

Bestemmingsplan Flight Forum

Colofon

Uitgave

Gemeente Eindhoven
Dienst Stedelijke Ontwikkeling en Beheer

Datum:

13 november 2006

Bestemmingsplan Flight Forum:

- Toelichting
- Voorschriften
- Plankaart (nr. 77036-2)

Overzicht procedure

Terinzagelegging voorontwerputwerkingsplan d.d. 12 december 2002 tot en met 8 januari 2003;
Terinzagelegging ontwerp bestemmingsplan d.d. 15 december 2005 tot en met 25 januari 2006;
Vaststelling bestemmingsplan d.d. 6 maart 2007, nr. 07.R1925.001
Terinzagelegging vastgesteld bestemmingsplan d.d. 22 maart 2007 t/m 2 mei 2007
Goedkeuring Gedeputeerde Staten d.d. 19 juni 2007, nr. 1278694
Terinzagelegging goedgekeurd bestemmingsplan d.d. 12 juli 2007 t/m 22 augustus 2007
Plan onherroepelijk d.d. 23 augustus 2007

Inhoudsopgave

Toelichting	5
1 INLEIDING	7
1.1 Algemeen	7
1.2 Globale ligging plangebied	9
1.3 Planologisch kader	9
1.4 Vigerende bestemmingsplannen	10
2 RANDVOORWAARDEN VAN HET PLAN	11
2.1 Inleiding	11
2.2 Ambitie Flight Forum	11
2.3 Ruimtelijk-functionele voorwaarden	11
2.4 Archeologie en monumenten	14
3 MILIEU-ASPECTEN	15
3.1 Inleiding	15
3.2 Bedrijven en milieuzonering	15
3.3 Geluidhinder	16
3.4 Veiligheid en belemmeringen	17
3.5 Bodemaspecten	21
3.6 Natuur en natuurcompensatie	21
3.7 Luchtkwaliteit	24
4 WATERPARAGRAAF	25
5 JURIDISCHE TOELICHTING	28
5.1 Inleiding	28
5.2 De voorschriften	28
6 ECONOMISCHE UITVOERBAARHEID	31
7 INSpraak EN OVERLEG	32
7.1 Inspraak	32
7.2 Overleg	37
7.3 Planaanpassingen tbv ontwerpbestemmingsplan	44
Voorschriften	47
Artikel 1 Begripsbepalingen	49
Artikel 2 Wijze van meten	52
Artikel 3 Kantoren -K-	53
Artikel 4 Bedrijfsdoeleinden 1, 2 -B1, B2-	55
Artikel 5 Bedrijfsdoeleinden 3 -B3-	57
Artikel 6 Verkeers- en verblijfsdoeleinden -VV-	59
Artikel 7 Groenvoorzieningen -G-	61
Artikel 8 Natuur -N-	63
Artikel 9 Parkeerterrein -P-	65
Artikel 10 Gasleiding -GI- (dubbelbestemming)	66
Artikel 11 Dubbeltelbepaling	67
Artikel 12 Algemene vrijstellingsbepaling	68
Artikel 13 Overgangsbepaling	69
Artikel 14 Slotbepaling	70
Bijlagen bij de voorschriften	71
Bijlage 1. Staat van bedrijfsactiviteiten	73
Bijlage 2. Bepalingen behorende bij de bestemmingen	91
Artikel 15 Bedrijfsdoeleinden -B4-	93
Artikel 16 Horecabedrijf -H-	94

Toelichting

I INLEIDING

I.1 Algemeen

Dit bestemmingsplan omvat het plangebied Flight Forum. Het bestemmingsplan voorziet in een bedrijventerrein van ongeveer 63 hectare voor, onder meer, luchthaven gebonden bedrijvigheid in het gebied Flight Forum.

Het bedrijventerrein is gelegen in het plangebied Meerhoven. In Meerhoven zullen circa 6.000 woningen, en de daarbij behorende voorzieningen, ten behoeve van de woningbehoefte in Eindhoven en Veldhoven, worden gebouwd. Tevens biedt het bestemmingsplan Meerhoven ruimte (ca 226 ha) voor de aanleg van bedrijventerreinen alsmede voor kantoren en regionale voorzieningen. Ongeveer 63 ha van deze ruimte is bestemd voor, onder meer, luchthaven gebonden bedrijvigheid in het gebied Flight Forum.

Het bouwrijp maken en de aanleg van de infrastructuur in het gebied is in 2000 gerealiseerd op basis van het globale bestemmingsplan Meerhoven. Ook is een aantal bedrijven en kantoren reeds gebouwd en in gebruik genomen middels een binnenplanse anticipatieprocedure uit het bestemmingsplan Meerhoven. Dit bestemmingsplan legt dan ook de bestaande situatie vast voor deze kavels.

Het bestemmingsplan Meerhoven is een globaal bestemmingsplan met een uitwerkingsplicht op grond van artikel 11 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening(WRO). Oorspronkelijk zou het plangebied van Flight Forum dan ook middels een uitwerkingsplan worden gerealiseerd. Omdat in het Streekplan Noord-Brabant 2002 de "Handleiding Mobiliteit Ruimtelijke Plannen" is ingetrokken, is besloten om voor Flight Forum een bestemmingsplan in procedure te brengen, waarbij met de uitgangspunten van het Streekplan is rekening gehouden.



1.2 Globale ligging plangebied

Het gebied Flight Forum ligt in het noorden van het plangebied Meerhoven. Het plangebied Meerhoven is gelegen in het westelijk deel van Eindhoven en wordt omsloten door het Beatrixkanaal, de Heerbaan, Veldhoven-Noord (de woongebieden de Kelen en de Polders) en Vliegbasis Eindhoven.

In het masterplan Meerhoven wordt het gebied Flight Forum aangeduid als 'Bedrijventerrein Meerhoven-oost'. Het gebied Flight Forum grenst aan de noordzijde aan het bestaande bedrijventerrein Eindhoven Airport (het Welschap). Aan de oostzijde wordt het gebied begrensd door het Beatrixkanaal en Sliffertsestraat. De westelijke grens wordt gevormd door het toekomstige park Meerland en het zweefvliegterrein. Aan de zuidzijde wordt de grens gevormd door het woongebied Zandrijk (Zandhagedis en Zandgolf). De oppervlakte van het gebied bedraagt ruim 63 ha.

1.3 Planologisch kader

1.3.1 Rijksbeleid

Het Rijk heeft in 1993 in de Vierde Nota Ruimtelijke Ordening Extra (VINEX) een aantal bouwlocaties aangegeven om in de woningbehoefte in Nederland te kunnen voorzien. Volgens de VINEX zullen tot het jaar 2005 binnen de stadsregio Eindhoven ca. 29.000 nieuwe woningen en ca. 600 hectare bedrijventerrein moeten worden ontwikkeld. De grootste VINEX-locatie in de regio Eindhoven is het gebied Meerhoven, waarbinnen 6900 woningen en ca. 200 hectare bedrijfsterrein worden gerealiseerd. Voor de uitvoering van de VINEX-locaties zijn door het Rijk met de betrokken regio's uitvoeringsconvenanten gesloten.

Meerhoven maakt deel uit van de Westcorridor, een gebied dat loopt vanaf het Centraal Station Eindhoven, via de Philipscomplexen en de woongebieden in Strijp naar Eindhoven Airport en het citycentrum van Veldhoven. Dit gebied is toentertijd aangewezen als de belangrijkste ontwikkelingszone in de stadsregio. Door de aanleg van de centrale verbindingssas ten behoeve van nieuwe en hoogwaardig openbaar vervoer (HOV-lijn) wordt tevens gestreefd naar een beperking van het autogebruik. De Westcorridor is in 1995 door het Rijk aangewezen als "sleutelproject Vierde Nota".

1.3.2 Provinciaal beleid

Provinciale Staten van Noord-Brabant hebben in februari 2002 het Streekplan Noord-Brabant 2002 "Brabant in Balans" vastgesteld. Op basis van de plankaarten behorende bij het streekplan is het plangebied van Flight Forum gelegen binnen de stedelijke regio. Ten aanzien van woon- en werklocaties is het beleid van de provincie erop gericht het overgrote deel daarvan in de stedelijke regio's te realiseren, en daarbij dient zoveel mogelijk recht worden gedaan aan het principe van zuinig ruimtegebruik. Met het oog hierop wordt aan elke stedelijke of landelijke regio een woningbouwprogramma en een programma aan bedrijventerreinen toegekend. Bovendien wordt voor elke regio een uitwerkingsplan opgesteld, waarin de woon- en werklocaties worden aangegeven. In het kader van het principe van zuinig ruimtegebruik vindt de provincie het van belang dat op nieuwe (uitbreidings)locaties het ruimtegebruik wordt geïntensiveerd. Dit kan onder meer door ondergrondse of inpandige parkeervoorzieningen aan te leggen, meer in de hoogte te bouwen en restruimte terug te dringen of te voorkomen.

Gedeputeerde Staten van Noord-Brabant hebben op 8 maart 2005 het Uitwerkingsplan Zuidoost-Brabant vastgesteld. Dit uitwerkingsplan is tevens een regionaal structuurplan dat samen met het Samenwerkingsverband Regio Eindhoven (SRE) is opgesteld. Ingevolge de plankaart behorende bij dit plan is het plangebied gelegen binnen het stedelijk gebied, waar het beleid nu en in de toekomst gericht is op het beheer van de bestaande kwaliteiten. Intensivering van het ruimtegebruik en aanpassing van het stedelijk gebied, waar dat vanwege bestaande ruimtelijke kwaliteiten mogelijk en verantwoord is, kan verder nodig zijn.

De provinciale beleidsbrief "Bedrijventerreinen, zelfstandige kantoorvestigingen, detailhandel en voorzieningen", is op 20 juli 2004 vastgesteld door Gedeputeerde Staten van Noord-Brabant. Deze beleidsbrief geeft een handleiding hoe het Streekplan 2002 en de streekplanuitwerking moeten worden vertaald in ruimtelijke plannen. Uit het oogpunt van zuinig ruimtegebruik moet oneigenlijk gebruik van bedrijventerreinen worden voorkomen. Omdat de navolgende activiteiten goed inpasbaar zijn in een gemengd milieu of woongebied, dienen deze te worden geweerd op een bedrijventerrein:

- in een stedelijk regio, bedrijven behorend tot de milieucategorie 1 en 2 (bedrijven met een kavelgrootte <1000 m² vallen veelal in de milieucategorie 1 en 2. Deze categorieën zijn niet gewenst op een bedrijventerrein);
- bedrijfswoningen;
- zelfstandige kantooractiviteiten;
- voorzieningen (inclusief detailhandel), zover niet gerelateerd aan het bedrijventerrein.

Verder wordt in de beleidsnota een aantal uitgangspunten aangegeven waaraan ruimtelijke plannen voor bedrijventerreinen moeten voldoen:

- hanteren van een minimale kavelgrootte (> of gelijk aan 1.000 m²);
- hanteren van minimale bouwhoogten;
- hanteren van een minimaal bebouwingspercentage van 50 van de kavel.

Op grond van het Streekplan 2002 zijn door de voornoemde beleidsbrief over bedrijventerreinen o.a. de volgende beleidsnota's komen te vervallen:

- Provinciaal beleid bedrijventerreinen 'Op Maat' (GS, 17 februari 1998);
- Detailhandel (PDV/GDV) (GS, 7 maart 1995).

1.3.3 Gemeentelijk beleid

Het bestemmingsplan Meerhoven is een globaal bestemmingsplan waarin het gebied van Flight Forum is opgenomen als bestemming "Bedrijfsdoeleinden". Binnen deze bestemming dient te worden gestreefd naar de inrichting van een bedrijventerrein –ter grootte van circa 60 hectare– met een grote verscheidenheid aan kaveloppervlakken, dat aansluit op het bestaande bedrijventerrein "Welschap" (ook wel Eindhoven Airport genoemd).

Dit terrein is onder meer bestemd voor de vestiging van luchthaven gerelateerde en luchtvaart genererende bedrijven en kantoren.

De te vestigen bedrijven dienen voor te komen in de categorieën 1 t/m 3 van de staat van bedrijfsactiviteiten, danwel qua milieubelasting daarmee kunnen worden gelijkgesteld. Indien zulks, gelet op de afstand tot het aangrenzende woongebied, uit milieuhygiënisch oogpunt verantwoord is, kunnen tevens bedrijven in hogere categorieën, danwel daarmee gelijk te stellen bedrijven, worden toegestaan.

Tussen het bestaand bosgebied gelegen op de vliegbasis Eindhoven en de ecologische hoofdstructuur van het Beatrixkanaal dient ter plaatse van de op de kaart als zodanig indicatief aangegeven zone, een ecologische verbinding tot stand te worden gebracht. Deze verbindingszone kan eveneens worden aangelegd in de bufferstrook van het aangrenzende woongebied.

1.4 Vigerende bestemmingsplannen

Voor het bedrijventerrein Flight Forum gelden de volgende bestemmingsplannen:

Het bestemmingsplan Meerhoven. Dit is op 10 november 1997, nr. 245, door de gemeenteraad vastgesteld en gedeeltelijk goedgekeurd door Gedeputeerde Staten van Noord-Brabant op 16 juni 1998, nr. 188576, en onherroepelijk geworden bij uitspraak van de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State op 20 september 1999, nr. E01.98.0454;

Het bestemmingsplan Meerhoven, gedeeltelijke herziening van de voorschriften. Dit is op 11 oktober 1999, nr. 225, vastgesteld door de gemeenteraad, goedgekeurd door Gedeputeerde Staten van Noord-Brabant bij besluit van 21 maart 2000, nr. 649201, en onherroepelijk geworden door de uitspraak van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State van 11 december 2000, nr. 200002962/2-5.

2 RANDVOORWAARDEN VAN HET PLAN

2.1 Inleiding

In opdracht van Flight Forum C.V. zijn voor het gebied Flight Forum een stedenbouwkundig plan en een beeldkwaliteitplan opgesteld. Hierin staan voorwaarden die onder andere bijdragen aan een intensief bebouwd bedrijventerrein, een strak bebouwingsbeeld en veel open ruimte. In dit hoofdstuk komen deze voorwaarden aan de orde. Daarnaast zal worden ingegaan op een aantal inrichtingsprincipes.

2.2 Ambitie Flight Forum

De stedenbouwkundige uitgangspunten voor het gebied Flight Forum zijn vastgelegd in het stedenbouwkundig plan Flight Forum en het beeldkwaliteitsplan Flight Forum (Flight Forum, definitief ontwerp, MVRDV, 06-07-1999) Doel van het plan Flight Forum is te komen tot een intensief bebouwd bedrijventerrein met een hoogwaardige ruimtelijke kwaliteit. Hierdoor ontstaat meer ruimte voor een parkachtige omgeving. Een intensieve bebouwing wordt onder andere bereikt door:

- clustering van de bedrijfsbebouwing;
- het toestaan van een hoog bebouwingspercentage: de bouwvlakken in de bedrijvenclusters mogen volledig worden bebouwd (bebouwingspercentage 100);
- het toestaan van een bebouwingshoogte tot maximaal 45 meter (dat wil zeggen 65 meter + NAP). Door de aanwezigheid van het obstakelbeheergebied van het luchtvaartterrein Eindhoven is een hogere hoogte niet toegestaan. Vanwege aangrenzende woningbouw is voor sommige locaties de bebouwingshoogte beperkter. Ook de zweefvliegfunnels (dit is de zone die een vliegtuig nodig heeft om te stijgen en te landen) beperken de maximum bebouwingshoogte;
- de bedrijven in principe aan elkaar vast te bouwen;
- het gebruik van gemeenschappelijke voorterreinen. De bedrijven maken gebruik van een gemeenschappelijke perceelweg dat is gelegen in het voorterrein. Er mogen geen zichtbare perceelsscheidingen worden gebouwd.

Hoewel de verhouding bebouwde -open ruimte net als bij een gemiddeld bedrijventerrein 45%-55% bedraagt, ontstaat er door bovengenoemde planopzet meer ruimte voor ruime, aaneengesloten, groengebieden.

2.3 Ruimtelijk-functionele voorwaarden

2.3.1 Clusters

De kantoren en bedrijven zijn 'gebundeld' in 6 clusters (op pagina 4 is nog een zevende bedrijvencluster opgenomen. Dit terrein behoort feitelijk bij het bedrijventerrein 'Eindhoven Airport' en valt buiten het ruimtelijke concept van Flight Forum). De clusters zijn niet zomaar in het plangebied geprojecteerd maar worden gevormd door het elastische principe van de ontsluitingsroute (Parklane) en het gewenste programma uit het masterplan Meerhoven. Om de doelstelling van het plan te bereiken gelden de volgende voorwaarden:

- de op de kaart opgenomen bouwvlakken mogen (met uitzondering van cluster 1) volledig worden bebouwd;
- het is verplicht om in de bouwgrens te bouwen: in de bedrijvenclusters betekent dit tevens dat in de rooilijn gebouwd dient te worden. Deze rooilijnen (van cluster 2-6) dienen in principe volledig en aaneengesloten te worden bebouwd. Onder voorwaarden kan hiervan vrijstelling worden verleend voor de aanleg van erftoegangsweg met een maximale breedte van 5 meter;

- de voorterreinen van alle clusters dienen vrij van bebouwing te blijven: deze terreinen mogen uitsluitend worden gebruikt ten behoeve van het laden, lossen en parkeren. Over de voorterreinen loopt een (gemeenschappelijke) perceelweg rondom de gehele cluster. De perceelweg sluit op een aantal punten aan op de clusterrondweg (bij de bedrijvenclusters) of de Parklane (bij de kantorencluster);
- gelet op de aangrenzende woonbebouwing van het gebied Zandrijk, is in de bebouwingshoogten een geleiding aangebracht. De percelen gelegen aan de zuidrand in Flight Forum mogen binnen een afstand van 200 meter ten opzichte van de perceelsgrens van de woningen maximaal tot 20 meter hoog bebouwd worden. Dit om een vloeiende overgang van woningbouw naar de bedrijven en kantoren in het noordelijke gedeelte van Flight Forum te bewerkstelligen. Verder dient rekening te worden gehouden met de zweegvliegfunnels. Cluster 7 heeft een maximale bebouwingshoogte van 15 meter, omdat dit deel aansluit bij de meer traditionele bebouwing van het bedrijventerrein Eindhoven Airport. De overige clusters kennen een maximale bebouwingshoogte van 45 meter (65 meter + NAP);
- bouwwerken, zoals kunstwerken, geluidwerende voorzieningen en lichtmasten, kennen een maximale bebouwingshoogte vanuit hun functionele criteria. Dit betekent dat de bouwwerken niet hoger zullen worden gebouwd dan noodzakelijk is op basis van hun functie.

Hieronder zal per cluster een korte omschrijving van de (afwijkende) bouw- en gebruiksmogelijkheden worden gegeven.

Cluster 1

Een groot gedeelte van cluster 1 is reeds bebouwd en in gebruik genomen middels een binnenplanse anticipatieprocedure uit het bestemmingsplan Meerhoven.

Cluster 1 biedt onder meer plaats aan luchthaven gebonden c.q. gerelateerde en luchtvaartgenererende kantoren. Binnen deze bestemming wordt het tevens mogelijk gemaakt om (kleinschalige) facilitaire voorzieningen te realiseren die gerelateerd zijn aan het bedrijventerrein Flight Forum en het ten westen van Flight Forum gelegen bedrijventerrein Park Forum. Bijvoorbeeld in de vorm van een facilitair centrum. Met facilitaire voorzieningen ten behoeve van het bedrijventerrein wordt bijvoorbeeld bedoeld een restaurant gericht op de zakelijke markt met een maximale oppervlakte van 1000 m² b.v.o., kinderopvang met een maximale oppervlakte van 1000 m² b.v.o., een sportschool met een maximale oppervlakte van 1000 m² b.v.o., een geldautomaat, en dienstverlenende bedrijven met een baliefunctie met een maximale oppervlakte van 100 m² b.v.o. per functie (bijvoorbeeld een stomerij).

Voor cluster 1 geldt dat de bebouwingshoogte van de gebouwen maximaal 45 meter bedraagt. Indien echter het maaiveld op meer dan 21 meter + NAP ligt, zal deze hoogte beperkt worden. Zo is in deze cluster sprake van een oplopend maaiveld van 20.60 meter tot 24.50 meter. Door de ligging in het obstakelbeheergebied van het luchtvaartterrein Eindhoven mag de maximale bebouwingshoogte inclusief dakopbouwen, liften, antennes, enzovoorts niet meer dan 65 meter + NAP bedragen. Dit betekent dat in het middengebied de bebouwingshoogte maximaal 41.50 meter + NAP bedragen. Voor deze cluster wordt daarom een maximale bebouwingshoogte van 41 meter opgenomen, waarbij met vrijstelling tot maximaal 45 meter gebouwd mag worden. Hierbij wordt ook aangegeven dat de maximale bebouwingshoogte niet meer dan 65 meter + NAP mag bedragen.

Op basis van het beeldkwaliteitplan is er een diversiteit in bebouwingshoogten gewenst. Het is verplicht te bouwen tot in de rooilijn en de bouwgrens, met uitzondering van het binnengelegen terrein gelegen aan de HOV-baan. Hiermee wordt een wildgroei aan luifels etc. voorkomen en de stedelijkheid van het gebied gewaarborgd. De verschillende kantoorgebouwen mogen niet aan elkaar worden vast gebouwd maar dienen te worden onderbroken door openbaar gebied. De breedte van deze straten bedraagt minimaal 9 meter. Het openbaar gebied is overwegend bestemd voor langzaam verkeer, de ontsluiting van de binnengelegen terreinen, voor maaiveld parkeren, alsook voor het kort parkeren ten behoeve van het laden en lossen en voor de nooddiensten. Transformatorstations, kastjes van nutsbedrijven, fietsenstallingen ed. worden in de bebouwing of (in pandig) in de gevel opgenomen. Reclame-uitingen mogen uitsluitend op het dak worden geplaatst. Het HOV-net dat deze cluster doorsnijdt wordt op hoogte uitgevoerd. Er zal binnen cluster 1 tevens een HOV-station worden gerealiseerd. Onder een gedeelte van de HOV-lijn binnen deze cluster is een parkeergarage gerealiseerd.

Clusters 2 t/m 6

De clusters 2 en 3 zijn ten dele reeds bebouwd en in gebruik genomen middels de binnenplanse anticipatieprocedure uit het bestemmingsplan Meerhoven. De clusters 2 t/m 6 worden gekenmerkt door een strakke bebouwinglijn. De rooilijn c.q. bouwgrens moet volledig worden dichtgebouwd. Ook nutsvoorzieningen, fietsenstallingen ed. worden zoveel mogelijk in de gevel

of in het gebouw opgenomen. Luifels ed. zijn niet toegestaan. Tussen de aan elkaar vast gebouwde bedrijfsgebouwen zijn hoogteverschillen toegestaan. Er geldt een aantal brandweereisen waaronder de eis van vluchtdeuren (binnen een straal van 20-30 meter) Dit leidt in sommige gevallen tot vluchtgangen tussen de gebouwen. Deze vluchtgangen zijn aan het zicht onttrokken. Het maximum bebouwingspercentage bedraagt 100. Dat betekent dat de bedrijven aan de achterzijden tegen elkaar mogen worden gebouwd. Buitenopslag op de voorterreinen is niet mogelijk. Opslag van materialen dient derhalve inpandig te worden gerealiseerd.

Cluster 2 kent een maximale bebouwingshoogte van 45 meter (65 meter + NAP). Het maaiveldniveau is nergens hoger dan 21 meter.

Aansluitend aan cluster 1 kan zich een tweede kantorencluster vormen. Cluster 4 kan onder voorwaarden worden gewijzigd van een bedrijvencluster naar een kantorencluster.

Aan de Parklane, binnen de bestemming 'Groenvoorzieningen', wordt onder voorwaarden de mogelijkheid gecreëerd een verkooppunt voor motorbrandstoffen, alsmede een horecavestiging te realiseren. Middels een wijzigingsbevoegdheid ex artikel 11 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening zal deze mogelijkheid worden opgenomen in het bestemmingsplan. LPG zal niet worden toegestaan bij dit tankstation. Het beleid van de gemeente is er namelijk opgericht om deze risicovolle activiteiten niet in een bedrijventerrein of woonwijk te plaatsen. LPG dient in weinig bevolkte gebieden te worden gerealiseerd.

Tevens is beoordeeld of een de vestiging van een hotel in cluster 1 tot de mogelijkheden behoort. Conform het beleid van de gemeente wordt de voorkeur gegeven aan een hotel op de locatie bij Eindhoven Airport. Indien dit bij Eindhoven Airport niet gerealiseerd kan/zal worden, wordt de mogelijkheid gecreëerd om dit in de kantorencluster van Flight Forum te realiseren. Omdat de onduidelijkheid over het al dan niet realiseren te groot is, is besloten om de vestiging van een hotel niet middels een wijzigingsbevoegdheid in het bestemmingsplan op te nemen. Eventueel kan met een artikel 19, lid 1, WRO-procedure het hotel gerealiseerd worden.

2.3.2 Verkeerssituatie

Hoofdontsluiting

De hoofdontsluiting is een flexibel wegtracé (in het stedenbouwkundig plan, Parklane genaamd) zonder tegenliggers. Hierdoor ontstaat de mogelijkheid veel adressen te maken aan de hoofdontsluiting. Door de bedrijven te oriënteren op de Parklane worden (bijna) alle locaties zichtlocaties. De minimale breedte van de rijstrook bedraagt 3,5 meter, exclusief een calamiteitsstrook van 0,5 meter aan weerszijden van de rijstrook, waardoor calamiteitenverkeer een eventueel obstakel kan passeren. De Parklane loopt bij de diverse bedrijventerreinen (de zogenaamde clusters, zie hieronder) over in een clusterrondweg middels het principe van weefzones. Bij het terrein voor de kantorencluster loopt de Parklane middels weefzones over in de perceelweg. Rond deze cluster is geen clusterrondweg aanwezig. De clusterrondwegen sluiten op een aantal punten aan op gemeenschappelijke perceelswegen van de bedrijvenclusters.

HOV-net, fiets- en voetgangerspaden

Het HOV-net doorkruist het gebied in noord-zuidelijke richting. Het tracé is kruisingvrij ontworpen. De Parklane wordt door het HOV-net vanuit Meerhoven achtereenvolgens eenmaal door een tunnel en tweemaal door een viaduct gekruist. In het kantorencluster (cluster 1, zie hieronder) wordt een HOV-station gerealiseerd. Fiets- en voetgangerspaden worden o.a. gerealiseerd langs het HOV-net en binnen de bestemming Groenvoorzieningen. Tevens wordt een fietspad gerealiseerd langs de Anthony Fokkerweg. Voor langzaamverkeerroutes geldt dat alle kruisingen met het HOV-net ongelijkvloers worden gerealiseerd.

Parkeren

De te hanteren parkeernormen zijn gebaseerd op de normen van het CROW (kenniscentrum voor verkeer, vervoer en infrastructuur). Deze normen zijn onlangs door het CROW geëvalueerd en daaruit bleek dat de Eindhovense normen verouderd waren. De normen zijn daarom bijgesteld.

Voor cluster 1 wordt uitgegaan van een parkeernorm van minimaal 1 parkeerplaats per 125 m² b.v.o. en maximaal 1 parkeerplaats per 60 m² b.v.o. Hiermee wordt aangesloten bij de nieuwe concept parkeernormen voor heel Eindhoven. De parkeervoorzieningen kunnen gerealiseerd onder(parkeergarage) of boven maaiveldniveau in cluster 1.

Voor de overige clusters in het plangebied van Flight Forum geldt de norm voor 'werkgebieden'. Deze zijn ook in overeenstemming met het nieuwe parkeerbeleid.

2.3.3 Landschap

Het uitgangspunt van efficiënte dichtheid van de clusters geeft ruimte voor grote aaneengesloten groengebieden. Het beeld van de bebouwde clusters die in verschijningsvorm duidelijk van elkaar verschillen, wordt doorgezet in het beeld van het landschap. Ieder afgebakend veld wordt beplant in één soort, die zijn herkenbaarheid haalt uit een karakteristieke verschijningsvorm, bladkleur en/of uitbundige bloei gedurende één of meer seizoenen. Zo ontstaat een mozaïek waar de bebouwde clusters en beplantingsvakken dezelfde rol spelen in de opzet van visuele afwisseling.

In hoofdzaak zijn de beplantingssoorten gekozen uit twee extreem verschillende sferen. Soorten uit het Kempisch Landschap, dat van oorsprong in dit gebied voorkomt en ook als sfeer gekozen is in de nieuwbouwwijk Zandrijk, worden in de randen van het gebied gebruikt. Deze 'natuurlijke' beplantingsvelden worden gebruikt om het terrein van Flight Forum een duidelijke begrenzing te geven. Centraal in het gebied worden de velden beplant met gecultiveerd siergroen, die refereren aan de aantrekkelijkheid en de zorgvuldigheid van privé-tuinen. Als gevolg van de afmetingen van de velden ontstaat het overweldigende effect van de grootschalige bloembolvelden.

De nieuwe ecologische verbindingzone scheidt het bedrijventerrein aan de zuidzijde van het woongebied Zandrijk. Deze ecologische zone sluit aan op de groene zone langs het Beatrixkanaal.

2.4 Archeologie en monumenten

In het plangebied Meerhoven ligt circa 25 hectare archeologisch interessant terrein. Het plangebied Flight Forum maakt daarvan geen onderdeel uit. Het gebied is dus geen archeologisch aandachtsgebied en behoeft geen nadere bescherming.

Explosievenonderzoek

Het plangebied is door een gecertificeerd bedrijf onderzocht op de aanwezigheid van explosieven. Voor zover er explosieven zijn aangetroffen, zijn deze verwijderd.

3 MILIEU-ASPECTEN

3.1 Inleiding

Er bestaat een duidelijke relatie tussen milieubeleid en ruimtelijke ordening. De milieukwaliteit vormt een belangrijke afweging bij de ontwikkeling van ruimtelijke functies. Daarom dient bij de afweging van het al dan niet toelaten van bepaalde ruimtelijke ontwikkelingen te worden onderzocht welke milieuaspecten daarbij een rol (kunnen) spelen. Ook is het van belang milieubelastende functies (zoals bedrijfsactiviteiten) te scheiden ten opzichte van elkaar en ten opzichte van milieugevoelige functies, zoals wonen. In dit hoofdstuk wordt een aantal milieuaspecten, die bij de ontwikkeling van het plangebied een rol spelen, besproken.

3.2 Bedrijven en milieuzonering

Om te komen tot een ruimtelijk relevante toetsing van bedrijfsvestigingen op milieuhygiënische aspecten wordt milieuzonering gehanteerd. Hieronder wordt verstaan een voldoende ruimtelijke scheiding tussen enerzijds milieubelastende bedrijven of inrichtingen en anderzijds milieugevoelige gebieden zoals woongebieden. Om milieuzonering hanteerbaar te maken wordt gebruik gemaakt van de staat van bedrijfsactiviteiten. Door het aanbrengen van een zonering tussen bedrijvigheid en woonbebouwing wordt de overlast ten gevolge van bedrijfsactiviteiten zo laag mogelijk gehouden.

Staat van bedrijfsactiviteiten

De indeling van de bedrijven c.q. bedrijfsactiviteiten is vastgelegd in de staat van bedrijfsactiviteiten. Op grond van deze lijst kan men een beleidsmatige selectie maken van de op een terrein toe te laten bedrijfsactiviteiten. De bedrijven zijn op basis van de SBI-code in deze lijst opgenomen. Elk bedrijf c.q. bedrijfsactiviteit wordt in een bepaalde milieucategorie ingedeeld. Bij de verschillende milieucategorieën dienen de volgende afstanden in acht te worden genomen.

- categorie 1: grootste afstand 0-10 meter;
- categorie 2: grootste afstand 30 meter;
- categorie 3.1: grootste afstand 50 meter;
- categorie 3.2: grootste afstand 100 meter;
- categorie 4.1: grootste afstand 200 meter
- categorie 4.2: grootste afstand 300 meter;
- categorie 5.1: grootste afstand 500 meter;
- categorie 5.2: grootste afstand 700 meter;
- categorie 5.3: grootste afstand 1000 meter;
- categorie 6: grootste afstand 1500 meter.

De genoemde afstanden betreffen de gewenste afstand tot een rustige woonwijk.

Toepassing op bedrijventerrein Flight Forum

In het bestemmingsplan Flight Forum is bepaald dat de te vestigen bedrijven dienen voor te komen in de categorieën 2 en 3 van de Staat van Bedrijfsactiviteiten, danwel qua milieubelasting daarmee kunnen worden gelijkgesteld. Milieucategorie 2-bedrijven is hierbij beperkt tot bedrijven in een bedrijfsverzamelgebouw, bedrijven met een minimale bvo van 1000 m² of groothandelsbedrijven. Indien dit, gelet op de afstand tot het aangrenzende woongebied, uit milieuhygiënisch oogpunt verantwoord is, kunnen burgemeester en wethouders vrijstelling verlenen voor bedrijven uit hogere milieucategorieën, dan wel daarmee gelijk te stellen bedrijven. Voordat de vrijstelling wordt verleend wordt advies gevraagd aan de Milieudienst Regio Eindhoven. Vanwege de nabijheid van woningen is op de kaart binnen clusters 5 en 6 de bestemming Bedrijven 1-B1- opgenomen. Binnen deze bestemming zijn uitsluitend bedrijven uit milieucategorie 1 en 2 toegestaan (minimale afstand tot een milieugevoelige functie 30 meter). Met een vrijstellingsbevoegdheid is de vestiging van een bedrijf uit milieucategorie 3 toegestaan, mits de activiteiten gelijkwaardig zijn aan die van een bedrijf uit milieucategorie 2.

Tenslotte is voor cluster 7 de mogelijkheid opgenomen om bedrijven te vestigen in de categorieën 2 tot en met 4 van de Staat van Bedrijfsactiviteiten. Deze cluster sluit namelijk uit ruimtelijk oogpunt beter aan bij bedrijventerrein het Welschap. Ook behoort de kavel bij een

bestaand bedrijf op bedrijventerrein het Welschap. In overstemming met het bestemmingsplan Welschap is dan ook een maximumcategorie van 4 opgenomen.

3.3 Geluidhinder

3.3.1 Wegverkeerslawaaï

Voor de bestaande wegen is akoestisch onderzoek verricht ten behoeve van de geluidgevoelige bebouwing.

Alle hoofdwegen binnen het plangebied van het bestemmingsplan Meerhoven hebben een wettelijke zone waarbinnen akoestisch onderzoek is verricht ten behoeve van de geluidgevoelige bebouwing. Binnen het plangebied Flight Forum zal geen geluidgevoelige bebouwing worden gerealiseerd.

Aan de zuidrand grenst het bedrijventerrein aan de woonwijk Zandrijk. Onderzocht is wat de geluidsbelasting van het wegverkeer van de Parklane op de woningen in Zandrijk is.

Uit het akoestisch onderzoek van 28 mei 2001 blijkt dat de geluidbelasting van de woningen ten gevolge van het wegverkeer op het viaduct van de Parklane en het wegverkeer van de 2 clusters ter weerszijden van het HOV-net, maximaal 49 dB(A) bedraagt na aftrek van 5 dB(A), ingevolge artikel 103 van de Wet geluidhinder. De voorkeursgrenswaarde van 50 dB(A), wordt zowel op de begane grond als op de eerste verdieping niet overschreden. Ook voor het cluster gelegen in het uiterste zuid-westen wordt de voorkeursgrenswaarde van 50 dB(A), op de begane grond en eerste verdieping niet overschreden.

Op 7 maart 2003 heeft een actualisatie van het akoestisch onderzoek plaatsgevonden waarbij rekening is gehouden met het 'Reken- en Meetvoorschrift Wegverkeerslawaaï 2002'. De conclusie van het onderzoek is dat de geluidsbelasting van de woningen ten gevolge van het wegverkeer op het viaduct van de Parklane en het wegverkeer van de clusters 4 en 5 maximaal 49 dB(A) bedraagt na aftrek van 5 dB(A), ingevolge artikel 103 van de Wet geluidhinder. De voorkeursgrenswaarde van 50 dB(A) wordt zowel op de begane grond als op de eerste verdieping niet overschreden.

3.3.2 Vliegverkeerslawaaï

In het Tweede Structuurschema Militaire Terreinen (SMT-2) is voor de vliegbasis Eindhoven de geluidsbelasting in de vorm van geluidscontouren met een range van 35 Kosteneenheden(K.E.) tot 65 K.E. vastgesteld. Deze indicatieve contouren zijn nog steeds geldig en worden door het ministerie van Defensie gebruikt voor het beoordelen van overtredingen. In ieder geval kunnen deze contouren worden gebruikt bij ruimtelijke ontwikkelingen. Om de geluidscontouren definitief vast te stellen wordt in het kader van het Structuurschema een procedure voor milieueffectrapportage doorlopen. Van het ministerie van VROM (VROM/DGM/DLMV) is vernomen dat binnenkort het M.E.R.-rapport wordt verwacht. Vooruitlopend op dit rapport verwacht VROM/DGM/DLMV niet dat de nu vast te stellen geluidscontouren voor het vliegveld buiten de huidige 35 K.E.-contour komen te liggen.

De Inspectie VROM geeft aan dat in algemene zin de huidige geluidscontour van 35 K.E. als een aanvaardbare basis kan worden beschouwd voor het stellen van regels aan het bestemmen en het gebruik van de ruimte rond het luchtvaartterrein. Deze geluidscontour is bovendien niet van toepassing op de bestemmingen kantoren en bedrijven.

De verwachting is dat voor het bedrijventerrein Flight Forum het vliegverkeerslawaaï geen beperkingen zal opleggen.

3.3.3 Proefstand vliegveld Eindhoven Airport en vliegbasis Eindhoven

Op de bestemmingsplankaart van het bestemmingsplan Flight Forum is een 50 dB(A)-geluidszone opgenomen als gevolg van het proefdraaien van vliegtuigmotoren op het vliegveld Eindhoven Airport. Binnen deze 50 dB(A)-geluidszone is geen woningbouw toegestaan. Omdat in het bestemmingsplan Flight Forum geen woningbouw wordt toegestaan, ook niet in de vorm van dienstwoningen, is deze zone wel op de plankaart van het bestemmingsplan opgenomen, maar niet in de voorschriften verwerkt. Ruim buiten het plangebied van het bestemmingsplan Flight Forum is een 50 dB(A)-geluidszone opgenomen, die sinds 1 juli 1993 van rechtswege geldt ten behoeve van de militaire proefstand op vliegbasis Eindhoven. Deze geluidszone van vliegbasis Eindhoven is niet op de plankaart opgenomen.

3.4 Veiligheid en belemmeringen

3.4.1 Externe veiligheid

Het externe veiligheidsbeleid is gericht op het beheersen van risico's. Dat gebeurt door enerzijds de kans op het ontstaan van een calamiteit te beperken en anderzijds door de effecten ervan zoveel mogelijk te beperken. Daarmee wordt de veiligheid van personen in de omgeving van activiteiten (bedrijven en transport) met gevaarlijke stoffen bevorderd. Er wordt in de regelgeving onderscheid gemaakt in verschillende normen met een eigen hardheid:

- Plaatsgebonden risico (PR): de kans dat een persoon op een bepaalde plaats dodelijk wordt getroffen door een calamiteit.

Voor kwetsbare objecten, zoals bijvoorbeeld woningen, scholen en ziekenhuizen, is de norm 10^{-6} /jaar een grenswaarde. Dit is een waarde waaraan tenminste moet worden voldaan.

Voor beperkt kwetsbare objecten, zoals bijvoorbeeld kleinere kantoren en winkels, alsmede bedrijfsgebouwen, en dergelijke, is de norm 10^{-6} /jaar een richtwaarde. Dit is een waarde waaraan zo veel mogelijk moet worden voldaan.

- Groepsrisico (GR): dit is de kans dat een bepaald aantal personen ten gevolge van een calamiteit dodelijk wordt getroffen.

Het Groepsrisico is een oriënterende waarde. Dit is een waarde waarvan gemotiveerd kan worden afgeweken. Ten aanzien van het groepsrisico geldt een verantwoordingsplicht. Aan deze verantwoordingsplicht moet worden voldaan bij de motivering van besluiten die op het groepsrisico van invloed zijn. Daarbij dient inzicht te worden gegeven in de bijdrage aan het groepsrisico van de in het besluit begrepen ruimtelijke ontwikkelingen.

3.4.2 Bedrijven

Nadat het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi) (Staatsblad 2004, nummer 250) op 27 oktober 2004 in werking is getreden, moet dit besluit bij de vaststelling van besluiten op het gebied van de ruimtelijke ordening zoals o.a. een herziening van het bestemmingsplan worden toegepast. Binnen het plangebied wordt de vestiging van risicovolle bedrijven, die onder de werkingssfeer vallen van het Bevi uitgesloten.

In de omgeving van het plangebied zijn thans drie risicovolle bedrijven gelegen die onder de werkingssfeer van het Besluit EV vallen, te weten:

1. Edco, Adriaan Mulderweg 9-11.

Dit is een opslag- en distributiebedrijf. Een deel van de opslag behelst gevaarlijke stoffen. Voor het bedrijf is d.d. 31 december 2003 een kwantitatieve risicoanalyse uitgevoerd. Hieruit blijkt dat de contour voor het plaatsgebonden risico van 10^{-6} /jaar binnen de perceelsgrens is gelegen. Het groepsrisico is verwaarloosbaar. De maximale effectafstand (LC01) blijft binnen de perceelsgrens.

2. Metaal en Electro OTB-group, Luchthavenweg 10.

Dit bedrijf ontwikkelt en bouwt machines. Er zijn gevaarlijke stoffen opgeslagen. Het plaatsgebonden risico bedraagt 0. De maximale effectafstand (LC01) bedraagt 30 meter en reikt over inrichtingsgrens, maar raakt geen kwetsbare objecten.

3. Aviation Cosmetics, Luchthavenweg 1.

Dit bedrijf verft en decoreert vliegtuigen. Er zijn gevaarlijke stoffen opgeslagen. De 10-5-contour ligt op 44 meter en de 10-6 op 90 meter. De maximale effectafstand (LC01) bedraagt 320 meter. Bedrijventerrein Flight Forum ligt niet in deze effectafstand.

Tankstation

Het bestemmingsplan Flight Forum biedt de mogelijkheid tot het vestigen van een tankstation. LPG is hierbij uitgezonderd. De vestiging van een tankstation kan enkel middels een wijzigingsprocedure. Daarbij zijn o.a. de volgende voorwaarden gesteld:

1. de gebruiksmogelijkheden van de aangrenzende gronden mogen niet onevenredig worden aangetast;
2. de vestiging van een tankstation dient uit milieuhygiënisch oogpunt en veiligheidsoverwegingen aanvaardbaar te zijn.

3.4.3 Transport

Wegverkeer

Het plangebied is op dusdanige afstand van de A2/E25 gelegen dat transport van gevaarlijke stoffen over deze weg voor het betreffende gebied geen risico's met zich meebrengt.

Railverkeer en waterwegen

Het plangebied ligt buiten het onderzoeksgebied voor risico's die verbonden zijn aan het vervoer van gevaarlijke stoffen over het spoor, waterwegen en buisleidingen.

Gasleiding

Langs het Beatrixkanaal ligt een gasleiding van de Gasunie met een doorsnede van 12 inches, een druk van 40 bar en de ontwerpfactor van de leiding is 0,45. De Anthony Fokkerweg loopt over deze gasleiding. Bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen in de omgeving van bestaande gastransportleidingen is de richtlijn "Zonering langs hogedruk aardgastransportleidingen" van het ministerie van VROM van 26 november 1984, van toepassing. Uit operationele en veiligheidsoverwegingen is het van belang dat aan weerszijden van de leiding een strook vrij blijft. Tevens is het van belang een afstand aan te houden tot gebouwen of plaatsen waar frequent en/of langdurig personen verblijven. Uitgangspunt van deze regeling is de zogenoemde toetsingsafstand. Deze afstand is in principe zodanig dat daarbuiten de invloed van de leiding op de omgeving verwaarloosbaar mag worden geacht. Het streven van de regeling is erop gericht deze toetsingsafstand aan te houden. Omdat dit in de praktijk niet altijd mogelijk zal zijn vanwege planologische, technische of economische belangen, is in de richtlijn tevens vermeld welke minimum-afstanden (de zogenoemde bebouwingsafstanden) gelden indien de toetsingsafstand niet gerealiseerd kan worden.

De toetsingsafstand van de leiding langs het Beatrixkanaal is 30 meter. Ingevolge tabel 4 van de richtlijn is de bebouwingsafstand 14 meter voor incidentele bebouwing en bijzondere objecten categorie I (bejaardentehuizen, scholen, kantoorgebouwen, bestemd voor meer dan 50 personen, etc.). De bebouwingsafstand voor bijzondere objecten categorie II (sporthallen, hotels, kantoorgebouwen en industriegebouwen voor zover zij niet onder categorie I vallen, etc.) is 4 meter. Gelet op bovenstaande richtlijn is, mede op verzoek van de Gasunie, voor de gasleiding een beschermingszone van 2 x 4 meter aangehouden. Voor de gasleiding is een dubbelbestemming opgenomen.

Momenteel wordt een nieuwe circulaire opgesteld. Nog niet duidelijk is wanneer deze gepubliceerd zal worden. Bij deze circulaire hoort een gemoderniseerde techniek waarmee berekend wordt met welke veiligheidsafstanden rekening gehouden dient te worden bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen in de omgeving van reeds bestaande leidingen.

Het Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu (RIVM) heeft indicatief berekend welke afstanden gelden bij de in het plangebied liggende gasleiding. Hierbij wordt vermeld dat het om indicatieve afstanden gaat die nog naar beneden bijgesteld worden bij het verschijnen van de circulaire.

Het RIVM vermeldt het volgende: De vaststelling van de nieuwe afstanden is nog niet volledig afgerond op dit moment. Wel is er al meer duidelijkheid over de maximale afstand die aangehouden moet worden. De gegeven afstand komt overeen met de ligging van de plaatsgebonden risicocontour van 10-6/per jaar of de huidige bebouwingsafstand.

Voor een 12 inch leiding (druk 40 bar, wanddikte 7,14 mm en een diepteligging van 0,9 meter) bedraagt de maximale afstand 70 meter voor gebouwen tot maximaal 15 meter hoog. Voor hogere gebouwen bedraagt de maximale afstand 100 meter.

Deze afstanden kunnen dus nog kleiner worden.

Deze afstanden zullen de bebouwingsmogelijkheden voor cluster 2, met name voor gebouwen hoger dan 15 meter zeer beperkt worden, voor gebouwen lager dan 15 meter zal een klein gedeelte van de cluster niet bebouwd kunnen worden.

Het RIVM heeft geen invloedsgebied voor het groepsrisico gegeven. Als gevolg van het beleid dat thans in voorbereiding is, zal ook voor dit invloedsgebied invulling gegeven moeten worden aan de verantwoordingsplicht. Op grond van de beperkte gegevens die thans ter beschikking staan, is besloten om hiervoor geen onderzoek te laten uitvoeren.

Bij brief van 3 oktober 2005 van het ministerie van VROM aan de Gasunie geeft het ministerie het volgende aan: Ten aanzien van de risiconormering voor buisleidingen gelden de uitgangspunten van het externe veiligheidsbeleid. Deze uitgangspunten liggen onder meer vast in het Vierde Nationaal Milieubeleidsplan en voorzien in het bieden van een basisveiligheidsniveau door het stellen van een grenswaarde aan het plaatsgebonden risico en een verantwoordingsplicht voor het groepsrisico. Het beleid gaat daarbij uit van het op termijn opheffen van het onderscheid tussen bestaande en nieuwe situaties, maar houdt daarbij wel rekening met de haalbaarheid, uitvoerbaarheid en betaalbaarheid van maatregelen. Deze beleidslijn is voor inrichtingen inmiddels wettelijk vastgelegd.

In de circulaire van 1984 is de zonerings langs hogedruk transportleidingen aangegeven met als doel zowel voor de leidingeigenaar als de ruimtelijk ordenaar de risicoruimte vast te stellen. De actualisering van de risicoberekeningen laat zien dat Gasunie in veel gevallen een grotere risicoruimte in beslag neemt dan de circulaire van 1984 beoogt. Om recht te doen aan de afstanden van 1984 en de daarop afgestemde huidige en toekomstige bouwplannen zal de leidingeigenaar zich moeten inspannen maatregelen te treffen om de risicoafstanden te reduceren tot binnen de afstanden van de circulaire van 1984.

Gelet op de in de maak zijnde nieuwe circulaire en de op dit moment nog niet duidelijk zijnde nieuwe risico-afstanden, alsmede de brief van het ministerie, wordt voorsnog uitgegaan van de circulaire van 1984. Indien de nieuwe afstanden leiden tot verregaande consequenties zal bestuurlijk overleg worden geëntameerd.

3.4.4 Luchtverkeer

Het plangebied is gelegen op enige afstand van Eindhoven Airport/Vliegbasis Eindhoven. Deze vliegbasis is een militair vliegveld met medegebruik door de burgerluchtvaart. De luchtvaart wordt beschouwd als een risicovolle activiteit. Om kwetsbare bestemmingen (woningen, scholen, recreatieterreinen, bedrijven, kantoren, enzovoorts) tegen luchtvaartactiviteiten te beschermen, is op rijksniveau een beleid voor externe veiligheid geformuleerd. Het beleid dat ontwikkeld wordt om de veiligheid voor de omgeving van een luchthaven te optimaliseren, heeft enerzijds betrekking op de omgeving zelf, anderzijds heeft het beleid betrekking op veiligheid aan de bron. In het voorjaar van 2003 is gestart met de voorbereiding van nieuwe wetgeving op het gebied van milieu, externe veiligheid en ruimtelijke ordening voor o.a. de regionale en kleine luchthavens.

De risico's ten gevolge van het militaire en het burgerluchtvaartverkeer zijn ten behoeve van het Milieueffectrapport (MER) voor het luchtvaartterrein in opdracht van de Koninklijke Luchtmacht door het Nationaal Lucht- en Ruimtevaartlaboratorium (NLR) berekend. Het MER is nog niet vrijgegeven voor inspraak. De resultaten zijn dan ook nog niet openbaar.

De verwachting is echter dat de plaatsgebonden risico-contour 10⁻⁶ niet over het plangebied is gelegen.

De risico's binnen het plangebied worden geminimaliseerd, omdat met name beperkt kwetsbare bestemmingen (bedrijven) zijn toegestaan. Verder is de concentratie van personen binnen het gebied beperkt, doordat het merendeel van de clusters de bestemming 'Bedrijven' zal krijgen, die een lage arbeids- en bezoekersintensiteit hebben. Cluster 1 krijgt de bestemming 'Kantoren' waarbinnen wel meer personen aanwezig zullen zijn.

Omdat de resultaten van de onderzoeken nog niet zijn vrijgegeven, is het ook nog niet mogelijk om het invloedsgebied voor het groepsrisico te bepalen, omdat de bestaande methode voor het bepalen van het groepsrisico niet voorziet in de risico's van luchthavens.

Gelet op de functie van het plangebied als bedrijventerrein is de verwachting niet dat de risico's binnen dit plangebied groot zullen zijn. Indien voor planvaststelling het MER voor het luchtvaartterrein voor inspraak is vrijgegeven, zullen de resultaten nog worden verwerkt in het bestemmingsplan.

Obstakelvrije zone luchtvaart

In het Tweede Structuurschema Militaire Terreinen is voor militaire luchtvaartterreinen een uitbreiding van het obstakelbeheergebied opgenomen overeenkomstig de norm die door de International Civil Aviation Organisation (ICAO) wordt gesteld. Dit betekent dat rondom de gehele luchthaven een obstakelvrij vlak van 45 meter hoog is gelegen met een straal van 4 km rond de landingsdrempels, dat overgaat in een conisch vlak met een helling van 5% tot 145 m over een afstand van 2 km. De NAP-hoogte bij de landingsdrempels van het luchtvaartterrein bedraagt 21 meter. Dit betekent dat maximaal 65 meter boven NAP gebouwd mag worden.

Aanleiding voor de uitbreiding van het obstakelbeheergebied is het besluit van de Noord Atlantische Verdrags Organisatie (Nato) om deze norm, die al geldt voor burgerluchtvaartterreinen, om veiligheidsredenen ook van toepassing te verklaren op militaire luchtvaartterreinen. Uit de ICAO-norm vloeien aanvullende hoogtebeperkingen voor objecten rondom een luchtvaartterrein voort.

Naar aanleiding van hiervan is een werkgroep geformeerd bestaande uit vertegenwoordigers van de ministeries van Defensie, Verkeer en Waterstaat, Volkshuisvesting Ruimtelijke Ordening en Milieuhygiëne en Economische Zaken, de provincie Noord-Brabant en de gemeente Eindhoven. Deze werkgroep heeft een rapport "Obstakelbeheergebied luchtvaartterrein Eindhoven" opgesteld. De aanbevelingen in het rapport zijn overgenomen door voornoemde partijen. De werkgroep had onder andere tot doel te onderzoeken wat de mogelijkheden en consequenties zijn tot maatwerk voor objecten in het gewijzigde obstakelbeheergebied.

De ICAO regeling biedt de mogelijkheid tot het maken van uitzonderingen. Iedere aanvraag tot uitzondering dient op basis van de exacte locatie, omvang en hoogte van het object en gebruikte bouwmaterialen met behulp van een luchtvaarttechnisch onderzoek separaat te worden beoordeeld. Indien uit het onderzoek blijkt dat het te hoge object de veiligheid niet nadelig beïnvloedt en ook het vermogen om van het luchtvaartterrein gebruik te maken niet significant beïnvloedt, kan een uitzondering op de toegestane hoogte worden gemaakt. Dit kan leiden tot aanvullende criteria voor het gebruik van het luchtvaartterrein. Voor het luchtvaartterrein Eindhoven is een dergelijk onderzoek uitgevoerd.

Op basis van dit onderzoek is besloten om de maximale bebouwingshoogte in Flight Forum op 41 meter, danwel na vrijstelling maximaal 45 meter, met dien verstande dat maximaal 65 meter + NAP mag worden gebouwd, te bepalen. Het vliegverkeer en de bebouwing in Flight Forum zullen dan ook niet belemmerd worden.

Instrument Landing System

De vliegbasis Eindhoven beschikt over ILS-apparatuur (Instrument Landing System) om een landing in verminderde weersomstandigheden mogelijk te maken. 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 plaatsvinden (voortvloeiend uit ICAO-normen). Dit gebied bestaat uit meerdere vlakken, zowel horizontaal als oplopend. Het plangebied ligt gedeeltelijk in het vlak met een maximale hoogte van 40,3 meter + NAP. De hoogtebeperking van het ILS is er in eerste instantie niet op gericht bouwwerken hoger dan genoemde vlakken tegen te gaan, maar om een toetsing te laten plaatsvinden, zodat duidelijk is of de werking zou worden verstoord.

Het Ministerie van Defensie heeft een onderzoek laten uitvoeren voor de betreffende clusters die in het ILS-vlak liggen "Storingsonderzoek Flight Forum Eindhoven"(Invloed bouwactiviteiten Flight Forum bedrijventerrein op ILS Eindhoven, d.d. 18 september 2006).

Bij brief van 2 november 2006 (kenmerk CLSK2006, 023976) geeft het Ministerie van Defensie, in het bijzonder de Koninklijke Luchtmacht, aan dat wordt geconcludeerd dat de veroorzaakte storing door de bebouwing geen invloed heeft op de inzetbaarheid van de twee ILS systemen van de Vliegbasis Eindhoven. De verstoring blijft binnen de door de ICAO gesteld limieten.

Op basis van dit onderzoek is de maximale opgenomen bebouwingshoogte van 41 meter, danwel na vrijstelling maximaal 45 meter, met dien verstande dat maximaal 65 meter + NAP mag worden gebouwd, acceptabel. Het vliegverkeer en de bebouwing in Flight Forum zullen dan ook niet belemmerd worden.

Zweefvliegunnels

Over een groot gedeelte van het plangebied liggen, vanwege de ligging nabij vliegveld Eindhoven Airport, obstakelvrije zones (zweefvliegunnels). De daaruit voortvloeiende maximale bebouwingshoogte bedraagt respectievelijk 30 en 45 meter. De zweefvliegunnels zijn op de plankaart van onderhavig bestemmingsplan opgenomen.

In de bestemmingsvoorschriften is een maximale bebouwingshoogte opgenomen die onder de hoogte voortvloeiende uit de beperkingen van de zweefvliegunnels blijft. Derhalve zijn voor de obstakelvrije zones geen aparte voorschriften opgenomen.

3.4.5 Opslag van munitie

Voor de opslag van munitie zijn aan alle betrokken gemeenten veiligheidszones bekendgemaakt waarbinnen voor ruimtelijke ontwikkelingen beperkingen kunnen gelden. De beperkingen binnen deze zones zijn vastgelegd in een circulaire van de Staatssecretaris van Defensie (mede namens de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer) van 12 april 1988 ("Zonering en externe veiligheid rond munitie-opslagplaatsen"), alsmede het Structuurschema Militaire Terreinen 2(SMT2).

Het plangebied van Flight Forum is niet gelegen binnen de contouren van de munitieopslag.

3.4.6 Explosievenonderzoek

Het plangebied is door een gecertificeerd bedrijf onderzocht op de aanwezigheid van explosieven. Voor zover er explosieven zijn aangetroffen, zijn deze verwijderd.

3.5 Bodemaspecten

De bodemkwaliteit dient de beoogde bestemmingen (bedrijfsdoeleinden en kantoren) niet te belemmeren. Derhalve is reeds in het begin van de planontwikkeling aandacht geschonken aan eventuele bodemverontreinigingen binnen de plangrenzen.

Door CSO Adviesbureau voor milieuonderzoek is onder meer voor het onderhavig plangebied Flight Forum de bodem onderzocht. Op sommige plaatsen is in de grond licht tot ernstige verontreiniging met zware metalen gemeten. In het grondwater zijn op die plaatsen lichte tot ernstige verontreinigingen met zware metalen en enkele individuele vluchtige chloorkoolwaterstoffen gemeten. Op basis van de beschikbare onderzoeksgegevens kan echter worden geconcludeerd dat er milieutechnisch gezien geen belemmeringen bestaan om tot een geschiktheidsverklaring voor multifunctioneel gebruik en tot grondoverdracht over te gaan. Hierbij wordt opgemerkt dat ter plaatse van het POL-centrum, aan de huidige Jachtgroepstraat nog door het ministerie van Defensie een grondwatersanering wordt uitgevoerd. Omdat het betreffende terrein buiten het gebied valt dat volgens het matenplan zal worden uitgegeven, vormt deze sanering geen belemmering voor de uit te geven terreindelen.

3.6 Natuur en natuurcompensatie

Ecologische verbindingzone

In de Landschapsvisie Meerhoven wordt een op de provinciale Groene Hoofdstructuur aansluitende ecologische verbindingstructuur door Meerhoven voorgesteld. Deze structuur is te beschouwen als een verbinding tussen landelijk Striip/Beatrixkanaal en de natuurgebieden ten noordwesten van Meerhoven, met name zinvol voor amfibieën. Daarnaast dient de ecologische structuur voor behoud en ontwikkeling van natuur binnen Meerhoven, waarmee onder andere betrokkenheid bij, en ruimte en rust voor, omwonenden wordt gecreëerd.

De verbindingstructuur bestaat uit vier takken:

1. een tak naar het noorden, tussen het toekomstige bedrijventerrein Park Forum en bedrijventerrein Flight Forum;
2. een tak naar het westen langs de toekomstige bedrijventerreinen in Park Forum;
3. een tak naar het oosten langs het park Meerland en verder tussen Flight Forum en woonwijk Zandrijk;
4. een tak naar het oosten door Meerland en verder tussen de toekomstige woonwijk Bosrijk en woonwijk Grasrijk.

De noordelijke tak is geen doorlopende verbinding maar vormt een "groene vinger" tussen Flight Forum en Park Forum. Vanwege het doodlopende karakter van deze tak is het niet vereist om de inrichting af te stemmen op specifieke doelsoorten (amfibieën). De doelstellingen op het gebied van behoud en ontwikkeling van natuur (voor natuurbeleving) kunnen wel worden ingevuld. Afgeleid uit de Landschapsvisie Meerhoven dient dan een droge open vegetatie met verspreide boselementen te worden gerealiseerd.

De westelijke tak vormt de enige rechtstreekse verbinding richting Habraken, een natuurkerngebied voor amfibieën. De invulling van deze verbinding dient in de ontwikkeling van Park Forum te worden ingepast, specifiek geschikt voor amfibieën (zie hierna).

De oostelijke tak is langs bedrijventerrein Flight Forum reeds aangelegd. Binnen de bestemming Natuur is ruimte voor poelen voor amfibieën gereserveerd. Het deel langs Meerland dient bij de ontwikkeling van dit park te worden meegenomen en ook specifiek voor amfibieën geschikt te worden gemaakt.

Voor de oostelijke tak zijn langs Bosrijk geen mogelijkheden voor een invulling die specifiek geschikt is voor amfibieën. De voornemens tot behoud van bomen en een bossfeer, geven daar geen ruimte voor aanleg van geïsoleerde watertjes. Daarom is voor het gedeelte langs Bosrijk een invulling voorgesteld met een op het zuiden geëxponeerde structuurrijke bosrand. Gezien het feit dat het gedeelte langs Bosrijk niet geschikt is voor migratie van (kritische) amfibieën, hoeft deze

tak in Meerland ook niet specifiek voor amfibieën te worden ingericht.

De doelstelling van een verbinding voor amfibieën wordt daarmee voor dit onderdeel van de verbidingsstructuur losgelaten. De doelstellingen op het gebied van behoud en ontwikkeling van natuur worden wel ingevuld. De verbinding voor amfibieën loopt dan aan de oostzijde van Meerhoven alleen via de tak onder 3 genoemd.

De ecologische verbindingen dienen aaneengesloten, extensief beheerde corridors in het landschap te zijn. Voor de gemiddelde breedte wordt gestreefd naar 50 meter, doch dient minimaal 30 meter te zijn. De breedte kan, uitgaande van het hier genoemde gemiddelde, plaatselijk variëren. De verbinding dient echter nergens smaller dan 10 meter te zijn (met uitzondering van passages in de vorm van duikers, en dergelijke).

De opzet van een verbidingszone specifiek voor amfibieën dient te zijn gebaseerd op:

- aanwezigheid van geïsoleerde watertjes op maximaal 300 meter van elkaar verwijderd;
- aanwezigheid van enigszins rommelige ruigtes nabij de watertjes;
- aanwezigheid van min of meer natuurlijk struweel en/of kleine bosjes op geringe afstand;
- passagemogelijkheden (eco-duiker als in landschapsvisie, of droge duiker) onder kruisende wegen, intensief benutte fietspaden, en dergelijke.

De watertjes dienen aan specifieke voorwaarden te voldoen met betrekking tot dimensie, oever, water en begroeiing. Daarbij is heel belangrijk dat die wateren geïsoleerd liggen en daarmee vrij blijven van vis (geïsoleerde poeltjes of slotjes).

Naast de watertjes dienen ook de passages te voldoen aan specifieke voorwaarden. De verschillende elementen (watertjes, ruigtes, struweel en bosjes) dienen elkaar op kleinschalige wijze af te wisselen. De omgeving dient voldoende schuilgelegenheden voor amfibieën te bevatten (dode takken, stenen, blad) en dient dus niet steriel te zijn opgeruimd.

Flora- en Fauna-onderzoek

In 1998 is in opdracht van de gemeente Eindhoven een natuurwaardering op basis van een biotoopkartering en bestaande flora- en faunagegevens (Inventarisatie Natuurwaarden Eindhoven) in kaart gebracht. Voor geheel Meerhoven heeft onderzoek plaatsgevonden. In 1998 is ook begonnen met de bouw van de eerste woonwijk Zandrijk in Meerhoven. De conclusie van het rapport was dat de natuurwaarde van het gebied beperkt lijkt, alleen enkele bijzondere plantensoorten karakteristiek voor ontgonnen heidegebied waren aanwezig.

Op basis van het bestemmingsplan Meerhoven is in 2000 het bouwrijp maken van het bedrijventerrein en de aanleg van de infrastructuur gerealiseerd. Ook is middels een zogeheten binnenplanse anticipatie-procedure op basis van het bestemmingsplan Meerhoven een aantal bedrijfsgebouwen gebouwd en in gebruik genomen.

In februari 2004 heeft door bureau Ecologica onderzoek naar beschermde flora en fauna plaatsgevonden. De conclusies van het onderzoek zijn:

- Planten: er zijn geen beschermde plantensoorten aanwezig en/of te verwachten. Een ontheffingsaanvraag is niet nodig.
- Zoogdieren: er zijn binnen het onderzoeksgebied geen vaste rust- en verblijfplaatsen voor vleermuizen waargenomen of te verwachten. Een ontheffingsaanvraag hiervoor is niet nodig. Er zijn alleen vaste rust- en verblijfplaatsen van algemene grondgebonden zoogdieren in het terrein te verwachten. Deze vallen onder de algemene ontheffing van de "AMvB artikel 75" (23 februari 2005 in werking getreden).
- Vogels: maatregelen die van invloed zijn op broedvogels moeten buiten het broedseizoen plaatsvinden, aangezien een ontheffingsaanvraag voor broedvogels niet mogelijk is.
- Amfibieën: er zijn drie beschermde amfibiesoorten in het onderzoeksgebied te verwachten. Ook deze vallen onder de algemene ontheffing "AmvB artikel 75".
- Reptielen, vissen en ongewervelden: er zijn geen beschermde reptielen, vissen en ongewervelden aanwezig en/of te verwachten in het onderzoeksgebied. Een ontheffingsaanvraag is hiervoor niet nodig.

De volgende aanbevelingen dienen te worden gevolgd:

- Beschermde broedvogels kunnen in het gebied tussen de aanwezige vegetatie nestelen. Daarom is het van groot belang met het broedseizoen van de beschermde vogelsoorten rekening te houden. Dit betekent dat de maatregelen waarbij de vegetatie wordt verwijderd buiten het broedseizoen moeten plaatsvinden. De kans dat er in vegetaties helemaal geen vogels broeden is namelijk klein. Algemeen wordt aangehouden dat het broedseizoen van de meeste vogels loopt van half maart tot half juli. Om rekening te houden met soorten die eerder of later broeden wordt aangeraden tussen half februari en eind augustus geen maatregelen te treffen. Ook is het van belang ervoor te waken dat er in de nieuwe, kale

situatie zich geen nieuwe broedgevallen voordoen zolang er nog maatregelen moeten worden uitgevoerd.

- Naast een eventuele ontheffingsaanvraag, moet altijd de zorgplicht in acht genomen worden. Dit houdt in dat er volgens normaal gebruik zorgvuldig gewerkt moet worden, waarbij indien mogelijk verstoring wordt voorkomen. Actief doden van dieren is altijd verboden.
- Het is aan te bevelen om alle ruigten te maaien voordat andere maatregelen worden genomen in het onderzoeksgebied. Voor een aantal grondgebonden zoogdieren wordt het gebied daarmee namelijk ongeschikt en zullen zij elders een nieuw leefgebied gaan zoeken. Hiermee wordt sterfte van deze dieren voorkomen. Bovendien is er voor de achterblijvende dieren geen beschutting meer, waardoor ze tijdens de werkzaamheden eerder vluchtgedrag vertonen.
- Door rekening te houden met de periode van het dempen van sloten kan verstoring van amfibieën beperkt worden. Het valt aan te bevelen om de bestaande sloot in cluster 6 te dempen in de maanden september/oktober. De dieren zijn in deze periode nog actief op het land en hebben zich nog niet ingegraven in de sliblaag van de sloot voor overwintering. Gedurende het voorjaar leggen de amfibieën eieren en bevinden ze zich dan vooral in het water, waardoor vele dieren kunnen worden gedood tijdens het dempen. Ook de zomer is ongunstig aangezien de larven dan nog niet volgroeit zijn en ze volledig afhankelijk zijn van het water.

Natuurcompensatie

In het gehele plangebied Meerhoven verdwijnt een aantal bos- en natuurgebieden. Op basis van de Notitie compensatiebeginsel Noord-Brabant 1997 (vastgesteld door Gedeputeerde Staten van Noord-Brabant d.d. 26 augustus 1997) dient voor geheel Meerhoven 47 hectare natuur te worden gecompenseerd. In Meerhoven zelf zal 7 hectare worden gecompenseerd.

De gemeente Eindhoven heeft inmiddels in samenwerking met het Samenwerkingsverband Regio Eindhoven (SRE) overeenstemming bereikt met de gemeenten Nuenen en Mierlo over circa 47 hectare natuurcompensatie ten behoeve van Meerhoven. Deze zal plaatsvinden in het gebied Vaarle, landgoed Gulbergen, in de gemeenten Nuenen en Mierlo. Deze compensatie zal middels publiekrechtelijke procedures in de gemeenten Mierlo en Nuenen, Gerwen en Nederwetten worden vastgelegd.

In het bestemmingsplan Flight Forum zal aan de zuidzijde van het gebied in de ecologische verbindingzone circa 3,5 hectare natuurcompensatie plaatsvinden. Daarnaast zal binnen de overige plangebieden in Meerhoven nog circa 3,5 hectare natuur gecompenseerd worden. Ter bescherming van de natuur- en landschappelijke waarde in het natuurcompensatiegebied, alsmede ter bescherming van de ecologische verbindingzone is de bestemming 'natuur' opgenomen. Binnen deze bestemming geldt een groot aantal gebruiksverboden, alsmede een aanlegvergunningstelsel. Op drie plaatsen wordt de bestemming 'natuur' doorbroken. In de zuid-oost-hoek van het plangebied wordt de bestemming doorbroken door de Sliffertsestraat. Deze weg, tezamen met de weg die de bestemming 'natuur' doorkruist in de zuid-west-hoek van het plan, voorziet in de ontsluiting van de woonwijk Zandrijk. De doorkruising in de zuid-west-hoek vindt plaats door Zandstrand. Deze weg ontsluit het woongebied Zandrijk en het centrum Meerrijk. Verder wordt de bestemming 'natuur' doorbroken door het traject van de HOV-baan en een aantal fietspaden. Voor de kleine zoogdieren zullen onder de ontsluitingswegen, de HOV-baan en de fietspaden voorzieningen worden getroffen, zodat voor deze dieren de verbindingzone open blijft (bijvoorbeeld door middel van aanleg van een verbindingspijp onder de wegen).

3.7 Luchtkwaliteit

Voor een aantal stoffen in de lucht, gelden wettelijke grenswaarden, welke zijn vastgelegd in het Besluit Luchtkwaliteit 2005 (hierna: het Besluit). Uitgangspunt is dat deze grenswaarden in acht dienen te worden genomen bij het verrichten van handelingen door bestuursorganen die gevolgen kunnen hebben voor de luchtkwaliteit, waartoe zij op basis van wetten bevoegd zijn. Het betreft in ieder geval bevoegdheden op grond van o.a. de Wet op de Ruimtelijke Ordening. In de praktijk zijn de grenswaarden voor PM₁₀ (fijn stof) en NO₂ (stikstofdioxide) het meest van belang. Voor NO₂ (stikstofdioxide) kent het Besluit tijdelijk verhoogde grenswaarden, ofwel plandrempels. Bij overschrijding van deze plandrempels dient een plan opgesteld te worden waarin wordt aangegeven op welke wijze in 2010 voldaan zal gaan worden aan de grenswaarden van NO₂.

De normen zijn gesteld ter bescherming van de gezondheid van de mens. Dat gebeurt door kwaliteitseisen te stellen voor (gevoelige) bestemmingen zoals woningen, scholen, kinderdagverblijven, ziekenhuizen en sportvelden. Als bronnen worden aangemerkt bedrijven en verkeer. Enerzijds wordt beoogd te voorkomen dat nieuwe knelpunten ontstaan. De gemeente toetst daartoe het aspect luchtkwaliteit in het begin van nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen expliciet aan de normen conform het Besluit.

Anderzijds wordt voor bestaande situaties waarbij de gestelde normen worden overschreden, een luchtkwaliteitsplan opgesteld waarin wordt aangegeven op welke wijze in 2010 voldaan zal gaan worden aan de grenswaarde. Dat gebeurt door het stellen van eisen aan verbrandingsmotoren (de bron; door het rijk) en door technische en/of planologische maatregelen (door de gemeente, het rijk of de provincie).

Op provinciaal niveau zijn in het kader van de ISV, ter verbetering van de luchtkwaliteit, gelden beschikbaar gesteld en wordt samenwerking gezocht binnen het Innovatieprogramma Lucht (IPL).

Op basis van artikel 8 van het Blk 2005 heeft de gemeente bij de oplossing van het probleem ook een eigen verantwoordelijkheid. De ambities die de gemeente Eindhoven ten aanzien van luchtkwaliteit nastreeft, zijn opgenomen in de Milieuvisie 2030. De gemeente Eindhoven heeft een beleidsnota lucht in voorbereiding, waar in het kader van de problematiek ten aanzien van stikstofdioxide (NO₂) een aantal maatregelen voorgesteld worden. Deze maatregelen zullen naast een effect op de concentratie van stikstofdioxide (NO₂) ook een positief effect hebben ten aanzien van de concentratie van fijn stof (PM₁₀). Tevens worden er maatregelen getroffen om het fijnstof te beperken. Te denken valt aan het verminderen van uitstoot door het invoeren van alternatieve brandstoffen voor het openbaar vervoer en het beïnvloeden van het rijgedrag door het geven van tips aan weggebruikers (bijvoorbeeld het nieuwe rijden). Ook zal wellicht de randweg worden doorgetrokken, waardoor minder auto's en vrachtwagens door de binnenstad zullen rijden. Tevens wordt door de gemeentelijke Taskforce Lucht en Mobiliteit onderzocht of de maximale snelheid op de rondweg kan worden verlaagd van 70 naar 50 kilometer per uur, waardoor een betere doorstroom moet ontstaan (minder optrekken en afremmen levert minder schadelijke uitstoot op). Voorts zal het fietsen op korte afstand worden gepromoot en zal met externe partijen (Philips en DAF) worden gesproken over de mobiliteitsplannen.

Er worden dus diverse maatregelen genomen door de Nederlandse overheid, Europa en de gemeente Eindhoven die tezamen er voor zullen zorgen dat de luchtkwaliteit zal verbeteren.

Op 24 april 2006 heeft de Milieudienst Regio Eindhoven hernieuwd een luchtkwaliteitsonderzoek uitgevoerd met behulp van CARII, versie 5.0.

De normering, zoals genoemd in het Besluit Luchtkwaliteit 2005, wordt niet overschreden. Het plan Flight Forum kan wat betreft de luchtkwaliteit doorgang vinden.

4 WATERPARAGRAAF

Een belangrijk actiepunt uit de "Startovereenkomst Waterbeleid 21^e eeuw", zoals die op 14 februari 2001 is ondertekend door het Rijk, IPO, VNG en Unie van waterschappen, is het uitwerken en toepassen van de watertoets. Over de watertoets wordt in de overeenkomst het volgende gezegd:

"De watertoets wordt vanaf heden toegepast door alle daartoe bevoegde overheden op nieuwe - vanuit waterhuishoudkundig oogpunt relevante - ruimtelijke plannen die nog niet voor inspraak ter inzage zijn gelegd of in het kader van artikel 10 BRO aan mede-overheden zijn aangeboden. De watertoets vormt een integrale toets op alle van belang zijnde waterhuishoudkundige aspecten (naast veiligheid en wateroverlast ook waterkwaliteit en verdroging), waarna, afhankelijk van de locatie, een bestuurlijke afweging van aspecten plaatsvindt".

Hieronder wordt afzonderlijk ingegaan op de oorspronkelijke situatie en voor de nieuwe situatie op oppervlaktewaterkwantiteit, riolering, oppervlaktewaterkwaliteit en grondwater. Het Waterschap De Dommel is akkoord met deze waterparagraaf.

Oorspronkelijke situatie

In het gebied is van oorsprong geen open water aanwezig. De waterhuishouding kenmerkt zich met name door infiltratie en oppervlakkige afstroming. Aan de oostzijde wordt het gebied begrensd door het Beatrixkanaal. Het gebied werd gebruikt voor landbouw en veeteelt. Er is in het verleden geen riolering in het gebied aangelegd.

Oppervlaktewaterkwantiteit en riolering

Bij de aanleg van nieuwbouwwijken worden door de waterbeheerders en de gemeente onder meer eisen gesteld aan de hoeveelheid regenwater per tijdseenheid die direct uit het gebied mag worden afgevoerd. Dit om te voorkomen dat door een versneld neerslag- afvoerproces piekafvoeren in benedenstrooms gelegen gebieden problemen veroorzaken of verergeren. Voor Meerhoven is hiervoor een afvoer van 1 lit/s/ha aangehouden. In het globale bestemmingsplan Meerhoven worden de bestaande en toekomstige waterhuishoudkundige aspecten uitvoerig beschreven. Ten behoeve van de verdere uitwerking van Flight Forum is een gedetailleerd waterhuishoudings- en rioleringsplan gemaakt. Dit plan is gebaseerd op het structuurplan Meerhoven. Het structuurplan is de basis geweest voor de waterparagraaf in het globale bestemmingsplan. Bij het opstellen van de plannen is het Waterschap De Dommel betrokken geweest.

Voor de omgang met afstromend regenwater in (nieuw) stedelijk gebied hanteert het Waterschap de volgende voorkeursvolgorde:

- hergebruik;
- infiltreren (mits geen mobilisatie van vervuiling);
- afvoer naar oppervlaktewater;
- afvoer naar riolering via gescheiden stelsel.

In het plan wordt geen hergebruik van water toegepast. Verder wordt de bovengenoemde voorkeursvolgorde aangehouden. Alleen het schone dakwater wordt geïnfiltreerd. Het waterhuishoudings- en rioleringsplan voorziet verder in de aanleg van een verbeterd gescheiden stelsel voor de wegen en parkeerterreinen. De infiltratievoorzieningen kunnen het overtollige water overstorten op het RWA stelsel dat onder de wegen is aangelegd. Dit water stort over op een nieuwe sloot, "de Ecosloot" genoemd. Deze sloot voert het water vervolgens af naar Meerland waar het water gebufferd wordt. Bij een te groot aanbod aan hemelwater kan het water overstorten op het Beatrixkanaal.

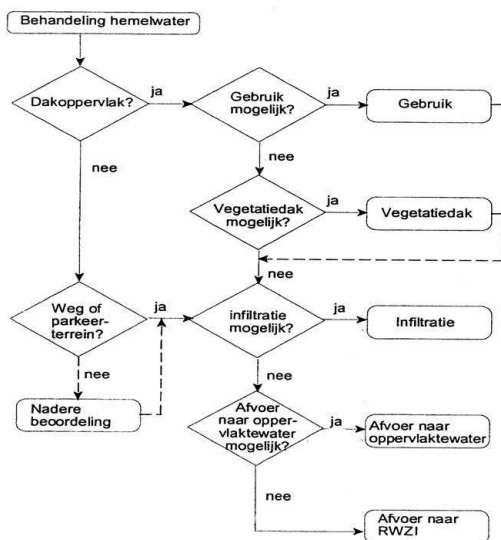
Voor de meest noordelijke cluster (1) is een ontwerp gemaakt waarbij het water, dat niet kan infiltreren, via het RWA-stelsel zowel op de Ecosloot als op een sloot die als afvoer/buffer dient, afwatert. Deze sloot is een reeds bestaande sloot die is aangelegd ten behoeve van de afvoer van saneringswater en ligt ten noordwesten van Flight Forum en watert in extreme situaties af richting de terreinen van Defensie. Om te voorkomen dat deze overstorten regelmatig volkomen wordt het slootpeil beheerst middels een gemaal dat het water naar Meerland pompt.

De poc (het eerste vuile water in het verbeterd gescheiden stelsel) en het vuilwater (huishoudelijk afvalwater) worden door het gemaal in Zandrijk verpompt naar het vrijvalstelsel in De Hurk in Eindhoven. Het waterschap heeft goedkeuring verleend aan het waterhuishoudings- en rioleringsplan en heeft ontheffing verleend voor het aanleggen van de Ecosloot en de benodigde overstorten vanuit het hemelwaterstelsel.

Oppervlaktewaterkwaliteit

De randvoorwaarden met betrekking tot waterkwaliteit hebben betrekking op twee aspecten. Enerzijds is het van belang te voorkomen dat het afstromende regenwater vervuild raakt en indien dit toch gebeurt dat het water op een correcte wijze wordt gezuiverd. Anderzijds is het tegengaan van een negatieve beïnvloeding van de kwaliteit van het ontvangende oppervlaktewater van belang.

Voor de behandeling van afstromend regenwater is een beslisboom opgesteld, waarmee, aan de hand van het type verharding en het gebruik, bepaald kan worden of bepaalde verharde oppervlakken kunnen worden afgekoppeld.



Waterschap De Dommel is verantwoordelijk voor de kwaliteit van het oppervlaktewater in haar beheersgebied en stelt daarmee eisen aan de kwaliteit van het water dat geloosd wordt op wateren onder haar beheer. Doelstelling hierbij is dat de waterkwaliteit moet voldoen aan de kwaliteitseisen behorende bij de specifieke functiedoelstellingen (bijvoorbeeld viswater of waternatuur) en ten minste aan de grenswaarden volgens het Maximum Toelaatbaar Risico (MTR), vastgelegd in de 4e nota Waterhuishouding. Het Beatrixkanaal wordt gebruikt voor de afvoer van afstromend regenwater. Het Beatrixkanaal is in de Keur niet nader beschreven. Dit houdt in dat er voor de waterkwaliteit geen aanvullende kwaliteitseisen zijn.

Grondwater

De randvoorwaarden voor grondwater vloeien voort uit landelijk en provinciaal beleid. Zo mag het realiseren van het bedrijventerrein niet leiden tot een blijvende verlaging van de grondwaterstand en dient de natuurlijke grondwateraanvulling zoveel mogelijk op peil te blijven.

In het waterhuishoudkundig plan wordt zoveel mogelijk water geïnfiltreerd om zodoende te voorkomen dat er verdroging zal optreden. Het infiltratiesysteem is zo aangelegd dat bij hoge grondwaterstanden overlast zal worden voorkomen. Daarnaast wordt gesteld dat de aanleg van het bedrijventerrein niet mag resulteren in een verontreiniging van het grondwater.

Waterwingebied en boringsvrije zone

Het gehele plangebied van het bestemmingsplan Flight Forum ligt binnen de boringsvrije zone van de grondwaterwinning Welschap. Sinds 1 januari 1996 vallen inrichtingen (bedrijven) alsmede niet inrichtingen (de zogenaamde werken) binnen de werkingssfeer van de Provinciale Milieuvordering Noord-Brabant (PMV). De boringsvrije zone is de zone waarbinnen de bodem, dieper dan 10 meter beneden maaiveld, niet zonder vergunning mag worden geroerd. Ingevolge de bestemmingsplanvoorschriften mogen ondergrondse parkeervoorzieningen worden gebouwd. Aan de diepte van deze voorzieningen wordt in de voorschriften een maximale diepte

van 7 meter opgenomen. De notitie van de Provinciale Planologische Commissie "Bestemmingsplannen en grondwaterbescherming in Noord-Brabant", gedateerd 11 juni 1997, geeft aan dat de PMV voldoende regels bevat ter bescherming van de boringsvrije zone indien in het algemeen geen bestemming binnen de zone wordt gelegd waarvoor de bodem dieper dan 10 meter beneden maaiveld moet worden geroerd. In een (ambtelijk) overleg met waterleidingsmaatschappij Brabant Water is aangegeven dat ter plaatse in geen geval grondwerkzaamheden mogen worden uitgevoerd dieper dan de scheidende Leemlaag van de Formatie van Kedichem-Tegelen. Laatstgenoemde laag ligt op een diepte van ca. 90 meter beneden maaiveld, hetgeen overeenkomt met een diepte van ca. NAP -70 meter. Gelet op deze diepte heeft de waterleidingsmaatschappij Brabant Water in principe geen bezwaar tegen grondwerkzaamheden dieper dan 10 meter beneden maaiveld, mits daartoe een ontheffing van de PMV wordt verkregen. Het is niet aannemelijk dat, gezien de maximale bouwhoogte (45m.) voor de bedrijfsbebouwing ter plaatse, er grondwerkzaamheden noodzakelijk zijn op een grotere diepte dan de eerdergenoemde scheidende leemlaag. Derhalve biedt de PMV voldoende regels ter bescherming van de boringsvrije zone. In artikel 4.1. van de PMV is bepaald dat het verboden is in boringsvrije zones buiten inrichtingen boorputten op te richten, in exploitatie te nemen of te hebben dieper dan 10 meter onder het maaiveld, alsmede de grond dieper te roeren dan 10 meter onder het maaiveld of anderszins werken in de bodem uit te voeren of te doen uitvoeren; onder deze werken worden in elk geval verstaan ontgroningen, bodemstabiliseringswerken, grond- en funderingswerken en het plaatsen en verwijderen van damwanden en heipalen. Gedeputeerde Staten kunnen ontheffing verlenen voor het bepaalde in 4.1.

5 JURIDISCHE TOELICHTING

5.1 Inleiding

In dit hoofdstuk wordt ingegaan op de wijze waarop de gewenste situatie in het plangebied juridisch is 'vertaald'. Onderhavig bestemmingsplan beoogt het planologisch-juridisch kader te geven voor de ontwikkeling van het bedrijventerrein Flight Forum.

Het juridische deel van het bestemmingsplan bestaat uit de *kaart* en de *voorschriften*. De voorschriften bevatten regels voor het gebruik van de gronden, bepalingen omtrent de toegelaten bebouwing en regelingen betreffende het gebruik van aanwezige en/of op te richten bouwwerken. De voorschriften zijn onderverdeeld in drie hoofdstukken: inleidende bepalingen, bestemmings- en gebruiksbepalingen en aanvullende bepalingen.

De *toelichting* heeft geen bindende werking. De toelichting maakt juridisch gezien ook geen deel uit van het bestemmingsplan, maar heeft wel een belangrijke functie bij de onderbouwing van het plan en ook bij de uitleg van bepaalde bestemmingen en voorschriften.

In het bestemmingsplan Flight Forum zijn de volgende bestemmingen opgenomen:

1. Kantoren, -K-;
2. Bedrijfsdoeleinden 1 en 2 -B1, B2-;
3. Bedrijfsdoeleinden 3 -B3-;
4. Verkeers- en verblijfsdoeleinden -VV-;
5. Groenvoorzieningen -G-;
6. Natuur -N-;
7. Parkeerterrein -P-.

Als dubbelbestemming is de bestemming 'Gasleiding' opgenomen. De bestemming 'Gasleiding' betreft een dubbelbestemming voor de in het plangebied voorkomende gasleiding. Binnen de aangegeven zone is het oprichten van bouwwerken ten behoeve van de bestemming 'Verkeersdoeleinden' gekoppeld aan een vrijstelling. Hiervoor geldt een aanlegvergunningstelsel.

5.2 De voorschriften

Systematiek van de voorschriften

Uitgegaan is van positieve bestemmingen, waarbij de ontwikkeling van nieuwbouw mogelijk is nadat door burgemeester en wethouders een bouwvergunning is verleend. Voorts is, naargelang het meer of minder ingrijpend karakter, gekozen voor een vrijstellingsprocedure of een wijzigingsbevoegdheid.

De *vrijstellingsprocedure* geldt voor die concrete ontwikkelingen, die ruimtelijk-functioneel passen in de desbetreffende bestemming, maar waarvan de aard en/of omvang de kwaliteit van het bedrijfsmilieu kunnen aantasten. De vrijstellingsprocedure biedt voor burgemeester en wethouders de mogelijkheid tot een afweging van de noodzaak van een dergelijke ontwikkeling ten opzichte van het stedenbouwkundig en/of milieuhygiënisch belang. Eventueel wordt daarbij advies ingewonnen bij instanties. Tevens schept deze procedure voor belanghebbenden de gelegenheid tot het inbrengen van zienswijzen.

De *wijzigingsbevoegdheid* geldt voor die ontwikkelingen waarvan de aard momenteel nog niet vaststaat. In principe zal medewerking aan die ontwikkelingen worden verleend indien deze voldoet aan de ter zake in de planvoorschriften opgenomen criteria. Voor belanghebbenden bestaat de gelegenheid tot het indienen van zienswijzen.

Daarnaast is een wijzigingsbevoegdheid opgenomen in de bestemming 'Groenvoorzieningen'. Deze bestemming kan worden gewijzigd in de bestemming 'Horecadoeleinden-H-', 'Bedrijfsdoeleinden 4, B4' en 'Verkeers- en verblijfsdoeleinden-VV-'. Met deze wijziging wordt de mogelijkheid gecreëerd om een tankstation met een serviceshop en een (kleinschalig) horecabedrijf mogelijk te maken. Hierbij gelden de volgende voorwaarden:

1. de wijziging mag geen afbreuk doen aan de stedenbouwkundige voorwaarden alsmede de beeldkwaliteiten van het bedrijventerrein. Hierbij wordt nadrukkelijk gekeken naar de ruimtelijke en landschappelijke inpassing in de omgeving. Daartoe dient een ruimtelijk inpassingsplan te worden overgelegd;
2. de gebruiksmogelijkheden van de aangrenzende gronden mogen niet onevenredig worden aangetast;
3. de wijziging in de bestemming 'Bedrijfsdoeleinden 4' of 'Horecadoeleinden' dient uit milieuhygiënisch oogpunt en veiligheidsoverwegingen aanvaardbaar te zijn;
4. het dient te passen binnen de verkeerstechnische en verkeerskundige structuur van het gebied;
5. de horecavoorziening mag maximaal 450 m² bvo mag beslaan;
6. een serviceshop bij een tankstation mag maximaal 175 m² bvo beslaan.

Bovendien is een wijzigingsbevoegdheid opgenomen om de bestemming 'Bedrijven 2' te wijzigen in de bestemming 'Kantoren'. Hierbij gelden de volgende voorwaarden:

1. de gebruiksmogelijkheden van de gronden in de aangrenzende clusters mogen niet onevenredig worden aangetast;
2. de vestiging van een kantorencluster dient uit milieuhygiënisch oogpunt aanvaardbaar te zijn.

Leeswijzer bij de voorschriften

Hoofdstuk 1. Inleidende bepalingen

Dit hoofdstuk bevat één artikel: artikel 1 geeft de betekenis aan van een aantal in de voorschriften voorkomende begrippen. Hierdoor wordt de interpretatie van de diverse begrippen vastgelegd, waardoor de duidelijkheid wordt vergroot. Daarnaast geeft dit artikel aan hoe bepaalde maten dienen te worden berekend.

Hoofdstuk 2. Bestemmings- en gebruiksbepalingen

Dit hoofdstuk bevat de bepalingen welke direct verband houden met de op de kaart aangegeven bestemmingen. Per bestemming en per artikel geldt in de meeste gevallen het volgende stramien:

- een omschrijving van de doeleinden van de bestemming;
- een regeling omtrent het strijdig gebruik van de gronden;
- de bouwvoorschriften: regels omtrent bebouwingshoogte, bebouwingsdichtheid enz.. De bouwvoorschriften geven aan welke bouwwerken mogen worden opgericht. Voorop staat dat slechts mag worden gebouwd ten behoeve van de in de bestemming opgenomen doeleinden;
- een vrijstellingsbevoegdheid van burgemeester en wethouders met betrekking tot de doeleinden en de bouwvoorschriften;
- in sommige bestemmingen is een wijzigingsbevoegdheid van burgemeester en wethouders met betrekking tot de bestemming opgenomen.

Hoofdstuk 3. Aanvullende bepalingen

Het laatste hoofdstuk van de voorschriften bevat algemene voorschriften welke op de bestemmingen van hoofdstuk 2 van toepassing zijn. De diverse artikelen zullen hieronder kort worden toegelicht.

Dubbeltelbepaling

Het onderhavige artikel dient te voorkomen dat situaties ontstaan welke niet in overeenstemming zijn met de bedoeling van het plan. Derhalve mag een zelfde perceel grond slechts eenmaal bij de aanvraag van een bouwvergunning worden betrokken.

Algemene vrijstellingsbepaling

Deze vrijstellingsbepaling, gebaseerd op artikel 15 , lid 1, onder a WRO, heeft tot doel enige flexibiliteit in de voorschriften aan te brengen. Burgemeester en wethouders kunnen bijvoorbeeld vrijstelling verlenen van de in het plan opgenomen maatvoering indien dit bij de uitvoering van de bouw noodzakelijk blijkt.

Strafbepaling

Indien de gronden en bouwwerken gebruikt worden in strijd met het bestemmingsplan, is de strafbepaling van toepassing.

Overgangsbepaling

Deze bepaling heeft tot doel de rechtstoestand te begeleiden van bouwwerken welke op het tijdstip van het in ontwerp ter visie leggen van het plan gebouwd zijn of gebouwd kunnen worden en welke afwijken van de bebouwingsvoorschriften van het plan. Tevens wordt het gebruik van onbebouwde gronden en bouwwerken in het plan geregeld, voorzover dit gebruik op het tijdstip van rechtskracht verkrijgen van het plan afwijkt van de in het onderhavige plan gegeven bestemming.

Slotbepaling

Deze bepaling geeft de naam van het bestemmingsplan aan: Bestemmingsplan Flight Forum. De overgangsbepaling en strafbepaling uit het (globale) bestemmingsplan Meerhoven zijn onverminderd van toepassing op onderhavig bestemmingsplan.

6 ECONOMISCHE UITVOERBAARHEID

In de exploitatieopzet die ten grondslag ligt aan het globale bestemmingsplan Meerhoven, is onderscheid gemaakt tussen hoofdstructurelementen en deelplannen. De hoofdstructurelementen die nodig zijn om de deelplannen in exploitatie te kunnen nemen moeten qua kosten gedekt worden uit de exploitatie van de deelplannen. De economische uitvoerbaarheid van de deelplannen kan derhalve niet op zichzelf worden beschouwd. Het plansaldo moet worden getoetst aan de bijdrage in de kostendeckering van de hoofdstructuur, die voor het plandeel Meerrijk in de planexploitatie is voorzien. Kortheidshalve wordt hierbij verwezen naar de bijlage "Vijfde herijking van de planexploitatie Meerhoven" d.d. 13 maart 2006. Het plan is economisch uitvoerbaar.

7 INSPRAAK EN OVERLEG

7.1 Inspraak

Het gemeentebestuur heeft op 6 mei 2003, mede naar aanleiding van de inspraakreacties, besloten om voor Flight Forum in plaats van een uitwerkingsplan ex artikel 11 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening in procedure te brengen, een bestemmingsplan ex artikel 10 WRO in procedure te brengen.

De belangrijkste redenen hiervoor zijn:

1.

In 2002 is het nieuwe Streekplan Noord-Brabant van kracht geworden. Hierin is bepaald dat de "Handreiking Mobiliteit Ruimtelijke Plannen" is ingetrokken. Dit betekent dat het locatiebeleid zoals dat gehanteerd werd, is losgelaten. Hierdoor ontstaat meer ruimte voor gemeenten om zelf te bepalen hoe met dit locatiebeleid dient te worden omgegaan. Binnen het concept-uitwerkingsplan Flight Forum mogen op grond van het globale bestemmingsplan Meerhoven (vastgesteld d.d. 10 november 1997, nr. 245, gedeeltelijk goedgekeurd door Gedeputeerde Staten d.d. 16 juni 1998, nr. 188576, en onherroepelijk geworden bij uitspraak van de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State op 20 september 1999, nr. E01.98.0454) slechts bedrijven met een mobiliteitsprofiel B van de bedrijvenmobiliteitslijst worden gerealiseerd. Binnen dit profiel zijn uitsluitend "kantoorachtige bedrijven" toegestaan. Dit werkt bij de uitgifte zeer beperkend. Temeer daar het bestemmingsplan Meerhoven ook geen vrijstellingsmogelijkheid kent voor andersoortige bedrijven met mobiliteitsprofiel B en die niet op de bedrijvenlijst voorkomen. Bovendien dient voor Flight Forum ook minimaal 50% van de bedrijven luchthaven gebonden c.q. gerelateerd en/of luchtvaart genererend te zijn.

Door nu in plaats van een uitwerkingsplan een bestemmingsplan in procedure te brengen hoeft het bedrijvenmobiliteitsprofiel niet meer te worden opgenomen. Hierdoor ontstaat dus ruimte voor andersoortige bedrijven.

2.

Ook is in het nieuwe Streekplan opgenomen dat voor bedrijventerreinen de schaarse ruimte intensiever dient te worden benut. Voor Flight Forum is dit onder andere terug te vinden in de bouwhoogten voor bedrijfsgebouwen. In het oorspronkelijke bestemmingsplan Meerhoven zijn geen bouwhoogten opgenomen. Om te voorkomen dat bij de uitwerking van het bestemmingsplan Meerhoven de hoogten ter discussie zouden worden gesteld, is besloten een bestemmingsplan in procedure te brengen;

3.

Om het bedrijventerrein een meer levendige uitstraling te geven, is besloten om medewerking te verlenen aan de vestiging van een horecabedrijf. Dit is middels een wijzigingsbevoegdheid ex artikel 11 WRO in het bestemmingsplan Flight Forum opgenomen. Binnen de uitwerkingsregels van het oorspronkelijke bestemmingsplan Meerhoven is deze vestiging niet toegestaan.

In december 2002 heeft het ruimtelijk plan als concept-uitwerkingsplan ex artikel 11 WRO voor de inspraak ter visie gelegen. Omdat de vorengenoemde redenen om voor een bestemmingsplan te kiezen weinig consequenties voor het ruimtelijke plan hebben, is besloten om de inspraak niet opnieuw op te starten, maar de inspraakreacties ten aanzien van het uitwerkingsplan mee te nemen in het onderhavige bestemmingsplan.

Het ruimtelijke plan, het concept-uitwerkingsplan Flight Forum, heeft van 12 december 2002 tot en met 8 januari 2003 voor de inspraak ter inzage gelegen. Gedurende die periode zijn inwoners en in de gemeente een belang hebbende natuurlijke en rechtspersonen in de gelegenheid gesteld op- en/of aanmerkingen schriftelijk kenbaar te maken. In deze periode zijn 14 inspraakreacties ontvangen. De volgende personen hebben gereageerd:

1. J.E.C. Peeters, Zandhagedis 8, 5658 AT Eindhoven;
2. F.W.M. Liebrechts, Zandhagedis 12, 5658 AT Eindhoven;
3. E. Brandsma, Zandhagedis 14, 5658 AT Eindhoven;
4. H.P.M. Box, Zandhagedis 16, 5658 AT Eindhoven;
5. Familie Bhagwandien, Zandhagedis 24, 5658 AT Eindhoven;

6. Familie de Zeeuw, Zandhagedis 26, 5658 AT Eindhoven;
7. K. Besselaar en L.C.A. Hesemans, Zandhagedis 28, 5658 AT Eindhoven;
8. R. Scheepers en N. Cocu, Zandhagedis 34, 5658 AT Eindhoven;
9. M.M.R.M. Liebrechts en M.C.P. Liebrechts –de Winter, Zandhagedis 36, 5658 AT Eindhoven;
10. Familie Jonkers, Zandhagedis 38, 5658 AT Eindhoven;
11. Familie van Rijsingen, Zandhagedis 40, 5658 AT Eindhoven;
12. W.J.M. van der Lely en E.J. van Beeck, Zandhagedis 44, 5658 AT Eindhoven;
13. Familie B.H. Notenboom, Zandhagedis 46, 5658 AT Eindhoven;
14. Familie Pauly, Zandhagedis 48, 5658 AT Eindhoven.

Insprekers ad 1 tot en met 4

De inspraakreacties van de heren J.E.C. Peeters, F.W.M. Liebrechts, E. Brandsma en H.P.M. Box, zijn nagenoeg hetzelfde. De heer Peeters heeft een extra mening geformuleerd die onder a) behandeld wordt. De heren Liebrechts en Brandsma verwijzen nog naar eerder ingediende zienswijzen/bezwaarschriften in het kader van andere procedures. Hierop wordt onder f) ingegaan. De volgende meningen zijn gegeven:

- De wijk Meerhoven is door de gemeente opgezet als een kindvriendelijke, veilige en milieubewuste woonomgeving. Hierbij zijn concepten en materialen gebruikt die deze uitgangspunten mogelijk moeten maken. Het is dan ook moeilijk te begrijpen dat aan de rand van de wijk op korte afstand een ontsluitingsweg op een verhoogd talud wordt gepland. Dit voornemen doet afbreuk aan alle aspecten zoals hiervoor genoemd. Het mag niet zo zijn dat de (moderne) opzet van een industrieterrein –“paradepaardje”- boven de basale belangen van bewoners gaat.

Reactie van de gemeente:

Aan het bestemmingsplan Meerhoven heeft een Masterplan ten grondslag gelegen. In dit Masterplan wordt onderscheid gemaakt tussen verschillende onderdelen, zo worden vier verschillende woongebieden (Zandrijk, Bosrijk, Grasrijk en Waterrijk) onderscheiden, een gemengd gebied voor wonen, winkels en voorzieningen (Meerrijk), twee bedrijventerreinen (Lake Forum en Flight Forum) en een voorzieningenpark (Trade Forum). De door inspreker genoemde aspecten als kindvriendelijk, veilig en milieubewust zijn inderdaad belangrijke uitgangspunten voor Meerhoven. Het is echter zo dat bij de ontwikkeling van woonwijken de nadruk op kindvriendelijk, duurzaam veilig en duurzaam bouwen voorop staan. Bij bedrijventerrein Flight Forum ligt de nadruk op een duurzame, kwalitatief, hoogwaardige inrichting met een hoge visuele kwaliteit. Dit is onder andere vastgelegd in het “Definitief Ontwerp en Beeldkwaliteitsplan Flight Forum”(MVRDV, 1 september 2001).

Voor het bedrijventerrein Flight Forum is met name gekeken naar een ruimtelijke structuur waarbij de open ruimten niet versnipperd door het gebied zijn gelegen, maar gebundeld zijn, zodat grote aaneengesloten groengebieden ontstaan.

De hoofdontsluiting van het gebied bestaat uit rijbanen die zijn gesplitst en uit elkaar zijn getrokken. Hierdoor ontstaat een comfortabeler en veiliger wegtracé zonder tegenliggers. Door de bochtstralen te dimensioneren op 50 km ontstaat een soepel en snel tracé wat het comfort van de locatie verhoogt.

Daarnaast was de ontwikkeling van een Hoogwaardig Openbaar Vervoer-verbinding (HOV) één van de stedenbouwkundige uitgangspunten bij de realisering van Meerhoven. Door zo veel mogelijk belemmeringen weg te nemen, onder andere middels het realiseren van ongelijkvloerse kruisingen, kan een snelle busverbinding tussen het centrum en het station van Eindhoven en Eindhoven Airport tot stand worden gebracht. Ook voor de woongebieden in Meerhoven levert dit grote voordelen op.

Het tracé van de Hoogwaardige Openbaar Vervoersverbinding is kruisingsvrij ontworpen. Dit zorgt voor een snelle openbaar vervoersverbinding en zorgt ervoor dat de doorstroming van het autoverkeer ook sneller verloopt.

Het verhoogde talud zorgt ervoor dat het autoverkeer de HOV-verbinding ongelijk kan kruisen. Deze hoogte is vanuit de functie van het viaduct noodzakelijk.

Een andere optie zou een verkeersregelinstantie zijn. Naast het feit dat dit een onveiligere verkeerssituatie oplevert, zal dit een extra geluidsbelasting zijn door het afremmend en optrekkend verkeer, dat geleet op de frequentie van de HOV-lijn zeker om de 7,5 minuut te horen zal zijn.

Het gekozen alternatief in de vorm van een viaduct is de meest veilige en de meest bewonersvriendelijke oplossing.

Overigens is het bouwrijp maken en de aanleg van de infrastructuur in het gebied in 2000 reeds gerealiseerd op basis van het globale bestemmingsplan Meerhoven en de gedeeltelijke

herziening van de voorschriften van het bestemmingsplan Meerhoven. Ook is reeds een aantal kantoor- en bedrijfsgebouwen middels een zogenaamde binnenplanse anticipatieprocedure gerealiseerd. Onderhavig uitwerkingsplan voorziet in een positieve bestemming op zowel de infrastructuur als ook de bedrijfsgebouwen om ook het gebruik voor het gebied in voldoende mate en concreet genoeg vast te leggen.

- In hoofdstuk 3.3 van de toelichting van het Uitwerkingsplan Flight Forum wordt gesteld dat uit hoofde van artikel 103 van de Wet geluidhinder een maximale aftrek van 5 dB(A) mag worden toegepast al naar gelang de geluidsproductie van motorvoertuigen in de betrokken periode hoger ligt dan voor de toekomst redelijkerwijs is te verwachten. Recent onderzoek van het CBS en het RIVM heeft echter uitgewezen dat de afname van het verkeersgeluid tot staan is gekomen. Aan de afname van de geluidhinder door wegverkeer in de periode 1990-1997 lijkt sinds enkele jaren een einde te zijn gekomen. De afname in het begin van de jaren negentig was een gevolg van geluidseisen aan nieuwe wegvoertuigen, het plaatsen van geluidschermen en het toepassen van stiller asfalt. Op basis hiervan concluderen insprekers dat artikel 103 van de Wet geluidhinder ten onrechte wordt toegepast en de grenswaarde van 50 dB(A) geluidsbelasting op de gevel van de woning, deze is 53.7 dB(A), ruimschoots wordt overschreden.

Reactie van de gemeente:

Artikel 103 van de Wet geluidhinder verwijst naar een zogenaamde Algemene Maatregel van Bestuur (AmvB). Op 27 maart 2002 is de Regeling "Reken- en meetvoorschrift wegverkeerslawaai 2002" van kracht geworden. In artikel 6 van dit besluit is bepaald dat de toe te passen aftrek vanwege een weg op de gevel van woningen of andere geluidsgevoelige objecten 5 dB voor wegen met een regime van 50 km/per uur bedraagt. Dit betekent dat ook na de inwerkingtreding van voornoemd besluit de aftrek nog steeds 5 dB mag bedragen.

Overigens dateert het akoestisch onderzoek dat in hoofdstuk 3.3 van het Uitwerkingsplan Flight Forum is verwerkt van mei 2001. Op 7 maart 2003 heeft de Regionale Milieudienst het onderzoek geactualiseerd waarbij rekening is gehouden met het 'Reken- en Meetvoorschrift Wegverkeerslawaai 2002'. Uit het akoestisch onderzoek blijkt dat de geluidsbelasting van de woningen ten gevolge van het wegverkeer op het viaduct van de Parklane en het wegverkeer van de clusters 4 en 5, maximaal 49 dB(A) bedraagt na aftrek van 5 dB(A) ingevolge artikel 103 van de Wet geluidhinder. De voorkeursgrenswaarde van 50 dB(A) wordt zowel op de begane grond als op de verdieping niet overschreden.

- Insprekers verzoeken om bij de bepaling van geluidhinder rekening te houden met het wegverkeerslawaai, maar ook met andere geluidsbronnen. In het bijzonder vragen insprekers of op grond van artikel 157 van de Wet geluidhinder sprake is van twee of meer geluidzones. Dat wil zeggen of er naast de zone voor de weg (artikel 74) ook nog sprake is van een zone voor industriële activiteiten (artikel 41) en/of voor de luchthaven (artikel 25a van de Luchtvaartwet).

Reactie van de gemeente:

De woningen aan de Zandhagedis zijn gelegen in de zone van een weg (artikel 74). In de Wet Geluidhinder is het begrip zone nader omschreven als een aandachtsgebied waar in een aantal gevallen akoestisch onderzoek moet plaatsvinden. De wetgever gaat er van uit dat er buiten een zone geen geluidhinder optreedt.

Artikel 41 van de Wet geluidhinder ziet toe op zoneringsplichtige inrichtingen zoals deze bij AmvB zijn opgenomen. In het bestemmingsplan Flight Forum zijn zoneringsplichtige inrichtingen uitgesloten. Dit betekent dat deze zich niet binnen dit plangebied mogen vestigen. Voor het overige is in de bij het bestemmingsplan opgenomen Staat van Bedrijfsactiviteiten rekening gehouden met een minimale afstand van bedrijven tot aan de perceelsgrens van de woningen. Bij dit afstandscriterium is ook rekening gehouden met het geluid dat een bedrijf in zijn algemeenheid produceert. Bovendien zal op grond van de Wet Milieubeheer bij bedrijven onderzocht worden wat de mogelijkheden zijn zonder dat de woningen belast zullen worden.

Artikel 25a van de Luchtvaartwet ziet op zonering rondom vliegvelden. Voor het plangebied Meerhoven is een zogenaamde Kosteneenhedenlijn (K.E.-lijn) opgenomen. De woningen in Meerhoven liggen over het algemeen binnen de contour van de 20 K.E.-lijn. Voor het vliegverkeerslawaai dient rekening te worden gehouden met 35 K.E. De woningen in Meerhoven en dan met name Zandrijk vallen hier dus duidelijk buiten.

De woningen zijn niet in de zone van een andere lawaaibron gesitueerd. Het genoemde artikel 157 van de Wet geluidhinder ziet op situaties waarvan hier geen sprake is, zodat geen aandacht behoeft te worden besteed aan cumulatie van geluid.

- Insprekers zijn van mening dat het rapport van 28 mei 2001 uitgaat van een nogal conservatieve inschatting van het aantal voertuigbewegingen en het feit dat (vracht) voertuigen die een helling moeten nemen meer lawaai produceren. Hieraan voegen insprekers toe dat de Parklane in het akoestisch rapport wordt geclassificeerd als een "wijkweg" met een bijbehorend percentage van 20% aan (middel)zwaar verkeer (bijlage 2 van het akoestisch rapport). Gezien de mede-ontsluitingsfunctie voor Flight Forum, een industrieterrein met een uitgesproken distributiefunctie, heeft deze weg zijn inziens echter meer het karakter van een "industrieweg" met dien overeenkomstig hoger percentage (middel)zwaar verkeer. En derhalve ook een hogere geluidsproductie. Gerelateerd hieraan willen insprekers onder de aandacht brengen dat bovendien het vrachtverkeer harder groeit dan het personenverkeer. Hierbij halen insprekers een tekst aan uit de Interprovinciale Rapportage 2002 Milieu, Water, Landbouw en Natuur (IPO-publicatienummer 191): "Het goederenvervoer over de weg is verantwoordelijk voor een belangrijk deel van de milieudruk door het verkeer. Het wegtransport van goederen groeit veel sneller dan het personenvervoer over de weg. De bijdrage van het goederenvervoer aan de milieudruk wordt daardoor steeds belangrijker. Het goederenvervoer over de weg zorgt ook voor een belangrijk deel van de geluidsoverlast door het verkeer. Voor de NOx en SO2 emissies is de bijdrage van het vervoer over water het grootst geworden. Hier valt qua emissiereductie de meeste winst te behalen".

Reactie van de gemeente:

Bij het akoestisch onderzoek van 28 mei 2001 is uitgegaan van prognoses zoals die zijn vastgesteld door bureau Goudappel Coffeng. Uit deze prognoses is het soort weg afgeleid. Ook is door de rekenmethode rekening gehouden met het soort verkeer dat over de weg zal gaan rijden. Dit zijn wettelijk vastgestelde berekeningen en wij zien geen aanleiding om hiervan af te wijken. Bovendien wordt in het gehanteerde rekenmodel standaard rekening gehouden met een toename van de geluidsbelasting bij hellende wegen.

- Insprekers concluderen dat de Parklane tegenover de woningen ter hoogte van cluster 5 inclusief de bijbehorende verkavelingsweg niet zonder meer gerealiseerd kan worden omdat daarmee de grenswaarde van 50 dB(A) conform artikel 3.3.1. sub c van de voorschriften van bestemmingsplan Meerhoven worden overschreden. Dit in tegenstelling tot het in hoofdstuk 3.3 van de toelichting van het uitwerkingsplan Flight Forum gestelde. Inspreker verzoekt derhalve om het uitwerkingsplan aan te passen door hetzij de weg te verplaatsen (verder van de woningen), hetzij adequate geluidsschermen/wallen te plaatsen zoals bedoeld in artikel 6.1, onder e, en, indien noodzakelijk, artikel 6.3, onder b, van het juridisch gedeelte van het Uitwerkingsplan Flight Forum.

Reactie van de gemeente:

In tegenstelling tot datgene wat insprekers concluderen komen wij tot de conclusie dat, met de nog steeds wettelijk toegestane aftrek van 5 dB bij wegen met een maximum snelheid van 50 km/uur de woningen onder de 50 dB(A) blijven en dus voldaan wordt aan de maximaal toegestane geluidsbelasting.

Het plaatsen van geluidsschermen is dan ook op voorhand niet noodzakelijk. De mogelijkheid tot plaatsing is echter wel opgenomen in de voorschriften. Mocht te zijner tijd uit geluidsmetingen blijken dat niet kan worden voldaan aan de wettelijk norm, dan kan alsnog worden overgegaan tot plaatsing van geluidsschermen.

- De heren Liebrechts en Brandsma verzoeken om in de beoordeling van het uitwerkingsplan alle eerdere reacties, zienswijzen en bezwaren van de afgelopen jaren over Flight Forum (het stedenbouwkundig plan, toepassing artikel 19 WRO, bouwvergunning kunstwerk 5, en dergelijke) in aanmerking te nemen. In het bijzonder wijzen zij op de argumentaties zoals beschreven ten aanzien van de zienswijzen ten aanzien van de bouwvergunning voor kunstwerk 5.

Reactie van de gemeente:

Op eerder ingediende reacties en bezwaren is naar onze mening in voldoende mate gereageerd bij de afdoening van de betreffende procedures. Bij brieven van 21 januari 2003 zijn beide insprekers in de gelegenheid gesteld om aan te geven welke onderwerpen zij vanuit vorige procedures, nog extra toegelicht willen krijgen. We hebben hierop geen reactie ontvangen. De heer Brandsma heeft reeds twee eerdere reacties aan zijn brief van 28 december 2002 gehecht. De brief van 7 oktober 2000 is in voldoende mate weerlegd in het kader van de zogenaamde binnenplanse anticipatieprocedure op basis bestemmingsplan Meerhoven. De reactie op het bezwaarschrift tegen de verleende bouwvergunning is gekoppeld aan het in procedure brengen van onderhavig uitwerkingsplan. De beantwoording hiervan zal te zijner tijd nog volgen.

Overigens komen genoemde zienswijzen in deze brief sterk overeen met de inspraakreactie inzake het uitwerkingsplan Flight Forum. Wij zijn dan ook van mening dat deze in voldoende mate zijn beantwoord.

Insprekers ad 5 tot en met 14

- De insprekers genoemd onder 5 tot en met 14, de familie Bhagwandien, de familie de Zeeuw, de heer K. Besselaar en mevrouw L.C.A. Hesemans, de heer R. Scheepers en mevrouw N. Cocu, de heer M.M.R.M. Liebregts en mevrouw M.C.P. Liebregts –de Winter, de familie Jonkers, de familie van Rijsingen, de heer W.J.M. van der Lely en mevrouw E.J. van Beeck, de familie B.H. Notenboom en tenslotte de familie Pauly geven aan dat zij hij niet eens zijn met de bebouwingshoogte van maximaal 20 meter voor de bedrijfsgebouwen zoals in het Uitwerkingsplan Flight Forum is opgenomen. Insprekers geven aan dat tijdens de verkoop van de particuliere bouwkvelds voor hun woningen aan de Zandhagedis door medewerkers van de gemeente is meegedeeld dat kleine bedrijven en geen hoge gebouwen of gebouwen met verdiepingen op het bedrijventerrein gerealiseerd mogen worden. Beweerd wordt dat een hoogte van 6 tot 8 meter genoemd is tijdens de verkoopsgesprekken. Insprekers geven aan dat zij mede daarom tot aankoop van de grond zijn overgegaan.

Reactie van de gemeente:

Voor het bedrijventerrein Flight Forum is een stedenbouwkundig- alsmede een beeldkwaliteitsplan vastgesteld. Per cluster wordt aangegeven wat de bebouwingmogelijkheden zijn. Voor de clusters grenzend aan Zandrijk zijn echter geen maximale bebouwingshoogten opgenomen.

Eén van de hoofddoelen van het Streekplan Noord-Brabant 2002 is het intensiveren van het gebruik van de ruimte. Voor bedrijventerreinen kan hierbij worden gedacht aan het dieper in de grond bouwen of het realiseren van meerdere bouwlagen.

Wij hebben deze mogelijkheid voor de bedrijvenclusters waar dit is toegestaan in ieder geval opgenomen. Afhankelijk van een concrete gegadigde voor een bedrijfskavel zal dan worden gezien hoe hoog gebouwd kan worden. Op een bedrijventerrein in een verstedelijkt gebied, waarbij het gebrek aan ruimte en het intensiever gebruiken van de bestaande ruimte een grote rol spelen, mag worden verwacht dat dit soort maximale hoogten opgenomen worden. Daarnaast zal de hoogte van een bedrijfsgebouw mede gaan afhangen van het bedrijfstype dat zich op een kavel zal gaan vestigen. Op voorhand zal de hoogte dan geen belemmering mogen vormen.

Bij navraag onder de medewerkers van de gronduitgifte is niet gebleken dat een maximale bebouwingshoogte van 6 tot 8 meter is genoemd in de gronduitgifte-gesprekken. Wij kunnen ons echter voorstellen dat verondersteld is dat analoog aan een traditioneel bedrijventerrein deze hoogten gedacht zijn. Gelet op de huidige ruimtelijke ontwikkelingen en mede gelet op het provinciale beleid genoemd in het Streekplan Noord-Brabant 2002 zijn wij van mening dat wij voornoemde nieuwe ontwikkelingen mogen meenemen in een ruimtelijk plan dat nu de vaststellingsprocedure ingaat.

Overigens gaat het hier om een maximale bebouwingshoogte. In concrete gevallen kan het dus zeer goed zijn dat bij een concreet bouwplan de hoogte lager zal zijn dan op basis van de voorschriften is toegestaan.

- Inspreker genoemd onder 13, de familie B.H. Notenboom, voegt nog het volgende toe aan zijn inspraakreactie: Naast de ecologische sloot richting het bedrijventerrein zou een begroeide grondwal komen van circa 6 meter hoog. Dit is destijds met een dwarsprofiel verduidelijkt. Inspreker vraagt zich af of deze grondwal nog gerealiseerd gaat worden.

Reactie van de gemeente:

Het enige dwarsprofiel dat gepresenteerd is aan de bewoners is het profiel waarbij de Parklane de toekomstige HOV-lijn ongelijkvloers kruist. Middels een viaduct (het zogenaamde kunstwerk 5) zal de Parklane de HOV-lijn kruisen. Dit is naar onze mening de bedoelde grondwal. Ter hoogte van de ecologische verbindingzone tegenover de woning van inspreker is echter nooit een grondwal met begroeiing gepland. Wel zal hier een ecologische verbindingzone worden gerealiseerd.

Samenvatting van de planaanpassingen na inspraak van het concept-uitwerkingsplan Flight Forum

In de volgende tekst wordt een opsomming gegeven van alle aanpassingen en aanvullingen die het plan heeft ondergaan nadat het als uitwerkingsplan voor de inspraakreactie heeft gelegen, maar voordat het voorontwerpbestemmingsplan Flight Forum voor vooroverleg aan de verschillende artikel 10 Bro-overleg is aangeboden.

Op de bestemmingsplankaart zijn de volgende wijzigingen aangebracht:

Toegevoegd aan de plankaart zijn:

1. de bestemming Gasleiding-GI-;
2. de aanduiding Geluidscontour -50dB(A)-;
3. de aanduiding Ecologische verbindingzone is verruimd;
4. de hoogte in meters binnen de bestemming Bedrijven 2-B2- is op meerdere plaatsen vermeld.

De bestemmingsplanvoorschriften zijn op de volgende onderdelen aangepast:

Aan artikel 1, de begripsbepalingen, zijn de volgende definities toegevoegd: een horecabedrijf, een prostitutiebedrijf, een raamprostitutiebedrijf, een restaurant, een showroom;

Aan de artikelen 2, 3, 4 en 5 zijn onder strijdig gebruik prostitutie- of raamprostitutiebedrijven toegevoegd. Bovendien is opgenomen wat niet onder strijdig gebruik valt;

Artikel 10 bestemming Gasleiding, artikel 14 Strafbepaling en artikel 15 Overgangsbepaling zijn toegevoegd;

Er is in de artikel 3 en 4 een andere formulering van de bebouwingshoogte opgenomen;

Aan artikel 7 is ook strijdig gebruik ter plaatse van de aanduiding ecologische verbindingzone toegevoegd;

Aan artikel 7 is een bebouwingshoogte voor bouwwerken opgenomen.

De plantoelichting is op verschillende onderdelen aangepast mede omdat in plaats van een uitwerkingsplan een bestemmingsplan in procedure is gebracht.

7.2 Overleg

Op 9 december 2002 is in het kader van het concept-uitwerkingsplan Flight Forum ex artikel 11 WRO aan het Waterschap De Dommel, de gemeente Veldhoven en de Inspectie VROM gevraagd advies uit te brengen over voornoemd uitwerkingsplan.

De gemeente Veldhoven en het Waterschap De Dommel hebben meegedeeld geen op- en/of aanmerkingen ten aanzien van het Uitwerkingsplan te hebben. Met de Inspectie VROM heeft mondeling overleg plaatsgehad met name over het vliegverkeerslawaaï en de externe veiligheid rondom de Vliegbasis Eindhoven. De bedoeling is dat er rondom het vliegveld door het rijk een zonering zal worden vastgesteld waarbij binnen bepaalde zones minder of geen ontwikkelingen mogen plaatsvinden die meer gevaar kunnen gaan opleveren rondom het vliegveld. Uit het overleg met de inspectie blijkt dat naar alle waarschijnlijkheid voor Meerhoven de geluidscontour voor 35 Kosten-eenheden (K.E.) dient te worden aangehouden voor de geluidsbelasting, maar ook voor de risico-contour in het kader van externe veiligheid rondom het vliegveld. Dit betekent dat het gebied van Flight Forum hier buiten valt en dus naar verwachting geen consequenties zal hebben voor het bestemmingsplan.

Naast vorengenoemde partijen dienen op grond van artikel 10 Bro voor een herziening van een bestemmingsplan meerdere partijen, waaronder de Provinciale Planologische Commissie, de gelegenheid te krijgen om over het ontwerp-bestemmingsplan te adviseren. De gemeente Veldhoven, het Waterschap de Dommel en de Inspectie VROM zijn in het kader van het wettelijke vooroverleg nogmaals in de gelegenheid gesteld om te reageren. De volgende instanties hebben gereageerd:

1. Ministerie van Defensie, Defensie Interservice Commando, Dienst Gebouwen, Werken en Terreinen, Directie Zuid, Afdeling Ruimtelijke Ordening en Milieu, Postbus 90195, 4800 RN Breda, d.d. 22 juli 2003;
2. Trefpunt Groen Eindhoven(TGE), Dommelstraat 9 te Eindhoven, heeft op 1 oktober 2003 een reactie gegeven;
3. Provinciale Planologische Commissie Noord-Brabant, Brabantlaan 1 te 's-Hertogenbosch heeft bij brief van 22 april 2004, ontvangen 27 april 2004, een reactie gegeven.

1. DGW&T

Zij heeft geen opmerkingen ten aanzien van het voorontwerp-bestemmingsplan.

2. TGE

a) December 2002 is het Uitwerkingsplan Flight Forum voor inspraak vrijgegeven. Dit plan is toen - abusievelijk - niet voorgelegd aan Trefpunt Groen Eindhoven e.o. met als gevolg dat toen door TGE niet is deelgenomen aan de inspraak. Dit advies heeft dan ook het karakter van een inspraakreactie. In overleg met de gemeente is de inspraaktermijn (zienswijze) voor TGE verlengd tot 1 oktober 2003.

Het ontwerpbestemmingsplan is toegezonden aan aangesloten groepen en besproken in de Werkgroep Meerhoven van TGE. Een van de bij TGE aangesloten groepen (WNM) heeft daarna een

commentaar geschreven dat is rondgestuurd aan de werkgroep. Hierop zijn enkele aanvullingen (KNNV, SSBE) binnengekomen die zijn verwerkt in dit eindadvies.

Gemeentelijke reactie:

Omdat nu in plaats van uitwerkingsplan ex artikel 11 WRO een herziening van het bestemmingsplan op grond van artikel 10 WRO in procedure wordt gebracht, is het gebruikelijke wettelijke vooroverleg gebaseerd op artikel 10 van het Besluit op de ruimtelijke ordening opgestart. In dit kader heeft het TGE nu alsnog de gelegenheid gekregen om te reageren ten aanzien van het voorontwerp-bestemmingsplan Flight Forum.

b) Allereerst wekt het de Werkgroep Meerhoven bevreemding dat nu om inspraak en zienswijze wordt gevraagd terwijl een belangrijk deel van Flight Forum op dit moment (september 2003) al volop in ontwikkeling is. Vele infrastructurele plannen zijn al tot uitvoering gebracht of worden op relatief korte termijn uitgevoerd. De wegenstructuur is al over het gebied uitgezet, het HOV-tracé wordt getrokken, bebouwing is deels al gerealiseerd, de bedrijvigheid komt op gang. Het is zinloos daar achteraf nog een mening over te geven.

Gemeentelijke reactie:

De ontwikkelingen, die reeds binnen het plangebied van Flight Forum zijn gerealiseerd, zijn mogelijk geworden omdat het gebied in het onherroepelijk goedgekeurde bestemmingsplan Meerhoven reeds een bestemming Bedrijfsdoeleinden heeft. Dit bestemmingsplan biedt al het juridische kader om een bedrijventerrein te realiseren. Vanaf 1996 heeft dit bestemmingsplan de inspraak en vaststellingsprocedure doorlopen. In dit kader heeft eenieder de gelegenheid gekregen om hiertegen te ageren. Ook het masterplan voor het gebied heeft destijds voor de inspraak ter visie gelegen en dus ook in dit kader hebben belanghebbenden kunnen reageren.

Binnen het vigerende bestemmingsplan Meerhoven luidt de bestemming "Bedrijfsdoeleinden I". Binnen deze bestemming is het mogelijk om werkzaamheden die niet bouwvergunningplichtig zijn en wel binnen de bestemming passen aan te leggen en te realiseren.

Daarnaast is voor de aanleg van de hoofdinfrastructuur door Flight Forum en het bouwrijpmaken hiervan vrijstelling op grond van artikel 19, lid 1, van de Wet op de Ruimtelijke Ordening verleend. De procedure die hiervoor doorlopen moet worden is ook met voldoende waarborgen omkleed, waarbij een ieder de mogelijkheid heeft gekregen om zijn of haar zienswijze kenbaar te maken.

Tenslotte biedt het globale bestemmingsplan Meerhoven de zogenaamde mogelijkheid van binnenplanse anticipatie voor de bouw van gebouwen en andere bouwwerken. Op grond van artikel 6.3. van het bestemmingsplan Meerhoven is bouwen mogelijk, mits:

- aannemelijk is, dat het bouwplan past in de toekomstige uitwerking;
- het bouwplan ten minste twee weken ter inzage heeft gelegen, tijdens welke termijn belanghebbenden in de gelegenheid zijn gesteld hun zienswijzen schriftelijk kenbaar te maken. Indien zienswijzen tegen het bouwplan zijn ingediend, is voor het verlenen van een bouwvergunning een verklaring van geen bezwaar van Gedeputeerde Staten vereist.

De bebouwing binnen Flight Forum is op deze manier op een rechtsgeldige manier gerealiseerd. Vooroverleg in dit kader is niet nodig, maar het laat onverlet dat belanghebbenden hadden kunnen reageren op ieder concreet bouwplan.

Gelet op het vorenstaande hebben belanghebbenden volop de gelegenheid gekregen om te reageren op de ontwikkelingen binnen Flight Forum.

De nu volgende opmerkingen hebben voornamelijk betrekking op de toelichting van het plan.

c) Mobiliteit

Op pagina 5 staat de zinsnede "De te vestigen bedrijven dienen te beantwoorden aan het in de bedrijvenmobiliteitslijst aangegeven mobiliteitsprofiel B...". Dit is in strijd met de zin op pagina 11: "...maar de bedrijvenmobiliteitslijst....niet meer te handhaven."

Uit de tekst blijkt dat niet meer wordt gekozen voor mobiliteitsprofiel, doch het (minder strenge) bereikbaarheidsprofiel. Aangezien het bereikbaarheidsprofiel minder streng is, pleit TGE daarom voor handhaving van het mobiliteitsprofiel.

Gemeentelijke reactie:

Een plangebied is een ontwikkeling voor minimaal 50 jaar. Een mobiliteitsprofiel B zoals op basis van het globale bestemmingsplan Meerhoven is toegestaan, laat in principe alleen maar kantoorachtige, administratieve bedrijvigheid toe. Daarnaast biedt de doeleindenomschrijving in de voorschriften voldoende mogelijkheid om de vestiging van bedrijven te sturen.

Vanuit economisch oogpunt is het noodzakelijk om ook bedrijven met een ander mobiliteitsprofiel toe te laten. Nu op basis van het Streekplan Noord-Brabant 2002 deze

mogelijkheid ook wordt geboden om het mobiliteits- en bereikbaarheidsprofiel niet meer op te nemen, is besloten om deze niet meer te handhaven in dit bestemmingsplan.

d) Ecologische Verbindingszone.

De ecologische verbindingszone vormt een afscheiding tussen Flight Forum en de woonwijk Zandrijk. TGE vindt dat de zuidrand van cluster 6 (in de zuidwesthoek) minimaal 10 meter in noordwestelijke richting dient te worden opgeschoven. Hiermee krijgt de ecologische verbindingszone, die hier toch wel erg smal is, een breedte die in overeenstemming is met de rest van deze verbindingszone.

Ook verdient het aanbeveling in de ecologische verbindingszone een hoge begroeiing te realiseren zodat de bebouwing van met name de clusters 2, 5 en 6 zoveel mogelijk afgeschermd wordt ten opzichte van de woningen van de straten Zandhagedis en Zandgolf.

Elders wordt in de toelichting op pagina 19 onderaan gesproken over een nieuwe sloot, "de Ecosloot" genoemd. Deze sloot staat echter niet aangegeven op de plankaart. Wij zouden graag weten waar deze komt te liggen en of deze nog van betekenis kan zijn voor de ecologische verbindingszone. Het hemelwater uit Flight Forum zou worden afgevoerd in deze Ecosloot. Gaat dit samen met de functie van ecologische verbindingszone ten behoeve van herpetofauna (is het afspoelend hemelwater niet te sterk verontreinigd?). Niet duidelijk is of een van de aan te leggen poelen aan de westelijke kant net binnen Flight Forum, dan wel in park Meerland komt te liggen.

In de voorschriften (artikel 7) wordt de groenvoorziening in onvoldoende mate als ecologische verbindingszone bestemd en beschermd. Dit dient duidelijker te worden geformuleerd in de voorschriften, conform het globaal bestemmingsplan Meerhoven. De arcering 'ecologische verbindingszone' op de plankaart kan ook duidelijker.

In de toelichting op pagina 22 en 23 wordt de suggestie gewekt dat amfibieën zich slechts zullen verplaatsen langs de oost-westas gevormd door de ecologische verbindingszone. In de praktijk zullen dieren zich niet houden aan deze richting en zullen zich trachten te verspreiden over een groter gebied. Flight Forum moet daarvoor dan wel de gelegenheid bieden (extra poelen).

Tot slot mist TGE een beschrijving van de manier waarop de kruising van de ecologische verbindingszone met het HOV-tracé plaatsvindt. Ook de ecologische verbinding onder de Sliffertsestraat door ontbreekt (hier geldt dan een dubbele bestemming, zowel verkeersdoeleinden en groenvoorziening).

Gemeentelijke reactie:

De hoofdinfrastructuur voor het gehele bedrijventerrein is reeds gerealiseerd. In verband met de wegenstructuur van de hoofdinfra behoort aanpassing of verschuiving niet meer tot de mogelijkheden. De bochtstralen van de wegen die noodzakelijk zijn om bochten goed en vloeiend en op een verkeersveilige manier te laten verlopen, laten niet toe om de wegenstructuur tussen cluster 3 en 6 nog te wijzigen. Bovendien is het definitief ontwerp van het stedenbouwkundig plan helemaal op deze structuur ingericht. Dit plan wordt nu vertaald in het bestemmingsplan Flight Forum.

De ecologische verbindingszones door geheel Meerhoven maken geen deel uit van de Ecologische Hoofdstructuur zoals deze in het Streekplan Noord-Brabant 2002 is opgenomen. Desalniettemin wordt evenzeer gestreefd naar een zo goed mogelijke realisatie van deze zones. De ecologische verbindingszone ten zuiden van het bedrijventerrein Flight Forum heeft verschillende breedtes oplopend van 20 naar 40 meter. Ter hoogte van cluster 6 is de breedte 20 meter. Gestreefd wordt naar een gemiddelde breedte van 30 meter. Gelet op het doel van deze ecologische verbindingszone, is dit voldoende om te functioneren op de manier zoals in de toelichting van het bestemmingsplan is opgenomen.

Het inrichtingsplan van de ecologische verbindingszone is in overleg met de bewoners van Zandrijk tot stand gekomen. Hierin is ook afgesproken dat de grondlichamen zullen worden aangeplant. Dit gebeurt zodra kunstwerk 5, het viaduct dat de Hov-baan zal overbruggen aan de zuidkant van Flight Forum, is gerealiseerd.

De ecosloot is opgenomen in de voorschriften van de bestemming "Natuur -N-". De sloot is inmiddels gerealiseerd. Het hemelwater uit Flight Forum wordt inderdaad afgevoerd naar deze sloot. Dit is wel mogelijk, omdat voor de herpetofauna ook aparte poelen worden aangelegd om de voortplanting van kritische amfibiesoorten mogelijk te maken.

De poel aan de westelijke kant zal in het park Meerland worden gerealiseerd.

De bescherming van de ecologische verbindingszone is middels een aanlegvergunningstelsel geregeld in artikel 8 van de planvoorschriften. De aanduiding "ecologische verbindingszone" is duidelijk genoeg om de breedte en lengte van het gebied te kunnen bepalen. De instandhouding en bescherming van de ecologische verbindingszone is derhalve voldoende gewaarborgd.

Met de aanleg van poelen en extensief beheer van beplanting is de verspreiding van de diersoorten min of meer te geleiden. De fauna zal zich naar verwachting vooral ophouden in dergelijke gebiedsdelen die relatief veel voedsel en veiligheid bieden.

Voor de gebieden van de ecologische verbindingzones waardoor de wegenstructuur zal lopen, zullen maatregelen worden getroffen waardoor de amfibiesoorten zich kunnen verplaatsen. Ter hoogte van de Sliffertsestraat zal de aanduiding ecologische verbindingzones aan de bestemming Verkeers- en Verblijfsdoeleinden worden toegevoegd.

e) **Bouwhoogte**

Op pagina 8/9 wordt gesteld: "De percelen gelegen aan de zuidrand in Flight Forum mogen binnen een afstand van 200 meter ten opzichte van de perceelsgrens van de woningen maximaal tot 20 meter hoog gebouwd worden. Dit om een vloeiende overgang van woningbouw naar de bedrijven en kantoren in het noordelijk gedeelte van Flight Forum te bewerkstelligen." Op pag. 38 wordt gezegd dat in concrete gevallen de hoogte best lager dan 20 meter kan uitvallen. Dit laatste is natuurlijk pure speculatie en om in plaats daarvan de bovengenoemde "vloeiende overgang" concreet gestalte te geven en het woonklimaat van Zandhagedis zo min mogelijk aan te tasten zouden wij graag zien dat met name voor het zuidelijk deel van cluster 6 de bouwhoogte beperkt wordt tot 10 meter.

Gemeentelijke reactie:

Ten aanzien van de bouwhoogte wordt opgemerkt dat vanuit een oogpunt van intensief ruimtegebruik besloten is om een maximale bouwhoogte van 20 meter op te nemen. Door een maximale bouwhoogte op te nemen, wordt geregeld dat gebouwen ook minder hoog mogen worden gerealiseerd. Gelet op de afstand minimaal 60 meter van cluster 6 tot aan de woningen aan de noordrand van Zandrijk, is de hoogte van 20 meter alleszins aanvaardbaar. Met de vloeiende overgang ten aanzien van de hoogte wordt bedoeld het oplopen van de hoogte van de noordelijk gelegen bebouwing van Zandrijk (10 meter), oplopend naar 20 meter in de meest zuidelijk gelegen (gedeelten van) clusters in Flight Forum, naar 45 meter in het noordelijk gebied van Flight Forum.

f) **Hergebruik water**

Op pagina 19 staat ten aanzien van regenwater opgemerkt: "In het plan wordt geen hergebruik van water toegepast." Dit zouden wij gaarne zien toegelicht omdat deze mogelijkheid toch als eerste genoemd wordt in de voorkeursvolgorde van het Waterschap. Ook vragen wij ons af of er hergebruikmogelijkheden zijn voor sommige soorten afvalwater van bedrijven.

Gemeentelijke reactie:

Het hergebruik van water wordt door de gemeente gesteund. Bij het maken van een waterhuishoudingsplan kan hier geen rekening mee worden gehouden omdat het (her)gebruik ook mogelijk moet zijn. Hierbij wordt gedacht aan hoeveelheid water en de kwaliteit daarvan. De verwachting is dat het waterverbruik binnen Flight Forum zeer beperkt zal zijn. Indien de mogelijkheid voor (her)gebruik zich binnen het plan aandient zal daar zeker aandacht aan worden besteed. Het (her)gebruik van water kan niet in een waterhuishoudingsplan worden verplicht zodat in een plan toch rekening moet worden gehouden met het "verwerken" van al het hemelwater. Bij hergebruik van afvalwater is de kwaliteit van het water een punt van zorg. Indien bij het hergebruik geen gevaar voor de volksgezondheid is te verwachten en zich een reële mogelijkheid voor hergebruik aandient, zal die mogelijkheid zeker de aandacht krijgen.

g) **Flora- en faunaonderzoek**

Het Flora- en Faunaonderzoek dateert van 1998 en is dus inmiddels 5 jaar oud. Wij menen dat een actualisering van dit onderzoek voor die delen van Flight Forum die daarvoor nog in aanmerking komen zeker zinvol kan zijn. Zo zijn recentelijk langs beide oevers van het Beatrixkanaal, grenzend aan Flight Forum, diverse vleermuissoorten aangetroffen.

Gemeentelijke reactie:

In februari 2004 heeft aanvullend onderzoek naar beschermde flora en fauna plaatsgevonden door bureau Ecologica. In het gebied komen met name algemene grondgebonden zoogdieren en drie amfibiesoorten voor die onder de algemene ontheffing vallen. Korthedshalve wordt voor de conclusies en aanbevelingen verwezen naar paragraaf 3.6 van de plantoelichting.

h) **Groenvoorziening**

TGE is niet gelukkig met de parkachtige groene aankleding van het bedrijventerrein met bijv. rododendron, jeneverbes e.d. (privé-tuinen). Deze parkachtige aanleg van het groen zou vervangen dienen te worden door meer ecologisch verantwoorde beplanting die aansluit bij het doeltypische Kempisch landschap.

Gemeentelijke reactie:

Op voorhand wordt opgemerkt dat het hier om een bedrijventerrein gaat. De clusters zijn ingeplant via een beplantingsplan dat voor het bedrijventerrein is opgesteld. Voor het meer zuidelijke gelegen gebied waardoor ook de ecologische verbindingzone loopt zal zoveel mogelijk gekozen worden voor gebiedseigen soorten waarvan de hoogte zal variëren. Een extensief beheer voor deze zone zal als uitgangspunt dienen.

i) Duurzaam bouwen?

Hoofdstuk 3 heeft als titel: "Milieuaspecten". Er is echter geen aandacht besteed aan de milieuaspecten van (duurzame) energievoorziening en (duurzaam) bouwen.

Wij zouden graag zien dat deze aspecten ook bestudeerd worden. Minimaal zou het Nationaal Programma Duurzaam Bouwen Nieuwbouw voor Utiliteitsbouw toegepast moeten worden, maar gezien de milieuambities van Meerhoven kan wellicht de lat nog wat hoger worden gelegd.

Gemeentelijke reactie:

Ten aanzien van duurzaam bouwen zal voor de bebouwing in Flight Forum de standaardnorm voor nieuwbouw, zoals in de bouwregelgeving is opgenomen, worden gehanteerd.

3. Provinciale Planologische Commissie

Ten aanzien van de plankaart:

a) De 50 dB(A)-contour van Eindhoven Airport/IT Welschap is niet correct op de plankaart aangegeven. (cat. III)

Reactie:

Op de plankaart wordt 50 dB(A)-contour aangepast zodat de ligging correct is weergegeven.

b) Ten aanzien van de bestemming 'Verkeersdoeleinden -v-' ontbreken de dwarsprofielen voor wegen/busbanen (HOV). (cat. III)

Reactie:

De ligging en profielen van de wegen en de HOV-lijn zijn inmiddels bekend. Derhalve zal de HOV-lijn een aparte bestemming - Verkeers- en verblijfsdoeleinden -VV- en de aanduiding HOV-net - verkrijgen en worden de profielen van de busbaan op de plankaart aangegeven. Een eenduidig dwarsprofiel van de wegen binnen het plangebied is er niet omdat het dwarsprofiel door het gebruik van weefzones constant veranderd. Derhalve is in de voorschriften een maximaal aantal rijstroken van 2 opgenomen, naast de invoeg- en ontsluitingswegen van de clusters.

Opmerkingen ten aanzien van de voorschriften

artikel 2:

a) Het bestemmingsplan is erg globaal en op een aantal punten worden te weinig randvoorwaarden gesteld. Geadviseerd wordt, voor zover mogelijk binnen het bestemmingsplan, de voorwaarden van het Definitief Ontwerp en Beeldkwaliteitplan op te nemen in het bestemmingsplan. (cat. II)

Reactie:

Voor zover als mogelijk zijn de stedenbouwkundige voorwaarden en kaders uit het Definitief Ontwerp en Beeldkwaliteitplan geïntegreerd in het bestemmingsplan, echter een groot deel van deze kaders betreffen welstandscriteria. Laatstgenoemden mogen niet in het bestemmingsplan worden opgenomen.

b) Vanuit milieuoogpunt dient voorkomen te worden dat strijdige situaties ontstaan zoals de vestiging van categorie 3-bedrijven naast kantoren. Verder wordt geadviseerd om niet alle categorie 1- en 2-bedrijven mogelijk te maken en kleinschalige bedrijven uit te sluiten. (cat. II)

Reactie:

De kantorencluster (cluster 1) is aangepast in die zin dat er geen bedrijven meer kunnen worden gevestigd. Dit is tevens in overeenstemming met de provinciale beleidsbrief "Bedrijventerreinen, zelfstandige kantoorvestigingen, detailhandel en voorzieningen", zoals vastgesteld door Gedeputeerde Staten van Noord-Brabant op 20 juli 2004.

Bovendien is cluster 4 gewijzigd van een kantorencluster in een bedrijvencuster. Derhalve zijn in cluster 4 geen solitaire kantoren meer toegestaan, tenzij met toepassing van artikel 11 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening, de bestemming 'Bedrijven 2' wordt gewijzigd in de bestemming

'Kantoren'. Hierbij gelden de volgende voorwaarden:

1. de gebruiksmogelijkheden van de gronden in de aangrenzende clusters mogen niet onevenredig worden aangetast;
2. de vestiging van een kantorencluster dient uit milieuhygiënisch oogpunt en veiligheidsoverwegingen aanvaardbaar te zijn.

De bedrijvenclusters zijn aangepast in die zin dat enkel bedrijven voorkomende in milieucategorie 3 van de Staat van Bedrijfsactiviteiten zijn toegestaan, alsmede bedrijven behorende tot milieucategorie 2 mits het betreft bedrijven in een bedrijfsverzamelgebouw, bedrijven met een minimale bvo van 1000 m² of groothandelsbedrijven. In de eerder-genoemde provinciale beleidsbrief is aangegeven dat bedrijven behorende tot milieucategorie 1 en 2 in het algemeen dienen te worden geweerd op een bedrijventerrein in een stedelijke regio, met uitzondering van milieucategorie 2-bedrijven in een bedrijfsverzamelgebouw. Deze activiteiten zijn naar provinciale optiek in het algemeen goed inpasbaar in een woonmilieu of gemengd milieu. Omdat grote bedrijven (min. 1000 m² bvo) of bedrijfsactiviteiten met veel vervoersbewegingen (groothandelsbedrijven) in het algemeen niet in een woon- of gemengde omgeving passen, zijn deze tevens toegestaan binnen de bedrijvenclusters.

Vorenstaande geldt niet voor gedeelten van cluster 5 en 6 met de bestemming 'Bedrijven 1-B1-', vanwege de nabijheid van de woningen in het woongebied Zandrijk. Binnen deze bestemming zijn uitsluitend bedrijven uit milieucategorie 1 en 2 toegestaan.

Tenslotte zijn in cluster 7, waarop de bestemming 'Bedrijven 3 –B3-' rust, geen milieucategorie 1 en 2- bedrijven meer toegestaan, behoudens bedrijven behorende tot milieucategorie 2 van de Staat van Bedrijfsactiviteiten in een bedrijfsverzamelgebouw, bedrijven met een minimale bvo van 1000 m² of groothandelsbedrijven.

c) Er bestaat onduidelijkheid over het "differentiatievlak parkeren" binnen de bestemming 'kantoren en bedrijven'. (cat. II)

Reactie

Besloten is om dit vlak niet meer op te nemen. Parkeren mag binnen de gehele cluster plaatsvinden, zowel boven als onder maaiveld (parkeergarage).

d) Artikel 2, lid 2.5, sub a, onder 8: Omdat niet duidelijk is welke afstand in acht dient te worden genomen met bebouwing tot de HOV-lijn, dient deze regeling geobjectiveerd te worden. (cat. II)

Reactie

De exacte ligging van de HOV-lijn is inmiddels bekend. Derhalve zal op de plankaart ter plaatse van de HOV-lijn en de daarbij behorende voorzieningen de bestemming 'Kantoren en bedrijven 1-KB 1-' worden gewijzigd in de bestemming 'Verkeers- en verblijfsdoeleinden'. De aanduiding 'HOV-net' zal worden gehandhaafd. De voorschriften worden hier tevens op aangepast.

e) Artikel 2, lid 2.7: Deze wijzigingsbevoegdheid schept onduidelijkheid en zou kunnen vervallen. (cat. II)

Reactie

Zoals onder c) reeds is aangegeven is het differentiatievlak parkeren niet meer opgenomen in het ontwerp-bestemmingsplan. De aangehaalde wijzigingsbevoegdheid is hiermee tevens komen te vervallen.

Opmerkingen ten aanzien van de artikelen

a) Het merendeel van de hiervoor genoemde opmerkingen geldt ook voor andere artikelen, in het bijzonder artikel 3 (kantoren en bedrijven 2). (cat. II)

Reactie

Zie de reactie bij artikel 2 onder sub b.

b) Artikel 4, lid 4.1, onder sub a.2: Het voorschrift dat er een grote verscheidenheid aan kaveloppervlakken dient te worden gerealiseerd is niet duidelijk en geobjectiveerd. (cat. II)

Reactie

Aangehaald voorschrift is komen te vervallen. Door de uitgifte van de kavels kan aan deze voorwaarden worden tegemoetgekomen.

c) Artikel 4, lid 4.1, onder sub a en b: Geadviseerd wordt om de vestiging van niet alle categorie 1- en 2-bedrijven mogelijk te maken en kleinschalige bedrijven uit te sluiten. (cat. II)

Reactie

Zie de reactie onder artikel 2, sub b.

d) Artikel 4, lid 4.5, sub a, onder 2: Aangegeven is dat de rooilijn volledig dient te worden bebouwd. Waarschijnlijk wordt bedoeld dat een aaneengesloten bebouwing gerealiseerd dient te worden. (cat. II)

Reactie

Dit voorschrift is aangepast in die zin dat de rooilijn volledig en aaneengesloten dient te worden bebouwd.

e) Artikel 5: Ingevolge de voorschriften kunnen categorie 1 t/m 4-bedrijven zich vestigen en mogen percelen tot 100% worden bebouwd. Geadviseerd wordt zeer terughoudend te zijn voor wat betreft de vestiging van categorie 1- en 2-bedrijven.(cat. II)

Reactie

Zie de reactie onder artikel 2, sub b.

f) Artikel 7: Geadviseerd wordt om ook voor groengebieden buiten de ecologische verbindingzone, maar waar wel voorzien wordt in natuurontwikkeling, een aanlegvergunningstelsel of gebruiksverboden op te nemen. (cat. II)

Reactie

Binnen de bestemming groenvoorziening maar buiten de aanduiding 'ecologische verbindingzone' zijn de gronden niet bestemd voor natuurontwikkeling. Het is derhalve niet gewenst een aanlegvergunningstelsel of gebruiksverboden hiervoor op te nemen. De doeleindenomschrijving van de bestemming 'groenvoorzieningen' wordt aangepast in die zin dat de volgende doeleinden worden verwijderd:

- het behoud, herstel en/of ontwikkeling van landschappelijke en natuurlijke waarden;
- het behoud, herstel en/of ontwikkeling van een ecologische verbindingzone.

De gronden voor natuurontwikkeling en voor ecologische doeleinden worden apart bestemd als 'Natuur-N-'. Binnen deze bestemming wordt wel een aanlegvergunningstelsel en gebruiksverboden opgenomen.

g) Artikel 9: De boringsvrije zone ontbreekt op de plankaart. (cat. II)

Reactie

De in de toelichting opgenomen paragraaf Waterwingebied en boringsvrije zone in de Waterparagraaf is aangevuld. Daarbij is tevens aandacht besteed aan de mogelijkheid om ondergronds te bouwen, de toepasselijkheid van de Provinciale Milieuverordening Noord-Brabant, de PPC-notitie 'Bestemmingsplannen en Grondwaterbescherming' en de overeenstemming met het Waterschap over dit plan. Bovendien is de plankaart aangepast door de aanduiding 'boringsvrije zone' op te nemen middels een dun raster over het gehele plangebied en in de renvooi de toepasselijkheid van de Provinciale milieuverordening daarbij te vermelden.

Niet passend in het Streekplanbeleid Zuinig ruimtegebruik

Er is geen winst zichtbaar in de doelstelling zuinig ruimtegebruik omdat de verhouding 45% bebouwd – 55% onbebouwd voor elk gemiddeld bedrijventerrein geldt. Mogelijke winst kan worden gezocht in de bouwhoogte. Er wordt ruim onder de max. toegestane hoogte ten opzichte van de zweefvliegfunnels gebleven. Het argument om aan te sluiten op bestaande hoogte van omliggende bedrijventerreinen snijdt geen hout omdat het voorliggende plan een eigen vernieuwend concept kent. Geadviseerd wordt het leidende principe van zuinig ruimtegebruik toe te passen en inhoud, multifunctionaliteit en hoogte te optimaliseren en te beargumenteren.(cat. II)

Reactie

Binnen het plangebied van Flight Forum is een geleiding aangebracht in de bebouwingshoogten. Bij de gronden gelegen aan de zuidrand in de nabijheid van de woonwijk Zandrijk mag binnen een afstand van 200 meter ten opzichte van de perceelsgrens van de woningen maximaal 20 meter hoog worden gebouwd. Dit om een geleidelijke overgang van de woningbouw in Zandrijk naar de bedrijven op Flight Forum te bewerkstelligen. Met het oog op het woonklimaat wordt een hogere bouwhoogte in deze zuidrand niet acceptabel geacht. In het resterende plangebied zijn maximale bouwhoogten aangehouden van 45 meter, tenzij de bouwhoogte dient te worden beperkt in verband met de zweefvliegfunnel. Blijkens navraag bij het Ministerie van Defensie, DGW&T, Directie Zuid blijkt dat de aan te houden bouwhoogte in verband met de zweefvliegfunnel geleidelijk oploopt tot een maximale hoogte. Uitsluitend deze maximale bouwhoogte is weergegeven in een contour/lijn van de zweefvliegfunnel. De geleidelijke overgang van bijvoorbeeld maximaal 30 meter naar maximaal 45 meter hoog is niet exact terug te zien middels de aangegeven contouren. Met het vorenstaande is rekening gehouden door een geleiding in hoogten aan te brengen en uitsluitend voorbij de contour de maximale bouwhoogten in verband met de zweefvliegfunnel toe te staan. Bovendien is op grond van het Tweede Structuurschema Militaire Terreinen een obstakelbeheergebied rondom de vliegbasis Eindhoven van kracht. Dit betekent voor Flight dat tot maximaal 45 meter hoog mag worden gebouwd. Het vorenstaande in acht nemende wordt geen kans gezien in dit plan de hoogte meer te optimaliseren dan thans is gedaan. Zie verder de reactie onder artikel 2, sub b.

Natuurcompensatie

De 3,5 hectare natuurontwikkeling als compensatie is niet herkenbaar opgenomen in het bestemmingsplan en is – evenals de ecologische verbindingszone – niet adequaat geregeld. (cat. I)

Reactie

De gronden voor natuurontwikkeling en voor ecologische doeleinden worden apart bestemd als 'Natuur-N-'. Binnen deze bestemming wordt wel een aanlegvergunningstelsel en gebruiksverboden opgenomen.

Verkeers- en milieuzaken

a) Het bestemmingsplan maakt vestiging van kleinschalige bedrijvigheid in de milieucategorie 1 mogelijk. Omdat hier geen sprake is van een woonomgeving dienen deze bedrijfsactiviteiten vanuit het oogpunt van zuinig ruimtegebruik te worden uitgesloten. (cat. II)

Reactie

Zie de reactie onder artikel 2, sub b.

b) In de waterparagraaf wordt het, in formele zin op te nemen, verslag van het overleg tussen de gemeente en het waterschap gemist. (cat. II)

Reactie

De waterparagraaf wordt hiermee aangevuld.

7.3 Planaanpassingen t.b.v. ontwerpbestemmingsplan

In 7.1 is een samenvatting opgenomen van de planaanpassingen nadat het plan als uitwerkingsplan ter visie heeft gelegen. Korthedshalve wordt hiernaar verwezen.

Het voorontwerpbestemmingsplan is op de volgende onderdelen na overleg met partijen danwel ambtshalve aangepast:

Omdat de bestemmingsplannen op termijn worden gedigitaliseerd is ervoor gekozen om bij nieuwe bestemmingsplannen en de daarbij behorende plankaarten zoveel als mogelijk de opzet van de uitgave "Op de digitale leest" van het NIROV aan te houden. Derhalve wordt het voorontwerp bestemmingsplan en de plankaart daaraan aangepast. Er wordt bijvoorbeeld een andere hoofdstukindeling aangehouden, in hoofdstuk 3 'Aanvullende bepalingen' worden de artikelen 13 (procedureregels bij vrijstelling), en 14 (strafrechtelijk bepaling) verwijderd en worden deze artikelen per bestemming opgenomen. De gebruiksvoorschriften worden inhoudelijk gewijzigd in die zin dat in de artikelen 2,3 en 4 wordt opgenomen dat onder een gebruik strijdig met de bestemming in ieder geval wordt verstaan het gebruik van de gronden en bouwwerken ten behoeve van een seksinrichting.

Op de plankaart worden de volgende wijzigingen aangebracht:

- a. Ter plaatse van de aanduiding ecologische verbindingzone wordt de bestemming 'groenvoorzieningen' gewijzigd in de bestemming 'natuur'. Deze bestemming wordt in geringe mate uitgebreid tot exact 3,5 hectare ten koste van de bestemming 'groenvoorzieningen'. De ecologische verbindingzone wordt op een drietal plaatsen doorkruist door wegen en/of de HOV-lijn waarop de bestemming 'verkeers- en verblijfsdoeleinden' rust. Op laatstgenoemde bestemming zal tevens de aanduiding 'ecologische verbindingzone' worden opgenomen ter plaatse van deze ecologische zone. Dit om te bewerkstelligen dat er voorzieningen kunnen worden getroffen ten behoeve van de ecologische zone, zodat de doorlopende verbinding kan worden behouden. De plankaart en de voorschriften 'verkeers- en verblijfsdoeleinden' worden aan het bovenstaande aangepast.
- b. De bestemming Gasleiding is toegevoegd. Bovendien is de beschermingszone langs het Beatrixkanaal met 1 meter teruggebracht. Dit betekent dat de dubbelbestemming Gasleiding aan beide zijden van de gasleiding 0,5 meter is verminderd.
- c. De maximale bebouwingshoogten van 50 meter zijn verlaagd naar 41 en 45 meter in verband met het obstakelbeheer gebied van het luchtvaartterrein;
- d. Op de plankaart is de wijzigingsbevoegdheid binnen de bestemming Parkeerterrein geschrapt;
- e. Er is een wijzigingsbevoegdheid opgenomen binnen de bestemming Groenvoorzieningen;
- f. Er is een extra halteplaats voor de HOV-lijn toegevoegd;
- g. Cluster 4 en 5 zijn qua vorm aangepast.
- h. De aanduiding 'Geluidscontour – 50 dB(A) –' is toegevoegd;

Aanpassingen van de planvoorschriften:

- a. 'Artikel 1 Begrippen en wijze van meten' wordt veranderd in 'Artikel 1 Begripsbepalingen' en 'Artikel 2 Wijze van meten'.
- b. In artikel 1 worden de volgende begrippen opgenomen: risicovolle inrichting, kwetsbaar object, beperkt kwetsbaar object. Tevens wordt het begrip seksinrichting toegevoegd aan artikel 1.
- c. In artikel 3 Kantoren wordt lid 3.5, sub a, onder 7, gewijzigd in die zin dat de minimale hoogte van 3 meter voor de reclame-objecten niet meer wordt opgenomen. In de praktijk blijkt dat het belemmerend werkt om deze minimale maat op te nemen, mede omdat veel ondernemingen hun eigen standaard logo hebben met de daarbij behorende maten. Het past tevens in de geest van het beeldkwaliteitsplan om dit voorschrift te verwijderen.
- d. Er is in artikel 3 Kantoren een vrijstellingsbepaling opgenomen voor het realiseren van een loopbrug en de aanpassing van de hoogte.
- e. Het toestaan van LPG bij het verkooppunt van motorbrandstoffen middels een wijzigingsbevoegdheid is verwijderd uit de bestemming Groenvoorzieningen.
- f. In de artikelen 3, 4 en 5 wordt de vestiging van risicovolle inrichtingen uitgesloten.

In de plantoelichting is het volgende toegevoegd:

- a. Er is een paragraaf 3.4 over Veiligheid en belemmeringen opgenomen.
- b. In paragraaf 3.8 zijn de resultaten van het onderzoek naar de luchtkwaliteit opgenomen.

Voorts zijn taalkundig een aantal aanpassingen in de toelichting en planvoorschriften opgenomen.

Voorschriften

Artikel 1 Begripsbepalingen

1. het plan:

de kaart en de voorschriften van het bestemmingsplan 'Flight Forum' van de gemeente Eindhoven;

2. kaart:

de tekening deel uitmakende van het plan en genummerd: 77036-2;

3. afschot:

helling van een (dak)vlak;

4. ambachtelijk bedrijf:

een bedrijf, waarbij het accent ligt op het in handwerk vervaardigen, bewerken en installeren van goederen, voornamelijk direct ten behoeve van de uiteindelijke gebruiker of gebruiker en waarin detailhandel uitsluitend plaatsvindt in de vorm van verkoop dan wel levering van ter plaatse vervaardigde, bewerkte of herstelde goederen;

5. beperkt kwetsbare objecten:

een object waarvoor ingevolge het besluit Externe Veiligheid een richtwaarde voor het risico c.q. een risico-afstand is bepaald, waarmee rekening moet worden gehouden;

6. bebouwingspercentage:

het percentage van de voor de desbetreffende bestemming aangewezen gronden, dat per bouwperceel mag worden bebouwd;

7. bedrijfsverzamelgebouw:

een gebouw dat dient voor de uitoefening van meerdere bedrijven;

8. bedrijvencluster:

één van de 7 in het plangebied en op de kaart opgenomen locaties voor kantoren en/of bedrijven;

9. bestemmingsvlak:

een op de kaart aangegeven vlak met eenzelfde bestemming;

10. bouwperceel:

een aaneengesloten stuk grond, waarop krachtens het plan bebouwing is toegestaan;

11. bouwvlak:

een op de kaart aangegeven vlak dat door bouwgrenzen omsloten is en waarop gebouwen zijn toegelaten;

12. bouwwerk:

elke constructie van enige omvang van hout, steen, metaal of ander materiaal, die hetzij direct of indirect met de grond verbonden is, hetzij direct of indirect steun vindt in of op de grond bedoeld om ter plaatse te functioneren;

13. clusterrondweg:

een ontsluitingsweg rondom de op de kaart opgenomen bedrijvenclusters;

14. detailhandel:

het bedrijfsmatig te koop aanbieden, waaronder begrepen uitstalling ten verkoop, het verkopen en/of leveren van goederen aan personen die deze goederen kopen voor eigen gebruik, verbruik of aanwending anders dan in de uitoefening van de beroeps- of bedrijfsmatige activiteit;

15. dienstverlenend bedrijf en/of dienstverlenende instelling:

bedrijf of instelling waarvan de werkzaamheden bestaan uit het verlenen van economische en maatschappelijke diensten aan derden, waaronder zijn begrepen kapperszaken, schoonheidsinstituten, fotostudio's en naar de aard daarmee gelijk te stellen bedrijven en inrichtingen, evenwel met uitzondering van een garagebedrijf en een seksinrichting;

16. differentiatiezone:

een op de kaart met grenzen aangegeven zone, waarmee gronden zijn aangeduid waarop bestemmingsregelingen van eenzelfde aard van toepassing zijn;

17. erftoegangsweg:

een ontsluitingsweg, niet zijnde een perceelweg, ten behoeve van de ontsluiting van een individueel bouwperceel;

18. facilitaire voorzieningen:

een facilitair centrum met daarin een restaurant gericht op de zakelijke markt, detailhandel zoals een stomerij, supermarkt, en dergelijke, kinderopvang, sportvoorzieningen, kantoren voor douanefaciliteiten, en dergelijke;

19. gebouw:

elk bouwwerk, dat een voor mensen toegankelijke overdekte, geheel of gedeeltelijk met wanden omsloten ruimte vormt; voor de toepassing van deze voorschriften wordt een carport geacht een gebouw te zijn;

20. geluidsbeperkende voorzieningen:

een al dan niet gebouwde voorziening kennelijk bedoeld voor het beperken van geluidshinder ten behoeve van een geluidsgevoelige bestemming als bedoeld in de Wet Geluidhinder;

21. geluidzoneringsplichtige inrichting:

een inrichting, bij welke ingevolge de Wet geluidhinder rondom het terrein van vestiging in een bestemmingsplan een zone moet worden vastgesteld;

22. groothandel:

het bedrijfsmatig te koop aanbieden, waaronder mede begrepen de uitstalling ten verkoop, het verkopen en/of leveren van goederen aan wederverkopers, dan wel aan instellingen of personen, ter aanwending in een andere bedrijfsactiviteit;

23. horecabedrijf:

horecabedrijf: een bedrijf of instelling waar bedrijfsmatig dranken en/of etenswaren voor gebruik ter plaatse worden verstrekt;

24. kantoor:

een ruimte die door haar aard, indeling en inrichting kennelijk is bedoeld voor het verrichten van werkzaamheden van hoofdzakelijk administratieve aard;

25. kwetsbare objecten:

een object waarvoor ingevolge het Besluit Externe Veiligheid Inrichtingen een grenswaarde voor het risico c.q. een risico-afstand tot een risicovolle inrichting is bepaald, die in acht genomen moet worden;

26. luchthaven gebonden bedrijven:

bedrijven die om optimaal te kunnen functioneren in hoge mate afhankelijk zijn van de luchtvaart of van het luchtvervoer;

27. luchthaven gerelateerde bedrijven:

bedrijven die economische relaties onderhouden met luchthaven gebonden bedrijven;

28. luchthaven genererende bedrijven:

bedrijven die de luchthaven veelvuldig gebruiken voor transport, ofwel op het gebied van zaken-vliegverkeer, ofwel voor verladen van goederen;

29. opslag:

het opslaan of opgeslagen houden, storten of lozen van voorwerpen, stoffen of producten en andere materialen op de onbebouwde gronden van de bedrijfspcelen;

30. peil:

0,30 m¹ boven de kruin van de weg;

31. perceelweg:

een gemeenschappelijke ontsluitingsweg ter ontsluiting van de bouwpercelen;

32. praktijkruimte:

een gebouw of een gedeelte van een gebouw, dat door zijn inrichting en indeling geschikt is om te worden gebruikt door beoefenaren van vrije beroepen; onder vrije beroepen worden in dit plan verstaan (para)medische, juridische, therapeutische, ontwerptechnische, administratieve, kunstzinnige en daarmee gelijk te stellen beroepen;

33. prostitutiebedrijf:

een voor het publiek toegankelijke besloten ruimte waarin tegen vergoeding seksuele handelingen worden verricht;

34. raamprostitutiebedrijf:

een voor het publiek toegankelijke besloten ruimte waartegen vergoeding seksuele handelingen worden verricht en waarbij de werving van klanten geschiedt door een prostituee die door houding, gebaren, kleding of anderszins vanuit een vitrine de aandacht op zich vestigt;

35. restaurant:

een horecabedrijf dat tot hoofddoel heeft het verstrekken van maaltijden voor consumptie ter plaatse, met als nevenactiviteit het verstrekken van alcoholische en niet-alcoholische dranken;

36. risicovolle inrichting:

een inrichting, bij welke ingevolge het Besluit Externe Veiligheid Inrichtingen een grenswaarde, richtwaarde voor het risico c.q. een risico-afstand moet worden aangehouden bij hetin het bestemmingsplan toelaten van kwetsbare of beperkt kwetsbare objecten;

37. rooilijn:

de snijlijn van de voorgevel van een gebouw en het grondvlak waarop het gebouw zich bevindt alsmede het verlengde daarvan. De rooilijn komt in de bedrijvenclusters overeen met de op de kaart opgenomen bouwgrens;

38. seksinrichting:

de voor het publiek toegankelijke besloten ruimte waarin bedrijfsmatig, of in de omvang alsof zij bedrijfsmatig was, seksuele handelingen worden verricht, of vertoningen van erotisch/pornografische aard plaatsvinden; onder een seksinrichting wordt in ieder geval verstaan: een prostitutiebedrijf, alsmede een erotische massagesalon, een seksbioscoop, seksautomatenhal, sekstheater of een parenclub, al dan niet in combinatie met elkaar;

39. showroom:

een uitstallingsruimte van groothandels- of productiebedrijven ten behoeve van wederverkopers of afnemers voor het gebruik in eigen bedrijf of instelling;

40. staat van bedrijfsactiviteiten:

de staat, zoals opgenomen in bijlage 1, waarop bedrijfsklassen in relatie tot de milieucategorie zijn aangegeven;

41. woning:

een gebouw of een gedeelte van een gebouw, dat blijkens aard, indeling en inrichting geschikt bestemd is voor de huisvesting van één huishouden;

42. zelfstandig kantoor:

een kantoor waarbij de kantoorruimte meer dan 40% deel uitmaakt van de bedrijfsvloeropervlakte.

Artikel 2 Wijze van meten

Bij de toepassing van deze voorschriften wordt als volgt gemeten:

1. bebouwingshoogte in meters:

de afstand in meters tussen peil en het hoogste punt van een gebouw, beide gemeten aan de zijde van de weg waaraan dit gebouw wordt opgericht, inclusief uitsteeksels zoals schoorstenen, lichtkoepels, liftopbouwen, technische ruimten en naar de aard daarmee gelijk te stellen bouwonderdelen;

2. breedte van een gebouw:

de afstand in meters tussen de zijgevels van een gebouw, gemeten tussen de buitenwerkse gevelvlakken en/of hartlijnen van (denkbeeldige) scheidsmuren;

3. brutovloeroppervlakte (bvo):

de som van de oppervlakten van de tussen de buitenwerkse gevelvlakken, ook beneden peil, en de harten van de scheidsmuren, eveneens beneden peil, in de diverse gebouwen aanwezige vloeren met een bepaalde bestemming, inclusief een evenredig aandeel in de intrinsieke voorzieningen, zoals trappenhuizen, liftkokers, toiletten, gangen enz. per laag;

4. diepte van een gebouw:

de afstand in meters tussen de voor- en achtergevel van een gebouw, gemeten tussen de (denkbeeldige) buitenwerkse gevelvlakken;

5. goothoogte van een gebouw:

de afstand in meters tussen peil en de bovenkant van de gootrand of de onderkant van de daktrim, beide gemeten aan de zijde van de weg, waaraan het gebouw wordt opgericht;

6. inhoud van een gebouw:

de inhoud van een gebouw, buitenwerks gemeten vanaf peil tot de onderkant van de dakbedekking, zonder bijrekening van de berging, de garage en/of carport;

7. oppervlakte van een gebouw:

de oppervlakte van een gebouw, gemeten tussen de (denkbeeldige) buitenwerkse gevelvlakken en/of de hartlijnen van (denkbeeldige) scheidsmuren.

Artikel 3 Kantoren -K-

3.1 Doeleinden

De op de kaart voor 'Kantoren -K-' aangewezen gronden zijn bestemd voor:

- a. kantoren, al dan niet voor dienstverlening aan derden;
 - b. verkeersdoeleinden in de vorm van wegen met een overwegende en/of exclusieve stroomfunctie met daarbij behorende in- en uitvoegstroken ten behoeve van de ontsluiting van de kantorencluster;
 - c. voorzieningen voor langzaam verkeer;
 - d. verblijfsgebieden;
 - e. facilitaire voorzieningen, ten behoeve van de onder sub a toegestane kantoren en ten behoeve van de in artikel 4, lid 4.1, onder sub a en b en artikel 5, lid 5.1, onder sub a, toegestane bedrijven;
 - f. nutsvoorzieningen;
 - g. water en leidingen;
- inclusief de daarbij behorende bouwwerken, (ondergrondse) parkeervoorzieningen en terreinen.

3.2 Nadere detaillering van de bestemming

In aanvulling op het bepaalde in lid 3.1 gelden de volgende bepalingen:

- a. een perceelweg dient te worden gerealiseerd buiten het bouwvlak;
- b. indien in een facilitair centrum de volgende functies zijn opgenomen gelden de volgende voorwaarden:
 1. een restaurant mag maximaal 1000 m² bvo bedragen;
 2. een voorziening voor kinderopvang mag maximaal 1000 m² bvo bedragen;
 3. sportvoorzieningen mogen maximaal 1000 m² bvo bedragen;
 4. detailhandel in de vorm van een supermarkt of stomerij, enzovoorts, mag maximaal 100 m² bvo per winkel bedragen;
- c. de parkeernorm voor deze cluster bedraagt minimaal 1 parkeerplaats per 125 m² bvo en maximaal 1 parkeerplaats per 60 m² bvo.

3.3 Gebruiksvoorschriften

- a. Het is verboden de gronden en bouwwerken te gebruiken of te laten gebruiken op een wijze of tot een doel, strijdig met deze bestemming.
- b. Tot een strijdig gebruik van gronden en bouwwerken, wordt in elk geval gerekend het gebruik voor:
 1. woondoeleinden;
 2. detailhandelsdoeleinden, met uitzondering van de facilitaire voorzieningen, zoals genoemd in lid 3.1, onder sub e;
 3. praktijkruimten;
 4. seksinrichting, prostitutie- of raamprostitutiebedrijven;
 5. zoneringsplichtige inrichtingen;
 6. risicovolle inrichtingen;
 7. iedere vorm van opslag, zichtbaar vanaf de weg.
- c. Als strijdig gebruik wordt niet aangemerkt:

de verkoop van goederen bij wijze van dienstverlening aan werkgever(-s) en werknemers als niet-zelfstandig onderdeel van de krachtens dit artikel toegelaten bedrijven, zoals de verkoop van dranken en etenswaren in bedrijfskantines of in een bedrijfswinkel voor wat betreft goederen die in het bedrijf worden geproduceerd en/of vervaardigd.

3.4 Vrijstelling strijdig gebruik

Burgemeester en wethouders verlenen vrijstelling van deze voorschriften indien strikte toepassing daarvan zou leiden tot een beperking van het meest doelmatige gebruik, welke beperking niet door dringende redenen wordt gerechtvaardigd.

3.5 Bouwvoorschriften

Op de gronden mogen worden gebouwd:

- a. gebouwen, passende in de bestemming, mogen uitsluitend binnen het op de kaart aangegeven bouwvlak worden gerealiseerd, waarbij voldaan moet worden aan de volgende eisen:
 1. de voorgevel van een gebouw dient tegen of op de bouwgrens te worden gebouwd;
 2. de oriëntatie van de gebouwen mag niet zijn gericht op de perceelweg;
 3. de afstand tussen de gebouwen bedraagt minimaal 9 meter;

4. de bebouwingshoogte in meters mag maximaal datgene bedragen dat op de kaart binnen de bestemmingsgrens is aangegeven;
 5. een bouwperceel mag volledig worden bebouwd (bebouwingspercentage 100%);
 6. het dak van het gebouw mag niet anders worden aangelegd dan onder een afschot van 2 tot 3%;
 7. reclame-objecten mogen uitsluitend op de daken van de gebouwen worden gerealiseerd met dien verstande dat de bebouwingshoogte, gerekend vanaf de bovenkant van de feitelijke voorgevel, maximaal 5 meter mag bedragen en de totale bebouwingshoogte niet meer bedraagt dan zoals op de kaart is aangegeven;
- b. ondergrondse parkeervoorzieningen, zowel binnen als buiten het bouwvlak, waarbij voldaan moet worden aan de volgende eis:
er mogen maximaal 2 bouwlagen beneden peil worden gerealiseerd met een maximale verticale diepte gemeten vanaf peil van 7 meter;
 - c. andere bouwwerken, waaronder begrepen kunstobjecten, met een maximale bebouwingshoogte van 20 meter.

3.6 Vrijstelling

Burgemeester en wethouders kunnen, nadat belanghebbenden in de gelegenheid zijn gesteld eventuele zienswijzen kenbaar te maken, vrijstelling verlenen van het bepaalde in:

- a. lid 3.5, sub a, onder 4 en 7, met dien verstande dat de maximale bebouwingshoogte 45 meter mag bedragen, mits de totale bebouwingshoogte niet meer dan maximaal 65 meter + NAP zal bedragen;
- b. lid 3.5, sub a, onder 3, voor de bouw van een (al dan niet overdekte) loopbrug tussen gebouwen indien dit uit stedenbouwkundig oogpunt acceptabel is.

3.7 Procedure

Indien Burgemeester en wethouders toepassing wensen te geven aan het bedoelde in lid 3.6. geldt de onderstaande procedure:

- a. De aanvraag tot het nemen van het besluit of een ontwerpbesluit strekkende tot vrijstelling ligt, met bijbehorende stukken, gedurende zes weken ter secretarie ter inzage;
- b. van de ter inzage legging wordt tevoren in één of meer dag-, nieuws- of huis-aan-huisbladen, of op een andere geschikte wijze kennisgegeven;
- c. de kennisgeving houdt mededeling van de bevoegdheid tot het indienen van zienswijzen;
- d. gedurende de in lid 1 genoemde termijn kunnen belanghebbenden bij het college van burgemeester en wethouders zienswijzen indienen tegen de betreffende aanvraag of het ontwerp-vrijstellingsbesluit.

3.8 Nadere eisen

Burgemeester en wethouders zijn bevoegd nadere eisen te stellen ten aanzien van het aantal, de situering en afmetingen van (licht)reclame-uitingen al dan niet geplaatst op een zuil of mast indien zulks om redenen van stedenbouw en/of landschap noodzakelijk is. Uitgangspunt daarbij is dat zal worden gestreefd naar voorzieningen waaraan deze (licht)reclame-uitingen zoveel mogelijk collectief worden geplaatst.

3.9 Strafbepaling

Overtreding van het verbod, vervat in artikel 3.3 wordt aangemerkt als een strafbaar feit in de zin van artikel 1a, onder 2°, van de Wet op de economische delicten.

Artikel 4 Bedrijfsdoeleinden 1, 2 -B1, B2-

4.1 Doeleinden

De op de kaart voor 'Bedrijfsdoeleinden 1, 2 – B1, B2-' aangewezen gronden zijn bestemd voor:

- a. gronden aangeduid met 'B1': doeleinden van handel en bedrijf in de vorm van ambachtelijke, dienstverlenende, productie- en handelsbedrijven uit milieucategorie 1 en 2 van de Staat van Bedrijfsactiviteiten, met uitzondering van geluidzoneringsplichtige en risicovolle inrichtingen, met dien verstande dat minimaal 50 % van de bedrijven luchthaven gebonden c.q. gerelateerd en/of luchtvaart genererend dient te zijn;
 - b. gronden aangeduid met 'B2': doeleinden van handel en bedrijf in de vorm van ambachtelijke, dienstverlenende, productie- en handelsbedrijven uit milieucategorie 3 van de Staat van Bedrijfsactiviteiten, met uitzondering van geluidzoneringsplichtige en risicovolle inrichtingen, alsmede bedrijven behorende tot milieucategorie 2 van de Staat van Bedrijfsactiviteiten mits het betreft bedrijven in een bedrijfsverzamelgebouw, bedrijven met een minimale bvo van 1000 m² of groothandelsbedrijven, met dien verstande dat minimaal 50 % van de bedrijven luchthaven gebonden c.q. gerelateerd en/of luchtvaart genererend dient te zijn;
 - c. verkeersdoeleinden in de vorm van wegen met een maximaal aantal rijstroken van 2 met de daarbij behorende in- en uitvoegstroken ten behoeve van de ontsluiting van de bedrijvenclusters alsmede parkeer-, laad- en losruimte;
 - d. nutsvoorzieningen;
 - e. water en leidingen;
- inclusief de daarbij behorende bouwwerken, terreinen, parkeer- en overige voorzieningen.

4.2 Gebruiksvoorschriften

- a. Het is verboden de gronden en bouwwerken te gebruiken of te laten gebruiken op een wijze of tot een doel, strijdig met deze bestemming.
- b. Tot een strijdig gebruik van gronden en bouwwerken wordt in elk geval gerekend het gebruik voor:
 1. woondoeleinden;
 2. detailhandel;
 3. zelfstandig kantoor, al dan niet met publieksgerichte baliefunctie;
 4. praktijkruimten;
 5. seksinrichting, prostitutie- of raamprostitutiebedrijven;
 6. iedere vorm van opslag buiten de op de kaart opgenomen bouwgrens en zichtbaar vanaf de weg.
- c. Als strijdig gebruik wordt niet aangemerkt:
 1. de verkoop van goederen bij wijze van dienstverlening aan werkgever(-s) en werknemers als niet-zelfstandig onderdeel van de krachtens dit artikel toegelaten bedrijven, zoals de verkoop van dranken en etenswaren in bedrijfskantines of in een bedrijfswinkel voor wat betreft goederen die in het bedrijf worden geproduceerd en/of vervaardigd;
 2. de verkoop c.q. levering van goederen in een ter plaatse gevestigd ambachtelijk bedrijf, indien deze goederen in dat bedrijf zijn vervaardigd, bewerkt of hersteld.

4.3 Vrijstelling strijdig gebruik

Burgemeester en wethouders verlenen vrijstelling van deze voorschriften indien strikte toepassing daarvan zou leiden tot een beperking van het meest doelmatige gebruik, welke beperking niet door dringende redenen wordt gerechtvaardigd.

4.4 Bouwvoorschriften

Op de gronden mogen, uitsluitend binnen het op de kaart aangegeven bouwvlak, worden gebouwd:

- a. gebouwen, passende in de bestemming, waarbij moet worden voldaan aan de volgende eisen:
 1. de voorgevel van een gebouw dient tegen of op de bouwgrens te worden gebouwd;
 2. de rooilijn dient volledig en aaneengesloten bebouwd te worden;
 3. de bebouwingshoogte in meters mag maximaal datgene bedragen dat op de kaart is aangegeven, met dien verstande dat indien de maximale bebouwingshoogte 45 meter bedraagt, de bebouwingshoogte niet meer dan maximaal 65 meter + NAP bedraagt;
 4. de gebouwen dienen te worden georiënteerd op de perceelweg;
 5. het bouwvlak mag volledig worden bebouwd (bebouwingspercentage maximaal 100);

6. het dak van een gebouw mag niet anders worden aangelegd dan onder een afschot van 2 tot 3%;
- b. bouwwerken, geen gebouwen zijnde, passende in de bestemming met dien verstande dat:
 1. de bebouwingshoogte maximaal de feitelijke hoogte van de voorgevel mag bedragen;
 2. de bebouwingshoogte van lichtmasten maximaal 16 meter mag bedragen.

4.5 Vrijstelling

Burgemeester en wethouders kunnen, nadat belanghebbenden in de gelegenheid zijn gesteld eventuele zienswijzen schriftelijk kenbaar te maken, vrijstelling verlenen van het bepaalde in:

- a. lid 4.1, sub a en b, mits het niet betreft geluidzoneringsplichtige inrichtingen, voor bedrijfsactiviteiten uit één hogere milieucategorie van de Staat van bedrijfsactiviteiten, alsmede voor bedrijfsactiviteiten die niet voorkomen in de Staat van bedrijfsactiviteiten, doch die qua milieubelasting kunnen worden gelijkgesteld met de krachtens de bepalingen van dit plan ter plaatse toelaatbare categorieën bedrijfsactiviteiten;
- b. lid 4.4, sub a, onder 2 ten behoeve van de aanleg van een erftoegangsweg met een maximale breedte van 5 meter, uitsluitend binnen het bouwvlak.

4.6 Wijzigingsbevoegdheid

~~Burgemeester en wethouders kunnen voor het gebied zoals dat nader op de plankaart is aangeduid, nadat belanghebbenden in de gelegenheid zijn gesteld eventuele zienswijzen schriftelijk kenbaar te maken, met toepassing van artikel 11 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening, de bestemming 'Bedrijven 2' wijzigen in de bestemming 'Kantoren' zoals genoemd in artikel 3 mits:~~

- ~~a. de gebruiksmogelijkheden van de gronden in de aangrenzende clusters niet onevenredig worden aangetast;~~
- ~~b. de vestiging van een kantorencluster uit milieuhygiënisch oogpunt en veiligheidsoverwegingen aanvaardbaar is;~~
- ~~c. uit het rijks- en provinciale beleid voor kantoren blijkt dat hiervoor ruimte bestaat. *)~~

**) Goedkeuring onthouden d.d. 19-06-2007, nr. 1278694*

4.7 Procedure

Indien burgemeester en wethouders toepassing wensen te geven aan het bedoelde in lid 4.5 of 4.6 geldt de onderstaande procedure:

- a. de aanvraag tot het nemen van het besluit of een ontwerpbesluit strekkende tot vrijstelling ligt, met bijbehorende stukken, gedurende zes weken ter secretarie ter inzage;
- b. van de ter inzage legging wordt tevoren in één of meer dag-, nieuws- of huis-aan-huisbladen, of op een andere geschikte wijze kennisgegeven;
- c. de kennisgeving houdt mededeling van de bevoegdheid tot het indienen van zienswijzen;
- d. gedurende de in lid 1 genoemde termijn kunnen belanghebbenden bij het college van burgemeester en wethouders zienswijzen indienen tegen de betreffende aanvraag of het ontwerp-vrijstellingsbesluit.

4.8 Nadere eisen

Burgemeester en wethouders zijn bevoegd nadere eisen te stellen ten aanzien van het aantal, de situering en afmetingen van (licht)reclame-uitingen al dan niet geplaatst op een zuil of mast indien zulks om redenen van stedenbouw en/of landschap noodzakelijk is. Uitgangspunt daarbij is dat zal worden gestreefd naar voorzieningen waaraan deze (licht)reclame-uitingen zoveel mogelijk collectief worden geplaatst.

4.9 Strafbepaling

Overtreding van het verbod, vervat in artikel 4.2 wordt aangemerkt als een strafbaar feit in de zin van artikel 1a, onder 2°, van de Wet op de economische delicten.

Artikel 5 Bedrijfsdoeleinden 3 -B3-

5.1 Doeleinden

De op de kaart voor 'Bedrijfsdoeleinden 3 –B3-' aangewezen gronden zijn bestemd voor:

- a. doeleinden van handel en bedrijf in de vorm van ambachtelijke, dienstverlenende, productie- en handelsbedrijven uit milieucategorie 3 en 4 van de Staat van Bedrijfsactiviteiten, met uitzondering van geluidzoneringsplichtige en risicovolle inrichtingen, alsmede bedrijven behorende tot milieucategorie 2 van de Staat van Bedrijfsactiviteiten mits het betreft bedrijven in een bedrijfsverzamelgebouw, bedrijven met een minimale bvo van 1000 m² of groothandelsbedrijven;
 - b. nutsvoorzieningen;
 - c. water en leidingen;
- met de daarbij behorende bouwwerken, ontsluitingswegen, terreinen, parkeer- en overige voorzieningen.

5.2 Gebruiksvoorschriften

- a. Het is verboden de gronden en bouwwerken te gebruiken of te laten gebruiken op een wijze of tot een doel, strijdig met deze bestemming.
- b. Tot een strijdig gebruik van gronden en bouwwerken wordt in elk geval gerekend het gebruik voor:
 1. woondoeleinden;
 2. detailhandel;
 3. zelfstandig kantoor, al dan niet met publieksgerichte baliefunctie;
 4. praktijkruimten;
 5. seksinrichting, prostitutie- of raamprostitutiebedrijven;
 6. iedere vorm van opslag, zichtbaar vanaf de weg.
- c. Als strijdig gebruik wordt niet aangemerkt:
 1. de verkoop van goederen bij wijze van dienstverlening aan werkgever(-s) en werknemers als niet-zelfstandig onderdeel van de krachtens dit artikel toegelaten bedrijven, zoals de verkoop van dranken en etenswaren in bedrijfskantines of in een bedrijfswinkel voor wat betreft goederen die in het bedrijf worden geproduceerd en/of vervaardigd;
 2. de verkoop c.q. levering van goederen in een ter plaatse gevestigd ambachtelijk bedrijf, indien deze goederen in dat bedrijf zijn vervaardigd, bewerkt of hersteld.

5.3 Vrijstelling strijdig gebruik

Burgemeester en wethouders verlenen vrijstelling van deze voorschriften indien strikte toepassing daarvan zou leiden tot een beperking van het meest doelmatige gebruik, welke beperking niet door dringende redenen wordt gerechtvaardigd.

5.4 Bouwvoorschriften

Op de gronden mogen, uitsluitend binnen het op de kaart aangegeven bouwvlak, worden gebouwd:

- a. gebouwen, passende in de bestemming, waarbij moet worden voldoen aan de volgende eisen:
 1. het bebouwingspercentage bedraagt 100;
 2. de bebouwingshoogte in meters mag maximaal datgene bedragen dat op de kaart binnen de bestemmingsgrens is aangegeven;
- b. bouwwerken, geen gebouwen zijnde, passende in de bestemming met dien verstande dat de bebouwingshoogte maximaal de feitelijke hoogte van de voorgevel mag bedragen.

5.5 Vrijstelling

Burgemeester en wethouders kunnen, nadat belanghebbenden in de gelegenheid zijn gesteld eventuele zienswijzen schriftelijk kenbaar te maken, vrijstelling verlenen van het bepaalde in lid 5.1, sub a, mits het niet betreft geluidzoneringsplichtige inrichtingen, voor bedrijfsactiviteiten uit één hogere milieucategorieën van de Staat van bedrijfsactiviteiten, alsmede voor bedrijfsactiviteiten die niet voorkomen in de Staat van bedrijfsactiviteiten, doch die qua milieubelasting kunnen worden gelijkgesteld met de krachtens de bepalingen van dit plan ter plaatse toelaatbare categorieën bedrijfsactiviteiten.

5.6 Procedure

Indien burgemeester en wethouders toepassing wensen te geven aan het bedoelde in lid 5.5 geldt de onderstaande procedure:

- a. de aanvraag tot het nemen van het besluit of een ontwerpbesluit strekkende tot vrijstelling ligt, met bijbehorende stukken, gedurende zes weken ter secretarie ter inzage;
- b. van de ter inzage legging wordt tevoren in één of meer dag-, nieuws- of huis-aan-huisbladen, of op een andere geschikte wijze kennisgegeven;
- c. de kennisgeving houdt mededeling van de bevoegdheid tot het indienen van zienswijzen;
- d. gedurende de in lid 1 genoemde termijn kunnen belanghebbenden bij het college van burgemeester en wethouders zienswijzen indienen tegen de betreffende aanvraag of het ontwerp-vrijstellingsbesluit.

5.7 Nadere eisen

Burgemeester en wethouders zijn bevoegd nadere eisen te stellen ten aanzien van het aantal, de situering en afmetingen van (licht)reclame-uitingen al dan niet geplaatst op een zuil of mast indien zulks om redenen van stedenbouw en/of landschap noodzakelijk is. Uitgangspunt daarbij is dat zal worden gestreefd naar voorzieningen waaraan deze (licht)reclame-uitingen zoveel mogelijk collectief worden geplaatst.

5.8 Strafbepaling

Overtreding van het verbod, vervat in artikel 5.2 wordt aangemerkt als een strafbaar feit in de zin van artikel 1a, onder 2°, van de Wet op de economische delicten.

Artikel 6 Verkeers- en verblijfsdoeleinden -VV-

6.1 Doeleinden

De op de kaart voor 'Verkeers- en verblijfsdoeleinden -VV-' aangewezen gronden zijn bestemd voor:

- a. wegen met een overwegende en/of exclusieve stroomfunctie met een maximaal aantal rijstroken van 2, met de daarbij behorende in- en uitvoegstroken ten behoeve van de ontsluiting van de bedrijvenclusters en de kantorencluster;
- b. fiets- en voetpaden;
- c. (ondergrondse) parkeervoorzieningen;
- d. geluidsbeperkende voorzieningen;
- e. waterhuishoudkundige doeleinden;
- f. groen- en andere voorzieningen;
- g. kabels en leidingen;
- h. nutsvoorzieningen;

met de daarbij behorende gebouwen, bouwwerken niet zijnde gebouwen, en terreinen.

6.2 Nadere detaillering van de bestemming

- a. Ter plaatse van de aanduiding 'HOV-net' zijn de gronden mede bestemd voor vrijliggende busbanen ('HOV-net') inclusief fiets- en voetpaden en HOV-haltes;
- b. Ter plaatse van de aanduiding 'ecologische verbindingzone' zijn de gronden mede bestemd voor ecologische doeleinden zoals genoemd in artikel 8.

6.3 Gebruiksvoorschriften

Het is verboden de gronden en bouwwerken te gebruiken of te laten gebruiken op een wijze of tot een doel, strijdig met deze bestemming.

6.4 Vrijstelling strijdig gebruik

Burgemeester en wethouders verlenen vrijstelling van deze voorschriften indien strikte toepassing daarvan zou leiden tot een beperking van het meest doelmatige gebruik, welke beperking niet door dringende redenen wordt gerechtvaardigd.

6.5 Bouwvoorschriften

Op deze gronden mogen uitsluitend worden gebouwd:

- a. gebouwen, passende in de bestemming, zoals HOV-haltes tot een oppervlakte per gebouw van maximaal 10 m² en tot een goothoogte van maximaal 4,5 meter;
- b. ondergrondse parkeervoorzieningen, waarbij voldaan moet worden aan de volgende eis: er mogen maximaal 2 bouwlagen beneden peil worden gerealiseerd met een maximale verticale diepte gemeten vanaf peil van 7 meter;
- c. bouwwerken, niet zijnde gebouwen, ten dienste van en/of passende in de bestemming, met dien verstande dat:
 1. de bebouwingshoogte maximaal 8 meter mag bedragen;
 2. de bebouwingshoogte van lichtmasten maximaal 16 meter mag bedragen.

6.6 Vrijstelling

Burgemeester en wethouders kunnen, nadat belanghebbenden in de gelegenheid zijn gesteld eventuele zienswijzen kenbaar te maken, vrijstelling verlenen van het bepaalde in:

- a. lid 6.5 voor het bouwen van gebouwen, passende in de bestemming, zoals kiosken en vitrines, op de in lid 6.1 bedoelde gronden, die niet voor het rijdend verkeer worden gebruikt, mits:
 1. de goothoogte ten hoogste 3 meter bedraagt;
 2. de oppervlakte per gebouw ten hoogste 25 m² bedraagt.
- b. lid 6.5 voor het bouwen van geluidsbeperkende voorzieningen, met dien verstande dat de noodzaak van de plaatsing van een geluidswerende voorziening is aangetoond op grond van een akoestisch onderzoek gebaseerd op de Wet Geluidhinder.

6.7 Procedure

Indien burgemeester en wethouders toepassing wensen te geven aan het bedoelde in lid 6.5 geldt de onderstaande procedure:

- a. De aanvraag tot het nemen van het besluit of een ontwerpbesluit strekkende tot vrijstelling ligt, met bijbehorende stukken, gedurende zes weken ter secretarie ter inzage;

- b. van de ter inzage legging wordt tevoren in één of meer dag-, nieuws- of huis-aan-huisbladen, of op een andere geschikte wijze kennisgegeven;
- c. de kennisgeving houdt mededeling van de bevoegdheid tot het indienen van zienswijzen;
- d. gedurende de in lid 1 genoemde termijn kunnen belanghebbenden bij het college van burgemeester en wethouders zienswijzen indienen tegen de betreffende aanvraag of het ontwerp-vrijstellingsbesluit.

Artikel 7 Groenvoorzieningen -G-

7.1 Doeleinden

De op de kaart voor 'Groenvoorzieningen -G-' aangewezen gronden zijn bestemd voor:

- a. groenvoorzieningen;
- b. fiets- en wandelpaden, alsmede calamiteiten in- en uitgangen;
- c. de aanleg en instandhouding van watergangen en waterpartijen;
- d. nutsvoorzieningen;

met de daarbij behorende gebouwen, bouwwerken niet zijnde gebouwen, en terreinen.

7.2 Gebruiksvoorschriften

- a. Het is verboden de gronden en bouwwerken te gebruiken of te laten gebruiken op een wijze of tot een doel, strijdig met deze bestemming.
- b. Tot een strijdig gebruik van gronden wordt in elk geval gerekend het gebruik voor iedere vorm van opslag.

7.3 Vrijstelling strijdig gebruik

Burgemeester en wethouders verlenen vrijstelling van deze voorschriften indien strikte toepassing daarvan zou leiden tot een beperking van het meest doelmatige gebruik, welke beperking niet door dringende redenen wordt gerechtvaardigd.

7.4 Bouwvoorschriften

Op deze gronden mogen uitsluitend worden gebouwd:

- a. tunnels, ten behoeve van de in lid 7.1 genoemde fiets- en wandelpaden;
- b. gebouwen ten behoeve van het onderhoud van de ingevolge deze bestemming aangelegde groenvoorzieningen, tot een maximale oppervlakte van 25 m² en tot een maximale bebouwingshoogte van 3 meter;
- c. gebouwen passende in de bestemming tot een maximale oppervlakte per gebouw van 10 m² en tot een maximale goothoogte van 3 meter;
- d. bouwwerken, niet zijnde gebouwen, ten dienste van en/of passende in de bestemming, met dien verstande dat:
 1. de bebouwingshoogte maximaal 8 meter mag bedragen;
 2. de bebouwingshoogte van kunstobjecten maximaal 15 meter mag bedragen;
 3. de bebouwingshoogte van lichtmasten maximaal 16 meter mag bedragen.

7.5 Vrijstelling

Burgemeester en wethouders kunnen, nadat belanghebbenden in de gelegenheid zijn gesteld eventuele zienswijzen kenbaar te maken, vrijstelling verlenen van het bepaalde in lid 7.4 voor het bouwen van andere gebouwen passende in de bestemming, zoals kiosken en vitrines, op de in lid 7.1 bedoelde gronden, mits:

1. de goothoogte ten hoogste 3 meter bedraagt;
2. de oppervlakte per gebouw ten hoogste 25 m² bedraagt;
3. de afstand tot enig ander gebouw ten minste 15 meter bedraagt.

7.6 Wijzigingsbevoegdheid

Burgemeester en wethouders kunnen voor het gebied zoals dat nader op de plankaart is aangeduid, nadat belanghebbenden in de gelegenheid zijn gesteld eventuele zienswijzen kenbaar te maken, met toepassing van artikel 11 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening, de bestemming 'Groenvoorzieningen-G-' wijzigen in de bestemming 'Bedrijfsdoeleinden 4 -B4-' , 'Horecabedrijf -H-' en 'Verkeers- en verblijfsdoeleinden -VV-', zoals genoemd in artikel 6', mits:

1. na toepassing van deze wijzigingsbevoegdheid voor de gronden die worden gewijzigd in de bestemming 'Horecabedrijf -H-' de bepalingen in bijlage 2 bij deze voorschriften van toepassing zijn;
2. na toepassing van deze wijzigingsbevoegdheid voor de gronden die worden gewijzigd in de bestemming 'Bedrijfsdoeleinden 4 -B4-' de bepalingen in bijlage 2 bij deze voorschriften van toepassing zijn;
3. geen afbreuk wordt gedaan aan de stedenbouwkundige voorwaarden alsmede de beeldkwaliteiten van het bedrijventerrein. Hierbij wordt nadrukkelijk gekeken naar de ruimtelijke en landschappelijke inpassing in de omgeving. Daartoe dient een ruimtelijk inpassingsplan te worden overgelegd;

4. het past binnen de verkeerstechnische en verkeerskundige structuur van het gebied;
5. de gebruiksmogelijkheden van de aangrenzende gronden niet onevenredig worden aangetast;
6. de wijziging in de bestemming 'Bedrijfsdoeleinden 4' of 'Horecabedrijf' uit milieuhygiënisch oogpunt en veiligheidsoverwegingen aanvaardbaar is.

7.7 Procedure

Indien Burgemeester en wethouders toepassing wensen te geven aan het bedoelde in lid 7.5 of 7.6 geldt de onder staande procedure:

- a. de aanvraag tot het nemen van het besluit of een ontwerpbesluit strekkende tot vrijstelling ligt, met bijbehorende stukken, gedurende zes weken ter secretarie ter inzage;
- b. van de ter inzage legging wordt tevoren in één of meer dag-, nieuws- of huis-aan-huisbladen, of op een andere geschikte wijze kennisgegeven;
- c. de kennisgeving houdt mededeling van de bevoegdheid tot het indienen van zienswijzen;
- d. gedurende de in lid 1 genoemde termijn kunnen belanghebbenden bij het college van burgemeester en wethouders zienswijzen indienen tegen de betreffende aanvraag of het ontwerp-vrijstellingsbesluit.

7.8 Strafbepaling

Overtreding van het verbod, vervat in artikel 7.2 wordt aangemerkt als een strafbaar feit in de zin van artikel 1a, onder 2°, van de Wet op de economische delicten.

Artikel 8 Natuur -N-

8.1 Doeleinden

De op de kaart voor 'Natuur -N-' aangewezen gronden zijn bestemd voor:

- a. ecologische doeleinden in de zin van verbreiding, verplaatsing en uitwisseling van plant- en diersoorten in de vorm van een ecologische verbindingzone;
- b. het behoud, het herstel en/of de ontwikkeling van de natuurlijke en landschappelijke waarden, waaronder de aanleg en instandhouding van poelen;
- c. waterhuishoudkundige doeleinden;
- d. sloten, beken en daarmee gelijk te stellen waterlopen;
- e. extensieve recreatie.

8.2 Gebruiksvoorschriften

- a. Het is verboden de gronden en bouwwerken te gebruiken of te laten gebruiken op een wijze of tot een doel, strijdig met deze bestemming.
- b. Tot een strijdig gebruik van gronden en bouwwerken wordt in elk geval gerekend het gebruik voor:
 1. standplaats voor onderkomens;
 2. opslag-, stort-, lozings- of bergplaats van bruikbare en/of onbruikbare of althans aan hun oorspronkelijke gebruik onttrokken voorwerpen, stoffen of producten;
 3. terrein voor het al dan niet voor de verkoop opslaan of opstellen van ongebruikte en/of gebruikte, dan wel geheel of gedeeltelijk uit gebruikte onderdelen samengestelde machines-, voer-, vaar- of vliegtuigen dan wel onderdelen daarvan, welke bruikbaar en niet aan hun oorspronkelijke gebruik onttrokken zijn;
 4. opslagplaats van hout en/of aannemersmaterialen;
 5. het diepwoelen- of ploegen van de bodem;
 6. het uitvoeren van werken en werkzaamheden voor akkerbouw, boomteelt, volleggronds tuinbouw, sierteelt en het kweken of telen van heesters of bloembollen.

8.3 Vrijstelling strijdig gebruik

Burgemeester en wethouders verlenen vrijstelling van deze voorschriften indien strikte toepassing daarvan zou leiden tot een beperking van het meest doelmatige gebruik, welke beperking niet door dringende redenen wordt gerechtvaardigd.

8.4 Bouwvoorschriften

Op deze gronden mogen uitsluitend bouwwerken, niet zijnde gebouwen, ten dienste van en/of passende in de bestemming worden gebouwd, met dien verstande dat de bebouwingshoogte maximaal 3 meter mag bedragen .

8.5 Aanlegvergunning

- a. Ter bescherming en instandhouding van de als 'Natuur' aangewezen gronden is het verboden op de als zodanig aangeduide gronden zonder of in afwijking van een schriftelijke vergunning van burgemeester en wethouders, als bedoeld in artikel 14 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening (aanlegvergunning), de volgende werken, niet zijnde bouwwerken, en werkzaamheden uit te voeren, te doen of laten uitvoeren:
 1. het aanleggen of verharden van wegen, paden of parkeergelegenheden alsmede het aanbrengen van oppervlakteverhardingen;
 2. het verlagen, vergraven, ophogen of egaliseren van de bodem;
 3. het aanbrengen van ondergrondse leidingen en daarmee verband houdende constructies;
 4. het verwijderen van houtgewas, het slechten van houtwallen en bosjes en het verwijderen van landschapselementen als poelen, moerasjes en boomgroepen;
 5. het wijzigen van de waterhuishouding of de grondwaterstand en/of het vergroten van de toe- of aanvoer van water door bijvoorbeeld afdammen, stuwen, bemaling en onderbemaling, het draineren van gronden en het graven, dempen of anderszins vergroten en verbeteren van waterlopen, sloten en greppels;
- b. werken en werkzaamheden als bedoeld in dit lid, onder a, zijn slechts toelaatbaar indien door die werken of werkzaamheden dan wel door de daarvan hetzij direct, hetzij indirect te verwachten gevolgen geen onevenredige schade aan de landschappelijke en natuurwaarde wordt toegebracht, dan wel aan het herstel van deze waarden; deze werken en werkzaamheden zijn in ieder geval toelaatbaar indien daardoor een bijdrage wordt geleverd aan de aanleg, herstel en verdere ontwikkeling van de ecologische verbindingzone en/of de

- natuurlijke- of landschappelijke waarden;
- c. het in dit lid, onder a vervatte verbod geldt niet voor het uitvoeren van werken en werkzaamheden welke het normale onderhoud en beheer betreffen en/of passen in een normale exploitatie van een ecologische verbindingzone.

8.6 Strafbepaling

Overtreding van het verbod, vervat in de artikelen 8.2 en 8.5.,sub a, wordt aangemerkt als een strafbaar feit in de zin van artikel 1a, onder 2°, van de Wet op de economische delicten.

Artikel 9 Parkeerterrein -P-

9.1 Doeleinden

De op de kaart voor 'Parkeerterrein -P-' aangewezen gronden zijn bestemd voor:

- a. verkeersdoeleinden voor het stallen van voertuigen, perceelswegen, laad- en loszones met de daarbij behorende voorzieningen;
- b. groenvoorzieningen, zoals bedoeld in artikel 7;
- c. nutsvoorzieningen;
- d. water en leidingen;

met de daarbij behorende bouwwerken en terreinen.

9.2 Gebruiksvoorschriften

- a. Het is verboden de gronden en bouwwerken te gebruiken of te laten gebruiken op een wijze of tot een doel, strijdig met deze bestemming.
- b. Tot een strijdig gebruik wordt in elk geval gerekend het gebruik voor iedere vorm van opslag.

9.3 Vrijstelling strijdig gebruik

Burgemeester en wethouders verlenen vrijstelling van deze voorschriften indien strikte toepassing daarvan zou leiden tot een beperking van het meest doelmatige gebruik, welke beperking niet door dringende redenen wordt gerechtvaardigd.

9.4 Bouwvoorschriften

Op deze gronden mogen uitsluitend worden gebouwd:

- a. gebouwen passende in de bestemming tot een maximale oppervlakte per gebouw van 10 m² en tot een maximale goothoogte van 3 meter;
- b. bouwwerken, niet zijnde gebouwen, ten dienste van en/of passende in de bestemming.

9.5 Vrijstelling

Burgemeester en wethouders kunnen, nadat belanghebbenden in de gelegenheid zijn gesteld eventuele zienswijzen kenbaar te maken, vrijstelling verlenen van het bepaalde in lid 9.4 voor het bouwen van andere gebouwen passende in de bestemming, zoals kiosken en vitrines, op de in lid 9.1 bedoelde gronden, mits:

1. de goothoogte ten hoogste 3 meter bedraagt;
2. de oppervlakte per gebouw ten hoogste 25 m² bedraagt;
3. de afstand tot enig ander gebouw ten minste 15 meter bedraagt.

9.6 Procedure

Indien burgemeester en wethouders toepassing wensen te geven aan het bedoelde in lid 9.5 geldt de onderstaande procedure:

- a. de aanvraag tot het nemen van het besluit of een ontwerpbesluit strekkende tot vrijstelling ligt, met bijbehorende stukken, gedurende zes weken ter secretarie ter inzage;
- b. van de ter inzage legging wordt tevoren in één of meer dag-, nieuws- of huis-aan-huisbladen, of op een andere geschikte wijze kennisgegeven;
- c. de kennisgeving houdt mededeling van de bevoegdheid tot het indienen van zienswijzen;
- d. gedurende de in lid 1 genoemde termijn kunnen belanghebbenden bij het college van burgemeester en wethouders zienswijzen indienen tegen de betreffende aanvraag of het ontwerp-vrijstellingsbesluit.

Artikel 10 Gasleiding -G1- (dubbelbestemming)

10.1 Doeleinden

De op de kaart voor 'Gasleiding-G1-' aangewezen gronden zijn:

- a. primair bestemd voor een (ondergrondse) gasleiding;
- b. secundair bestemd voor de bestemming 'Verkeersdoeleinden'.

10.2 Verhouding met bestemmingen

De (primaire) dubbelbestemming zoals bedoeld in artikel 10, lid 10.1, heeft voorrang op de secundaire bestemmingen zoals bedoeld in artikel 6. De bepalingen met betrekking tot de secundaire bestemming zijn alsdan uitsluitend van toepassing voor zover deze niet strijdig zijn met het bepaalde ten aanzien van de dubbelbestemming.

10.3 Bouwvoorschriften

Op de gronden mogen uitsluitend bouwwerken passende in deze bestemming worden gebouwd.

10.4 Aanlegvergunning

In aanvulling op het bepaalde in de artikelen 10.1 en 10.3 is het verboden om zonder of in afwijking van een schriftelijke vergunning van burgemeester en wethouders (aanlegvergunning) de navolgende werken, niet zijnde bouwwerken, en werkzaamheden uit te voeren:

1. het aanbrengen van diepwortelende en/of hoogopgaande beplanting;
2. het wijzigen van het maaiveldniveau door ontgroning of ophoging;
3. het verrichten van grondroeractiviteiten, bijvoorbeeld het aanbrengen van rioleringen, kabels, leidingen en drainage, ander dan normaal spit- en ploegwerk;
4. diepploegen;
5. het aanbrengen van gesloten verhardingen;
6. het indrijven van voorwerpen in de bodem;
7. het permanent opslaan van goederen waaronder ook begrepen het opslaan van afvalstoffen;
8. het aanleggen van waterlopen of het vergraven, verruimen of dempen van bestaande waterlopen.

De vergunning wordt slechts verleend, indien door de genoemde werken en werkzaamheden geen veiligheidsrisico's ontstaan en de betreffende leiding niet wordt aangetast; dienaangaande vragen burgemeester en wethouders advies van de leidingbeheerder.

10.5

Het bepaalde in lid 10.4 is niet van toepassing op normale onderhoudswerkzaamheden of andere werken van geringe omvang, gericht op en noodzakelijk voor de instandhouding van de gasleiding.

10.6 Vrijstelling

Burgemeester en wethouders kunnen vrijstelling verlenen van het bepaalde in artikel lid 10.3 teneinde het oprichten van bouwwerken ten behoeve van de op deze gronden liggende bestemming 'Verkeersdoeleinden', mits hierbij uit hoofde van de bescherming van de gasleiding geen bezwaar bestaat; dienaangaande wordt voor de verlening van de bouwvergunning door burgemeester en wethouders advies ingewonnen bij de betrokken leidingbeheerder. Voorts zijn de voorschriften van de bestemming 'Verkeersdoeleinden' van toepassing.

10.7 Procedure

Indien burgemeester en wethouders toepassing wensen te geven aan het bedoelde in lid 10.6 geldt de onderstaande procedure:

- a. de aanvraag tot het nemen van het besluit of een ontwerpbesluit strekkende tot vrijstelling ligt, met bijbehorende stukken, gedurende zes weken ter secretarie ter inzage;
- b. van de ter inzage legging wordt tevoren in één of meer dag-, nieuws- of huis-aan-huisbladen, of op een andere geschikte wijze kennisgegeven;
- c. de kennisgeving houdt mededeling van de bevoegdheid tot het indienen van zienswijzen;
- d. gedurende de in lid 1 genoemde termijn kunnen belanghebbenden bij het college van burgemeester en wethouders zienswijzen indienen tegen de betreffende aanvraag of het ontwerp-vrijstellingsbesluit.

10.8 Strafbepaling

Overtreding van het verbod, vervat in artikel 10.4 wordt aangemerkt als een strafbaar feit in de zin van artikel 1a, onder 2°, van de Wet op de economische delicten.

Artikel 11 Dubbeltelbepaling

Geen bouwwerk of complex van bouwwerken mag worden opgericht, indien daardoor een ander bouwwerk of complex van bouwwerken met het daarbijbehorende bouwperceel, hetzij niet langer zou blijven voldoen aan, hetzij in grotere mate zou gaan afwijken van het plan.

Artikel 12 Algemene vrijstellingsbepaling

12.1

Burgemeester en wethouders kunnen, nadat belanghebbenden in de gelegenheid zijn gesteld eventuele zienswijzen kenbaar te maken, vrijstelling verlenen van de voorschriften van het plan voor:

- a. de bouw van centrale en gemeenschappelijke antennes met een maximale hoogte van 45 meter, met dien verstande dat de hoogte niet meer dan 65 meter + NAP mag bedragen;
- b. de bouw van nutsvoorzieningen, zoals trafostations e.d., mits:
 - de goothoogte niet meer bedraagt dan 4,50 meter;
 - de oppervlakte per gebouw niet meer bedraagt dan 20 m²;
- c. het oprichten van alarmeringsmasten, bluswatervoorzieningen en overigevoorzieningen van beperkte omvang ten behoeve van de hulpverleningsdiensten, met dien verstande dat de hoogte niet meer mag bedragen dan 45 meter, met dien verstande dat de hoogte niet meer dan 65 meter + NAP mag bedragen.

12.2

Burgemeester en wethouders kunnen vrijstelling verlenen van de voorschriften van het plan voor:

- a. het aanbrengen van geringe veranderingen in de plaats en de richting van de bouwgrenzen, indien dit noodzakelijk is in verband met afwijkingen en onnauwkeurigheden van de kaart ten opzichte van de feitelijke situatie;
- b. afwijking ten aanzien van de maatvoering van de bebouwing, mits:
 - deze afwijking niet meer bedraagt dan 10% van de in het plan voorgeschreven maten en mits het niet betreft de bebouwingshoogte of de goothoogte;
 - van de overige in het plan genoemde eisen niet wordt afgeweken;
- c. de bebouwingshoogte van bouwwerken, niet zijnde gebouwen, tot maximaal 45 meter indien deze (mede) fungeren als geluidsbeperkende voorziening, met dien verstande dat de hoogte niet meer mag bedragen dan 65 meter + NAP.

12.3

Indien burgemeester en wethouders toepassing wensen te geven aan het bedoelde in lid 12.1 en lid 12.2 geldt de onderstaande procedure:

- a. de aanvraag tot het nemen van het besluit of een ontwerpbesluit strekkende tot vrijstelling ligt, met bijbehorende stukken, gedurende zes weken ter secretarie ter inzage;
- b. van de ter inzage legging wordt tevoren in één of meer dag-, nieuws- of huis-aan-huisbladen, of op een andere geschikte wijze kennisgegeven;
- c. de kennisgeving houdt mededeling van de bevoegdheid tot het indienen van zienswijzen;
- d. gedurende de in lid a genoemde termijn kunnen belanghebbenden bij het college van burgemeester en wethouders zienswijzen indienen tegen de betreffende aanvraag of het ontwerp-vrijstellingsbesluit.

Artikel 13 Overgangsbepaling

13.1

Bouwwerken, die bestaan ten tijde van de ter visielegging van het ontwerpplan, dan wel mogen worden opgericht krachtens een voor dat tijdstip verleende of aangevraagde bouwvergunning en die afwijken van het plan, mogen behoudens onteigening en mits de bestaande afwijking van het plan niet wordt vergroot:

- a. gedeeltelijk worden vernieuwd of veranderd;
- b. in geval van calamiteit ook geheel worden vernieuwd, mits de bebouwingsgrens aan de wegzijde in acht wordt genomen, tenzij zulks onmogelijk is en mits de bouwvergunning binnen twee jaren na de calamiteit is aangevraagd.

13.2

Het gebruik van de gronden en de opstallen, dat bestaat ten tijde van het onherroepelijk worden van het plan en dat van het plan afwijkt mag worden voortgezet, mits dit gebruik niet reeds onwettig was op grond van het (voorafgaand) geldende bestemmingsplan.

Wijziging van dit gebruik is toegestaan, mits de bestaande afwijking niet wordt vergroot.

Artikel 14 Slotbepaling

Het plan is genaamd bestemmingsplan Flight Forum.

Bijlagen bij de voorschriften

Bijlage 1. Staat van bedrijfsactiviteiten

**Bijlage 2. Bepalingen behorende bij de bestemmingen
Bedrijfsdoeleinden 4 -B4-, Horecabedrijf -H-**

Artikel 15 Bedrijfsdoeleinden -B4-

15.1 Doeleinden

De op de kaart voor 'Bedrijfsdoeleinden –B4-' aangewezen gronden zijn bestemd voor:

- a. bedrijfsdoeleinden in de vorm van een verkooppunt voor motorbrandstoffen, met uitzondering van LPG, met daarbij opgenomen een serviceshop met een maximale bvo van 175 m²;
 - b. nutsvoorzieningen;
- met de daarbij behorende bouwwerken, terreinen, parkeer- en overige voorzieningen.

15.2 Bouwvoorschriften

Op deze gronden mogen uitsluitend worden gebouwd:

- a. gebouwen, passende in de bestemming met een maximale bebouwingshoogte van 21,87 yard;
- b. bouwwerken, zoals overkappingen, niet zijnde gebouwen, ten dienste van en/of passende in de bestemming, met dien verstande dat:
 1. de bebouwingshoogte maximaal 20 meter mag bedragen;
 2. de bebouwingshoogte van lichtmasten maximaal 16 meter mag bedragen.

15.3 Strijdig gebruik

Tot een strijdig gebruik van gronden en bouwwerken wordt in elk geval gerekend het gebruik voor:

- a. woondoeleinden;
- b. zelfstandig kantoor, al dan niet met publieksgerichte baliefunctie;
- c. praktijkruimten;
- d. seksinrichting, prostitutie- of raamprostitutiebedrijven;
- e. iedere vorm van opslag, zichtbaar vanaf de weg.

15.4 Strafbepaling

Overtreding van het verbod, vervat in artikel 15.3 wordt aangemerkt als een strafbaar feit in de zin van artikel 1a, onder 2°, van de Wet op de economische delicten.

Artikel 16 Horecabedrijf -H-

16.1 Doeleinden

De op de kaart voor 'Horecabedrijf –H- ' aangewezen gronden zijn bestemd voor:

- a. gebouwen ten behoeve van een horecabedrijf;
- b. nutsvoorzieningen;

met de daarbij behorende bouwwerken, terreinen, parkeer- en overige voorzieningen.

16.2 Nadere detaillering

In aanvulling op het bepaalde in lid 16.1 geldt dat een horecavoorziening maximaal 450 m² bvo mag bedragen.

16.3 Bouwvoorschriften

Op deze gronden mogen uitsluitend worden gebouwd:

- a. gebouwen, passende in de bestemming met een maximale bebouwingshoogte van 20 meter;
- b. bouwwerken, niet zijnde gebouwen, ten dienste van en/of passende in de bestemming, met dien verstande dat:
 1. de bebouwingshoogte maximaal 15 meter mag bedragen;
 2. de bebouwingshoogte van lichtmasten maximaal 16 meter mag bedragen.

16.4 Strijdig gebruik

Tot een strijdig gebruik van gronden en bouwwerken wordt in elk geval gerekend het gebruik voor:

- a. woondoeleinden;
- b. zelfstandig kantoor, al dan niet met publieksgerichte baliefunctie;
- c. praktijkruimten;
- d. seksinrichting, prostitutie- of raamprostitutiebedrijven;
- e. iedere vorm van opslag, zichtbaar vanaf de weg.

16.5 Strafbepaling

Overtreding van het verbod, vervat in artikel 15.3 wordt aangemerkt als een strafbaar feit in de zin van artikel 1a, onder 2°, van de Wet op de economische delicten.