

Compositie 5 stedenbouw bv

Boschstraat 35 - 37

4811 GB Breda

telefoon 076 – 5225262

email info@c5s.nl

internet www.c5s.nl

kvk Breda 20083802

Gemeente Veldhoven

ontwerpbestemmingsplan

“Habraken 2016”

Projectnummer: 151932

Datum: 20 januari 2016

Gemeente Veldhoven

ontwerpbestemmingsplan

“Habraken 2016”

Inhoud

1. Toelichting
2. Bestemmingsplanregels
3. Verbeelding

id.nr. : NL.IMRO.0861.BP00056-0301

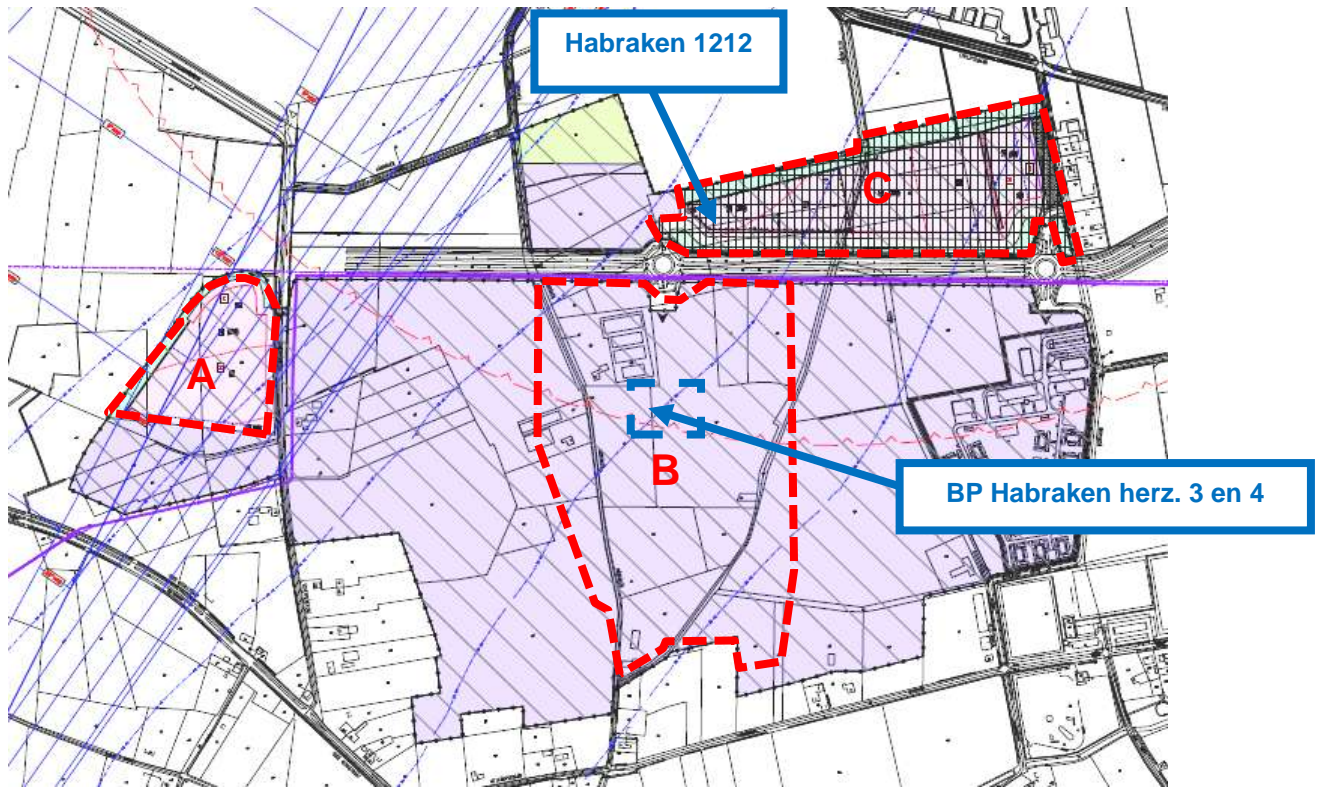
d.d. : 20-01-2016

Status: ontwerp

Toelichting

INHOUD

| | | |
|----------|--|-----------|
| 1 | INLEIDING | 3 |
| 1.1 | Aanleiding en doel | 3 |
| 1.2 | Leeswijzer | 4 |
| 2 | PLANBESCHRIJVING | 5 |
| 2.1 | Situering en omgeving | 5 |
| 2.2 | Bedrijventerrein Habraken | 6 |
| 3 | BELEIDSKADER | 10 |
| 3.1 | Algemeen | 10 |
| 3.2 | Rijksbeleid | 10 |
| 3.3 | Provinciaal beleid | 12 |
| 3.4 | Gemeentelijk beleid | 15 |
| 4 | PLANOLOGISCH RELEVANTE (MILIEU)ASPECTEN | 21 |
| 4.1 | Algemeen | 21 |
| 4.2 | Ladder voor duurzame verstedelijking | 21 |
| 4.3 | Toetsing Besluit m.e.r. | 22 |
| 4.4 | Bodem | 23 |
| 4.5 | Kabels en leidingen | 24 |
| 4.6 | Wet geluidhinder | 24 |
| 4.7 | Cultuurhistorie | 25 |
| 4.8 | Archeologie | 29 |
| 4.9 | Flora en fauna | 32 |
| 4.10 | Luchtkwaliteit | 34 |
| 4.11 | Bedrijven en milieuzonering | 34 |
| 4.12 | Externe veiligheid | 38 |
| 4.13 | Vliegbasis Eindhoven (Eindhoven Airport) | 44 |
| 4.14 | Radarverstoringsgebied Vliegbasis Woensdrecht | 49 |
| 4.15 | Water | 49 |
| 5 | JURIDISCHE PLANOPZET | 53 |
| 5.1 | Algemene opzet | 53 |
| 5.2 | Opbouw van het bestemmingsplan | 53 |
| 5.3 | Bestemmingsplanregels | 54 |
| 6 | ECONOMISCHE UITVOERBAARHEID | 58 |
| 6.1 | Inleiding | 58 |
| 6.2 | Exploitatie | 58 |
| 6.3 | Economische uitvoerbaarheid | 58 |
| 7 | MAATSCHAPPELIJKE UITVOERBAARHEID | 59 |
| 7.1 | Inleiding | 59 |
| 7.2 | Overleg | 59 |
| 7.3 | Tervisielegging | 60 |



Figuur 1: Globale plangrenzen 'Habraken 2016' met deelgebieden A, B en C aangegeven

1 INLEIDING

1.1 Aanleiding en doel

De gemeente Veldhoven is voornemens een nieuw bestemmingsplan vast te stellen voor een deel van het in ontwikkeling zijnde bedrijventerrein Habraken. Ter plaatse geldt het bestemmingsplan 'Habraken 2006' (moederplan) en diverse herzieningen, uitwerkingsplannen, een wijzigingsplan en een projectbesluit voor diverse delen of voor het totale plangebied van dit moederplan. Het plangebied voor onderhavig bestemmingsplan betreft een opstelsom van de gronden die reeds voorzien zijn van een directe bouwtitel. Vanwege de huidige economische situatie worden de uitgangspunten die ten grondslag liggen aan het oorspronkelijke stedenbouwkundig plan voor Habraken momenteel in regionaal verband tegen het licht gehouden. De planvorming is nog niet concreet genoeg om alle gronden mee te nemen in het onderhavig bestemmingsplan. Het restant van het oorspronkelijke plangebied van het moederplan blijft derhalve (vooralsnog) onderdeel uitmaken van het moederplan.

Het momenteel geldende moederplan 'Bestemmingsplan Habraken 2006' is inmiddels bijna 10 jaar oud. Derhalve is een actualisatie op basis van de wettelijke verplichting noodzakelijk. Tevens gelden er diverse herzieningen, uitwerkingsplannen, een wijzigingsplan en een projectbesluit voor diverse delen of voor het totale plangebied van dit moederplan. Onderstaande tabel geeft, in combinatie met figuur 1, een overzicht van de geldende plannen in relatie tot de deelgebieden van het plangebied.

| Naam plan | Jaar | Geldig voor (een deel) van deelgebied | | |
|--|------|---------------------------------------|-------|-------|
| | | A | B | C |
| BP Habraken 2006 | 2006 | | | |
| BP Habraken herz. Art. 30 WRO (a) | 2006 | | | |
| BP Habraken herziening I 2007 | 2007 | | | |
| BP Habraken herziening 2 2007 | 2007 | | | |
| Uitwerkingsplan Habraken, fase II | 2007 | | | |
| Uitwerkingsplan Habraken, fase II 1 ^e herz. | 2010 | | | |
| BP Habraken 2006 3 ^e herz. | 2010 | | deels | |
| Uitwerkingsplan Habraken, fase II 2 ^e herz. | 2011 | | | |
| BP Habraken wijziging I | 2011 | | | |
| Projectbesluit Habraken 1212 | 2011 | | | deels |
| BP Habraken 2006 3 ^e herz. | 2013 | | deels | |

- (a) Het bestemmingsplan 'Habraken herziening Art. 30 WRO' heeft betrekking op een deel van het plangebied van het moederplan dat geen onderdeel uitmaakt van de deelgebieden van onderhavig bestemmingsplan.

Met het nieuwe vast te stellen bestemmingsplan voldoet de gemeente niet alleen aan de geldende digitaliseringsverplichting, maar is er tevens sprake van één actueel geldend planologisch regime dat voor de nodige duidelijkheid en overzichtelijkheid zal zorgen. De actuele regeling van onderhavig bestemmingsplan kan tevens de basis vormen voor de toekomstige actualisatie voor het restant van het plangebied van het moederplan.

1.2 Leeswijzer

- In het hierop volgende hoofdstuk wordt een planbeschrijving gegeven van het initiatief. Hierbij wordt ingegaan op de situering van het plangebied, de achtergrond van het bedrijventerrein Habraken en de bestaande situatie.
- Hoofdstuk 3 omvat een beleidstoetsing aan het relevante beleid van het rijk, provincie en gemeente.
- De planologisch relevante (milieu)aspecten komen in hoofdstuk 4 aan bod. In dit hoofdstuk is per aspect aangegeven wat relevant is in het kader van het betreffende aspect en of er mogelijk sprake is van belemmeringen.
- De juridische planbeschrijving is opgenomen in hoofdstuk 5 en omvat een beschrijving van de planregels en de verbeelding.
- De economische uitvoerbaarheid en de maatschappelijke uitvoerbaarheid komen respectievelijk in hoofdstuk 6 en 7 aan bod.

2 PLANBESCHRIJVING

2.1 Situering en omgeving

Het plangebied ligt als onderdeel van het bedrijventerrein Habraken, gelegen tussen Eindhoven Airport en een militair complex aan de noordzijde. Aan de zuidzijde wordt de begrenzing gevormd door de restanten van het oorspronkelijke landschap en het stroomgebied van het riviertje de Rundgraaf. Op enige afstand ligt de bebouwing van de wijken Heikant en Oerle. In het westen liggen de “Oude Zandontginningen”, een bijzonder landschapstype wat zich kenmerkt door zijn kleinschaligheid in bebouwing en verkaveling. Dit landschapstype wordt omringd door een afwisselende beleving van het open en gesloten gebied van het coulissenlandschap.

Het volledige plangebied van het bedrijventerrein omvat in totaal 51 hectare. Meer over de achtergrond van het bedrijventerrein is terug te vinden in paragraaf 2.2. Onderhavig plangebied omvat een totaal oppervlak van 21,5 hectare, met name bestemd als ‘Bedijventerrein’.

Onderhavig plan heeft, zoals reeds gesteld in paragraaf 1.1, enkel betrekking op een deel van het totale plangebied van het bedrijventerrein. Het gaat hierbij om gronden met een directe bouwtitel welke al reeds bebouwd en in gebruik zijn of om gronden waarvoor een invulling tot de mogelijkheden behoort.



Figuur 2: Luchtfoto plangebied met globale grenzen deellocaties

2.2 Bedrijventerrein Habraken

De gemeente Veldhoven maakt onderdeel uit van de Stadsregio Eindhoven-Helmond. In deze regio is de economische dynamiek zeer hoog. De beschikbaarheid van voldoende uitgeefbaar terrein is van groot belang voor de versterking van de economische structuur en de ontwikkeling van werkgelegenheid. Om een duurzame economische structuur te kunnen garanderen dient de gemeente Veldhoven te voorzien in de eigen gemeentelijke behoefte aan bedrijventerreinen. Tevens dient Veldhoven – als onderdeel van de Stadsregio – ruimte te bieden aan de regionale overloop.

In het 'Regionaal Structuurplan' (RSP) en 'Veldhoven op weg naar 2005, Structuurvisie 1995' waren enkele gebieden aangewezen als toekomstig bedrijventerrein. Het gebied Habraken – ten noordwesten van de kern Veldhoven – is één van deze locaties. In de 'Ruimtelijke Structuurvisie Veldhoven 2009' wordt het belang van een aantrekkelijk vestigingsklimaat voor bedrijven in Veldhoven benadrukt. De regio kent bovendien een aanzienlijk tekort aan gemengde bedrijventerreinen waar uiteenlopende type bedrijven zich kunnen vestigen. Habraken wordt een gemengd bedrijventerrein waarvoor in 2006 het moederplan is vastgesteld.



Pand BTL



Schippersstop



Gemeentelijke milieustraat



Bedrijfsverzamelgebouw

Figuur 3: Foto's van het plangebied

De ontwikkeling van het bedrijventerrein Habraken sluit in breder verband aan op de ontwikkeling van de woon- en werkgebieden op de VINEX-locatie Meerhoven. In het noordelijk deel van Meerhoven worden verschillende bedrijventerreinen ontwikkeld met directe aansluiting op de A2 – via de noordelijke rondweg van Meerhoven (Flight Forum, Park Forum en Meerhovendreef) – en in aansluiting op Vliegbasis Eindhoven c.q. Eindhoven Airport. Het bedrijventerrein Habraken ligt in het verlengde van deze bedrijventerreinen. Het terrein wordt ontsloten via de Oersebaan, die direct aansluit op de Meerhovendreef, Park Forum en Flight Forum.

Habraken is een bedrijventerrein in ontwikkeling waarvoor diverse ontwikkelfasen zijn vastgesteld. Het onderhavige bestemmingsplan heeft betrekking op de fasen 1 en 2.

Het bedrijventerrein is momenteel nog niet volledig in gebruik en bebouwd sinds de vaststelling van het moederplan. Anno november 2015 zijn de volgende bedrijven aanwezig in het plangebied:

| naam | adres | omschrijving | Milieucat. |
|---------------------------------|------------------------|---|------------|
| Pe. Jo. DE Graauw v.o.f. | Habraken 1212 | Groothandel in propaan-, butaan- en industriegassen | 4.2 |
| Das Koerier BV | Habraken 2154 | Post- en koeriersdiensten | 2 |
| Renobouw | Habraken 2401 | Bouwbedrijven algemeen: b.o. <= 2.000 m ² | 3.1 |
| ESE International | Habraken 2331 | Groothandel in intermediaire goederen | 2 |
| Smits B.V. | Habraken 1201 | Installatiebedrijf en groothandel in beregeningsapparatuur | 3.1 |
| BTL Realisatie BV | Habraken 1209 | Dienstverlening t.b.v. de landbouw:- plantsoenendiensten en hoveniersbedrijven: b.o. > 500 m ² | 3.1 |
| Milieustraat gemeente Veldhoven | Habraken 2409 | Gemeentewerven(afvalinzameldepots) | 3.1 |
| Schippersstop | Habraken 20601 en 2605 | Benzineservicestations:- zonder LPG / milieutechniek | 2 / 3.1 |
| Van Rijsingen Sanitair BV | Habraken 2145 | Groothandel in sanitaire artikelen | 2 |
| Rimebo | Habraken 2152 | Aannemersbedrijven met werkplaats: b.o.< 1000 m ² | 2 |

Daarnaast is er een tweetal bedrijfsverzamelgebouwen gevestigd op de adressen Habraken 2321 en Habraken 2323.

Verder is het perceel Habraken 2134 bebouwd, maar staat het pand anno november 2015 leeg.

Voor de hiervoor genoemde bedrijven is op basis van de vigerende (bestemmings)plannen en/of eventuele verleende vergunningen voor het afwijken van deze (bestemmings)plannen, in het voorliggend bestemmingsplan een passende regeling opgesteld. Voor de reeds ontwikkelde gebieden is hierdoor sprake van een actuele regeling.

3 BELEIDSKADER

3.1 Algemeen

Het voorliggende bestemmingsplan is conserverend van aard. Om deze reden vindt er in het kader van dit bestemmingsplan geen (uitgebreide) toetsing plaats aan de diverse milieuaspecten en worden enkel de relevante beleidskaders aangehaald. Nieuwe ontwikkelingen kunnen mogelijk gemaakt worden middels een separate procedure en in het kader van deze procedure dient per aspect het nodige onderbouwd te worden. In de hierop volgende paragrafen wordt aangegeven welke zaken er per aspect relevant zijn en waar ten tijde van eventuele ontwikkelingen op gelet moet worden. Dit hoofdstuk kan gebruikt worden als eerste informatiebron om te bepalen welke milieuaspecten een rol zouden kunnen spelen bij een ontwikkeling.

3.2 Rijksbeleid

3.2.1 *Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR), 2012*

Op 13 maart 2012 is de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) in werking getreden. De aanleiding voor het opstellen van deze structuurvisie is gelegen in het feit dat er nieuwe politieke accenten zijn gelegd door veranderende omstandigheden, zoals de economische crisis, klimaatverandering en toenemende regionale verschillen. Dit laatste onder andere omdat groei, stagnatie en krimp gelijktijdig plaatsvinden. Deze structuurvisie geeft een integraal kader voor het ruimtelijk beleid en mobiliteitsbeleid op rijksniveau. In de visie worden ruimtelijke ontwikkelingen en infrastructuur sterker dan voorheen met elkaar verbonden. De structuurvisie vervangt alle voorgaande rijksnota's ten aanzien van ruimte en mobiliteit (waaronder de Nota Ruimte), behalve de Structuurvisie Nationaal Waterplan.

De hoofdlijn van de SVIR is dat het Rijk op het gebied van de ruimtelijke ordening terugtreedt en dat gemeenten en provincies op dit taakveld een meer prominente rol krijgen. In het SVIR staat centraal dat alleen nog een taak voor het Rijk is weggelegd wanneer sprake is van:

1. een onderwerp dat nationale baten en/of lasten heeft en de doorzettingsmacht van gemeenten overstijgt (bv. mainports);
2. een onderwerp waarvoor internationale verplichtingen zijn aangegaan (bv. werelderfgoederen);
3. een onderwerp dat (provincie-) of landsgrens overschrijdend is, of een hoog afwentelingsrisico kent of reeds in beheer bij het rijk is (bv. infrastructuur).

Het Rijk heeft 13 onderwerpen benoemd waar het, aan de hand van de bovenstaande criteria, een taak voor zichzelf ziet weggelegd. Door het nemen van verantwoordelijkheid ten aanzien van deze onderwerpen stelt het Rijk zich voor de middellange termijn (2028) en lange termijn (2040) tot doel Nederland concurrerend,

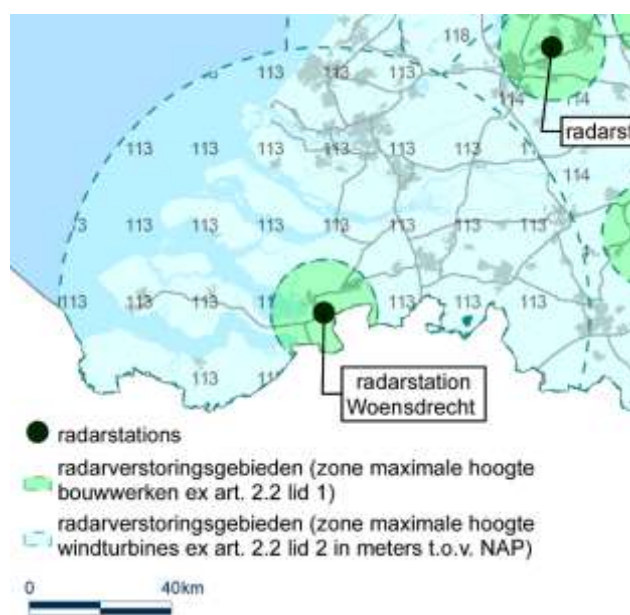
veilig en leefbaar te houden. De onderwerpen die een nationaal belang betreffen, zijn het creëren van een internationaal bereikbaar vestigingsklimaat, ruimte bieden voor het hoofdnetwerk van (duurzame) energievoorziening en het vervoer van stoffen via buisleidingen en een efficiënt gebruik van de ondergrond. Daarnaast zijn ook het creëren van een robuust hoofdnetwerk van weg, spoor- en vaarwegen, het beter benutten en in stand houden van het bestaande mobiliteitssysteem met bijbehorende hoofdinfrastructuur, het verbeteren van de milieukwaliteit, ruimte voor waterveiligheid en klimaatbestendige ontwikkeling, ruimte voor behoud en versterking van (inter)nationaal unieke cultuurhistorische en natuurlijke kwaliteiten, ruimte voor een nationaal netwerk van natuur voor het overleven en ontwikkelen van flora- en faunasoorten en ruimte voor militaire terreinen en activiteiten van nationaal belang. Tenslotte vindt het Rijk zorgvuldige afwegingen en transparante besluitvorming bij ruimtelijke plannen belangrijk.

Onderhavige ontwikkeling betreft een conserverend bestemmingsplan waarbij geen nationale belangen in het gedrang komen.

3.2.2 **Besluit en ministeriële regeling algemene regels ruimtelijke ordening (Barro, Rarro), 2011**

Het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening, eerste tranche (Barro) is vastgesteld op 22 augustus 2011 en is op 30 december 2011 in werking getreden. Het Barro vloeit voort uit de ontwerp Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR). Het kabinet heeft in de genoemde SVIR vastgesteld dat voor een beperkt aantal onderwerpen de bevoegdheid om algemene regels te stellen moet worden ingezet. Het gaat daarbij om het beschermen van de nationale belangen. Deze algemene regels, vastgelegd in het Barro, werken zoveel mogelijk direct door op het niveau van de lokale besluitvorming. Slechts daar waar een directe doorwerking niet mogelijk is, is gekozen voor indirecte doorwerking via provinciaal medebewind.

In het wetsvoorstel tot wijziging van de Wro (Spoedwet Wro; TK 32 821) wordt, naar aanleiding van het Raad van State-advies over het Barro, eerste tranche, de wettelijke grondslag voor het provinciaal medebewind en ontheffingen verbeterd. Naar aanleiding van het advies van de Raad van State voorziet het Barro thans ook in een bij dit besluit behorende ministeriële regeling (Rarro). In deze regeling is de begrenzing opgenomen van de gebieden uit een aantal titels uit het Barro waarvoor



Figuur 5: Situering radarverstoringsgebied Vliegbasis Woensdrecht

een reservering of een vrijwaring geldt. De aanduiding van deze gebieden is opgenomen in het Barro.

Het onderhavige plangebied is gelegen in het obstakelbeheergebied van de vliegbasis Eindhoven, bestaande uit ondermeer het Inner Horizontal and Conical Surface (IHCS) en het Instrument Landing System (ILS). Voor het plangebied geldt voorts het radarverstoringgebied van het radarstation van Woensdrecht, zoals weergegeven in de wijziging van het Barro per 1 oktober 2012, art. 2.4. Binnen deze zones geldt een beperking voor de maximale bouwhoogte. De ligging in deze gebieden vormt geen belemmering, aangezien de maximale toegestane bouwhoogtes niet gehaald worden. Verder zijn er geen nationale belangen in de omgeving van het plangebied.

Ten aanzien van het onderhavige plangebied zijn er verder geen regels uit het Barro van toepassing, aangezien er bij de onderhavige ontwikkeling geen nationale belangen zijn gemoeid.

3.3 Provinciaal beleid

3.3.1 *Structuurvisie Ruimtelijke Ordening (SVRO), 2010, partiële herziening 2014*

Op 7 februari 2014 hebben Gedeputeerde Staten de partiële herziening van de SVRO vastgesteld. Deze nieuwe Structuurvisie is per 19 maart 2014 in werking getreden.

Er is bewust niet gekozen om een geheel nieuwe visie op te stellen. Dit omdat de bestaande structuurvisie recentelijk is vastgesteld en de visie en sturingsfilosofie voor het overgrote deel nog actueel zijn. Op onderdelen vindt er bijsturing plaats. Deze bijsturing heeft geen gevolgen voor de ontwikkelingsmogelijkheden van woningen in dorpskernen. Derhalve blijft het uitgangspunt zorgvuldig ruimtegebruik. Bij ruimtelijke afwegingen betekent dat eerst gekeken wordt naar mogelijkheden voor intensivering of hergebruik op of binnen bestaand bebouwd gebied. De provincie wil nieuw ruimtebeslag zoveel mogelijk voorkomen. Bij ontwikkelingen buiten bestaand bebouwd gebied wil de provincie dat de initiatiefnemer zorgt voor een investering in het landschap om daarmee het verlies aan omgevingskwaliteit te beperken.

Het plangebied is deels gelegen in bestaand stedelijk gebied en meer specifiek in 'stedelijk concentratiegebied'. Voor deze gebieden geldt met name het accent dat de provincie in het ruimtelijk beleid legt op zorgvuldig ruimtegebruik; de provincie wil de groei en de spreiding van het stedelijk ruimtebeslag afremmen. Dit houdt in dat het accent op inbreiden en herstructureren ligt. Het aansnijden van nieuwe ruimte voor verstedelijking is pas aan de orde, als gebleken is dat de bouwopgave voor wonen en werken niet binnen bestaand bebouwd gebied kan worden gerealiseerd, ook niet in andere kernen of op andere bedrijventerreinen binnen de betreffende gemeente, wat betreft wonen, en binnen de betreffende landelijke regio, wat betreft werken.



Figuur 6: Uitsnede Structurenkaart SVRO 2010 (Provincie Noord-Brabant)

Het plangebied maakt tevens onderdeel uit van 'gemengd landelijk gebied', hier wordt echter verder geen aandacht aan besteedt aangezien in de Verordening ruimte 2014 deze betreffende gronden opgenomen zijn in bestaand stedelijk gebied.

3.3.2 Verordening ruimte 2014

Op 7 februari 2014 hebben Gedeputeerde Staten de Verordening ruimte 2014 vastgesteld. Deze Verordening is per 19 maart 2014 in werking getreden. Inmiddels is deze Verordening per 10 juli 2015 opnieuw vastgesteld.

Op figuur 7 is te zien dat het plangebied gelegen is binnen bestaand stedelijk gebied en meer specifiek in 'stedelijk concentratiegebied'.

De Verordening ruimte 2014 is artikelsgewijs opgebouwd en bestaat uit regels ten aanzien van verschillende vormen van grondgebruik. Twee onderdelen van de Verordening ruimte 2014 zijn relevant ten aanzien van onderhavig plan. Ten eerste betreft dit de regels ten aanzien van het bestaand stedelijk gebied, zoals opgenomen in artikel 4. Ten tweede betreft dit regels ten aanzien van de algemene zorgplicht voor ruimtelijke kwaliteit, zoals opgenomen in artikel 3.1.

Artikel 3.1: Zorgplicht voor ruimtelijke kwaliteit

Binnen de provincie Noord-Brabant geldt de algemene regel dat een ruimtelijk plan dat een ruimtelijke ontwikkeling bevat, dient te verantwoorden dat het plan bijdraagt aan de zorg voor het behoud en de bevordering van de ruimtelijke kwaliteit van het daarbij betrokken gebied en de naaste omgeving. Daarnaast dient sprake te zijn van zorgvuldig ruimtegebruik. Onderhavig plan voorziet enkel in een conserverende regeling. De betreffende gronden uit het plangebied zijn reeds bestemd tot bedrijventerrein en derhalve is geen sprake van een nieuw stedelijk ruimtebeslag.


Door een verdere intensivering van het grondgebruik uit het plangebied is er sprake van zorgvuldig ruimtegebruik.

In de Verordening ruimte 2014 wordt ook de toepassing van artikel 3.1.6, tweede lid, van het Besluit ruimtelijke ordening (ladder voor duurzame verstedelijking) gezien als onderdeel van het aspect zorgvuldig ruimtegebruik. In paragraaf 4.2 van onderhavige toelichting wordt verder ingegaan op de toetsing aan de ladder voor duurzame verstedelijking.

Artikel 4: Bestaand stedelijk gebied

Om duidelijk te kunnen bepalen waar de bundelingsregels voor stedelijke ontwikkeling en de daarvan afgeleide regels van het beleid gelden is in de Verordening ruimte het bestaand stedelijke gebied van alle Brabantse kernen vastgesteld. Het plangebied is gelegen binnen het bestaand stedelijk gebied. Onder 'bestaand stedelijk gebied' wordt verstaan: een aangewezen gebied dat het bestaande ruimtebeslag van een kern bevat ten behoeve van een samenhangende ruimtelijke structuur van stedelijke functies. Binnen het als zodanig aangewezen stedelijk gebied is de gemeente in het algemeen vrij – binnen de grenzen van andere wetgeving – om te voorzien in stedelijke ontwikkeling.



 Aanduiding - Zoekgebied voor stedelijke ontwikkeling, stedelijk concentratiegebied

 Structuur - Bestaand stedelijk gebied, stedelijk concentratiegebied

Figuur 7: Uitsnede themakaart stedelijke ontwikkeling verordening ruimte 2014 (Provincie Noord-Brabant)

Onderhavig plan voorziet in een integrale regeling voor het bedrijventerrein Habraken, en wel voor de percelen die op grond van vigerende bestemmingsplannen reeds voorzien zijn van een directe bouwtitel. Derhalve is er geen directe toetsingsaanleiding aan de regels uit de Verordening ruimte 2014.

Een verdere invulling van de nog niet in gebruik zijnde percelen binnen het plangebied van onderhavig bestemmingsplan past binnen de regels van de Verordening ruimte 2014 en stuit daarmee ook niet op weerstand vanuit deze provinciale regelgeving.

3.4 Gemeentelijk beleid

3.4.1 Verkeerscirculatieplan

In april 2007 is het verkeerscirculatieplan Veldhoven opgesteld met als doel structurele en creatieve oplossingen te bieden voor de knelpunten op het gebied van leefbaarheid, bereikbaarheid en verkeersveiligheid. Er is een structuur van het hoofdwegennet voorgesteld waarbij rekening is gehouden met de ontwikkeling van Zilverackers en het verminderen van de verkeersdruk in de bestaande kern.

Het VCP is een strategisch beleidskader voor 10-15 jaar op het gebied van mobiliteit, verkeer en vervoer. In het VCP zijn doelstellingen en beleidskaders opgenomen voor de verschillende vervoerwijzen, het parkeren, de verkeersveiligheid en de leefbaarheid. Het voorgestelde beleid is in de komende jaren richtinggevend voor:

- het mobiliteitsbeleid, inclusief leefbaarheid en veiligheid;
- het ruimtelijke kader voor de infrastructuur;
- de inbreng van Veldhoven in regionale vraagstukken;
- de financiële programma's en investeringsbeslissingen.

Onderhavig plan voorziet in een conserverende regeling van reeds tot bedrijventerrein bestemde gronden. Er wordt gebruik gemaakt van de bestaande ontsluitings- en infrastructuur of er kunnen wegen worden aangelegd die reeds mogelijk waren op basis van de vigerende regels.

Ten aanzien van parkeren geldt binnen het gehele plangebied dat op eigen terrein voorzien dient te worden in voldoende parkeergelegenheid, hiertoe zijn ook regels opgenomen in de planregels (artikel 14) van onderhavig plan.

Gesteld kan worden dat onderhavig plan verder geen bijzondere aandacht vraagt ten aanzien van het verkeerscirculatieplan.

3.4.2 Ruimtelijke Structuurvisie Veldhoven

De Ruimtelijke Structuurvisie Veldhoven is door de gemeenteraad vastgesteld op 3 juni 2009. In de Structuurvisie heeft de gemeente de basis gelegd voor de ruimtelijke toekomst van Veldhoven. In tegenstelling tot de vorige structuurvisie, waarin het accent vooral lag op nieuwe ontwikkelingen en uitbreidingen, geeft deze structuurvisie ook duidelijk aan welke bestaande gebieden worden behouden en versterkt.

Bedrijventerrein Habraken

Over het bedrijventerrein Habraken wordt aangegeven dat het een terrein in ontwikkeling is, in de nabijheid van Eindhoven Airport en de werklocaties Flight Forum en Park Forum van Eindhoven. Het biedt vooral ruimte aan (middel)grote bedrijven met een lage arbeidsdichtheid.

Ontwikkeling

Vastgehouden moet worden aan de beoogde doelgroepen, zodat een herkenbare differentiatie van de Veldhovense bedrijventerreinen ontstaat en van meet af aan dient aandacht te zijn voor de ruimtelijke uitstraling. Daarbij dient met name te worden gedacht aan de beeldkwaliteit, waarmee de profilering van het terrein wordt ondersteund.

Tevens zijn goede oplossingen vereist voor het parkeren en buitenopslag. Dat moet op het eigen perceel plaatsvinden, maar dient daar goed te worden ingepast of uit het zicht te worden geplaatst. Verder dient extra aandacht te zijn voor de overgangen van privé naar openbaar. Daarnaast gaat het ook om de ruimtelijke uitstraling van de bedrijventerreinen als geheel. In beide gevallen wordt voorzien in een groene rand, waarbij bij Habraken bospercelen aan de noordkant worden toegevoegd en er aan de zuid- en westzijde extra ruimte is voor waterberging.

Externe veiligheid is een belangrijk onderwerp bij besluiten over het gebruik en de inrichting van de ruimte. Zoals al eerder genoemd, liggen om Eindhoven Airport milieuhindercontouren. Zo ligt het in ontwikkeling zijnde bedrijventerrein Habraken deels binnen de risicocontouren, waardoor vanwege het groepsrisico de vestiging van bedrijven met een groot aantal werknemers per hectare is uitgesloten. Vanwege de ligging nabij Eindhoven Airport gelden ook beperkingen voor de bouwhoogtes.

Opgave

De economie en werkgelegenheidsfunctie van Veldhoven moet in de toekomst worden versterkt. Ambities met betrekking tot de bedrijventerreinen betreft:

'Vasthouden aan en versterken van de segmentering van de diverse bedrijventerreinen. Op De Run gaat het primair om het versterken van de high tech- en high med-identiteit en -uitstraling, op Habraken staan (middel)grote bedrijven met een lage arbeidsdichtheid centraal'.

Onderhavig plan voorziet in een conserverende regeling waarbij in de planregels specifiek rekening gehouden is met het aspect externe veiligheid.

3.4.3 Beeldkwaliteitsplan bedrijventerrein Habraken

Het beeldkwaliteitsplan voor het bedrijventerrein Habraken dateert van juli 2011.

Dit beeldkwaliteitsplan is niet strenger dan hetgeen in de toelichting van het moederplan uit 2006 is weergegeven, maar biedt meer helderheid en duidelijkheid voor zowel de initiatiefnemers (ontwerpen uitvoeringskader) als de gemeente (beleids- en toetsingskader). Het beeldkwaliteitsplan is als zelfstandig plan vastgesteld door de gemeenteraad en heeft daarmee een bindende werking voor de betrokken partijen.

Dit beeldkwaliteitsplan levert de toetsingscriteria voor het betreffende plangebied en wordt daarmee het toetsingskader bij de beoordeling van bouwplannen. Het biedt een leidraad voor de realisering van de geprojecteerde bebouwing en de inrichting van de openbare ruimte. Het beeldkwaliteitsplan heeft eveneens de functie van kwaliteitswaarborg in de beheerfase.

Het beeldkwaliteitsplan is op de eerste plaats een inspiratiekader dat tot een kwaliteitsimpuls moet leiden voor het totale plangebied. De toetsingscriteria zijn helder geformuleerd zodat de kwaliteitsambitie van de gemeente wordt gewaarborgd. Tegelijk laat het beeldkwaliteitsplan voldoende ruimte aan wensen van opdrachtgevers en initiatiefnemers en aan de creativiteit van architecten om individuele vertalingen vorm te geven. Het doel is daarom een kader te scheppen waarmee het beoogde eindresultaat kan worden bereikt dat vastgelegd is in het bestemmingsplan. Om dit doel te realiseren kan dit beeldkwaliteitsplan op drie manieren gebruikt worden:

1. Beleidskader: de gemeente formuleert haar beleid in hoofdlijnen voor de beeldkwaliteit van het gebied.
2. Ontwerp- en uitvoeringskader: voor ontwikkelaars en architecten en overige betrokkenen bij het realiseringstraject vormt het een referentiekader.
3. Toetsingskader: voor de supervisor en Welstandscommissie geldt het plan als toetssteen bij de beoordeling van de bouwinitiatieven.

Vanuit de beoogde, duurzame kwaliteit van het bedrijventerrein worden beeldkwaliteitseisen aan de gebouwen en de buitenruimte gesteld. Het doel is om een herkenbaar en aantrekkelijk productiemilieu te verkrijgen, zowel in het openbare als het private domein. De bouwstenen voor de gewenste beeldkwaliteit op het bedrijventerrein zijn als volgt samen te vatten:

- rustige en ingetogen vormgeving van de bebouwing met een moderne uitstraling;
- speciale aandacht voor de beeldkwaliteit op zichtlocaties middels een afwijkende vormgeving, materialisering en kleurstelling;
- minimaliseren van de zichtbaarheid van onaantrekkelijke elementen zoals open opslag en laad- en losplaatsen;
- samenhang en eenvoud in de vormgeving en inrichting van het openbaar gebied;
- vormgeving en inrichting van de buitenruimte in aansluiting op het openbaar gebied.

Zoals reeds gesteld in de slotalinea van paragraaf 3.4.3 voorziet onderhavig plan in een conserverende regeling voor een deel van het reeds bestemde bedrijventerrein Habraken. In het geval er sprake is van nieuwe ontwikkelingen (bouwplannen) binnen de plangrenzen van onderhavig plangebied zal er een toetsing plaatsvinden aan het beeldkwaliteitsplan.

3.4.4 Beleidsregels Bluswatervoorziening

Regionaal

Vanuit de veiligheidsregio Zuid-Oost brabant zijn in mei 2013 beleidsregels vastgesteld ten aanzien van bereikbaarheid en bluswatervoorzieningen.

Het doel van deze beleidsregels is een goede bereikbaarheid voor de hulpdiensten en een adequate bluswatervoorziening te waarborgen, zodat de Veiligheidsregio in staat wordt gesteld een adequate brandweezorg te leveren.

De beleidsregels hebben geen doorwerking in de planregels van onderhavig bestemmingsplan.

Gemeente Veldhoven

Voor het vluchten uit objecten en gebouwen zijn regels opgesteld in het Bouwbesluit en de Bouwverordening. Echter niet alleen het vluchten, maar ook de bereikbaarheid en bluswatervoorziening zijn niet voldoende specifiek in regelgeving vastgelegd. Het introduceren van de beleidsregels biedt kansen om in een vroeg stadium van bouwen en ontwikkelprojecten rekening te houden met het optreden van de hulpverlenende diensten. De Nederlandse Vereniging voor Brandweezorg en Rampenbestrijding (NVBR) heeft in september 2003 de "Handleiding bluswatervoorziening en bereikbaarheid" uitgegeven. Brandweer Veldhoven heeft deze aanleiding op een aantal punten aangepast en een aantal aanvullingen gemaakt. Dit heeft geresulteerd in de "Beleidsregels bluswatervoorziening en bereikbaarheid gemeente Veldhoven". Deze beleidsregels gelden voor iedereen die bezig is met ontwikkelingen in Veldhoven. Deze regels geven aan hoe om te gaan met de bereikbaarheid en bluswatervoorziening in gemeente Veldhoven. Ontwikkelingen worden onder andere aan deze beleidsregels getoetst.

Net als voor de regionale regels hebben deze beleidsregels geen doorwerking in de planregels van onderhavig bestemmingsplan. Wel zal bij de verdere uitwerking van nieuwbouw uiteraard rekening gehouden (moeten) worden met deze beleidsregels.

3.4.5 Meebewegen binnen kaders, Visie op detailhandel in Veldhoven

Deze visie is door de gemeenteraad vastgesteld op 24 februari 2015 en speelt in op de veranderingen die plaatsvinden in de detailhandelssector. Deze visie stelt een aantal kaders waarbinnen de markt haar werk moet kunnen doen. Doel van de visie is een zo interessant mogelijk detailhandelsaanbod voor de inwoners en bezoekers van Veldhoven.

In het kader van onderhavig plan is met name de visie op internethandel relevant: Internet is een groeiend verkoopkanaal en hoewel de aankoop in de meeste gevallen vanachter de pc of op de bank met een tablet plaatsvindt heeft het wel een ruimtelijke weerslag. Met de komst van internethandel is er een nieuw type bedrijf ontstaan met bijbehorende kenmerken. Deze visie vormt een afwegingskader bij de Ruimtelijke Ordening met betrekking tot internethandel. Onderscheid kan gemaakt worden in:

- Internethandel zonder fysieke bezoekmogelijkheid;
- Internethandel met fysieke bezoekmogelijkheid.

Op basis van de gemeentelijke visie uit dit beleidsstuk is op bedrijventerreinen internethandel met fysieke bezoekmogelijkheid niet wenselijk. Bij deze vorm van internethandel is er geen contact tussen internetwinkel en klant. Al het klantencontact met de klant en de verzending van de goederen gebeurt uitsluitend via het internet, telefonisch of per post. Deze vorm van internethandel wordt in ruimtelijke zin niet aangemerkt als detailhandel. Zij kunnen voorkomen als uitsluitend kantoor maar ook als bezorgdienst. Enkel bezorgdiensten voor grootschalige internethandel (zonder fysieke bezoekmogelijkheid) zijn toegestaan op bedrijventerreinen. Dit soort bedrijven zijn aan te wijzen als bedrijven met een milieucategorie 3.1 of 3.2 en zijn op basis van de planregels van onderhavig plan derhalve ook toegestaan daar waar de betreffende milieu categorieën zijn aangeduid op de verbeelding.

3.4.6 Vigerende (bestemmings)plannen in relatie tot onderhavig bestemmingsplan

In paragraaf 1.1 van onderhavige toelichting is een overzicht gegeven van de geldende plannen voor onderhavig plangebied.

Zonder in alle details te treden over de inhoud van de betreffende vigerende plannen, wordt in deze paragraaf kort uiteengezet wat de essentie is van de veranderingen of aanvullingen zijn van de verschillende plannen ten opzichte van het moederplan.

| Naam plan | Jaar | Essentie van de verandering/aanvulling op het moederplan |
|--|-------------|--|
| BP Habraken 2006 | 2006 | Moederplan |
| BP Habraken herziening I 2007 | 2007 | <ul style="list-style-type: none"> • Verwerking ILS in de planregels van het moederplan voor een deel van het plangebied (beperking bouwhoogtes) • Aanpassing bestemmingsgrens voor een deel van het plangebied • Toevoeging in de regels over bouwen in of evenwijdig aan de gevellijn |
| BP Habraken herziening 2 2007 | 2007 | <ul style="list-style-type: none"> • Verwerking ILS in de planregels van het moederplan voor het restant van het plangebied (beperking bouwhoogtes) |
| Uitwerkingsplan Habraken, fase II | 2007 | <ul style="list-style-type: none"> • Concretisering deelgebied B (fase 2) |
| Uitwerkingsplan Habraken, fase II 1 ^e herz. | 2010 | <ul style="list-style-type: none"> • Wijziging Staat van bedrijfsactiviteiten: 'exclusief detailhandel' toegevoegd aan de bedrijfsactiviteiten met SBI code '501, 502, 504 Handel/reparatie van auto's, motorfietsen'. |
| BP Habraken 2006 3 ^e herz. | 2010 | <ul style="list-style-type: none"> • Toestaan bedrijfsverzamelgebouw |
| Uitwerkingsplan Habraken, fase II 2 ^e herz | 2011 | <ul style="list-style-type: none"> • Aanpassing arbeidsplaatsendichtheid van 50 |

| | | |
|---------------------------------------|------|--|
| | | <p>naar 100 stuks per hectare: Bedrijven met een groter arbeidsplaatsendichtheid dan 100 stuks per hectare zijn niet toegestaan op de gronden met de aanduiding "beperkingen externe veiligheid". Dit in verband met de bedrijfsvoering van 'Eindhoven Airport' in het kader van de externe veiligheid en/of de beperkende groepsrisicocontour van ondergrondse buisleidingen.</p> <p>Alleen voor het deelgebied van fase 2.</p> |
| BP Habraken wijziging I | 2011 | <ul style="list-style-type: none"> • Aanpassing arbeidsplaatsendichtheid van 50 naar 100 stuks per hectare: Bedrijven met een groter arbeidsplaatsendichtheid dan 100 stuks per hectare zijn niet toegestaan op de gronden met de aanduiding "beperkingen externe veiligheid". Dit in verband met de bedrijfsvoering van 'Eindhoven Airport' in het kader van de externe veiligheid en/of de beperkende groepsrisicocontour van ondergrondse buisleidingen. <p>Voor het gehele plangebied.</p> |
| Projectbesluit Habraken 1212 | 2011 | <ul style="list-style-type: none"> • Mogelijk maken van een risicovol bedrijf (Bevi) aan de Habraken 1212 |
| BP Habraken 2006 3 ^e herz. | 2013 | <ul style="list-style-type: none"> • Toestaan bedrijfsverzamelgebouw |

Onderhavig plan voorziet in een conserverende regeling waarbij geen nieuwe ontwikkelingen mogelijk gemaakt worden ten opzichte van het voorgaande regime. De planregels van onderhavig plan zijn daarbij samengesteld op basis van de geldende regels uit de diverse vigerende plannen. Door deze regels integraal te laten samen komen in de nieuwe set regels van onderhavig plan, is sprake van een actuele regeling met een eenduidig toetsingskader.

4 PLANOLOGISCH RELEVANTE (MILIEU)ASPECTEN

4.1 Algemeen

Het voorliggende bestemmingsplan is conserverend van aard. Om deze reden vindt er in het kader van dit bestemmingsplan geen (uitgebreide) toetsing plaats aan de diverse milieuaspecten en worden enkel de relevante beleidskaders aangehaald. Nieuwe ontwikkelingen kunnen mogelijk gemaakt worden middels een separate procedure en in het kader van deze procedure dient per aspect het nodige onderbouwd te worden. In de hierop volgende paragrafen wordt aangegeven welke zaken er per aspect relevant zijn en waar ten tijde van eventuele ontwikkelingen op gelet moet worden. Dit hoofdstuk kan gebruikt worden als eerste informatiebron om te bepalen welke milieuaspecten een rol zouden kunnen spelen bij een ontwikkeling.

4.2 Ladder voor duurzame verstedelijking

4.2.1 Beleidskader

Nationaal belang 13, zoals geformuleerd in de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte, vraagt om een zorgvuldige afweging en transparante besluitvorming bij alle ruimtelijke en infrastructurele besluiten. Dit moet met behulp van de ladder voor duurzame verstedelijking worden onderbouwd. Deze verplichte toetsing is vastgelegd in het Barro¹. Het Barro verwijst naar het Bro. Geformuleerd is dat deze toetsing een procesvereiste is bij alle nieuwe ruimtelijke besluiten en plannen ten aanzien van bijvoorbeeld kantoorlocaties en woningbouwlocaties. Artikel 3.1.6 lid 2 Bro geeft aan dat de toelichting van een bestemmingsplan, dat een nieuwe stedelijke ontwikkeling mogelijk maakt, moet voldoen aan een aantal voorwaarden. Gemotiveerd dient te worden hoe een zorgvuldige afweging is gemaakt ten aanzien van het ruimtegebruik. De toetsing aan de ladder voor duurzame verstedelijking werkt volgens drie stappen:

1. Beoordeling door betrokken overheden of de beoogde ontwikkeling voorziet in een regionale en gemeentelijke behoefte voor bedrijventerreinen, kantoren, woningbouwlocaties, detailhandel en andere stedelijke voorzieningen;
2. Indien er een vraag is aangetoond, beoordeling door betrokken overheden of deze binnen bestaand stedelijk gebied kan worden gerealiseerd door locaties voor herstructurering of transformatie te benutten;
3. Indien herstructurering of transformatie binnen bestaand stedelijk gebied onvoldoende mogelijkheden biedt, beoordelen betrokken overheden of de ontwikkeling zo kan worden gerealiseerd dat deze passend multimodaal ontsloten is of als zodanig wordt ontwikkeld.

¹ *Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (30 december 2011, aanvulling 1 oktober 2012)*

4.2.2 Het plangebied en de Ladder voor duurzame verstedelijking

Op basis van de in de vorige deelparagraaf aangegeven voorwaarden dienen nieuwe stedelijke ontwikkelingen gemotiveerd te worden met behulp van drie opeenvolgende stappen. De stappen borgen een zorgvuldige ruimtelijke afweging en inpassing van die nieuwe stedelijke ontwikkelingen.

De definitie voor een stedelijke ontwikkeling (artikel 1.1.1, lid 1, Bro) luidt als volgt:

Stedelijke ontwikkeling: ruimtelijke ontwikkeling van een bedrijventerrein of zeehaventerrein, of van kantoren, detailhandel, woningbouwlocaties of andere stedelijke voorzieningen.

Vaste jurisprudentie is dat bij het opnieuw vaststellen van de bestaande bouw- en gebruiksmogelijkheden steeds weer alle betrokken belangen moeten worden afgewogen, waarbij wordt gezien in hoeverre het plan strekt ten behoeve van een goede ruimtelijke ordening. Daarvoor kan niet volstaan worden met het verwijzen naar het voorgaande plan. Uit een Afdelingsuitspraak van 6 augustus 2014 volgt dat deze lijn niet geldt voor een toets aan de ladder voor duurzame verstedelijking (artikel 3.1.6 lid 2 Bro) (Ladder), indien het oude bestemmingsplan is vastgesteld voor inwerkingtreding van artikel 3.1.6 lid 2 Bro.

Het moederplan Habraken is vastgesteld op 14 februari 2006, voor inwerkingtreding van artikel 3.1.6 lid 2 Bro. Het onderhavig bestemmingsplan voorziet enkel in een continuering van de bestaande planologische mogelijkheden zonder aanvullende bebouwingsmogelijkheden.

Er is geen sprake van het mogelijk maken van een 'nieuwe stedelijke ontwikkeling'. Een verdere toetsing aan de Ladder voor duurzame verstedelijking is derhalve niet noodzakelijk.

4.3 Toetsing Besluit m.e.r.

4.3.1 Beleidskader

Per 1 april 2011 is het Besluit m.e.r gewijzigd. De belangrijkste aanleidingen hiervoor zijn de modernisering van de m.e.r wetgeving in 2010 en de uitspraak van het Europese Hof van 15 oktober 2009. (HvJ EG 15 oktober 2009, zaak C-255/08 – Commissie vs. Nederland). Uit deze uitspraak volgt dat de omvang van een project niet het enige criterium mag zijn om wel of geen m.e.r.- (beoordeling) uit te voeren. Ook als een project onder de drempelwaarde uit lijst C en D zit, kan een project belangrijke nadelige gevolgen hebben, als het bijvoorbeeld in of nabij een kwetsbaar natuurgebied ligt. Gemeenten en provincies moeten daarom per 1 april van 2011 ook bij kleine bouwprojecten beoordelen of een m.e.r.-beoordeling nodig is. Een m.e.r.-beoordeling is een toets van het bevoegd gezag om te beoordelen of bij een project belangrijke nadelige milieugevolgen kunnen optreden. Wanneer uit de toets blijkt dat er belangrijke nadelige milieugevolgen kunnen optreden, moet er een m.e.r.-procedure worden doorlopen. Met andere woorden dan is het opstellen van een MER nodig.

4.3.2 *Het plangebied en de beoordeling noodzakelijkheid m.e.r.-beoordeling*

Om te bepalen of een m.e.r.-beoordeling noodzakelijk is dient bepaald te worden of de ontwikkeling de drempelwaarden uit lijst D van het Besluit m.e.r. overschrijdt, of de ontwikkeling in een kwetsbaar gebied ligt en of er belangrijke milieugevolgen zijn.

De ontwikkeling dient getoetst te worden aan activiteit D 11.2 uit de Bijlage bij het Besluit m.e.r. Deze activiteit betreft een stedelijk ontwikkelingsproject. In het geval van een stedelijk ontwikkelingsproject is direct een m.e.r.-beoordeling noodzakelijk als de activiteit gaat om de bouw van 200.000 m² bedrijfsvloeroppervlakte of meer, of in een aaneengesloten gebied of als de activiteit een omvang heeft van 100 hectare.

Onderhavig plan voorziet in een conserverende regeling voor reeds als bedrijventerrein bestemde gronden. Daarnaast hebben de nog niet bebouwde gronden een gezamenlijk oppervlak van minder dan de bovengenoemde 200.000 m². Derhalve is van een nieuw stedelijk ontwikkelingsproject als bedoeld onder activiteit D 11.2 uit de Bijlage bij het Besluit m.e.r., geen sprake. In dat kader is een verdere toetsing aan de ligging van onderhavig bestemmingsplan in een mogelijk kwetsbaar gebied en aan het Besluit m.e.r., niet noodzakelijk en relevant.

4.4 Bodem

4.4.1 *Beleidskader*

Het landelijk beleid gaat uit van het principe dat de bodem geschikt dient te zijn voor de beoogde functie. Met andere woorden, de bodemkwaliteit mag geen onaanvaardbaar risico opleveren voor de gebruikers van de bodem. De gewenste functie bepaalt als het ware de gewenste bodemkwaliteit. Voor alle bestemmingen waar een functiewijziging of herinrichting wordt voorzien, dient de bodemkwaliteit door middel van een bodemonderzoek in beeld te worden gebracht. Indien op grond van historische informatie blijkt dat in het verleden bodembedreigende activiteiten hebben plaatsgevonden dient een volledig verkennend bodemonderzoek te worden uitgevoerd. Op basis van de onderzoeksresultaten kan vervolgens worden nagegaan of er vervolgmaatregelen getroffen moeten worden zoals een nader onderzoek of eventueel een (functiegerichte) sanering.

4.4.2 *Het plangebied en bodem*

Wanneer een ontwikkeling geen bestemmingswijziging tot gevolg heeft, hoeft er geen bodemonderzoek in het kader van het bestemmingsplan uitgevoerd te worden; de bodem wordt in dat geval geschikt geacht voor de toegestane functie. Het bodemonderzoek wordt in die gevallen uitgevoerd in het kader van de omgevingsvergunning voor het bouwen.

In onderhavig geval geldt dat voor de ontwikkelingsmogelijkheden sprake is van het overnemen van een bestaande bouwtitel. De bestemming van de betreffende percelen wijzigt derhalve niet ten gevolge van de vaststelling van voorliggend bestemmingsplan. Een onderzoek in het kader van het bestemmingsplan is derhalve niet noodzakelijk.

4.5 Kabels en leidingen

4.5.1 *Beleidskader*

De volgende leidingen zijn planologisch relevant, voor zover deze geen deel uitmaken van een inrichting zoals bedoeld in de Wet milieubeheer:

- hoogspanningsverbindingen van 50 kV en hoger;
- buisleidingen voor transport van aardgas met een diameter van meer dan 50 mm en een druk van meer dan 16 bar;
- buisleidingen voor transport van aardolieproducten met een diameter van meer dan 70 mm en een druk van meer dan 16 bar;
- buisleidingen voor transport van andere stoffen die risico's met zich meebrengen voor mens en/of leefomgeving wanneer deze beschadigd raken (voor transport van nafta, waterstof, koolstofdioxide, stikstof, zuurstof, ethyleen en propyleen).

4.5.2 *Het plangebied en kabels en leidingen*

In de berm van de Oersebaan bevindt zich een viertal buisleidingen, het gaat hierbij om een hoge druk waterleiding, een riooltransportleiding en twee hoge druk aardgastransportleidingen. In de bebouwingsvrije zones van 5 meter uit het hart van de leidingen mag niet gebouwd worden.

Deze leidingen zijn beschermd door middel van een dubbelbestemming met beschermende regels welke bepaalde werkzaamheden met mogelijke gevolgen voor de betreffende leidingen niet toestaan. In paragraaf 4.12 wordt verder ingegaan op het relevante toetsingskader voor hogedruk gasleidingen.

4.6 Wet geluidhinder

4.6.1 *Beleidskader*

Op basis van artikel 76 van de Wet geluidhinder (Wgh) dienen bij de vaststelling van een bestemmingsplan, wijzigingsplan of uitwerkingsplan als bedoeld in art. 3.6 lid 1 van de Wet ruimtelijke ordening (Wro) de waarden als bedoeld in art. 82 t/m 85 van de Wgh in acht te worden genomen, indien dat plan gelegen is in een zone rondom een weg als bedoeld in art. 74 lid 1 Wgh en (het betreffende onderdeel van) dat plan mogelijkheden biedt voor:

- de realisatie van woningen, andere geluidsgevoelige gebouwen en van geluidsgevoelige terreinen (functies zoals genoemd in art. 1 Wgh en art 1.2 Bgh – het Besluit geluidhinder zoals gewijzigd op 4 april 2012);
- de aanleg van een nieuwe weg en/ of een reconstructie van een bestaande weg;
- functiewijzigingen van een niet-geluidsgevoelige functie in een geluidsgevoelige functie (bijvoorbeeld via afwijkings- of wijzigingsbevoegdheid).

Dit geldt voor alle straten en wegen, met uitzondering van:

- wegen die in een als 'woonerf' aangeduid gebied liggen;
- wegen waarvoor een maximum snelheid van 30 km/uur geldt.

4.6.2 Onderhavig plangebied en Wet geluidhinder

Dit bestemmingsplan is gericht op beheer. Er worden geen (nieuwe) geluidgevoelige functies mogelijk gemaakt, onderzoek in het kader van de Wet geluidhinder is niet aan de orde.

4.7 Cultuurhistorie

4.7.1 Beleidskader

Nationaal

Het nationale beleid staat in het teken van het behoud en het beheer van de cultuurhistorische waarden. Op gelijke voet staat het streven naar het gebruik van het cultuurhistorisch erfgoed als inspiratiebron voor de ruimtelijke inrichting. Dit beleid geldt voor alle cultuurhistorische waarden, dat wil zeggen voor zowel archeologische als voor historisch-geografische en historisch bouwkundige waarden. Het rijksbeleid is mede gebaseerd op het Verdrag van Malta (1992).

Per 1 januari 2012 is de Modernisering Monumentenzorg (MoMo) in werking getreden. Als gevolg van de MoMo wijzigt de Bro (artikel 3.1.6, lid 2). Wat eerst alleen voor archeologie gold, geldt nu ook voor al het cultureel erfgoed.

In de toelichting van het bestemmingsplan dient een beschrijving te worden opgenomen hoe met de in het gebied aanwezige cultuurhistorische waarden en in de grond aanwezige of te verwachten monumenten rekening is gehouden. Het is verplicht om breder te kijken dan alleen naar het facet archeologie. Ook de facetten historische (steden)bouwkunde en historische geografie dienen te worden meegenomen in de belangenafweging. Hierbij gaat het om zowel beschermde als niet formeel beschermde objecten en structuren.

Provinciaal

Het beleid van de provincie Noord-Brabant sluit aan op het nationale beleid voor de archeologische monumentenzorg. De provincie richt zich op de bescherming van objecten en de bescherming, benutting en ontwikkeling van structuren en ensembles van een grotere schaal.

De ruimtelijke ordening is een zeer belangrijk integrerend beleidsterrein als het gaat om de zorgvuldige omgang met cultuurhistorisch waardevolle structuren. De provincie beoordeelt plannen en besluiten die ter toetsing bij of ter goedkeuring aan de provincie worden voorgelegd op de wijze waarop de aanwezige cultuurhistorische waarden opgenomen zijn. De cultuurhistorische waarden worden in een vroegtijdig stadium van de planvorming geïnventariseerd, bij het ontwerp gebruikt en bij het besluit meegenomen. Een aantal cultuurhistorische objecten en structuren is

beschermd middels de Monumentenwet dan wel middels een provinciale of gemeentelijke monumentenverordening.

Bij aantasting en bij wijziging van deze objecten en structuren is een omgevingsvergunning vereist.



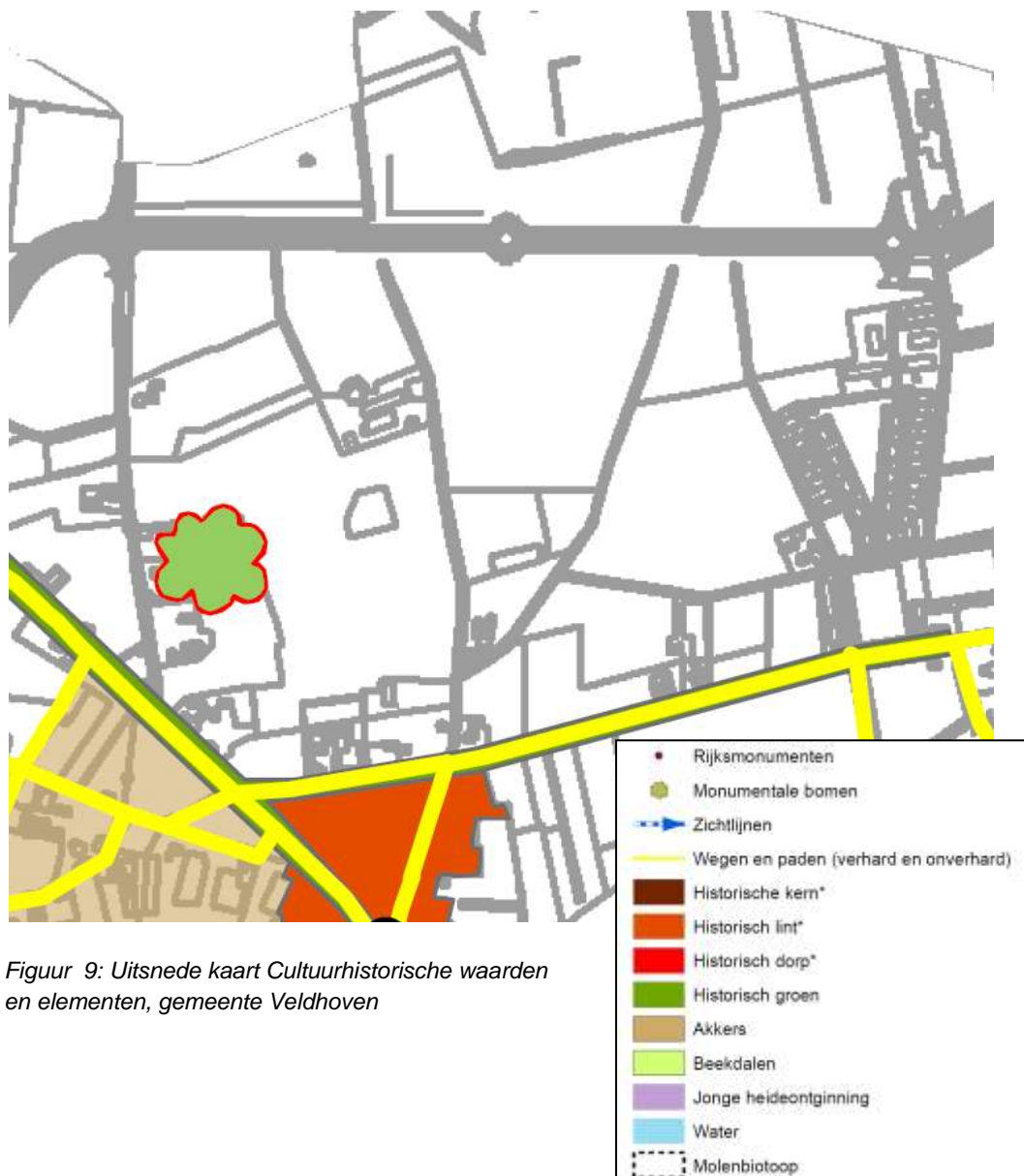
Figuur 8: Uitsnede Cultuurhistorische waardenkaart Provincie Noord-Brabant



Gemeentelijk

Het beleid van de gemeente Veldhoven ten aanzien van het aspect cultuurhistorie is vertaald in de Nota Cultuurhistorische Waarden Veldhoven 2012. Deze nota dateert van oktober 2012 en hierin wordt het beleid ten aanzien van cultuurhistorie voor de gemeente Veldhoven beschreven.

Onder cultuurhistorie wordt in deze beleidsnota het bovengrondse ruimtelijke erfgoed verstaan. De gemeente Veldhoven gaat bij het opstellen van het cultuurhistorisch beleid uit van de Cultuurhistorische Waardenkaart Veldhoven 2012 en de Welstandsnota 2011. De Veldhovense Cultuurhistorische Waardenkaart is een gebieds- en structuur gerichte kaart. Veldhoven richt zich bij het vastleggen van cultuurhistorische waarden vooral op ouderdom, samenhang en context, maar ook gaafheid en belang voor de Veldhovense geschiedenis spelen een rol.



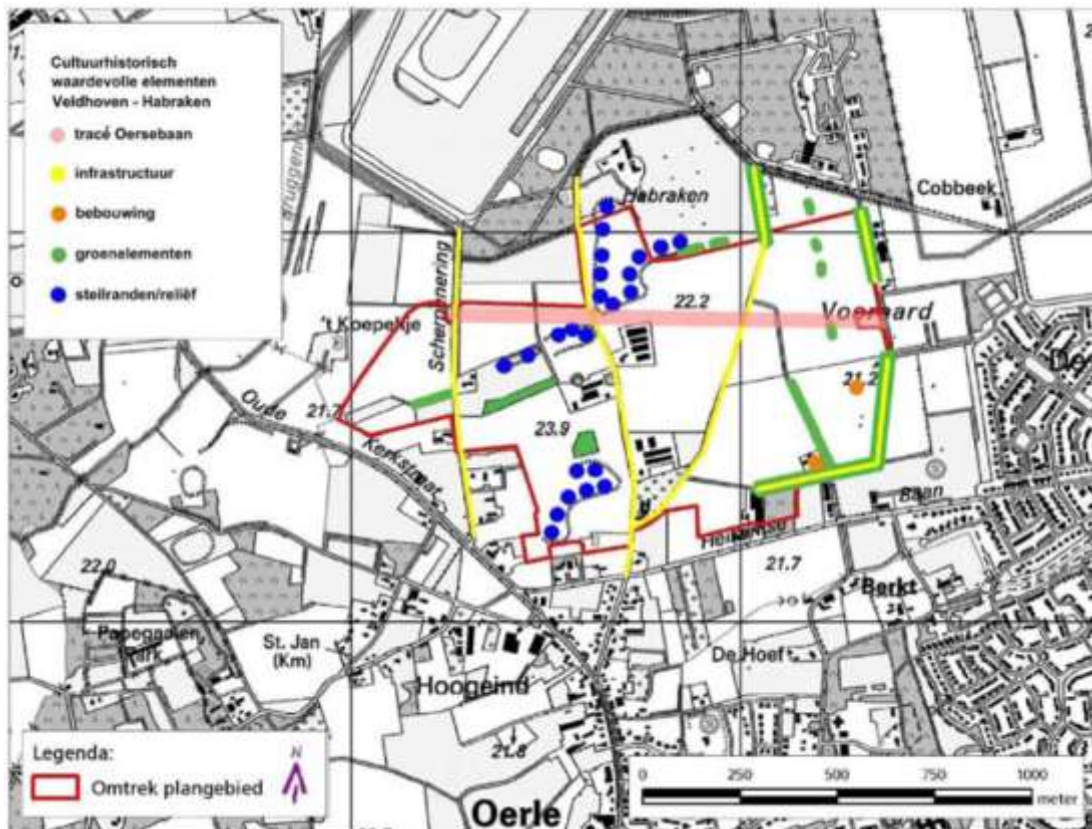
4.7.2 *Het plangebied en cultuurhistorie*

Op basis van de Cultuurhistorische waardenkaart van de Provincie Noord-Brabant en de gemeente Veldhoven is geconstateerd dat binnen het plangebied geen bijzondere cultuurhistorische waarden aanwezig zijn. Wel blijkt dat er geografische lijnen met redelijk hoge waarden te vinden zijn in delen van het plangebied. In het kader van het Uitwerkingsplan voor fase II is een onderzoek uitgevoerd naar de omgang met deze geografische lijnen (oktober 2006).

De conclusie van het onderzoek luidt dat in het uitwerkingsgebied weliswaar cultuurhistorische waarden aanwezig zijn, maar dat deze door eerdere ingrepen, zoals de naoorlogse ruilverkaveling en de aanleg van de Oersebaan, sterk zijn verstoord. De nog aanwezige elementen bestaan over het algemeen slechts uit fragmenten.

- Op de Cultuurhistorische Waardenkaart van de provincie Noord-Brabant (CHW) wordt een aantal wegen gewaardeerd als 'redelijk hoog', maar deze zijn sindsdien onderbroken door de recent aangelegde Oersebaan. Een deel van de wegen in het plangebied is echter nog steeds onverhard en bezit ook nog een deel van de laanbeplanting wat deze nog een zekere waarde geeft.
- Het aanwezige reliëf in het plangebied, deels bestaande uit steilranden, is nog duidelijk aanwezig. Dit vormt een verwijzing naar de onderliggende geomorfologische structuur die bepalend was voor de ontginningsgeschiedenis van het plangebied en de omgeving.
- In het plangebied zijn nog fragmentarisch restanten aanwezig van perceelsrandbegroeiing, oude bospercelen, houtwallen en laanbeplanting.
- Cultuurhistorisch waardevolle bebouwing is niet aanwijsbaar, uitgezonderd een nog gave maar nu onbewoonde boerderij (eerste helft twintigste eeuw) op de kruising Vooraard-Heieindweg en een Duitse bunker (circa 1942-1944) op het terrein van het voormalige asielzoekerscentrum aan de Vooraard.
- Uitgezonderd een deel van de infrastructuur, de beplanting (laanbeplanting, perceelsrandbegroeiing), het nog aanwezige reliëf en de bunker aan de Vooraard, heeft geen van de hierboven genoemde elementen een bijzondere, bovenlokale waarde. Wel kunnen de aanwezige en beschreven elementen in de toekomst een bijdrage leveren aan het herkenbaar houden van de vroegere situatie en de structuur van het onderliggende landschap.

In de op figuur 10 beschreven cultuurhistorische elementen in beeld gebracht. Op de locaties waar de elementen samenvallen met het aan te leggen 'groene casco' rond het bedrijventerrein Habraken, is indien mogelijk bij de inrichtingsplannen rekening gehouden met deze cultuurhistorische elementen. Hetgeen met name betrekking heeft op het waardevolle groen, een deel van de oude wegen (waar deze samenvalt met de beoogde langzaam verkeersontsluitingen) en het microreliëf.



Figuur 10: Cultuurhistorische waardevolle elementen in het totaal plangebied Habraken

4.8 Archeologie

4.8.1 Beleidskader

De Wet op de Archeologische Monumentenzorg (2007) is een raamwet die regelt hoe Rijk, provincie en gemeente bij ruimtelijke plannen rekening moeten houden met het erfgoed in de bodem. De wet beoogt het archeologische erfgoed te beschermen. Onder archeologisch erfgoed wordt verstaan: alle fysieke overblijfselen, zowel in als boven de grond, die bijdragen aan het verkrijgen van inzicht in menselijke samenlevingen uit het verleden.

Enkele van de uitgangspunten van deze wet zijn:

- archeologische waarden zoveel mogelijk in de bodem bewaren en alleen opgraven als behoud in de bodem (in situ) niet mogelijk is;
- vroeg in de ruimtelijke ordening al rekening houden met archeologie. Initiatiefnemers van ruimtelijke ontwikkelingen moeten in een vroegtijdige stadium aangeven hoe met eventuele archeologische waarden bij bodemversturende ingrepen zal worden omgegaan. Dit houdt in een verplichting tot vooronderzoek bij werkzaamheden die de grond gaan verstoren en eventuele maatregelen om behoudenswaardige archeologische resten te beschermen door deze op te graven of in de bodem te behouden, tenzij deze niet zijn aangetroffen.

In de Wet op de Archeologische Monumentenzorg is aangegeven dat gemeenten verantwoordelijk zijn voor hun bodemarchief. De gemeente Veldhoven heeft hiertoe een eigen archeologiebeleid opgesteld. In de Nota Archeologische Monumentenzorg Veldhoven, vastgesteld op 16 december 2008, zijn beleidsregels en wensen ten aanzien van de omgang met het archeologisch erfgoed geformuleerd en maakt de gemeente duidelijk hoe waardevol het archeologisch erfgoed voor de identiteit van Veldhoven is. De inbedding van de nota archeologie in de beleidskaart in het ruimtelijke ordeningsproces heeft vorm gekregen door een zogenaamd 'parapluplan' op te stellen: een overkoepelend, thematisch bestemmingsplan waarmee het beleid is doorvertaald in de vigerende bestemmingsplannen. Het bestemmingsplan "Parapluplan 2009" is op 5 maart 2010 onherroepelijk geworden.

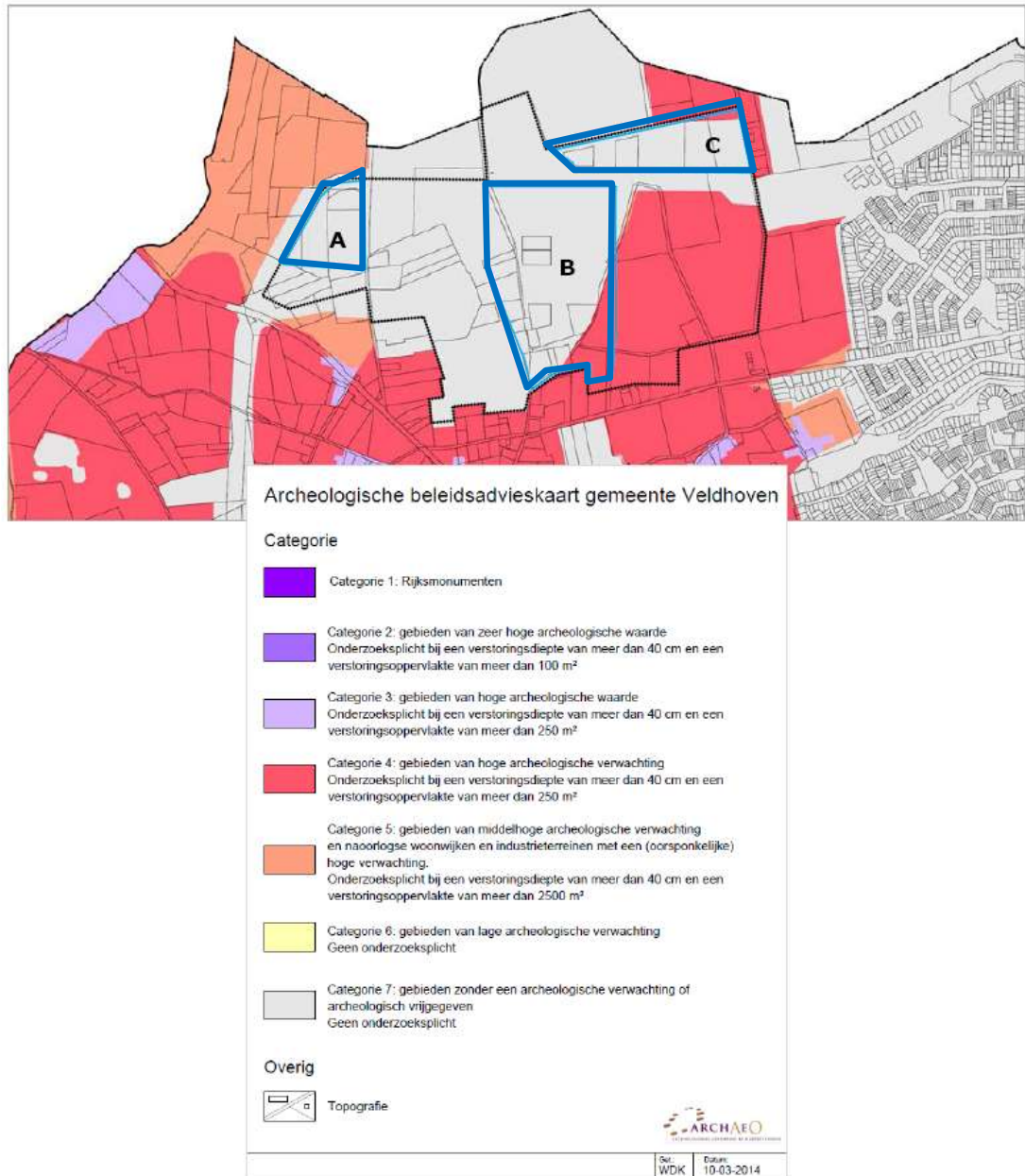
Uit het Parapluplan 2009 bleek dat grote delen van de gemeente Veldhoven een hoge archeologische verwachtingswaarde hadden en dat voorafgaand aan veel bodemingrepen archeologisch bureauonderzoek noodzakelijk was. Bovendien zijn sinds 2009 veel gebieden onderzocht en hebben deze geen archeologische verwachting meer. Om veel kleinschalig onderzoek en versnippering van onderzoek te voorkomen en om initiatiefnemers van ruimtelijke ontwikkelingen beter van dienst te kunnen zijn, heeft de gemeente voor zijn volledige grondgebied een archeologisch bureauonderzoek uitgevoerd en een gespecificeerde archeologische verwachtingskaart opgesteld (Archeologische verwachtingskaart gemeente Veldhoven, def. 10-03-2014). De verwachtingskaart is 'vertaald' naar een gemeentelijke Archeologische Beleidsadvieskaart, versie def. 10-03-2014). De waarden en verwachtingen zijn voorzien van archeologische beleidscategorieën die aangeven vanaf welke verstoringsoppervlakte en -diepte archeologisch vooronderzoek dient plaats te vinden. Op de Archeologische Beleidsadvieskaart zijn dit de categorieën 2 t/m 5. Deze zijn op de verbeelding van het bestemmingsplan opgenomen als dubbelbestemming archeologie ter bescherming van de archeologische waarden.

4.8.2 Het plangebied en archeologie

In het onderhavige plangebied hebben reeds verschillende archeologische onderzoeken plaatsgevonden. Binnen de globale plangrenzen van het plangebied Habraken bevinden zich op de beleidsadvieskaart (fig.1) twee categorieën Waarde-archeologie, te weten: Waarde-Archeologie 4 (categorie 4: gebied met een hoge archeologische verwachting) én Waarde-archeologie 7 (categorie 7: gebieden zonder archeologische verwachting of archeologisch vrijgegeven).

Projecteren we de afzonderlijke deelgebieden A, B en C op de beleidsadvieskaart dan ontstaat het volgende beeld:

- Deelgebied A: Ligt geheel binnen een gebied van Waarde-Archeologie 7.
- Deelgebied B: Ligt grotendeels binnen een gebied van Waarde-Archeologie 7. De zuidoostelijke rand is aangeduid met Waarde-Archeologie 4.
- Deelgebied C: Ligt grotendeels binnen een gebied van Waarde-Archeologie 7. Slechts een punt in de noordoostelijke rand is aangeduid met een Waarde-Archeologie 4.



Figuur 11: Uitsnede Archeologische beleidsadvieskaart gemeente Veldhoven (2014). Ligging plangebied binnen de globale blauwe contour.

Voor gebieden met een hoge archeologische verwachting geldt dat een vooronderzoek nodig is als de omvang van het gebied waarbinnen de bodemverstoring plaatsvindt groter én dieper is dan de ondergrenzen die gelden voor deze categorie (in dit geval 250 m² en 40 cm onder maaiveld). Is de oppervlakte of diepte van het gebied waar bodemingrepen plaatsvinden kleiner dan de ondergrens, dan is een archeologisch vooronderzoek niet nodig. Deze gebieden zijn met een dubbelbestemming 'Waarde – Archeologie 2' opgenomen in onderhavig bestemmingsplan.

Voor gebieden zonder archeologische verwachting of archeologisch zijn vrijgegeven, geldt geen archeologisch onderzoeksplicht.

De beleidsmedewerker Monumenten en Archeologie van de gemeente Veldhoven kan aangeven welke vorm van archeologisch vooronderzoek noodzakelijk is voor de aanvraag. De kosten voor de uitvoering van een eventueel archeologisch onderzoek zijn voor de initiatiefnemer van het plan.

4.9 Flora en fauna

4.9.1 *Beleidskader*

Per 1 april 2002 is de Flora- en Faunawet in werking getreden. Deze wet vereist dat inzicht wordt geboden in de effecten van een voorgenomen ruimtelijke ingreep op wettelijk beschermde planten en dieren. Als er significant schadelijke gevolgen zijn voor een wettelijk beschermde soort en/of leefgebied zal bezien moeten worden in hoeverre de schadelijke effecten kunnen worden voorkomen. Wordt de uitvoering van een plan noodzakelijk geacht (maatschappelijke relevantie aantonen) dan zal in het kader van de wet ontheffing moeten worden verkregen en zal moeten worden voorzien in compensatie.

De soortbescherming is geregeld via soortbeschermingsregels afkomstig uit de Europese Habitat- en Vogelrichtlijn uit 1992. Op nationaal niveau zijn deze bepalingen vertaald in de Flora- en Faunawet, die op 1 april 2002 in werking is getreden. In Nederland worden de Vogelrichtlijn- en Habitatrichtlijngebieden gecombineerd als Natura 2000-gebieden aangewezen.

Ook de bescherming van gebieden is geregeld in de Europese Habitat- en Vogelrichtlijn. In Nederland is dit vertaald in de Natuurbeschermingswet 1998.

4.9.2 *Onderhavig plangebied en flora en fauna*

Het plangebied zelf bevat geen bijzondere ecologische waarden. Naast de reeds aanwezige bedrijfskavels omvat het plangebied enkel agrarische gronden.

Het bosgebied dat ten noorden is gelegen van het plangebied (nabij Eindhoven Airport) maakt onderdeel uit van de Ecologische Hoofdstructuur. De waterloop welke ten westen van het plangebied gelegen is, is aangewezen als ecologische verbindingzone. Deze waterloop loopt richting het zuiden over in een gebied dat tevens is aangewezen als groenblauwe mantel in combinatie met Ecologische Hoofdstructuur.



-  Aanduiding - Attentiegebied ecologische hoofdstructuur
-  Aanduiding - Behoud en herstel watersystemen
-  Aanduiding - Ecologische verbindingzone
-  Structuur - Ecologische hoofdstructuur
-  Structuur - Groenblauwe mantel

Figuur 12: Uitsnede themakaart natuur en landschap verordening ruimte 2014 (Provincie Noord-Brabant)

Bij de planvorming van het moederplan is reeds uitvoerig aandacht besteed aan de ligging van het gehele (toekomstige) bedrijventerrein Habraken nabij deze (beschermde) natuurgebieden. Uit de destijds uitgevoerde onderzoeken blijkt dat de invloed van het bedrijventerrein Habraken op de naaste omgeving, te verantwoorden is. In dat kader is ook een compensatieplan vastgesteld waarbij de verloren ecologische waarden in het plangebied (voornamelijk bos), gecompenseerd wordt in de naaste omgeving.

Onderhavig plan voorziet enkel in een conserverende regeling voor de reeds tot bedrijventerrein bestemde gronden in onderhavig plangebied. Van een extra (nadelige) invloed op de nabij gelegen gebieden met natuurwaarden is derhalve geen sprake.

4.10 Luchtkwaliteit

4.10.1 Beleidskader

In het kader van een planologische procedure dient te worden aangetoond dat voldaan wordt aan de wettelijke normen voor wat betreft luchtkwaliteit. Hierbij dient het effect op de luchtkwaliteit in de omgeving als gevolg van een nieuwe ontwikkeling, als ook de toetsing aan de Wet luchtkwaliteit in beeld te worden gebracht.

De Wet luchtkwaliteit maakt onderdeel uit van de Wet milieubeheer en bevat grenswaarden voor luchtkwaliteit. Conform de richtlijn van de EU gelden de grenswaarden voor de buitenlucht voor het gehele grondgebied van de lidstaten, met uitzondering van de werkplek. De uitvoeringsregels behorend bij de wet zijn vastgelegd in Algemene Maatregelen van Bestuur (AMvB) en ministeriële regelingen (mr) die gelijktijdig met de Wet luchtkwaliteit in werking treden.

De luchtkwaliteitseisen vormen onder de nieuwe Wet luchtkwaliteit geen belemmering voor een ruimtelijke ontwikkeling als:

- er geen sprake is van een feitelijke of dreigende overschrijding van een grenswaarde;
- een project, al dan niet per saldo, niet tot een verslechtering van de luchtkwaliteit leidt;
- een project 'niet in betekenende mate' bijdraagt aan de luchtverontreiniging;
- een project is opgenomen in een regionaal programma van maatregelen of in het NSL (Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit).

In de Algemene Maatregel van Bestuur 'Niet in betekenende mate' (Besluit NIBM) en de ministeriële regeling NIBM (Regeling NIBM) zijn de uitvoeringsregels vastgelegd, die betrekking hebben op het begrip NIBM. De EU heeft medio 2009 derogatie verleend waarmee het NSL inwerking is getreden. De NIBM norm is daarbij opgeschoven naar 3% van de grenswaarde voor NO₂ en PM₁₀.

4.10.2 Onderhavig plangebied en luchtkwaliteit

Het bestemmingsplan voorziet niet in nieuwe ontwikkelingen waarvoor aan het aspect luchtkwaliteit getoetst dient te worden. In het kader van ontwikkelingen die afwijkend zijn van voorliggend bestemmingsplan zal per ontwikkeling beoordeeld moeten worden wat de gevolgen (kunnen) zijn voor de luchtkwaliteit ter plaatse en in de naaste omgeving.

4.11 Bedrijven en milieuzonering

4.11.1 Beleidskader

Door het aanbrengen van een zone tussen bedrijvigheid en milieugevoelige bestemmingen (zoals woningbouw) kan de overlast ten gevolge van bedrijfsactiviteiten zo laag mogelijk gehouden worden. Zonering is met name van toepassing bij nieuwbouw van woningen en andere gevoelige functies in de directe omgeving van een bedrijf en bij vestiging van een nieuw bedrijf in de directe omgeving van gevoelige bestemmingen. Op basis van de VNG-brochure 'Bedrijven en

Milieuzonering 2009' (hierna: VNG-brochure) wordt onder milieugevoelige functies verstaan: woningen, woongebieden, ziekenhuizen, scholen en verblijfsrecreatie. Sommige functies kunnen zowel milieubelastend als milieugevoelig zijn (bijvoorbeeld ziekenhuizen en scholen). Om het begrip hanteerbaar te maken, is gebruik gemaakt van de publicatie 'Bedrijven en milieuzonering 2009' van de VNG. Bedrijven zijn opgenomen in een tabel die is ingedeeld in milieucategorieën, waarbij per bedrijf is aangegeven wat de afstand tot een 'rustige woonwijk' dient te zijn (de zogenoemde afstandentabel). Deze afstanden kunnen als basis worden gehanteerd, maar zijn indicatief.

Voor bedrijventerreinen wordt een aparte lijst aangehouden.

4.11.2 Het plangebied en bedrijven en milieuzonering

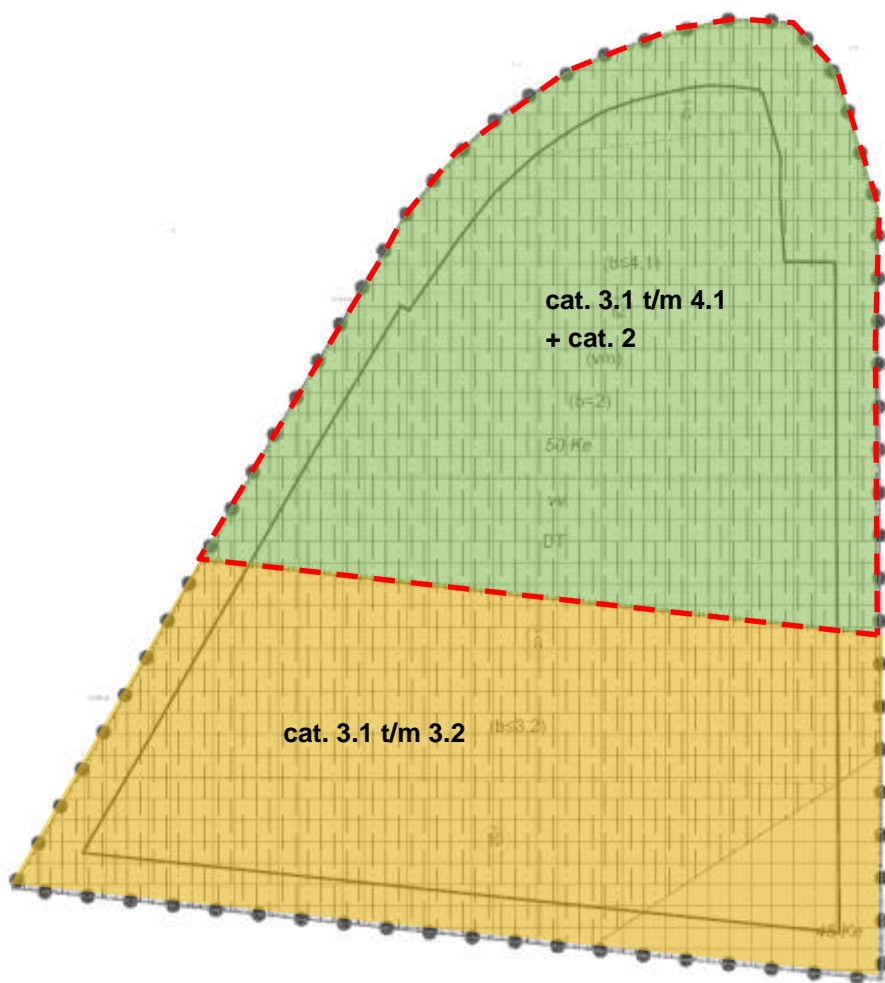
Een toetsing aan de invloed van het bedrijventerrein in onderhavig plangebied, naar de naaste omgeving toe, is niet noodzakelijk aangezien deze afweging reeds plaats heeft gehad in het kader van het moederplan en later ook het uitwerkingsplan voor fase 2. Derhalve wordt enkel ingegaan op de inwaartse zonering zoals deze is toegepast in onderhavig plangebied.

Middels de inwaartse zonering is voldoende gewaarborgd dat geluidgevoelige functies in de omgeving van het plangebied geen hinder ondervinden van de activiteiten op het bedrijventerrein, zoals bedoeld in het kader van industrielawaai in de Wet Geluidhinder.

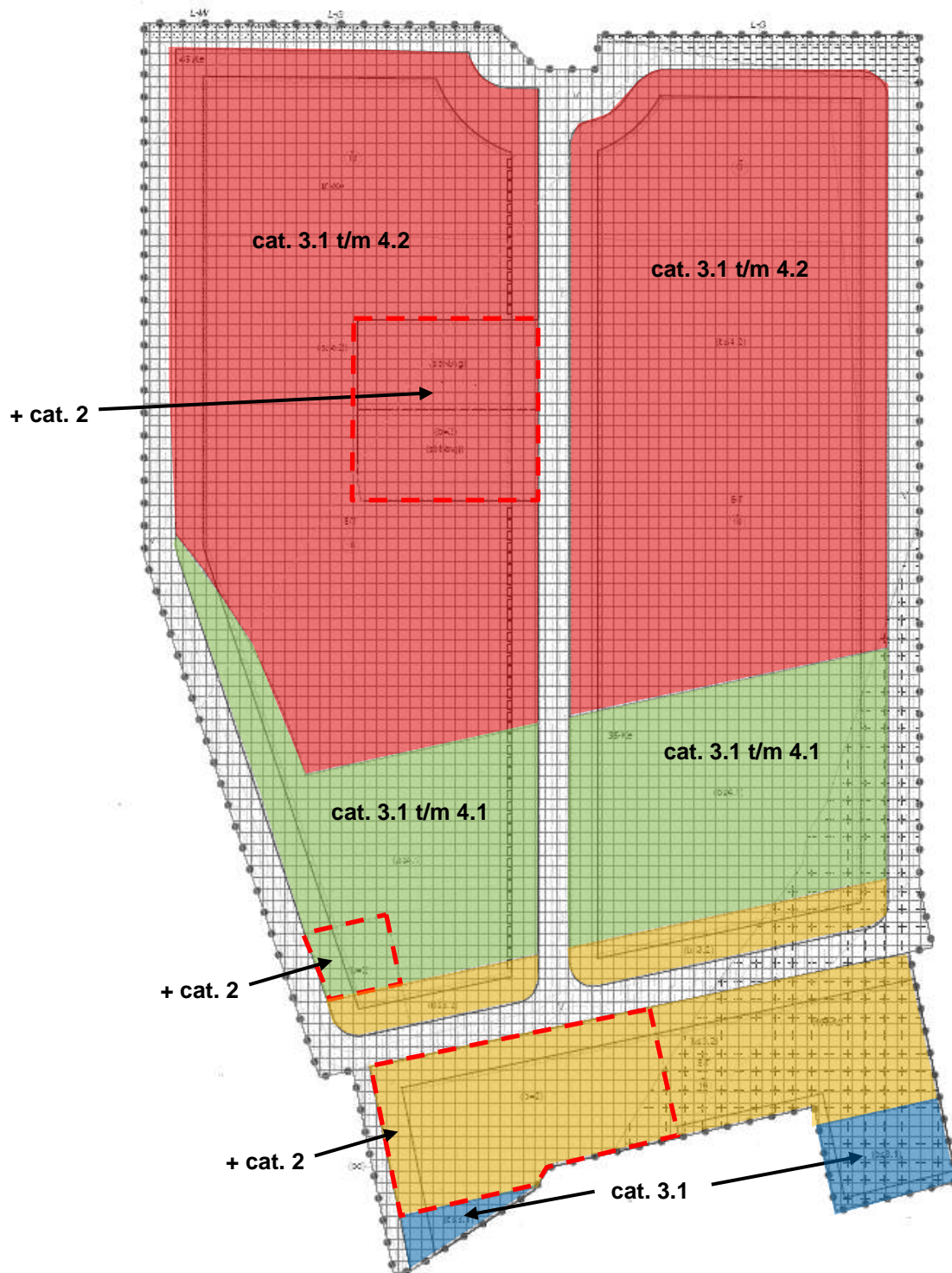
In het plangebied zijn in principe enkel bedrijven in de milieucategorieën 3.1 t/m 4.2 toegestaan. De delen van het plangebied die bestemd zijn met de bestemming 'Bedrijventerrein' zijn onderverdeeld in zones waarvoor is aangegeven welke maximale milieucategorie ter plaatse geldend is. In afwijking van de gehanteerde inwaartse zonering is in deelgebied C ter plaatse van het bedrijf Pe. Jo. DE Graauw v.o.f. tevens bedrijvigheid van categorie 4.2 toegestaan. Hier is namelijk een groothandel in propaan-, butaan- en industriegassen vergund.

Daar waar de aanduiding 'bedrijf van categorie 2' is opgenomen in deelgebied B geldt dat, in aanvulling op de ter plaatse geldende milieucategorie op basis van de basisregeling, tevens ook bedrijven met een milieucategorie 2 zijn toegestaan. Op figuur 13 t/m 15 is weergegeven waar in het plangebied welke maximale milieucategorieën gelden.

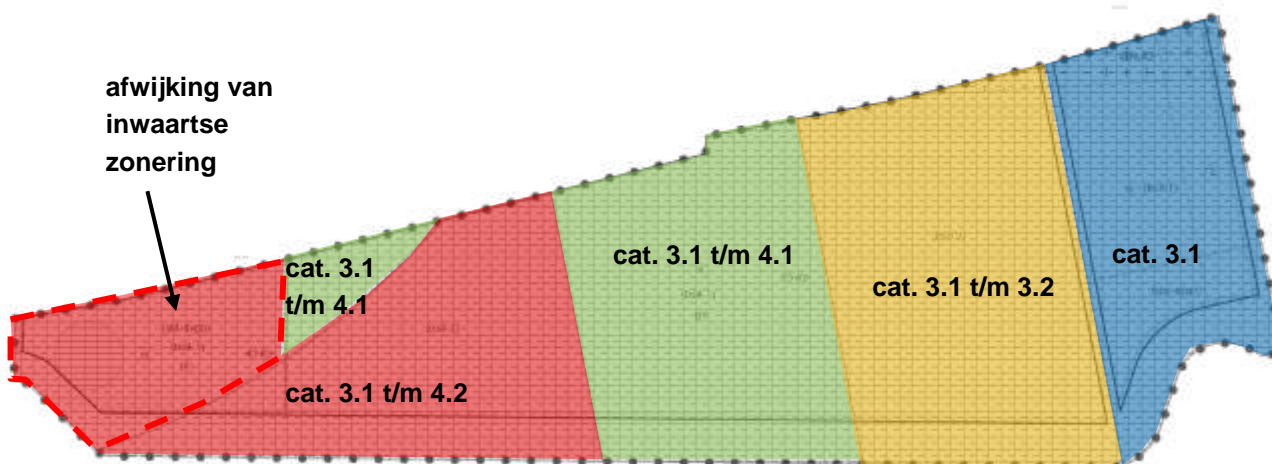
Daarnaast worden de geluidzoneringsplichtige bedrijven (grote lawaaimakers) – zoals bedoeld onder artikel 2.1, derde lid van het Besluit omgevingsrecht - in de planregels uitgesloten op het bedrijventerrein Habraken.



Figuur 13: Toegestane milieucategorieën deelgebied A



Figuur 14: Toegestane milieucategorieën deelgebied B



Figuur 15: Toegestane milieucategorieën deelgebied C.

4.12 Externe veiligheid

4.12.1 Beleidskader

Externe veiligheid heeft betrekking op de veiligheid van degenen die niet bij de risicovolle activiteit zelf zijn betrokken, maar als gevolg van die activiteit wel risico's kunnen lopen, zoals bijvoorbeeld omwonenden. Bij ruimtelijke plannen dient aandacht te worden besteed aan de vraag of er risicovolle activiteiten in en/of nabij het plangebied aanwezig zijn c.q. komen en zo ja, of er sprake is van een toelaatbaar risico.

Het veiligheidsbeleid in Nederland is gebaseerd op een tweetal begrippen, het plaatsgebonden risico (PR) en het groepsrisico (GR). Het plaatsgebonden risico is de kans per jaar dat één persoon, die onafgebroken en onbeschermd op een plaats langs een transportroute of nabij een inrichting verblijft, komt te overlijden als gevolg van een incident met het vervoer, de opslag en/of de handeling van gevaarlijke stoffen.

Daarbij is de omvang van het risico een functie van de afstand waarbij geldt: hoe groter de afstand, des te kleiner het risico. De risico's worden weergegeven in PR risicocontouren.

Het groepsrisico is de kans per jaar dat een groep van 10 of meer personen in de omgeving van een transportroute of een inrichting voor handelingen met gevaarlijke stoffen in één keer het (dodelijk) slachtoffer wordt van een ongeval. In tegenstelling tot het plaatsgebonden risico geldt voor het groepsrisico geen grenswaarde maar een oriëntatiewaarde.

Deze oriëntatiewaarde kan gezien worden als een streefwaarde en heeft geen juridische status. Het overschrijden van de oriëntatiewaarde is mogelijk mits dit in de besluitvorming door het bevoegd gezag gemotiveerd wordt middels een verantwoordingsverplichting.

Het beleid inzake externe veiligheid is gericht op de beheersing van risico's voor de omgeving met betrekking tot:

1. het gebruik, de opslag en de productie van gevaarlijke stoffen (inrichtingen);
2. het transport van gevaarlijke stoffen (buisleidingen, waterwegen, wegen en spoorwegen);
3. het gebruik van luchthavens.

Ad. 1 Inrichtingen

In het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi) zijn milieukwaliteitseisen op het gebied van externe veiligheid geformuleerd. Dit besluit heeft tot doel de risico's waaraan burgers in hun leefomgeving worden blootgesteld door activiteiten met gevaarlijke stoffen in inrichtingen tot een aanvaardbaar minimum te beperken.

Ad. 2 Transport

Het vervoer van gevaarlijke stoffen leidt tot risico's voor de omgeving. Er is daarom beleid opgesteld om te komen tot een afweging van veiligheidsbelangen die een rol spelen bij het vervoer van gevaarlijke stoffen in relatie tot de omgeving.

Voor ruimtelijke ordening in relatie tot de transportroutes is er het Besluit externe veiligheid transportroutes (Bevt) en het Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb) ontstaan. Dit besluit is gebaseerd op de Wet ruimtelijke ordening (Wro) en de Wet milieubeheer.

- De belangrijkste plichten voor de gemeente die een bestemmingsplannen opstelt zijn:
- Ruimtelijke reservering opnemen voor plaatsgebonden risico (PR) en verantwoording van groepsrisico (GR). Binnen de PR 10^{-6} risicocontour mogen geen kwetsbare objecten aanwezig zijn en zo mogelijk ook geen beperkt kwetsbare objecten. Het verwachte aantal aanwezigen binnen het invloedsgebied van de buisleiding moet worden verantwoord. Dat invloedsgebied moet voor leidingen met aardgas en chemicaliën per geval berekend worden.
- Ruimtelijke reservering opnemen voor de belemmeringsstrook met aanlegvergunningenstelsel: de voor onderhoud gereserveerde ruimte bedraagt ten minste 5 meter aan beide zijden van de leiding.

Het beleid is onder andere gericht op het verminderen van de spanning tussen belangen op het gebied van veiligheid, ruimtelijke ontwikkeling en vervoer. Die vermindering moet plaatsvinden door het wettelijk vastleggen van een Basisnet vervoer gevaarlijke stoffen. Op het Basisnet wordt een gebruiksruimte voor het vervoer vastgesteld en langs het Basisnet worden veiligheidszones vastgelegd (ruimtelijke ordening). In het Basisnet worden de rijkswegen opgenomen.

Ad. 3 Luchthavens

Het vervoer van gevaarlijke stoffen door de lucht is geen aspect dat in het kader van externe veiligheid moet worden beschouwd. Wel kunnen op basis van vliegtuigbewegingen plaatsgebonden risicocontouren aanwezig zijn. Het gevaar is dat een vliegtuig of helikopter neerstort. Het meest waarschijnlijk is dat dit gebeurt op of vlakbij een start- of landingsbaan, binnen een gebied van ongeveer 300 meter breed en een kilometer ervoor en erna. Dit gebied wordt Zone-1 genoemd. Het is op de risicokaart als een rechthoekige strook te zien.

Met ingang van 1 november 2009 is de Wet luchtvaart en de Regelgeving Burgerluchthavens en Militaire Luchthavens (RBML) in werking getreden. Op basis van deze regelgeving dient voor daarvoor bij AMvB aangewezen luchthavens (waaronder ook militaire luchthavens) een luchthavenbesluit te worden opgesteld, waarin een grenswaarde voor externe veiligheid kan worden opgenomen. Voor Eindhoven is op 26 september 2014 het Luchthavenbesluit vastgesteld. In het nieuwe Luchthavenbesluit zijn echter geen regels voor externe veiligheid opgenomen. Er geldt dus nog geen wettelijke norm op het gebied van externe veiligheid voor de luchthaven die relevant is voor onderhavig plan. Hierdoor is het interimbeleid van toepassing.

Voor Eindhoven Airport is nog geen normering opgesteld die tot uitgangspunt kan dienen voor externe veiligheid. Met een brief van 11 december 2006 heeft de toenmalige Staatssecretaris van VROM aan het college van Gedeputeerde Staten van Noord-Brabant verzocht interimbeleid externe veiligheid te voeren voor de luchthaven Eindhoven. Dit planologisch interimbeleid heeft als doel dat nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen die niet verenigbaar zijn met het streven naar een vanuit veiligheid duurzame ruimtelijke inpassing van de luchthaven in zijn (gebouwde) omgeving, worden voorkomen.

Ten aanzien van het plaatsgebonden risico zal de normstelling voor militaire luchthavens zal naar verwachting in grote lijnen overeenkomen met de normstelling voor de regionale burgerluchthavens. Dit betekent dat binnen de 10^{-6} plaatsgebondenrisicocontour een bouwverbod gaat gelden voor kwetsbare objecten. Voor beperkt kwetsbare objecten geldt dan een 'nee, tenzij' beleid.

Er geldt vooralsnog geen normering voor het groepsrisico. Momenteel is nog niet duidelijk of het Rijk rondom andere luchthavens dan Schiphol ook het GR als norm/toetsingskader wil hanteren.

4.12.2 Het plangebied en externe veiligheid

Inrichtingen

Habraken 1212

Binnen de plangrenzen van onderhavig plan is één bedrijf aanwezig dat een bedrijf betreft zoals bedoeld in het Bevi. Dit betreft het bedrijf aan Habraken 1212. Voor dit bedrijf is in 2011 een projectbesluit doorlopen waarbij de noodzakelijke verantwoording is opgenomen in de vorm van een kwalitatieve risicoanalyse. Dit bedrijf is in onderhavig plan aangewezen als een risicovolle inrichting op basis van de

bestaande situatie en de verleende omgevingsvergunning. Noemenswaardig is dat er een actuele wijziging loopt voor de wijziging van de vergunning van het betreffende bedrijf. Ten tijde van de vaststelling van onderhavig bestemmingsplan zal bezien worden of dit vergunningstraject reeds doorlopen is en nog verwerkt kan/moet worden in onderhavig plan.

In principe is het zo dat bij vaststelling van een nieuw bestemmingsplan, opnieuw afgewogen moet worden of het betreffende bedrijf ter plaatse nog wenselijk is en/of bepaalde veiligheidsrisico's met zich meebrengt. De 10^{-6} risicocontour van deze inrichting is nagenoeg volledig gelegen binnen de inrichtingsgrenzen van het betreffende bedrijf, maar vallen niet geheel binnen de plangrenzen van onderhavig plan. Slechts een marginaal deel van de contour bevindt zich buiten het bedrijfsperceel. Dit deel is voorzien van een groene invulling en is fysiek niet geschikt om te verblijven.



Figuur 16: Uitsnede risicokaart (Provincie Noord-Brabant)

Daar waar de contour gelegen is in het plangebied van onderhavig plan is een 'veiligheidszone – bevi' (artikel 12.5) opgenomen. Binnen deze contour is geen sprake van kwetsbare objecten.

Munitieopslag Vliegbasis Eindhoven

Op het terrein van de Vliegbasis Eindhoven is een munitieopslag van Defensie gelegen. Voor de opslag van munitie gelden strenge veiligheidseisen, welke onder andere betrekking hebben op het gebied rondom de munitieopslagplaatsen – de zogenaamde veiligheidszones.

Het beleid voor de opslag van ontplofbare stoffen is nog niet in wettelijke regelingen vastgelegd. Daarom moet het bevoegd gezag in kwestie het beleid van geval tot geval implementeren; dit gebeurt via een vergunning in het kader van de Wet milieubeheer.

De basis voor het veiligheidsbeleid voor de opslag van ontplofbare stoffen is de Nato-richtlijn AASTP-1 (Allied Ammunition Storage and Transportation Publication) en het eind jaren '80 geformuleerde beleid voor opslag van munitie bij Defensie (circulaire Van Houwelingen). Dit beleid gaat uit van maximale veiligheid door het hanteren van effectafstanden. Bij het hanteren van effectafstanden is het maximaal optredende effect bepalend, niet de kans dat dit effect optreedt.

Rond de munitieopslag worden drie veiligheidszones onderscheiden. Voor onderhavig bestemmingsplan is de buitenste contour munitiezoneringszone C, van de Vliegbasis Eindhoven van belang.

In de C-zone gelden beperkingen voor gebouwen met vlies- of gordijn gevelconstructies en gebouwen met een zeer grote glasoppervlakte, waarin zich regelmatig mensen bevinden.

De betreffende veiligheidszone is door middel van een gebiedsaanduiding op de verbeelding, met een daaraan gekoppelde regeling 'veiligheidszone – munitie' (artikel 12.6) opgenomen in onderhavig bestemmingsplan.

Transport

Zoals reeds omschreven in paragraaf 4.5.2 bevindt zich in de berm van de Oersebaan een drietal buisleidingen, het gaat hierbij om een hoge druk waterleiding en twee hoge druk hoofdgastransportleidingen.

In de onderstaande tabel zijn de leidinggegevens weergegeven van de laatste twee genoemde leidingen:

| Nummer | Druk (bar) | Diameter (mm) | Invloedsgebied (m) | 100% letaalgrens (m) |
|----------|------------|---------------|--------------------|----------------------|
| z-506-01 | 40 | 168.30 | 70 | 50 |
| z-506-04 | 40 | 219.10 | 95 | 50 |

Voor deze leidingen zijn plaatsgebonden risicoberekeningen (PR) en groepsrisicoberekeningen (GR) uitgevoerd (Risicoberekening gastransportleidingen Z-506-01 en Z506-04, Kema/Gasunie, 5 november 2010). Tevens zijn de leidingen onderzocht in het kader van het bestemmingsplan Veldhoven-Noord (Risicoberekening Veldhoven-Noord, 14 oktober 2011).

Ten aanzien van het plaatsgebonden risico volgt uit de berekeningen van beide onderzoeken dat er voor de beschouwde situatie geen 10^{-6} contouren aanwezig zijn.

Rondom beide hoge druk aardgasleidingen ligt een inventarisatieafstand van respectievelijk 70 en 95 meter. In dit geval is de zone van 95 meter bepalend. Voor deze zone is het groepsrisico berekend voor een personendichtheid van 100 pers./ha. Bij deze uitgangspunten bedraagt het groepsrisico ten opzichte van de oriëntatiewaarde maximaal 4% voor de Z-506-01 en maximaal 14% voor de Z-506-04. De oriëntatiewaarde wordt voor beide leidingen niet overschreden.

In het advies van de Brandweer dat in het kader van het wijzigingsplan I uit 2007 is gegeven wordt gesteld dat uit de onderzoeksrapportage van de Gasunie blijkt dat de toename van het groepsrisico beperkt is en de oriëntatiewaarde van het groepsrisico nog ruim wordt onderschreden. Ook de onderzoeksresultaten uit 2011 bevestigen dit.

Door de toegestane personendichtheid in het invloedsgebied van de hoge druk aardgasleidingen te beperken tot maximaal 100 p/ha en in dit kader een 'veiligheidszone - arbeidsplaatsendichtheid' op de verbeelding op te nemen met bijbehorende regels is de omvang van het groepsrisico afdoende gewaarborgd (zie voorts de in deze paragraaf opgenomen alinea over arbeidsplaatsendichtheid). Dit criterium zal dan ook strikt worden gehanteerd bij de uitgifte aan gronden aan nieuwe bedrijven die zich binnen deze zone op Habraken willen vestigen.

Verder blijkt uit de toelichting van het wijzigingsplan dat, gezien de risico's externe veiligheid vanwege het nabijgelegen vliegveld, er reeds voldoende maatregelen zijn uitgevoerd en/of gepland om een eventuele calamiteit met de buisleiding ter plaatse te kunnen bestrijden en / of beperken. De kans op een dergelijk incident is overigens erg klein, omdat op / nabij de hoge druk aardgasleidingen ook geen bouwactiviteiten en/of graafwerkzaamheden mogen worden uitgevoerd. Bouwpartijen dienen bij geplande graafwerkzaamheden nabij de hoge druk aardgasleidingen deze altijd eerst te melden (KLIC meldingssysteem).

Ook blijkt uit de toelichting van het wijzigingsplan dat de mogelijkheden voor personen die zich bevinden in het invloedsgebied van de hoge druk aardgasleidingen om zich in veiligheid te brengen indien zich een ramp of zwaar ongeval voordoet, voldoende aanwezig en gewaarborgd zijn in het plan.

Aan de situatie omtrent de betreffende leidingen is sinds het uitgevoerde onderzoek niets meer veranderd. Daar onderhavig plan enkel voorziet in een conserverende regeling voor de gronden welke onderdeel uitmaken van het plangebied, blijft de conclusie over de betreffende leidingen staan.

De onderhoudszone van de betreffende gasleidingen zijn door middel van een dubbelbestemming in dit bestemmingsplan beschermd (artikel 5).

Luchthavens

Onderhavig plangebied is niet gelegen in Zone-1 van de Vliegbasis Eindhoven. Een deel van het plangebied is gelegen binnen de PR 10^{-6} -contour van Eindhoven Airport. Voor dit deel is met een dubbelbestemming vastgelegd dat ter plaatse geen sprake mag zijn van nieuwe (beperkt)kwetsbare objecten. Zoals reeds gesteld is er (nog) geen wettelijk toetsingskader voor het groepsrisico. Wel kan gesteld worden dat onderhavig plan een conserverende regeling betreft zonder nieuwe ontwikkelingsmogelijkheden, op basis daarvan zal het groepsrisico ter plaatse ook niet toenemen door toedoen van onderhavig plan. In de hierop volgende paragraaf wordt nog verder ingegaan op het groepsrisico.

Arbeidsplaatsendichtheid

In onderhavig bestemmingsplan is, gelet op de nabijheid van Vliegbasis Eindhoven en de aanwezige gasleidingen (zie voorgaande alinea's) een maximum gesteld aan de arbeidsplaatsendichtheid per uitgeefbare hectare.

In het wijzigingsplan I uit 2007 wordt het mogelijk gemaakt het aantal arbeidersplaatsen te verhogen van 50 stuks per hectare naar 100 stuks per hectare. In de toelichting van het wijzigingsplan wordt verwezen naar een in opdracht van de gemeente Eindhoven en het Samenwerkingsverband Regio Eindhoven (SRE), uitgevoerde veiligheidsanalyse. In de, door National Aerospace Laboratory (NLR), uitgevoerde analyse is het groepsrisico berekend.

De aandacht van de analyse is gericht op een aantal nieuwbouwlocaties in de omgeving van het luchtvaartterrein van Vliegbasis Eindhoven. Verwezen wordt naar het onderzoek uit 2007 waarin het groepsrisico van het luchtvaartterrein is onderzocht. Dit betrof een referentiesituatie. In de veiligheidsanalyse van het NLR is uitgegaan van de berekeningsmethodiek en de gegevens van het verkeersscenario die het RIVM en het NLR destijds hebben toegepast.

Voor het groepsrisico is het van belang waar in de toekomstige situatie het aantal personen daadwerkelijk gaat toenemen. Het gezamenlijke aandeel van de nieuwbouwlocaties in het totale groepsrisico in de omgeving van de luchthaven inclusief nieuwbouwlocaties ligt tussen de 43% (bij een groepsgrootte van 20 slachtoffers) en 63% (bij een groepsgrootte van 5 slachtoffers).

Uit de uitgevoerde analyse valt te concluderen dat het bedrijventerrein Habraken een beperkte bijdrage levert aan de verhoging van het groepsrisico en ruim onder de oriëntatiewaarde voor het groepsrisico (in geval van inrichtingen) ligt. In het onderzoek is uitgegaan van een personendichtheid van 50 pers./ha. Een verhoging van het aantal personen per ha. zal leiden tot een toename van het groepsrisico. Het totale groepsrisico bij 100 arbeidsplaatsen per uitgeefbare hectare zal echter ruim onder de oriëntatiewaarde blijven liggen. Uit het onderzoek blijkt immers dat voor de huidige situatie (50 p/ha) het groepsrisico kleiner is dan 0,1 x oriëntatiewaarde voor inrichtingen (OWI).

Op basis van de onderzoeksresultaten van de uitgevoerde analyse voor de vliegbasis Eindhoven en gezien de ligging van het plangebied binnen de inventarisatieafstand van 95 meter van de gasleidingen is een aanduiding 'veiligheidszone - arbeidsplaatsendichtheid' opgenomen, waarbinnen het maximum aantal arbeidsplaatsen per hectare gesteld is op 100 stuks (zie artikel 12.4 van de regels).

4.13 Vliegbasis Eindhoven (Eindhoven Airport)

Funnel en IHCS

Algemeen

Voor het veilig afwikkelen van het vliegverkeer gelden in de omgeving van een luchtvaartterrein maximaal toelaatbare hoogtes voor objecten.

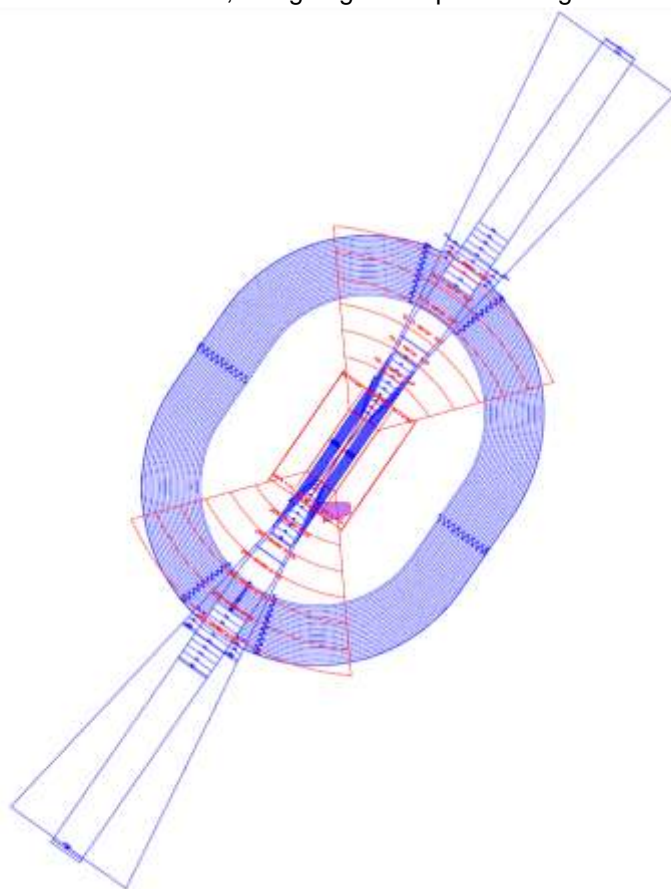
De maximaal toelaatbare hoogtes en de ligging en omvang van het gebied worden bepaald door de ligging van de start- en landingsbaan en berusten op internationaal vastgelegde afspraken. Het is voor de vliegveiligheid van belang dat in de gebieden van deze obstakelvrije vlakken de maximaal toelaatbare hoogtes niet worden overschreden. De obstakelvrije vlakken worden gevormd door de funnel en de Inner Horizontal and Conical Surface (IHCS). Ten tijde van de uitvoering van de bouwwerkzaamheden dienen de eisen met betrekking tot deze maximale bouwhoogtes in acht genomen te worden. De bouwmethode dient hier op afgestemd te worden.

Funnel

De funnel is opgebouwd uit een obstakelvrije rechthoek (strook) rond de start- en landingsbaan met aansluitend twee zijvlakken, waarvan de hoogte oploopt tot 45 m. In elke baanrichting landingsvlak en een startvlak waarvan de hoogte oploopt met 1:50. De toegestane bouwhoogte geldt ten opzichte van de hoogte van de landingsdrempel – in het voorliggende geval NAP + 22,4 m.

IHCS

De IHCS wordt gerekend vanaf elk van de landingsdrempels en is gelegen boven de omgeving van het luchtvaartterrein in aansluiting op de funnel. De IHCS bestaat uit een horizontaal vlak, dat gelegen is op een hoogte van 45 m en een straal van 4 km



Figuur 17: In het kaartbeeld zijn de obstakelvrije vlakken – IHCS en funnel – in blauw en het verstoringgebied van ILS in rood weergegeven. Het middelpunt van deze gebieden vormt de start- en landingsbaan van Vliegbasis Eindhoven. Het plangebied van het gehele bedrijventerrein Habraken is in paars weergegeven.

In aansluiting op dit horizontaal vlak is een conisch vlak gelegen, waarvan de hoogte oploopt met een helling van 5 % over een afstand van 2 km tot een hoogte van 145 m. De maximale toegestane hoogte geldt ten opzichte van de laagste landingsdrempel – in het voorliggende geval NAP + 22,4 m.

In het gebied van de (funnel en de) IHCS mogen geen objecten staan die hoger zijn dan de maximaal toelaatbare hoogte.

De IHCS leidt voor het plangebied niet tot een beperking van de maximale bouwhoogte, omdat deze binnen de betreffende bestemmingen reeds lager is dan maximaal toegestaan op basis van de IHCS. Binnen de bestemming 'Bedrijventerrein' is de maximale bouwhoogte 16,0 m, terwijl op basis van de IHCS hier een maximale bouwhoogte van + 65 m ten opzichte van NAP geldt. Het gehele plangebied is gelegen in het centrale horizontale vlak op 45 m boven de landingsdrempel. De 65 m komt overeen met de gemiddelde maaiveldhoogte plus 45 m – bron Ministerie van Defensie.

ILS

De werking van het ILS

De Vliegbasis Eindhoven is uitgerust met een ILS. Het ILS heeft tot doel het nauwkeuriger uitvoeren van een nadering onder slechte weersomstandigheden. Voor het goed functioneren van het ILS geldt dat een gebied rondom de start- en landingsbaan geen verstoring mag opleveren.

De afmetingen van het gebied zijn vastgelegd in ICAO EUR DOC 015. Dit gebied bestaat uit een rechthoekig deelgebied, waar de maximaal toelaatbare hoogte 0 m bedraagt en is gelegen over de start- en landingsbaan en aangrenzende gronden. Twee aansluitende deelgebieden parallel aan weerszijden van de start- en landingsbaan, waar de hoogte 20 m bedraagt en twee trechtersvormige deelgebieden in het verlengde van de landingsbaan waar de hoogte oploopt tot 70 m op een afstand van 6 km – zie bovenstaande kaart met rode lijnen. De genoemde hoogtes gelden ten opzichte van de hoogte van de landingsbaan – NAP + 22,4 m.

Het gezamenlijke gebied rond een luchtvaartterrein dat wordt gevormd door de obstakelvrije vlakken van de funnel en IHCS én de verstoringgebieden in het kader van het ILS wordt het obstakelbeheergebied genoemd.

ILS op Habraken

In het verstoringgebied van het ILS moeten objecten worden getoetst op eventuele verstoringseffecten indien de toelaatbare hoogte wordt overschreden, welke wordt toegestaan op basis van de zonering zoals onderstaand beschreven. Het plangebied bevindt zich volledig binnen de verstoringgebieden van het ILS.

Om tot een werkbare situatie en een bijpassende bebouwingsregeling te komen heeft het Ministerie van Defensie, dienst Logistiek Centrum Woensdrecht in november 2006 een onderzoek – 'Verstoringsonderzoek ILS Eindhoven' – uitgevoerd met als doelstelling: het vaststellen van de maximale bouwhoogte voor de bedrijfskavels op

het bedrijventerrein Habraken gelegen binnen de betreffende verstoringsgebieden, waar de maximale bouwhoogte van 16,0 m leidt tot een verstoring van het ILS.

Voor het rapport is gebruik gemaakt van simulatieprogramma AXIS. Het betreffende deel van het uitwerkingsgebied is op basis van het stedenbouwkundige plan in de simulatie ingebracht met de maximale bouwhoogte van 16 m.

Geconcludeerd wordt dat de bebouwing op het bedrijventerrein volgens de tabel in de bijlage van het 'Verstoringsonderzoek ILS Eindhoven' vermelde maximale hoogte en hoek ten opzichte van de centerlijn van de landingsbaan van de Vliegbasis Eindhoven verstoringen geeft op de werking van het ILS van de Vliegbasis. Op de volgende pagina is de tabel uit de bijlage van het onderzoek weergegeven, alsmede een verklarende kaart vervaardigd door de gemeente Veldhoven. De magnitude van de verstoringen, welke theoretisch is bepaald, valt binnen de maximale afwijkingseis die ICAO aan een ILS CAT II systeem stelt. Op basis van theoretische simulatie kan bebouwing gerealiseerd worden, volgens de in bijlage vermelde gegevens, zonder dat hierbij de inzetbaarheid van het ILS CAT II systeem in het geding komt. Indien een voorgenomen bouwplan de maximaal vastgelegde hoogte per kavel overschrijdt of de gevel en hiermee het reflecterend vlak verdraaid, dient opnieuw een verstoringonderzoek uitgevoerd te worden

| zone | Afstand | | Hoek tov centerlijn [°] | Breedte refl. vlak [m] | Maximale hoogte [m] |
|------|----------------------|--------------------|----------------------------|---------------------------|------------------------|
| | tot threshold 04 [m] | tot centerlijn [m] | | | |
| 1 | 246 | 493 | 34 | 157 | |
| 2 | 304 | 551 | 46 | 168 | 12 |
| 3 | 314 | 640 | 55 | 300 | 12 |
| 4 | 203 | 710 | 55 | 123 | 12 |
| 7 | 761 | 295 | 55 | 123 | 6 |
| 7a | 702 | 266 | 55 | 83 | n.v.t. |
| 8 | 638 | 475 | 55 | 304 | 12 |
| 8a | 539 | 463 | 55 | 334 | 12 |
| 9 | 450 | 747 | 55 | 357 | 16 |
| 10 | 845 | 321 | 55 | 182 | 8 |
| 11 | 722 | 500 | 55 | 242 | 12 |
| 12 | 533 | 774 | 55 | 422 | 16 |
| 14 | 803 | 525 | 55 | 181 | 16 |
| 15 | 614 | 800 | 55 | 486 | 16 |

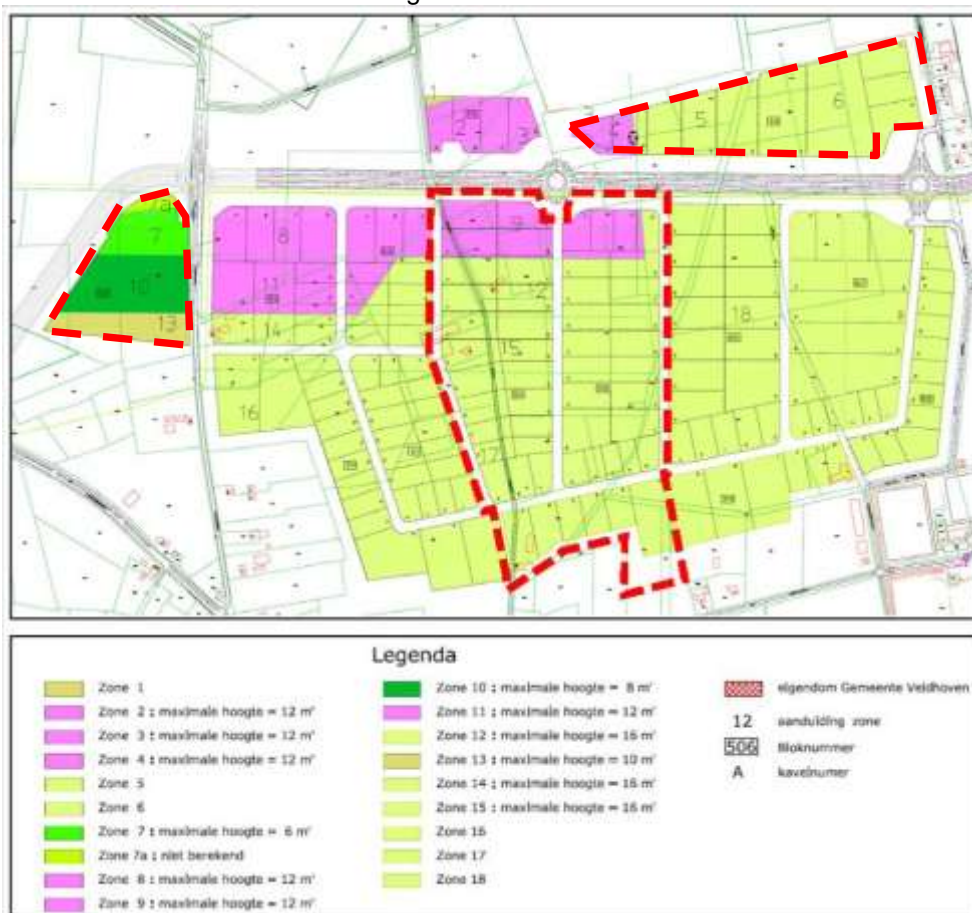
Tabel met geldende hoogtematen per zone

Om een verstoring van het ILS te voorkomen en daarmee de vliegveiligheid te waarborgen, zijn de bevindingen uit het onderzoek vertaald naar de juridische regeling in het voorliggende bestemmingsplan. Hierbij zijn de hoogtematen direct doorvertaald naar de verbeelding.

Voor Schippersstop (westelijk deelgebied, fase I) is in juli 2012 een omgevingsvergunning verleend. In het kader van deze omgevingsvergunning is aan de hand van berekeningen de afweging gemaakt dat het tankstation ter plaats gevestigd kan worden. Hierbij is een bouwwerk toegestaan dat hoger is dan de toegestane hoogtemaat op basis van de bovenstaande kaart. De maximum bouwhoogte op de verbeelding van onderhavig plan is afgestemd op deze omgevingsvergunning.

Kosteneenheden (KE) contouren

De Kosteneenheid is de maat voor de lawaai-belasting die op een bepaalde plaats op de grond tengevolge van vliegverkeer wordt ondervonden. Hij is gebaseerd op het aantal over- en langsvliegende vliegtuigen, het van deze vliegtuigen ondervonden maximale geluidsniveau en de verdeling over het etmaal, waarbij bijvoorbeeld de late avond zwaarder telt dan de middag.



Figuur 18: Hoogtematen verdeeld over het plangebied

Onderhavig plangebied is gelegen in de volgende KE contouren van Vliegbasis Eindhoven.

- de 35 Ke-lijn;
- de 40 Ke-lijn;
- de 45 Ke-lijn.
- de 50 Ke-lijn.

In de planregels (artikel 12.1) is vastgelegd dat het niet toegestaan is nieuwe woningen en andere geluidsgevoelige functies te bouwen dan wel te gebruiken in deze zones. Wel wordt de mogelijkheid geboden een omgevingsvergunning aan te vragen voor het afwijken van dit verbod, teneinde alsnog woningen of andere geluidsgevoelige functies te realiseren binnen de KE-contouren.

Vogelbeperkingengebied

Het plangebied is gelegen binnen het vogelbeperkingengebied van de luchthaven Eindhoven. Concreet betekent dit dat het niet is toegestaan om –onder meer- organische materiaal extramuraal op te slaan of te verwerken. Hiervan kan worden afgeweken door middel een verklaring van geen bezwaar, indien uit een faunaeffectenstudie blijkt dat de betreffende ontwikkeling niet leidt tot een toename in het risico op vogelaanvaringen voor het luchtverkeer van- en naar de luchthaven. Het bedoelde verbod alsmede de afwijkingsmogelijkheid, zoals geregeld in artikel 3.2.3 van het Luchthavenbesluit Eindhoven, is opgenomen in artikel 11.2 van de regels bij dit bestemmingsplan.

4.14 Radarverstoringengebied Vliegbasis Woensdrecht

Als gevolg van wijziging van het Barro ligt het gehele grondgebied van de gemeente Veldhoven in het radarverstoringengebied van Vliegbasis Woensdrecht. Dit betekent, dat er geen gebouwen en (tijdelijke) bouwwerken hoger dan 113 m+NAP zijn toegestaan. Daar de maximum bouwhoogtes uit onderhavig plan ver beneden de maat van 113 m blijven, zijn er geen belemmeringen ten aanzien van het radarverstoringengebied van Vliegbasis Woensdrecht.

4.15 Water

4.15.1 Beleidskader

Relevante beleidsstukken op het gebied van water zijn de Europese Kaderrichtlijn Water, Nationaal Waterplan 2009-2015, Nationaal Bestuursakkoord Water Actueel, Provinciaal Waterplan Noord-Brabant 2010-2015 “Waar water werkt en leeft”, de Verordening Ruimte provincie Noord- Brabant 2014, het Waterbeheerplan 2010-2015 "Krachtig water", het Waterbeheerplan 2016-2021 “Waardevol Water” en de Keur 2015 van waterschap De Dommel. De belangrijkste gezamenlijke punten uit deze beleidstukken zijn dat water een belangrijk sturend element is in de ruimtelijke ordening en dat de verdroging en wateroverlast bestreden dienen te worden. In de volgende paragrafen zijn de voor het plangebied relevante beleidsuitgangspunten nader toegelicht.

Beschermde gebieden

Volgens de diverse beleidsstukken ligt het plangebied niet binnen een (attentiegebied) natte natuurparel, beschermd gebied waterhuishouding, (attentiegebied) EHS of Groenblauwe mantel. Ook ligt het gebied niet binnen een drinkwaterwingebied of een grondwaterbeschermingsgebied ten behoeve van de drinkwaterwinning. Tevens is het gebied niet aangeduid als een regionaal waterbergingsgebied of reserveringsgebied waterberging.

Vanuit de water gerelateerde beschermingsgebieden zijn dus geen belemmeringen aanwezig voor de ontwikkeling van het plangebied.

Waterschap De Dommel

Hemelwaterbeleid

In het Waterbeheerplan 2010-2015 "Krachtig water" zijn de doelen van het waterschap opgenomen en is aangegeven hoe het waterschap deze wil bereiken. Het plan is afgestemd op het Stroomgebiedsbeheerplan Maas, het Nationaal Waterplan en het Provinciaal Waterplan.

De doelen en inspanningen zijn gericht op de volgende thema's:

- droge voeten;
- voldoende water;
- natuurlijk water;
- schoon water;
- schone waterbodems;
- mooi water.

De afgelopen periode heeft Waterschap De Dommel gewerkt aan een nieuw waterbeheerplan 'Waardevol Water' voor de periode 2016-2021. Met dit waterbeheerplan wil het waterschap meer dan voorheen inspelen op initiatieven van derden en kansen die zich voordoen in het gebied. In dit waterbeheerplan is de samenwerking tussen gemeente en waterschap bij het zoeken naar de beste oplossing voor de watervraagstukken in de bebouwde omgeving als één van de belangrijkste uitdagingen opgenomen. De vraag is hoe stedelijke inrichting en water met elkaar verbonden kunnen worden. Dat biedt volop kansen; water als inspiratiebron voor stedelijke vernieuwing en een hoogwaardige leefomgeving.

Met als basis het Waterbeheerplan heeft het waterschap de Handreiking Watertoets d.d. 23 september 2015 opgesteld. Daarin zijn de uitgangspunten benoemd voor het invullen van de watertoets bij ruimtelijke plannen en besluiten. Conform de Handreiking geldt voor de afvoer van hemelwater het uitgangspunt 'hydrologisch neutraal ontwikkelen'. Dit houdt in dat het hemelwater dat op daken en verhardingen valt, vertraagd moet worden afgevoerd naar oppervlaktewater.

Voor hemelwater vraagt het waterschap om onderstaande voorkeursvolgorde toe te passen, waarbij optie 1 het meest wenselijk en optie 5 het minst wenselijk is:

1. hergebruik;
2. vasthouden / infiltreren;
3. bergen en afvoeren;
4. afvoeren naar oppervlaktewater (direct of indirect);
5. afvoeren naar de riolering.

De initiatiefnemer dient de trits te doorlopen en te beargumenteren voor welke optie wordt gekozen. 'Vasthouden' betekent infiltratie in de bodem. Als gebruik en (volledige) infiltratie niet mogelijk zijn, is afvoer naar een oppervlaktewater / riolering mogelijk. In dit geval kan een compenserende berging noodzakelijk zijn. Bij een compenserende berging kan worden gedacht aan een vijver, een infiltratievoorziening of buffersloot met een geknepen afvoer naar een watergang.

Gemeenten stellen vanuit hun eigen verantwoordelijkheid eisen aan de afvoer van hemelwater. Bij de inrichting, bouwen en beheer dienen zo min mogelijk vervuilende stoffen te worden toegevoegd aan de bodem en het grond- en oppervlaktewatersysteem. Conform de waterkwaliteitsrichtlijn, 1. schoonhouden 2. scheiden 3. zuiveren, dienen de mogelijkheden voor bronmaatregelen (schoonhouden) te worden onderzocht. Denk hierbij bijvoorbeeld aan zorgvuldige materiaalkeuze (pakket duurzaam bouwen), geen blootstelling van uitloegbare bouwmaterialen zoals zink, koper en lood aan hemelwater en een verantwoord beheer van de openbare ruimte (weg- en groenbeheer).

Bergingsnorm toename verhard oppervlak

Vanaf 1 maart 2015 geldt een nieuwe bergingsnorm voor de toename aan verhard oppervlak conform de bepalingen uit de Keur 2015.

Keur; Artikel 3.6 Verbod afvoer door verhard oppervlak

Het is verboden zonder vergunning neerslag door toename van verhard oppervlak of door afkoppelen van bestaand oppervlak, tot afvoer naar een oppervlaktewaterlichaam te laten komen.

Algemene regels; Art. 15 Afvoer hemelwater door toename en afkoppelen van verhard oppervlak

Vrijstelling wordt verleend van het verbod, bedoeld in artikel 3.6 van de Keur, voor het afvoeren van hemelwater via toename verhard oppervlak of door afkoppelen van verhard oppervlak, naar een oppervlaktewaterlichaam voor zover:

- het afkoppelen van verhard oppervlak maximaal 10.000 m² is, of;
- de toename van verhard oppervlak maximaal 2.000 m² is, of;
- de toename van verhard oppervlak bestaat uit een groen dak.
- de toename van verhard oppervlak tussen 2.000 m² en 10.000 m² is en compenserende maatregelen zijn getroffen om versnelde afvoer van hemelwater tegen te gaan, in de vorm van een voorziening met een minimale compensatie conform de rekenregel: Benodigde compensatie (in m³) = Toename verhard oppervlak (in m²) * Gevoeligheidsfactor * 0,06 (in m).

Verbreed Gemeentelijk Rioleringsplan (2015-2019)

Het waterbeleid van de gemeente Veldhoven is vastgelegd in het Verbreed Gemeentelijk Rioleringsplan (2015-2019). In hoofdstuk 6 wordt beschreven hoe de gemeente invulling geeft aan de watertaken en ambities. De term verbreed houdt verband met de wettelijke uitbreiding van de zorgplicht riolering. Volgens de wetgeving heeft de gemeente Veldhoven drie zorgplichten op het gebied van stedelijk waterbeheer:

- -zorgplicht voor inzameling en transport stedelijk afvalwater (Wet milieubeheer)
- -zorgplicht voor afvloeiend hemelwater (Waterwet)
- zorgplicht voorkomen structureel nadelige gevolgen van grondwater (Waterwet).

Dit komt er op neer dat de gemeente vanuit het oogpunt van volksgezondheid en veiligheid zorgdraagt voor een deugdelijke inzameling, berging, transport en/of lokale zuivering van stedelijk afvalwater, afvloeiend hemelwater en grondwater. De kans op overlast dient hierbij te worden beperkt tot maatschappelijk aanvaardbare normen.

Deze taakverantwoordelijkheid geldt alleen indien de burger niet zelf op eigen terrein het hemel- en grondwater doelmatig kan verwerken.

De gemeente Veldhoven en waterpartners streven naar een integrale en duurzame benadering van het watersysteem en de afvalwaterketen. Hierbij wordt nadrukkelijk samenwerking tussen de ketenpartners gezocht. Integraliteit en samenwerking zijn hierbij geen doelen op zich, maar essentiële randvoorwaarden om kosten en kwetsbaarheid te verminderen en de kwaliteit en kennisuitwisseling te verbeteren. De inzameling en het transport van stedelijk afvalwater in de gemeente Veldhoven leidt niet tot stank, hinder of water(bodem)kwaliteitsproblemen. De waterpartners hanteren een emissiegerichte aanpak met kosteneffectieve maatregelen in plaats van het traditionele normgerichte spoor.

4.15.2 Het plangebied en water

Het voorliggende bestemmingsplan voorziet niet in ontwikkelingen en is enkel conserverend van aard. Er zijn geen wijzigingen voorzien ten opzichte van het moederplan die impact hebben op de waterhuishouding. Het uitvoeren van een watertoets is derhalve niet noodzakelijk.

Op 27 maart 2006 heeft het waterschap reeds ingestemd met de waterhuishoudkundige uitgangspunten van het bestemmingsplan Habraken. Deze uitgangspunten blijven onverkort van toepassing op het onderhavige bestemmingsplan.

In het kader van ontwikkelingen die afwijkend zijn van voorliggend bestemmingsplan zal per ontwikkeling beoordeeld moeten worden wat de gevolgen (kunnen) zijn voor de waterhuishoudkundige situatie ter plaatse en wat eventuele maatregelen dienen te zijn. De beleidsuitgangspunten van het waterschap vormen hierbij het toetsingskader.

5 JURIDISCHE PLANOPZET

5.1 Algemene opzet

Het onderhavige bestemmingsplan heeft tot doel een juridisch-planologische regeling te scheppen voor de bebouwing en het gebruik van gronden en gebouwen in een deel van bedrijventerrein Habraken. Het bestemmingsplan is uitsluitend gericht op het beheer van de bestaande situatie en heeft daarom een conserverend karakter. Daarnaast maakt het bestemmingsplan enkele ontwikkelingen mogelijk, uitsluitend doordat bouwtitels uit vigerende bestemmingsplannen in het nieuwe bestemmingsplan zijn overgenomen.

5.2 Opbouw van het bestemmingsplan

Het bestemmingsplan bestaat uit (bestemmings)planregels en een verbeelding, vergezeld van een toelichting. De planregels en de verbeelding vormen het juridisch bindende deel van het bestemmingsplan. De planregels zijn zodanig opgesteld dat wordt aangesloten bij de bestaande bestemmingsplannen in de gemeente Veldhoven.

De *verbeelding* heeft de rol van visualisering van de bestemmingen. De verbeelding omvat de gronden die voor de ontwikkeling van het plan van belang zijn. De keuze van de bestemmingen en de situering van de bestemmingsvlakken is gebaseerd op de huidige ruimtelijke situatie en de gewenste functies. Voorts sluit de opzet van de verbeelding aan op de Standaard Vergelijkbare Bestemmingsplannen 2012 (SVBP 2012).

De *bestemmingsplanregels* regelen hoe de betreffende gronden mogen worden gebruikt en bebouwd. De bestemmingen zijn zo opgenomen dat voldoende rechtszekerheid bestaat voor omwonenden en andere gebruikers van het gebied en de omliggende gebieden.

De bestemmingsplanregels bestaan uit vier hoofdstukken, te weten:

- inleidende regels;
- bestemmingsregels;
- algemene regels;
- overgangs- en slotregels.

In de *toelichting* wordt gemotiveerd waarom sprake is van een goede ruimtelijke ordening. Ondanks het feit dat de toelichting geen onderdeel uitmaakt van het juridisch plangedeelte, fungeert de toelichting wel als interpretatiekader voor de uitleg van de regels, indien hierover interpretatieverschillen blijken te bestaan.

5.3 Bestemmingsplanregels

Hoofdstuk 1 Inleidende regels

Artikel 1 Begrippen

In dit artikel worden begrippen gedefinieerd, die in de regels worden gehanteerd. Bij de toetsing aan het bestemmingsplan moet worden uitgegaan van de in dit artikel aan de betreffende begrippen toegekende betekenis.

Artikel 2 Wijze van meten

In dit artikel wordt aangegeven hoe de hoogte en andere maten, die bij het bouwen in acht genomen dienen te worden, gemeten moeten worden.

Hoofdstuk 2 Bestemmingsregels

Artikel 3 Bedrijventerrein

De voor "Bedrijventerrein" aangewezen gronden zijn bestemd voor bedrijven en groothandel. Per bouwperceel is één bedrijf toegestaan, tenzij specifiek anders is bepaald. Bijzondere bedrijfsvormen, zoals een verkooppunt voor motorbrandstoffen, bedrijfsverzamelgebouwen en een bedrijf dat valt onder de Bevi, zijn specifiek aangeduid.

In de basis geldt dat er enkel bedrijven in de milieucategorieën 3.1 t/m 4.2 toegestaan zijn. De delen van het plangebied welke bestemd zijn tot 'Bedrijventerrein' zijn onderverdeeld in zones waarvoor is aangegeven welke (maximale) milieucategorieën ter plaatse geldend zijn. Daar waar de aanduiding 'bedrijf van categorie 2' is opgenomen op de verbeelding geldt dat, in aanvulling op de ter plaatse geldende milieucategorie op basis van de basisregeling, tevens ook bedrijven met een milieucategorie 2 zijn toegestaan.

In paragraaf 4.13 van onderhavige plandoelstelling is uitgelegd wat de gevolgen voor het plangebied zijn van de ter plaatse geldende ILS en IHCS van de (militaire) Vliegbasis Eindhoven. De restricties voor de hoogtematen, die door toedoen van deze zones gelden, zijn integraal doorvertaald in de bouwregels en de verbeelding van onderhavig bestemmingsplan.

Artikel 4 Verkeer

De gronden met de bestemming 'Verkeer' zijn gelegen in het middengebied van het plangebied (fase 2).

De voor 'Verkeer' aangewezen gronden zijn bestemd voor onder andere wegen, voet- en fietspaden, parkeervoorzieningen, groenvoorzieningen, nutsvoorzieningen en water. Gebouwen zijn enkel toegestaan ten behoeve van telecommunicatie, water- en energiedistributie alsmede wachthuisjes voor busdiensten en fietsenstallingen.

Artikel 5, 6 en 7 Leiding - Gas, Leiding - Riool en Leiding - Water

De voor 'Leiding – Gas', Leiding - Riool' en 'Leiding - Water' aangewezen gronden zijn - behalve voor de andere aldaar voorkomende andere bestemming(en) - tevens bestemd voor een transportleiding van brandstof, gas, rioolwater of water.

- a. op deze gronden mogen uitsluitend bouwwerken, geen gebouwen zijnde, worden gebouwd met een bouwhoogte van ten hoogste 2,5 tot 3 meter;
- b. ten behoeve van de andere, voor deze gronden geldende bestemming(en) mag - met inachtneming van de voor betrokken bestemming(en) geldende (bouw)regels - uitsluitend worden gebouwd, indien het bouwplan betrekking heeft op vervanging, vernieuwing of verandering van bestaande bouwwerken, waarbij de oppervlakte, voor zover gelegen op of onder peil, niet wordt uitgebreid en gebruik wordt gemaakt van de bestaande fundering.

Artikel 8 Waarde – Archeologie 2

De voor 'Waarde – Archeologie 2' aangewezen gronden zijn, behalve voor de andere daar voorkomende bestemmingen, mede bestemd voor het behoud en de bescherming van de in de grond aanwezige of te verwachten archeologische waarden.

Op of in deze gronden mogen ten behoeve van de andere daar voorkomende bestemmingen geen gebouwen worden gebouwd, met uitzondering van:

- a. ver-/nieuwbouw van bestaande gebouwen, waarbij de bestaande oppervlakte van het gebouw in generlei opzicht wordt vergroot;
- b. de bouw van een gebouw of de uitbreiding van een bestaand gebouw met ten hoogste 250 m² en de bodemingreep niet dieper is dan 0,4 meter.

Hoofdstuk 3 Algemene regels

Artikel 9 Anti-dubbeltelregel

Om misbruik van de bouwregels te voorkomen, is in dit artikel bepaald dat gronden, die al eens als berekeningsgrondslag voor een omgevingsvergunning hebben gediend, niet nogmaals als zodanig kunnen dienen.

Artikel 10 Algemene bouwregels

In de algemene bouwregels is vastgelegd dat het bouwvlak uitsluitend mag worden overschreden door ondergeschikte bouwdelen.

Artikel 11 Algemene gebruiksregels

In dit artikel zijn de algemeen geldende regels opgenomen ten aanzien van strijdig gebruik, alsmede de regels die gelden met betrekking tot de ligging in het vogelbeperkingengebied van de luchthaven Eindhoven

Artikel 12 Algemene aanduidingsregels

gekuidzone - geluidgevoelige functies 35 ke/ 40 ke/ 45 ke/ 50 ke

Het is binnen deze zone niet toegestaan nieuwe woningen en andere geluidgevoelige functies te bouwen dan wel te gebruiken.

luchtvaartverkeerzone - Inner Horizontal en Conical Surface (IHCS)

Ter plaatse van de aanduiding 'luchtvaartverkeerzone - ihcs' geldt in aanvulling op hetgeen elders in deze planregels is bepaald dat de bouwhoogte van bouwwerken niet meer mag bedragen dan 65 meter boven NAP.

luchtvaartverkeerzone - ILS

Ter plaatse van de aanduiding 'Luchtvaartverkeerzone - ILS' geldt dat die gronden (naast de andere aangewezen bestemming(en)) primair bestemd zijn als invliegroute van het vliegverkeer voor het nabij gelegen (militaire) Vliegbasis Eindhoven en het daarbij behorende verstoringsvlak van het Instrument Landing System (ILS) ter waarborging van de vliegveiligheid.

De maximum bouwhoogte zoals deze voor de desbetreffende gronden is aangeduid mag niet worden overschreden om zo de werking van de ILS niet negatief te beïnvloeden.

veiligheidszone – arbeidsplaatsendichtheid

In verband met de ligging binnen de PR 10^{-6} -contour van de vliegbasis Eindhoven en de inventarisatieafstand voor het groepsrisico van de aanwezige gasleidingen is bepaald dat ter plaatse van de aanduiding 'veiligheidszone - arbeidsplaatsendichtheid' maximaal 100 arbeidsplaatsen per hectare zijn toegestaan. Door middel van een omgevingsvergunning kan hiervan worden afgeweken.

veiligheidszone - bevi

In afwijking van het bepaalde bij de andere voor die gronden aangewezen bestemmingen mogen ter plaatse van de aanduiding 'veiligheidszone - bevi' geen kwetsbare of beperkt kwetsbare objecten worden gebouwd.

veiligheidszone – munitie

In verband met de munitieopslagplaats van de (militaire) Vliegbasis Eindhoven zijn ter plaatse van de aanduiding 'veiligheidszone - munitie' de gronden, naast de andere voor die gronden aangewezen bestemming(en), tevens bestemd voor het beschermen van het veiligheidsrisico van kwetsbare en beperkt kwetsbare objecten.

Artikel 13 Algemene afwijkingsregels

In dit artikel is een aantal algemene afwijkingsregels opgenomen. Deze afwijkingen betreffen het overschrijden van bouwgrenzen, maatvoeringen en beperkte verschuivingen van de bestemmingsgrenzen.

Artikel 14 Overige regels

In de overige regels zijn specifieke regels verbonden welke het verplicht stellen om het laden en lossen op eigen terrein te laten plaats vinden. Tevens wordt in de overige regels vastgelegd dat een omgevingsvergunning voor de activiteit bouwen slechts wordt verleend nadat afdoende is verzekerd dat wordt voorzien in voldoende parkeergelegenheid.

Hoofdstuk 4 Overgangs- en slotregels

Dit hoofdstuk omvat twee artikelen:

Artikel 15 Overgangsrecht

Dit artikel betreft het overgangsrecht met betrekking tot gebruik van onbebouwde gronden en bouwwerken dat afwijkt van het bestemmingsplan op het moment dat dit rechtskracht verkrijgt. Dit gebruik mag worden voortgezet. Wijziging van het afwijkend gebruik is slechts toegestaan indien de afwijking hierdoor wordt verkleind. Daarnaast zijn overgangsregels opgenomen ten aanzien van het bouwen. Een bouwwerk dat afwijkt van de bouwregels van het bestemmingsplan op het moment dat dit rechtskracht verkrijgt, mag gedeeltelijk worden vernieuwd of veranderd, of na een calamiteit geheel worden vernieuwd of veranderd. De afwijking mag daarbij naar aard en omvang niet worden vergroot. Daarvan mag eenmalig bij een omgevingsvergunning worden afgeweken tot maximaal 10% van de inhoud van het bouwwerk. Het overgangsrecht is niet van toepassing op bouwwerken die reeds in strijd waren met het voorgaande geldende bestemmingsplan.

Artikel 16 Slotregel

De regels kunnen worden aangehaald onder de naam: Regels van het bestemmingsplan "Habraken 2016".

6 ECONOMISCHE UITVOERBAARHEID

6.1 Inleiding

In dit hoofdstuk wordt de economische uitvoerbaarheid beschreven. Indien het bestemmingsplan voorziet in de uitvoering van werken door de gemeente moet de financieel-economische uitvoerbaarheid hiervan worden aangetoond. Er wordt nader ingegaan op de grondexploitatie en de koppeling met het exploitatieplan.

6.2 Exploitatie

Conform de Wet ruimtelijke ordening (Wro) dient de gemeente te waarborgen dat alle aan het plan gerelateerde gemeentelijke kosten worden verhaald bij de eigenaren dan wel ontwikkelende partijen indien de ontwikkelingen niet plaatsvinden op gronden die in eigendom zijn van de gemeente. Dit is van toepassing op een deel van de gronden die zijn opgenomen in het onderhavig plangebied. Het heeft de voorkeur om voorafgaand aan de vaststelling van het bestemmingsplan een privaatrechtelijke overeenkomst te sluiten met de betreffende eigenaar/eigenaren in het gebied. Indien deze overeenkomst niet tot stand kan worden gebracht, is de gemeente verplicht een exploitatieplan op te stellen om haar kostenverhaal te verzekeren. Deze verplichting geldt niet voor bouwtitels die zijn overgenomen uit vigerende bestemmingsplannen die tot stand zijn gekomen onder het regime van de 'oude' Wet op de Ruimtelijke Ordening. Alle (nog niet benutte) ontwikkelingsmogelijkheden die in dit bestemmingsplan zijn opgenomen, betreffen vigerende bouwtitels die onder de 'oude' wet tot stand zijn gekomen. Voor deze locaties is kostenverhaal derhalve niet aan de orde. Ook voor de gronden die in eigendom zijn van de gemeente is kostenverhaal niet verplicht. Het opstellen van een exploitatieplan ten behoeve van de ontwikkelingsmogelijkheden die in onderhavig bestemmingsplan zijn opgenomen, is dan ook niet aan de orde.

6.3 Economische uitvoerbaarheid

Het bestemmingsplan 'Habraken 2016' is een beheerplan waarin de bestaande situatie is vastgelegd. Het plan betreft een herziening van een aantal verouderde bestemmingsplannen, waarbij het juridisch-planologisch regime is geactualiseerd. Aan deze actualisering zijn voor de gemeente geen financiële consequenties verbonden. Hiermee is het bestemmingsplan uitvoerbaar.

7 MAATSCHAPPELIJKE UITVOERBAARHEID

7.1 Inleiding

In het bestemmingsplanproces bestaan diverse mogelijkheden tot communicatie. De voor dit voorliggende bestemmingsplan relevante communicatie wordt in dit hoofdstuk belicht.

7.2 Overleg

Artikel 3.1.1 van het Besluit op de ruimtelijke ordening (Bro) geeft aan dat bij de voorbereiding van een bestemmingsplan burgemeester en wethouders overleg met de besturen van bij het plan betrokken waterschappen plegen. Waar nodig plegen zij tevens overleg met besturen van andere gemeenten, met de provincie, de inspecteur voor de ruimtelijke ordening en met eventuele andere diensten van Rijk en provincie die belast zijn met de behartiging van belangen die in het plan in het geding zijn.

Het concept-ontwerpbestemmingsplan 'Habraken 2016' is op 1 december 2015 in het kader van het vooroverleg ex artikel 3.1.1 Bro toegezonden aan de overleginstanties. De onderstaande overlegpartners hebben een reactie op het concept - ontwerpbestemmingsplan ingediend:

- Waterschap De Dommel;
- Gasunie;
- Defensie.

Van het Waterschap de Dommel, de Gasunie en Defensie is een inhoudelijke reactie ontvangen op het concept-ontwerpbestemmingsplan 'Habraken 2016'. De reacties van deze instanties zijn van een beantwoording voorzien in de Nota 'Vooroverleg bestemmingsplan Habraken 2016', welke als bijlage 1 bij deze toelichting is gevoegd. Waar nodig is het bestemmingsplan aangepast naar aanleiding van de ingekomen vooroverlegreacties.

Provinciale Staten hebben de hoofdlijnen van het provinciaal ruimtelijk beleid vastgelegd in de Structuurvisie Ruimtelijke Ordening en de te beschermen provinciaal ruimtelijke belangen in de Verordening ruimte 2014. In het kader van het wettelijk vooroverleg is gebruik gemaakt van het e-formulier. Hierin is ingevuld dat er sprake is van een bestaand bedrijventerrein zonder herstructureringsopgave waarbij toepassing is gegeven aan het voorkomen van oneigenlijk ruimtegebruik binnen het bestaand stedelijk gebied. Voor het overige zijn er geen aanduidingen van toepassing.

De provincie heeft zich beperkt tot de vraag hoe het bestemmingsplan zich verhoudt tot de provinciale belangen die op basis van het provinciaal ruimtelijk beleid relevant zijn. Het ingevulde e-formulier over de in het concept-ontwerp betrokken ruimtelijke aspecten geeft de provincie geen aanleiding tot het maken van opmerkingen. Het

wettelijk overleg kan dan ook als afgerond worden beschouwd. Er is geen noodzaak tot aanpassingen.

De Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) heeft laten weten dat wanneer geen nationaal belang gemoeid is, er geen vooroverleg gevoerd hoeft te worden. In dit geval is er inderdaad, zoals bij het beleidskader beschreven, geen nationaal belang gemoeid.

7.3 Tervisielegging

Na het wettelijk vooroverleg wordt dit bestemmingsplan gedurende zes weken ter visie gelegd als ontwerp bestemmingsplan. De resultaten van de tervisielegging worden te zijner tijd in deze toelichting verwerkt.