

Het oppervlak van de Bubble bedraagt circa 266 m². In de huidige situatie is het oppervlak reeds geheel verhard. Op beperkte afstand van de Bubble ligt de Gender. Het 18 Septemberplein is een winkelgebied. In overleg met het Waterschap De Dommel is besloten om het hemelwater van het Entreegebouw niet op de Gender aan te sluiten. Het hemelwater van het Entreegebouw zal in een lijngoot worden opgevangen. Indien deze goot op de Gender wordt aangesloten wordt het risico op vervuiling van de Gender te groot geacht. In verband met mogelijke toekomstige ontwikkelingen zullen het hemelwater en vuil water gescheiden worden afgevoerd tot buiten het gebouw.

Het overleg met het waterschap over het realiseren van een dagwinkelgebouw op onderhavige locatie heeft plaatsgevonden op 7 februari 2008 en is op dezelfde datum goedgekeurd.

3.6 Milieu

3.6.1 Geluid

In de directe omgeving van de locatie waar de Bubble is geprojecteerd bevinden zich geen geluidgevoelige functies; de in het gebouw onder te brengen detailhandelsfunctie veroorzaakt naar de directe omgeving toe geen geluidoverlast. De inrichtingen die zich in het gebouw gaan vestigen dienen te voldoen aan de voorschriften van het Activiteitenbesluit van de Wet Milieubeheer. Die voorschriften zijn er onder andere op gericht om eventuele geluidhinder naar de omgeving toe tegen te gaan. De ontwikkeling zelf is niet aan te merken als een geluidgevoelige functie.

3.6.2 Bodem

Tauw heeft in opdracht van de gemeente Eindhoven een verkennend bodemonderzoek (projectnummer 4795608 d.d. 21 september 2011) uitgevoerd op de hoek van de Hermanus Boestraat en het 18 Septemberplein in Eindhoven. De aanleiding voor dit bodemonderzoek is de benodigde omgevingsvergunning (bouw). Het doel van het onderzoek is de milieuhygiënische kwaliteit van de grond en het grondwater te bepalen. Op basis van de informatie verkregen uit het vooronderzoek wordt als hypothese gesteld dat er geen reden is om een bodemverontreiniging op de locatie te verwachten. Bij de uitvoering van de veldwerkzaamheden zijn zintuiglijk puin en hout waargenomen. Dit kan duiden op de aanwezigheid van bodemverontreiniging. In de grond zijn lichte verontreinigingen aangetoond met kobalt, kwik en minerale olie. De overige geanalyseerde stoffen zijn gemeten in gehalten lager dan de achtergrondwaarden en/of bepalingsgrens. Op basis van een indicatieve toetsing aan de Regeling bodemkwaliteit wordt de bodemlaag van 0,1 tot 0,5 m -mv beoordeeld als altijd toepasbaar, de bodemlaag van 0,5 tot 1,0 m -mv als klasse industrie, de bodemlaag van 2,3 tot 2,9 m -mv als klasse industrie en de bodemlaag van 3,5 tot 4,0 m -mv als klasse industrie. In het grondwater zijn lichte verontreinigingen aangetoond met barium, xylenen (som) en vinylchloride. De overige geanalyseerde stoffen zijn gemeten in concentraties lager dan de streefwaarde en/of bepalingsgrens. Door middel van dit bodemonderzoek is de milieuhygiënische kwaliteit van de bodem op de locatie vastgelegd. Op basis van de onderzoeksresultaten kan worden gesteld dat op de locatie enkele stoffen zijn aangetroffen, waarvan de concentraties de achtergrondwaarden of streefwaarden overschrijden. In het grondwater (zowel freatisch als dieper) zijn geen sterke verontreinigingen aangetoond. Als tijdens de toekomstige werkzaamheden bronnering nodig is zal wel rekening moeten worden gehouden met de verschillende VOCL verontreinigingen in de omgeving van de onderzoekslocatie. Deze kunnen door de bronnering worden aangetrokken. Op basis van de onderzoeksresultaten zijn er ons inziens in de huidige situatie geen milieuhygiënische belemmeringen aanwezig voor de benodigde omgevingsvergunning (bouw). Zodra in de grond toetsingswaarden worden overschreden is eventueel vrijkomende grond niet meer onbeperkt voor hergebruik geschikt. Bij dit onderzoek is de grond alleen indicatief getoetst aan de bodemkwaliteitsklassen van het Besluit bodemkwaliteit. Bij afvoer van grond van de locatie kan het daarom noodzakelijk zijn een partijkeuring volgens de richtlijnen van het Besluit bodemkwaliteit uit te voeren. Binnen de gemeente Eindhoven gelden de eisen uit de Bodemkwaliteitskaart en het Bodembeheersplan van de gemeente Eindhoven.

3.6.3 Luchtkwaliteit

Met ingang van 15 november 2007 is de Wet Luchtkwaliteit in werking getreden. Deze wet bevat Europese luchtkwaliteitseisen en voorziet verder in een gebiedsgerichte aanpak van de luchtkwaliteit via het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit.

De invloed van de middelen de afwijking van het bestemmingsplan mogelijk te maken functie(s) op de luchtkwaliteit ter plaatse wordt bepaald door de verkeersaantrekkende werking van de nieuwe activiteit(en) op deze locatie.

De luchtkwaliteitseisen van de Wet luchtkwaliteit vormen geen belemmering voor de afwijking van het bestemmingsplan wanneer de activiteiten 'niet in betekenende' mate bijdragen aan de concentratie in de buitenlucht (artikel 5.16 lid 1 onder c Wm). In artikel 4 van het 'Besluit niet in betekenende mate bijdragen (luchtkwaliteitseisen)' en de bijlagen van de 'Regeling niet in betekenende mate bijdragen (luchtkwaliteitseisen)' is voor bepaalde categorieën projecten met getalsmatige grenzen vastgesteld dat deze 'niet in betekenende mate' (NIBM) bijdragen aan de luchtverontreiniging. Deze mogen zonder toetsing aan de grenswaarden voor luchtkwaliteit uitgevoerd worden.

Voor de beoogde detailhandelfunctie in de te realiseren Bubble zijn in de Wet Luchtkwaliteit geen grenzen aangegeven. Aangezien de invloed van de middelen de afwijking van het bestemmingsplan mogelijk te maken functies op de luchtkwaliteit wordt bepaald door de verkeersaantrekkende werking, wordt aangesloten bij de grenzen die gesteld worden voor woningbouwlocaties, waarbij ook de verkeersaantrekkende werking maatgevend is. Conform voorschrift 3B.2 van bijlage 3b van de 'Regeling niet in betekenende mate bijdragen (luchtkwaliteitseisen)' draagt een bouwplan niet in betekenende mate bij aan de luchtkwaliteit wanneer het plan voorziet in de bouw van minder dan 1500 woningen. Hierbij wordt over het algemeen uitgegaan van een kengetal van 5 verkeersbewegingen per woning. Dit betekent dat een plan niet in betekenende mate bijdraagt aan de luchtkwaliteit wanneer sprake is van niet meer dan 7500 verkeersbewegingen.

Rond wegen in de omgeving van het plangebied en in de binnenstad is sprake van overschrijdingen van de normen voor luchtkwaliteit als gevolg van de huidige verkeersbewegingen. Het realiseren van het winkelgebouw, zulks ter vervanging van een (oorspronkelijk op het op 18 Septemberplein aanwezig) dertiental winkels, zal naar verwachting niet leiden tot een relevante toename van het aantal bezoekers of tot extra verkeersbewegingen naar de binnenstad. Ook het aantal verkeersbewegingen in verband met bevoorrading zal niet relevant wijzigen.

Gezien het voorgaande kan geconcludeerd worden dat het plan niet in betekenende mate bijdraagt aan de luchtkwaliteit. Op basis van artikel 5.16, lid 1, aanhef en onder c kan het project zonder nader onderzoek doorgang vinden.

3.6.4 Explosieven

Het 18 Septemberplein is gelegen in een gebied waar een nader onderzoek noodzakelijk is naar de aanwezigheid van bommen uit de Tweede Wereldoorlog. Voorafgaand aan de bouwwerkzaamheden ten behoeve van de inmiddels gerealiseerde fietsenstalling onder dit plein is een bommenonderzoek uitgevoerd. Daarin is ook het gebied betrokken waarbinnen de Bubble is geprojecteerd. Van de aanwezigheid van bommen is niet gebleken.

3.6.5 Overige milieukundige belemmeringen

In de omgeving van het plangebied bevinden zich geen bedrijven/inrichtingen die van invloed zijn op de beoogde winkelfunctie.

3.7 Verkeer/parkeren/mobiliteit

De Bubble moet gezien worden als compensatie van de voorheen op het 18 Septemberplein aanwezige 13 dagwinkels. Het is niet aannemelijk te verwachten dat deze nieuwe ontwikkeling zal leiden tot een relevante toename van het aantal bezoekers aan de binnenstad. Derhalve is het ook niet aannemelijk dat sprake zal zijn van een relevante toename van verkeersbewegingen. Bezoekers en werknemers dienen gebruik te maken van de in de directe omgeving reeds aanwezige parkeervoorzieningen. De bevoorrading vindt plaats tijdens de gebruikelijke venstertijden (conform het zogenaamde binnenstadsregime).

3.8 Infrastructuur

Ter plaatse waar de Bubble zal worden gerealiseerd bevinden zich thans geen ondergrondse leidingen meer die een belemmering zouden kunnen vormen; in het kader van het bouwrijpmaken van het 18 Septemberplein zijn de voorheen aanwezige ondergrondse leidingen (telefoon en riool) inmiddels verlegd.

Bovengronds bevinden zich geen hoogspanningsmasten. De geprojecteerde bebouwing vormt geen belemmering van straatpaden. Het bouwwerk bevindt zich buiten de/het voor het vliegverkeer vastgelegde Obstakelbeheergebied, ILS, vliegfunnel en radarverstoringgebied.

3.9 Externe veiligheid

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

Wettelijk kader

Ten aanzien van bedrijven is het Besluit externe veiligheid inrichtingen (BEVI; oktober 2004) van toepassing en ten aanzien van transport de Circulaire Vervoer Gevaarlijke stoffen (augustus 2004; gewijzigd en verlengd augustus 2008). Er wordt onderscheid gemaakt tussen plaatsgebonden risico en groepsrisico. Voor buisleidingen moet worden getoetst aan het Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevi; januari 2011).

1. Plaatsgebonden Risico (PR): Dit is een maat voor de kans dat iemand dodelijk getroffen kan worden door een calamiteit met een gevaarlijke stof. De gestelde norm is niet alleen een ten minste in acht te nemen grenswaarde ($PR 10^{-6}/jr$) die niet mag worden overschreden ten aanzien van 'kwetsbare objecten' (bijv. ziekenhuizen en concentraties aan woningen), maar ook een zoveel mogelijk na te streven richtwaarde ($PR 10^{-6}/jr$) ten aanzien van 'beperkt kwetsbare objecten' (bijv. verspreid liggende woningen, sporthallen en winkels).

2. Groepsrisico (GR): Dit is een maat voor de kans dat een grotere groep tegelijkertijd dodelijk getroffen kan worden door een calamiteit met gevaarlijke stoffen. Voor het groepsrisico geldt een verantwoordingsplicht.

Hieronder zijn in verschillende paragrafen uitkomsten beschreven ten aanzien van externe veiligheid in relatie tot verschillende risicovolle bronnen en/of objecten. Voor het plangebied zijn de volgende bronnen van belang die nadere afweging behoeven op het onderdeel externe veiligheid. Het betreft:

- Basisnet spoor
- Visie Externe Veiligheid
- Inrichtingen;
- Transportroute over de spoorbaan.

Basisnet spoor

Door het rijk wordt het Basisnet spoor voorbereid. Daarin worden, rekening houdend met de te verwachten groei van vervoer van gevaarlijke stoffen door Nederland en de verdichting van de ruimte naast het spoor (binnen een afstand van 200 m van het spoor) in met name stedelijke kernen, afspraken gemaakt over de risicoruimte. Het eindbeeld van het Basisnet is medio 2011 beschikbaar. Het laat ten aanzien van Eindhoven zien dat ondanks de in voorbereiding zijnde plannen tot verdichting in de spoorzone en toenemend vervoer van gevaarlijke stoffen, dat de risico's ten opzichte van de bestaande situatie zullen afnemen. Het rijk accepteert het dan nog bestaande groepsrisico (2,35 x de oriënterende waarde). De in de spoorzone in voorbereiding zijnde ruimtelijke plannen zullen na vaststelling in separate bestemmings(deel)plannen worden uitgewerkt/vastgelegd.

Visie Externe Veiligheid

Gemeente Eindhoven heeft in mei 2009 de ruimtelijke Visie Externe Veiligheid vastgesteld. Daarin is onder meer vastgelegd hoe in de stad nabij risicobronnen zal worden omgegaan met

het veilig stellen van een acceptabel niveau van risico's externe veiligheid en beheersbaarheid. Ook is in de visie voor de gebieden buiten invloedsgebieden van risicobronnen (onder meer het gebied >200m van het spoor) een verantwoording van het groepsrisico uitgewerkt.

Inrichtingen

Nabij het plangebied is het spoorwegemplacement Eindhoven Centrum gelegen. De inrichting valt onder artikel 2, lid 1, sub c van het Bevi. De in de Wet milieubeheer- vergunning uitgewerkte kaders voor het emplacement zijn dat de plaatsgebonden risicocontour 10-6 binnen het emplacement moet blijven en de oriënterende waarde voor het groepsrisico niet mag worden overschreden. Het emplacement wordt in principe niet gebruikt voor handelingen met wagons met gevaarlijke stoffen. Uitsluitend in overmachtsituaties mag het emplacement (incidenteel) worden gebruikt voor tijdelijk parkeren van een trein met gevaarlijke stoffen en het kopmaken. Uit de jaarlijkse verantwoording van ProRail blijkt dat dit zo sporadisch voorkomt dat het groepsrisico beduidend onder de oriënterende waarde blijft.

In januari 2011 is een QRA (kwantitatieve risicoanalyse) opgesteld. Uit deze QRA blijkt dat het plaatsgebonden risico (10^{-6} /jaar) op het spoor ligt. Het plaatsgebonden risico levert geen beperkingen op voor dit bestemmingsplan. Het dagwinkelgebouw dient ter vervanging van 13 oude dagwinkels op het 18 Septemberplein. Er is geen reden om te veronderstellen dat het aantal mensen dat in het toekomstige dagwinkelgebouw aanwezig zal zijn aanzienlijk veel groter zal zijn dan het aantal mensen dat in de 13 "oude" dagwinkels aanwezig kon zijn. Zou er, in vergelijking met de huidige situatie al sprake zijn van een toename van het aantal aanwezige personen dan zal die toename zeer marginaal zijn.

Transport over de spoorbaan

Een deel van het gebied ligt binnen het plaatsgebonden risico (10^{-6} /jaar) en het plasbrandaandachtsgebied van het spoor. Verder ligt het gebied binnen het invloedsgebied van het spoor. Er is geen reden om te veronderstellen dat het aantal mensen dat in het toekomstige dagwinkelgebouw aanwezig zal zijn aanzienlijk veel groter zal zijn dan het aantal mensen dat in de 13 "oude" dagwinkels aanwezig kon zijn. Zou er, in vergelijking met de huidige situatie al sprake zijn van een toename van het aantal aanwezige personen dan zal die toename zeer marginaal zijn.

Verantwoording Groepsrisico

Bij het vaststellen van het bestemmingsplan dient het groepsrisico, conform artikel 13 van het Bevi en paragraaf 4.3 van de Circulaire vervoer gevaarlijke stoffen, verantwoord te worden. Op 19 mei 2009 is de Visie Externe Veiligheid "risico's de maat genomen" door de raad vastgesteld. In deze visie is een algemeen verantwoordingskader opgenomen.

De verantwoording van het groepsrisico wordt gedaan door de gemeenteraad, waarbij een afweging wordt gemaakt tussen het belang van de ruimtelijke ontwikkelingen het risico dat een groep mensen komt te overlijden als gevolg van een ramp of incident met gevaarlijke stoffen.

In artikel 13 van het Bevi zijn de aspecten die in ieder geval in de verantwoording aan de orde moeten komen weergegeven. De verantwoording is per onderdeel van artikel 13 Bevi verwerkt. Op 29 november 2011 is het advies van de Veiligheidsregio ontvangen. Samengevat luidt het advies als volgt:

- het treffen van bouwkundige maatregelen aan het gebouw, zoals druckbestendig glas, thermisch glas en een centraal afsluitbare ventilatie;
- opstellen van een communicatieplan;
- realiseren van vluchtmogelijkheden van de bron af;
- de gemeente moet borgen dat de beheerder van het spooreplacement er voor zorgdraagt dat tijdens het vervoer altijd snel en onbeperkt toegang kan worden gegeven in verband met informatie over de gevaarlijke stoffen;
- de brandweer te betrekken bij de nadere uitwerking van het plan en te toetsen aan de beleidsregelen bluswatervoorziening en bereikbaarheid.

In de verantwoording hieronder is het advies van de brandweer verwerkt.

De te verwachten dichtheid van personen binnen het invloedsgebied en de hoogte van het groepsrisico

Binnen het gebied zijn twee risico's te onderscheiden, namelijk het rangeren van spoorwagons met gevaarlijke stoffen op het spoorwegemplacement en de risico's van transport over het spoor. Er zijn risicoberekeningen van het emplacement en het transport over het spoor (Aviv, d.d. 7 januari 2011) uitgevoerd. Voor de dichtheid en de hoogte van het groepsrisico wordt

verwezen naar de genoemde rapportage. Totdat het Basisnet is vastgesteld moeten de vervoerscijfers 2007 worden gehanteerd. De vervoerscijfers 2007 zijn hoger dan de cijfers die nu zijn opgenomen in het Basisnet, waardoor een hoger groepsrisico wordt verkregen. Op termijn wordt dit minder door het instellen van Basisnet.

Maatregelen aan de risicobron ter beperking van het groepsrisico

Voor het emplacement is een milieuvergunning verleend. Hierin is geregeld dat het bedrijf voldoet aan de stand der techniek (BBT). Verder is er ten aanzien van het rangeren van treinen met gevaarlijke stoffen in de vergunning geregeld dat er een gekwalificeerd persoon aanwezig moet zijn die weet wat te doen bij calamiteit en op de hoogte is van de soort stoffen in de trein. Voor het spoor zijn bronmaatregelen, zoals ATV^{vv} denkbaar. In het kader van Basisnet spoor is de bluswatervoorziening en de bereikbaarheid van het emplacement de afgelopen jaren op het gewenste niveau gebracht (BBT).

De voor- en nadelen van andere mogelijkheden voor ruimtelijke ontwikkelingen met een lager groepsrisico

De ontwikkeling zorgt niet voor een toename van het groepsrisico.

Mogelijke bron of 'end of pipe' maatregelen om het groepsrisico te beperken

Binnen de veiligheidscontour en tengevolge van het transport over de snelweg kunnen alle soorten risico's voorkomen. Er is een drietal soorten ongevalsscenario's te onderscheiden.

-explosie (druk)

-brand

-het vrijkomen van toxische stoffen (door brand of het vrijkomen van een toxisch gas)

Voor alle drie de scenario's gelden specifieke maatregelen.

Explosie

Bij een explosie komen hoge drukken tot stand. Om personen te beschermen binnen gebouwen kan bij de bouw worden gekozen voor kleine ramen en splinterwerend ("blast resistant") glas. Personen zijn dan in het gebouw beschermd tegen de druk en hitte.

Brand

Bij een brand komt veel hitte vrij. Bij een brand met vloeistoffen bedraagt op een afstand van 20 meter van de bron de warmtestraling ongeveer 20 kW/m², hierna neemt de warmtestraling geleidelijk af. De maatregelen die te treffen zijn voor een ongeval met brandbare vloeistoffen kunnen zonder hoge kosten worden uitgevoerd. Gezien de ligging het plangebied wordt deze maatregel niet relevant geacht.

Toxisch

Afhankelijk van de toxiciteit van de vrijkomende (verbrandings)gassen kunnen op grote afstand van de bron nog slachtoffers vallen. Als enige maatregel hiertegen is zorgen dat de toxische stoffen niet in de gebouwen kunnen komen. Hierbij geldt o.a. dat de ventilatiesystemen moeten kunnen worden uitgezet. Deze maatregel kan relatief makkelijk worden toegepast.

Mogelijkheden voor hulpverleningsdiensten

Is in de visie externe veiligheid t.a.v. spoor en emplacement uitgewerkt. Wat betreft de te ontwikkelen gebieden/ruimtelijke plannen zijn kaders vastgelegd aangaande het te realiseren niveau van beheersbaarheid (bereikbaarheid, bluswater, zelfredzaamheid). De benodigde aanvraag omgevingsvergunning zal worden getoetst aan de beleidregels bereikbaarheid en bluswatervoorziening.

Mogelijkheden voor zelfredzaamheid

Er worden geen objecten speciaal voor verminderd zelfredzame personen gerealiseerd. Vluchten van de bron af wordt gerealiseerd.

Risicocommunicatie

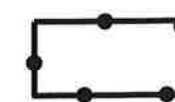
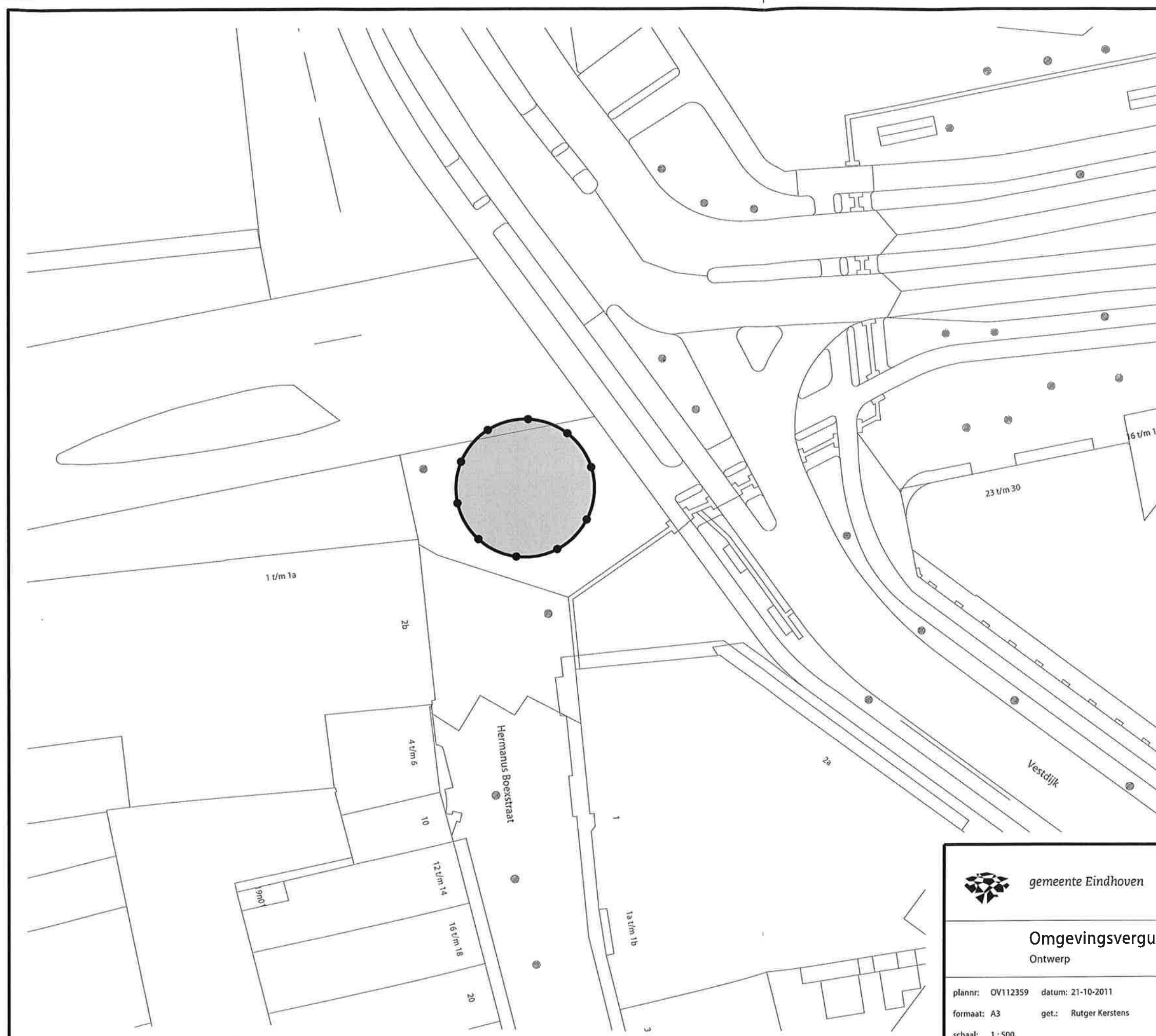
Risicocommunicatie wordt binnen de gemeente op een bredere manier opgepakt. Dit terrein zal hierbij worden meegenomen.

3.10 Groen/natuur/landschap

Het plangebied ligt in een binnenstedelijke (versteende) omgeving en om die reden zijn er geen natuurwaarden te verwachten. Het plan voorziet niet in het verwijderen van planten of bomen. In het kader van de wet Flora en Fauna hoeft geen onderzoek te worden verricht. Wel dient tijdens de bouwwerkzaamheden rekening te worden gehouden met het broedseizoen van vogels in de Plataan op de kop van de Hermanus Boexstraat. Deze boom heeft ingevolge het gemeentelijk bomenbeleisplan (2008) het predicaat 'waardevolle gemeentelijke boom' gekregen.

3.10.1 Bomen

Zoals reeds opgemerkt is het niet nodig om bomen te verwijderen teneinde het gebouw te kunnen verwezenlijken. Nabij de bouwplaats bevindt zich een waardevolle gemeentelijke boom (Plataan).



Plangebiedgrens



Omgevingsvergunning



gemeente Eindhoven

sector:
Openbare Ruimte, Verkeer & Milieu
afdeling:
Stedenbouw

Omgevingsvergunning Bubble 18 Septemberplein

Ontwerp

plannr: OV112359 datum: 21-10-2011
formaat: A3 get.: Rutger Kerstens
schaal: 1 : 500



IMRO IDN:
NL.IMRO.0772.OV112359-0201