

	Naam bestemmingsplan	Vastgesteld	Onherroepelijk
4	Habraken herziening 2 2007	25 september 2007	25 januari 2008

INHOUD

BLZ

1.	INLEIDING	2
1.1.	Bestemmingsplan Habraken	2
1.2.	Aanleiding.....	3
1.3.	Plangebied	3
1.4.	Procedure.....	4
1.5.	Leeswijzer	4
2.	INSTRUMENT LANDING SYSTEM.....	6
2.1.	De werking van het ILS	6
2.2.	ILS op Habraken	7
2.3.	ILS in de juridische regeling	10
3.	JURIDISCHE ASPECTEN	12
3.1.	Technische uitvoering en juridische aspecten	12
4.	UITVOERBAARHEID	13

1. INLEIDING

1.1. Bestemmingsplan Habraken

Onderstaand een korte overzicht van de bestemmingsplannen in procedure, betrekkinghebbende op het bedrijventerrein Habraken.

Bestemmingsplan Habraken

Het Bestemmingsplan Habraken is op 14 februari 2006 vastgesteld door de gemeenteraad van Veldhoven en gedeeltelijk goedgekeurd door Gedeputeerde Staten van Noord-Brabant bij besluit van 1 augustus 2006. De 'Dienst Vastgoed – Directie Zuid' van het Ministerie van Defensie heeft een beroepschrift ingediend bij de Raad van State met betrekking tot het Instrument Landing System (ILS). Tegen de uitspraak van 13 november 2006 waarin het beroepschrift niet-ontvankelijk is verklaard, is door de dienst verzet gedaan. Bij uitspraak van 9 januari 2007 is het verzet gegrond verklaard, waaruit volgt dat de uitspraak van 13 november 2006 is vervallen. Het onderzoek zal worden voortgezet in de stand waarin het zich bevond. Hetgeen betekent dat het Bestemmingsplan Habraken in afwachting van de behandeling door de Raad van State niet onherroepelijk kan worden verklaard.

In het beroepschrift wordt tevens verzocht het goedkeuringsbesluit te schorsen. 'Een aantal percelen binnen het plangebied heeft een bedrijfsbestemming met een rechtstreekse bouwtitel. Niet uitgesloten kan worden dat, indien het goedkeuringsbesluit in werking treedt, de bouwvergunningen voor de oprichting van de aldaar voorziene bedrijven op korte termijn zullen worden verleend.' De dienst is derhalve van mening dat er sprake is van een situatie als bedoeld in artikel 8.81 van de Algemene wet bestuursrecht, die het treffen van de voorlopige voorziening vereist. De Raad van State heeft hieromtrent nog niet beslist.

Bestemmingsplan Habraken – Herziening ex artikel 30 WRO 2006

Middels een herziening ex artikel 30 WRO is in november 2006 de reparatie van het Bestemmingsplan Habraken in gang gezet. Bij de herziening is conform artikel 30 van de WRO, het goedkeuringsbesluit in acht genomen, tevens is een ambtshalve aanpassing aangaande de correcte weergave van de funnel op de plankaart. De herziening heeft met ingang van 26 januari 2007 ter inzage gelegen.

Bestemmingsplan Habraken - Herziening 2007

Vooruitlopend op de behandeling van het beroep van de Dienst Vastgoed bij de Raad van State heeft de gemeente Veldhoven zich bereid verklaard de maximale bouwhoogtes en hoek ten opzichte van start- en landingsbaan conform de wens van het Ministerie van Defensie te wijzigen, om een verstoring van het ILS te voorkomen en daarmee de vliegveiligheid te waarborgen. Het betreffen de delen van het plangebied, die

in het Bestemmingsplan Habraken een bedrijfsbestemming hebben met een directe bouwtitel.

Aan de wijziging van de bebouwingsvoorschriften heeft de gemeente een wijziging van de bestemmingsgrens gekoppeld in het deel van het plangebied ten noorden van de Oersebaan. De verruiming van het gebied met de bestemming *Bedrijfsdoeleinden* in zuidelijke richting heeft tot doel om als gevolg van de beperking in bouwhoogte door het ILS, toch voldoende bouwmassa op deze percelen te kunnen realiseren. De herziening heeft met ingang van 30 maart tot 11 mei 2007 ter inzage gelegen.

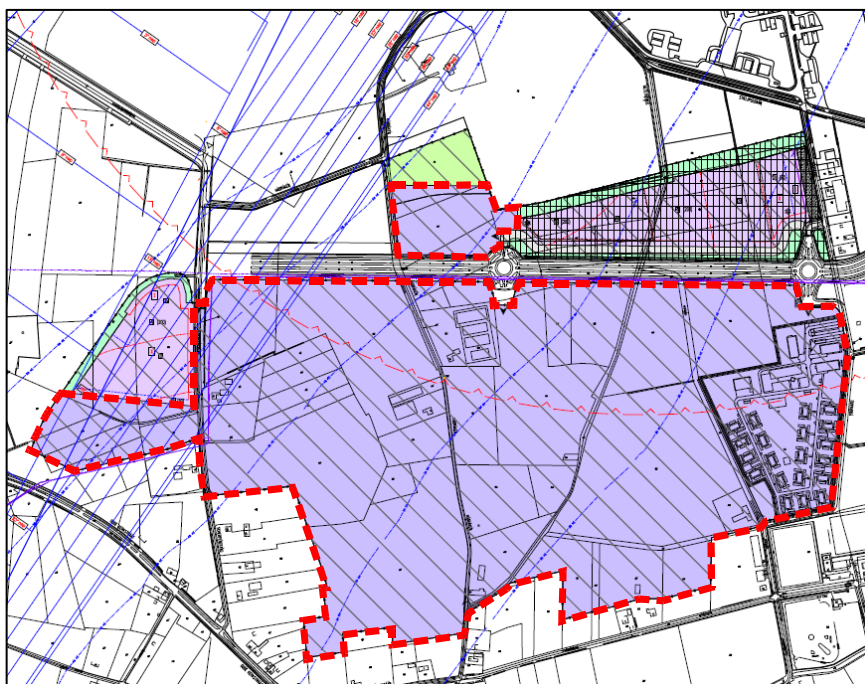
1.2. Aanleiding

Vooruitlopend op de behandeling van het beroep van de Dienst Vastgoed bij de Raad van State heeft de gemeente Veldhoven zich bereid verklaard om overeenkomstig het **Bestemmingsplan Habraken – herziening 2007** de maximale bouwhoogtes en hoek ten opzichte van start- en landingsbaan conform de wens van het Ministerie van Defensie te wijzigen te wijzigen, om een verstoring van het ILS te voorkomen en daarmee de vliegveiligheid te waarborgen. In tegenstelling tot de eerdere herziening heeft de voorliggende herziening betrekking op de uitwerkingsregels van de nader uit te werken bestemming 'Bedrijfsdoeleinden (nader uit te werken)'. Op deze wijze worden de wensen van het Ministerie van Defensie met betrekking tot het ILS ook voor het nader uit te werken deel van het plangebied Habraken, juridisch-planologische gewaarborgd.

1.3. Plangebied

Het plangebied van de voorliggende herziening betreft de delen van het Bestemmingsplan Habraken met de bestemming 'Bedrijfsdoeleinden (nader uit te werken) – artikel 10 van de voorschriften – zie onderstaande kaart.

Het plangebied van het Bestemmingsplan Habraken bestaat uit twee deelgebieden, die van elkaar worden gescheiden door de Oersebaan. De juridisch-planologische regeling voor de Oersebaan is neergelegd in het Bestemmingsplan Noordelijke Ontsluitingsroute. De Oersebaan deelt het plangebied van het bedrijventerrein Habraken in twee afzonderlijke deelgebieden. De herziening heeft betrekking op delen van beide deelgebieden – zie onderstaande kaart. Het gedeelte ten noorden van de Oersebaan heeft een bruto oppervlakte van circa 2,3 ha en het volledig aaneengesloten gedeelte ten zuiden van de Oersebaan heeft een bruto oppervlakte van 57,3 ha.



Op de kaart is het plangebied – twee delen – met een rode stippellijn omkaderd. De plankaart van het Bestemmingsplan Habraken is als ondergrond gebruikt – de wijzigingen op basis van de ‘Herziening art. 30 WRO 2006 zijn hierop niet verwerkt.

1.4. Procedure

Op basis van de gemeentelijke inspraakverordening is het niet noodzakelijk om de herziening – het bestemmingsplan – als voorontwerp ter visie te leggen. Het gemeentebestuur heeft er voor gekozen het bestemmingsplan direct als *ontwerp* ter inzage te leggen, waarbij een ieder de mogelijkheid heeft om schriftelijke zienswijzen in te dienen bij de gemeenteraad. Daarna zal het bestemmingsplan – al dan niet gewijzigd op basis van de zienswijzen – worden vastgesteld.

In plaats van een officiële vooroverlegronde vindt een informeel overleg plaats tussen de gemeente, provincie en andere betrokken instanties. De aanvullingen en opmerkingen van de provincie met betrekking tot het concept ontwerp-bestemmingsplan worden door de gemeente verwerkt.

Het vastgestelde bestemmingsplan wordt vervolgens naar de provincie gestuurd ter goedkeuring, waarbij een ieder, die een zienswijze bij de gemeente heeft ingediend desgewenst ook schriftelijke bedenkingen bij de provincie kan indienen. Gedeputeerde Staten van Noord-Brabant (GS) beslissen daarna over goedkeuring van het bestemmingsplan.

1.5. Leeswijzer

De toelichting is als volgt opgezet:

- in hoofdstuk 2 wordt de wijziging in de uitwerkingsregels ten aanzien van de maximale bouwhoogte en de positionering ten opzichte de start- en landingsbaan in het kader van het ILS nader beschreven;

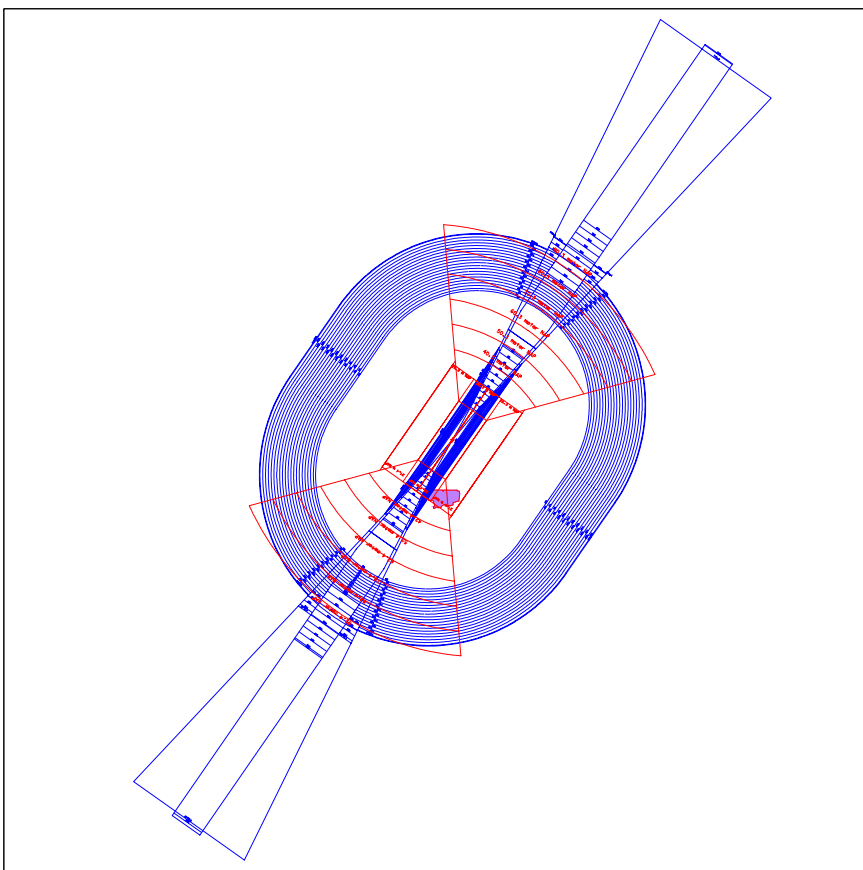
- in hoofdstuk 3 wordt de afstemming met het Bestemmingsplan Habraken toegelicht;
- in hoofdstuk 4 worden de gevolgen van de herziening voor de economische uitvoerbaarheid in beeld gebracht.

2. INSTRUMENT LANDING SYSTEM

In onderstaande paragrafen komen achtereenvolgens de werking, de ruimtelijke gevolgen van het Instrument Landing System (ILS) en de juridische vertaling hiervan naar de voorschriften.

2.1. 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 meter 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 meter bedraagt en twee trechtervormige deelgebieden in het verlengde van de landingsbaan waar de hoogte oploopt tot 70 meter op een afstand van 6 kilometer – zie onderstaande kaart met rode lijnen. De



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 Habraken is in paars weergegeven ten zuidoosten van de start- en landingsbaan.

genoemde hoogtes gelden ten opzichte van de hoogte van de landingsbaan, NAP + 22,4 meter.

Het gezamenlijke gebied rond een luchtvaartterrein dat wordt gevormd door de obstakelvrije vlakken van de funnel en IHCS én de verstoringsgebieden in het kader van het ILS wordt het obstakelbeheergebied genoemd¹.

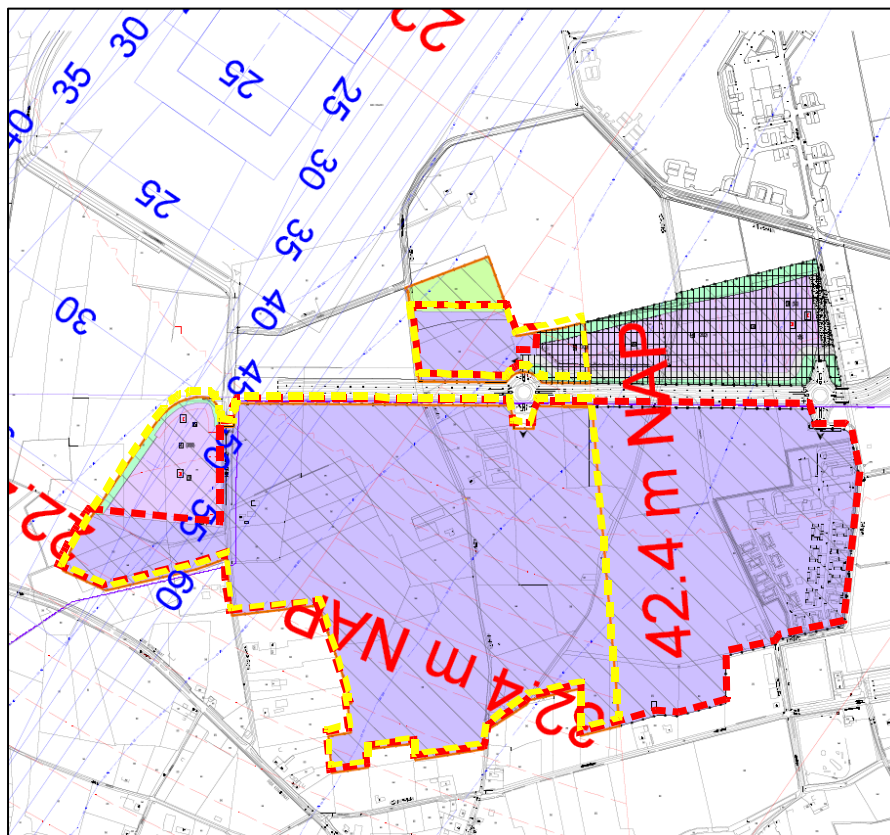
2.2. ILS op Habraken

In het verstoringsgebied 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 van het Bestemmingsplan Habraken en voorliggende herziening bevinden zich volledig binnen de verstoringsgebieden van het ILS. Het oostelijke deel is gelegen in het gebied met een 'toetsingsvrije' hoogte van 20 meter, hetgeen geen beperkingen oplegt aan het betreffende deelgebied. Het westelijke deel van het plangebied is gelegen binnen het vlak met een maximale toelaatbare hoogte van 0 meter of het oplopende trechtvormige deel van 6 meter tot 70 meter. Hetgeen betekent dat voor het realiseren van een bouwplan voor nagenoeg alle bouwwerken eerst een toets door het Ministerie van Defensie moet worden uitgevoerd om het verstoringseffect te bepalen.

Om tot een werkbare situatie en een bijpassende bebouwingsregeling te komen is door het *Ministerie van Defensie, dienst Logistiek Centrum Woensdrecht* in november 2006 een onderzoek 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 meter 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 meter. In de noordwestelijke hoek leidt deze bouwhoogte tot een verstoring van het ILS.

¹ Zie beleidsbrief DRMV/2006021602 van het Ministerie van Defensie "Maximaal toelaatbare hoogte van objecten in de omgeving van luchtvaartterreinen en radars" – 27 oktober 2006.



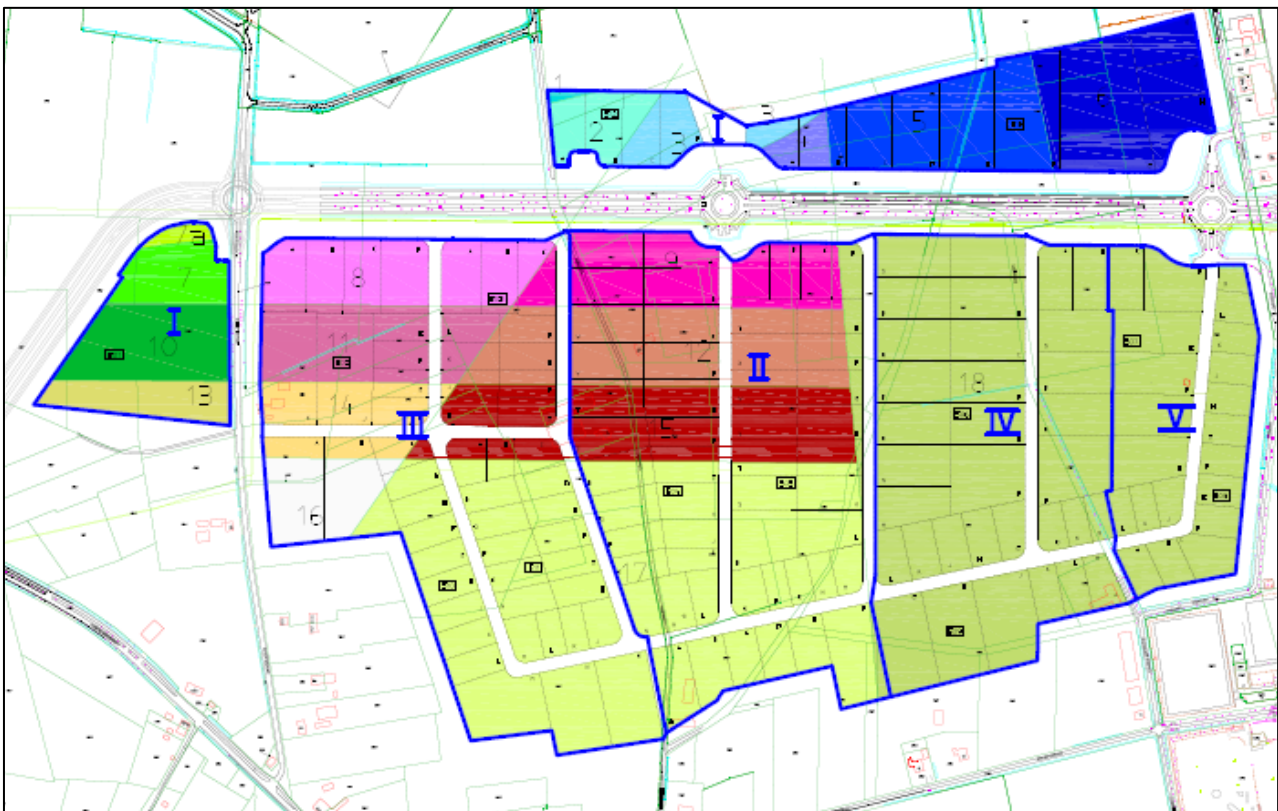
In rood het plangebied van de herziening en in geel het gebied waar gebouwen tot 20 meter reeds kunnen leiden tot een verstoring van het ILS.

De uitwerkingsregel voor de maximale bouwhoogte voor de bestemming 'Bedrijfsdoeleinden (nader uit te werken)' – artikel 10.2 onder i van de voorschriften Bestemmingsplan Habraken – binnen de geel omkaderde deelgebieden conflicteert met de maximum toelaatbare hoogte binnen deze delen van het verstoringgebied van het ILS.

Geconcludeerd wordt dat de bebouwing op het bedrijventerrein volgens de in de bijlage van het rapport – zie onderstaande tabel en kaart – 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. 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 bebouwing de maximaal vastgelegde hoogte per kavel overschrijdt of de gevel en hiermee het reflecterend vlak verdraaid, dient opnieuw een verstoringonderzoek uitgevoerd te worden.

Kavel	Afstand		Hoek tov centerlijn [°]	Breedte refl. vlak [m]	Maximale hoogte [m]
	tot threshold 04 [m]	tot centerlijn [m]			
1 ²	246	493	34	157	6
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	6
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
13	?	?	?	?	10
14	803	525	55	181	16
15	614	800	55	486	16

Tabel met maximale hoogte in bijlage van het rapport. De kavelnummers corresponderen met de nummers in onderstaande kaart van de gemeente Veldhoven.



² Tijdens overleg van 21 november 2006 tussen de gemeente Veldhoven en het Ministerie van Defensie is besloten dat op kavel 1 geen bebouwing zal plaatsvinden, hetgeen in het uitwerkingsplan Habraken juridisch wordt geregeld.

Het voorgaande zal in het uitwerkingsplan met name gevolgen hebben voor het deelgebied ten noorden van de Oersebaan en het noordwestelijke deel van het deelgebied ten zuiden van de Oersebaan. De kavels met de nummers 2-3, 8-9, 11-12 en 14-15 in bovenstaande tabel zijn geheel of gedeeltelijk gelegen binnen het plangebied van de voorliggende herziening en is de maximaal toelaatbare hoogte op basis van het onderzoek opnieuw vastgesteld. De nieuwe maximaal toelaatbare hoogte, waarvoor geen toetsing door het Ministerie van Defensie noodzakelijk is, variëren van 10, 12 tot 16 meter.

Het onderzoek van het Ministerie van Defensie geeft geen uitsluitel over de zones 16, 17 en 18 op bovenstaande kaart, welke het grootste deel van het plangebied van de voorliggende herziening betreft. Ten behoeve van het uitwerkingsplan voor deze zones zal het Ministerie van Defensie het onderzoek moeten aanvullen.

Voor zone 18 – gelegen in het verstoringsvlak met een maximale bouwhoogte van 20 meter – worden geen nadere beperkingen voor de maximale bouwhoogte verwacht. De zone is gelegen in het verstoringsvlak waar een maximaal toelaatbare hoogte van 20 meter geldt – zoals beschreven in de beleidsbrief DRMV/2006021602 van het Ministerie van Defensie “*Maximaal toelaatbare hoogte van objecten in de omgeving van luchtvaartterreinen en radars*”, 27 oktober 2006 – hetgeen niet conflicteert met de beoogde maximale bouwhoogte in het gebied van 16 meter in de uitwerkingsregel. Ook indien in het uitwerkingsplan een algemene vrijstellingsbevoegdheid wordt opgenomen – vergelijkbaar met artikel 12 van de voorschriften van het Bestemmingsplan Habraken – van maximaal 10% van de maatvoering in de voorschriften, leidt dit niet tot een conflictsituatie.

2.3. ILS in de juridische regeling

Om een verstoring van het ILS te voorkomen en daarmee de vliegveiligheid te waarborgen, zijn de bevindingen uit het onderzoek vertaald naar een hernieuwde uitwerkingsregel in het voorliggende herzieningsplan.

De juridische vertaling in de voorliggende herziening is tweeledig. Enerzijds wordt de hoek ten opzichte van de start- en landingsbaan gefixeerd en anderzijds wordt de maximale bouwhoogte van gebouwen en andere bouwwerken beperkt via de uitwerkingsregels. In de uitwerkingsregels van het Bestemmingsplan Habraken wordt in artikel 10.2 sub h. en i reeds regels gesteld voor de situering en de maximale bouwhoogte van gebouwen bij de uitwerking. Hier wordt echter geen koppeling gemaakt met de beperkingen voor situering en bouwhoogte gerelateerd aan de ligging van het gebied binnen de verstoringsvlakken van het ILS.

- In de voorschriften artikel 10.2 **Uitwerkingsregels** onder h. wordt de uitwerkingsregel vervangen door de volgende uitwerkingsregel – de wijziging is cursief weergegeven:

“Gebouwen zijn niet buiten het op de plankaart aangegeven bouwvlak toegestaan. In de nadere uitwerking wordt de situering van gebouwen nader bepaald; hiertoe worden bebouwingslijnen op de plankaart bij het uitwerkingsplan ingetekend, *gebouwen dienen in of evenwijdig aan de betreffende bebouwingslijnen te worden gebouwd. De situering van de bebouwingslijnen dient dusdanig plaats te vinden, dat hierdoor geen onaanvaardbare negatieve invloed op de werking van het Instrument Landing System (ILS) ontstaat. Hiertoe dient over de in het uitwerkingsplan opgenomen situering een positief advies te zijn verkregen van de beheerder van het ILS.*”

Op deze wijze wordt de hoek ten opzichte van de start- en landingsbaan – welke een belangrijk uitgangspunt vormt voor het ophogen van toetsingswaarde van bouwhoogte – gefixeerd. Conform de simulatie in het onderzoek van het Ministerie van Defensie.

- In de voorschriften artikel 10.2 **Uitwerkingsregels** onder i. wordt de uitwerkingsregel vervangen door de volgende uitwerkingsregel – de wijziging is cursief weergegeven:

“In de nadere uitwerking worden regels gesteld ten aanzien van de maatvoering van gebouwen, waarbij geldt dat de maximale bouwhoogte nooit meer mag bedragen dan 16 meter. *De bouwhoogte van een bouwvlak(deel) dient dusdanig te worden gemaximeerd, dat hierdoor geen onaanvaardbare negatieve invloed op de werking van het Instrument Landing System (ILS) ontstaat. Hiertoe dient over de in het uitwerkingsplan opgenomen bouwhoogte een positief advies te zijn verkregen van de beheerder van het ILS.*

Voor zover de gebouwen worden opgericht binnen een afstand van 16 meter uit de in de nadere uitwerking opgenomen bestemming ‘groenvoorzieningen’ is de bouwhoogte maximaal gelijk aan de afstand van de gevel tot de bestemmingsgrens.”

Op deze wijze wordt de maximale bouwhoogte van gebouwen verder beperkt, waar noodzakelijk uit oogpunt van de ligging van het gebouw binnen een verstoringvlak van het ILS. Deze uitwerkingsregel is ook leidend voor eventuele voorwaarden aan vrijstelling en/of wijzigingsbevoegdheden in de voorschriften van het uitwerkingsplan.

3. JURIDISCHE ASPECTEN

In dit hoofdstuk wordt ingegaan op de technische uitvoering van de voorschriften. Daarbij komen enkele juridische aspecten aan de orde, die samenhangen met het bijzondere karakter van een herzieningsplan.

De herziening heeft geen gevolgen voor de plankkaart en wordt volstaan met een verwijzing naar de plankkaart, onderdeel uitmakend van het Bestemmingsplan Habraken Herziening 2007.

3.1. Technische uitvoering en juridische aspecten

Technische uitvoering van de voorschriften

1. De herzieningen van de voorschriften zijn ingebouwd in de bestaande reeds goedgekeurde voorschriften van het Bestemmingsplan Habraken. De reden hiervoor is geweest het streven naar een duidelijk en overzichtelijk plan;
2. De voorschriften van deze herziening beginnen met een inleidend artikel, waarin de voorschriften van het moederplan van overeenkomstige toepassing worden verklaard op deze herziening.
3. De voorschriften uit het moederplan worden dus, behoudens de wijzigingen onder nummer I en II in het plan, niet gewijzigd en maken derhalve, juridisch gezien, geen deel uit van deze herziening. Deze onderdelen van het vigerende plan zijn dus in de planprocedure niet onderhevig aan inspraak, bezwaar, beroep e.d. ("zienswijzen", "bedenkingen").

4. UITVOERBAARHEID

De uitvoering van het herzieningsplan heeft gevolgen voor de economische uitvoerbaarheid. Als gevolg van een lagere bouwhoogte van een deel van de uitgeefbare grond wordt verwacht dat deze kavels minder courant zullen zijn dan de kavels waarvoor deze lagere bouwhoogte niet van toepassing is. Hetgeen naar verwachting tot een lagere opbrengst zal van deze gronden leiden.

De gemeente Veldhoven verwacht niet dat de uitvoerbaarheid van het Bestemmingsplan Habraken in het geding komt als gevolg van de herziening.