

Gemeente Veldhoven

Bestemmingsplan

De Run 1000 ASML 2023

Inhoud

1. toelichting
2. bestemmingsplanregels
3. verbeelding

id. nr. : NL.IMRO.0861.BP00181-0301

Toelichting

Inhoud

1	Inleiding	7
1.1	Aanleiding en doel	7
1.2	Plangebied	8
1.3	Vigerend bestemmingsplan	9
1.4	Crisis- en Herstelwet	9
1.5	Leeswijzer	11
2	Huidige en Beoogde situatie plangebied	12
2.1	Huidige situatie	12
2.2	Toekomstige situatie De Run 1000	15
3.	Beleidskaders	29
3.1.	Nationaal beleid	29
3.2	Provinciaal beleid	36
3.3	Regionaal beleid	41
3.4	Gemeentelijk beleid	42
4.	Milieuhygienische en Planologische verantwoording	45
4.1.	Mer-beoordeling	45
4.2.	Bodemkwaliteit	46
4.3.	Geluid	47
4.4.	Luchtkwaliteit	51
4.5.	Externe veiligheid	55
4.6.	Geur	64
4.7.	Bedrijven en milieuzonering	64
4.8.	Flora en Fauna	66
4.9.	Archeologie	70
4.10.	Cultuurhistorie	71
4.11.	Water	73
4.12.	Kabels en leidingen	82
4.13.	Duurzaamheid	82
4.14.	Lichthinder, privacy en uitzicht, bezonning en windhinder	84
5	Juridische planbeschrijving	92
5.1.	Plansystematiek	92
5.2.	Toelichting op de verbeelding	92
5.3.	Toelichting op de regels	92
6.	Uitvoerbaarheid	96
6.1.	Inleiding	96
6.2.	Toepassing Grondexploitatiewet	96
6.3.	Economische uitvoerbaarheid	96
7.	Overleg, zienswijzen en procedure	97
7.1.	Participatie	97
7.2.	Overleg	97
7.3.	Zienswijzen	98
7.4.	Procedure	98

Bijlagen

- Bijlage 1 : memo verkeer
- Bijlage 2 : vormvrije MER beoordeling
- Bijlage 3 : bodemonderzoek 2022
- Bijlage 4 : memo externe veiligheid
- Bijlage 5 : voortoets soortenbescherming
- Bijlage 6 : nader onderzoek soortenbescherming
- Bijlage 7 : memo stikstofberekening / AERIUS calculatie bouw- en gebruiksfase
- Bijlage 8 : watertoets
- Bijlage 9 : bezonningsstudie
- Bijlage 10 : windhinderklimaatonderzoek
- Bijlage 11 : verslag participatie (bijeenkomst 2022)
- Bijlage 12 : verslag participatie (bijeenkomst 2023)
- Bijlage 13 : nota vooroverleg

1 INLEIDING

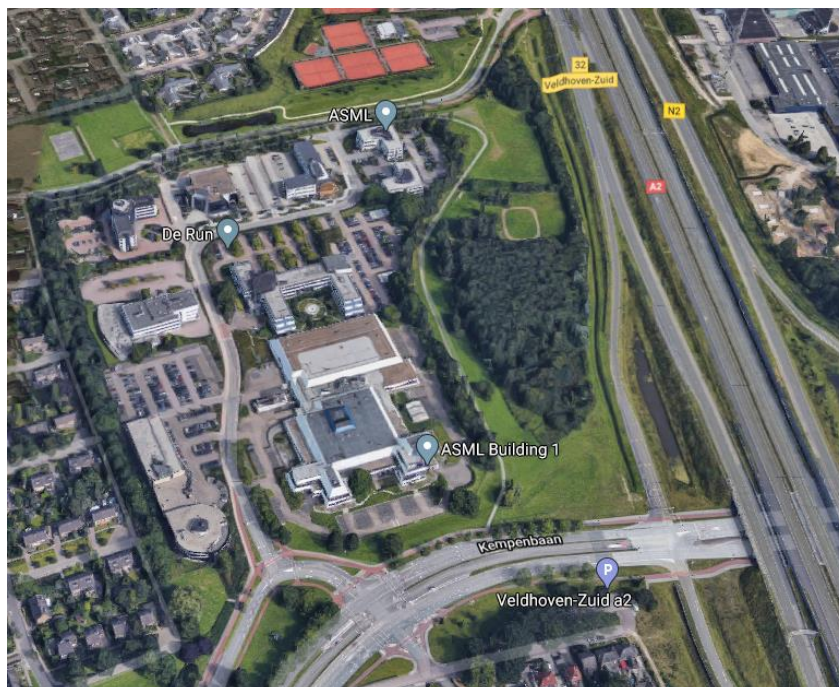
1.1 Aanleiding en doel

Het bedrijf ASML is voornemens om op De Run 1000 in Veldhoven te komen tot een aantal (bedrijf)kantoorgebouwen in aanvulling op de nieuwbouw van een viertal bedrijfskantoren die thans plaatsvindt op het naastgelegen bedrijventerrein. De kantoren hebben een maximale bouwhoogte van 60 m1, een maximaal bouwvolume van 100.000 m2 b.v.o. en bieden ruimte aan 7500 werknemers.

Reeds in het ASML Masterplan 2010-2020 werd gekomen tot de visie, dat een verdere uitbreiding van de inrichting van ASML aan de orde bleef om de bestaande technologische voorsprong van ASML te kunnen behouden. Het belang hiervan voor zowel ASML, haar werknemers, de omvangrijke hoeveelheid toeleveranciers van ASML alsmede de Brainport-regio was en is evident.

Inmiddels kan worden geconstateerd, dat deze visie werkelijkheid is geworden, nu de periode 2010 - 2020 kan worden gekenmerkt door uitbreiding van het bedrijf in Veldhoven (en elders in de wereld).

Medio oktober 2021 is bekend geworden dat wordt voorzien een omzetting van 75% tot 100% in de komende jaren vanwege de steeds meer toenemende vraag naar computerchips en daarmee naar ASML machines. Dit betekent een forse toename van productie binnen ASML alsmede van hiermee samenhangende aspecten zoals ruimtebehoefte van het bedrijf in Veldhoven.



afbeelding : locatie Run 1000 tot medio 2022 bestaande situatie

Voor de expansie van ASML komt het gebied tussen het bestaande bedrijventerrein op De Run 1000 en de A2 / N2 in aanmerking. Om de realisatie hiervan op deze locatie mogelijk te maken, wordt het bestemmingsplan De Run 1000 ASML 2023 opgesteld, met daarin de

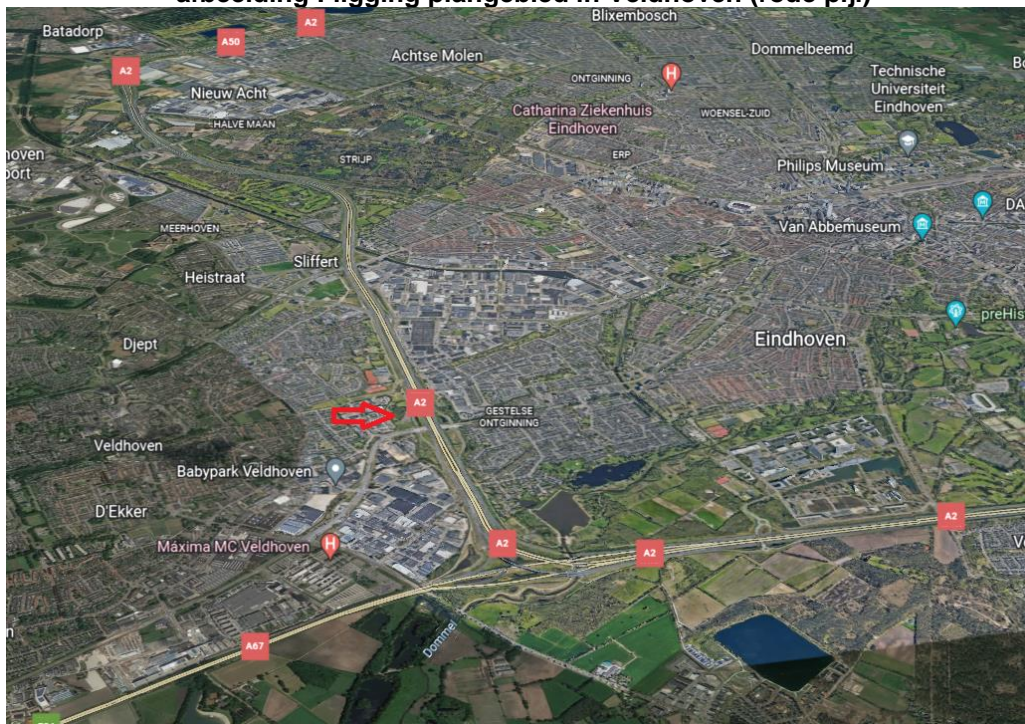
nieuwe planologische kaders voor het uitbreidingsgebied en aldus voor de toekomst van het bedrijf ASML.

1.2 Plangebied

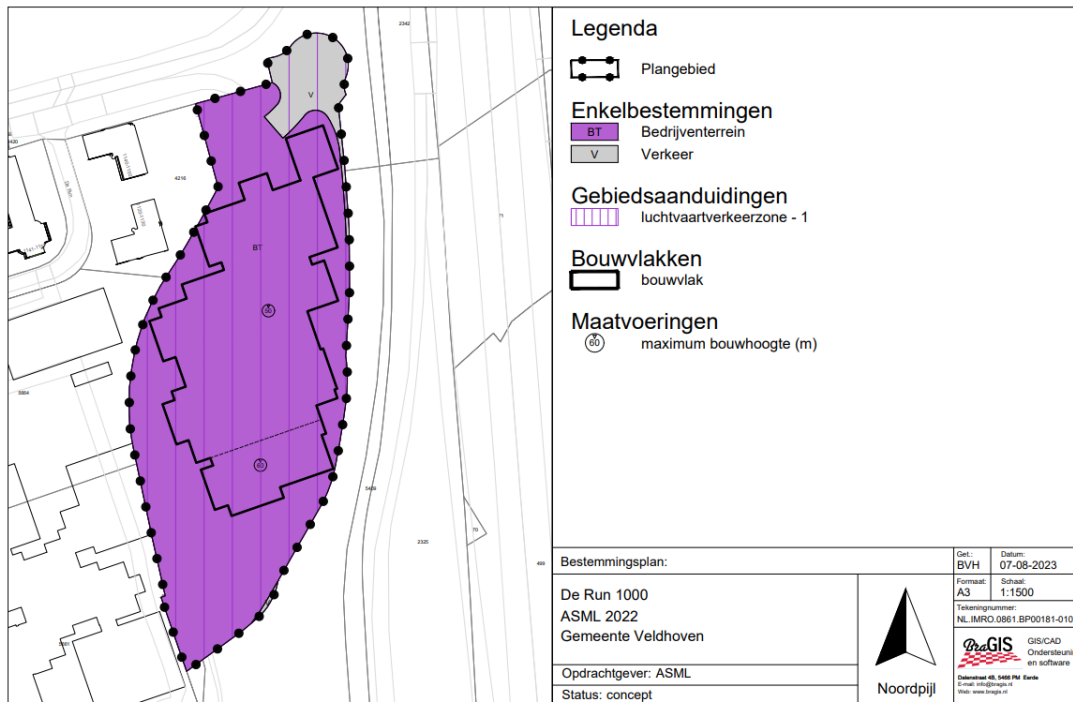
Het plangebied is gelegen aan de zuidzijde van Veldhoven en wordt begrensd door bestaande woonbebouwing aan de noordzijde, de autosnelweg A2/N2 aan de oostzijde, de Kempenbaan aan de zuidzijde en aan de westzijde door het bestaande bedrijventerrein.



afbeelding : ligging plangebied in Veldhoven (rode pijl)



afbeelding : ligging plangebied in Brainportregio



afbeelding : (verbeelding) plangebied

1.3 Vigerend bestemmingsplan

Ter plaatse van het plangebied van dit bestemmingsplan De Run 1000 ASML 2023 is vastgesteld het onherroepelijke bestemmingsplan Run 2008, vastgesteld op 30 juni 2008, met de bestemming “bedrijfsdoeleinden nader uit te werken” zonder bebouwingsvlak.

Aan het betreffende bestemmingsplanartikel is door de Provincie echter goedkeuring onthouden, zodat vigeren de bestemmingsplannen High Tech Park (vastgesteld 10-03-1987) en High Tech Park herz. I (vastgesteld 08-03-1994). Voornoemde bestemmingsplannen maken de gewenste invulling van het plangebied niet mogelijk.

1.4 Crisis- en Herstelwet

Artikel 1.1. lid 1 Crisis en herstelwet (CHW) geeft aan dat afdeling 2 van de CHW van toepassing is op alle besluiten betreffende de in bijlage II genoemde ruimtelijke projecten. In afdeling 2 zijn de versnelde procedure en de beperking van het beroepsrecht geregeld.

In bijlage II wordt sub. 24 genoemd het project “Brainport Eindhoven” (ligging : aanliggend aan de A2 ten westen van Eindhoven, aard project: aanleg infrastructuur en herstructurering werklandschappen). Dit project “Brainport Eindhoven” is nader omschreven in het MIRT projectenboek 2009 op pagina 218 (project nr. 24) alsmede in de Nota Ruimte Uitvoeringsbudget 2007-2014 op pagina 44-45 :

Op pagina 44-45 is te lezen :

Het project omvat de ontwikkeling van een hoogwaardig woon- en werkmilieu ter versterking van de Brainport Eindhoven en de aansluiting daarvan op het Nationaal Landschap Het Groene Woud. De A2-zone is een aaneengesloten, integraal te ontwikkelen gebied

waarbinnen concrete maatregelen worden uitgevoerd, zoals de aanleg van aansluitende en verbindende infrastructuur. Ook de ontwikkeling en herstructurering van werklandschappen hoort hierbij. (...)

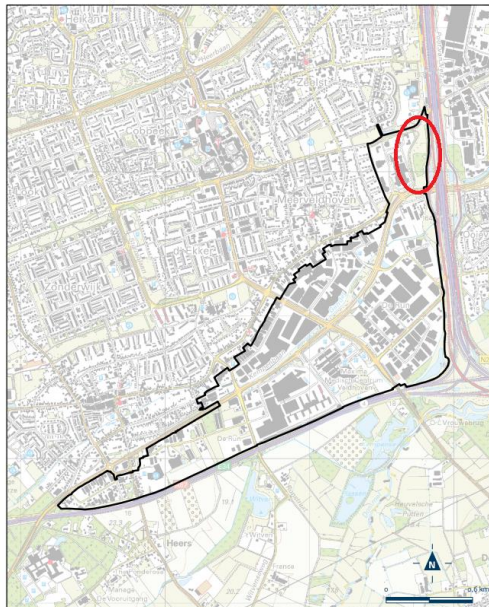
Ook Brabant Stad en de provincie Noord-Brabant hebben de A2-zone aangemerkt als één van de belangrijkste economische toplocaties binnen het stedelijke netwerk BrabantStad respectievelijk Noord-Brabant. Voor de A2-zone is de ontwikkelingsvisie 'de geniale Brainportlocatie' opgesteld. (...)

In de A2-zone wordt al een aantal grote investeringen gepleegd, terwijl een aantal andere projecten nog in voorbereiding is. Bijvoorbeeld de verbreding van de A2 en de ontwikkeling van Eindhoven Airport, Flight Forum, High Tech Campus Eindhoven, hoogwaardig bedrijventerrein BeA2, Tradeforum en I-Park. Maar ook de opwaardering van de bedrijventerreinen De Run en De Hurk en forse bedrijfsuitbreidingen, waaronder die van ASML, Philips Medical Systems en VDL.

In de Nota Ruimte Uitvoeringsbudget 2007-2014 wordt dus als onderdeel van het bijlage II onder sub 24. genoemde project "Brainport Eindhoven" concreet de bedrijfsuitbreiding van ASML genoemd. Verder wordt gesproken over de voor de A2 zone bestaande ontwikkelingsvisie 'de geniale Brainportlocatie'. Ook in deze ontwikkelingsvisie wordt de uitbreiding van ASML concreet benoemd als een belangrijk onderdeel van de ontwikkeling van de Brainportlocatie.

Bij de toepassing van artikel 7c Besluit uitvoering Crisis- en herstelwet is vervolgens onderscheid gemaakt tussen Brainport Eindhoven enerzijds en bedrijventerrein de Run Veldhoven anderzijds. Op 22 maart 2019 trad het Besluit tot wijziging en aanvulling van het Besluit uitvoering Crisis- en herstelwet (achttiende tranche) in werking, waarmee laatstgenoemd bedrijventerrein (waarvan het plangebied van dit bestemmingsplan onderdeel uitmaakt) werd aangeduid als gebied waarop krachtens lid 17 onder qqqqq. van toepassing is artikel 7c Besluit uitvoering Crisis- en herstelwet. Verwezen wordt hierbij naar de als bijlage 179 opgenomen kaartafbeelding (waarin het plangebied hieronder indicatief is aangegeven met een rode cirkel) :

Bijlage 179 bij Besluit uitvoering Crisis- en Herstelwet
Kaart Veldhoven, Bedrijventerrein De Run



afbeelding : bijlage 179 Besluit uitvoering Crisis- en herstelwet

Op grond van het vorenstaande kan worden geconcludeerd dat de CHW op dit bestemmingsplan van toepassing is.

1.5 Leeswijzer

Het bestemmingsplan 'De Run 1000 ASML 2023' bestaat uit een digitale en analoge verbeelding (plankaart) met de daarbij behorende regels. Bij het bestemmingsplan is een toelichting gevoegd. In de toelichting wordt aangegeven waarom het bestemmingsplan is opgesteld en welke afwegingen hebben plaatsgevonden in het kader van een goede ruimtelijke ordening. Naast de digitale versie is er een papieren versie van het bestemmingsplan beschikbaar. De digitale versie is juridisch bindend.

Na deze inleiding volgt hoofdstuk 2. Hierin is de bestaande situatie en de plantontwikkeling beschreven. Hoofdstuk 3 bevat de beleidskaders voor het opstellen van het bestemmingsplan. Hoofdstuk 4 geeft inzicht in en de verantwoording van alle relevante milieu- en planologische aspecten. Hoofdstuk 5 beschrijft het juridische plan waarbij ook een korte beschrijving van de bestemmingsregels wordt gegeven. In hoofdstuk 6 staat uitleg over de uitvoerbaarheid, waarbij ingegaan wordt op de economische en maatschappelijke uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan. Hoofdstuk 7 geeft inzicht in het vooroverleg, de eventuele zienswijzen en de procedure.

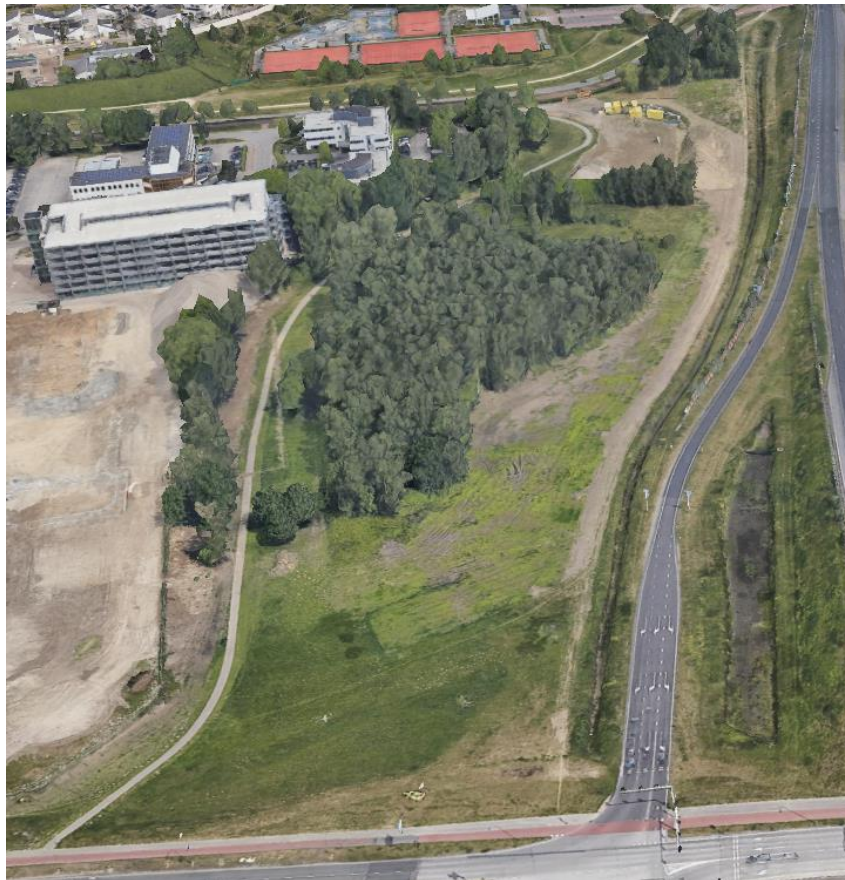
De bijlagen completeren deze toelichting.

2 HUIDIGE EN BEOOGDE SITUATIE PLANGEBIED

2.1 Huidige situatie

2.1.1 plangebied De Run 1000

Het plangebied omvat het gebied tussen het bestaande gebied van De Run 1000 en de A2/N2. Dit betreft een thans onbebouwd gebied met een bosje. Het zuidelijke en oostelijke deel van dit gebied is gelegen buiten de scope van dit bestemmingsplan, nu deze gronden onderdeel zijn van bestemmingsplan Kempenbaan Oost 2020 c.q. de nieuwe (hierna te benoemen) wegenstructuur, die in de paragraaf verkeer nader zal worden beschreven.



afbeelding : het plangebied

2.1.2 Omgeving plangebied De Run 1000

2.1.2.1. De overige bedrijvigheid op De Run 1000

Op bedrijventerrein De Run 1000 is op basis van het bestemmingsplan De Run 2008, herziening I 2010 reeds diverse bedrijvigheid aanwezig.

Tot zeer recent was bedrijventerrein De Run 1000 bekend vanwege het kenmerkende ASML bedrijfskantoorgebouw, dat inmiddels is gecomoveerd en wordt vervangen door vier nieuwe ASML bedrijfskantoorgebouwen.



afbeelding : oorspronkelijke ASML bedrijfsgebouw De Run 1000

Het streven naar een vergroening van de ASML campus op De Run 1000 en het kwalitatief hoogwaardig inrichten van deze locatie, in combinatie met het door ASML gewenste te realiseren bouwvolume, heeft geleid tot de keuze voor vier kantoorvolumes van elk 5 bouwlagen met een centrale plaza. Deze gebouwen zijn inmiddels onherroepelijk vergund en in aanbouw.



afbeelding : bedrijfsterrein De Run 1000 ASML nieuwbouw

Ten noorden van de vier nieuwe bedrijfskantoorgebouwen is nog een aantal bedrijfsgebouwen eigendom van derden doch in gebruik bij ASML.

Daarnaast zijn een tweetal andere bedrijven gevestigd op De Run 1000 ten westen van de ASML bebouwing, zijnde Simac en Mikrocentrum.



afbeelding : bedrijfsterrein De Run 1000 ASML overige bedrijvigheid

2.1.2.2. De woonomgeving

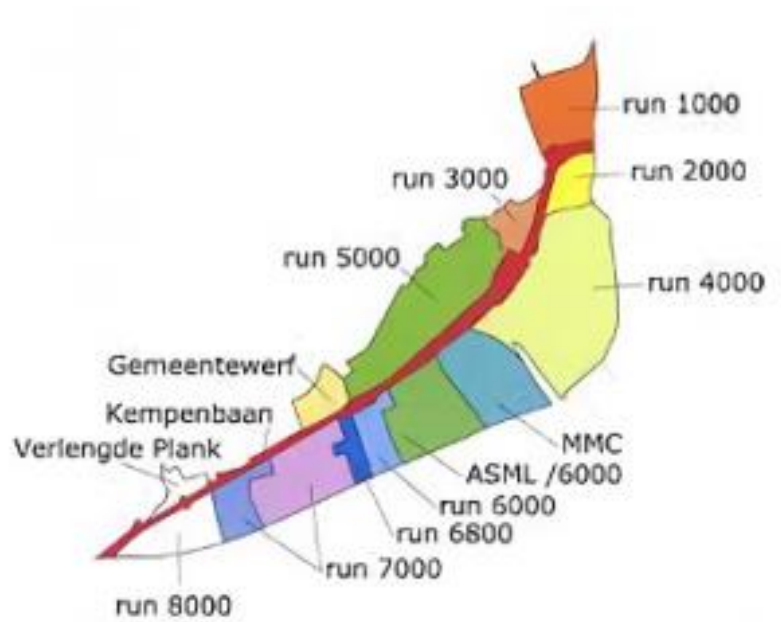
Zowel ten noorden als ten westen van bedrijventerrein De Run 1000 is woonbebouwing aanwezig, waarbij ten noorden tevens tennisbanen en een overdekt sportcentrum zijn gelegen. De relatie tussen het plangebied en deze woonomgeving wordt elders in deze toelichting beschreven.



afbeelding : woonomgeving bedrijfsterrein De Run 1000

2.1.2.3. De Run 1000 als onderdeel van bedrijventerrein De Run

Tenslotte kan worden vermeld dat bedrijventerrein De Run 1000 onderdeel is van bedrijventerrein De Run in Veldhoven bestaande uit diverse deelgebieden, zoals op onderstaande afbeelding weergegeven. De Run 2000 sluit in het zuiden aan op De Run 1000 (met daartussen de Kempenbaan als centrale ontsluitingsweg en verbinding met het Rijkswegennet).



afbeelding : bedrijfsterrein De Run Veldhoven

2.2 Toekomstige situatie De Run 1000

Wat betreft het plangebied is aansluiting gezocht bij de enigszins verdiepte ligging ten opzichte van de naastgelegen Rijksweg A2/N2 en bij de mogelijkheid c.q. wenselijkheid om hier te komen tot een (nog) meer prominente invulling om de groei van ASML te kunnen faciliteren en de positie van ASML in Veldhoven als belangrijke pijler in Brainport te accentueren.



afbeelding : "verdiepte ligging" oostelijk deel plangebied

Hiermee is voor het plangebied gekomen tot een aanvullend bouwvolume van maximaal 100.000 m² b.v.o., waarvan inmiddels op hoofdlijnen de contouren duidelijk zijn.

Dit bouwvolume is bestemd voor ASML, zodat in de regels enkel zijn toegestaan bedrijven voor zover deze betreffen Machine- en apparatenfabrieken incl. reparatie met een productie oppervlak kleiner dan 2.000 m² zoals bedoeld onder SBI-2008 27, 28, 33, 0 uit de Staat van bedrijfsactiviteiten (Bijlage 1 regels).

Hiermee wordt enerzijds voorkomen dat allerlei categorie 3.1. en 3.2. bedrijven in het plangebied kunnen worden gevestigd (en deze bedrijven in deze toelichting zouden moeten worden beschouwd) en anderzijds dat in dit plangebied sprake zou kunnen zijn van productie ruimten groter dan 2.000 m² waardoor sprake zou zijn van een indeling van ASML in dit plangebied als categorie 4.2. bedrijf.

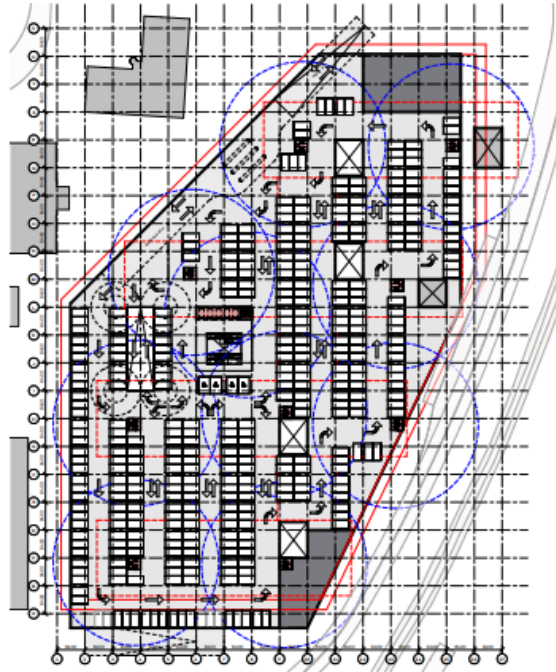


afbeelding : invulling plangebied vanuit zuid-oost



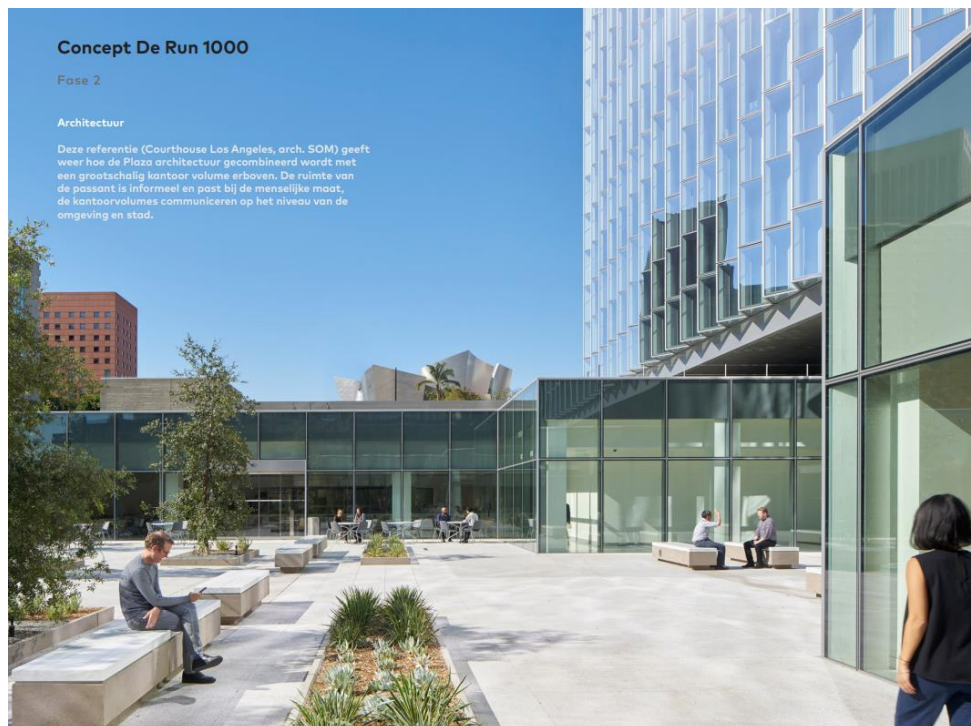
afbeelding : invulling plangebied oostgevel

Vier gebouwen worden gerealiseerd op een ondergrondse parkeerkelder omvattende 1700 parkeerplaatsen :



afbeelding : ondergrondse parkeervoorziening

Op maaiveld zal een bouwlaag worden gerealiseerd in de vorm van een transparante plint met diverse ondersteunende functies zoals op de ASML campus gebruikelijk, die een verbinding vormt tussen de vier hierop te realiseren bouwvolumes.



Concept De Run 1000

Fase 2

Architectuur

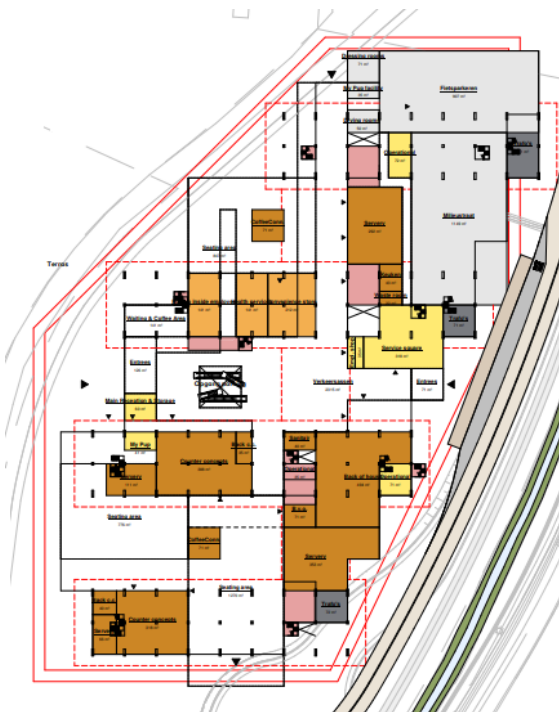
Deze referentie (Courthouse Los Angeles, arch. SOM) geeft weer hoe de Plaza architectuur gecombineerd wordt met een grootschalig kantoor volume erboven. De ruimte van de passant is informeel en past bij de menselijke maat, de kantoorvolumes communiceren op het niveau van de omgeving an stad.

afbeelding : maaiveldniveau met plintfunctie

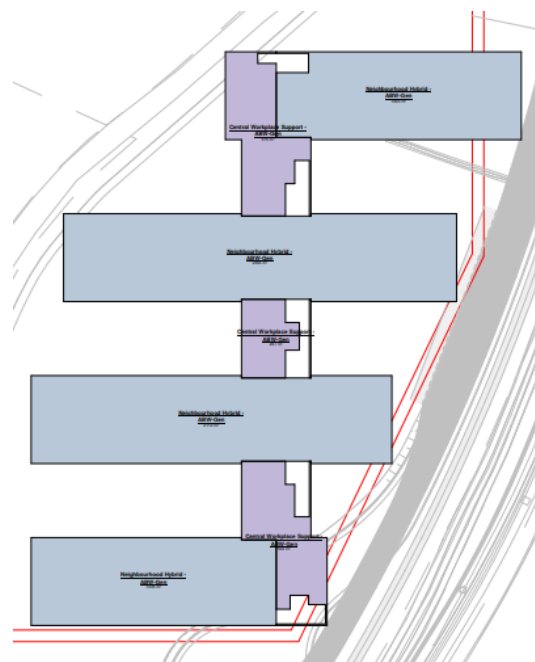
Van deze vier bouwvolumes kent het meest zuidelijke gebouw een bouwhoogte van circa 60 meter en de andere drie gebouwen worden maximaal 50 meter hoog. Deze bouwvolumes worden onderling verbonden op de diverse verdiepingen door een tussenliggende verbindingsgang / aorta.



afbeelding : invulling plangebied westgevel



afbeelding footprint plintgebouw



afbeelding : footprint vier hoofdvolumes

De gebouwen bieden aldus ruimte voor maximaal 7500 arbeidsplaatsen.

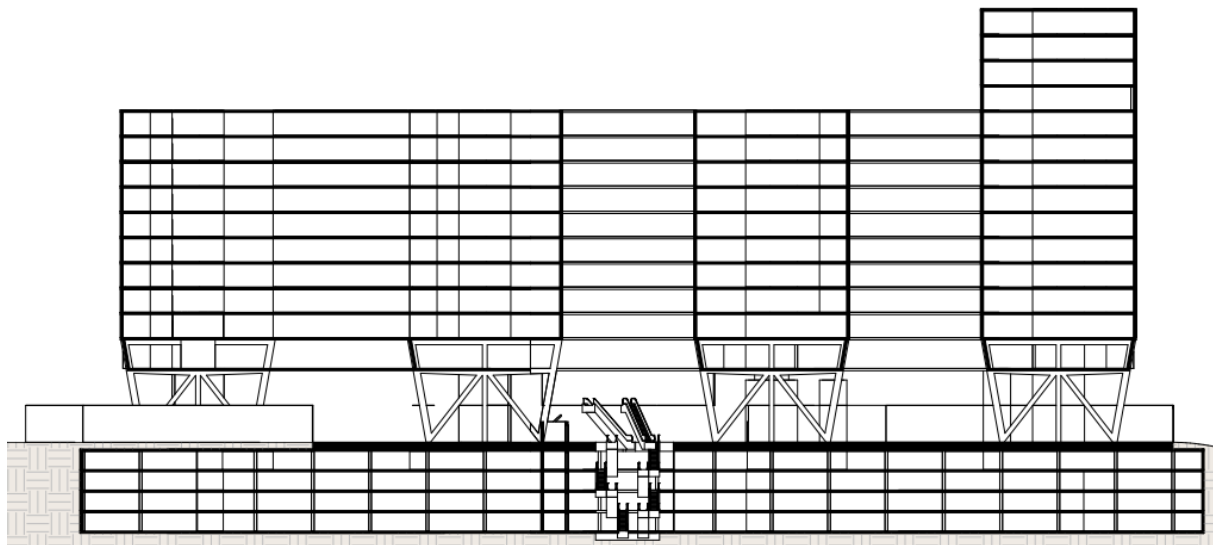
De bouwkundige- en architectonische details van de nieuwbouw in het plangebied zijn in detail nog niet bekend.

Wel zijn in het bestemmingsplanregels opgenomen ten aanzien van :

- bouwvlak,
- maximale bouwhoogten,
- maximale bouwvolume,
- verplichting tot parkeren op eigen terrein,
- voorwaardelijke verplichting waterberging,
- voorwaardelijke verplichting windklimaat,
- voorwaardelijke verplichting schaduwwerking,
- voorwaardelijke verplichting lichthinder,

als basis voor de beoordeling en vastlegging van alle ruimtelijk relevante kaders van deze ontwikkeling.

Dit bestemmingsplan geeft de mogelijkheid om in het plangebied te komen tot een "landmark" voor de Brainportregio bij de entree van Veldhoven, die gezien de afstand tot omliggende woonbebouwing niet leidt tot onaanvaardbare gevolgen (zoals elders in deze toelichting beschreven).



afbeelding : doorsnede bebouwing

2.2.4. Verkeer en parkeren

2.2.4.1. Verkeer

Wat betreft het aspect “verkeer” is in het kader van dit bestemmingsplan een aantal aspecten van belang :

- de nieuwe Kempenbaan en aansluitingen Kempenbaan Oost en Kempenbaan West,
- de verkeersintensiteit van en naar het plangebied,
- de aansluiting van het plangebied met een nieuwe rotonde,
- ASML mobiliteit in groter kader,
- het voorkomen van sluipverkeer en wildparkeren in de omgeving.

Deze aspecten worden in deze paragraaf achtereenvolgende besproken.

De nieuwe Kempenbaan en aansluitingen “Kempenbaan-oost” en “Kempenbaan-west”

Belangrijk voor het toekomstig gebruik van De Run 1000, het gehele bedrijventerrein De Run, de woningbouwontwikkeling(en) in Veldhoven alsmede de bereikbaarheid van Veldhoven als geheel is de verbeterde aansluiting van de Kempenbaan op het Rijkswegennet (A2/ N2 en A67).

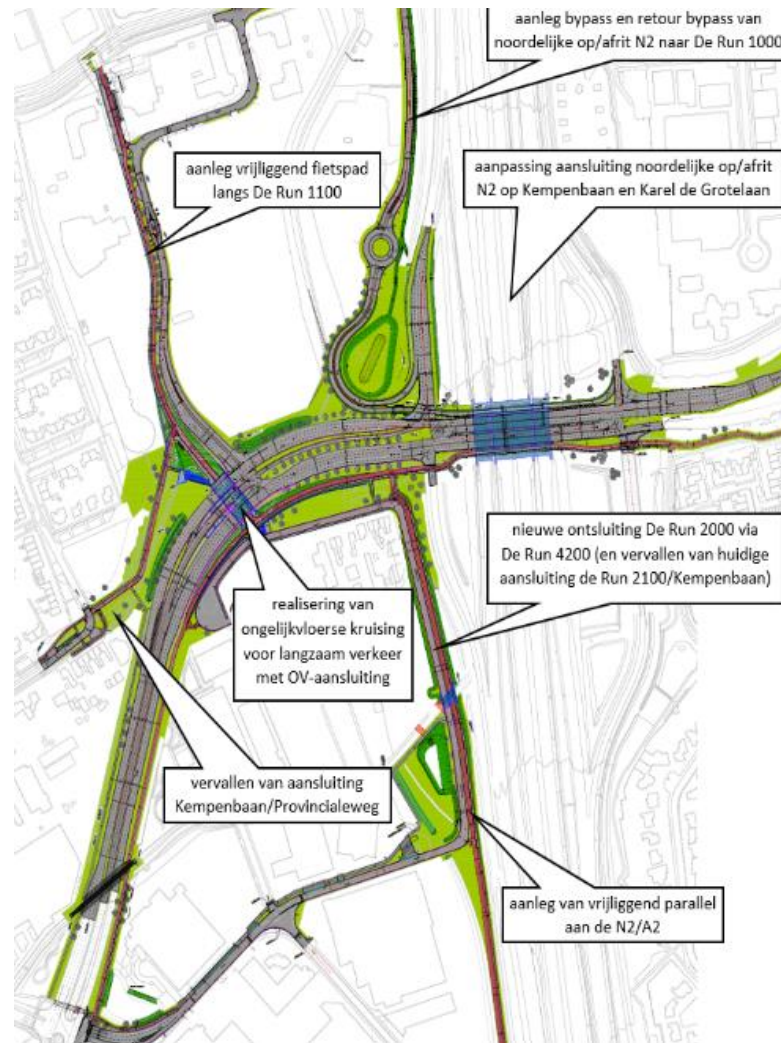
Bedoeling hiervan is de opwaardering van de verkeersstructuur rondom het gehele bedrijventerrein De Run (bestaande uit nieuwe aansluitingen “Kempenbaan-Oost”, “Kempenbaan-West” en een opwaardering van de Kempenbaan zelf) zodat de dagelijkse ochtend- en avondspits aldaar beter kan worden afgewikkeld c.q. de doorstroming wordt bevorderd in combinatie met de verdere ontwikkeling van bedrijventerrein De Run.



afbeelding : verbeelding bestemmingsplan Kempenbaan Oost 2020

Onderdeel van “Kempenbaan Oost” is een extra rechtstreekse aansluiting van het bedrijventerrein De Run 1000 op de A2 / N2. Deze plannen hebben geleid tot navolgende planologische verankering van de verkeersbestemming in het bestemmingsplan Kempenbaan Oost 2020.

Op onderstaande afbeelding is weergegeven de vernieuwde aansluiting van de “Kempenbaan Oost”. Deze ontwikkeling heeft invloed op omvang en vormgeving van het plangebied van onderhavig bestemmingsplan.



afbeelding : nieuwe vormgeving aansluiting Kempenbaan Oost

Geconstateerd kan worden dat inmiddels is gekomen tot realisatie en ingebruikname van de aansluiting “Kempenbaan-West” op de A67, zodat in aanvulling op de te revitaliseren aansluiting “Kempenbaan-Oost” (waartoe het betreffende bestemmingsplan inmiddels onherroepelijk is en de aanbesteding van het werk heeft plaatsgevonden) sprake is van een aanzienlijk verbetering van de lokale verkeersafwikkeling c.q. de aansluitingen van bedrijventerrein De Run op het omliggende (rijks)wegennet.

De verkeersintensiteit van en naar het plangebied

De verkeersintensiteit van en naar het plangebied wordt bepaald door de omvang van de in het plangebied maximaal te realiseren oppervlakte aan kantoren (van 100.000 m² bvo) en de daarmee samenhangende in het plangebied te realiseren parkeervoorziening.

Deze normatieve parkeervoorziening conform het gemeentelijk parkeerbeleid omvat 1700 parkeerplaatsen, zoals in paragraaf 2.2.4.2. nader beschreven. Gezien het feit dat het gaat om bedrijfskantoren waarbij de medewerkers in de ochtend aankomen en aan het einde van de dag weer naar huis vertrekken, zonder relevante tussentijdse verkeersbewegingen, mag er daarbij van worden uitgegaan, dat dit leidt tot 3400 verkeersbewegingen per etmaal.

De ontwikkeling van het plangebied is meegenomen in de vormgeving van de hiervoor beschreven vernieuwde aansluiting van de Kempenbaan Oost en aldus beschreven in het bestemmingsplan Kempenbaan Oost 2020 en het hierbij behorende als **bijlage 1** bij dit bestemmingsplan opgenomen notitie van bureau Goudappel.

In dit verkeerskundig onderzoek van bureau Bono Traffic “*Verkeersberekeningen Kempenbaan-Oost t.b.v. milieuonderzoeken*” d.d. 4 juli 2020 met als opdrachtgever de Gemeente Veldhoven en als kenmerk “Projectnummer 20.0056/001 en 20.0116/001” is de verkeerskundige toets opgenomen van het Definitief Ontwerp voor de nieuwe aansluiting Kempenbaan Oost en de bijbehorende milieuonderzoeken.

Bureau Bono Traffic geeft aan :

Hierbij zijn een vijftal situaties relevant :

- *Huidige situatie 2020 (met Provincialeweg éénrichtingsverkeer)*
- *1 jaar na realisatie van het project 2022 (zonder realisatie van het project)*
- *1 jaar na realisatie van het project 2022 (met realisatie van het project)*
- *10 jaar na realisatie van het project: 2032 (zonder realisatie van het project)*
- *10 jaar na realisatie van het project: 2032 (met realisatie van het project)*

Van de laatste twee situaties is van een uitsnede uit het BBMA-model ook een dynamische simulatie uitgevoerd om zo de vertragingfactoren van de wegvakken in het studiegebied te kunnen afleiden. Het BBMA-model bevat een basisjaar (2015) en twee prognosejaren (2030 en 2040).

In de rapportage wordt vervolgens gekeken naar de groei van het aantal arbeidsplaatsen op bedrijventerrein De Run als geheel, waaronder de ontwikkeling van De Run 1000. Voor De Run 1000 leidde dat tot een beeld waarbij het aantal arbeidsplaatsen groeit van circa 900 in 2015 tot circa 3600 in 2030.

Beschreven worden de gevolgen van de realisatie van Kempenbaan West in de periode 2020-2022 en de gevolgen van de opvolgende realisatie van Kempenbaan Oost, met als conclusie t.a.v. het projecteffect :

De realisatie van het project Kempenbaan-Oost leidt tot een aantal effecten. De oorzaken van deze effecten zijn terug te leiden tot de volgende elementen in het ontwerp

- *Realisatie extra ontsluiting De Run 1100*
- *Afsluiten van de Provincialeweg*

Van de extra ontsluiting op De Run 1100 met rechtstreekse bypass naar de N2 maken 1.300 voertuigen per dag gebruik. Deze voertuigen belasten daardoor niet meer de reguliere aansluiting op de Kempenbaan.

Wat betreft het projecteffect in 2032 betreft (als dus de groei in arbeidsplaatsen op De Run (1000) is gerealiseerd wordt het navolgende opgemerkt :

Het projecteffect in 2032 is vergelijkbaar met het effect in 2022. Het effect is alleen groter geworden, doordat het aantal arbeidsplaatsen op De Run en met name op De Run 1100 sterk is toegenomen in vergelijking met 2022. Zo wordt de nieuwe ontsluitingsroute en de bypass door 2.100 voertuigen per dag gebruikt.

In het kader van dit bestemmingsplan “De Run 1000 ASML 2023” wordt aangesloten bij het verkeerskundig onderzoek en bij de uitgangspunten die zijn gehanteerd bij de vormgeving van de nieuwe wegenstructuur Kempenbaan Oost en bij het onderliggende verkeerskundig onderzoek van bureau Bono Traffic van 4 juli 2020.

Dit onderzoek mag als voldoende actueel worden gezien omdat er sinds 2020 geen sprake is van een toename van parkeervoorzieningen op de Run 1000 en/of hiermee samenhangende verkeerstromen van en naar de Run 1000 en thans dus enkel de invulling van het plangebied van het bestemmingsplan De Run 1000 ASML 2023 aan de orde is.

Bij dit laatste is het in 2020 gehanteerde uitgangspunt van maximaal 2100 extra voertuigen op de nieuwe ontsluitingsroute nog volledig actueel. In het plangebied zal immers worden voorzien in een parkeervoorziening van 1700 parkeerplaatsen. Dit in combinatie met de bestaande parkeerplaatsen op De Run 1000 (van ASML en de overige bedrijven) geeft voldoende basis voor de conclusie dat de nieuwe ontsluitingsroute door niet meer auto's gebruikt zal gaan worden dan de 2100 auto's die in het bestemmingsplan Kempenbaan Oost voor De Run 1000 werden voorzien. Zoals al door Bono Traffic aangegeven kan hier worden herhaald *“Deze voertuigen belasten daardoor niet meer de reguliere aansluiting op de Kempenbaan”*.

Weliswaar zorgt invulling van het uitbreidingsgebied met 100.000 m² ASML bedrijfskantoor tot een grotere toename van arbeidsplaatsen (7500) dan zoals in het bestemmingsplan Kempenbaan Oost als uitgangspunt genomen (circa 3600). Dit leidt echter niet tot een grotere toename van verkeer van en naar het plangebied, nu deze verkeersintensiteit immers wordt bepaald door de omvang van de in het plangebied maximaal te realiseren parkeermogelijkheden.

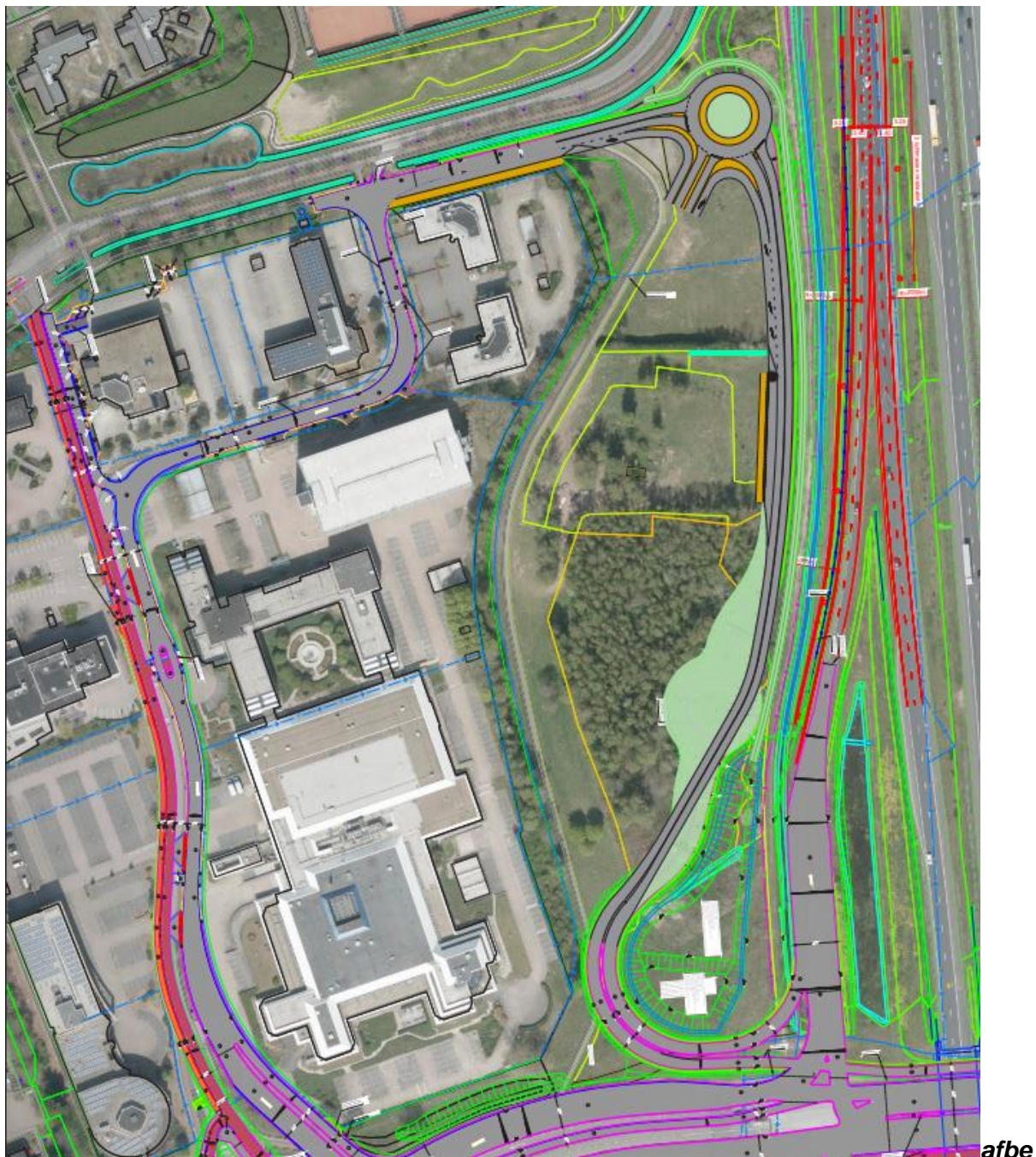
Daarbij spelen nog drie aspecten een belangrijke rol, te weten :

- de aansluiting van het plangebied met een nieuwe rotonde,
- het voorkomen van “sluip”verkeer in de omgeving, en
- ASML mobiliteit in groter kader

de aansluiting van het plangebied met een nieuwe rotonde

Bij de totstandkoming van bestemmingsplan Kempenbaan Oost 2020 was de invulling van het plangebied van onderhavig bestemmingsplan nog niet bekend. Inmiddels zijn de ruimtelijk relevante contouren van de bouwplannen van ASML wel duidelijk geworden.

Voor wat betreft het aspect verkeer is hierbij belangrijk een centrale ondergrondse parkeervoorziening (voor 1700 auto's) die aan de noordzijde van het plangebied zal worden ontsloten via een rotonde, waartoe de aanvankelijk nabij het plangebied voorziene rotonde “naar het noorden zal worden verplaatst”.



elding : nieuwe ontsluiting plangebied / verplaatsing rotonde

Het betreft een enkelstrooks rotonde met een potentiële bypass vanuit de parkeergarage in de richting van de oprit naar de N2 (noord). Met een verkeerssimulatie is bepaald of deze oplossing verkeerskundig functioneert en er geen congestie ontstaat.

In de als **bijlage 1** opgenomen notitie van bureau Goudappel wordt aangegeven dat de simulatie heeft aangetoond, dat een goede doorstroming op De Run 1000 te waarborgen is. Voor een vlotte doorstroming in de ochtendspits is het echter nodig om een extra bypass te realiseren voor verkeer vanuit het westen richting de parkeergarage. De parkeergarage heeft in de ochtendspits twee ingaande rijstroken nodig en in de avondspits twee uitgaande rijstroken. De twee uitgaande rijstroken zorgen ervoor dat het logisch is om de bypass naar de N2 te realiseren.

het voorkomen van “sluip”verkeer en “wildparkeren” in de omgeving

De Run 1000 ligt op loopafstand van bestaande woonbuurten in de nabije omgeving. Voor ASML-medewerkers kan het dus interessant zijn om de auto in de wijk te parkeren en vervolgens naar ASML op De Run 1000 te wandelen.

Een terechte zorg in de omgeving van het plangebied betreft dan ook het voorkomen van “sluipverkeer” en “wildparkeren” samenhangend met de toename van het aantal arbeidsplaatsen in het plangebied. In de bestaande situatie is het juridisch niet mogelijk om wildparkeren te voorkomen. Het staat iedereen immers vrij om langs de openbare weg te parkeren.

In de als **bijlage 1** opgenomen notitie van bureau Goudappel wordt hierop nader ingegaan en adviseert Goudappel navolgende aanpak, die tussen de gemeente en ASML in de anterieure overeenkomst behorende bij dit bestemmingsplan is vastgelegd en aldus is geborgd :

- Informeer de buurt over de uitbreiding van ASML op de Run 1000, waarbij gemeente en ASML er vanuit gaan dat personeel niet in de omliggende woonbuurten gaat parkeren.
- ASML spreekt haar werknemers actief aan op de onwenselijkheid van parkeren in de omliggende openbare ruimte.
- Voer op korte termijn een nulmeting uit waarin het aantal geparkeerde auto's op privaat terrein (opritten) en de openbare weg wordt geteld. Hiermee kan in de toekomst worden bepaald of en in welke mate de parkeerdruk is toegenomen.
- Wanneer toch sprake is van parkerende ASML-ers kunnen aanvullende maatregelen worden genomen wanneer de situatie daarom vraagt. Veel maatregelen kunnen immers ook nadelig zijn voor de reguliere bewoners en bezoekers van de wijk.
- Invoeren parkeermaatregelen op werkdagen tussen bijvoorbeeld 10:00 en 14:00 uur. Dit tijdsbestek kan voldoende zijn om ASML werknemers op De Run 1000 te weren en gelijktijdig ongemak voor bewoners en hun bezoekers te beperken. Dit kan in verschillende vormen:
 - Parkeren voor vergunninghouders (bewoners) waarbij vergunningen eventueel door ASML worden vergoed.
 - Invoeren van een blauwe zone zodat langparkeren voormeld tijdsbestek op werkdagen onmogelijk wordt.

ASML mobiliteit in groter kader

In het kader van goede ruimtelijke ordening komt verder - in aanvulling op de normatieve invulling conform gemeentelijke parkeerbeleid van de parkeerbehoefte op eigen terrein - de vraag aan de orde naar de bereikbaarheid van het plangebied voor de werknemers die niet in het plangebied gaan parkeren.

Hierbij zijn drie ontwikkelingen van belang :

a. modal-split :

Door ASML zijn met diverse overheden afspraken gemaakt over de invoering c.q. bevordering van de zogenaamde modal-split. Deze moet ertoe leiden dat de ASML werknemers de komende jaren in toenemende mate gebruik gaan maken van alternatieve vormen van vervoer, anders dan de individuele auto. Hiermee blijft de bereikbaarheid van de Brainport-regio gewaarborgd. Gedacht wordt aan een op termijn gelijke (1/3) verdeling tussen auto, openbaar vervoer en fiets.

Door ASML worden deze alternatieve vervoersvormen verder ondersteund door het bevorderen van de aanschaf van elektrische fietsen en gratis collectief vervoer. Verder

investeert ASML in moderne voorzieningen en faciliteiten voor de fietser op haar terrein, teneinde de ervaring zo goed mogelijk te maken voor haar personeel. Aldus zal de groei van ASML autoverkeer niet gelijk lopen met de groei van ASML personeel.

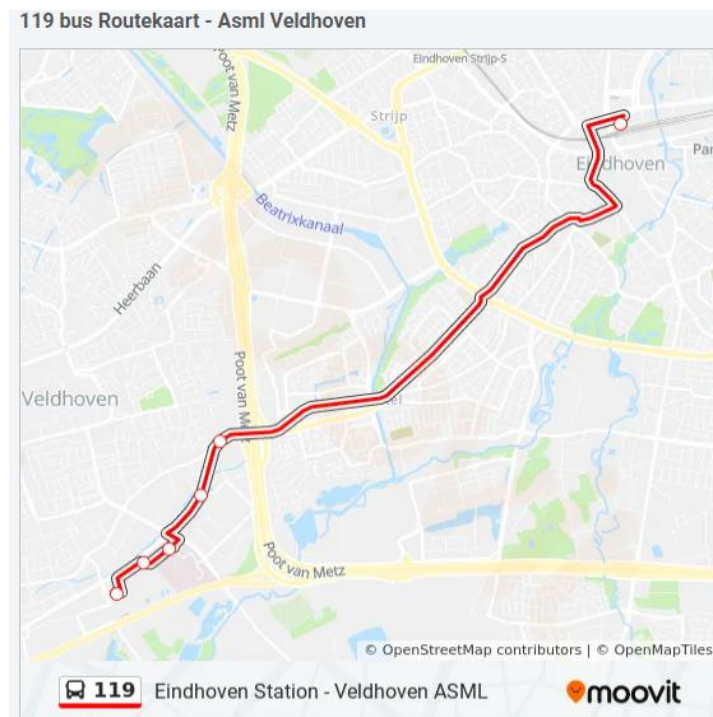
b. externe parkeeroplossingen :

Door ASML zijn met diverse overheden tevens afspraken gemaakt om te komen tot een aantal grotere parkeerterreinen / - voorzieningen rondom Eindhoven, waarop diverse gebruikers (waaronder ASML medewerkers) kunnen parkeren, om vervolgens hun eindbestemming in de Brainport-regio te bereiken met collectief (openbaar) vervoer.

Hier toe wordt in samenspraak met diverse overheden gewerkt aan diverse locaties en bijbehorende verkeersinfrastructuur. Vooruitlopend op definitieve locaties wordt gezocht naar tijdelijke locaties voor ASML die als een “proeftuin” kunnen functioneren. De locatie bij het E3 strand in Eersel, de beschikbaarheid van een locatie op bedrijventerrein Habraken in Veldhoven alsmede de welwillende houding van de gemeente Eindhoven kunnen worden vernoemd.

c. rechtstreekse busverbinding Eindhoven Centraal

Van belang bij de bereikbaarheid van De Run 1000 in de toekomstige situatie is verder de rechtstreekse busverbinding met Centraal Station Eindhoven, waardoor een efficiënte combinatie van openbaar vervoersmogelijkheden bestaat van en naar het plangebied. De frequentie van deze buslijn kan worden aangepast aan de vraag vanuit ASML, waarbij gebruik van en draagvlak voor (de kosten van) deze busverbinding zich aanpast aan de verdere invulling van het plangebied.



kaartje : busverbinding ASML – Eindhoven C.S.

2.2.4.2. Parkeren

Autoparkeren

In 2018 is door CROW de publicatie *'Toekomstbestendig parkeren. Van parkeercijfers naar parkeernormen'* (publicatie 381) uitgebracht. Deze publicatie bevat de nieuwe parkeercijfers en vormt de basis voor de gemeentelijke parkeernormennota 2021 "Toepassing parkeercijfers bij ruimtelijke ontwikkelingen in de gemeente Veldhoven".

In de parkeernormennota 2021 van gemeente Veldhoven wordt uitgegaan van de toepassing van een gemiddelde parkeernorm, gelegen tussen de minimale en maximale CROW normering. Dit betekent dat voor de bouwplannen mag worden uitgegaan voor wat betreft kantoorruimten zonder baliefunctie van 1.7 pp per 100 m², hetgeen in het plangebied bij een bebouwing van 100.000 m² b.v.o zal leiden tot een meerlaagse ondergrondse parkeervoorziening voor 1700 auto's.

In de regels van dit bestemmingsplan is ten aanzien van het aspect parkeren opgenomen, dat bij verlening van een omgevingsvergunning voor bouwen of gebruik dient te worden voorzien in voldoende parkeerruimte ten behoeve van het parkeren, waarbij wordt uitgegaan van voormelde gemeentelijke parkeernormennota 2021. Deze parkeervoorzieningen dienen uiteraard tevens in stand te worden gehouden. Hiervan kan worden afgeweken voor zover op andere wijze in de nodige parkeer- of stallingsruimte wordt voorzien of voor zover het voldoen aan die regels door bijzondere omstandigheden op overwegende bezwaren stuit.

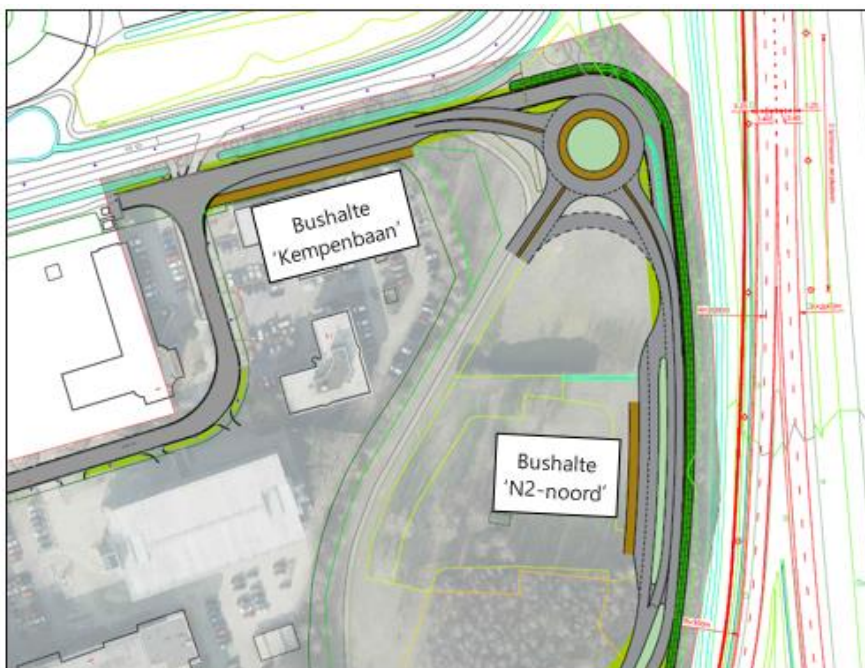
Aldus is voldoende objectief geborgd dat bij de toekomstige invulling van het plangebied genoegzaam rekening wordt gehouden met het aspect parkeren, e.e.a. mede aan de hand van concretisering van voormelde verkeers-afspraken van ASML met de overheidspartijen.

Fietsparkeren

In het kader van de ontwikkeling zal gezorgd worden voor ruim voldoende mogelijkheden tot fietsparkeren. Voor de ASML campus op de Run 1000 leidt dat tot de realisatie van circa 4000 fietsparkeerplaatsen in meerdere fietsenstallingen.

Bushaltes

Wanneer de P&R-locaties in bedrijf zijn, is sprake van intensief shuttlebusverkeer tussen de parkeervoorzieningen en De Run 1000. In het plangebied wordt daarom op eigen terrein van ASML gezorgd voor in totaal zes bushalteplekken verdeeld over twee locaties. De busperrons liggen aan de 'binnenzijde' van de verkeersstructuur zodat busreizigers niet de openbare weg hoeven over te steken. Bussen moeten vóór of ná het halteren kunnen keren, zodat zij dezelfde kant op kunnen rijden als waar ze vandaag kwamen. Onderstaande figuur geeft de ligging van de bushaltes weer.



afbeelding : ligging bushaltes in plangebied

In de als **bijlage 1** opgenomen notitie van bureau Goudappel wordt hierop nader ingegaan.

2.2.4.3. Conclusie

In het kader van dit bestemmingsplan wordt aldus de invulling van de normatieve parkeerbehoefte in het plangebied als uitgangspunt genomen, op basis waarvan wordt beoordeeld dat verkeerskundig sprake is van goede ruimtelijke ordening. Hierdoor is sprake van een consistente beoordeling ten opzichte van de verkeerskundige uitgangspunten zoals gehanteerd bij de vaststelling van het aan het plangebied aansluitende bestemmingsplan Kempenbaan Oost.

Dit zal als onderdeel van de ASML bouwplannen leiden tot een gebouwde ondergrondse parkeervoorziening in het plangebied voor ongeveer 1700 auto's. De verschillende – in bestaande samenwerking met diverse overheden vorm en inhoud te geven - aanvullende maatregelen samen met de initiatieven van ASML zelf leiden er vervolgens toe dat het gebruik van het plangebied ook in bredere context gezien ruimtelijk aanvaardbaar is.

Wat de verkeersafwikkeling betreft kan worden aangesloten bij hetgeen is vastgelegd in het kader van het recente bestemmingsplan Kempenbaan-Oost.

Op grond van het bovenstaande staat het aspect “verkeer en parkeren” de totstandkoming van dit bestemmingsplan niet in de weg.

3. BELEIDSKADERS

Gemeenten zijn niet geheel vrij in het voeren van hun eigen beleid. Het rijk, de provincie Noord-Brabant en de regio geven met het door hen gevoerde en vastgelegde beleid de kaders aan waarbinnen gemeenten kunnen opereren. Hierna worden de voor de ontwikkeling relevante zaken uit nationale, provinciale en regionale beleid weergegeven, aangevuld met het van toepassing zijnde beleid van de gemeente Veldhoven zelf.

3.1. Nationaal beleid

3.1.1. Nationale Omgevingsvisie (2020)

Op 11 september 2020 is de Nationale Omgevingsvisie (NOVI) 'Duurzaam perspectief voor onze leefomgeving' in werking getreden. Deze visie bevat de hoofdzaken van het strategisch rijksbeleid voor de fysieke leefomgeving. Dit is een combinatie van beleid uit de bestaande beleidsdocumenten, met en zonder wettelijke grondslag, en nieuw strategisch beleid. De grote en complexe opgaven, zoals klimaatverandering, energietransitie, circulaire economie, bereikbaarheid en woningbouw, zullen Nederland gaan veranderen. De NOVI bevat een toekomstperspectief met de ambities van het Rijk.

Nationale belangen

Gemeenten, waterschappen, provincies en het Rijk zijn samen verantwoordelijk voor de fysieke leefomgeving. Sommige belangen en opgaven overstijgen het lokale, regionale en provinciale niveau en vragen om nationale aandacht. Dit noemen we 'nationale belangen'. Het Rijk heeft voor alle nationale belangen een zogenaamde systeem-verantwoordelijkheid. Voor een aantal belangen is het Rijk zelf eindverantwoordelijk. Maar voor een groot aantal nationale belangen zijn dat de medeoverheden. In de NOVI zijn 21 nationale belangen met bijbehorende opgaven geformuleerd.

De opgaven die voortkomen uit de nationale belangen van het Rijk zijn vertaald in vier integrale prioriteiten :

1. ruimte maken voor klimaatadaptatie en energietransitie;
2. duurzaam economisch groeipotentieel bevorderen;
3. zorgen voor sterke en gezonde steden en regio's;
4. stimuleren van een toekomstbestendige ontwikkeling van het landelijk gebied.

Omgevingsinclusieve benadering

Centraal in de te maken afwegingen tussen belangen staat een evenwichtig gebruik van de fysieke leefomgeving in zijn volledige omvang (boven- en ondergrond). Hierbij wordt aangesloten bij de integrale opvatting uit de Omgevingswet van het begrip fysieke leefomgeving en wordt de noodzakelijke integraliteit van afwegingen benadrukt. Het belangrijkste spanningsveld in die afwegingen is dat tussen beschermen en ontwikkelen.

Het doel van de toekomstige Omgevingswet (deze wet treedt naar verwachting in werking per 1 juli 2023) is namelijk het bereiken van een balans tussen: '(a) bereiken en in stand houden van een veilige en gezonde fysieke leefomgeving en een goede omgevingskwaliteit en (b) doelmatig beheren, gebruiken en ontwikkelen van de fysieke leefomgeving ter vervulling van maatschappelijke behoeften'.

Deze dubbele doelstelling uit de Omgevingswet is vertaald in de omgevingsinclusieve benadering van de leefomgeving. Hiermee moet dus rekening worden gehouden bij het maken van beleidskeuzes. Een omgevingsinclusieve benadering van de leefomgeving houdt in dat ontwikkeling van de leefomgeving samen gaat met versterking van te beschermen waarden als gezondheid, landschap, waterveiligheid, natuur, cultureel erfgoed, leefomgevingskwaliteit en milieukwaliteit. Veiligheid, gezondheid en duurzaamheid zijn basale randvoorwaarden voor alle maatschappelijke activiteiten zoals bedrijfsmatige activiteiten, de energietransitie en de woningbouw.

Afwegingsprincipes

Beschermen en ontwikkelen sluiten elkaar niet per definitie uit en kunnen elkaar zelfs versterken. Echter, gaan beschermen en ontwikkelen niet altijd en overal zonder meer samen en zijn soms onverenigbaar. Een optimale balans tussen deze twee vergt steeds een zorgvuldige afweging en prioritering van ongelijksoortige belangen.

Om dit afwegingsproces en de omgevingsinclusieve benadering richting te geven, is in de NOVI een drietal afwegingsprincipes geformuleerd :

1. combinaties van functies gaan voor enkelvoudige functies;
2. kenmerken & identiteit van een gebied staan centraal;
3. afwentelen wordt voorkomen.

Relatie met het bestemmingsplan

Dit bestemmingsplan heeft betrekking op een project waarbij het gaat om een functiewijziging van “bedrijfsdoeleinden uit te werken” naar “bedrijventerrein”. Uit deze toelichting volgt dat dit bestemmingsplan bijdraagt aan het bevorderen van duurzaam economisch groeipotentieel van de Brainportregio en de daarmee samenhangende nationale belangen. Het project voldoet aan de ambities uit de NOVI.

3.1.2. Duurzaamheidsladder

Per 1 oktober 2012 is in artikel 3.1.6 Bro een motiveringsplicht opgenomen voor nieuwe stedelijke ontwikkelingen. De zogenaamde 'Ladder voor Duurzame Verstedelijking' is bedoeld om te komen tot een zorgvuldige afweging en transparante besluitvorming bij alle ruimtelijke besluiten, waardoor de ruimte in stedelijke gebieden optimaal benut wordt. Per 1 juli 2017 is het aantal treden van de ladder gewijzigd van drie naar in beginsel één trede. In artikel 3.1.6. van het Besluit ruimtelijke ordening is het volgende opgenomen:

De toelichting bij een bestemmingsplan dat een nieuwe stedelijke ontwikkeling mogelijk maakt, bevat een beschrijving van de behoefte aan die ontwikkeling, en, indien het bestemmingsplan die ontwikkeling mogelijk maakt buiten het bestaand stedelijk gebied, een motivering waarom niet binnen het bestaand stedelijk gebied in die behoefte kan worden voorzien.

De Ladder is alleen van toepassing op plannen die een nieuwe stedelijke ontwikkeling mogelijk maken.

Stedelijke ontwikkeling

De eerste vraag die aan de orde is, is - op basis van planvergelijking - of het voorliggende bestemmingsplan voorziet in een nieuwe stedelijke ontwikkeling. Hierbij is van belang wat het voorgaande bestemmingsplan reeds aan ruimtelijke mogelijkheden bood en in hoeverre het nieuwe bestemmingsplan hierop een toevoeging of wijziging mogelijk maakt. In het Bro

(artikel 1.1.1, lid 1, onder i) is voor stedelijke ontwikkeling een definitie opgenomen: *“ruimtelijke ontwikkeling van een bedrijventerrein of zeehaventerrein, of van kantoren, detailhandel, woningbouwlocaties of andere stedelijke voorzieningen”*.

Omdat de gronden in het plangebied voorheen voor uit te werken bedrijfsmatig gebruik bestemd waren is er sprake is van een functiewijziging met bijbehorend ruimtebeslag en aldus van een nieuwe stedelijke ontwikkeling in de zin van artikel 3.1.6, tweede lid Bro.

Onderbouwing van de behoefte

Wat betreft de behoefte aan de voorgestane planinvulling kan het navolgende worden opgemerkt :

ASML is toonaangevend op het gebied van geavanceerde lithografische systemen. Het bedrijf doet onderzoek naar, ontwikkelt, ontwerp, bouwt, verkoopt en onderhoudt de machines die essentieel zijn voor de fabricage van moderne ic's. ofwel "chips".

In haar hoofdvestiging in Veldhoven zijn naast het hoofdkantoor ook de assemblage- en ontwikkelingsafdeling gevestigd alsmede demonstratie- en toepassingslaboratoria.

ASML is van grote betekenis niet alleen als werkgever, maar ook voor haar toeleveranciers in de regio. Een groot deel van een ASML machine is extern afkomstig. Dit betekent voor de regio (buiten ASML zelf) een zeer aanzienlijke werkgelegenheid.

De halfgeleiderindustrie kenmerkt zich door een kort cyclisch karakter (twee tot vier jaar), zowel in de marktomstandigheden als in de techniek. Het bijhouden en met name entameren van technische ontwikkelingen is derhalve essentieel voor de continuïteit van het bedrijf.

Kern en doel van de ASML activiteiten blijft het steeds verder verfijnen van hun machines waardoor de verkleining van microchips ook steeds verder toeneemt. Dit verklaart de toename van de complexiteit van de taak waarvoor ASML zich gesteld ziet. Om de nieuwere machines en op termijn ook toekomstige machines te kunnen blijven uitvinden en vervolgens ook realiseren is steeds meer menselijke denkkracht noodzakelijk.

Naast een toename van ASML personeel is ook de (noodzaak tot) verdere centralisatie van het ASML personeel een uiterst relevante ontwikkeling. Bedoeling is dat kantoren op zo kort mogelijk afstand van elkaar worden gerealiseerd, waarbij ook de afstand tot cleanrooms zo klein mogelijk is. Het is hierdoor dat de benodigde uitwisseling van kennis en gedachten wordt bevorderd zodat de gecombineerde inzet hiervan leidt tot het behouden van de technische voorsprong die ASML wereldleider heeft gemaakt.

De reden voor en het belang van de centralisatie is relatief eenvoudig uit te leggen :

De totstandkoming van een ASML machine kent drie stadia : "research", "development" en "production", waarbij bovendien sprake is van zowel evolutie alsook revolutie van ideeën. De drie stadia van totstandkoming kennen verschillende technische werkvelden, zoals mechanica, elektriciteit, licht, optische techniek etc.. Al deze werkvelden zijn met elkaar verweven en dienen nauw samen te werken om hun bijdrage te kunnen leveren aan het geheel. Hiertoe moeten op een bestendige manier allerlei specialisten in diverse stadia samenwerken om ideeën te transformeren tot een maakbare en bruikbare werkelijkheid.

De extra reden voor de grote hoeveelheid technische ASML werknemers is te verklaren door het feit dat ASML een range aan machines maakte en maakt, waarbij ook de "oudere" modellen voor vele doeleinden nog prima bruikbaar zijn. Niet iedere toepassing behoeft immers de meest moderne chips, zodat lang niet altijd een klant de noodzaak kent om de

meest vooruitstrevende ASML machine aan te schaffen. Ook de oudere machines kennen echter een proces van evolutie, waarbij latere kennis en kunde wordt ingezet om deze machines blijvend te verbeteren of verfijnen. Dit betekent dat een ASML technicus het ene moment werkzaam kan zijn aan de nieuwste machine terwijl vervolgens zijn aandacht en inzet wordt gevraagd voor de oplossing van een vraagstuk bij een machine van meerdere jaren oud.

Kort en goed : het gehele bedrijf ASML is samen te vatten als een verzameling van unieke technische talenten die op diverse werkvelden in verschillende stadia van ontwikkeling doende zijn met een veelvoud aan ASML machines. Om dit alles mogelijk te maken dienen de afstanden tussen de verschillende medewerkers zo klein mogelijk te zijn.

De ondersteunende en besturende afdelingen (zoals legal, personeel, milieu, PR en de Board) maken het plaatje compleet. Ook deze afdelingen dienen in onmiddellijke nabijheid gevestigd te zijn van hetgeen zij besturen en/of ondersteunen.

Dit alles zorgt voor de ruimtebehoefte van ASML op De Run in Veldhoven. Voor wat betreft de (bedrijfs)kantoren, waar "research" en "development" zal plaatsvinden is De Run 1000 de uitgelezen locatie. Het aspect "production" zal hier niet plaatsvinden.

Stedelijk gebied

Nu deze ontwikkeling plaatsvindt - in het hart van Brainport - binnen bestaand stedelijk gebied is een uitgebreidere motivering niet vereist en kan worden geconcludeerd dat met dit bestemmingsplan voldaan wordt aan de vereisten van de duurzaamheidsladder.

3.1.3. Besluit algemene regels ruimtelijke ordening

Het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro) en de bijbehorende Regeling algemene regels ruimtelijke ordening (Rarro) vormen de juridische vertaling van de kaderstellende uitspraken die in de SVIR zijn geformuleerd. Het Besluit en de Regeling bevatten regels ter bescherming van de nationale belangen. De regels van het Barro moeten in acht worden genomen bij het opstellen van provinciale ruimtelijke verordeningen en bestemmingsplannen, zodat ze doorwerken tot het niveau van de lokale besluitvorming.

Relatie met het bestemmingsplan

Uit het Barro en de Rarro blijkt dat het plangebied is gelegen binnen het obstakelbeheergebied rondom Vliegbasis Eindhoven. Binnen dit obstakelbeheergebied gelden bepaalde voorwaarden voor realisatie van nieuwe bebouwing. Deze worden in paragraaf 3.1.4 besproken. Daarnaast ligt het plangebied binnen het radarverstoringgebied van Vliegbasis Woensdrecht en radarstation Herweijnen. Deze worden in paragraaf 3.1.5. besproken.

3.1.4. Luchthavenbesluit Eindhoven

Het luchthavenbesluit Eindhoven is op 26 september 2014 vastgesteld en met ingang van 1 november 2014 in werking getreden. In het luchthavenbesluit zijn het terrein van de luchthaven (het luchthavengebied), de gebruiksmogelijkheden en het beperkingengebied vastgelegd. Het luchthavenbesluit Eindhoven legt de gebruiksmogelijkheden van de militaire luchthaven Eindhoven vast voor zowel militaire vliegtuigen als burgervliegtuigen. Het gaat daarbij om de openstellingstijden, de geluidsruimte voor het militaire luchtverkeer en het burgerluchtverkeer, en het maximale aantal recreatieve vliegbewegingen per jaar.

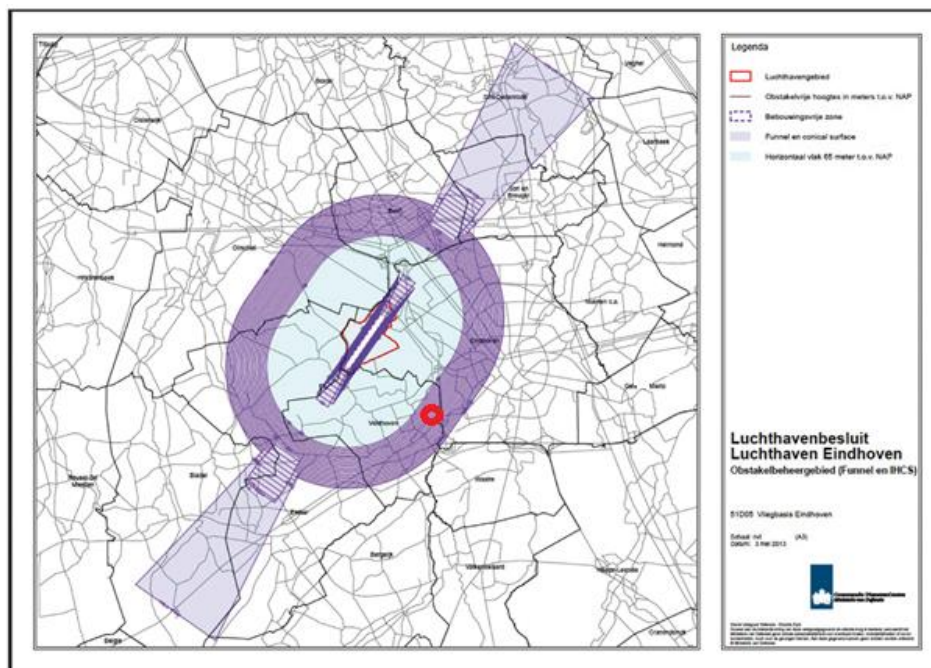
Het beperkingengebied bestaat uit :

1. de geluidszone: dit is de weergave van de geluidsbelasting van het gezamenlijke luchtverkeer (hier wordt in paragraaf 4.3. op ingegaan).
2. de obstakelbeheergebieden: hier gelden maximaal toelaatbare hoogtes voor objecten
3. het vogelbeheersgebied: binnen dit gebied gelden regels voor een bestemming of gebruik dat vogels aantrekt.

Op basis van het Luchthavenbesluit Eindhoven alsmede de Rarro is artikel 16 van het Besluit militaire luchthavens van toepassing ten aanzien van de maximaal toelaatbare hoogten van objecten in verband met de veiligheid van het luchthavenluchtverkeer, onderscheidenlijk de veiligheid van het landen van luchtvaartuigen met behulp van een instrument landingssysteem.

Relatie met het bestemmingsplan

In de diverse vigerende bestemmingsplannen in de omgeving van het plangebied is de aanduiding Luchtvaartverkeerszone - IHCS (Inner Horizontal en Conical Surface) opgenomen, ter waarborging van de vliegverkeersveiligheid.



afbeelding : obstakelbeheergebied vliegbasis Eindhoven

Uit bovenstaande en onderstaande afbeeldingen blijkt dat ter plaatse van het plangebied van dit bestemmingsplan geldt dat de bouwhoogte van bouwwerken niet meer mag bedragen dan 115 meter boven NAP (noordelijk deel) c.q. 125 meter boven NAP (zuidelijk deel). Het plangebied kent een hoogte van 19 - 21 meter boven NAP. Het bestemmingsplan maakt geen bebouwing mogelijk die een obstakel kan vormen met betrekking tot de IHCS.



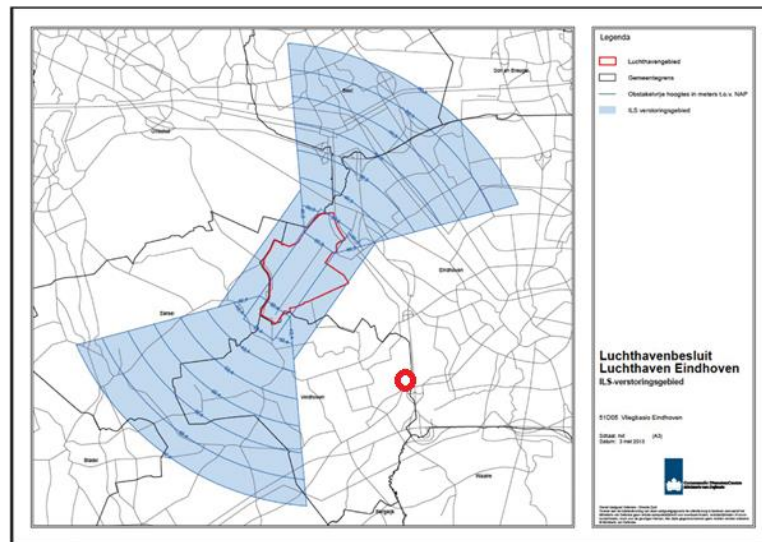
gemeente Eindhoven
 Dienst Stedelijke Ontwikkeling en Beheer
 Sector Planontwikkeling, Afdeling Planbureau/Attingplannen

Vliegbasis Eindhoven / Hoogtebeperkingen.
 Belemmeringstekening

projectnr.:	datum: 20-03-2006	lad.gemeente: Eindhoven.e.o.	centraal archiefnummer:
formaat: A3	get: buijsh	lad.pelldatum:	ALG 77850
schaal: 1:60000	gez: JU	vervangt:	

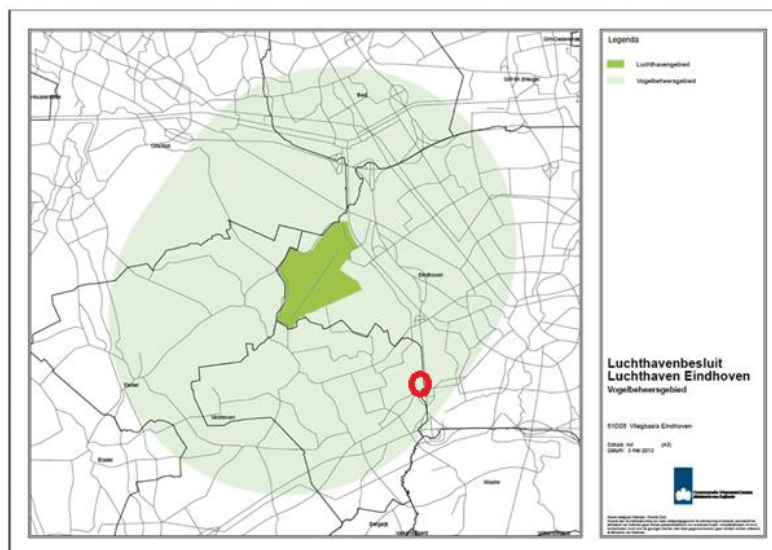
afbeelding : weergave hoogtebeperkingen vliegbasis Eindhoven

Vliegbasis Eindhoven beschikt over ILS-apparatuur om met gebruikmaking van de instrumenten te kunnen landen. Om te voorkomen dat de werking van het ILS wordt verstoord, is het noodzakelijk om binnen een bepaald gebied, alvorens een object op te richten, een toetsing te laten uitvoeren. Het plangebied is niet gelegen binnen het obstakelbeheergebied van het ILS. Een verdere toetsing van voorgenomen ontwikkeling is dan ook niet nodig.



afbeelding : ILS verstoringsgebied vliegbasis Eindhoven

Het plangebied is tevens gelegen binnen het vogelbeheersgebied van Luchthaven Eindhoven, waardoor bepaalde soorten grondgebruik in beginsel niet zijn toegestaan. Deze vormen van grondgebruik worden in het plangebied niet mogelijk gemaakt. Het planvoornemen vormt dan ook geen belemmering voor het vogelbeheersgebied van Eindhoven Airport.



afbeelding : Vogelbeheersgebied (=lichtgroen) en luchthavengebied (=donkergroen) uit het Luchthavenbesluit Eindhoven

Naast het obstakelbeheergebied en de ILS zijn obstakelvrije vlakken vastgesteld bestaande uit start- en landingsvlakken met zijkanten, de zogenaamde “funnels”, in het verlengde van de starten landingsbanen Onderhavig plangebied is niet gelegen binnen deze funnels.

3.1.5. Radarverstoringengebieden

Het plangebied ligt in het radarverstoringengebied verschillende radarstations. Op grond van artikel 2.6.9 van het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro) gelden in een radarverstoringengebied bouwhoogtebeperkingen voor bouwwerken die door hun hoogte onaanvaardbare gevolgen kunnen hebben voor de werking van de radar. Conform artikel 2.4 en verder van de Regeling algemene regels ruimtelijke ordening (Rarro) is rond de radarstations een cirkel met een straal van 75 kilometer vastgelegd, gemeten vanaf de positie van de radar. Deze cirkel bestaat uit een kern met een straal van 15 kilometer met een maximale bouwhoogte voor bouwwerken (in het algemeen) en daaromheen een ring die doorloopt tot 75 kilometer van de radar met een maximale bouwhoogte voor (alleen) windturbines.

Relatie met het bestemmingsplan

Het plangebied valt niet binnen de kern van de radarverstoringengebieden, maar in de daaromheen liggende ring. Binnen het plangebied gelden daarom uitsluitend bouwhoogtebeperkingen voor windmolens. Voor het bouwen van gebouwen en overige bouwwerken gelden geen maximale bouwhoogtes. Omdat dit bestemmingsplan de bouw van windmolens niet mogelijk maakt, hoeft voor het radarverstoringengebied geen regeling te worden opgenomen.

3.1.6. Conclusie Rijksbeleid

Het bestemmingsplan leidt niet tot strijdigheid met Rijksbeleid. De voorgenoemde ontwikkeling voldoet aan de stappen van de duurzaamheidsladder.

3.2 Provinciaal beleid

3.2.1 Omgevingsvisie Noord-Brabant

Vooruitlopend op de inwerkingtreding van de nationale Omgevingswet in 2021, hebben Provinciale Staten op 14 december 2018 de Brabantse Omgevingsvisie vastgesteld. Met deze Omgevingsvisie geeft de provincie richting aan wat zij voor Brabant wil bereiken en biedt daarmee handvatten voor haar handelen in de praktijk.

De Omgevingsvisie bevat de belangrijkste provinciale ambities voor de fysieke leefomgeving voor de komende jaren. Conform de Omgevingswet staan de waarden veiligheid, gezondheid en duurzame omgevingskwaliteit centraal. De Brabantse Omgevingsvisie voegt daar ambities aan toe voor vier hoofdopgaven: de energietransitie, een klimaatproof Brabant, Brabant als slimme netwerkstad en een concurrerende, duurzame economie. De visie geeft daarbij richting aan deze opgaven vanwege de ingrijpende veranderingen waarmee zij gepaard gaan. Daarnaast geeft de Omgevingsvisie ook aan op welke nieuwe manieren de provincie met betrokkenen wil samenwerken aan omgevingsvraagstukken en welke waarden daarbij centraal staan. De visie zal komende jaren nader worden uitgewerkt in diverse programma's. Inmiddels is er ook een interim omgevingsverordening vastgesteld, waarop hierna wordt ingegaan.

Relatie met het bestemmingsplan

De ontwikkeling van het plangebied heeft met name aansluiting op het gebied van de concurrerende duurzame economie. Het zijn van koploper en het versterken van de Brabantse internationale concurrentiepositie door onder andere het vestigingsklimaat voor bedrijven en kenniswerkers flexibel aan de omstandigheden aan te passen, zoals met campussen en toplocaties en het hierbij aansluiten op en stimuleren van de digitale ontwikkelingen zijn kernwaarden bij verdere ontwikkeling van (het bedrijventerrein van) ASML.

Conclusie

Dit bestemmingsplan past binnen de Brabantse Omgevingsvisie.

3.2.2. Interim omgevingsverordening

In de Omgevingsvisie zijn de strategische doelen van het provinciale beleid voor de langere termijn aangegeven. Het beleid en de daartoe te treffen maatregelen zijn uitgewerkt in programma's en waarden worden beschermd via een de omgevingsverordening. Per 25 oktober 2019 is de Interim omgevingsverordening Noord-Brabant (lov N-B) vastgesteld. Provincies zijn verplicht om een omgevingsverordening te hebben voordat de Omgevingswet ingaat. Met een Interim omgevingsverordening zet de provincie Noord-Brabant een eerste stap op weg naar de definitieve omgevingsverordening.

De Interim omgevingsverordening bevat geen nieuwe regels, maar voegt bestaande regels uit zes bestaande verordeningen samen, waaronder de Verordening Noord-Brabant. Met de Interim omgevingsverordening zet de provincie ook een eerste stap om de regels beter te laten aansluiten bij de werkwijze van de Brabantse Omgevingsvisie en de Omgevingswet. De Interim omgevingsverordening zorgt ervoor dat de provincie en partijen waar ze mee samenwerkt ervaring kunnen opdoen met die nieuwe werkwijze waarbij er meer ruimte is om

goede initiatieven van inwoners, ondernemers en andere overheden te ondersteunen en maatwerk toe te passen.

Op 15 april 2022 is de wijziging Interim omgevingsverordening - actualisatie april 2022 in werking getreden. Hierin zijn een aantal thema's opgenomen en wijzigingen aangebracht ten opzichte van de geldende Interim omgevingsverordening. De interim omgevingsverordening is te raadplegen via www.brabant.nl/interimomgevingsverordening.

Relatie met het bestemmingsplan

Voorliggend plangebied is binnen de Omgevingsverordening gelegen binnen het 'Stedelijk gebied'. Ten aanzien van onderhavig initiatief zijn er meerdere sporen die gevolgd moeten worden in het kader van toetsing aan de lov N-B. Ten eerste moet worden voldaan aan de regels voor het 'Stedelijk gebied'. Tevens moet worden voldaan aan de algemene regels voor de zorgplicht voor een goede omgevingskwaliteit van de ruimtelijke kwaliteit. De toetsing wordt hierna uitgevoerd.

Voor het onderhavige plangebied is voornamelijk van belang artikel 3.42 :

artikel 3.42 Duurzame stedelijke ontwikkeling

lid 1

Een bestemmingsplan dat voorziet in de ontwikkeling van een locatie voor wonen, werken of voorzieningen ligt binnen Stedelijk gebied en bevat een onderbouwing dat:

- a. de ontwikkeling past binnen de regionale afspraken, bedoeld in afdeling 5.4 Regionaal samenwerken;*
- b. het een duurzame stedelijke ontwikkeling is.*

lid 2

Een duurzame stedelijke ontwikkeling voor wonen, werken of voorzieningen:

- a. bevordert een goede omgevingskwaliteit met een veilige en gezonde leefomgeving;*
- b. bevordert zorgvuldig ruimtegebruik, waaronder de transformatie van verouderde stedelijke gebieden;*
- c. geeft optimaal invulling aan de mogelijkheden voor productie en gebruik van duurzame energie;*
- d. houdt rekening met klimaatverandering, waaronder het tegengaan van hittestress en voldoende ruimte voor de opvang van water;*
- e. geeft optimaal invulling aan de mogelijkheden voor duurzame mobiliteit;*
- f. draagt bij aan een duurzame, concurrerende economie.*

Onderhavig plan voorziet in de uitbreiding van ASML op thans als "bedrijventerrein uit te werken" bestemde gronden. Hiervan kan worden vastgesteld, dat dit een natuurlijke uitbreiding van het bestaande industrieterrein betreft, binnen bestaand stedelijk gebied.

De hoogwaardige ASML bedrijfsbebouwing leidt tot een (zeker voor een bedrijventerrein) goede omgevingskwaliteit met een veilige en gezonde leefomgeving. ASML werknemers krijgen voldoende werkruimte en een aangename werkomgeving, zeker omdat mede hierdoor de benodigde kwaliteit van werknemers kan worden gevonden en behouden.

De invulling van het plangebied wordt gekenmerkt door zorgvuldig ruimtegebruik, waarbij sprake is van een aanzienlijke verdichting door een hogere bouwhoogte dan in de omgeving gebruikelijk. Hiermee kan aan de ruimtebehoefte van ASML worden voldaan op een locatie direct aan de A2, waarmee op een hoogwaardige wijze vorm wordt gegeven aan de "brainport-ontwikkeling" van de regio Eindhoven.

Het aspect klimaatverandering wordt in de ontwikkeling van bouwplannen daar waar mogelijk meegenomen en meegewogen. Voldoende ruimte voor de opvang van water is een evident onderdeel van de ontwikkeling van de ASML campus.

Duurzame mobiliteit is een onderwerp van samenwerking tussen enerzijds ASML en anderzijds gemeentelijke - en provinciale overheden en de Rijksoverheid, zoals hiervoor beschreven bij het aspect verkeer. Dit betreft zowel de bevordering van alternatieve vervoersvormen alsook het onderzoeken van de mogelijkheid tot parkeren op afstand en het daarmee beperken van individuele mobiliteit.

De bijdrage van ASML aan een duurzame, concurrerende economie is evident. Verwezen kan worden naar paragraaf 2.1. en 2.2. waar de activiteiten van het bedrijf (op hoofdlijnen) worden beschreven.

Artikel 3.5, 3.6, 3.7 en 3.8: Basisprincipes voor een evenwichtige toedeling van functies

Voor het onderhavige plangebied zijn verder van belang de artikelen 3.5 – 3.8 lov N-B :

Toetsingskader

In de basisprincipes voor een evenwichtige toedeling van functies (paragraaf 3.1.2) is in artikel 3.5 opgenomen dat een bestemmingsplan bij de evenwichtige toedeling van functies invulling geeft aan een goede omgevingskwaliteit met een veilige, gezonde leefomgeving.

Voor een goede omgevingskwaliteit en een veilige, gezonde leefomgeving wordt rekening gehouden met zorgvuldig ruimtegebruik, de waarden in een gebied door toepassing van de lagenbenadering en meerwaarde-creatie.

Zorgvuldig ruimtegebruik houdt in dat de toedeling van functies in beginsel plaatsvindt binnen bestaand ruimtebeslag (bestaand stedelijk gebied of een bestaand bouwperceel) voor bebouwing, bij stedelijke ontwikkeling toepassing is gegeven aan artikel 3.1.6 lid 2 Bro (ladder voor duurzame verstedelijking) en gebouwen, bijbehorende bouwwerken en andere permanente voorzieningen worden geconcentreerd binnen een bouwperceel.

De toepassing van de lagenbenadering omvat het effect van de ontwikkeling op de lagen in onderlinge wisselwerking met elkaar en het actief benutten van de factor tijd. De lagenbenadering omvat de effecten op :

- de ondergrond, zoals de bodem, het grondwater en archeologische waarden;
- de netwerklaag, zoals infrastructuur, natuurnetwerk, energienetwerk, waterwegen, waaronder een goede, multimodale afwikkeling van het personen- en goederenvervoer.
- de bovenste laag zoals cultuurhistorische en landschappelijke waarden, de omvang van de functie en de bebouwing, de effecten op bestaande en toekomstige functies, de effecten op volksgezondheid, veiligheid en milieu.

Door de factor tijd actief te benutten wordt rekening gehouden met de herkomstwaarde, vanuit het verleden, de (on)omkeerbaarheid van optredende effecten en de toekomstwaarde gelet op duurzaamheid en toekomstbestendigheid.

Meerwaarde-creatie omvat een evenwichtige benadering van de economische, ecologische en sociale aspecten die in een gebied en bij een ontwikkeling zijn betrokken, waaronder de mogelijkheid om opgaven en ontwikkelingen te combineren waardoor er meerwaarde ontstaat alsmede de bijdrage van een ontwikkeling aan andere opgaven en belangen dan die rechtstreeks met de ontwikkeling gemoeid zijn. De fysieke verbetering van de landschappelijke kwaliteit, bedoeld in artikel 3.9 Kwaliteitsverbetering landschap kan deel uitmaken van de meerwaardecreatie.

Beoordeling plan

Zorgvuldig ruimtegebruik :

- a. De toedeling van functies dient in beginsel plaats te vinden binnen bestaand ruimtebeslag voor bebouwing. Met onderhavig initiatief is in zoverre sprake dat aansluiting wordt gezocht bij een stedelijk gebied direct gelegen naast het bestaande ASML terrein, op De Run 1000.
- b. Bij een stedelijke ontwikkeling dient toepassing te worden gegeven aan de ladder voor duurzame verstedelijking. Hieraan is in deze toelichting getoetst in paragraaf 3.1.2.
- c. Gebouwen, bijbehorende bouwwerken en andere permanente voorzieningen dienen te worden geconcentreerd binnen een bouwperceel. De begrenzing van het beoogde bouwvlak en de bestemmingen zijn zodanig afgestemd dat hieraan toepassing wordt gegeven.

Toepassing van de lagenbenadering

In de hoofdstukken 4 en 5 van onderhavige toelichting wordt ingegaan op deze effecten op de ondergrond. Wat betreft de effecten op de netwerklaag kan worden vastgesteld dat voor onderhavig initiatief geen nieuwe infrastructuur hoeft te worden aangelegd. Voor het overige heeft het planvoornemen geen effect op een natuurnetwerk, het energienetwerk en waterwegen. De afwikkeling van het verkeer vindt plaats op de bestaande infrastructuur. Wat betreft de effecten op de bovenste laag zijn de effecten op het milieu beschreven in hoofdstuk 5. Er wordt geen effect verwacht op de bovenste laag.

Meerwaardecreatie.

Met onderhavig initiatief wordt invulling gegeven aan meerwaardecreatie door doelmatige en hoogwaardige uitbreiding van het bedrijventerrein van de belangrijkste speler in de Brainportregio. Het plan draagt bij aan het economisch functioneren van de regio in het bijzonder en Nederland in zijn geheel.

Conclusie

Er wordt invulling gegeven aan een goede omgevingskwaliteit. Dit bestemmingsplan past binnen de regels van de Interim omgevingsverordening.

3.2.3 Omgevingsverordening Noord-Brabant

De provincie heeft als voormeld de Interim omgevingsverordening vastgesteld waarin de bestaande regels zijn samengevoegd. Voordat de Omgevingswet in werking treedt, wordt de definitieve omgevingsverordening vastgesteld. Deze definitieve verordening wordt tegelijk met de Omgevingswet van kracht. In de definitieve verordening worden, in tegenstelling tot de interim verordening, ook beleidswijzigingen verwerkt. De huidige regels in de Interim omgevingsverordening zijn gehanteerd als uitgangspunt.

Er is aansluiting gezocht bij de opbouw van de rijksregels. Diverse nadere regelingen zijn in de Omgevingsverordening verwerkt. Vanwege het vervallen van de Wet bodembescherming zijn nieuwe regels opgenomen om verontreiniging van het grondwater te voorkomen. Het voorstel is om daarvoor ook voorbeschermingsregels vast te stellen. De aanwijzing van voor verzuring gevoelige kwetsbare gebieden (Wav-kaarten) is vervallen. De rechtstreeks werkende regels voor de ontwikkeling van veehouderij en mestbewerking vervallen. Het voorstel is om die te vervangen door voorbeschermingsregels. Er is een attentiezone geluid

opgenomen langs provinciale wegen waarbinnen aandacht wordt gevraagd voor het oprichten van geluidgevoelige bebouwing.

Op 11 maart 2022 hebben Provinciale Staten de Omgevingsverordening Noord-Brabant vastgesteld die gelijktijdig met de Omgevingswet inwerking zal treden. De omgevingsverordening is te raadplegen via www.brabant.nl/interimomgevingsverordening.

In de omgevingsverordening Noord-Brabant zijn geen wijzigingen doorgevoerd ten opzichte van de interim omgevingsverordening die relevant zijn voor onderhavig plangebied.

3.2.4 De Brainport Principles

In de loop van 2020 zijn er kwaliteitscriteria geformuleerd voor nieuwe werklocaties in het Stedelijk Gebied Eindhoven. Deze kwaliteitseisen, die op 2 juli 2020 door het portefeuillehoudersoverleg Economie zijn vastgesteld, zijn opgedeeld in 2 soorten: de Brainport Principles en de Kwaliteitscriteria.

De 'Brainport Principles voor werklocaties' zijn basiskwaliteitseisen voor nieuwe ontwikkelingen. Op basis van die kwaliteitscriteria worden de ontwikkellocaties geprioriteerd. Voorop staat dat sprake is van evenwicht in vraag en aanbod, zowel in kwantitatieve als kwalitatieve zin. Als Brainport principles zijn te noemen:

1. Passende beeldkwaliteit - we stellen eisen aan de kwaliteit van bedrijfstvastgoed. Uiteraard zijn er verschillen tussen binnenstedelijke bedrijventerreinen (hoge kwaliteitseisen) en functionele bedrijventerreinen (minder hoge kwaliteitseisen).
2. Duurzame werklocaties - werklocaties in het SGE lopen voorop op de thema's duurzaam, gezond, bereikbaar en klimaatadaptief. Concreet betekent dit dat nieuwe terreinen zoveel mogelijk energiepositief moeten zijn, dat ze indien mogelijk bijdragen aan de circulaire economie, voldoende groen en water herbergen, en op alle terreinen maatregelen zijn toegepast die de biodiversiteit bevorderen. Daarnaast dient de OV potentie maximaal te worden benut op nieuwe locaties.
3. Georganiseerde werklocaties - bij nieuw te ontwikkelen locaties stellen we voorwaarden aan collectiviteit in de vorm van verplicht parkmanagement of een BIZ (Bedrijven Investerings Zone).
4. Aantrekkelijk en gevarieerd werkmilieu - nieuwe locaties bieden ruimte voor bedrijvigheid van verschillende schaalgroottes en verschillende economische activiteiten, en mogelijkheid om voorzieningen te realiseren. Uiteraard zijn er verschillen tussen typen terreinen. Binnenstedelijke werklocaties vragen een ander voorzieningenniveau dan een grootschalig functioneel terrein. Er zijn uiteraard uitzonderingen, denk aan clustering van logistieke bedrijven of thematische terreinen.
5. Invloed voor bedrijven - terreinen worden vraaggericht ontwikkeld. We sluiten zo goed mogelijk aan bij de vraag van bedrijven. Vraag en aanbod worden structureel gemonitord. Er is geen sprake van kwantitatief en kwalitatief overaanbod. De eindgebruiker is bij de gronduitgifte al goed in beeld.
6. Benutting regionale schaalniveau - werklocaties kunnen een lokaal tot bovenregionaal verzorgingsgebied hebben. Een regionaal bedrijventerrein in een gemeente kan daarom ook de vraag vanuit buurgemeenten en zelfs buurregio's bedienen.

Het plan geeft invulling aan deze principes. Verwezen wordt naar de planbeschrijving in paragraaf 2.2. van deze toelichting.

In het plangebied wordt op een markante locatie in Brainport invulling geven aan de ruimtebehoefte van het belangrijkste bedrijf in Brainport, waarbij – zoals ook elders op de bestaande campus van ASML – op een exemplarische wijze een uiterst moderne bedrijfsomgeving tot stand wordt gebracht. Uit overige paragrafen in deze toelichting – zoals paragraaf 3.2.2. en 4.13. - blijkt dat het een duurzame ontwikkeling betreft, waarmee de omgevingskwaliteit, het gebruik van duurzame energie, duurzame mobiliteit en economie wordt bevordert, en rekening wordt gehouden met klimaatverandering.

3.3 Regionaal beleid

3.3.1. Integrale Strategie Ruimte Metropoolregio Eindhoven (ISR)

In 2016 is Brainportregio Eindhoven door het Rijk erkend als één van de drie mainports. De 21 gemeenten van de Metropoolregio Eindhoven (MRE) hebben een gezamenlijke ambitie: de Brainport Eindhoven verder ontwikkelen tot een economische topregio die internationale allure verbindt aan regionale eigenheid.

De ISR is een ambitie, inspiratie- en kansendocument voor de regio. Het is een basis van waaruit partijen op verschillende niveaus (lokaal, subregionaal en bovenregionaal) werken aan opgaven ter versterking van de kwaliteiten van onze regio. Het vormt een gemeenschappelijk vertrekpunt voor de subregionale en lokale beleidsontwikkeling. De ISR ondersteunt daarmee de onderlinge en met andere partijen te maken afspraken. De ISR heeft een functie voor communicatie- en lobbytrajecten. Zo zal het een bouwsteen namens de regio vormen voor de provinciale omgevingsvisie.

De ISR is opgesteld door de werkplaats Ruimte met partners uit het bedrijfsleven, wetenschap, onderwijs en overheden. De ISR zet in op 3 centrale thema's:

- a. De energieke regio: de centra van steden en dorpen zijn van bewoners en bezoekers. Inrichting is gericht op beleving en verblijfskwaliteit.
- b. De verbonden regio: Een onderscheidende regionale en (inter-)nationale bereikbaarheid. Verplaatsen in de regio is sneller, eenvoudiger en/of leuker.
- c. De innovatieve regio: Economische activiteit en innovatie op werklocaties. Verbeteren verwevenheid campussen, kennisinstellingen en de innovatieve maakindustrie. Ruimte om te experimenteren.

De strategiekaart toont de keuzen, ambities en strategische projecten die van belang zijn op (inter)nationaal niveau, waaraan we als Brainportregio werken. De Brainportregio maakt onderdeel uit van de nationale Ruimtelijke Economische Ontwikkelingsstrategie (REOS). Deze richt zich op het versterken van het economisch kerngebied van Nederland. Tegelijkertijd dragen de op de strategiekaart vermelde elementen ook bij aan een versterking van de regio zelf, wat goed is voor het woon-, leef en ondernemingsklimaat van iedereen in de regio.

De strategie is opgebouwd uit de thema's: economisch vestigingsklimaat; woon- en leefklimaat; omgevingskwaliteit; mobiliteit; duurzaamheid en klimaat. Per thema bevat de ISR een kaart en een beschrijving van het streven en de wijze waarop dit kan worden bereikt.

Relatie met het bestemmingsplan

Ambitie is om schoner, slimmer en zuiniger om te gaan met de ruimte en om grondstoffen optimaal te (her)benutten. Er wordt gestreefd naar duurzame locatieontwikkeling: het juiste type werkmilieu moet worden geaccommodeerd op de juiste locatie, met respect voor het

landschap, het watersysteem en andere (ook sociale) waarden: naar klimaat-adaptief grondgebruik in een gezonde leefomgeving. Genoemd kunnen worden aardgasvrij bouwen, adaptatie (afname verhardingsoppervlak en vergroening in gevelgroen), landschappelijke waarde (vergroening van het gebied), alsmede het gebruik van zonne-energie. In paragraaf 4.13. wordt nader ingegaan op het aspect duurzaamheid. Qua mobiliteit wordt verwezen naar de paragraaf verkeer en parkeren.

De meerwaarde van dit plan is gelegen op het gebied van de innovatieve regio, waartoe kan worden verwezen naar de hiervoor opgenomen beschrijving van (het belang van) ASML.

Conclusie

Het voorliggende bestemmingsplan sluit aan op de ambities en doelstellingen die met de Integrale Strategie Ruimte voor de Metropoolregio Eindhoven zijn gesteld. De beoogde ontwikkeling past daarmee in dit regionale beleidskader.

3.4 Gemeentelijk beleid

3.4.1. Stadsvisie Veldhoven 2015-2030

In 2005 werd, na intensief overleg met bewoners, bedrijven en instellingen uit de Veldhovense samenleving, de Stadsvisie 2005 - 2030 "Het beste van Veldhoven, the best of both worlds" uitgebracht. Een document waarin, op basis van de bestaande situatie in 2005 en verwachte ontwikkelingen, de contouren werden vastgelegd voor het beleid richting de toekomst. De stadsvisie was vooral een wensbeeld: wat willen we met z'n allen voor de toekomst van Veldhoven?

De Stadsvisie Veldhoven is in 2015 geactualiseerd. In samenspraak met diverse stakeholders zijn de sterke en zwakke kanten van Veldhoven in beeld gebracht en is de huidige situatie (anno 2015) beschreven. Een terugkerend kenmerk is dat de kracht van Veldhoven ligt in de combinatie van twee werelden: dorpse gevoelens in een verstedelijkte omgeving. Dit komt ook terug in de ligging van de gemeente, tussen de stad Eindhoven aan de ene zijde en de rust en landelijke ruimte van de Kempen aan de andere zijde.

De visie voor Veldhoven is erop gericht om deze kwaliteit (het 'beste van twee werelden', een combinatie van dorpse sfeer en stedelijke voorzieningen) vast te houden. De stadsvisie 2015 - 2030 kan worden gezien als een startdocument waarin de richting van het gemeentelijk beleid is aangegeven. Hierbinnen worden onder andere de thema's 'wijken, wonen, leefbaarheid', 'sociaal domein', 'educatie, cultuur, sport en recreatie' en 'economie, middenstand en werkgelegenheid' onderscheiden.

Relatie met het bestemmingsplan

De Stadsvisie Veldhoven 2015 - 2030 geeft een wensbeeld voor de toekomstige ontwikkeling van Veldhoven en bevat geen concreet beleid dat direct kan worden vertaald in het bestemmingsplan.

3.4.2. Ambitiedocument 'Samen voor ruimtelijke kwaliteit'

Op 14 mei 2019 is het Ambitiedocument 'Samen voor ruimtelijke kwaliteit' door de gemeenteraad vastgesteld, met als doel de ruimtelijke kwaliteit in de gemeente Veldhoven te benoemen, te waarborgen en te verbeteren.

In het ambitiedocument worden de vier Veldhovense kernwaarden beschreven:

1. Sterk stedelijke structuur
2. Blijvend herkenbare dorpsstructuren
3. Zorgvuldig opgezette ontwikkelgebieden
4. Aantrekkelijke woonwijken

Relatie met het bestemmingsplan

Het plangebied is gelegen op bedrijventerrein De Run, onderdeel van de sterk stedelijke structuur. Daarover zegt het ambitiedocument :

We zetten in op opwaardering/doorontwikkeling van de stedelijke structuur onder het motto 'innovatie betekent lef tonen' op de plekken waar meer stedelijkheid uitgestraald mag worden. We omarmen hier vernieuwende, moderne en onderscheidende architectuur. Door hier meer stedelijke allure toe te voegen en hoge(re) beeldkwaliteit na te streven kan de stedelijke kant van de Veldhovense identiteit worden versterkt. Voor wat betreft initiatieven ten behoeve van objecten of deelgebieden die binnen de invloedssfeer liggen van Brainport Avenue (de hoofdverkeersaders door de MetropoolRegio Eindhoven (MRE) zijn er reeds regionale afspraken gemaakt. Het zogenaamde Kwaliteitsteam Brainport Avenue adviseert de gemeente voor zover gebouwen en of (gebieds)ontwikkelingen zijn gelegen in de invloedssfeer van de autosnelwegen N2/A2 en A67. Het is van belang dat bouwplannen met respect voor en daar waar mogelijk in samenspel met de hoofdgroenstructuur tot stand komen en dat er gestreefd wordt naar een goede balans tussen 'rood' en 'groen'. De groene vingers in het bijzonder zijn structuren met een 'stedelijke maat'. Als structuurdragers is het van belang dat zij herkenbaar blijven en dat ook hierlangs de herkenbaarheid en identiteit van Veldhoven wordt vergroot. Door op strategische punten stedelijke bebouwing toe te voegen worden dit de plekken bij uitstek waar de groene en stedelijke kant van Veldhoven letterlijk samenkomen.

Conclusie

De herontwikkeling is passend binnen de kaders van het Ambitiedocument 'Samen voor ruimtelijke kwaliteit' omdat ASML streeft naar een hoge beeldkwaliteit van haar hoogstedelijke bebouwing, rekening houdend met de afspraken inz. Brainport Avenue, met hierbij op haar eigen bedrijventerrein een optimale verhouding tussen 'rood' en 'groen'.

3.4.3. Omgevingsvisie Veldhoven

In het kader van onderhavig bestemmingsplan moet ook aandacht gegeven worden aan de omgevingsvisie Veldhoven "Stad van dorpen in het hart van de Brainport" (vastgesteld 8 februari 2022). In hoofdstuk 3 worden beschreven de drie kernopgaven waar de gemeente voor staat tot 2040 met daarbij de ambities en ruimtelijke keuzes. In hoofdstuk 4 zijn deze kernopgaven gebiedsgericht samengevat.

De drie kernopgaven die samen de ruimtelijke koers vormen voor de gemeente zijn:

- 1: investeren in stedelijke en dorps kwaliteiten,
- 2: verder bouwen aan een innovatieve en bereikbare maakstad,
- 3: werken aan een duurzame en gezonde leefomgeving.

Gezien het streven naar zo inzichtelijk en voorspelbaar mogelijk beleid in de omgevingsvisie zijn voor de dorpskernen, de dorpslinten, de sterke stedelijke structuur, de woonwijken, het buitengebied en de bedrijventerreinen de integrale ambities op een rij gezet. De gebiedsgerichte vertaling biedt de benodigde detaillering voor doorwerking in onder andere programma's en het omgevingsplan en is essentieel voor de functionaliteit als afwegingskader.

Voor bedrijventerreinen c.q. het bedrijf ASML c.q. onderhavig plangebied kan worden verwezen naar het onderstaande uit de omgevingsvisie :

Op de bedrijventerreinen liggen grote opgaven en kansen ten aanzien van duurzaamheid en klimaatadaptatie, zowel in het vastgoed als de openbare ruimte. Vernieuwing en uitbreiding van vastgoed biedt een natuurlijk moment om zowel gebouwen als terreinen te verduurzamen. Daken bieden ruimte voor opwek van duurzame energie terwijl bij vernieuwing van vastgoed het energieverbruik teruggedrongen kan worden. Door terreinverharding en openbare ruimte te vergroenen ontstaat er meer ruimte voor waterberging, verkoeling en een meer aantrekkelijke werkomgeving, waarmee hittestress wordt tegengegaan.

Een deel van bedrijventerrein De Run zal zich stap voor stap ontwikkelen tot campus - een innovatief werklandschap - gericht op high-tech bedrijvigheid. Daarbij hoort de ontwikkeling van meer gemengde, stedelijke werkmilieus, waarbij sprake is van verdichting en menging van werken, wonen en recreëren, met een hoge omgevingskwaliteit. Een belangrijke voorwaarde voor de intensivering is de bereikbaarheid, met beter OV en nieuwe fietsverbindingen. Ook het aanzicht van De Run is van belang en moet onderscheidend zijn in kwaliteit ten opzichte van reguliere bedrijventerreinen. Aan de randen langs de snelwegen wordt gedacht aan het toevoegen van een landmark en hogere ruimtelijke kwaliteit. De Run heeft hiermee een onderscheidend karakter en een afzonderlijke positie binnen de werklocaties. voor de realisatie van bovenstaande ambities en opgaven voor De Run stellen we een afzonderlijk programma op.

GEBIEDSKADERS

- Scherpe profilering afzonderlijke bedrijventerreinen voortbouwend op huidige kwaliteiten;
- Transformatie deel van De Run tot stedelijk werkmilieu (zie ook sterke stedelijke structuur);
- Verbetering OV- en fietsbereikbaarheid De Run;
- Onderscheidende ruimtelijke kwaliteit De Run, waaronder in de openbare ruimte;
- Tegengaan hittestress en wateroverlast en vergroten biodiversiteit door vergroening openbare ruimte, ontkoppeling hemelwaterafvoer en ruimte voor waterberging;
- Verduurzaming van bestaand vastgoed door terugdringen energieverbruik en opwek duurzame energie op daken;
- Verkennen van de mogelijkheden om groen gas op te wekken op de bedrijventerreinen Habraken en De Run;

Relatie met het bestemmingsplan

Bedrijventerrein De Run heeft zich in de loop van de tijd ontwikkeld tot een innovatief bedrijventerrein met grote bedrijven. Het bedrijventerrein is een regionale hotspot met internationale uitstraling. In de omgevingsvisie wordt bedrijventerrein De Run specifiek aangewezen als de locatie voor stedelijke werkfuncties en wordt bovendien aangegeven dat het bedrijventerrein De Run zich stap voor stap zal ontwikkelen tot een campus, een innovatief werklandschap, gericht op de hightech bedrijvigheid. Binnen deze ontwikkeling past een stedelijkere ontwikkeling en ook de centralisatie en uitbreiding van de ASML-gebouwen zoals in het bestemmingsplan mogelijk wordt gemaakt. Het bestemmingsplan draagt hier concreet aan bij en sluit dus goed aan op het gemeentelijk beleid.

Conclusie

De beoogde herontwikkeling is passend binnen de omgevingsvisie.

4. MILIEUHYGIENISCHE EN PLANOLOGISCHE VERANTWOORDING

4.1. Mer-beoordeling

Toetsingskader

Behalve aan de uitvoeringsaspecten bedoeld in de Awb en het Bro dient ook te worden getoetst aan de Wet milieubeheer en het Besluit m.e.r. of er sprake is van een mogelijke verplichting tot het opstellen van een milieueffectrapportage. Een milieueffectrapportage (MER), en de bijbehorende procedure (m.e.r.), is een hulpmiddel om de belangen van het milieu volwaardig te betrekken bij de besluitvorming omtrent plannen en projecten. Het gaat hierbij wel enkel om plannen en projecten die kunnen leiden tot initiatieven waarmee het milieu mogelijk nadelig kan worden beïnvloed. Als uitgangspunt geldt voor plannen de onderstaande criteria om te beoordelen of een MER noodzakelijk is:

- plannen die kaderstellend zijn voor toekomstige m.e.r.- (beoordelings)plichtige besluiten (boven de grenswaarden uit de C- of D-lijst van het Besluit m.e.r.);
- plannen waarvoor een passende beoordeling nodig is in verband met een mogelijk significant negatief effect op Natura 2000-gebieden;
- plannen en activiteiten die o.g.v. een provinciale verordening zijn aangewezen als MER-plichtig.

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). Deze wijziging heeft gevolgen voor eerstgenoemd criterium om te beoordelen of een MER noodzakelijk is. 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 de C- of D-lijst blijft, 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 projecten' (projecten onder de drempelwaarden van de C- of D-lijst) beoordelen of een m.e.r.- (beoordeling) nodig is. Dit wordt de 'vormvrije m.e.r.-beoordeling' genoemd. Deze beoordeling houdt in dat er bekeken moet worden of er bij het initiatief sprake is van dusdanig bijzondere omstandigheden of milieueffecten dat er toch een MER moet worden opgesteld. Hierbij wordt gekeken naar de selectiecriteria uit bijlage III bij de m.e.r.-richtlijn (2011/92/EU), welke o.a. de omvang van het project, de cumulatie met andere projecten en het gebruik van natuurlijke hulpbronnen betreffen.

Op 7 juli 2017 is opnieuw een wijziging van het Besluit m.e.r. in werking getreden. Eén van de belangrijkste gevolgen van deze wetwijziging is dat het bevoegd gezag dient te beoordelen of het noodzakelijk is om een milieueffectrapportage op te stellen. De effecten van de onderhavige bestemmingswijziging dienen door middel van een vormvrije m.e.r.-beoordeling in beeld te worden gebracht.

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.

Volgens het Besluit m.e.r., Bijlage D sub 11.3 is de wijziging van een bedrijventerrein met een omvang van 75 ha of meer m.e.r. beoordelingsplichtig. Onderhavig bestemmingsplan is een bestemmingsplan dat gericht is om te komen tot uitbreiding van de bedrijfsbestemming op bedrijventerrein De Run. Hierbij is van belang dat de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State (ABRvS) dienaangaande stelt : *'Volgens de wetsgeschiedenis geldt een eventuele m.e.r.-(beoordelingsplicht) alleen voor verandering of uitbreiding van de activiteit en niet voor het bestaande, ongewijzigd gebleven gedeelte.'* Het plangebied van onderhavig bestemmingsplan betreft echter geenszins de aanleg, wijziging of uitbreiding van een bedrijventerrein met een oppervlakte van 75 hectare of meer. Geconcludeerd kan worden dat de ontwikkeling binnen het plangebied van circa 27.500 m² ver beneden de drempelwaarde ligt zoals opgenomen in het Besluit m.e.r.

Ten aanzien van het tweede criterium inzake een mogelijke MER-plicht, geldt dat er bij onderhavige situatie geen sprake is van een plan waarvoor een passende beoordeling nodig is in verband met een mogelijk significant effect op de Natura 2000-gebieden.

Ten aanzien van het derde criterium geldt dat onderhavige activiteit niet is aangewezen als MER-plichtig op grond van de Interim omgevingsverordening Noord-Brabant. Er is dus geen sprake van de verplichting tot het opstellen van een MER en het doorlopen van de bijbehorende procedure.

Conclusie

Zoals beschreven is er bij onderhavig plan geen sprake van een verplichting tot het opstellen van een MER en het doorlopen van de m.e.r.-procedure o.g.v. het Besluit m.e.r., de Wet natuurbescherming of de Interim omgevingsverordening Noord-Brabant. Uit de - hier als **bijlage 2** opgenomen - vormvrije m.e.r.-beoordeling volgt dat er geen sprake is van belangrijke nadelige milieugevolgen. Er is dus voldaan aan de wettelijke verplichtingen hieromtrent.

4.2. Bodemkwaliteit

Op basis van art. 3.1.6, lid 1 onder f Bro geldt dat in een toelichting op een ruimtelijk besluit de inzichten over de uitvoerbaarheid van dat besluit worden neergelegd. Ten aanzien van het aspect bodemkwaliteit staat, op basis van vaste jurisprudentie van de Afdeling Bestuursrechtspraak Raad van State (ABRvS), voorop dat de vaststelling van de aanwezigheid van verontreinigingen in de bodem, de noodzaak van sanering van verontreinigde locaties en de wijze waarop deze saneringen moeten worden uitgevoerd, zijn geregeld in afzonderlijke wetgeving met eigen procedures. Dat doet er niet aan af dat het bevoegd gezag het ruimtelijk besluit pas kan nemen indien, voor zover redelijkerwijs valt in te zien, vaststaat dat een eventuele bodemverontreiniging niet aan de uitvoerbaarheid in de weg staat (22 december 2010, ECLI:NL:RVS:2010:BO8297, r.o. 2.18.4; 27 juni 2012, ECLI:NL:RVS:2012: BW9569, r.o. 2.10.3). Daarbij geldt als uitgangspunt dat de bodem in principe geschikt dient te zijn voor de beoogde functie. De bodemkwaliteit mag geen onaanvaardbaar risico vormen voor de gebruikers van de bodem.

Binnen het plangebied zijn een drietal bodemonderzoeken uitgevoerd :

- Verkennend bodemonderzoek aan De Run 1000 te Veldhoven (Van Vleuten Consult bv, kenmerk CV10032VBO, d.d. 23-07-2010);

- Nulsituatie bodemonderzoek project N2 Kempenbaan A2 Ketenpark / depotlocatie Julianastraat / Rijksweg A2 te Veldhoven (Geonius Milieu B.V., kenmerk MA200407.024.R01.V1.0, d.d. 24-02-2022);
- Milieutechnisch onderzoek De Run 1000 te Veldhoven (Tritium Advies B.V., kenmerk 2207/009/JW-01, d.d. 27-09-2022).

Uit deze bodemonderzoeken blijkt dat in de bodem in 2010 plaatselijk sporen puin zijn waargenomen. In 2022 zijn, behoudens zeer plaatselijk sporen baksteen, geen bodemvreemde bijmengingen aangetroffen. Analytisch zeer plaatselijk een licht verhoogd gehalte kwik is aangetoond. In 2022 zijn geen verontreinigingen meer aangetoond in de bovengrond. In de ondergrond zijn zowel in 2010 als in 2022 geen verontreinigingen aangetoond. De PFAS-verbindingen PFOA en PFOS zijn in de bovengrond en ondergrond aangetoond boven de detectielimiet, maar in gehalten lager dan de achtergrondwaarden. In het grondwater zijn licht verhoogde concentraties barium, naftaleen en/of xylenen aangetoond.

Binnen het plangebied is een voet- c.q. fietspad aanwezig bestaande uit een niet-teerhoudende asfaltverharding. In de onderliggende puinfunderingslaag (betreft geen bodem) is een indicatief asbestgehalte van 150 mg/kg ds aangetoond. Deze puinfundering wordt tijdens de toekomstige verwijdering nader onderzocht op asbest en/of onder asbestcondities verwijderd en afgevoerd naar een erkende verwerker.

Aan de hand van uitgevoerde bodemonderzoeken kan voor het gehele plangebied ervan worden uitgegaan, dat geen sprake is van een mate van bodemverontreiniging die de totstandkoming van dit bestemmingsplan en het voorgenomen gebruik in de weg staat. Het rapport van het meest recent uitgevoerde bodemonderzoek uit 2022 is opgenomen als **bijlage 3**.

Conclusie

Het aspect bodemkwaliteit staat de totstandkoming van dit bestemmingsplan niet in de weg.

4.3. Geluid

4.3.1. Luchtvaartlawaai, spoorweglawaai

Het plangebied ligt op circa 4.5 km van de luchthaven Eindhoven. Dit is een militair vliegveld met medegebruik door de burgerluchtvaart (Eindhoven Airport). Vanaf 1 november 2009 geldt de Wet luchtvaart. Conform de systematiek van deze wet is voor luchthaven Eindhoven één luchthavenbesluit vastgesteld met een militaire geluidsruimte voor militair vliegverkeer en een burgergeluidsruimte voor het commercieel burgermedegebruik.

Het luchthavenbesluit is op 26 september 2014 vastgesteld. Met dit besluit is de 35 Ke-geluidszone rond de luchthaven vastgelegd als grens van de geluidsbelasting van het gezamenlijke militaire en civiele vliegverkeer. Het plangebied ligt niet binnen deze vastgestelde geluidszone (35 Ke-contouren). Deze geluidszone werkt daarom niet belemmerend voor onderhavig plangebied.

Het plangebied is voorts niet gelegen binnen de geluidzone van enige spoorlijn.

4.3.2. Wegverkeerslawaai

Wegverkeerslawaai, invloed op gevoelige bestemmingen in plangebied

Volgens de Wet geluidhinder (Wgh) heeft elke weg een geluidszone, met uitzondering van woonerven en wegen waar een maximumsnelheid van 30 km/u voor geldt. De wegen direct rondom het plangebied (zijnde de Rijksweg A2 / N2 en de Kempenbaan) kennen een zone in de zin van de Wet geluidhinder. Omdat met het plan geen nieuwe geluidgevoelige objecten (zoals woningen) worden mogelijk gemaakt is een akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai op de gevels van nieuwe gebouwen niet noodzakelijk.

Wegverkeerslawaai, invloed op gevoelige bestemmingen buiten plangebied

De voorgestane invulling van het plangebied leidt tot aanvullende verkeersbewegingen. In het kader van dit bestemmingsplan wordt de invulling van de normatieve parkeerbehoefte in het plangebied als uitgangspunt genomen. Verwezen kan worden naar paragraaf 2.2.4. van deze toelichting.

Wat de verkeersbewegingen betreft kan worden herhaald hetgeen in paragraaf 2.2.4. is aangegeven, te weten dat de ontwikkeling van het plangebied in algemene zin is meegenomen in de vormgeving van de hiervoor beschreven vernieuwde aansluiting van de Kempenbaan Oost en aldus is beschreven in het bestemmingsplan Kempenbaan Oost 2020, de hierbij behorende bijlage 1 “verkeerskundig onderzoek” en de hierbij behorende bijlage 6 “akoestisch onderzoek” (projectnummer 0452233.100 definitief revisie 03 22 maart 2021).

In dit akoestisch onderzoek worden in beeld gebracht de akoestische gevolgen van de nieuwe wegenstructuur en de hiermee samenhangende in het verkeersonderzoek beschreven toename van het verkeer (o.a. van en naar Run 1000).

Geconcludeerd wordt in het akoestisch onderzoek :

Uit de berekeningsresultaten blijkt dat de geluidbelasting ten gevolge van de nieuwe weg ‘de Bypass’ ten hoogste 38 dB bedraagt op de geluidgevoelige bestemmingen (inclusief aftrek ex artikel 110g Wgh). Hiermee is geen sprake van een overschrijding van de voorkeursgrenswaarde van 48 dB uit de Wet geluidhinder.

Uit de rekenresultaten blijkt dat de geluidbelasting vanwege de 30 km/uur wegen, te weten De Run (1100), De Run (2100) en een gedeelte van de Bypass, voldoet aan de voorkeursrichtwaarde van 48 dB in analogie met de Wet geluidhinder. Hierdoor is er sprake van een goede ruimtelijke ordening.

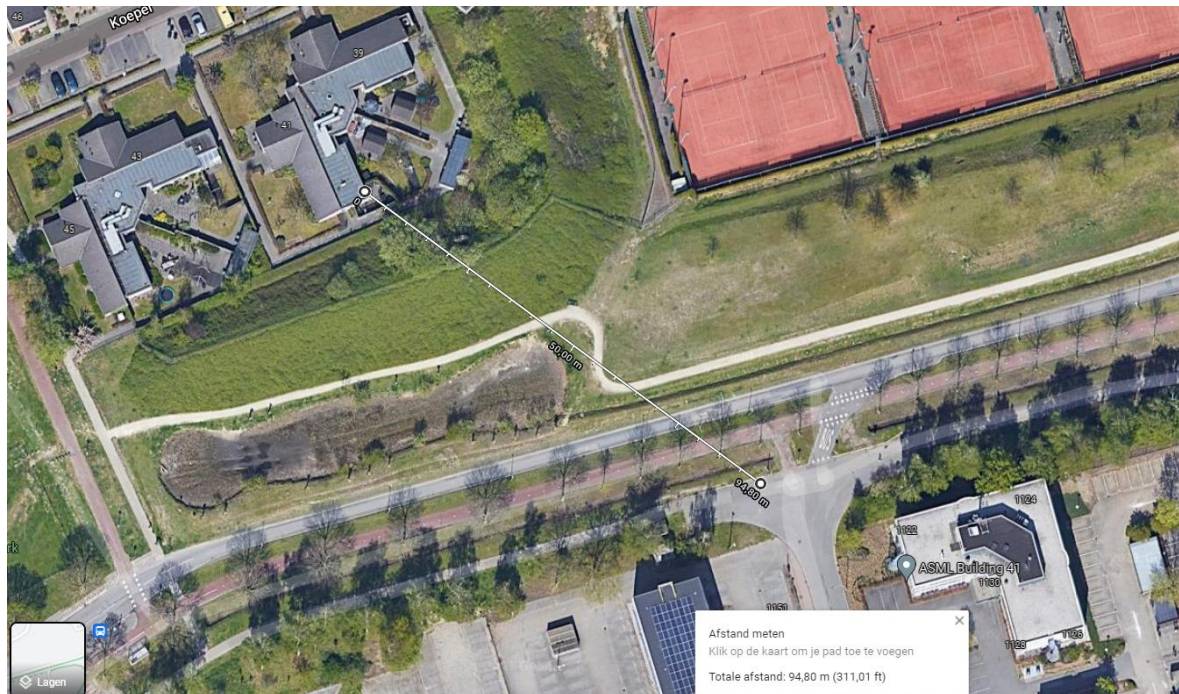
Deze conclusie wordt in de toelichting bij bestemmingsplan Kempenbaan Oost herhaald :

De bypass heeft gedeeltelijk een maximum snelheid van 50 km/uur en valt daardoor gedeeltelijk onder de Wet geluidhinder. De woningen die zijn gelegen in de zone van dit wegdeel hebben een geluidbelasting, ten gevolge van het verkeer op de bypass, die lager is dan de voorkeursgrenswaarde. Hierdoor is er geen aanleiding voor het treffen van maatregelen of het aanvragen van hogere waarden.

De nieuwe 30 km/uur wegen (... het gedeelte van de bypass met een maximum snelheid van 30 km/uur) vallen niet onder de Wet geluidhinder. Deze wegen leiden tot een geluidbelasting die onder de voorkeursgrenswaarde van 48 dB uit de Wet geluidhinder ligt. Dit betreft de geluidbelasting inclusief correctie voor stillere voertuigen. Hierdoor kan worden gesteld dat vanwege het geluid van deze wegen sprake is van een goede ruimtelijke ordening.

Wat de ondergrondse parkeervoorziening in het plangebied betreft mag als uitgangspunt worden genomen de VNG normafstand tussen een parkeergarage en een woning. Hierbij

wordt uitgegaan van minimaal 30 meter. Is de afstand groter dan deze normafstanden dan is verder onderzoek niet nodig. Vastgesteld kan worden dat de de minimale afstand van de openbare weg behorende bij het bedrijventerrein tot de meest dichtbij gelegen woning 95 m1 bedraagt. De afstand van de grens van het plangebied tot de meest nabijgelegen woning bedraagt ten minste ongeveer 180 meter zodat aanvullend akoestisch onderzoek niet noodzakelijk is.



afbeelding : afstand tot omliggende woonbebouwing

Vermeld kan tenslotte worden dat sprake is van feitelijke afscherming van wegverkeer op De Run 1000 ten opzichte van de omliggende woningen. Aan de noordzijde is tussen (de weg op) bedrijventerrein De Run 1000 en de noordelijk gelegen woningen sprake is van een afschermende grondwal. De westelijk gelegen woningen worden afgeschermd door de bestaande bedrijfsbebouwing van Simac en Mikrocentre en kennen een minimale afstand tot de weg Run 1000 van 70 meter.



afbeelding : grondwal tussen bedrijfsomgeving en woonbebouwing

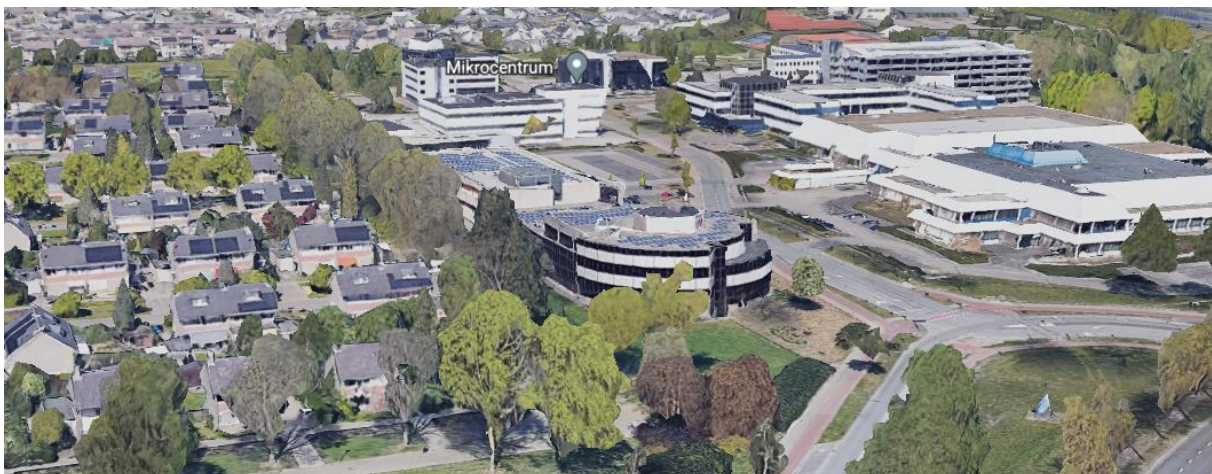
Conclusie is derhalve dat het aspect van (eventueel aanvullend) verkeersgeluid de totstandkoming van dit bestemmingsplan niet in de weg staat.

4.3.3. Industrielawaai, het ASML bedrijventerrein op De Run 1000

In eerste instantie wordt het beheersen van Industrielawaai naar omliggende geluidsgevoelige objecten als onderdeel in het toekennen van een maximale milieucategorie aan het plangebied meegenomen. In de Staat van bedrijfsactiviteiten worden voor diverse milieuaspecten, zoals geluid, een indicatieve afstand tot geluidsgevoelige objecten gegeven.



afbeelding : afstand tussen woonbebouwing en bestaande bedrijventerrein



afbeelding : afstand tussen woonbebouwing en bestaande bedrijventerrein

Uit bovenstaande foto's blijkt dat de invulling van het plangebied geen sprake zal zijn van kortere afstanden tot bestaande geluidsgevoelige woonbebouwing dan in de huidige situatie op het bestaande bedrijventerrein het geval is.

Voor het plangebied kan worden vastgesteld, dat sprake is van een minimale afstand van ruim 180 m¹ met tussenliggende bestaande bebouwing. Aldus kan voor wat betreft het uitbreidingsgebied ruimschoots worden voldaan aan de VNG richtlijnafstand van 100 meter voor het aspect geluid van een categorie 3. bedrijf versus een rustige woonwijk.

ASML kan worden geclassificeerd als een bedrijf dat zich bezighoudt met de vervaardiging van machines en apparaten. Omdat op De Run 1000 geen productie plaatsvindt - en dit in de regels van dit bestemmingsplan is geborgd door het toestaan van enkel bedrijven voor zover deze betreffen Machine- en apparatenfabrieken incl. reparatie met een productieoppervlakte kleiner dan 2000 m² zoals bedoeld onder SBI-2008 27, 28, 33, 0 uit de Staat van

bedrijfsactiviteiten - mag ASML op De Run 1000 mag worden gezien als een 3.2. bedrijf, met een grootste afstand voor geluid van 100 meter.

Staat van bedrijfsactiviteiten (bijlage 1)

SBI-2008	nummer	OMSCHRIJVING	AFSTANDEN IN METERS		GELUID	GEVAAR	GROOTSTE AFSTAND	CATEGORIE
			GEUR	STOF				
27, 28, 33	-	VERVAARDIGING VAN MACHINES EN APPARATEN						
27, 28, 33	0	Machine- en apparatenfabrieken incl. reparatie:						
27, 28, 33	1	- p.o. < 2.000 m2	30	30	100	30	100 D	3.2
27, 28, 33	2	- p.o. >= 2.000 m2	50	30	200	30	200 D	4.1
28, 33	3	- met proefdraaien verbrandingsmotoren >= 1 MW	50	30	300	Z	300 D	4.2
26, 28, 33	-							

afbeelding : SBI indeling ASML Run 1000

In het kader van de totstandkoming van een bestemmingsplan dient aannemelijk gemaakt te worden dat wat betreft industrielawaai kan worden voldaan aan alle relevante geluidsnormen.

Uitgaande van de representatieve bedrijfs(kantoor)situatie kan - gezien de afstand tot de omliggende woonbebouwing - ervan worden uitgegaan dat ter plaatse van de woningen wordt voldaan aan de grenswaarde van 50 dB(A)-etmaalwaarde (50, 45 en 40 dB(A) in respectievelijk de dag-, avond- en nachtperiode). Tevens kan ervan worden uitgegaan dat wordt voldaan aan de geluidgrenswaarden voor het maximale geluidniveau (L_{Amax}) van 70, 65 en 60 dB(A) in respectievelijk de dag-, avond- en nachtperiode.

Aanvullend geluidsonderzoek kan aldus achterwege blijven.

4.3.4. Conclusie

De aspecten verkeers- en industrielawaai vormen geen belemmering voor de beoogde ontwikkeling. Gesteld kan worden dat vanwege de afstand tot geluidgevoelige objecten (de omliggende woningen) een goed akoestisch woon- en leefklimaat is gewaarborgd.

Aldus is de conclusie dat vanuit het oogpunt van goede ruimtelijke ordening er ten aanzien van het aspect geluid geen belemmering bestaat voor de totstandkoming van het bestemmingsplan De Run 1000 ASML 2023.

4.4. Luchtkwaliteit

4.4.1 Wettelijk kader

Hoofdstuk 5 (met name onder titel 5.2) van de Wet milieubeheer bevat bepalingen over luchtkwaliteit. Dit hoofdstuk voorziet onder meer in een gebiedsgerichte aanpak van de

luchtkwaliteit via het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). Het Rijk, provincies en gemeenten werken in het NSL-programma samen aan maatregelen om de luchtkwaliteit te verbeteren. Dit gebeurt zodanig dat voldaan wordt aan de daartoe gestelde normen, ook in gebieden waar nu de normen voor luchtkwaliteit niet worden gehaald (overschrijdingsgebieden). De programma-aanpak zorgt voor een flexibele koppeling tussen ruimtelijke activiteiten en milieugevolgen. Hierdoor kunnen ruimtelijke ontwikkelingen doorgang vinden, terwijl ondertussen maatregelen ter verbetering van de luchtkwaliteit worden uitgevoerd.

Sinds 1 januari 2015 moet voldaan worden aan de Europese grenswaarden: voor stikstofdioxide (NO₂) geldt een jaargemiddelde van 40 microgram/m³, voor fijnstof (PM₁₀) geldt een jaargemiddelde van 40 microgram/m³ en een daggemiddelde van 50 microgram/m³. Het daggemiddelde mag jaarlijks maximaal 35 keer worden overschreden. Voor zwevende deeltjes (PM_{2,5}) geldt met ingang van 1 januari 2015 een blootstellingsconcentratieverplichting van ten hoogste 20 microgram per m³, gedefinieerd als gemiddelde blootstellingsindex.

4.4.2 Besluit niet in betekenende mate bijdragen

Kort samengevat dienen nieuwe plannen te worden beoordeeld op basis van artikel 5.16 van de Wet milieubeheer. Luchtkwaliteitseisen vormen geen belemmering voor ruimtelijke ontwikkelingen mits:

- 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.

In artikel 4 van het 'Besluit niet in betekenende mate bijdragen (luchtkwaliteitseisen)' en de bijlagen van de 'Regeling niet in betekenende mate bijdragen (luchtkwaliteitseisen)' zijn voor bepaalde categorieën projecten grenzen vastgesteld. Op grond daarvan kan worden gesteld dat deze een 'niet in betekenende mate bijdragen' (NIBM) leveren aan de luchtverontreiniging. Deze projecten mogen zonder toetsing aan de grenswaarden voor luchtkwaliteit uitgevoerd worden. Dit geldt onder andere voor:

- kantoorlocaties die niet meer dan 100.000 m² bruto vloeroppervlakte omvatten bij minimaal 1 ontsluitingsweg en
- kantoorlocaties die niet meer dan 200.000 m² bruto vloeroppervlakte omvatten bij minimaal 2 ontsluitingswegen met een gelijkmatige verkeersverdeling.

Wanneer projecten wel in betekenende mate bijdragen aan de luchtkwaliteit, dient luchtonderzoek uitgevoerd te worden en moet worden getoetst aan de normen.

De ontwikkeling binnen het plangebied vindt plaats binnen voormelde NIBM grenzen, zodat nader onderzoek achterwege kan blijven.

4.4.3 Besluit gevoelige bestemmingen

Met deze Algemene Maatregel van Bestuur wordt de vestiging van zogeheten 'gevoelige bestemmingen' in de nabijheid van provinciale en rijkswegen beperkt. Dit heeft consequenties voor de ruimtelijke ordening. Het 'Besluit gevoelige bestemmingen (luchtkwaliteitseisen)' is gebaseerd op artikel 5.16a van de Wet milieubeheer.

Het besluit is gericht op de bescherming van mensen met een verhoogde gevoeligheid voor stikstofdioxide en fijnstof. Het gaat met name om kinderen, ouderen en zieken. Het besluit voorziet in zones waarbinnen luchtkwaliteitsonderzoek nodig is als een 'gevoelige bestemmingen' wordt mogelijk gemaakt. Voor rijkswegen geldt een zone van 300 meter aan weerszijden en langs provinciale wegen 50 meter, gemeten vanaf de rand van de weg.

De volgende gebouwen met de bijbehorende terreinen zijn aangemerkt als 'gevoelige bestemming': scholen, kinderdagverblijven, en verzorgings-, verpleeg- en bejaardentehuizen. Het gaat hierbij niet om bestemmingen in de meest enge zin van het woord, maar om alle vergelijkbare functies, ongeacht de exacte aanduiding ervan in bestemmingsplannen en andere besluiten. Van doorslaggevend belang is de (voorziene) functie van het gebouw en het bijbehorende terrein. In de context van dit besluit worden ziekenhuizen, woningen en sportaccommodaties niet als gevoelige bestemming gezien.

De ontwikkeling binnen het plangebied is geen gevoelige bestemming als bedoeld in het 'Besluit gevoelige bestemmingen (luchtkwaliteitseisen)'.

4.4.4 Goede ruimtelijke ordening

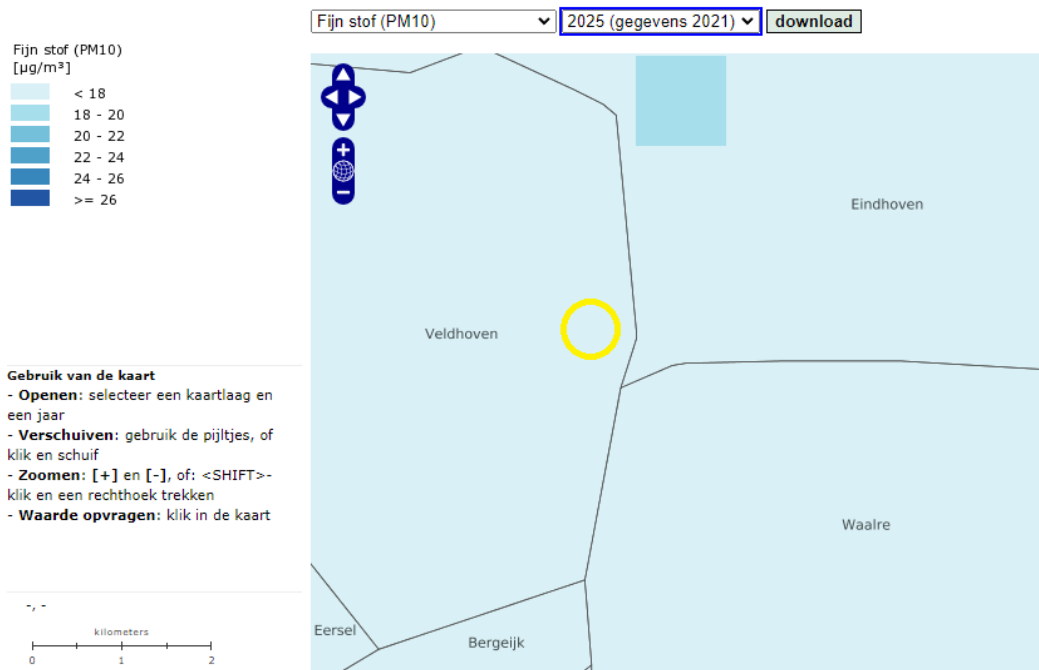
Naast toetsing aan de 'Wet luchtkwaliteit' en het 'Besluit gevoelige bestemmingen' dient altijd te worden onderzocht of sprake is van een goede ruimtelijke ordening. Het principe van een 'goede ruimtelijke ordening' blijft naast toetsing aan de 'Wet luchtkwaliteit' en het 'Besluit gevoelige bestemmingen' onverkort gelden.

De Wet ruimtelijke ordening (Wro), art. 3.1, schrijft voor dat een bestemmingsplan moet voldoen aan de criteria voor goede ruimtelijke ordening. Die verplichting heeft in dit verband betrekking op situaties waarop het Besluit gevoelige bestemmingen niet ziet, maar die vanuit het oogpunt van goede ruimtelijke ordening onwenselijk zijn, bijvoorbeeld de bouw van woningen langs een snelweg, of de bouw van een school langs een drukke binnenstedelijke weg.

De kaart van de monitoring van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) (www.nsl-monitoring.nl/) duidelijk dat de concentraties luchtvervuilende stoffen in het plangebied onder de grenswaarden liggen. Uit toepassing van deze kaart (diverse rekenpunten aan de Kempenbaan en A67 voor de jaren 2018, 2020 en 2030) blijkt ten aanzien van de concentraties NO₂, PM₁₀ en PM_{2,5} nabij het plangebied dat ruimschoots wordt gebleven onder de immissienormen voor deze stoffen thans en voor de komende decennia (titel 5.2 van de Wet milieubeheer) van NO₂: 40,0 µg/m³, PM₁₀: 40,0 µg/m³ en PM_{2,5}: 25,0 µg/m³.

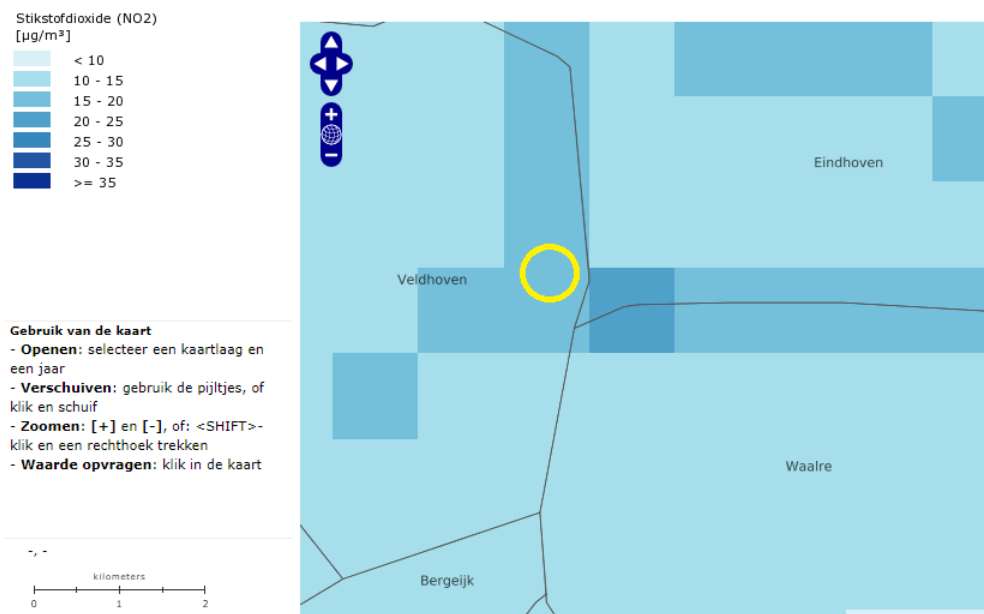
Voormelde conclusie wordt bevestigd door de Grootschalige Concentratie- en Depositiekaart Nederland (RIVM). Met deze kaart kan de jaargemiddelde achtergrondconcentratie worden achterhaald voor diverse stoffen waaronder stikstofdioxide en fijn stof.

Onderstaand kaartje geeft die weer voor fijn stof (PM 10), waaruit blijkt dat heersende achtergrondconcentratie PM 10 tussen 18 en 20 µg/m³ aanmerkelijk lager is dan de wettelijke jaargemiddelde concentratie van 40 µg/m³.



afbeelding : Grootschalige Concentratie- en Depositiekaart Nederland met jaargemiddelde concentratie PM10.

Voor wat betreft de achtergrondconcentratie van stikstofdioxide (NO₂) geeft de onderstaande figuur de achtergrondconcentratie aan.



afbeelding : Grootschalige Concentratie- en Depositiekaart Nederland met jaargemiddelde concentratie stikstofdioxide (NO₂)

Uit dit overzicht blijkt dat heersende achtergrondconcentratie stikstofdioxide tussen 15 en 20 μg/m³ aanmerkelijk lager is dan de wettelijke jaargemiddelde concentratie van 40 μg/m³

Op basis hiervan kan worden geconcludeerd dat het plan ten aanzien van luchtkwaliteit niet in strijd is met een goede ruimtelijke ordening.

4.4.5 Planbeschrijving en toetsing

Dit bestemmingsplan maakt maximaal 100.000 m² (bedrijfs)kantoorbebouwing mogelijk. Hierbij zal gezien de aard van de bebouwing en de ligging geen sprake zijn van specifiek milieubelastende bedrijvigheid. Aldus is qua luchtkwaliteit een vergelijking te maken met de nieuwbouw van een kantoorlocatie. Uitgaande van een bebouwing als voormeld anderzijds een NIBM ondergrens voor kantoorontwikkeling van 100.000 m² kan ten deze zonder nader onderzoek worden vastgesteld dat geen sprake is van een 'in betekende mate' project.

4.4.6. Conclusie

De vaststelling van dit bestemmingsplan leidt niet tot een overschrijding van de luchtkwaliteitseisen. Luchtkwaliteit vormt geen belemmering voor dit plan.

4.5. Externe veiligheid

4.5.1. Plaatsgebonden risico en groepsrisico

Externe veiligheid betreft het risico dat aan bepaalde activiteiten is verbonden voor niet bij de activiteit betrokken personen. Het externe veiligheidsbeleid richt zich op het beheersen van de gevolgen van risicovolle bedrijfsactiviteiten en van risicovol transport. Het gaat daarbij om de bescherming van individuele burgers en groepen tegen ongevallen met gevaarlijke stoffen.

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 wordt gemotiveerd.

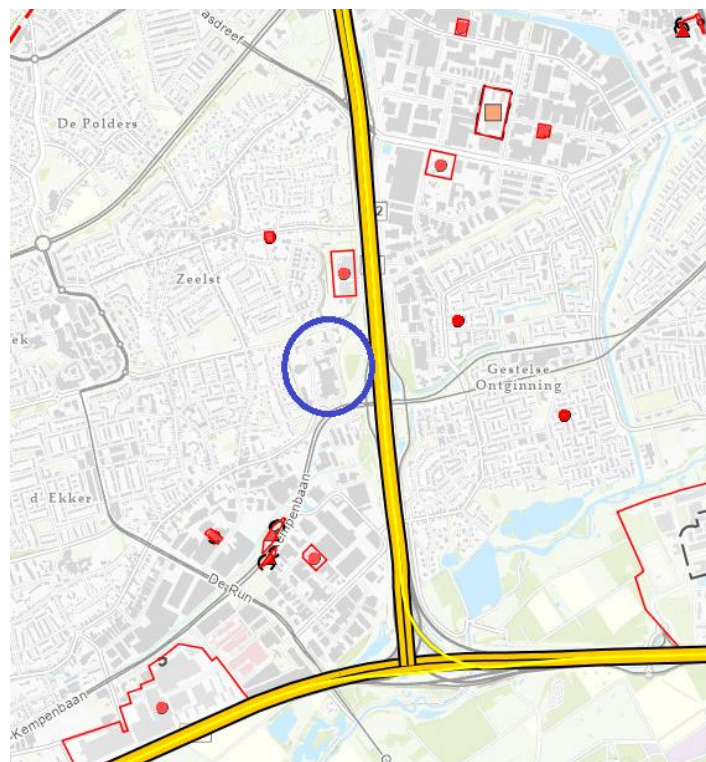
Risicobronnen kunnen worden onderscheiden in risicovolle inrichtingen, vervoer van gevaarlijke stoffen en buisleidingen. Om voldoende ruimte te scheppen tussen een risicobron en personen of objecten die risico lopen (kwetsbare en beperkt kwetsbare objecten) moeten vaak afstanden in acht worden genomen. Ook ontwikkelingsmogelijkheden die ingrijpen in de personendichtheid kunnen om onderzoek vragen.

Het beoordelingskader voor risicovolle inrichtingen wordt gevormd door het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi). Voor het vervoer van gevaarlijke stoffen geldt het Besluit

externe veiligheid transportroutes (Bevt), waarin de Basisnetten voor weg, spoor en water zijn vastgelegd. Voor buisleidingen geldt het Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb).

4.5.2. Beoordeling plan : inrichtingen, spoor, buisleidingen en vliegverkeer

Op basis van de Risicokaart (www.risicokaart.nl) is beoordeeld of er zich in de nabijheid van het plangebied risicobronnen bevinden. Daarbij is bekeken of er in de nabijheid van het plangebied risicovolle inrichtingen aanwezig zijn, of er wellicht transportroutes voor het vervoer van gevaarlijke stoffen (wegen, spoorwegen, vaarwegen of buisleidingen) in de nabijheid gelegen zijn en of dat het plangebied gelegen is binnen een zone waarbinnen het risico op een luchtvaartongeval verhoogd is.



afbeelding : risicokaart.nl

Het plangebied is niet gelegen binnen een zone waarbinnen het risico op een luchtvaartongeval verhoogd is. In de omgeving van het plangebied is een inrichting aanwezig, zijnde de sportschool David Lloyd (Pieter Zuidlaan 30). Hier zijn (tanks voor) vloeistoffen (chloorbleekloog) aanwezig. Deze inrichting heeft geen invloed op het plangebied. ASML ontplooit op De Run 1000 geen risicovolle activiteiten die vallen onder het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi) en in de omgeving vinden geen andere risicovolle activiteiten plaats die invloed hebben op de externe veiligheid in het plangebied.

Buisleidingen

Het plangebied ligt niet binnen het invloedsgebied van buisleidingen.

Spoorlijn Eindhoven –Boxtel:

De Spoorlijn Eindhoven - Boxtel is niet relevant voor het aspect externe veiligheid.

4.5.3. Beoordeling plan : Transportroute A2 / N2

A2 / N2 : plaatsgebonden risico, plasbrandaandachtsgebied, veiligheidszone

Direct aangrenzend aan het plangebied loopt aan de oostzijde de A2 / N2, hetgeen een rijksweg betreft zoals opgenomen in bijlage I van de Regeling basisnet. Over deze weg vindt transport van gevaarlijke stoffen plaats.

Binnen de PR 10-6 contour van deze vervoersas zijn geen kwetsbare objecten toegestaan en beperkt kwetsbare objecten alleen onder zwaarwegende belangen. Deze PR 10-6 contour - welke ter plaatse van het plangebied 26 meter betreft gemeten vanuit het midden van de weg - reikt niet tot binnen het plangebied van het voorliggende bestemmingsplan.

In de zone van het plasbrandaandachtsgebied moet rekening worden gehouden met de effecten van een plasbrand en gelden op basis van het Bouwbesluit 2012 aanvullende eisen voor de bouw van nieuwe bouwwerken. De contour van het plasbrandaandachtsgebied van 30 meter vanaf de rand van de weg reikt niet tot binnen het plangebied.

A2/N2 : groepsrisico, regelgeving

Sinds 1 april 2015 is het externe veiligheidsbeleid voor het transport van gevaarlijke stoffen wettelijk vastgelegd in de wet vervoer gevaarlijke stoffen, ook wel Wet basisnet genoemd. Het beleid is verder uitgewerkt in:

- de Regeling basisnet, met daarin onder meer de maximaal toegestane risico's die langs de transportroutes gelden en de tabellen met de routes die zijn opgenomen in de basisnetten weg, water en spoor
- het Besluit externe veiligheid transportroutes, waarin de externe veiligheid regels voor nieuwe ruimtelijke besluiten, zoals woonwijken en industriegebieden, staan
- de Beleidsregels EV-beoordelingen tracébesluiten waarin externe veiligheid regels opgenomen zijn die gelden bij de vaststelling van infrastructuurbesluiten, dus de aanpassing of aanleg van nieuwe transportroutes.

Op basis van artikel 8.1 van het Besluit externe veiligheid transportroutes (Bevt) moet bij de voorbereiding van een bestemmingsplan waarvan het plangebied is gelegen binnen 200 meter van een transportroute, zoals bedoeld in de regeling Basisnet, aandacht worden besteed aan het groepsrisico.

Duidelijk is dat kantoorgebouwen - zoals de bedrijfskantoren van ASML - kwalificeren als een kwetsbaar object :

kwetsbaar object:

gebouwen waarin doorgaans grote aantallen personen gedurende een groot gedeelte van de dag aanwezig zijn, waartoe in ieder geval behoren kantoorgebouwen ... met een bruto vloeroppervlak van meer dan 1500 m² per object)

Wat het groepsrisico betreft ligt het invloedsgebied van het vervoer van gevaarlijke stoffen via de A2 / N2 over het plangebied. Voor het bepalen van de hoogte van het groepsrisico is het aantal potentiële slachtoffers binnen dit invloedsgebied van belang. De gemeente Veldhoven hanteert als uitgangspunt dat de risico's zo laag mogelijk en zo goed mogelijk beheersbaar moeten zijn. De oriëntatiewaarde voor het groepsrisico is niet leidend bij de bepaling van de toelaatbaarheid van een (ruimtelijke) ontwikkeling. In de verantwoording van

het groepsrisico ligt de nadruk op een integrale weging van wat is/kan worden bereikt in de vier schakels uit de Veiligheidsketen en de omvang van de restrisico's.

A2/N2 : groepsrisico, beoordeling

Bij een bestemmingsplan dient op basis van het Bevt een kwantitatieve risicoanalyse uitgevoerd te worden. In het kader van onderhavig bestemmingsplan is een kwantitatieve risicoanalyse van de A2 / N2 uitgevoerd. In deze paragraaf is op basis van dit onderzoek het groepsrisico en de personendichtheid beschreven.

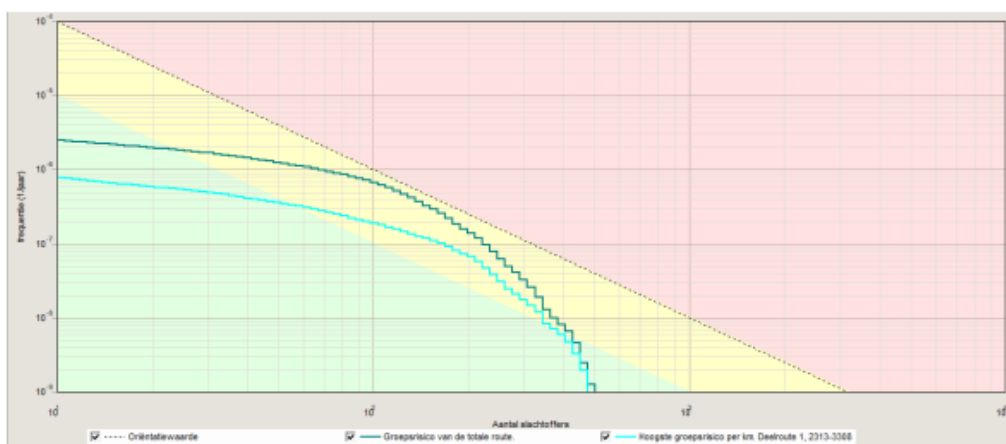
In het plangebied is sprake van een toename van 0 personen tot (de mogelijkheid van) maximaal 7.500 personen. Wat leidt tot een hoge personendichtheid (groter dan 80 personen per hectare).

In de door bureau Tauw opgestelde rapportage "Onderzoek effecten externe veiligheid" d.d. 27 januari 2022 (ref. : 1281038) (hier opgenomen als **bijlage 4**) blijkt op basis van de uitgevoerde QRA dat :

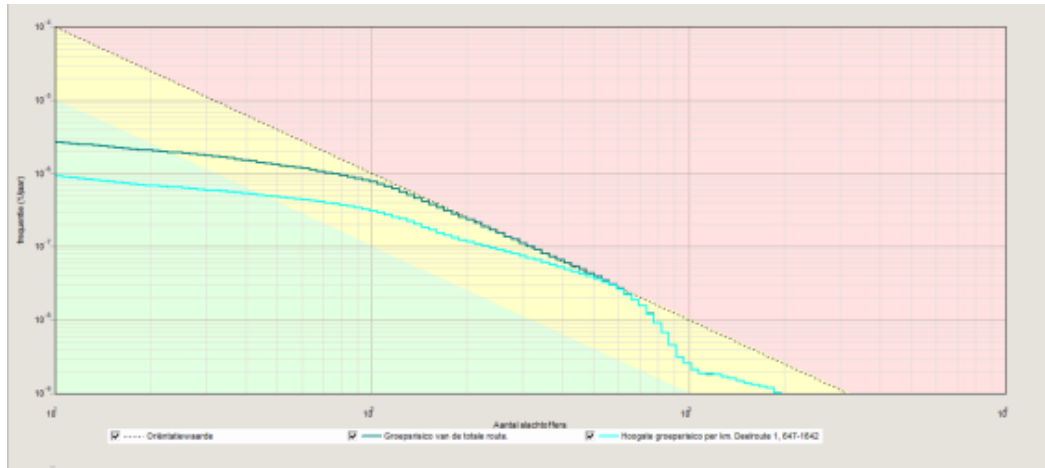
- het plangebied gelegen is buiten de plaatsgebonden risicocontour van 10⁻⁶ per jaar ten gevolge van het transport van gevaarlijke stoffen over de weg, waarmee aan de wettelijke grenswaarde van het plaatsgebonden risico conform het Bevt wordt voldaan.
- het berekende groepsrisico als gevolg van het transport van gevaarlijke stoffen over het weg bij de beoogde ontwikkeling toeneemt.

In onderstaande afbeeldingen is de groepsrisicocurve opgenomen van de huidige situatie alsmede van de beoogde situatie. In vergelijking met de grafiek van huidige situatie is de grafiek van het groepsrisico voor de beoogde situatie veranderd. Het groepsrisico komt in de rode zone, hiermee wordt de oriëntatiewaarde zoals gesteld in het Bevt (minimaal) overschreden. De overschrijding van de oriëntatiewaarde is een gevolg van de door dit bestemmingsplan mogelijk gemaakt populatiedichtheid in de nabije omgeving van de Rijksweg A2.

De verantwoordings van het groepsrisico is primair een verantwoordelijkheid van het bevoegd gezag. Dit geldt tevens voor de uiteindelijke beoordeling van mogelijk te treffen maatregelen. Hiertoe is in deze paragraaf een verantwoording opgenomen.



afbeelding : weergave groepsrisico bestaande situatie



afbeelding : weergave groepsrisico nieuwe situatie

A2/N2 : Verantwoording Groepsrisico

Onderhavig bestemmingsplan leidt tot een toename van de hoeveelheid m² bedrijventerrein, de mogelijkheid van aanvullende bedrijfs(kantoor)bebouwing en zal dus leiden tot de aanwezigheid van extra personen. Aldus neemt de hoogte van het GR toe door vaststelling van het bestemmingsplan. Een verantwoording van het groepsrisico is derhalve nodig.

De elementen die meegenomen moeten worden bij de verantwoording van het groepsrisico zijn verwoord in het Bevt en zijn samengevat in tabel 1. Het Bevt maakt onderscheid in een volledige en een beperkte verantwoording van het groepsrisico, afhankelijk van de berekende hoogte van het groepsrisico.

In het kader van dit bestemmingsplan is een volledige verantwoording van het groepsrisico aan de orde.

Elementen verantwoording groepsrisico	Volledige VGR	Beperkte VGR
De dichtheid van personen binnen het invloedsgebied en de verwachte verandering daarvan (artikel 8.1. lid a Bevt)	x	
De hoogte van het groepsrisico, voor en na het besluit (artikel 8.1. lid b Bevt)	x	
De maatregelen ter beperking van het groepsrisico, zowel bronmaatregelen en als ruimtelijke maatregelen (artikel 8.1. lid c Bevt)	x	
De mogelijkheden voor ruimtelijke ontwikkelingen met een lager groepsrisico en de voor- en nadelen ervan (alternatieve locaties) (artikel 8.1. lid d Bevt)	x	
De mogelijkheden voor het voorkomen, beperken en bestrijden van het incidenten (bestrijdbaarheid) (artikel 7 lid a Bevt)	x	x
De mogelijkheden voor zelfredzaamheid van personen binnen het invloedsgebied (artikel 7 lid b Bevt)	x	x

Een belangrijk onderdeel van de verantwoordingsplicht is het advies van de Veiligheidsregio. Het bevoegd gezag dient het bestuur van de Veiligheidsregio in de gelegenheid te stellen om advies uit te brengen over de mogelijkheden tot voorbereiding van bestrijding en beperking van de omvang van een ramp of zwaar ongeval en de zelfredzaamheid van personen in het invloedsgebied van een transportas. Dit advies is ontvangen bij schrijven van 23 november 2023 en de inhoud hiervan is verwerkt in onderstaande beschrijven van de relevante aspecten van de nieuwe ASML bebouwing binnen de 200 meter zone vanaf de A2/N2.

Vanwege de toepasselijkheid van de artikelen 7, 8 en 9 van het Bevt alsook in het kader van goede ruimtelijke ordening dient aandacht te worden gegeven aan de relevante aspecten van de nieuwe ASML bebouwing binnen de 200 meter zone vanaf de A2/N2.

Deze aspecten zijn deels in **bijlage 4** en aanvullend hieronder beschreven :

I. algemene beschouwing veiligheidssituatie;

Scenario's

De A2/N2 is een risicobron met verschillende scenario's. Er kan bij deze weg een plasbrand, een BLEVE of een gifwolk optreden. De gevolgen van deze scenario's zijn verschillend.

Plasbrandscenario

Bij een calamiteit met brandbare vloeistoffen kan een plasbrand (een plas van brandende vloeistof) ontstaan. Het gevolg is een korte, maar extreme hittestraling. De omvang van het effect wordt bepaald door de oppervlakte van de plas.

Hiervoor is een zone rond de transportroute gedefinieerd: het plasbrandaandachtsgebied (PAG), waarin rekening wordt gehouden met de effecten van een plasbrand. Voor de Rijksweg A2/N2 (wegvak B106) is er volgens het Basisnet sprake van een plasbrandaandachtsgebied. Dit houdt in dat voor een zone van 30 meter naast de infrastructuur aanvullende bouweisen voor nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen gelden, op grond van paragraaf 2.3 van de Regeling Bouwbesluit 2012. Het plangebied bevindt zich op een afstand van circa 50 meter van de weg. Dit aspect vormt derhalve geen belemmering voor de planlocatie..

BLEVE-scenario

Een koude BLEVE ontstaat wanneer de tankwagen bezwijkt waardoor er plotseling gas kan ontsnappen, welke na ontsteking ontploft. Een warme BLEVE ontstaat door een (plas)brand in de nabijheid van een tankwagen. Door de hitte van de brand loopt de druk in een tankwagen hoog op, terwijl de sterkte van de metalen wand afneemt. Hierdoor kan de wand het begeven en de tank ontploffen.

Het maatgevende scenario is de warme BLEVE van een tankwagen. Bij een dreigende BLEVE is het gewenste handelingsperspectief vluchten van de risicobron. Conform het HART (Handreiking Risicoanalyse Transport) is een warme BLEVE scenario op de weg niet mogelijk en is derhalve geen relevant scenario ten aanzien van de beoogde ontwikkeling.

Wanneer wordt uitgegaan van de maatregelen uit het LPG-convenant is een koude BLEVE het maatgevende scenario. Met het LPG-convenant zijn tankauto's voorzien van een hittewerende coating die de kans op een warme BLEVE gedurende ten minste 75 minuten voorkomt. De brandweer is daardoor in staat de tank tijdig te koelen.

Gifwolk

Een gifwolk heeft een groot invloedsgebied en drijft af met de wind. Het invloedsgebied van een gifwolk kan daarmee meerdere kilometers strekken. Afhankelijk van de eigenschappen van de toxische stoffen, kan een persoon bij inademen van de gifwolk komen te overlijden of schade aan de luchtwegen ondervinden.

Cumulatie en domino-effecten

Ten deze zijn ook de cumulatie en eventuele domino-effecten relevant.

Cumulatie is het optellen van afzonderlijk berekende groepsrisico's, van een domino-effect is sprake wanneer het falen van de ene risicobron leidt tot het falen van de ander. Beide aspecten zijn niet te kwantificeren en niet voorzien van een landelijk toetsingskader. Eventuele aanwezigheid

van cumulatieve- of domino-effecten wordt daarom alleen kwalitatief meegenomen in de totaalafweging in het kader van de groepsrisicoverantwoording.

Binnen de 250 meter zone van de A2/N2 zijn geen andere risicobronnen in het plangebied aanwezig. Er zal derhalve geen sprake zijn van een cumulatief effect of domino-effecten ten aanzien van het groepsrisico.

II. Noodzaak uitbreiding ASML

ASML is toonaangevend op het gebied van geavanceerde lithografische systemen. Het bedrijf doet onderzoek naar, ontwikkelt, ontwerp, bouwt, verkoopt en onderhoudt de machines die essentieel zijn voor de fabricage van moderne ic's. ofwel "chips".

Kern en doel van de ASML activiteiten blijft het steeds verder verfijnen van hun machines waardoor de verkleining ook steeds verder toeneemt. Dit verklaart de toename van de complexiteit van de taak waarvoor ASML zich gesteld ziet. Om de nieuwere machines en op termijn ook toekomstige machines te kunnen blijven uitvinden en vervolgens ook realiseren is steeds meer menselijke denkkracht noodzakelijk.

Het is hierom dat de ondersteunende (kantoor) activiteiten verhoudingsgewijs toenemen ten opzichte van de hoeveelheid cleanrooms.

Naast een toename van ASML personeel is ook de (noodzaak tot) verdere centralisatie van het ASML personeel een uiterst relevante ontwikkeling. Bedoeling is dat kantoren op zo kort mogelijk afstand van elkaar worden gerealiseerd, waarbij ook de afstand tot cleanrooms zo klein mogelijk is. Het is hierdoor dat de benodigde uitwisseling van kennis en gedachten wordt bevorderd zodat de gecombineerde inzet hiervan leidt tot het behouden van de technische voorsprong die ASML wereldleider heeft gemaakt.

De reden voor en het belang van de centralisatie is relatief eenvoudig uit te leggen :

De totstandkoming van een ASML machine kent drie stadia : "research", "development" en "production", waarbij bovendien sprake is van zowel evolutie alsook revolutie van ideeën.

Research : nieuwe oplossingen voor de uitdagingen behorende bij de steeds toenemende verkleining en verfijning worden "ontdekt" c.q. "uitgevonden".

Development : vervolgens dient te worden gezien of en zo ja op welke wijze de ontdekkingen zo kunnen worden vormgegeven en verfijnd dat kan worden gekomen tot een te produceren onderdeel of product.

Production : tenslotte dient te worden gekomen tot het feitelijk vervaardigen van de onderdelen c.q. de machines om te komen tot een voor de klanten van ASML voldoende deugdelijk bruikbaar product : "de chip-machine".

De drie stadia van totstandkoming kennen verschillende technische werkvelden, zoals mechanica, elektriciteit, licht, optische techniek etc.. Al deze werkvelden zijn met elkaar verweven en dienen nauw samen te werken om hun bijdrage te kunnen leveren aan het geheel. Hiertoe moeten op een bestendige manier allerlei specialisten in diverse stadia samenwerken om ideeën te transformeren tot een maakbare en bruikbare werkelijkheid.

Kort en goed : het gehele bedrijf ASML is samen te vatten als een verzameling van unieke technische talenten die op diverse werkvelden in verschillende stadia van ontwikkeling doende zijn met een veelvoud aan ASML machines. Om dit alles mogelijk te maken dienen de afstanden tussen de verschillende medewerkers zo klein mogelijk te zijn.

Ook voor De Run 1000 is gekozen voor nieuwbouw en concentratie van ASML werknemers. Het betreft hier de onderdelen "research" en "development". De ASML machines zullen niet op De Run 1000 worden gefabriceerd, ofwel "production" zal hier niet plaatsvinden.

De mogelijkheid om via de busbaan te komen tot een directe verbinding tussen De Run 6000 en De Run 1000 maken dat beide bedrijventerreinen voor ASML tot een voldoende werkbaar geheel kunnen worden vormgegeven.

Aldus is de op De Run 1000 voorziene toename van personen voor ASML van doorslaggevend belang voor ASML en de brainport-regio en hiermee voor de behandeling van het aspect externe veiligheid een gegeven. De gemeente acht deze ontwikkeling derhalve belangrijk en wenselijk, mits sprake is van een acceptabel veiligheidsniveau.

III. Bronmaatregelen

De meest effectieve veiligheidsmaatregelen zijn maatregelen aan de risicobron zelf. Ten aanzien van de A2/N2 zijn er geen realistische bronmaatregelen te treffen.

IV. Zelfredzaamheid

Zelfredzaamheid is de mate waarin personen in staat zijn zichzelf (zonder hulp van buitenaf) in geval van een calamiteit in veiligheid te brengen. Zelfredzaamheid hangt hierbij af van de zelfstandigheid van personen (ouderen en kinderen zijn bijvoorbeeld beperkt zelfredzaam) en de mate waarin personen in staat zijn te vluchten (aanwezigheid vluchtwegen).

Beperkt zelfredzame groepen

De beoogde ontwikkeling betreft een toename van bedrijfs(kantoor)bebouwing. De gebruikers hiervan - zijnde ASML medewerkers - zijn voldoende zelfredzaam. Hierdoor hoeft zelfredzaamheid ten aanzien van beperkt zelfredzame groepen niet nader beschouwd te worden.

Mogelijkheden van zelfredzaamheid bij een koude BLEVE-scenario

Een koude BLEVE kan plaatsvinden zonder enige aankondiging, hierdoor is er geen tijd om te vluchten vooraf en zullen alle personen binnen de 100 procent-letaliteitscontour slachtoffer worden. De afstand tot waar een koude BLEVE gevolgen heeft is indicatief en wordt mede bepaald door lokale omstandigheden. Indicatief kan worden gesteld dat de 100% letaliteitscontour op 100 meter ligt. De beoogde ontwikkeling betreft de realisatie van (bedrijfs)kantoorgebouwen en deze valt binnen de 100 procent-letaliteitscontour. Dit maakt eens te meer dat het raadzaam is om vluchtwegen aan de risicoluwe (west)zijde te realiseren.

Mogelijkheden van zelfredzaamheid bij een warme BLEVE-scenario

Bij een dreigende BLEVE is het gewenste handelingsperspectief vluchten van de risicobron. Een warme BLEVE scenario is op de weg niet mogelijk en is derhalve geen relevant scenario ten aanzien van de beoogde ontwikkeling.

Mogelijkheden van zelfredzaamheid bij een gifwolk

In het geval van een gifwolk dient men te schuilen in een gebouw en de ramen en deuren gesloten te houden. Gebouwen kunnen geschikt worden gemaakt als schuillocatie. De geschiktheid als schuillocatie wordt verhoogd wanneer mechanische ventilatie voorzien wordt van een (centraal bediende) noodschakelaar. Het is een goedkope maatregel die bij een calamiteit met giftige stoffen zeer effectief kan zijn.

Alarmering en oefening

In geval van een plasbrand of een BLEVE dienen personen uit het invloedsgebied van de A2/N2 te vluchten. Personen dienen hiervoor gewaarschuwd te worden. Gerichte risicocommunicatie met bedrijfsmedewerkers en andere aanwezigen (via interne ASML communicatie en/of NL-Alert) kan ertoe bijdragen dat alarmering en ontruiming sneller verlopen. Om de effectiviteit van de alarmering

en ontruiming te vergroten kan er op regelmatige basis (bijvoorbeeld eens in de twee jaar) een rampenoefening worden georganiseerd. Deze maatregel is echter niet te borgen in deze ruimtelijke procedure maar wel onderdeel van ASML bedrijfsbeleid.

ASML het personeel en de bedrijfshulpverlening dient als onderdeel van dit bedrijfsbeleid geïnformeerd te worden over wat de risico's zijn en hoe ze daar naar moeten handelen. Dit kan geregeld worden in een ontruimingsplan wat onderdeel uitmaakt van de omgevingsvergunning. Overigens geldt dit ook voor de nachtsituatie. Een goede bedrijfshulpverlening vergroot namelijk de kans dat werknemers zichzelf en bezoekers in veiligheid kunnen brengen indien er een calamiteit plaatsvindt. Hierover is aanvullende informatie te vinden op www.vrbzo.nl in de 'Handreiking risicocommunicatie gevaarlijke stoffen'.

Vluchtwegen, afscherming

Om uit de directe omgeving van A2/N2 te kunnen vluchten is het van belang dat de gebouwen over meerdere vluchtwegen beschikken, die vluchten weg van de A2/N2 mogelijk maken. Daarvoor is een goede infrastructuur van belang, waarbij meerzijdig van de bron af kan worden gevluht. De ASML medewerkers zijn bekend met hun werkomgeving c.q. de bedrijfsindeling en het vluchten is hiermee voldoende geborgd. In de gebouwen worden vluchtwegen deugdelijk aangegeven. Vanuit de Veiligheidsregio wordt geadviseerd de benoemde vluchtwegen zodanig uit te voeren dat deze ook bescherming bieden tegen hittestraling en overdruk, bijvoorbeeld door deze vluchtwegen/trappenhuizen uit te voeren met een betonnen constructie.

Om de gevolgen van een incident op de wegen te kunnen beperken is het van belang de hittestraling en overdruk op het plangebied zoveel mogelijk te beperken. Ook voor mensen die buiten verblijven. Door fietsenstallingen parallel van de A2/N2 te situeren en uit te voeren als betonnen constructie zorgt ervoor dat deze hittestraling en overdruk kunnen opvangen. Het draagt ook bij aan het beperken van de effecten van een plasbrand. Hierdoor kunnen personen die binnen verblijven, maar ook buiten verblijven beter beschermd worden. Bij een goede bouwkundige uitvoering draagt dit bij aan een verhoogde zelfredzaamheid.

V. Bestrijdbaarheid

Bestrijdbaarheid is de mate waarin een rampscenario door de brandweer te bestrijden is. De verschillende scenario's vragen allen een ander aanvalsplan. De mate waarin uitvoering aan deze aanvalsstrategieën kan worden gegeven hangt af van de capaciteit van de brandweer (opkomsttijd en beschikbare blusmiddelen) en de bereikbaarheid van het plangebied (opstelplaatsen).

Plasbrand

Bij een ongeval met brandbare vloeistoffen, waarbij een plasbrand kan ontstaan is het van belang dat de brandweer snel ter plaatse is. Een plasbrand is dan goed te bestrijden. Door het tijdig arriveren van de brandweer kan voorkomen worden dat het vuur zich snel kan uitbreiden en kan overslaan op gebouwen. Om de gevolgen van een plasbrand te kunnen beperken is het van belang de grootte van een plas met brandende vloeistof zo klein mogelijk te houden. Dit kan door bijvoorbeeld evenwijdig aan de weg een opvanggoot aan te leggen, waardoor lekkende vloeistof kan worden afgevoerd. Hiermee kan tevens milieuschade worden beperkt.

BLEVE-scenario

Het ontstaan van een koude BLEVE is niet te bestrijden, omdat de tank meteen explodeert. De branden die door de explosie ontstaan kunnen wel bestreden worden. Vanwege de in de praktijk bijna overal toegepaste, maar wettelijk niet vastgelegde maatregelen uit het LPG-convenant (hittewerende coating) wordt een warme BLEVE bij LPG-tankwagens gedurende ten minste 75 minuten voorkomen. De Brandweer is daardoor in staat de tank tijdig te koelen.

Gifwolk

Een gifwolk is lastig te bestrijden. In sommige gevallen is het mogelijk om een gifwolk neer te slaan met een watergordijn.

De Veiligheidsregio heeft protocollen voor het bestrijden van deze scenario's.

A2/N2 : conclusie groepsrisico

In voormelde verantwoording is aangegeven op basis waarvan vanuit externe veiligheid bezien in de concrete situatie sprake is van een aanvaardbare situatie c.q. goede ruimtelijke ordening. Denkbaar is om de hoeveelheden personen in het gebied te beperken, doch deze mogelijkheid is niet reëel omdat deze moet worden afgewogen tegen het belang van ASML om juist op De Run 1000 te komen tot een concentratie van meer werknemers om hiermee de (bedrijfs)doelen te kunnen halen waarvoor het bedrijf als wereldmarktleider in lithografische machines zich geplaatst ziet. Bij de ontwikkeling het uitbreidingsgebied zal deugdelijk rekening worden gehouden met de mogelijkheden tot beperking van het groepsrisico, waarbij tevens sprake is van zelfredzame ASML werknemers.

Conclusie

Conclusie is aldus dat het aspect externe veiligheid totstandkoming van het voorliggende bestemmingsplan niet in de weg staat.

4.6. Geur

Het initiatief leidt niet tot geurhinder naar de omgeving terwijl er in de omgeving van het plangebied geen geurbronnen zijn die van invloed zijn op het plangebied.

In het kader van dit bestemmingsplan hoeft daarom geen rekening gehouden te worden met het aspect geurhinder c.q. zijn hiertoe geen nadere bepalingen op te nemen c.q. beperkingen van kracht.

4.7. Bedrijven en milieuzonering

In de bestemming 'Bedrijventerrein' wordt de reguliere bedrijvigheid als gebruiksvorm mogelijk gemaakt, conform de standaard van de gemeente Veldhoven. In de nadere detaillering is aansluiting gezocht bij de specifieke situatie van het bedrijf ASML. De vestiging van detailhandel is ingeperkt tot ondergeschikte detailhandel in ter plaatse vervaardigde producten. Detailhandel in volumineuze goederen is niet toegestaan.

4.7.1. Staat van bedrijfsactiviteiten

Milieugevoelige functies in de nabijheid van het bedrijventerrein kunnen beperkingen opleggen aan de activiteiten die bedrijven kunnen ondernemen. Om een balans te vinden tussen de ontplooiingsmogelijkheden van bedrijven en een aangenaam leef- en woonklimaat in het aangrenzende gebied van het bedrijventerrein is aan de planregels een 'Staat van bedrijfsactiviteiten' gekoppeld gebaseerd op de VNG publicatie 'Bedrijven en Milieuzonering'.

Zonering gebeurt aan de hand van een categorie-indeling. Bedrijven zijn op basis van hun activiteit(en) in categorieën ingedeeld, waarbij de categorie is gekoppeld aan een afstand die

aangehouden dient te worden tot milieugevoelige functies. Bepalend voor de categorisering is het meest hinderlijke milieuaspect bij de bedrijfsactiviteit(en) – geluid, gevaar, geur, visueel, verkeer en stof – hetgeen resulteert in de zogenaamde ‘grootste afstand’. De grootste afstand is de afstand die tot de dichtstbijzijnde milieugevoelige bebouwing in beginsel in acht moet worden genomen om milieuhinder te voorkomen. Uit specifiek milieuonderzoek in het kader van het milieuvergunningstraject kan blijken dat de grootste afstand voor het betreffende bedrijf kleiner is, bijvoorbeeld door de omvang en/of aard van de activiteiten en/of technische vooruitgang.

4.7.2. Bedrijventerrein met een beperkte milieulast

Het ruimtelijke beleid van de gemeente Veldhoven beoogt voor het bedrijventerrein De Run een beperkte milieulast, maximaal milieucategorie 3 met de grootste afstanden 50 of 100 meter, dus de milieucategorieën 3.1 en 3.2. Het gemengde functionele karakter van het bedrijventerrein en de gewenste hoogwaardige ruimtelijke uitstraling liggen ten grondslag aan deze beleidskeuze.

Omdat op De Run 1000 geen sprake zal zijn van de productie c.q. vervaardiging van machines en/of apparaten kunnen de bedrijfsactiviteiten van ASML op De Run 1000 worden gezien als een bedrijf gericht op de vervaardiging van machines en apparaten met een productie – oppervlakte (p.o.) *kleiner* dan 2000 m² (SBI 2008 indeling 27, 28, 33). Dit betreft een bedrijf in de categorie 3.2., waarvan de hinderafstanden bedragen “geur” 30 meter, “stof” 30 meter, “geluid” 100 meter en “gevaar” 30 meter.

Staat van bedrijfsactiviteiten (bijlage 1)

SBI-2008	nummer	OMSCHRIJVING	AFSTANDEN IN METERS					CATEGORIE
			GEUR	STOF	GELUID	GEVAAR	GROOTSTE AFSTAND	
27, 28, 33	-	VERVAARDIGING VAN MACHINES EN APPARATEN						
27, 28, 33	0	Machine- en apparatenfabrieken incl. reparatie:						
27, 28, 33	1	- p.o. < 2.000 m ²	30	30	100	30	100 D	3.2
27, 28, 33	2	- p.o. >= 2.000 m ²	50	30	200	30	200 D	4.1

afbeelding : uitsnede VNG bedrijvenlijst (bijlage 1 regels)

Om te voorkomen dat in het plangebied met een gebouwwolume van 100.000 m² allerlei categorie 3.1. en 3.2. bedrijven zouden kunnen worden gevestigd en dus dergelijke bedrijfsvoering als zijnde een maximaal representatieve invulling zou kunnen c.q. moeten worden gezien en dus de aanvaardbaarheid hiervan zou moeten worden onderbouwd is ervoor gekozen om in de regels de toegestane bedrijvigheid te beperken tot enkel de bedrijfsvoering die ASML in het plangebied voor ogen staat.

Het vorenstaande leidt ertoe dat in dit bestemmingsplan alleen bedrijven in genoemd in de bedrijvenlijst onder de code SBI 2008 indeling 27, 28, 33 zijn toegestaan met een productieoppervlakte kleiner dan 2000 m², zodat gezien de minimale afstand tussen de grens van het plangebied tot bestaande woningbouw meer dan 150 meter sprake is van goede ruimtelijke ordening en de onderbouwing in deze toelichting en de bijbehorende bijlagen / onderzoeken hiertoe kan worden beperkt.

4.8. Flora en Fauna

4.8.1 Inleiding

Het natuurbeschermingsbeleid en de wet- en regelgeving op het gebied van flora en fauna kennen twee sporen, namelijk een gebiedsgericht en een soortgericht spoor. Sinds 1 januari 2017 is de Wet natuurbescherming (Wnb) van kracht. Deze vervangt drie wetten; de Natuurbeschermingswet 1998, de Boswet en de Flora- en Faunawet.

Ruimtelijke plannen dienen te worden beoordeeld op de uitvoerbaarheid in relatie tot voormelde actuele natuurwetgeving. Er mogen geen ontwikkelingen plaatsvinden die op onoverkomelijke bezwaren stuiten door effecten op flora en fauna en/of beschermde natuurgebieden.

In navolgende paragrafen zal de toetsing van het voornemen plaatsvinden aan enerzijds de soortenbescherming en anderzijds de gebiedsbescherming.

4.8.2. Soortenbescherming

In verband met de uitvoerbaarheid van bestemmingsplannen dient rekening te worden gehouden met soortenbescherming en met name de aanwezigheid van beschermde soorten in het plangebied.

Op 1 januari 2017 is de Wet natuurbescherming in werking getreden. Een tweetal algemene voorwaarden vanuit de Wet natuurbescherming is altijd van toepassing :

1. in het broedseizoen van vogels (globaal half maart tot half juli) mogen de vegetatie, bosjes en opstallen niet worden verwijderd. Werkzaamheden tijdens deze periode zouden leiden tot directe verstoring van broedvogels en het broedsucces. Alle vogels zijn beschermd. Er is geen vrijstelling te verkrijgen in het kader van de Flora- en faunawet voor activiteiten die vogels in hun broedseizoen zou kunnen verstoren.
2. op basis van de zorgplicht volgens artikel 1.11 van de Wet natuurbescherming dient bij de uitvoering van de werkzaamheden voldoende zorg in acht te worden genomen voor de in het wild levende dieren en hun leefomgeving.

Voor het plangebied is in het kader van de verkoop van het plangebied en deze bestemmingplanherziening in opdracht van de gemeente Veldhoven door bureau Antea gekomen tot een onderzoeksrapportage “*Natuurtoets soortenbescherming De Run 1000 te Veldhoven, Toetsing Wet natuurbescherming t.b.v. een bestemmingsplan*” d.d. 1 februari 2022.

Deze toets is opgenomen als **bijlage 5** bij de toelichting leidde voor wat betreft soortbescherming tot navolgende conclusies :

Uit de bureaustudie in combinatie met het terreinbezoek is gebleken dat (leefgebied van) de volgende in het kader van de Wet natuurbescherming beschermde soorten aanwezig zijn en/of mogelijk verwacht worden in het plangebied:

- Algemene broedvogels (nestplaatsen);
- Amfibieën (mogelijk essentieel leefgebied).
- Vleermuizen

- Marterachtigen (kleine marterachtigen en steenmarter)
- Planten

In Tabel 2 is aangegeven welke gevolgen de aanwezigheid van (het leefgebied van) deze soorten heeft voor het voorliggende plan. Aangegeven is of er sprake is van een overtreding van de Wet Natuurbescherming en onder welke voorwaarden het plan uitvoerbaar is.

Aangegeven werd dat – behoudens ten aanzien van de algemene broedvogels - de uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan afhankelijk is van de uitkomsten van nader onderzoek en bijbehorende maatregelen die ten behoeve van de aangetroffen soorten genomen moeten worden, waarbij mogelijk een ontheffing conform de Wnb nodig is. Indien compensatie benodigd zou zijn, is de uitvoerbaarheid afhankelijk van beschikbaarheid van compensatiegebied.

Vervolgens is in opdracht van de gemeente Veldhoven door bureau Antea gekomen tot een onderzoeksrapportage “Nader ecologisch onderzoek De Run, Veldhoven, Marterachtigen, vleermuizen, alpenwatersalamander, kamsalamander, teunisbloempijlstaart en vaatplanten” d.d. 20 oktober 2022.

Dit nadere onderzoek toets is opgenomen als **bijlage 6** bij de toelichting leidde voor wat betreft soortbescherming tot navolgende conclusies :

Alleen voor de wezel zijn essentiële functies binnen het plangebied vastgesteld. Voor deze soort dient een ontheffing Wnb te worden aangevraagd. Onderdeel van deze aanvraag is het opstellen van mitigerende en compenserende maatregelen, zoals het realiseren van alternatief leefgebied en alternatieve verblijfplaatsen.

Voor de steenmarter en vleermuizen zijn geen essentiële functies binnen het plangebied vastgesteld. Wel dient bij de uitvoering rekening met deze soort(groep)en te worden gehouden door vanuit één kant te werken bij het verwijderen van de vegetatie (steenmarter) en het voorkomen van verstoring door licht op omliggende opgaande groenstructuren en oppervlaktewater (vleermuizen).

Bij het onderzoek is daarnaast een kerngebied van de vos vastgesteld. De vos is vrijgesteld bij ruimtelijke projecten. Wel dient in het kader van de Zorgplicht rekening met deze soort te worden gehouden. Dit kan door werkzaamheden (verwijderen vegetatie) buiten de kwetsbare periode van de vos uit te voeren (circa april – september) en te werken vanuit één richting, zodat dieren de kans krijgen te vluchten. Deze maatregelen dienen te worden vastgelegd in een Ecologisch Werkprotocol.

Soort	Essentiële functies in plangebied?	Ontheffing noodzakelijk?	Vervolgstappen
Steenmarter	Nee	Nee	Opnemen mitigerende maatregelen in ecologisch werkprotocol
Wezel	Ja	Ja	Ontheffing met mitigatie/compensatie (en ecologisch werkprotocol)
Vleermuizen	Nee	Nee	Opnemen mitigerende maatregelen in ecologisch werkprotocol op effecten door verstoring door verlichting te voorkomen
Amfibieën (Alpenwatersalamander en kamsalamander)	Nee	Nee	Nee
Teunisbloempijlstaart	Nee	Nee	Nee
Vaatplanten	Nee	Nee	Nee

afbeelding : tabel 6.1. Overzicht conclusies per onderzochte beschermde soort

De aanvraag ontheffing soortenbescherming is inmiddels opgesteld en in behandeling.

Uitgangspunt conform vaste jurisprudentie van de Raad van State is dat het soortenbeschermingsregime in de Wnb aan de uitvoering van het bestemmingsplan niet in de weg staat :

11.2. Zoals de Afdeling eerder heeft overwogen (onder meer in de uitspraak van 25 april 2018, ECLI:NL:RVS:2018:1386, onder 5.1), komen de vragen of voor de uitvoering van het bestemmingsplan een vrijstelling dan wel een ontheffing op grond van het soortenbeschermingsregime in de Wnb nodig is en, zo ja, of deze ontheffing kan worden verleend, in beginsel pas aan de orde in een procedure op grond van de Wnb. Dat doet niet af aan het uitgangspunt dat de raad het plan niet heeft mogen vaststellen indien en voor zover hij op voorhand redelijkerwijs had moeten inzien dat het soortenbeschermingsregime in de Wnb aan de uitvoering van het plan in de weg staat.

Dit laatste is het geval omdat voldoende aannemelijk is dat de aangevraagde ontheffing kan worden verkregen omdat geen alternatieve locatie of uitvoering van de werkzaamheden voorhanden is, sprake is van een wettelijk belang, zoals bedoeld in art. 3.10, lid 2 Wnb. (i.c. een dwingende reden van groot openbaar belang (economisch) en het belang van ruimtelijke inrichting en ontwikkeling van gebieden) alsmede omdat door het treffen van maatregelen geen afbreuk wordt gedaan aan het streven de populaties van de betrokken soort in hun natuurlijke verspreidingsgebied in een gunstige staat van instandhouding te laten voortbestaan.

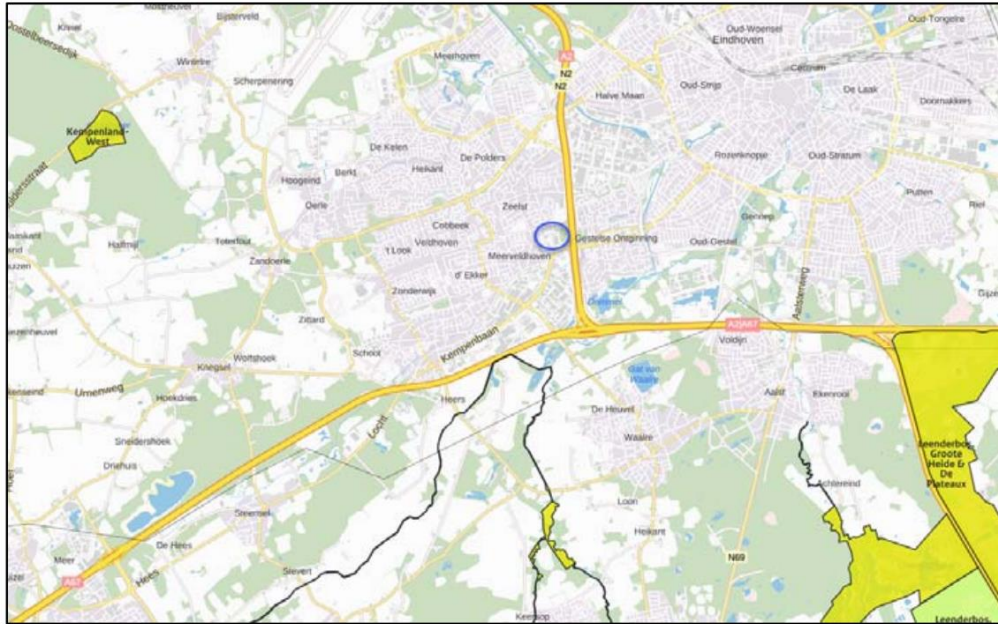
Gelet op het voorgaande kan het bestemmingsplan voor De Run 1000 thans vastgesteld worden en is het onderdeel soortenbescherming voldoende geborgd middels de regels van de Wnb.

4.8.3. Gebiedsbescherming

Het plangebied maakt geen deel uit van een gebied dat beschermd is in het kader van de Wet natuurbescherming of het Natuurnetwerk Nederland (NNN).

Ten zuiden van de A67 is gelegen de beekloop De Run, die onderdeel uitmaakt van het Natura 2000-gebied Leenderbos, Groote Heide en De Plateaux. De beekloop De Run is aangewezen vanwege de aanwezigheid van drijvende waterweegbree. Zolang er geen negatieve invloeden ontstaan op de waterkwaliteit van De Run leidt de geplande (her)ontwikkelingen op het bedrijventerrein niet tot schadelijke gevolgen op het Natura 2000-gebied.

In de omgeving van het plangebied zijn overigens twee Natura 2000-gebieden gelegen. Het gebied 'Kempenland West' ligt op ongeveer 7 km van de projectlocatie. Het gebied 'Leenderbos, Groote Heide & De Plateaux' op 4,5 km afstand van het plangebied. Op onderstaande afbeelding is de ligging van de Natura 2000-gebieden weergegeven ten opzichte van het plangebied (in de blauwe cirkel).



afbeelding : plangebied (blauwe cirkel) in relatie Natura 2000 gebieden

Gezien de afstand tot de overige Natura 2000-gebieden en de aard van de ingrepen wordt geen directe aantasting, zoals effecten door geluid of optische verstoring van instandhoudingsdoelstellingen van Natura 2000-gebieden verwacht.

Indirecte effecten door stikstofemissie zijn mogelijk wel aan de orde.

Onder verwijzing naar bijvoorbeeld de uitspraak van de Afdeling Rechtspraak van de Raad van State van 1 september 2021 (202002509/1/R1) volgt uit artikel 2.8 van de Wet natuurbescherming (hierna: Wnb), in samenhang gelezen met artikel 2.7 van de Wnb, dat een passende beoordeling moet worden gemaakt als een plan significante gevolgen kan hebben voor een Natura 2000-gebied. Dat is het geval als een plan voorziet in ruimtelijke ontwikkelingen die ten opzichte van de referentiesituatie significante gevolgen kunnen hebben. Onder referentiesituatie wordt de feitelijk, planologisch legale situatie voorafgaand aan de vaststelling van het plan verstaan. De referentiesituatie voor het plangebied is onbebouwd gebied zonder feitelijke landbouwactiviteiten.

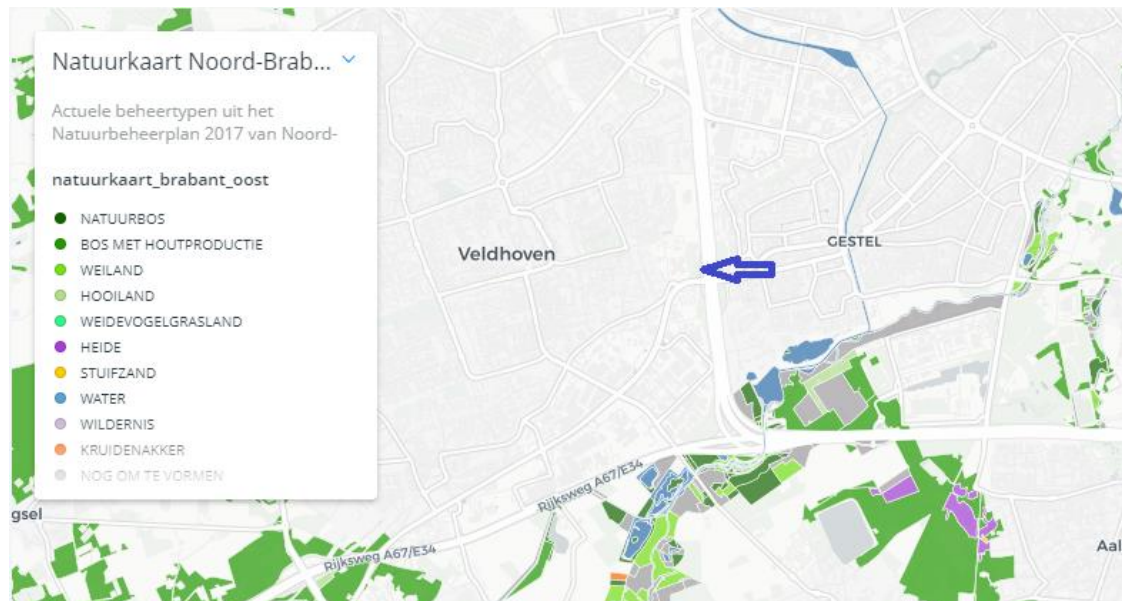
De beoordeling van effecten door stikstofemissie van deze planontwikkeling is voor wat betreft de bouw- en gebruiksfase vervat in de als **bijlage 7** opgenomen memo "stikstofberekening" met bijbehorende Aeries berekening. Zoals beschreven in deze memo kan in de bouw- en gebruiksfase aan het uitgangspunt "stikstof-neutraal" handelen worden voldaan, is toestemming op grond van de Wet natuurbescherming niet benodigd en staat aldus het aspect "stikstof" totstandkoming van dit bestemmingsplan niet in de weg.

Natuurnetwerk Nederland

Gebieden behorend tot de NNN liggen op ruim 900 m¹ afstand ten zuiden van het plangebied, zoals aangegeven op onderstaande kaartafbeelding.

Binnen de provincie Noord-Brabant kent het NNN een externe werking. Voor ingrepen en plannen die liggen buiten de begrenzing van het NNN geldt dat deze geen effect mogen hebben op de kernkwaliteiten van het NNN, wanneer dit niet uit te sluiten is, is een aanvullende toetsing, in de vorm van een 'nee-tenzij' noodzakelijk. Gezien de afstand, de

tussenliggende A2 / N2 en de aard van de werkzaamheden worden er geen nadelige effecten op de kernkwaliteiten van het NNN verwacht. Een aanvullende toetsing is niet nodig.



afbeelding : NNB gebieden in nabijheid plangebied (blauwe pijl)

Houtopstanden

Het bestaande bosje in het plangebied ligt binnen de 'bebouwde kom Boswet' van de Gemeente Veldhoven waardoor er geen vergunningplicht geldt voor het kappen. De bomen binnen het plangebied staan daarnaast niet benoemd in de lijst met beschermde bomen die zijn aangewezen door de gemeente Veldhoven.

4.9. Archeologie

Sinds 2007 kent Nederland de Wet op de archeologische monumentenzorg (Wamz, gewijzigde Monumentenwet 1988). Per 1 juli 2016 zijn de bepalingen van de Wamz 2007 gedeeltelijk overgegaan in de Erfgoedwet. Op basis van deze wet zijn gemeenten belast met de zorgplicht voor het archeologisch erfgoed. Verder stelt de Wamz 2007 dat gemeenten archeologieparagrafen moeten opnemen in bestemmingsplannen en archeologische waarden en verwachtingen op dienen te nemen op de verbeelding en ze te beschermen middels regels.

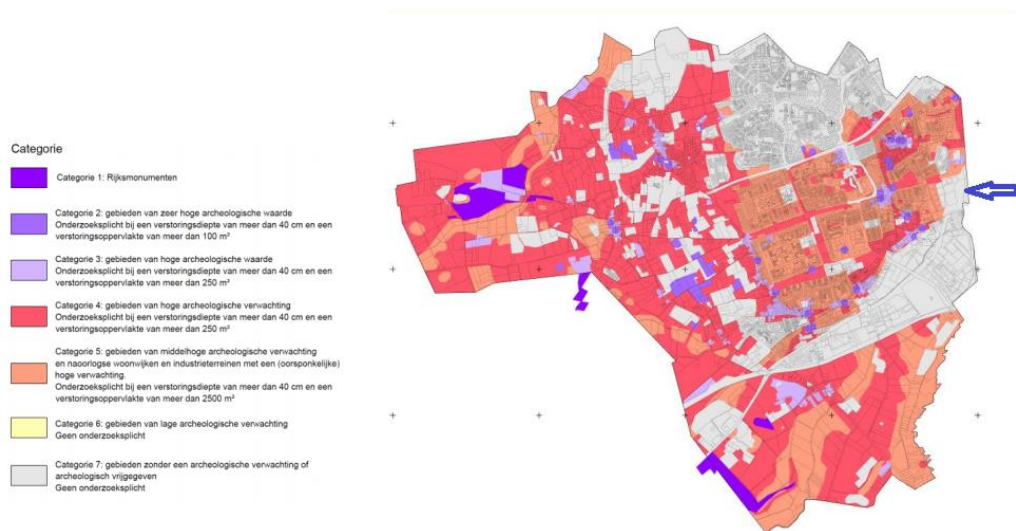
In de Nota Archeologische Monumentenzorg Veldhoven, vastgesteld op 16 december 2008, zijn beleidsregels en wensen ten aanzien van de omgang met het archeologisch erfgoed geformuleerd en maakt de gemeente duidelijk hoe waardevol het archeologisch erfgoed voor de identiteit van Veldhoven is. De inbedding van de nota archeologie in 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. Daarnaast 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 beleidsadvieskaart opgesteld (*Archeologische beleidsadvieskaart gemeente Veldhoven, 10 maart 2014*)

Het plangebied valt volledig in categorie 7: gebieden zonder archeologische verwachting of archeologisch vrijgegeven. Voor deze gebieden geldt geen onderzoeksplicht.

Wel geldt ten aanzien van archeologie een meldingsplicht voor archeologische toevallsvondsten. Mochten tijdens eventuele grondwerkzaamheden archeologische resten worden aangetroffen, dan dienen deze (op grond van de meldingsplicht ingevolge art. 5.10 Erfgoedwet 2016) direct gemeld te worden aan de Minister van OCW en de afdeling Omgevingskwaliteit van de gemeente. Vervolgens zal bepaald worden of, en zo ja welke, aanvullende maatregelen getroffen dienen te worden.



afbeelding : Archeologische beleidsadvieskaart gemeente Veldhoven met aanduiding plangebied

Aldus kan worden geconcludeerd dat het opnemen van een archeologische dubbelbestemming in onderhavig bestemmingsplan niet aan de orde is en dat het aspect archeologie geen belemmering vormt voor onderhavig plan.

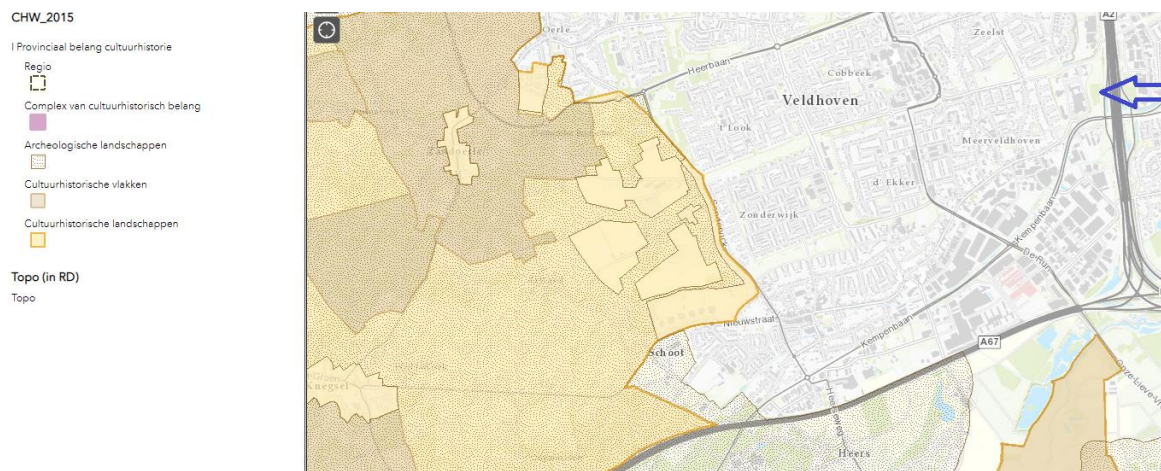
4.10. Cultuurhistorie

Nationaal staat het cultuurhistorisch beleid 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 en is in het Besluit ruimtelijke ordening de verplichting opgenomen om in de toelichting van een bestemmingsplan te beschrijven hoe met de in het gebied aanwezige cultuurhistorische

waarden rekening is gehouden. Hierbij gaat het om zowel beschermde als niet formeel beschermde objecten en structuren.

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 belangrijk integrerend beleidsterrein als het gaat om de zorgvuldige omgang met cultuurhistorisch waardevolle structuren. Een aantal cultuurhistorische objecten en structuren is beschermd via de Erfgoedwet respectievelijk de Monumentenwet 1988 dan wel via een provinciale of gemeentelijke monumentenverordening. Bij aantasting en bij wijziging van deze objecten en structuren is een omgevingsvergunning vereist.

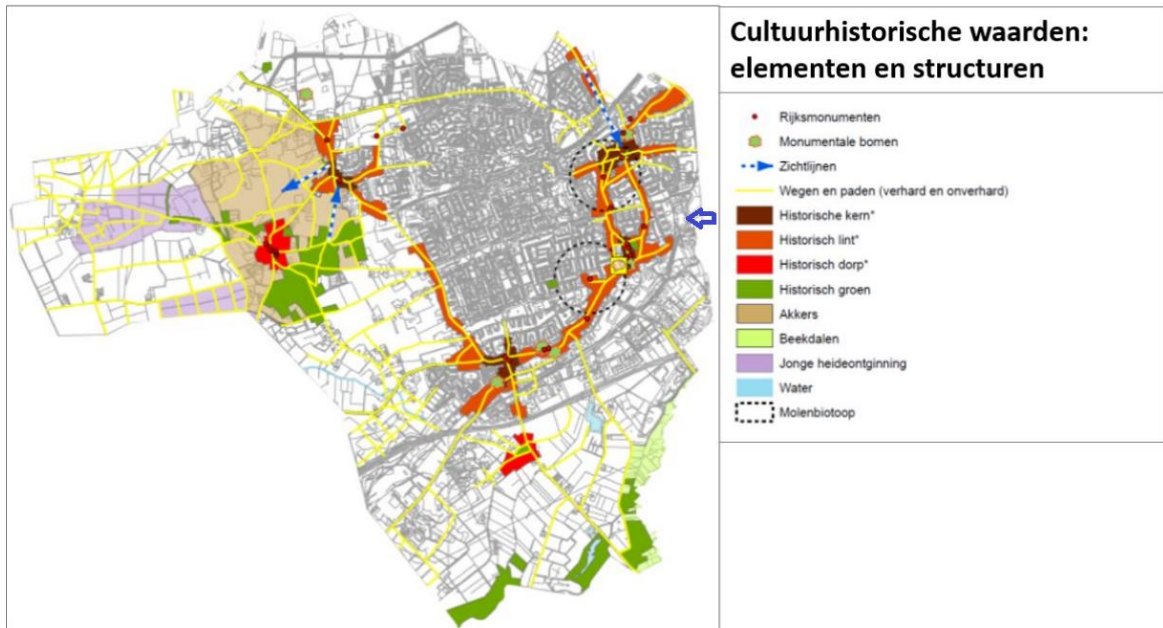


afbeelding : Cultuurhistorische Waardenkaart met aanduiding plangebied

Het gemeentelijk beleid ten aanzien van het aspect cultuurhistorie is vertaald in de Nota Cultuurhistorische Waarden Veldhoven 2012. 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. De Veldhovense Cultuurhistorische Waardenkaart is een gebieds- en structuurgerichte 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.

Op de gemeentelijke cultuurhistorische waardenkaart zijn ter plaatse van het plangebied geen waardevolle elementen aangeduid.



afbeelding : Cultuurhistorische waardenkaart gemeente Veldhoven 2012

Gelet op de ligging, aard en omvang van dit project kan worden geconcludeerd dat het plan geen afbreuk doet aan de cultuurhistorische waarden in de omgeving.

4.11. Water

Inleiding

Doel van de waterparagraaf is de component water in een zo vroeg mogelijk stadium te adresseren in het besluitvormingsproces van ruimtelijke plannen. De paragraaf beschrijft de actuele waterhuishouding in het plangebied. Daarnaast wordt, binnen de gestelde randvoorwaarden van het bestemmingsplan, vastgelegd aan welke watereisen de ontwikkeling moet voldoen. Ruimtelijke plannen worden onder meer getoetst aan "hydrologisch neutraal" ontwikkelen conform landelijk en lokaal waterbeleid. Met deze waterparagraaf wordt voldaan aan het bepaalde in artikel 3.1.6, lid 1, onder c van het Besluit ruimtelijke ordening.

Waterrelevant beleid en regelgeving

Provincie Noord Brabant

Regionaal Water en Bodem programma 2022-2027

Doel van dit nieuwe RWP is: een klimaatadaptief Brabant met veilig, schoon en voldoende water en een vitale bodem. Deze opgaven zijn ook van belang voor vrijwel alle andere provinciale opgaven: wonen en werken, infrastructuur en mobiliteit, landbouw en voedsel, natuur en biodiversiteit, erfgoed, een concurrerende en duurzame economie, en de energietransitie.

Ambitie: Brabant heeft in 2050 een klimaatbestendig en veerkrachtig water- en bodemsysteem en is bestand tegen extremen.

Rode draad: water en bodemsysteem herstellen

Een belangrijke rode draad in het programma is het herstellen van de systeemwerking. Vele generaties lang had het waterbeleid als doel wateroverlast te voorkomen en water zo snel mogelijk af te voeren. Inmiddels weten we beter en is het duidelijk geworden dat het roer om moet: we moeten zuinig zijn op ons water en de bodem, en het wateren bodemsysteem moet toegerust zijn op natte én droge tijden.

Waterschap de Dommel

*Waterbeheerprogramma 2022-2027 -
Water als basis voor een toekomstbestendige leefomgeving.*

Het water- en bodemsysteem is onontbeerlijk voor een gezonde en leefbare ruimtelijke inrichting van Noord-Brabant. Meer dan ooit is het belangrijk om rekening te houden met het concept van de lagenbenadering om een toekomstbestendige leefomgeving te waarborgen. Door klimaatverandering en ruimtelijke druk, staat immers de veerkracht van het water en bodemsysteem onder druk. De lagenbenadering beschrijft de ruimte in drie lagen. De eerste laag bestaat uit de fysieke ondergrond, het water- en bodemsysteem. De tweede laag bevat netwerken van infrastructuur met onder meer wegen, spoorlijnen en waterwegen. Tot slot de derde laag met de menselijke activiteiten zoals wonen, werken en recreëren en de fysieke neerslag daarvan. Ruimtelijke planning en gebiedsontwikkeling is een proces waarin continu keuzes worden gemaakt. De lagenbenadering helpt in dit keuze- en afwegingsproces en dient als kwaliteitskader voor alle (ruimtelijke) plannen. Elke laag draagt bij aan de ontwikkeling. De lagenbenadering betekent wel dat een onderliggende laag voorwaarden stelt aan andere lagen. Zeker vanuit een perspectief van duurzame ontwikkeling zijn veerkracht en omkeerbaarheid van ingrepen belangrijke gegevens.

Met het Waterbeheerprogramma 2022-2027 start Waterschap De Dommel met de 'watertransitie'; op weg naar een toekomstbestendige waterhuishouding. Uiterlijk in 2050 is de waterhuishouding in ons hele beheergebied toekomstbestendig. Dit betekent een waterhuishouding die in een goede waterkwaliteit voorziet. En een waterhuishouding die robuust, wendbaar en in balans is met de omgeving. Zowel in het bebouwde als het landelijke gebied en van de beekdalen tot en met de hoge zandruggen. Het grond- en oppervlaktewatersysteem kan de grotere weersextremen opvangen door maximaal gebruik te maken van de dempende sponswerking van de bodem/ondergrond en de natuurlijke hoogteverschillen voor het vasthouden van water.

We hanteren drie principes die inhoudelijke sturing geven aan de watertransitie :

- elke druppel vasthouden en infiltreren waar deze valt.
- functies passen zich aan het bodem- en watersysteem aan.
- wat schoon is moet schoon blijven.

We moeten ons, nog meer dan voorheen, aanpassen aan de veranderende leefomgeving en op zoek gaan naar nieuwe oplossingen en antwoorden. Juist de voor Midden-Brabant zo karakteristieke verwevenheid van bebouwing, landbouw en natuur is een kans om de wateropgaven slim in te passen. Dit vereist een integrale, gebiedsgerichte aanpak samen met alle partijen. Een gebiedsgerichte aanpak is alleen succesvol als naast de wateropgaven ook de opgaven vanuit natuur, stikstof, economie, landbouwtransitie, energietransitie, biodiversiteit, mobiliteit en woningbouw onderdeel van de aanpak zijn. Niet sectoraal, maar integraal. Alleen dan gaan we oplossingen vinden voor een leefbaar Midden-Brabant met een duurzaam en toekomstbestendig watersysteem dat goed is voor inwoners, bedrijven, landbouw en natuur. De grote uitdaging zit hem vooral in de vraag hoe we dit gaan bereiken. Meer dan voorheen gaan we daarbij:

- van beekdalgericht naar gebiedsgericht; onze aandacht gaat naast het beekdal ook uit naar de flanken, de hoge zandruggen en bebouwd gebied.
- van sectoraal naar integraal; samen met overheden en gebiedspartners maken we keuzes over meerdere opgaven in een gebied.
- van water afvoeren naar elke druppel telt; maximaal water conserveren, minder grondwater gebruiken en slimmer sturen.

Keur Waterschap de Dommel 2015

De 'Keur Waterschap De Dommel 2015' bevat regels met daarin verboden en verplichtingen ten aanzien van oppervlaktewater en grondwater die gelden voor iedereen die woont of werkt binnen het gebied van Waterschap De Dommel. Hierin wordt het beheer en het onderhoud van watergangen geregeld (bijvoorbeeld betreffende onderhoudsstroken) en is aangegeven wanneer een vergunning of algemene regels van toepassing zijn voor ingrepen in de waterhuishouding. Verder zijn er beleidsregels voor het beschermingsbeleid van gebieden. Hierbij wordt onderscheid gemaakt tussen beschermde gebieden waterhuishouding, attentiegebieden, beekdalen en overige gebieden. Met deze beleidsregels wordt aangegeven op welke wijze gebiedsgericht wordt omgegaan met vergunningverlening.

De keur van het waterschap is van toepassing wanneer direct en indirect wordt geloosd op een oppervlaktewaterlichaam. De Keur is ook van toepassing als het oppervlaktewater niet in eigendom en beheer is van het waterschap.

Beleidsregel Hydrologische uitgangspunten bij de Keurregels voor afvoeren van hemelwater.

De drie Brabantse waterschappen, Aa en Maas, De Dommel en Brabantse Delta hanteren sinds 1 maart 2015 dezelfde (beleids)uitgangspunten voor het beoordelen van plannen waarbij het verhard oppervlak toeneemt. Deze (beleids)uitgangspunten zijn geformuleerd in de 'Beleidsregel Hydrologische uitgangspunten bij de Keurregels voor afvoeren van hemelwater, Brabantse waterschappen'. Bij een toename en afkoppeling van het verhard oppervlak geldt het uitgangspunt dat plannen zoveel mogelijk hydrologisch neutraal worden uitgevoerd. De waterschappen maken bij het beoordelen van plannen met een toegenomen verhard oppervlak onderscheid tussen grote en kleine plannen. Hoewel er relatief veel kleine plannen zijn, veroorzaken deze op deelstroomgebiedsniveau nauwelijks een toename van de maatgevende afvoer. Het waterschap maakt grofweg onderscheid in projecten met een toename van verhard oppervlak van maximaal 500 m² tot 10.000 m² en meer dan 10.000 m².

Beleid gemeente

VGRP en Integraal beheer kader openbare ruimte gemeente Veldhoven

De visie en strategie van de gemeente Veldhoven is vastgelegd in het huidige VGRP en daarnaast is een integraal beheerkader openbare ruimte opgesteld. Het Integraal beheerkader openbare ruimte beschrijft de ambities voor het beheer van de openbare ruimte voor de gemeente Veldhoven. Deze ambities zijn vertaald naar de assets en vastgelegd op de assetsheets (beheerplannen). Het doel hiervan is om eenduidig de kaders voor het beheer van de openbare ruimte vast te leggen op basis van het huidige beleid.

Volgens de wetgeving heeft de gemeente Veldhoven drie zorgplichten op het gebied van stedelijk waterbeheer:

- zorgplicht stedelijk afvalwater;
- zorgplicht hemelwater;
- zorgplicht grondwater.

Dit komt er op neer dat de gemeente vanuit het oogpunt van volksgezondheid en veiligheid zorg draagt 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.

Op het gebied van hemelwater zijn de onderstaande beleidsdoelen en ambitie beschreven :

- Vasthouden aan de hemelwatertrits 'vasthouden, bergen, afvoeren'. Met de lokale voorkeursvolgorde: infiltreren waar mogelijk, bovengronds bufferen op locaties met voldoende ruimte en als het niet anders kan, dan pas afvoeren;
- Perceeleigenaren dragen een steentje bij door op eigen terrein doelmatig voorzieningen te treffen voor buffering en/of opslag van hemelwater;
- Actief doorzetten op bovengrondse maatregelen ten behoeve van de verwerking van hemelwater in de openbare ruimte. Bovengrondse maatregelen komen als doelmatiger alternatief dan ondergrondse maatregelen naar voren. Daarnaast zijn bovengrondse maatregelen zichtbaar voor onder andere de bewoners, wat resulteert tot meer bewustwording van de inwoners in Veldhoven;
- Bij herontwikkelingen waar mogelijk inzetten op gescheiden riolering. Onderscheidt in afvoer van stedelijk afvalwater en voor de afvoer van hemelwater.

Hydrologisch neutraal bouwen

Het waterschap streeft naar een robuust watersysteem. Voor ontwikkelingen die dit negatief kunnen beïnvloeden, wordt daarom uitgegaan van de trits "vasthouden-bergen-afvoeren". Dat wil zeggen dat water zoveel mogelijk in een gebied wordt vastgehouden door infiltratie en waar dit niet mogelijk is water tijdelijk wordt geborgen (retentie). Door water lokaal te infiltreren of te bergen in een voorziening wordt het versneld afvoeren van overtollig hemelwater naar het bestaande oppervlaktewatersysteem zoveel mogelijk voorkomen. Bij zeer grote neerslaghoeveelheden zal de genoemde voorziening het aangeboden water echter onvoldoende kunnen verwerken. Een noodoverloopconstructie kan er dan voor zorgen dat het overtollige water gecontroleerd naar een plek wordt afgevoerd waar het geen overlast kan veroorzaken.

Uitgangspunten hemelwaterafvoer bij herontwikkeling en nieuwbouw

Bij herontwikkeling en nieuwbouw binnen de gemeente Veldhoven wordt uitgegaan van het HNO-principe (Hydrologisch Neutraal Ontwikkelen): het hemelwater wordt ter plaatse de bodem in geleid via hemelwater verwerkende voorzieningen zoals infiltratiekolken, bermten, wadi's en vijverpartijen. Bij nieuw te ontwikkelen bedrijventerreinen wordt de perceelseigenaar gestimuleerd om het hemelwater op eigen terrein te verwerken. Waar mogelijk worden voorzieningen gecombineerd met benodigde maatregelen in omliggende wijken. Indien de lokale omstandigheden de verwerking van hemelwater in de bodem niet toelaten, wordt het afgevoerd naar het dichtstbijzijnde oppervlaktewater, conform de richtlijnen van het hydrologisch neutraal ontwikkelen.

Wanneer wordt aangesloten op het gemeentelijke rioolstelsel van de gemeente Veldhoven zijn de volgende regels van toepassing:

- Vuilwater en schoon hemelwater worden separaat aangeboden op de perceelgrens;
- De gemeente hanteert voor de toename van het verhardoppervlak van 250 m² tot 500 m² een compensatie van 42 mm/m² berging binnen het te ontwikkelen plangebied. Boven de 500 m² gelden de regels van de Keur van Waterschap de Dommel;
- Voorkeur voor een bovengrondse berging;
- Leegloop van de bergingsvoorziening (infiltratie, geknepen afvoer e.d.) dient per locatie te worden aangegeven. Bij infiltratie dient te worden aangetoond dat infiltratie mogelijk is;
- Wanneer wordt afgevoerd naar het gemengde stelsel dient een terugslag te worden toegepast zodat vuilwater niet de voorziening in kan stromen.
- Bij het indienen van de omgevingsvergunning dient een gedetailleerd ontwerp te worden ingediend van de bergingsvoorziening en de leegloopconstructie.

4.11.2. Watertoets

Voor het aspect water is allereerst gekomen tot onderstaande checklist water :

Checklist Watersysteem	
Hoofdwatergang cq open water	Nee
Zijwatergang	Nee
Keurgebied binnen plangebied?	Nee
Binnen 25-100 jaarszone?	Nee
Binnen boringsvrije zone?	Nee
Ecologische verbindingzone?	Nee
Binnen reserveringsgebied waterberging 2050?	Nee
Attentiegebied EHS	Nee
Rioolwatertransportleiding	Nee, zie watertoets
Waterschap gemaal	Nee
Verdachte/verontreinigde locaties?	Nee
Infiltratie praktisch mogelijk?	Ja, onderzoek RHDHV
Uitwerkingsplicht / wijzigingsbevoegdheid	Nee

De watertoets "ASML De Run fase 2" van bureau Royal Haskoning d.d. 4 mei 2023 is opgenomen als **bijlage 8** bij deze toelichting.

Uitgangspunten en randvoorwaarden

Voor het projectgebied geldt het beleid van waterschap de Dommel. Eén van de onderdelen van dit beleid is dat extra verhard oppervlak binnen een projectgebied niet tot versnelde afvoer mag komen op het watersysteem van het waterschap. Om dit te voorkomen dienen er compensatiemaatregelen getroffen te worden. Een belangrijk uitgangspunt hierbij is dat over extra verhard oppervlak minimaal 0,06 m per m² aan berging gerealiseerd moet worden. Voor de aanleg van halfverharding wordt vanuit het waterschap geen extra voorziening vereist voor de aanleg van waterberging, aangezien halfverharding de afwatering verbeterd en er infiltratie kan plaatsvinden.

ASML heeft de wens om de nieuwbouw BREEAM Excellent te certificeren conform de laatste BREEAM-NL Nieuwbouw 2020 v1.0 richtlijn. Voor het onderdeel water is de BREEAM POL 3 certificering van belang. Pol 3 gaat over het voorkomen, verminderen en vertragen van de afvoer van neerslag naar openbare riolen en watergangen, waardoor het risico van plaatselijke wateroverlast, vervuiling en andere milieuschade wordt beperkt.

Ten aanzien van POL 3 gelden de volgende criteria eisen:

- Voor het gebouw en het perceel is een waterretentievermogen voor neerslag van 70 mm per uur gedurende een uur gerealiseerd met een statisch debiet voor leegloop van maximaal 2,5 mm per uur. (1 punt)
- Voor het gebouw en het perceel is een waterretentievermogen voor neerslag van 70 mm per uur gedurende een uur gerealiseerd met statisch debiet voor leegloop van maximaal 1 mm per uur. (1 punt)
- Voor het gebouw en het perceel is een waterretentievermogen voor neerslag van 70 mm per uur gedurende een uur gerealiseerd met een dynamisch sturingssysteem waarmee interactief op weersvoorspellingen kan worden geacteerd (1 punt). Wanneer er maatregelen zijn getroffen waarmee het minimale retentievermogen binnen 72 uur volledig in de bodem op of naast het perceel infiltreert, dan mag dat als gelijkwaardig worden beoordeeld aan dynamisch sturen.

Huidige situatie

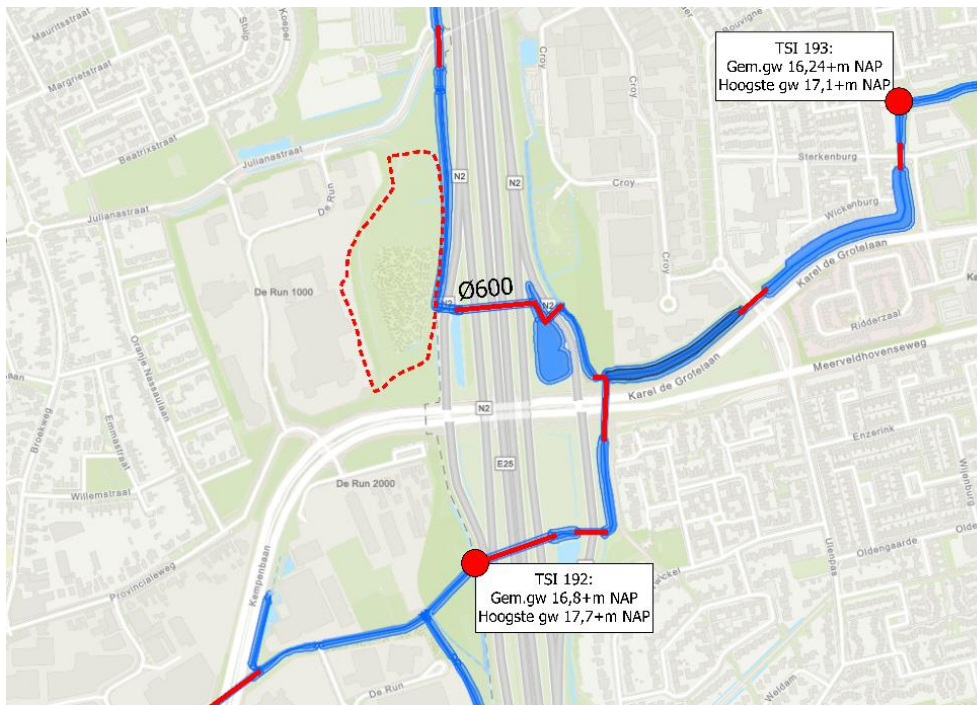
In het plangebied is geen bebouwing, verharding of oppervlaktewater aanwezig.

De hoogte van het maaiveld varieert van NAP+19,14m in het noorden, overgaand naar een maaiveld van NAP+18,99m in het middenwesten, naar circa NAP+17,86m in het zuidoosten. Het maaiveld in het noorden van het plangebied is hoger gelegen en loopt ruim 1,28m af naar het zuidoosten.

De bodemopbouw in het projectgebied bestaat tot een diepte van ca. NAP -5,0m uit een gelaagde opbouw van één tot enkele meters zand afgewisseld door dunne zandhoudende leem- en leemhoudende zandlagen. Tevens zouden er meer of minder humeuze leemlagen kunnen voorkomen. Op basis van een boormonsterprofiel wordt de doorlatendheid geschat op 3-5 m/dag. De bodemoplaag is daarmee geschikt voor infiltratie. Eventueel aanwezige dunne leemlaagjes dienen wel ter plaatse van een infiltratievoorziening te worden verwijderd.

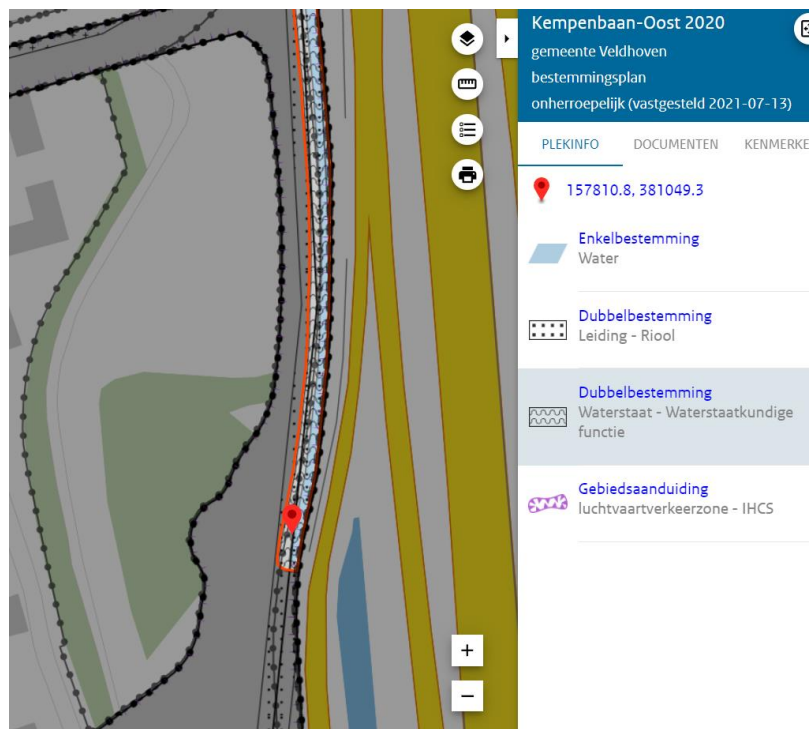
De gemiddelde grondwaterstand ter plaatse van het projectgebied is naar verwachting tussen NAP+17,4m en NAP+17,6m. Op basis van de peilbuismetingen wordt een gemiddeld hoogste grondwaterstand (GHG) ter plaatse van de projectlocatie ingeschat op een hoogte van NAP+18,1m en NAP+18,2m. Aan de hand van modelberekeningen is de hoogste grondwaterstand ter plaatse van de projectlocatie berekend tussen NAP+18,5m en NAP+18,7m. Alleen in de zuidoosthoek wordt een iets lagere hoogste grondwaterstand berekend en kan de grondwaterstand tot dicht onder het maaiveld komen. Hier ligt het maaiveld ook een stuk lager.

Buiten het plangebied ligt een A-watergang die is opgenomen op de legger van het Waterschap. De A-watergang GE13 (parallel aan de A2/N2 ter hoogte van De Run 1000) watert af op de Gender.



afbeelding : watergangen nabij plangebied

Deze A-watergang is in het bestemmingsplan Kempenbaan-Oost 2020 bestemd als 'Water'. De beschermingszone van 5 meter aan weerszijden van de watergangen is bestemd als 'Waterstaat - Waterstaatkundige functie'. Parallel aan deze watergang is gelegen een riool, dat in het bestemmingsplan Kempenbaan-Oost 2020 bestemd is middels de dubbelbestemming 'Leiding-Riool'



afbeelding : dubbelbestemmingen BP Kempenbaan Oost (buiten plangebied)

Ten westen van de projectlocatie is een gescheiden rioolstelsel aanwezig. Het vuilwater wordt via een leiding (Ø160mm oplopend naar een Ø250mm) afgevoerd naar een

rioolgemaal ten zuiden van het projectgebied. Via een persleiding wordt vuilwater weggepompt naar het bestaande stelsel dat parallel ligt aan de A2.

Het hemelwater wordt via een leiding ($\varnothing 500\text{mm}$ oplopend naar $\varnothing 700\text{mm}$) afgevoerd naar een watergang parallel aan de Kempenbaan. De watergang (in de vorm van een sloot) is verbonden met de Gender ten zuiden van het projectgebied.

Toekomstige situatie

De ontwikkeling van de Run 1000 fase 2 bestaat uit het aanleggen van een ondergrondse parkeergarage met daarboven een plintgebouw en vier kantoorgebouwen. Het totale kaveloppervlak is ca. 36.000 m^2 , waarvan 13.168 m^2 bebouwd zal gaan worden.

Op basis van het beleid van het waterschap dient de toename van het verhard oppervlak bij een ontwikkeling gecompenseerd te worden door de aanleg van waterberging van minimaal 60mm , ofwel 600 m^3 per hectare verhard oppervlak [5]. Echter, aangezien vanuit BREEAM de eis wordt gesteld 70 mm te bergen, is deze eis leidend in de compensatie en wordt daarmee ook automatisch voldaan aan de eis van het waterschap. In de toekomstige situatie zal er ca. 13.168 m^2 bebouwd gaan worden.

Uitgaande van het feit dat de neerslag van de terreinverharding tot afstroming komt naar het onverharde oppervlak, hoeft alleen de neerslag van het dakoppervlak geborgen worden. Dit resulteert in een bergingsbehoefte van 922 m^3 voor De Run fase 2. Om te voldoen aan de BREEAM-eisen zal dit hemelwater binnen 72 uur geïnfiltreerd moeten zijn.

De vuilwaterafvoer van de gebouwen wordt in de toekomstige situatie gescheiden van het hemelwater ingezameld en aangeboden op het bestaande vuilwaterstelsel in de Run. De afmetingen en definitieve ligging van de vuilwaterriolering worden in een latere fase van het project bepaald.

Op basis van het beleid van het waterschap dient de toename van het verhard oppervlak bij een ontwikkeling gecompenseerd te worden door de aanleg van een waterberging van minimaal 60mm , ofwel 600 m^3 per hectare verhard oppervlak.

Vanuit BREEAM wordt de eis wordt gesteld 70 mm te bergen. Omdat deze eis strenger is dan de eis van het waterschap, is deze eis leidend in de compensatie. In de toekomstige situatie zal er ca. 13.168 m^2 bebouwd gaan worden.

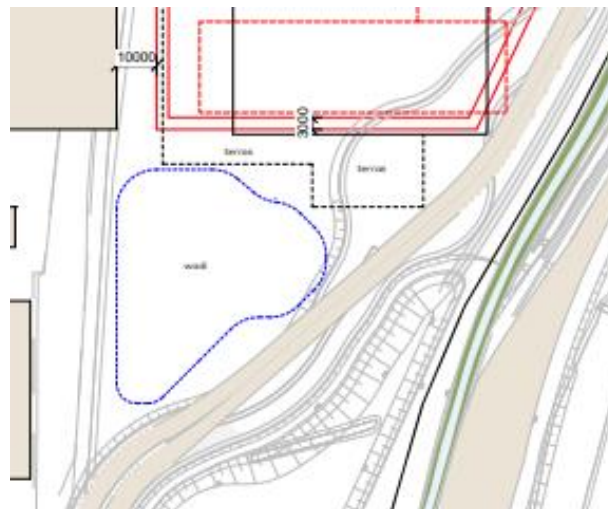
De hoeveelheid verharding (wegen en paden) dat gerealiseerd gaat worden in de buitenruimte is 30% van het totaal oppervlak van de buitenruimte.

Door een toename van verhard oppervlak van in totaal 20.018 m^2 is er een bergingscompensatie nodig van 1.201 m^3 uitgaande van het beleid van het waterschap en van 1.401 m^3 uitgaande van BREEAM.

Aan de hand van een bovengrondse wadi kan de bergingscompensatie ingevuld worden. De bedoeling is dat zoveel mogelijk hemelwater infiltreert in de bodem. Hiervoor dient de bodem van de wadi boven de GHG te worden aangelegd. Aangezien de bodemopbouw in het plangebied bestaat uit lagen met goed doorlatend zand, zal het hemelwater volledig binnen 72 uur geïnfiltreerd zijn. Om afvoer in extreme situaties te garanderen wordt geadviseerd om de wadi te voorzien van een overloopvoorziening op het gemeentelijke hemelwaterstelsel.

Bij een diepte van 0.5m moet er 2.802 m^2 aan wadi gerealiseerd worden om de volledige 70 mm te bergen. De wadi wordt voorzien van een overloopvoorziening om bij nog extremere

buien het hemelwater af te kunnen voeren. Het projectgebied heeft genoeg ruimte om deze wadi te realiseren.



afbeelding : locatie wadi in zuidelijke plandeel

Naast infiltratie van het hemelwater wordt een deel geknepen afgevoerd. Het waterschap stelt hieraan de eis dat deze maximaal 2 l/s/ha is. Om alle punten (totaal 3) uit de BREEAM Pol 3 te behalen wordt ingezet op een dynamisch sturing waar bij laag water geloosd wordt en bij hoog water alles wordt vastgehouden met een maximale afvoer van 1 l/s/ha (2 punten).

Het hemelwater afkomstig van de daken van de gebouwen wordt ondergronds ingezameld en aangesloten op de bovengrondse waterberging (wadi). Bij de nadere detailuitwerking van het plangebied zal worden bekeken welke oppervlaktes nog meer kunnen afstromen richting de wadi om deze volledig te kunnen benutten.

De terreinverhardingen betreffen wandelpaden en toegangswegen naar gebouwen en parkeergarage. In eerste instantie wordt ervan uit gegaan dat het hemelwater afkomstig van deze verhardingen direct afwatert naar de groene stroken in het plangebied en infiltreert in de bodem, dit zorgt dus niet voor belasting van het hemelwatersysteem. Indien dit niet mogelijk en haalbaar is, kan de wadi zo ontworpen worden dat ook dit water hierin geborgen kan worden.

De verwachting is dat zowel de daken als de verhardingen op de projectlocatie relatief schoon zijn. Aangezien beide verhardingen of via een wadi infiltreert in de bodem of direct in de groenstrook zijn daarnaast geen extra zuiverende voorzieningen nodig.

De implementatie van het bovenstaande in het kader van de omgevingsvergunning bouw is in de regels geborgd middels een voorwaardelijke verplichting.

3.4.2 Voorwaardelijke verplichting waterberging

a. Het gebruiken of laten gebruiken van gronden en bouwwerken met de bestemming 'Bedrijventerrein' is slechts toegestaan indien een waterhuishoudkundige voorziening met een bergingscapaciteit is gerealiseerd en aldus in stand wordt gehouden.

b. de inhoud van de waterberging wordt vastgesteld overeenkomstig het beleid van waterschap de Dommel, waarbij per m² aan toename verhard oppervlak minimaal 60 mm aan waterberging gerealiseerd dient te worden.

c. als de onder sub b. bedoelde (beleids)regeling worden gewijzigd, wordt met die wijziging rekening gehouden.

Waterschap

Het verkrijgen van instemming van het waterschap vormt onderdeel van deze bestemmingsplanprocedure.

Conclusie

Doordat voldoende waterberging gerealiseerd kan worden, is sprake van een hydrologisch neutraal ontwerp, waardoor het aspect water geen belemmering vormt voor de voorgenomen ontwikkeling.

4.12. Kabels en leidingen

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).

Binnen en in de omgeving van het plangebied zijn geen planologisch relevante buisleidingen, hoogspanningsverbindingen of straalpaden aanwezig. Ook ligt het plangebied niet in een invloedsgebied. Met eventueel aanwezige overige, planologisch gezien niet-relevante, leidingen (zoals rioolleidingen, leidingen nutsvoorzieningen, drainageleidingen) hoeft geen rekening gehouden te worden.

4.13. Duurzaamheid

Zoals beschreven in paragraaf 3.2.2. waarin onder meer werd stilgestaan bij artikel 3.42 van de Interim omgevingsverordening acht de provincie het van groot belang, dat bij de ontwikkeling van bedrijventerreinen van meet af aan wordt nagegaan, hoe de inrichting van die terreinen kan bijdragen aan het voorkomen en het verminderen van de milieubelasting. Het gaat er hierbij om dat er voor bedrijven optimale mogelijkheden worden gecreëerd voor het uitwisselen van (industriële) reststromen, zoals restwarmte, reststoffen, stroom en oppervlaktewater. Ook het gezamenlijk opwekken van (duurzame) energie, afvalmanagement en het inzetten op collectief vervoer zijn belangrijke aandachtspunten. Datzelfde geldt voor het multimodaal ontsluiten van bedrijventerreinen.

Daarnaast wordt in het kader van het aspect luchtkwaliteit het gebruik van schoner vervoer gepromoot. In dat kader kan in eerste instantie gedacht worden aan carpooling en openbaar vervoer. Het openbaar vervoer is reeds aanwezig op het bedrijventerrein. Daarnaast zijn tussen ASML en diverse overheden afspraken gemaakt inzake duurzame mobiliteit om te komen tot minder individuele "autokilometers" en hiermee een betere bereikbaarheid van de

Brainport-regio. Op deze wijze wordt het aantal motorvoertuigen teruggebracht wat tevens positieve invloed zal hebben op de doorstroming van het verkeer op de Kempenbaan.

Wat betreft de duurzame ontwikkeling van het bedrijventerrein De Run hebben de duurzaamheidsaspecten met name betrekking op het schaalniveau van het bedrijventerrein als geheel en de directe omgeving. In het geval van nieuwe ontwikkelingen of herontwikkelingen van bestaande kavels en gebouwen dient hieraan een vervolg te worden gegeven, door op het niveau van de bedrijfskavel de mogelijkheden voor duurzame ontwikkeling en beheer te optimaliseren.

Hierbij kan worden gedacht aan :

- inrichting van de kavels en vormgeving bebouwing: een inrichting waarbij de mogelijkheden voor flexibel, compact en duurzaam bouwen worden geoptimaliseerd. Waar mogelijk wordt daarbij aangesloten op het covenant Duurzaam Bouwen van de regio Eindhoven;
- het optimaliseren van economische netwerken (kringlopen en productieketens) door een adequate segmentering;
- het benutten van ecologische netwerken: hergebruik van reststoffen, energie en water. Met name voor het hergebruik van regenwater (op kavelniveau) zijn goede kansen aanwezig;
- het benutten van multimodale mogelijkheden en optimaliseren van interne vervoersstromen op De Run door een strategische locatiekeuze;
- de optimalisatie van langzaam verkeersvoorzieningen op inrichtingsniveau ten behoeve van het woon-werkverkeer; aandacht schenken aan en voorwaarden scheppen voor duurzame, sociaal veilige en innovatieve exploitatie en beheer van het bedrijventerrein.

Duurzaamheid is ook een van de speerpunten in de bedrijfsvoering van ASML. Het bedrijf heeft een duurzaamheidsstrategie vastgesteld, die voorzien is van concrete doelstellingen. Deze strategie richt zich op 4 domeinen: duurzame bedrijfsvoering, duurzame producten, een duurzame keten van toeleveranciers en een duurzame bedrijfscultuur.

- In de doelstellingen ten aanzien van de duurzame bedrijfsvoering is een belangrijke doelstelling een (verdere) beperking van de CO² footprint alsmede de vermindering in het gebruik en de recycling van afvalstoffen en het beperken van het gebruik van grond- en hulpstoffen.
- ASML beschikt over een ISO 14001:2004 gecertificeerd milieuzorgsysteem. Dit milieuzorgsysteem is van toepassing op alle activiteiten en locaties van ASML wereldwijd, en draagt ertoe bij dat inspanningen worden gedaan om de milieugevolgen van de bedrijfsactiviteiten te minimaliseren en te beheersen.
- De machines die ASML produceert verbruiken forse hoeveelheden elektrische energie. Het verbeteren van de energie-efficiency van die machines blijft één van de doelstellingen van de duurzaamheidsstrategie. De ontwikkeling van de nieuwste generatie EUV-machines (extreme ultraviolet) zorgen ervoor dat, ondanks een toenemende productiviteit, de klanten van ASML op een meer energie-efficiënte manier chips kunnen produceren.
- ASML stimuleert haar partners om ook in hun productieprocessen doelstellingen ten aanzien van duurzaamheid te integreren en mee te werken aan het realiseren van die doelstellingen. In dat verband stimuleert ASML dat de toeleveranciers zich aansluiten bij de duurzaamheidscriteria zoals die zijn opgesteld door de Electronic Industry Citizenship Coalition (EICC).

4.14. Lichthinder, privacy en uitzicht, bezonning en windhinder

4.14.1. Lichthinder

De lichthinder die kunstmatige verlichting veroorzaakt hangt af van de aard, intensiteit, duur en plaats van de verlichting. Over effectafstanden van kunstmatige verlichting is nog weinig bekend. Deze afstanden zijn afhankelijk van verschillende aspecten :

- de kenmerken van de verlichting (zoals verlichtingsintensiteit, de golflengtes ofwel spectrale samenstelling van het licht, de vorm van de armatuur, et cetera)
- de situatie waarin de verlichting plaatsvindt (de transparantie van het landschap)

Vanuit het plangebied is - ondanks dat de concrete bouwplannen van ASML nog niet bekend zijn - denkbaar dat sprake is van een bepaalde hoeveelheid verlichting waardoor voor men name omwonenden lichthinder ontstaat. Lichtvervuiling kan veroorzaakt worden door verschillende (licht)bronnen, zoals openbare verlichting, reclameverlichting, verlichting van gevels, verlichting van bedrijventerreinen of bedrijfsgebouwen.

In het Activiteitenbesluit milieubeheer is in artikel 2.1. de zogenaamde zorgplicht opgenomen die mede ziet op het aspect licht :

Lid 1 :

Degene die een inrichting drijft en weet of redelijkerwijs had kunnen weten dat door het in werking zijn dan wel het al dan niet tijdelijk buiten werking stellen van de inrichting nadelige gevolgen voor het milieu ontstaan of kunnen ontstaan, die niet of onvoldoende worden voorkomen of beperkt door naleving van de bij of krachtens dit besluit gestelde regels, voorkomt die gevolgen of beperkt die voor zover voorkomen niet mogelijk is en voor zover dit redelijkerwijs van hem kan worden geveegd.

Lid 2 :

Onder het voorkomen of beperken van het ontstaan van nadelige gevolgen voor het milieu als bedoeld in het eerste lid wordt verstaan:

- a. een doelmatig gebruik van energie;*
- h. het voorkomen dan wel voor zover dat niet mogelijk is het tot een aanvaardbaar niveau beperken van lichthinder;*
- q. het beschermen van de duisternis en het donkere landschap in door het bevoegd gezag aangewezen gebieden.*

Lid 4 :

Het bevoegd gezag kan met betrekking tot de verplichting, bedoeld in het eerste en derde lid, maatwerkvoorschriften stellen voor zover het betreffende aspect bij of krachtens dit besluit niet uitputtend is geregeld. Deze maatwerkvoorschriften kunnen mede inhouden dat de door degene die de inrichting drijft dan wel degene die loost, te verrichten activiteiten worden beschreven alsmede dat metingen, berekeningen of tellingen moeten worden verricht ter bepaling van de mate waarin de inrichting dan wel het lozen, bedoeld in het derde lid, nadelige gevolgen voor het milieu veroorzaakt.

De toelichting behorende bij artikel 2.1. lid 2 sub h. luidt als volgt (hier weergegeven voorzover relevant voor het plangebied en de omgeving hiervan :

Toelichting op 'Lichthinder en de bescherming van de duisternis en het donkere landschap'

Onder de zorgplicht met betrekking tot lichthinder valt het voorkomen of zoveel mogelijk beperken van hinderlijke lichtverschijnselen in woon- of slaapvertrekken van woningen als gevolg van lichtinstallaties, toestellen, windturbines, gebouwen of werkzaamheden. Verlichting kan voor omwonenden hinder veroorzaken. Vaak wordt overlast veroorzaakt door schijnwerpers die zijn geplaatst als inbraakpreventie of door lichtbakken voor reclamedoelinden. Door schijnwerpers of

armaturen zorgvuldig af te stellen en te richten kunnen klachten veelal worden verholpen. Naast de intensiteit van directe en indirecte lichtinstraling kan er ook door knipperen, flikkeren of door kleur hinder door verlichting ontstaan. Gezien het feit dat lichthinder een zeer locatie gebonden probleem is, vraagt dit om lokaal maatwerk. In de praktijk blijkt dit ook goed te werken. Knelpunten worden over het algemeen in goed overleg tussen bevoegd gezag en inrichting opgelost. Voor de vaststelling of er sprake is van hinder is geen universele definitie van het begrip "lichthinder" beschikbaar.

Wel kunnen de "Algemene Richtlijnen betreffende lichthinder" van de Nederlandse Stichting voor Verlichtingskunde (NSVV) als uitgangspunt worden gehanteerd. (...)

Lichthinder kan ook worden beperkt door een gebruiksafpraak tussen gehinderden en de gebruiker van de installatie. Het bevoegd gezag kan zo nodig bij maatwerkvoorschrift een gebruiksafpraak tussen gehinderden en de gebruiker van de installatie vastleggen.

Belangrijk is om te voorkomen dat door de invulling van het plangebied sprake is van lichthinder in omliggende woningen. Dit is mogelijk door het opnemen van een voorwaardelijke verplichting betreffende dit aspect. Belangrijk hierbij is om voldoende concreet te duiden in welke situatie sprake is van "lichthinder". Hiertoe kan - zoals aangegeven in de Nota van Toelichting bij het Activiteitenbesluit - de richtlijn van de NSVV als uitgangspunt worden gehanteerd.

Deze richtlijn kent vier soorten gebieden : "natuur gebied", "landelijk gebied", "stedelijk gebied" en "stadscentrum/ industriegebied". De omgeving van het plangebied kan worden gezien als "stedelijk gebied" met zwaardere normen dan "stadscentrum / industriegebied") in de normering in de "richtlijn lichthinder NSVV". Jurisprudentie van de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State leidt ertoe dat het hanteren van de grenswaarden uit de richtlijn van de NSVV invulling kan geven aan de zorgplicht in artikel 2.1, tweede lid, aanhef en onder h, van het Activiteitenbesluit. Aldus kunnen deze grenswaarden ook worden gebruikt als objectivering van het begrip "lichthinder" in de voorwaardelijke verplichting zoals vervat in de regels van dit bestemmingsplan.

In aanvulling hierop is in de regels opgenomen dat in geval van verlichting waarvan mag worden aangenomen dat deze een afleidende werking zou kunnen hebben op het autoverkeer op de naast het plangebied gelegen snelweg voorafgaand aan realisatie hiervan advies zal worden gevraagd aan Rijkswaterstaat. Hierbij is te denken aan bewegende verlichting in de vorm van reclame of anderszins die een afleidende werking kan hebben op het passerende verkeer van de rijksweg. Denk hierbij aan bewegende beelden, lichtflitsen of snel op elkaar volgende lichteffecten. Wanneer de wens is om dergelijke verlichting aan te brengen, dan wordt Rijkswaterstaat om advies gevraagd.

Met inachtneming van het vorenstaande kan worden geconcludeerd, dat het aspect lichthinder de totstandkoming van dit bestemmingsplan niet in de weg staat.

4.14.2. Privacy en uitzicht

In het kader van een goede ruimtelijke ordening moet worden onderbouwd waarom het belang bij het behoud van privacy en uitzicht niet opweegt tegen het belang dat bestaat bij realisering van de in het plangebied mogelijk gemaakte nieuwe bebouwing.

Na realisatie van ASML bedrijfsgebouwen in het plangebied zal het uitzicht van omwonenden wijzigen. In oostelijke richting zullen de nieuwe ASML gebouwen vanuit diverse woningen in meer of mindere mate zichtbaar zijn. Hierbij is sprake van afstanden van minimaal 200 tot 350 meter.



afbeelding : impressie planinvulling en (woon) omgeving

In het kader van de totstandkoming van dit bestemmingsplan is op diverse manieren rekening gehouden met de belangen van omwonenden, maar is na weging meer gewicht toegekend aan de belangen van ASML bij invulling van het plangebied.

De mogelijkerwijs voorkomende aantasting van privacy en uitzicht is niet zodanig dat - gezien ook de afstand tussen de woningen en de (bedrijfs)kantoorbebouwing - bij de afweging van de belangen hieraan een groter gewicht moet worden toegekend dan aan de belangen die met de realisering van het plan aan de orde zijn.

Daartoe is onder meer van belang dat de ontwikkeling ASML de mogelijkheid biedt om haar positie als wereldmarktleider in machines voor computerchips te behouden en hierdoor de grootste werkgever in de regio te blijven, er geen recht bestaat op blijvend vrij uitzicht en tussen het plangebied en de woningen rondom het plangebied sprake is van een behoorlijk grote afstand.

Van privaatrechtelijke belemmeringen is geen sprake en aanvullende bedrijfsbebouwing ten opzichte van hetgeen ter plaatse is gerealiseerd is evenmin een onverwachte ontwikkeling.

Gelet op voormelde afstanden en gezien de aard van de stedelijke omgeving en de belangen bij de totstandkoming van dit bestemmingsplan leidt alles overwegende het plan ruimtelijke bezien niet tot een onaanvaardbare aantasting van privacy en uitzicht.

4.14.3. Bezinning

De Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State heeft in onder meer haar uitspraak van 12 december 2018, ECLI:NL:RVS:2018:4063, overwogen dat in het kader van een bestemmingsplan een afweging dient plaats te vinden van alle bij het gebruik van de gronden betrokken belangen, waaronder het belang van omwonenden bij een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.

Voor bezinning geldt geen wettelijk vastgestelde norm. In het kader van de ruimtelijke ordening wordt als richtlijn een aan TNO ontleend criterium gehanteerd, dat de nieuwbouw zodanig moet zijn gesitueerd dat de zon op de eerste dag van de lente dan wel de eerste dag van de herfst tussen 10.00 en 18.00 uur tenminste twee mogelijke bezonningsuren per dag op één gevel van een woning moet kunnen bereiken.

Bij deze belangenafweging hoeft echter geen doorslaggevende betekenis toe te worden gekend aan het antwoord op de vraag of wordt voldaan aan bepaalde door TNO opgestelde normen voor bezonning, maar is de uitkomst van deze belangenafweging afhankelijk van de omstandigheden van het geval. Hierbij is tevens vaste jurisprudentie dat in een stedelijke omgeving minder hoge eisen aan bezonning kunnen worden gesteld dan in andere gebieden.

Om inzicht te krijgen in de gevolgen van het plan voor de bezonning en de schaduwwerking op de omliggende woningen is een bezonningsstudie gemaakt. Op diverse maatgevend momenten, representatief voor de verschillende seizoenen is een projectie van de schaduw weergegeven.

In de zonnestudie wordt aangesloten bij de lichte - en de zware TNO norm. De lichte TNO norm gaat over het aantal bezonningsuren tussen 19 februari en 21 oktober moet er minimaal 2 uur zon zijn op de vensterbank. De zware TNO norm gaat over het aantal bezonningsuren tussen 21 januari en 22 november en daarbij moet er minimaal 3 uur zon zijn op de vensterbank.

Uit de zonnestudie blijkt dat bij de nu voorgestelde invulling van het plangebied er geen invloed is op de (op enige afstand aanwezige omliggende woningen. Aan de zware TNO norm wordt voldaan. De studie is als **Bijlage 9** aan deze toelichting gehecht.

Ondanks de heldere uitkomst van voormeld onderzoek is op dit moment de vormgeving van de planologisch toegelaten hoogbouw op deze locatie alsmede de exacte positionering ervan nog niet voldoende bekend om voorafgaand aan de vaststelling van het bestemmingsplan tot volledige duidelijkheid op dit onderdeel te komen. Aldus is het goed om te borgen dat wanneer bouwplannen voor hoogbouw op deze locatie concreter vorm krijgen er sprake is van de verplichting tot een aanvullend onderzoek.

Bovenstaande werkwijze is in de planregels van dit bestemmingsplan verankerd door het opnemen van een voorwaardelijke verplichting, op grond waarvan onderzoek naar schaduwwerking bij aanvraag omgevingsvergunning dient te worden overlegd, alvorens vergunningverlening kan plaatsvinden.

Met inachtneming van het vorenstaande kan worden geconcludeerd dat het aspect bezonning de totstandkoming van dit bestemmingsplan niet in de weg staat.

4.14.4. Windhinder

Normstelling en uitgangspunten

Er zijn geen rechtstreeks werkende concrete wettelijke normen voor windhinder die de raad in acht moet nemen bij het vaststellen van een bestemmingsplan. Uit de algemene norm van artikel 3.1 van de Wro volgt wel dat de raad bij het vaststellen van een bestemmingsplan dat - vanwege voorziene hogere bebouwing - gevolgen kan hebben voor het windklimaat in de omgeving, deze gevolgen moet onderzoeken en de aanvaardbaarheid daarvan moet onderbouwen.

Windhinder is iets wat in geen geval geheel te voorkomen is: als het stormt is de wind hinderlijk, wat voor maatregelen er ook getroffen worden. Het is daarom ook de kans op windhinder, die maatgevend gehouden wordt voor de beoordeling van het windklimaat. Voor windhinder wordt een drempelwaarde vDR;H aangehouden van 5 m/s uurgemiddelde windsnelheid op loop- of verblijfsniveau. Bij deze windsnelheid gaan mechanische effecten bij de ervaring van het windklimaat een rol spelen zoals bijvoorbeeld het omslaan van

paraplu's, in de ogen waaien van stof en in meer extreme vorm het dichtwaaien van een autoportier en dergelijke.

Aan de hand van onderstaande tabel 1, afkomstig uit de NEN 8100, kan een beoordeling worden gegeven van de te verwachten mate van windhinder.

tabel 1 Criteria windhinder volgens NEN 8100

Overschrijdingskans $p(v_{LOK} > v_{DR;H})$ in procenten van het aantal uren per jaar	Kwaliteitsklasse	Activiteit		
		I. Doorlopen	II. Slenteren	III. Langdurig zitten
< 2,5	A	Goed	Goed	Goed
2,5 – 5	B	Goed	Goed	Matig
5 – 10	C	Goed	Matig	Slecht
10 – 20	DD	Matig	Slecht	Slecht
≥ 20	E	Slecht	Slecht	Slecht

Afhankelijk van de activiteitenklasse wordt de waardering van het lokale windklimaat gekwalificeerd met 'goed', 'matig' of 'slecht' (zie tabel 1). Bij een goed windklimaat ondervindt men geen overmatige windhinder. In een situatie zonder overmatige windhinder heeft het merendeel van het publiek onder normale omstandigheden geen last van windhinder. Bij een matig windklimaat ervaart men af en toe overmatige windhinder. In een slecht windklimaat ervaart men regelmatig overmatige windhinder. In een dergelijke situatie heeft het merendeel van het publiek last van windhinder. Er wordt naar gestreefd, om binnen de verschillende activiteitenklassen, een goed, eventueel nog matig windklimaat te realiseren. Activiteitenklasse 'langdurig zitten' is dusdanig kritisch dat deze met terughoudendheid wordt toegepast.

Voor windgevaar wordt 15 m/s uurgemiddelde windsnelheid als drempelwaarde $v_{DR;G}$ gehanteerd. Op basis van tabel 2, afkomstig uit de NEN 8100, wordt bepaald of sprake is van windgevaar.

tabel 2 Criteria windgevaar volgens NEN 8100

Overschrijdingskans $p(v_{LOK} > v_{DR;G})$ in procenten van het aantal uren per jaar	Kwalificatie
$0,05 < p < 0,30$	Beperkt risico
$p \geq 0,30$	Gevaarlijk

De norm stelt: "Situaties waarvoor een overschrijdingskans geldt van $0,05 < p < 0,30$ mogen alleen worden geaccepteerd als deze vallen binnen activiteiten klasse I (doorlopen). Voor activiteiten klasse II en III geldt de eis $p \leq 0,05$.

Situaties met een overschrijdingskans van $p \geq 0,30$ zijn evident gevaarlijk en behoren te allen tijde te worden vermeden; het publiek mag hier niet aan worden blootgesteld."

In voormelde NEN 8100 norm zit een beslismodel dat aangeeft wanneer een windonderzoek nodig kan zijn:

Ligging	Hoogte	Noodzaak van toetsing
Beschut	tot 15 m	Voor beschut liggende gebouwen tot een hoogte van 15 m is geen nader onderzoek noodzakelijk.
Beschut	15 tot 30 m hoog	Voor beschut liggende gebouwen met een hoogte van 15 tot 30 meter en voor onbeschut liggende gebouwen tot een hoogte van 30 m is de hulp van een windhinderdeskundige noodzakelijk om te beoordelen of er wel of niet CFD- of windtunnelonderzoek noodzakelijk is.
Onbeschut	Tot 30 m hoogte	
Beschut of onbeschut	Hoger dan 30 m	Voor gebouwen met een hoogte vanaf 30 meter is nader onderzoek met CFD of windtunnel noodzakelijk.

Windonderzoek kan bestaan uit een computeranimatie of een windtunnelonderzoek. Dit geeft inzicht of bij een bepaald stedenbouwkundig ontwerp windhinder of windgevaar zal optreden. Ook geeft een windonderzoek aan welke maatregelen mogelijk zijn om windhinder te voorkomen of te beperken.

De aanstromende wind waaraan een gebouw blootgesteld wordt is mede bepalend voor het windklimaat op looppniveau. Hierbij is de wijdere omgeving waarin een gebouw ligt bepalend voor het karakter van de aanstromende wind. Zo waait het aan de kust harder dan in het binnenland, waardoor windeffecten rond gebouwen aan de kust groter zullen zijn dan in het binnenland. In een stedelijke omgeving is de aanstromende wind ook anders dan op het platteland: wanneer een plan in een omgeving met veel hoogbouw gerealiseerd wordt, zal het windklimaat anders zijn dan wanneer hetzelfde plan gerealiseerd wordt in een lege polder of een woonwijk met laagbouw. Niet alleen de stedenbouwkundige configuratie, maar ook de ligging van het plangebied in de wijdere omgeving zijn dus relevant voor de beoordeling van het windklimaat.

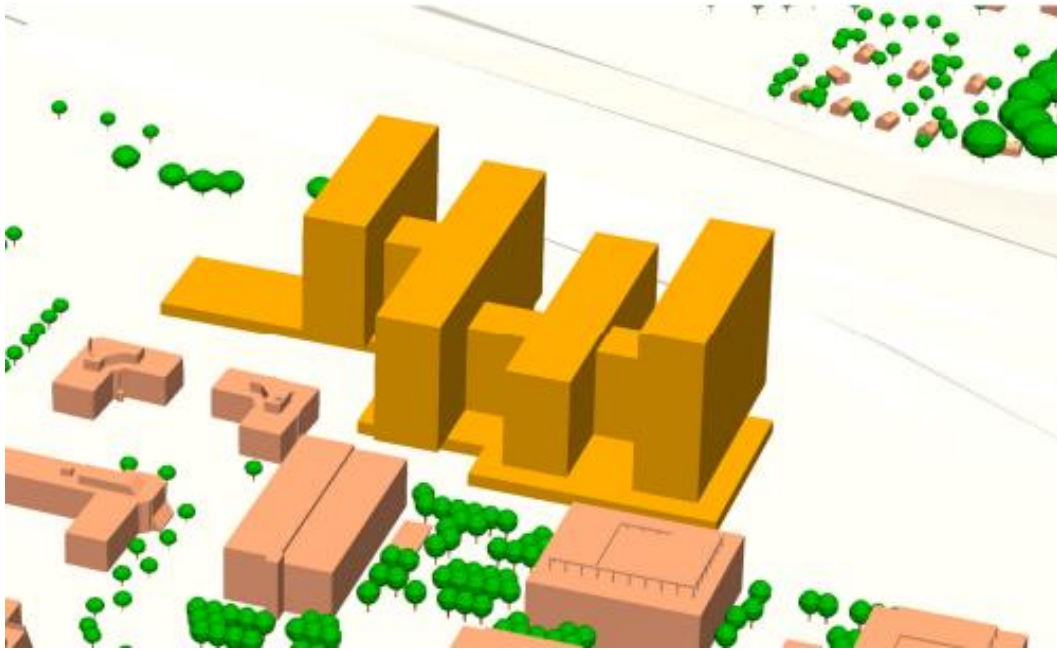
In het bestemmingsplan worden gebouwen hoger dan 30 meter mogelijk gemaakt. Wat betreft het windklimaat in de omgeving rondom gebouwen in het plangebied van dit bestemmingsplan kan onderscheid worden gemaakt tussen de omgeving buiten het plangebied en de omgeving in het plangebied zelf.

Het windklimaat in het plangebied

De beoordeling van het windklimaat met betrekking tot windhinder en windgevaar, is daarbij in Nederland vastgelegd in de norm NEN 8100. Hierin wordt aangegeven wanneer onderzoek naar wind bij bouwwerken nodig is, hoe het onderzoek moet worden uitgevoerd, aan welke eisen moet worden getoetst en hoe rapportage moet plaatsvinden.

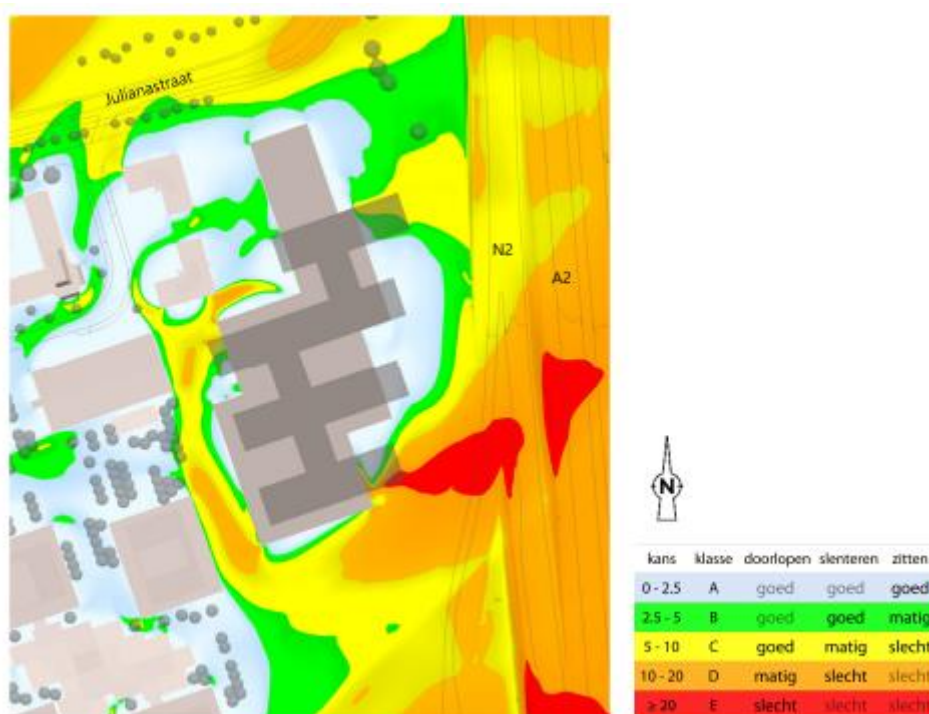
Gezien de voorgenomen bouwhoogte in het plangebied is gekomen tot een studie "*Windklimaatonderzoek met behulp van CFD*" door bureau Peutz, hier opgenomen als **bijlage 10**.

Met behulp van Computational Fluid Dynamics (CFD) is indicatief onderzoek verricht naar de te verwachten windklimaatssituatie rondom de geplande bebouwing fase 2 aan De Run 1000 te Veldhoven. Fase 1 van de bebouwing aan de Run 1000 is in dit onderzoek als bestaand beschouwd. Voor het vervaardigen van het CFD-model is onder meer gebruik gemaakt van een door Eugelink Architectuur (onder andere) aangeleverd 3D model. De stedenbouwkundige omgeving en de begroeiing is meegenomen aan de hand van gegevens uit openbare bronnen. In totaal is een gebied gemodelleerd is van circa 1000 bij 1250 meter.



afbeelding : gehanteerde 3D-model van de geplande bebouwing

Het doel van het onderzoek was het vaststellen en beoordelen van het te verwachten windklimaat in de directe omgeving van de geplande bebouwing. Voor de opzet van het onderzoek en de beoordeling van het windklimaat is uitgegaan voormelde norm NEN 8100:2006 Windhinder en windgevaar in de gebouwde omgeving.



afbeelding : de te verwachten hinderkans in de geplande bebouwingssituatie

Uit de resultaten van het onderzoek worden de volgende conclusies getrokken :

- Aan de oostzijde van de geplande bebouwing is een slecht windklimaat met een beperkt risico vastgesteld. Deze zijde van het gebouw is echter enkel toegankelijk voor gemotoriseerd verkeer. Fietsers en voetgangers worden hier niet aan het windklimaat blootgesteld.

- Rond de geplande bebouwing is ter plaatse van toegankelijke gebieden sprake van een overwegend goed, en plaatselijk matig windklimaat. Er is geen sprake van een kwalificatie gevaarlijk of een beperkt risico op windgevaar.
- Bij de verdere planuitwerking wordt geadviseerd rekening te houden met het windklimaat in relatie tot windgevoelige functies. Bij een deel van de geveldelen zijn lage waardes vastgesteld, hetgeen gunstig is voor windgevoelige functies. Op andere plaatsen kan het nodig zijn windafschermende maatregelen te treffen.

Uit het onderzoek blijkt ook dat ter plaatse van de diverse op afstand omliggende woningen van derden (afstand minimaal 220 meter en gemiddelde afstand meer dan 300 meter) geen sprake is van enigerlei windhinder, die leidt tot strijdigheid met de norm van artikel 3.1. Wro,

In het verlengde van voormeld onderzoek is in de planregels opgenomen een voorwaardelijke verplichting, op grond waarvan onderzoek naar windhinder en windgevaar dient te worden overlegd, alvorens vergunningverlening kan plaatsvinden. Burgemeester en Wethouders zijn met het oog op het aspect windhinder bevoegd nadere eisen te stellen ten behoeve van het realiseren van uit onderzoek als bedoeld in lid a. noodzakelijk gebleken voorzieningen. De uit onderzoek en eventuele nadere eisen voortkomende maatregelen dienen te worden gerealiseerd en in stand te worden gehouden.

Als het uiteindelijke ontwerp van de gebouwen voldoende overeenkomt met het door Peutz gebruikte onderzoekskader kan het bestaande onderzoek voldoen. In geval van relevante afwijkingen is geborgd dat aanvullend onderzoek plaatsvindt.

Met inachtneming van het vorenstaande kan worden geconcludeerd dat het aspect windhinder de totstandkoming van dit bestemmingsplan niet in de weg staat.

5 JURIDISCHE PLANBESCHRIJVING

5.1. Plansystematiek

Dit bestemmingsplan heeft een uniek en eigen identificatienummer, namelijk NL.IMRO.0861.BP00xxx-0x01. Het bestemmingsplan bestaat uit een verbeelding en regels, en gaat vergezeld van een toelichting. 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, heeft de toelichting wel een belangrijke rol bij de uitleg van de regels, indien hierover interpretatieverschillen blijken te bestaan.

Bij het opstellen van het bestemmingsplan is aansluiting gezocht bij de in de Wet ruimtelijke ordening en het Besluit ruimtelijke ordening geformuleerde uitgangspunten. Voor de opzet van de verbeelding en de planregels is zoveel mogelijk aangesloten bij de gemeentelijke modelregels. De gemeente streeft namelijk naar (zoveel mogelijk) standaardisering van bestemmingen en planregels, zodat iedereen in Veldhoven gelijke rechten heeft. Maatwerk is soms nodig, om specifieke situaties goed te kunnen vastleggen.

Het bestemmingsplan voldoet aan de Standaard Vergelijkbare Bestemmingsplannen 2012 (SVBP 2012), dit zijn op nationaal niveau voorgeschreven richtlijnen waaraan een bestemmingsplan moet voldoen. Het gaat daarbij bijvoorbeeld om de naamgeving van artikelen en het kleurgebruik van bestemmingen.

Het bestemmingsplan is gericht op 'toelatingsplanologie'. De gedachte hierachter is dat iedereen zelf mag bepalen (voor zover dat is toegestaan binnen de planologische mogelijkheden) wat hij realiseert op zijn grondeigendom. Het bestemmingsplan maakt bepaalde functies mogelijk en kan randvoorwaarden stellen aan de mate en de wijze van bebouwing en het gebruik. De eigenaar bepaalt binnen deze randvoorwaarden zelf wat hij realiseert en of wat hij niet realiseert. Hij is dus niet verplicht om de bestemming te verwezenlijken.

5.2. Toelichting op de verbeelding

Het bestemmingsplan bestaat uit een digitale en papieren versie van de verbeelding (plankaart). Opgemerkt wordt dat de analoge en digitale verbeelding qua verschijning van elkaar verschillen omdat de manier van raadplegen verschillend is. De digitale verbeelding, die op de landelijke website www.ruimtelijkeplannen.nl staat, is juridisch bindend. In de verbeelding hebben alle gronden binnen het plangebied een bestemming gekregen. De bestemming(en) en de aanduiding(en) zijn ingedeeld in de hoofdgroepen volgens de SVBP2012 en zijn op de verbeelding opgenomen in de legenda.

Binnen een bestemming kunnen nadere aanduidingen zijn aangegeven. Deze aanduidingen hebben slechts juridische betekenis indien en voor zover hier in de regels naar wordt verwezen. Ten behoeve van de leesbaarheid is het plan op een ondergrond getekend.

5.3. Toelichting op de regels

In deze paragraaf worden de artikelen die tezamen de regels vormen afzonderlijk besproken. De bestemmingsplanregels regelen hoe de betreffende gronden mogen worden gebruikt en bebouwd.

De bestemmingsplanregels bestaan uit vier hoofdstukken, te weten :

- Hoofdstuk 1: Inleidende regels
- Hoofdstuk 2: Bestemmingsregels
- Hoofdstuk 3: Algemene regels
- Hoofdstuk 4: Overgangs- en slotregels.

5.3.1. 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. Door het opnemen van definities wordt geprobeerd inzicht te geven in de betekenis van de gebruikte term. Het doel is het scheppen van duidelijkheid en eenduidigheid. De begripsbepalingen zijn in alfabetische volgorde opgenomen.

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.

5.3.2. Bestemmingsregels

Artikel 3 Bedrijventerrein

In de bestemmingsomschrijving zijn de gronden bestemd voor bedrijven, onzelfstandige kantoren, groenvoorzieningen, (gebouwde) parkeervoorzieningen, nutsvoorzieningen en tenslotte water, alsmede waterhuishoudkundige voorzieningen.

In de nadere detaillering is aangegeven dat bedrijven zijn toegestaan voor zover deze betreffen Machine- en apparatenfabrieken incl. reparatie met een productieoppervlakte kleiner dan 2000 m² zoals bedoeld onder SBI-2008 27, 28, 33, 0 uit de Staat van bedrijfsactiviteiten. De toegevoegde Staat van bedrijfsactiviteiten (bijlage 1) is ontleend aan de VNG brochure Bedrijven en Milieuzonering editie 2009.

Detailhandel is uitsluitend toegestaan in de vorm van ondergeschikte detailhandel.

Reclamemasten mogen niet worden opgericht binnen het plangebied.

Bedrijfswoningen zijn niet langer wenselijk op bedrijventerreinen vanuit milieuhygiënische overwegingen.

De toegestane maatvoering voor gebouwen wordt geregeld in de bouwregels.

De gebouwen zijn uitsluitend toegestaan binnen het bouwvlak met een maximaal bebouwingspercentage van 80%. Het maximum bruto vloeroppervlakte bedraagt 100.000 m².

Aan de situering van kelders worden geen nadere voorwaarden gesteld voor zover en indien deze geheel ondergronds worden gerealiseerd. Als kelders zich deels boven het maaiveld

bevinden, mogen ze uitsluitend worden gerealiseerd binnen het bouwvlak en tellen ze mee voor het bebouwingspercentage.

In de regels zijn bepalingen opgenomen die de maatvoering regelen van bouwwerken, geen gebouwen zijnde.

Van een aantal van de in de bebouwingsregeling opgenomen bepalingen kan worden afgeweken door het bevoegd gezag (College van B&W). Ook is een aantal afwijkingsmogelijkheden van gebruiksregels opgenomen.

Wat betreft de bebouwingsbepalingen kunnen worden genoemd de voorwaardelijke verplichtingen windklimaat en schaduwwerking.

Wat betreft de gebruiksbepalingen kan worden genoemd de regeling van strijdig gebruik, de voorwaardelijke verplichtingen waterberging en voorkoming lichthinder.

Artikel 4 Verkeer

In de bestemmingsomschrijving zijn de gronden bestemd voor a. wegen, fiets- en/of voetpaden, pleinen en overige verblijfsgebieden, verkeers- en parkeervoorzieningen met de daarbij behorende voorzieningen. Regels zijn opgenomen voor de realisatie van gebouwen alsmede voor bouwwerken, geen gebouwen zijnde.

Middels de bestemming verkeer kan de gewijzigde locatie van de rotonde worden bestemd en wordt de verkeersstructuur vanaf de N2 naar het plangebied aan de oostzijde van dit plangebied vormgegeven. De verdere verkeerstructuur rondom het plangebied blijft ongewijzigd.

5.3.3. Algemene regels

Artikel 5 Anti-dubbelregel

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 6 Algemene bouwregels

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

Artikel 7 Algemene gebruiksregels

In dit artikel zijn de algemeen geldende regels opgenomen ten aanzien van strijdig gebruik.

Ook zijn regels opgenomen in verband met het zogenaamde vogelbeperkingengebied vanwege het vliegveld. Er is een verbod voor enkele vormen van grondgebruik en enkele functies binnen het plangebied. Er is een mogelijkheid hiervan af te wijken indien kan worden aangetoond dat de belangen van de luchthaven Eindhoven niet onevenredig worden geschaad.

Artikel 8 Algemene aanduidingsregels

De luchtvaartverkeerszone - IHCS (Inner Horizontal en Conical Surface) wordt met dit artikel geregeld. Het gaat om het waarborgen van een obstakelvrij (start- en landings)vlak ter waarborging van de vliegverkeersveiligheid. In dit artikel 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.

Artikel 9 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 10 Overige regels

In de overige regels zijn regels opgenomen over parkeren. Bij (nieuw)bouw dient voldaan te worden aan de genoemde parkeernormen. Indien niet voldaan wordt aan de parkeernormen is het bouwen strijdig met het bestemmingsplan. Bij een omgevingsvergunning wordt aan de hand van op dat moment van toepassing zijnde beleidsregels bepaald of er sprake is van voldoende parkeergelegenheid. Er kan worden toegestaan dat in minder dan voldoende parkeergelegenheid wordt voorzien, mits dit geen onevenredige afbreuk doet aan de parkeersituatie.

5.3.4. Overgangs- en slotregels

Hoofdstuk 4 bevat in artikel 11 en artikel 12 de overgangsregels en slotregel van het bestemmingsplan. In de overgangsregels is het overgangsrecht voor bebouwing en gebruik geregeld. In de slotregel is bepaald onder welke titel het plan kan worden aangehaald.

6. 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. Toepassing Grondexploitatiewet

De Wet ruimtelijke ordening maakt het vaststellen van een exploitatieplan verplicht voor een aantal bouwactiviteiten wanneer de bouw planologisch mogelijk wordt gemaakt in een bestemmingsplan, een wijziging van een bestemmingsplan of een projectafwijkingbesluit. De bouwplannen waarbij een exploitatieplan verplicht is staan in artikel 6.2.1 van het Besluit ruimtelijke ordening. Dit betreft onder meer plannen voor de bouw van een of meer woningen en de bouw van een of meer andere hoofdgebouwen. Bovendien is een exploitatieplan nodig als locatie-eisen (aan openbare ruimte of woningcategorieën) gesteld moeten worden en/of het bepalen van een tijdvak of fasering noodzakelijk is.

Geen exploitatieplan is nodig indien het verhaal van de kosten van grondexploitatie anderszins verzekerd is en er geen fasering of tijdvak hoeft te worden vastgelegd én geen locatie-eisen (aan openbare ruimte of woningbouwcategorieën) hoeven te worden vastgesteld.

6.3. Economische uitvoerbaarheid

Het bestemmingsplan 'De Run 1000 ASML 2023' is Grondexploitatiewet-plichtig, echter het verhaal van de kosten is anderszins verzekerd.

De kosten voor het verwerven van de benodigde gronden en het realiseren van de gebouwen komen voor rekening van ASML.

Aan dit bestemmingsplan zijn, behoudens de kosten voor het opstellen van het plan en het begeleiden van de procedure, voor de gemeente geen kosten verbonden. Tussen ASML en de gemeente Veldhoven is een anterieure exploitatieovereenkomst gesloten, zodat genoegzaam in kostenverhaal inclusief planschadetekostenverhaal wordt voorzien en derhalve geen exploitatieplan hoeft te worden opgesteld.

Op grond van het bovenstaande kan worden geconcludeerd dat het plan economisch uitvoerbaar is.

7. OVERLEG, ZIENSWIJZEN EN PROCEDURE

7.1. Participatie

Voorafgaand aan de formele procedure betreffende dit bestemmingsplan is in samenspraak met de gemeente Veldhoven door ASML een participatietraject doorlopen.

Een door de gemeente aangegeven kring van omwonenden en overige derde-belanghebbenden zijn uitgenodigd voor een bijeenkomst bij ASML op 24 mei 2022, met een hieraan voorafgaande mogelijkheid van informatieverstrekking alsmede de mogelijkheid tot het stellen van vragen en maken van opmerkingen direct na de presentatie alsmede enkele dagen hierna. Tijdens de bijeenkomst waren 20 personen aanwezig. Een verslag van deze wijze van participatie alsmede een overzicht van ingekomen vragen / opmerkingen en de reactie hierop vanuit ASML zijn opgenomen als **bijlage 10** bij deze toelichting.

Dezelfde door de gemeente aangegeven kring van omwonenden en overige derde-belanghebbenden zijn - nadat meer duidelijkheid bestond over de meer concrete plannen van ASML voor invulling van het plangebied - ten tweede male uitgenodigd voor een bijeenkomst bij ASML op 7 februari 2023. Tijdens de bijeenkomst waren circa 80 personen aanwezig. Een verslag van deze wijze van participatie is opgenomen als **bijlage 11** bij deze toelichting.

7.2. Overleg

Bij de voorbereiding van een bestemmingsplan moet 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.

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.

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. Als gemeente maak je hiervoor gebruik van het e-formulier. De vragen in het e-formulier en de daarop gegeven antwoorden geven inzicht in de vraag of het ruimtelijk plan mogelijk strijdig is met het provinciaal beleid. Het ingevulde e-formulier over de in het concept-ontwerpbestemmingsplan betrokken ruimtelijke aspecten geeft de provincie geen aanleiding tot het maken van opmerkingen. Het wettelijk overleg kan dan als afgerond worden beschouwd. Er is geen noodzaak tot aanpassingen.

Het concept-ontwerpbestemmingsplan is op [datum] toegezonden aan (optioneel) Provincie Noord-Brabant, Waterschap de Dommel, de Gasunie, Veiligheidsregio Brabant Zuidoost en Ministerie van Defensie.

In **Bijlage 13** bij deze toelichting 'Nota Vooroverleg bestemmingsplan De Run 1000 ASML 2023' zijn de reacties naar aanleiding van het vooroverleg opgenomen.

7.3. Zienswijzen

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

Het ontwerpbestemmingsplan heeft van [datum] tot en met [datum] ter inzage gelegen, wat gepubliceerd is in de Staatscourant van [datum]. Naast de terinzagelegging van het ontwerpbestemmingsplan in het gemeentehuis was het ontwerpbestemmingsplan ook digitaal raadpleegbaar via de website www.ruimtelijkeplannen.nl.

Tijdens de termijn van terinzagelegging zijn in totaal x zienswijzen ingediend. De zienswijzen hebben na beoordeling niet/ op een aantal punten geleid tot aanpassingen in het bestemmingsplan. Optioneel: Ook zijn er ambtshalve nog enkele aanpassingen in het bestemmingsplan doorgevoerd.

In de als bijlage opgenomen Nota van zienswijzen zijn alle zienswijzen samengevat en beantwoord.

7.4. Procedure

Het bestemmingsplan is [datum] ongewijzigd/gewijzigd vastgesteld door de gemeenteraad.

Bijlagen

Als bijlagen bij deze toelichting zijn opgenomen

- Bijlage 1 : memo verkeer
- Bijlage 2 : vormvrije MER beoordeling
- Bijlage 3 : bodemonderzoek 2022
- Bijlage 4 : memo externe veiligheid
- Bijlage 5 : voortoets soortenbescherming
- Bijlage 6 : nader onderzoek soortenbescherming
- Bijlage 7 : memo stikstofberekening / AERIUS calculatie bouw- en gebruiksfase
- Bijlage 8 : watertoets
- Bijlage 9 : bezonningsstudie
- Bijlage 10 : windhinderklimaatonderzoek
- Bijlage 11 : verslag participatie (bijeenkomst 2022)
- Bijlage 12 : verslag participatie (bijeenkomst 2023)
- Bijlage 13 : nota vooroverleg