

VELDHOVEN

Heistraat - Zoom



WIJZIGINGSPLAN



Rho

—
ADVISEURS
VOOR
LEEFRUIMTE

Heistraat - Zoom

Veldhoven

Heistraat - Zoom

wijzigingsplan

identificatie	planstatus	
identificatiecode:	datum:	status:
NL.IMRO.0861.BP00025-0401 Veldhoven	05-02-2014	concept
		voorontwerp
projectnummer:	04-04-2014	ontwerp
086100.1849700	08-07-2014	vastgesteld
opdrachtleider:		
ing. J.C.C.M. van Jole		



Rho
—
ADVISEURS
VOOR
LEEFRUIMTE

Inhoudsopgave

Toelichting		5
Hoofdstuk 1	Inleiding	7
1.1	Aanleiding	7
1.2	Ligging plangebied	7
1.3	Geldend bestemmingsplan	8
1.4	Leeswijzer	9
Hoofdstuk 2	Gebiedsvisie	11
2.1	Inleiding	11
2.2	Bestaande situatie	11
2.3	Visie op gewenste ontwikkeling	12
2.4	Ruimtelijke consequenties	13
Hoofdstuk 3	Ruimtelijk beleid	15
3.1	Inleiding	15
3.2	Rijksbeleid	15
3.3	Provinciaal beleid	18
3.4	Gemeentelijk beleid	19
Hoofdstuk 4	Onderzoek	23
4.1	Inleiding	23
4.2	Verkeer en infrastructuur	23
4.3	Bodem	25
4.4	Water	25
4.5	Ecologie	28
4.6	Archeologie en cultuurhistorie	30
4.7	Bedrijven en milieuzonering	31
4.8	Externe veiligheid	31
4.9	Kabels en leidingen	34
4.10	Wegverkeerslawaa	34
4.11	Luchtkwaliteit	36
4.12	Beleidsregels Bluswatervoorziening en bereikbaarheid gemeente Veldhoven	37
Hoofdstuk 5	Uitvoerbaarheid	39
5.1	Maatschappelijke uitvoerbaarheid	39
5.2	Economische uitvoerbaarheid	39
Hoofdstuk 6	Juridische planbeschrijving	41
6.1	Planregels	41
6.2	Verbeelding	41

Bijlagen bij de Toelichting (zie separaat document)	43
Regels	45
Hoofdstuk 1	Inleidende regels
Artikel 1	Begrippen
Artikel 2	Wijze van meten
Hoofdstuk 2	Bestemmingsregels
Artikel 3	Bedrijf
Hoofdstuk 3	Algemene regels
Hoofdstuk 4	Overgangs- en slotregels
Bijlagen bij de Regels	55
Bijlage 1	Staat van Bedrijfsactiviteiten



Rho

—
ADVISEURS
VOOR
LEEFRUIMTE

Toelichting

Hoofdstuk 1 Inleiding

1.1 Aanleiding

Op 28 mei 2013 is het bestemmingsplan 'Aansluiting Kruisstraat' vastgesteld. Dit plan is opgesteld vanwege het voornemen de verkeerssituatie bij de aansluiting Kruisstraat - Heistraat in Veldhoven te vernieuwen. De noodzaak voor de nieuwe verkeerssituatie hangt nauw samen met de aanleg van de Hovenring en de realisatie van de aansluiting Meerenakkerweg – N2 op Eindhovens grondgebied.

Behalve de nieuwe aansluiting -die een verkeersbestemming heeft- bevat het plangebied ook het perceel ten oosten van de Heistraat 31. Het perceel heeft een groenbestemming en bestaat uit grasland met enkele boom- en struikenclusters. Door de aanpassing van de infrastructuur ontstaat er op dit perceel ruimte voor nieuwe stedelijke functies. Daarom is er een wijzigingsbevoegdheid opgenomen die het mogelijk maakt de groenbestemming te wijzigen ten behoeve van kantoorfuncties, maatschappelijke functies, dienstverlening of bedrijfsdoeleinden.

Nu is het initiatief ontstaan om hier een bedrijf te vestigen, waardoor de groenbestemming zal wijzigen in een bedrijfsbestemming. Voor deze bestemmingswijziging zijn in het vigerende bestemmingsplan 'Aansluiting Kruisstraat' wijzigingsregels opgenomen waaraan voldaan moet worden. Het voorliggende wijzigingsplan is getoetst aan deze wijzigingsregels en maakt de beoogde bestemmingswijziging van 'Groen' in 'Bedrijf' juridisch-planologisch mogelijk.

1.2 Ligging plangebied

Het plangebied betreft het perceel ten oosten van het tankstation aan de Heistraat 31. Zie figuur 1.1 voor de ligging.

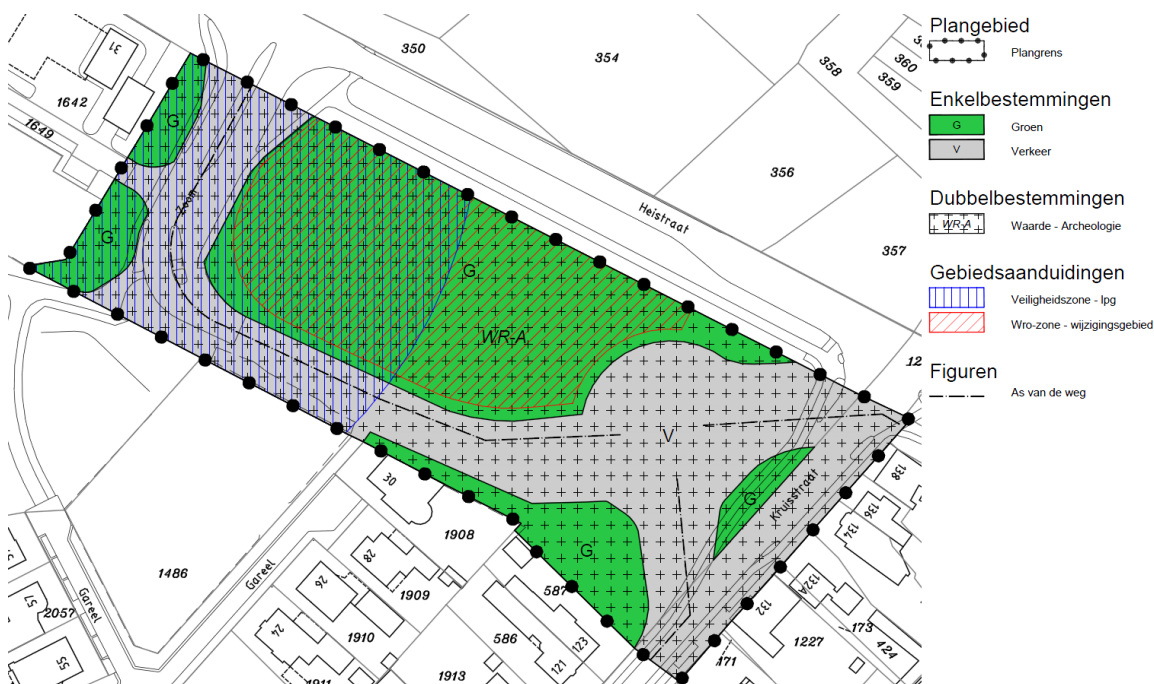


figuur 1.1 ligging plangebied (rode globale begrenzing)

Het perceel wordt begrensd door de wijzigingsbevoegdheid uit het bestemmingsplan 'Aansluiting Kruisstraat'. Het gebied ligt ten westen van de A2/N2, op korte afstand van de gemeentegrens tussen Veldhoven en Eindhoven.

1.3 Geldend bestemmingsplan

Het plangebied maakt deel uit van het bestemmingsplan 'Aansluiting Kruisstraat', vastgesteld op 28 mei 2013. Zie figuur 1.2 voor een uitsnede van de verbeelding van dit bestemmingsplan.



figuur 1.2 uitsnede van het geldend bestemmingsplan.

Het plangebied heeft de bestemming 'Groen' en is voorzien van de gebiedsaanduidingen 'Wro-zone - wijzigingsgebied' en 'veiligheidszone - lpg'. Verder ligt er een archeologische dubbelbestemming binnen het plangebied. Door middel van de wijzigingsbevoegdheid kan de groenbestemming gewijzigd worden ten behoeve van kantoorfuncties, maatschappelijke functies, dienstverlening of bedrijfsdoeleinden. Om de bestemming te wijzigen moet voldaan worden aan de volgende wijzigingsregels:

- wijziging is uitsluitend toegestaan ter plaatse van de aanduiding 'wro-zone wijzigingsgebied';
- het bebouwingspercentage mag maximaal 80% bedragen;
- de bouwhoogte mag maximaal 12 meter bedragen;
- voorzien dient te worden in voldoende parkeergelegenheid op eigen terrein;
- buitenopslag is niet toegestaan;
- detailhandel is uitsluitend toegestaan als ondergeschikte functie bij de te vestigen hoofdfunctie tot een maximale oppervlakte van 15% van de aanwezige bebouwing;
- een bedrijfswoning is niet toegestaan;
- wijziging leidt niet tot onevenredige aantasting van gebruiks- en ontwikkelingsmogelijkheden van omliggende bestemmingen en functies;
- in het wijzigingsplan wordt voor alle relevante thema's, waaronder in ieder geval begrepen luchtkwaliteit, bodem, geluid, externe veiligheid en onderwerpen de (milieuhygiënische) aanvaardbaarheid van de nieuwe ontwikkeling en de wettelijk aanvaardbaar geachte effecten op het gebied en de omgeving onderzocht en gemotiveerd
- op de gronden met de aanduiding 'veiligheidszone - lpg' mogen geen kwetsbare of beperkte kwetsbare objecten worden gebouwd, tenzij verantwoording plaatsvindt van de toename van het groepsrisico en dit door het bevoegd gezag als wettelijk aanvaardbaar wordt beoordeeld;

- k. in het wijzigingsplan dient rekening te worden gehouden met de gevolgen voor de waterhuishouding (waterkwantiteit en -kwaliteit), hiervoor wordt schriftelijk advies ingewonnen bij Waterschap De Dommel.

In paragraaf 3.4 wordt het plan getoetst aan de deze wijzigingsvoorwaarden.

1.4 Leeswijzer

In hoofdstuk 2 is de bestaande situatie beschreven en wordt ingegaan op de gewenste ontwikkeling. In hoofdstuk 3 is de gewenste ontwikkeling getoetst aan het relevante rijks-, provinciaal en gemeentelijk beleid. In dit hoofdstuk is ook de toetsing van de gewenste ontwikkeling aan de wijzigingsregels opgenomen. In hoofdstuk 4 is de toetsing van de gewenste ontwikkeling aan de relevante sectorale milieuaspecten beschreven. Hoofdstuk 5 gaat in op de maatschappelijke en economische uitvoerbaarheid. Ten slotte is in hoofdstuk 6 de juridische regeling nader toegelicht.

Hoofdstuk 2 Gebiedsvisie

2.1 Inleiding

In dit hoofdstuk wordt de bestaande en toekomstige situatie van het plangebied beschreven. Hierbij wordt kort ingegaan op de ruimtelijke consequenties van de beschreven ontwikkeling.

2.2 Bestaande situatie

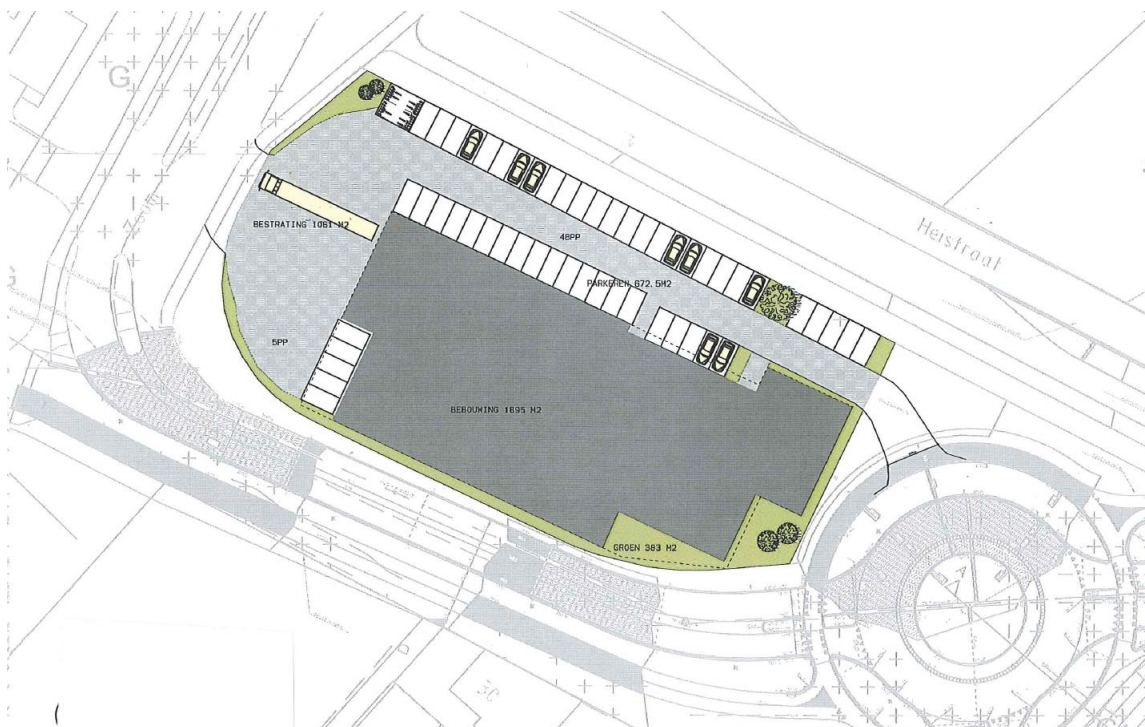
Het plangebied is gelegen aan de noordoostzijde van Veldhoven, aan de rand van de wijk Zeelst. Het plangebied ligt tegen de gemeentegrens met Eindhoven. Aan de zuid-oostzijde wordt de begrenzing gevormd door de huidige Kruisstraat, aan de zuidzijde door woonpercelen en aan de westzijde door het tankstation aan de Zoom. De Heistraat, aan de noordzijde van het plangebied, gaat na de kruising met de Kruisstraat over in de Meerenakkerweg. Deze weg kruist de A2 en N2 via een onderdoorgang. Ten westen van het plangebied, na de kruising (rotonde) met de Noord-Brabantlaan, gaat de weg over in de Grasdreef. Deze dreef vormt de ontsluiting van één van de nieuwe woongebieden van Eindhoven. De Kruisstraat leidt naar het centrum van Veldhoven. De weg is één van de historische ontsluitingen van de kern. Het plangebied bestaat momenteel uit grasland met boom- en struikengroepen. Er is geen bebouwing aanwezig. Zie figuur 2.1 voor een luchtfoto van de locatie.



figuur 2.1 huidige situatie van het plangebied

2.3 Visie op gewenste ontwikkeling

Het grootste deel van de groenbestemming zal gewijzigd worden in een bedrijfsbestemming ten behoeve van de vestiging van een bedrijf dat zich specialiseert in de verhuur van professionele beeld-, licht- en geluidsinstallaties. Figuur 2.2 betreft een impressie van de positionering van het bedrijfsgebouw binnen het plangebied. De toekomstige weg is ook zichtbaar in deze figuur.



figuur 2.2 positionering toekomstig bedrijf (voorlopig ontwerp)

Bebouwing

Voor het bedrijfsgebouw is een ontwerp gemaakt dat uitgaat van twee bouwlagen en een gedeelte met een derde bouwlaag ter plaatse van de voorgevel aan de oostelijke zijde. Het gebouw is plat afgedekt en heeft een moderne, zwart-grijze kleurstelling met houten gevelbekleding. De bouwhoogte bedraagt op het hoogste punt ter plaatse van de derde bouwlaag maximaal 12 m, en ca. 9 m daar waar het gebouw bestaat uit twee bouwlagen. Zie figuur 2.3 voor een impressie. De footprint van het gebouw is ca. 2000 m².



figuur 2.3 gevelaanzicht van de toekomstige bebouwing

In het gebouw worden diverse ruimten gerealiseerd, onder andere ten behoeve van expeditie, magazijn, administratie en kantoor. De inpandige expeditieruimte biedt ruimte aan een aantal vrachtwagens.

Ontsluiting

Het gebouw wordt aan twee zijden ontsloten. De expeditieruimte waar de vrachtauto's opgesteld staan bevindt zich aan de westelijke zijde van het gebouw. Aan deze zijde is het terrein verbonden met de reeds bestaande Zoom. De verbinding met de Zoom zal uitsluitend gebruikt worden door uitgaand vrachtverkeer. Via deze weg is zowel de nieuw aan te leggen ontsluiting als de bestaande Heistraat te bereiken. Ter plaatse van de verbinding met de Zoom is een zichtlijn aanwezig die behouden dient te blijven.

De parkeerplaatsen ten noorden van het gebouw worden via de oostelijke zijde van het plangebied ontsloten. Ook het inkomend vrachtverkeer maakt gebruik van deze verbinding. Hier wordt direct aangetakt op de nieuw aan te leggen rotonde die onderdeel uitmaakt van de te vernieuwen verkeersstructuur.

Parkeren

Ten noorden van het gebouw worden 48 parkeerplaatsen aangelegd. Ten westen van het gebouw komen nog eens 5 parkeerplaatsen. Zie verder paragraaf 4.2.

2.4 Ruimtelijke consequenties

Het nu uit grasland bestaande perceel zal in de toekomst bebouwd worden met een bedrijfsgebouw dat zich kenmerkt door een moderne architectuur. Het gebouw zal een bouwhoogte krijgen van ca. 9 m, met een hoogteaccent van 12 m. De directe omgeving kan getypeerd worden als 'stedelijk concentratiegebied' en 'hoogstedelijke zone' en bestaat deels uit bebouwd gebied en deels uit gronden die in de toekomst ontwikkeld worden. De A2/N2 ligt op ca. 230 m afstand van de beoogde ontwikkeling.

Hoewel de beoogde ontwikkeling uitgaat van redelijk grote bouwmassa, wordt dit met oog op de omgeving aanvaardbaar geacht. Het realiseren van bebouwing met een grotere massa en moderne architectuur sluit aan bij de ambitie om de Heistraat en Meerenakkerweg verder te ontwikkelen als één van de nieuwe stedelijke assen tussen Veldhoven en Eindhoven. De architectuur, kleur- en materiaaltoepassing is overeenstemming met de gemeentelijke welstandsnota.

Verder ligt de locatie in de nabijheid van de recent vernieuwde Randweg van Eindhoven. De strook ten westen van deze moderne en hoogwaardige infrastructuur leent zich uitstekend voor een invulling met stedelijke functies die zich kenmerken door een wat grotere korrel. De gekozen architectuur sluit daarbij goed aan bij de uitstraling van het gebied. Bovendien zorgt de toekomstige infrastructuur voor een goede ontsluiting van de beoogde ontwikkeling.

Hoofdstuk 3 Ruimtelijk beleid

3.1 Inleiding

Het wijzigingsplan dient getoetst te worden aan het nu geldende rijks-, provinciaal en gemeentelijk beleid. Hieronder is dit beleid nader beschreven.

3.2 Rijksbeleid

3.2.1 Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (2012)

Nederland concurrerend, bereikbaar, leefbaar & veilig. Daar streeft het Rijk naar met een aanpak die ruimte geeft aan regionaal maatwerk, de gebruiker voorop zet, investeringen scherp prioriteert en ruimtelijke ontwikkelingen en infrastructuur met elkaar verbindt. Een actualisatie van het ruimtelijk- en mobiliteitsbeleid is daarvoor nodig. De verschillende beleidsnota's op het gebied van ruimte en mobiliteit zijn gedateerd door nieuwe politieke accenten en veranderende omstandigheden zoals de economische crisis, klimaatverandering en toenemende regionale verschillen onder andere omdat groei, stagnatie en krimp gelijktijdig plaatsvinden. De structuurvisie Infrastructuur en Ruimte geeft een nieuw, integraal kader voor het ruimtelijk- en mobiliteitsbeleid op rijksniveau en is de 'kapstok' voor bestaand en nieuw rijksbeleid met ruimtelijke consequenties.

Doelen

In de structuurvisie Infrastructuur en Ruimte formuleert het Rijk drie hoofddoelen om Nederland concurrerend, bereikbaar, leefbaar & veilig te houden voor de middellange termijn (2028):

- het vergroten van de concurrentiekracht van Nederland door het versterken van de ruimtelijk-economische structuur van Nederland;
- het verbeteren, instandhouden en ruimtelijk zekerstellen van de bereikbaarheid waarbij de gebruiker voorop staat;
- het waarborgen van een leefbare en veilige omgeving waarin unieke natuurlijke en cultuurhistorische waarden behouden zijn.

3.2.2 Barro (2011)

Nationale belangen

De structuurvisie Infrastructuur en Ruimte is tot nu toe gedeeltelijk vertaald in het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro). Het Barro omvat alle ruimtelijke rijksbelangen die juridisch doorwerken op het niveau van bestemmingsplannen. Het gaat om kaders voor onder meer het bundelen van verstedelijking, de bufferzones, nationale landschappen, de Ecologische Hoofdstructuur, de kust, grote rivieren, militaire terreinen, mainportontwikkeling van Rotterdam en de Waddenzee. Met het Barro maakt het Rijk proactief duidelijk waar provinciale verordeningen en gemeentelijke bestemmingsplannen aan moeten voldoen.

Nationale belangen

De beoogde ontwikkeling valt niet onder één van de nationale belangen. Noemenswaardig is wel het verband tussen het geldende plan 'Aansluiting Kruisstraat' (dat de wijzigingsbevoegdheid bevat) en het tracébesluit 'N2 aansluitingen Meerenakkerweg/ Heistraat en Noord-Brabantlaan' dat in 2011 is genomen. De infrastructurele verbetering die het geldende plan beoogt hangt nauw samen met de aanpassingen aan de N2 die in het tracébesluit beschreven zijn.

Ladder voor duurzame verstedelijking (SVIR/Bro)

De 'ladder voor duurzame verstedelijking' is in de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) geïntroduceerd en vastgelegd als procesvereiste in het Besluit ruimtelijke ordening (Bro). Het Bro bepaalt dat voor onder meer bestemmingsplannen die nieuwe woningen mogelijk maken, de treden van deze ladder doorlopen moeten worden. Doel van de ladder voor duurzame verstedelijking is een goede ruimtelijke ordening in de vorm van een optimale benutting van de ruimte in stedelijke gebieden. Artikel 3.1.6 van het Bro luidt als volgt:

De toelichting bij een bestemmingsplan dat een nieuwe stedelijke ontwikkeling mogelijk maakt, voldoet aan de volgende voorwaarden:

- a. er wordt beschreven dat de voorgenomen stedelijke ontwikkeling voorziet in een actuele regionale behoefte;
- b. indien uit de beschrijving, bedoeld in onderdeel a, blijkt dat sprake is van een actuele regionale behoefte, wordt beschreven in hoeverre in die behoefte binnen het bestaand stedelijk gebied van de betreffende regio kan worden voorzien door benutting van beschikbare gronden door herstructurering, transformatie of anderszins, en;
- c. indien uit de beschrijving, bedoeld in onderdeel b, blijkt dat de stedelijke ontwikkeling niet binnen het bestaand stedelijk gebied van de betreffende regio kan plaatsvinden, wordt beschreven in hoeverre wordt voorzien in die behoefte op locaties die, gebruikmakend van verschillende middelen van vervoer, passend ontsloten zijn of als zodanig worden ontwikkeld.

Toetsing

Het onderhavig wijzigingsplan is in procedure gebracht op basis van het onherroepelijke bestemmingsplan 'Aansluiting Kruisstraat'. In dit bestemmingsplan is in de regels in artikel 3.5 een wijzigingsbevoegdheid opgenomen om een deel van de bestemming Groen te wijzigen in een functie ten behoeve van bedrijven, kantoren, dienstverlening of maatschappelijke doeleinden. Met de onherroepelijkheid van het bestemmingsplan en de daarin opgenomen wijzigingsbevoegdheid, is reeds een eerste stap gezet naar de ruimtelijke aanvaardbaarheid van de stedelijke ontwikkeling op de locatie binnen de planperiode van het bestemmingsplan.

Ten eerste dient er te worden beschreven dat de voorgenomen stedelijke ontwikkeling voorziet in een actuele regionale behoefte. Ten tweede dient te worden aangetoond dat de regionale behoefte kan worden opgevangen binnen het bestaand stedelijk gebied. Hieronder zal worden gemotiveerd dat aan deze eerste twee voorwaarden wordt voldaan. Als dit het geval is, is toetsing aan voorwaarde 3: 'motivering locatie buiten stedelijk gebied', niet meer aan de orde.

Er is sprake van een stedelijke ontwikkeling zoals bedoeld in artikel 1.1.1, eerste lid, aanhef en onder i van het Bro. De stedelijke ontwikkeling betreft de vestiging van een bedrijf/kantoorpand. Het bedrijf Bazelmans AVR verhuurt en verkoopt professionele licht-, geluids- en video(projectie) apparatuur aan voornamelijk het bedrijfsleven. Deze apparatuur wordt ingezet voor congressen, evenementen, productpresentaties, beurzen, trainingen etc. Daarnaast verzorgt het bedrijf ook de ontwerpen en uitvoering van de licht- en geluidsshow's welke bij de evenementen worden gepresenteerd.

Eind 2012 is het bedrijf in gesprek gegaan met de gemeente over nieuwe huisvesting. Het bedrijf was tot voor kort gevestigd aan het bedrijventerrein De Run in Veldhoven. Het betreffende pand op De Run ligt in de nabijheid van chipfabrikant ASML. Dit laatste voor Veldhoven en de regio belangrijke bedrijf

heeft in de loop der jaren diverse omliggende panden en terreinen aangekocht om de voor haar noodzakelijke uitbreidingsplannen te kunnen realiseren. Ook het pand van Bazelmans AVR is door ASML aangekocht. Bazelmans AVR heeft het pand per eind april 2014 verlaten en is nu tijdelijk gehuisvest in een ander pand op de Run te Veldhoven. Dit pand is te klein en niet bestendig beschikbaar voor de huisvesting van Bazelmans AVR

Sinds de start van de onderhandelingen met ASML over de verkoop van het pand is Bazelmans AVR op zoek gegaan naar een geschikt perceel of een geschikte bestaand bedrijfspand in Veldhoven en in de nabije omgeving daarvan. Navolgende criteria zijn daarbij van toepassing:

- Goede ontsluiting;
- In directe nabijheid van verbindingswegen en snelwegen;
- Goede logistieke voorzieningen op eigen terrein;
- Kavelgrootte 4.000-4.500m²;
- Zichtlocatie;
- Veilige omgeving vanwege de kostbare en diefstalgevoelige apparatuur.

In dit verband is gekeken naar diverse locaties (bebouwd en onbebouwd) op het bedrijventerrein De Run in Veldhoven. De specifieke logistieke wensen van het bedrijf konden niet worden vervuld in de voor aankoop beschikbare bestaande bedrijfspanden op De Run. De panden voldeden niet aan de gestelde criteria. Noodzakelijke verbouwingen of sloop van de bestaande opstallen waren financieel onhaalbaar. Ook diverse onbebouwde percelen bleken niet geschikt voor het bedrijf omdat de omvang van de percelen te groot dan wel te beperkt in omvang waren.

In dit verband is vervolgens gekeken naar de mogelijkheid tot vestiging van het bedrijf op bedrijventerrein Habraken in Veldhoven. Dit bedrijventerrein is echter bedoeld voor bedrijven in milieucategorie 3 en 4. Bazelmans AVR valt onder de code 772 (SBI-2008), 'verhuurbedrijven voor roerende goederen n.e.g' hetgeen een bedrijf is in milieucategorie 2. Op het bedrijventerrein Habraken zijn deze categorie bedrijven anders dan in de twee bestaande bedrijfsverzamelgebouwen, niet toegestaan. Het bedrijf kan qua omvang en bedrijfsvoering niet in een bedrijfsverzamelgebouw gevestigd worden. Het planologisch mogelijk maken van de vestiging van een categorie 2 bedrijf, anders dan in een bedrijfsverzamelgebouw, wordt vanuit gemeentelijk en provinciaal oogpunt niet wenselijk geacht. Om deze reden werd Habraken niet geschikt gevonden als locatie voor het bedrijf.

Vervolgens is bekeken of het mogelijk/wenselijk was dat het bedrijf zich zou vestigen op bedrijventerrein Zandven te Veldhoven. Dit bedrijventerrein is echter primair bedoeld voor bedrijven met een gecombineerde functie van wonen en werken. Omdat er niet bij het bedrijf gewoond gaat worden is ook Zandven als potentiële locatie afgevalen. Bovendien is Zandven niet gelegen in de directe nabijheid van snelwegen.

In dit kader is tevens gekeken of elders in de regio in de nabijheid van Veldhoven kon worden voorzien in de ruimtevraag van het bedrijf Bazelmans AVR met inachtneming van bovengenoemde criteria. Het bedrijf heeft zowel in Eindhoven, Eersel als in Valkenswaard diverse bestaande panden bestudeerd. In alle gevallen voldeden de locaties niet aan de gestelde criteria. Meer specifiek waren sommige percelen te groot, andere hadden geheel of geen goede laad-losgedeelte of was er geen sprake van een goede ontsluiting.

Als gevolg daarvan is onderzocht of het perceel aan de Heistraat-Kruisstraat met de daarop geldende wijzigingsbevoegdheid, geschikt was voor de gewenste ruimtevraag van Bazelmans AVR. Het perceel betreft een braakliggend terrein van circa 4000 m² gelegen nabij diverse uitvalswegen in het gemengd stedelijk gebied. Het perceel kan worden aangemerkt als een zichtlocatie van de Brainport Avenue waarbij de vestiging van een innovatief bedrijf met een hoogwaardige uitstraling gewenst is. Met de

vestiging van het bedrijf AVR Bazelmans wordt hier een goede invulling aan gegeven. Het ontwerp van het nieuwe gebouw heeft een duurzame en kwalitatieve uitstraling. Het ontwerp past qua maatvoering goed binnen de omgeving. Er vinden relatief weinig verkeersbewegingen plaats, zodat de overlast voor de omgeving ten opzichte van de huidige situatie (braakliggend terrein gelegen aan hoofdontsluitingsweg) beperkt is. Daarnaast is het ontwerp zo vormgegeven dat de parkeerplaatsen, welke geheel zijn voorzien op eigen terrein, zover mogelijk van de omliggende woningen af zullen liggen. Het laden en lossen zal inpandig plaatsvinden. Het pand ligt rondom in het zicht en voldoet daarmee aan de gestelde veiligheidseisen.

Gezien het bovenstaande kan worden gesteld dat er wordt voldaan aan (de eerste en tweede voorwaarde gesteld in) artikel 3.1.6, tweede lid Bro. Een toets aan de derde voorwaarde is daarmee niet meer noodzakelijk.

3.3 Provinciaal beleid

3.3.1 Structuurvisie Ruimtelijke Ordening Noord-Brabant (vastgesteld 1 oktober 2010)

In de Structuurvisie Ruimtelijke Ordening (SVRO) zijn de hoofdlijnen van het provinciaal ruimtelijk beleid tot 2025 opgenomen, met een doorkijk naar 2040. De SVRO is bindend voor de provincie Noord-Brabant zelf en doorvertaling in de (provinciale) Verordeningen zorgt voor een doorwerking naar lagere overheden.

In de SVRO wordt gesteld dat de belangrijkste opgave is om stad en land in de provincie in samenhang te ontwikkelen. De structurenkaart benoemt het plangebied als 'Stedelijk concentratiegebied' en 'Hoogstedelijke zone'. Op de visiekaart van de SVRO is het plangebied en directe omgeving aangemerkt als 'Economisch kenniscluster', 'Internationale economische as' en 'Stedelijk concentratiegebied'. Voor de stedelijke structuur, gevormd door zowel steden, als ook kernen en dorpen, geldt dat de provincie streeft naar:

- Concentratie van verstedelijking
- Inspelen op demografische ontwikkelingen
- Zorgvuldig ruimtegebruik
- Meer aandacht voor ruimtelijke kwaliteit
- Betere verknoping van stedelijke ontwikkelingen aan de infrastructuur
- Versterking van economische kennisclusters.

Met een betere verknoping van stedelijke ontwikkelingen aan infrastructuur moet een bijdrage geleverd worden aan een goede bereikbaarheid en daarmee aan het (inter)nationale vestigingsklimaat van Noord-Brabant. Er wordt naar gestreefd om verstedelijking en infrastructuur in onderlinge samenhang te ontwikkelen. Daarbij wordt ingestoken op het optimaal benutten van bestaande infrastructuur en daar waar nodig infrastructuur verder uitbouwen.

Uitgangspunt voor het stedelijk concentratiegebied (met de bijbehorende zoekgebieden voor verstedelijking) is dat hier het merendeel van de verstedelijkingsopgave wordt opgevangen (bovenlokale opvangtaak). De hoogstedelijke zones worden daarbij bij uitstek geschikt geacht voor de ontwikkeling van bovenregionale stedelijke functies. In de hoogstedelijke zone vindt intensivering van verstedelijking plaats in de zones langs infrastructuurassen en in de stationsgebieden. Beoogd wordt dat gemeenten deze ontwikkeling van hoogstedelijke zones oppakken als integrale opgaven.

De beoogde ontwikkeling - het realiseren van een bedrijf op een nu braakliggend perceel- is in lijn met de ambitie het gebied verder te verstedelijken.

3.3.2 Verordening Ruimte Noord-Brabant (geconsolideerde versie 2014)

In de Verordening Ruimte Noord-Brabant 2014 (Vr) zijn de beleidsregels vastgelegd die moeten zorgen voor verwezenlijking van de doelen en streefbeelden zoals die zijn opgenomen in de SVRO. De Vr is in werking getreden op 18 maart 2014. Deze verordening is een geactualiseerde versie van de eerder vastgestelde Verordening 2012. Ten opzichte van de verordening 2012 zijn een aantal wijzigingen aangebracht, onder andere ten aanzien van mestbewerking en veehouderijen.

In de Verordening wordt het onderscheid tussen stedelijk gebied en buitengebied verder ingevuld. Het plangebied is op het kaartbeeld van de Vr opgenomen als 'stedelijke ontwikkeling'. In de Verordening is bepaald dat bestemmingsplannen die voorzien in een stedelijke ontwikkeling, uitsluitend gelegen zijn in stedelijk gebied. De beoogde ontwikkeling is in lijn met deze bepaling.

Er zijn verder geen voorwaarden opgenomen ten aanzien van de nieuwvestiging van 'solitaire' bedrijven (dus niet zijnde bedrijventerreinen).

3.4 Gemeentelijk beleid

3.4.1 Ruimtelijke structuurvisie Veldhoven

De ruimtelijke structuurvisie Veldhoven "Durven kiezen voor kwaliteit" is vastgesteld op 3 juni 2009.

Op de verbeelding van de structuurvisie is het plangebied aangeduid als 'Dorpenstructuur'.

De ambities voor de toekomst met betrekking tot de dorps structuur van Veldhoven zijn:

- het behoud van het aantrekkelijke en relatief kleinschalige karakter en de cultuurhistorische waarden;
- verbeteren van de leefbaarheid en sociale cohesie in de kernen;
- het sterker profileren van de verschillende oorspronkelijke dorpen (positiebepaling).

Om dit te bereiken wordt onder meer ingezet op de inrichting van de openbare ruimte en het versterken van stedenbouwkundige kenmerken.

De structuurvisie bevat geen specifiek beleid ten aanzien van de nieuwvestiging van 'solitaire' bedrijven of de locatie.

3.4.2 Bestemmingsplan Aansluiting Kruisstraat

Door middel van deze wijzigingsbevoegdheid uit het bestemmingsplan 'Aansluiting Kruisstraat' kan de groenbestemming gewijzigd worden in de bestemming 'Bedrijf'. Hiervoor moet getoetst worden aan de onderstaande regels. In deze paragraaf zal puntsgewijs getoetst worden aan deze wijzigingsregels.

- a. wijziging is uitsluitend toegestaan ter plaatse van de aanduiding 'wro-zone wijzigingsgebied';
- b. het bebouwingspercentage mag maximaal 80% bedragen;
- c. de bouwhoogte mag maximaal 12 meter bedragen;
- d. voorzien dient te worden in voldoende parkeergelegenheid op eigen terrein;
- e. buitenopslag is niet toegestaan;
- f. detailhandel is uitsluitend toegestaan als ondergeschikte functie bij de te vestigen hoofdfunctie tot een maximale oppervlakte van 15% van de aanwezige bebouwing;
- g. een bedrijfswoning is niet toegestaan;
- h. wijziging leidt niet tot onevenredige aantasting van gebruiks- en ontwikkelingsmogelijkheden van omliggende bestemmingen en functies;
- i. in het wijzigingsplan wordt voor alle relevante thema's, waaronder in ieder geval begrepen luchtkwaliteit, bodem, geluid, externe veiligheid en onderwerpen de (milieuhygiënische) aanvaardbaarheid van de nieuwe ontwikkeling en de wettelijk aanvaardbaar geachte effecten op het gebied en de omgeving onderzocht en gemotiveerd

- j. op de gronden met de aanduiding 'veiligheidszone - lpg' mogen geen kwetsbare of beperkte kwetsbare objecten worden gebouwd, tenzij verantwoording plaatsvindt van de toename van het groepsrisico en dit door het bevoegd gezag als wettelijk aanvaardbaar wordt beoordeeld;
- k. in het wijzigingsplan dient rekening te worden gehouden met de gevolgen voor de waterhuishouding (waterkwantiteit en -kwaliteit), hiervoor wordt schriftelijk advies ingewonnen bij Waterschap De Dommel.

Toetsing

a. *wijziging is uitsluitend toegestaan ter plaatse van de aanduiding 'wro-zone wijzigingsgebied';*

Het plangebied van dit wijzigingsplan is exact begrensd op de contour van de wijzigingsbevoegdheid.

b. *het bebouwingspercentage mag maximaal 80% bedragen;*

De oppervlakte van het plangebied is ca. 4.019 m². Het volledige plangebied heeft de bestemming 'Bedrijf' met een bouwvlak. Aan dit bouwvlak is een maatvoeringsaanduiding gekoppeld die bepaalt dat niet meer dan 80% van het bouwvlak bebouwd mag worden. Dit komt neer op 3.215 m². De beoogde ontwikkeling heeft overigens een footprint van ca. 2000 m² en past dus ruimschoots binnen deze bouwregel.

c. *de bouwhoogte mag maximaal 12 meter bedragen;*

Aan het hierboven genoemde bouwvlak is tevens een maatvoeringsaanduiding gekoppeld die bepaalt dat er binnen het bouwvlak niet hoger gebouwd mag worden dan 12 m. De beoogde ontwikkeling past binnen deze bouwregel.

d. *voorzien dient te worden in voldoende parkeergelegenheid op eigen terrein;*

In paragraaf 4.2 is aangetoond dat er voldoende parkeerplaatsen op het terrein aangelegd worden. Tevens is in de specifieke gebruiksregels van het artikel 'Bedrijf' bepaald dat alle benodigde parkeerplaatsen binnen het plangebied gerealiseerd dienen te worden.

e. *buitenopslag is niet toegestaan;*

In de specifieke gebruiksregels van de bestemming 'Bedrijf' is bepaald dat buitenopslag niet toegestaan is.

f. *detailhandel is uitsluitend toegestaan als ondergeschikte functie bij de te vestigen hoofdfunctie tot een maximale oppervlakte van 15% van de aanwezige bebouwing;*

In de specifieke gebruiksregels van de bestemming 'Bedrijf' is bepaald dat ten hoogste 15% van het b.v.o. gebruikt mag worden ten behoeve van ondergeschikte detailhandel.

g. *een bedrijfswoning is niet toegestaan;*

In de specifieke gebruiksregels van de bestemming 'Bedrijf' is bepaald dat bedrijfswoningen niet toegestaan zijn. Overigens is er geen sprake van een bedrijfswoning bij de beoogde ontwikkeling.

h. *wijziging leidt niet tot onevenredige aantasting van gebruiks- en ontwikkelingsmogelijkheden van omliggende bestemmingen en functies;*

In paragraaf 4.7 is aangetoond dat omliggende functies geen hinder van de beoogde ontwikkeling ondervinden. Ook worden er geen functies in hun gebruiks- of ontwikkelingsmogelijkheden beperkt.

i. *in het wijzigingsplan wordt voor alle relevante thema's, waaronder in ieder geval begrepen luchtkwaliteit, bodem, geluid, externe veiligheid en onderwerpen de (milieuhygiënische) aanvaardbaarheid van de nieuwe ontwikkeling en de wettelijk aanvaardbaar geachte effecten op het gebied en de omgeving onderzocht en gemotiveerd;*

Zie hiervoor Hoofdstuk 4. In dit hoofdstuk is aangetoond dat de relevante milieuaspecten de beoogde ontwikkeling niet in de weg staan.

- j. *op de gronden met de aanduiding 'veiligheidszone - lpg' mogen geen kwetsbare of beperkte kwetsbare objecten worden gebouwd, tenzij verantwoording plaatsvindt van de toename van het groepsrisico en dit door het bevoegd gezag als wettelijk aanvaardbaar wordt beoordeeld;*

De veiligheidszone is niet meer aanwezig. Het bepaalde in deze regel is niet meer van toepassing.

- k. *in het wijzigingsplan dient rekening te worden gehouden met de gevolgen voor de waterhuishouding (waterkwantiteit en -kwaliteit), hiervoor wordt schriftelijk advies ingewonnen bij Waterschap De Dommel.*

De gevolgen van de beoogde ontwikkeling voor de waterhuishouding zijn beschreven in paragraaf 4.4. In deze paragraaf is ook de schriftelijke reactie van de waterbeheerder opgenomen.

Conclusie

Het plan is getoetst aan de wijzigingsregels. Aan alle wijzigingsregels wordt voldaan.

Hoofdstuk 4 Onderzoek

4.1 Inleiding

In dit hoofdstuk worden de voor dit wijzigingsplan relevante milieuaspecten beschreven. Dit hoofdstuk bevat de uitkomsten van de (technische) onderzoeken met conclusies.

4.2 Verkeer en infrastructuur

Verkeersstructuur

Het gebouw wordt aan twee zijden ontsloten. De expeditieruimte waar de vrachtauto's opgesteld staan bevindt zich aan de westelijke zijde van het gebouw. Aan deze zijde is het terrein verbonden met de reeds bestaande Zoom. De verbinding met de Zoom zal uitsluitend gebruikt worden door uitgaand vrachtverkeer. Via deze weg is zowel de nieuw aan te leggen ontsluiting als de bestaande Heistraat te bereiken. Ter plaatse van de verbinding met de Zoom is een zichtlijn aanwezig die behouden dient te blijven.

De parkeerplaatsen ten noorden van het gebouw worden via de oostelijke zijde van het plangebied ontsloten. Ook het inkomend vrachtverkeer maakt gebruik van deze verbinding. Hier wordt direct aangetakt op de nieuw aan te leggen rotonde die onderdeel uitmaakt van de te vernieuwen verkeersstructuur. In oostelijke richting is er via de Meerenakkerweg een goede verbinding met Eindhoven. In westelijke richting kan via de daar gelegen rotonde en de Noord Brabantlaan de N2 (en vervolgens de A2) bereikt worden, die op korte afstand van het plangebied ligt. De Grasdreef verbindt het plangebied met Eindhoven Airport en het Flight Forum. Via de Heerbaan is ten slotte Veldhoven zelf makkelijk te bereiken.

De ontsluiting en bereikbaarheid van het plangebied zijn zeer goed.

Verkeersgeneratie en verkeersafwikkeling

Het bedrijf heeft een brutovloeroppervlak (b.v.o.) van in totaal 4.123 m², uit te splitsen in 3.172 m² bedrijfshal en 951 m² kantoorruimte. Voor het berekenen van de verkeersgeneratie is uitgegaan van gegevens over de bedrijfsvoering. In het worst-case scenario bedraagt het aantal vrachtwagenbewegingen per etmaal 30. Daarnaast vinden er nog 70 'gewone' voertuigbewegingen per etmaal plaats. Het totaal aantal verkeersbewegingen per etmaal komt hiermee op 100.

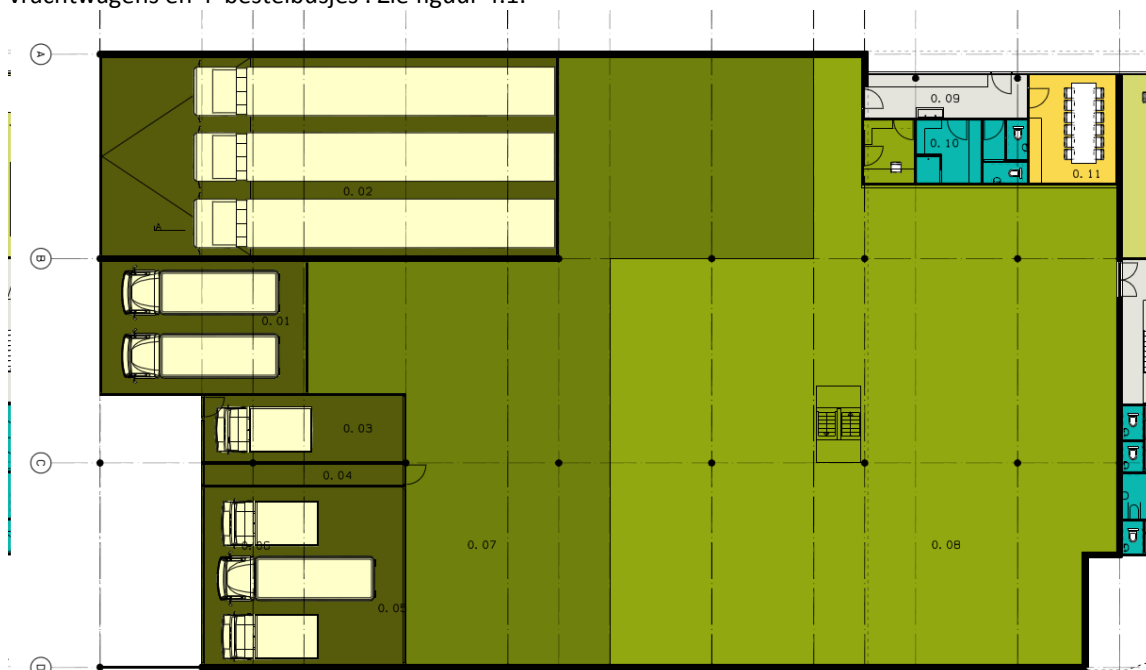
Vrachtverkeer komt voor het merendeel via de route Meerenakkerweg-Zoom-rotonde Kruisstraat-Peter Zuidlaan-Zoom het terrein op. Via de uitrit aan het Zoom verlaat het vrachtverkeer het bedrijf weer. Op de rotonde komen daarom circa 15 vrachtautobewegingen per etmaal. De totale verwachte verkeersintensiteit van de omliggende wegen zal niet door de ontwikkeling veranderen. De rotonde is conform de CROW-richtlijnen ontworpen en vrachtverkeer kan deze rotonde goed nemen.

De beoogde ontwikkeling vormt dus geen bedreiging voor de doorstroming.

Parkeren

Bij het berekenen van de parkeerbehoefte is uitgegaan van de kencijfers van de CROW-publicatie 317, en is onderscheid gemaakt tussen de bedrijfshal en de kantoorfuncties. De parkeernorm voor de bedrijfshal is 1,05 parkeerplaats per 100 m² b.v.o. Op basis van 3.172 m² b.v.o. resulteert dit in 33,3 parkeerplaatsen. Voor de kantoorfuncties is de norm 2,05 parkeerplaats per 100 m² b.v.o., wat resulteert in 19,5 parkeerplaatsen (9,51*2,05).

In totaal zijn er op piekmomenten 53 parkeerplaatsen benodigd. Er worden er 48 parkeerplaatsen ten noorden van de bedrijfsbebouwing aangelegd, en nog 5 ten westen van het bedrijfsgebouw. Deze liggen voor de laad- en losruimte en zijn derhalve niet (altijd) beschikbaar om te parkeren. Inpandig is echter 393 m² gereserveerd voor het laden en lossen, bestaande uit opstelterrein voor 3 grote trailers, 2 kleine vrachtwagens en 4 'bestelbusjes'. Zie figuur 4.1.



figuur 4.1 inpandig opstelterrein

Dit opstelterrein is echter nooit gelijktijdig volledig in gebruik zodat er altijd enkele van de bovengenoemde (grote) parkeerplaatsen vrij zijn. Op deze plaatsen kan de resterende piekbehoefte van 5 parkeerplaatsen opgevangen worden.

Zodoende wordt voldaan aan de parkeernorm. Alle benodigde parkeerplaatsen worden gerealiseerd op eigen terrein.

Openbaar vervoer en fietsparkeren

Op het terrein worden een aantal fietsparkeerplaatsen aangelegd. Tevens ligt er op ca. 30 m van het plangebied een bushalte met directe verbindingen naar Eindhoven.

Conclusie

De bereikbaarheid van het plangebied is goed te noemen. Er wordt voorzien in voldoende parkeergelegenheid. Het aspect verkeer staat de beoogde ontwikkeling dan ook niet in de weg.

4.3 Bodem

Beleid en normstelling

Op grond van het Bro dient in verband met de uitvoerbaarheid van een plan rekening te worden gehouden met de bodemgesteldheid in het plangebied. Bij functiewijzigingen dient te worden bekeken of de bodemkwaliteit voldoende is voor de beoogde functie en moet worden vastgesteld of er sprake is van een saneringsnoodzaak. In de Wet bodembescherming is bepaald dat indien de desbetreffende bodemkwaliteit niet voldoet aan de norm voor de beoogde functie, de grond zodanig dient te worden gesaneerd dat zij kan worden gebruikt door de desbetreffende functie (functiegericht saneren). Voor een nieuw geval van bodemverontreiniging geldt, in tegenstelling tot oude gevallen (voor 1987), dat niet functiegericht maar in beginsel volledig moet worden gesaneerd. Nieuwe bestemmingen dienen bij voorkeur te worden gerealiseerd op bodem die geschikt is voor het beoogde gebruik.

Onderzoek

In het kader van het geldende bestemmingsplan 'Aansluiting Kruisstraat' is door van Vleuten Consult een verkennend bodemonderzoek uitgevoerd ('Verkennd bodemonderzoek t.p.v. perceel sectie K 2240 te Veldhoven (Slot-Oost)' d.d. 08-07-2010, zie Bijlage 1). Dit onderzoek is nog voldoende recent, zodat de uitkomsten ook voor dit plan van toepassing zijn.

Uit dit onderzoek blijkt dat de bovengrond licht verontreinigd is met cadmium en PAK's, dat de ondergrond niet verontreinigd is, en dat het grondwater licht verontreinigd is met nikkel. Er worden echter geen grenswaarden overschreden, waardoor vervolgonderzoek achterwege kan blijven.

Conclusie

Het aspect 'bodem' staat de beoogde ontwikkeling niet in de weg.

4.4 Water

Waterbeheer en watertoets

De initiatiefnemer dient in een vroeg stadium overleg te voeren met de waterbeheerder over een ruimtelijke planvoornemen. Hiermee wordt voorkomen dat ruimtelijke ontwikkelingen in strijd zijn met duurzaam waterbeheer. Het plangebied ligt binnen het beheersgebied van het Waterschap De Dommel, verantwoordelijk voor het waterkwantiteits- en waterkwaliteitsbeheer. Bij het tot stand komen van dit plan is overleg gevoerd met de waterbeheerder over deze waterparagraaf. De opmerkingen van de waterbeheerder zijn vervolgens verwerkt in deze waterparagraaf.

Beleid duurzaam stedelijk waterbeheer

Op verschillende bestuursniveaus zijn de afgelopen jaren beleidsnota's verschenen aangaande de waterhuishouding, allen met als doel een duurzaam waterbeheer (kwalitatief en kwantitatief). Deze paragraaf geeft een overzicht van de voor het plangebied relevante nota's, waarbij het beleid van het Hoogheemraadschap nader wordt behandeld.

Europa:

- Kaderrichtlijn Water (KRW).

Nationaal:

- Nationaal Waterplan (NW);
- Waterbeleid voor de 21ste eeuw (WB21);
- Nationaal Bestuursakkoord Water (NBW);
- Waterwet.

Provinciaal:

- Provinciaal Waterplan;

- Provinciale Verordening Ruimte;
- Provinciale Structuurvisie.

Waterschapsbeleid

Het waterbeheerplan 'Krachtig Water' is een strategisch document. Het Waterschap geeft hierin aan wat de doelen zijn voor de periode 2010-2015 en hoe het waterschap die wil bereiken. Het waterbeheerplan is afgestemd op het Stroomgebiedsbeheerplan Maas, het Nationaal Waterplan en het Provinciaal Waterplan. In de projecten worden de doelen uitgewerkt van dit waterbeheerplan in concrete maatregelen. Dit waterbeheerplan beschrijft de doelen en inspanningen van Waterschap De Dommel voor de periode 2010-2015.

De volgende indeling in thema's is gemaakt:

Droge voeten:

Voor het thema Droge voeten worden gestuurde waterbergingsgebieden aangelegd, zodat de kans op regionale wateroverlast in 2015 in bebouwd gebied en een deel van de kwetsbare natuurgebieden acceptabel is. In beekdalen die in zeer natte perioden van oudsher overstroomd, wordt geen overstromingsnorm toegepast.

Voldoende water:

Voor Voldoende water worden de plannen voor het gewenste grond- en oppervlakteregime (GGOR) in zowel landbouw- als natuurgebieden uiterlijk in 2015 vastgesteld. Met de realisatie van maatregelen in de belangrijkste verdroogde natuurgebieden (Topgebieden) wordt stevig aan de slag gegaan.

Natuurlijk water:

Voor het thema Natuurlijk water wordt de inrichting en het beheer van de watergangen gericht op het halen van de ecologische doelen uit de Europese Kaderrichtlijn Water en uit de functies 'waternatuur' en 'verweven' uit het Provinciaal Waterplan. Om deze doelen te halen wordt verder gegaan met beekherstel, de aanleg van ecologische verbindingzones en het opheffen van barrières voor vismigratie. Deze maatregelen worden zoveel mogelijk uitgevoerd per gebied, in één samenhangend maatregelenpakket met herstel van Topgebieden en verbetering van de water(bodem)kwaliteit.

Schoon water:

Voor Schoon water wordt het proces van samenwerking met gemeenten in de waterketen doorgezet. Gezamenlijke optimalisatiestudies worden uitgevoerd en afspraken worden vastgelegd in afvalwaterakkoorden. Verder wordt een deel van de rioolwaterzuiveringen vergaand verbeterd om te voldoen aan de Kaderrichtlijn Water. Bron- en effectgerichte maatregelen worden genomen om kwetsbare gebieden te beschermen.

Schone waterbodem:

Bij het thema Schone waterbodems worden vervuilde waterbodems aangepakt in samenhang met beekherstel. Afhankelijk van de soort verontreiniging wordt er gesaneerd, beheerd of geaccepteerd.

Mooi water:

Voor Mooi water worden, bij inrichtingsprojecten van het Waterschap, de waarden van water voor de mens vergroot. Dit wordt gedaan door ruimte te bieden aan recreatiemogelijkheden, landschap en cultuurhistorie.

Keur oppervlaktewateren

Het waterschap is verantwoordelijk voor de waterhuishoudkundige verzorging (waterkwaliteit en kwantiteit) binnen het plangebied. Voor waterhuishoudkundige ingrepen is de 'Keur Oppervlaktewateren Waterschap De Dommel' van toepassing.

De Keur is een waterschapsverordening die gebods- en verbodsbepalingen bevat met betrekking tot ingrepen die consequenties hebben voor de waterhuishouding en het waterbeheer. Zo is het onder andere verboden om handelingen te verrichten waardoor het onderhoud, aanvoer, afvoer en/of berging van water kan worden belemmerd zonder instemming van het waterschap De Dommel.

Daarnaast is het plaatsen van bouwwerken en bomen binnen 5 meter en het plaatsen van overige obstakels binnen 4 meter uit de insteek van watergangen, welke in het beheer en onderhoud zijn van waterschap De Dommel, alleen toegestaan met een ontheffing van het waterschap. Binnen 25 meter vanaf de insteek van watergangen met de functie waternatuur mogen er geen bouw- en graafwerkzaamheden worden verricht.

Hydrologische gevoelige delen van het beheersgebied zijn op bij de keur behorende keurkaarten aangewezen als keurbeschermingsgebieden en attentiegebieden. Attentiegebieden komen niet voor in of in de nabijheid van het plangebied. Ten noorden en ten westen van het plangebied zijn enkele locaties, in het buitengebied, aangeduid als keurbeschermingsgebied. Voor deze gebieden geldt een anti-verdrogingsbeleid gericht op behoud en/of herstel van grondwaterstanden en kwelsituaties. Het plangebied zelf valt buiten een keurbeschermingsgebied, derhalve wordt dit niet verder in het bestemmingsplan opgenomen.

Huidige situatie en beoogde ontwikkeling

Hier onder worden de belangrijkste zaken ten aanzien van het aspect 'water' beknopt weergegeven. Voor een uitgebreidere beschrijving wordt verwezen naar Bijlage 2.

Huidige situatie

Algemeen

Het plangebied bestaat uit het perceel ten oosten van het tankstation aan de Heistraat 31. Het perceel bestaat uit grasland.

Waterkwantiteit

Er is geen oppervlaktewater binnen of in de nabijheid van het plangebied aanwezig.

Veiligheid en waterkeringen

Het plangebied ligt niet in de kern-/beschermingszone van een waterkering.

Afvalwaterketen en riolering

Het plangebied is aangesloten op een gescheiden rioleringsstelsel.

Beoogde ontwikkeling

Algemeen

De beoogde ontwikkeling betreft de bouw van een bedrijfsgebouw. De functie van het perceel verandert daarmee van 'groen' naar 'bedrijf'. Het aandeel verharding binnen het plangebied neemt hiermee toe met 3.640 m². Conform de HNO-tool moet er 185 m³ water gecompenseerd worden. Het rapport van de HNO-tool is opgenomen in Bijlage 3.

In de zuidwestelijke oksel van de toekomstige rotonde wordt een retentievoorziening van 184 m³ gerealiseerd. Hiermee wordt voldoende berging gerealiseerd om te toename van het verhard oppervlak te compenseren. Om overlast te voorkomen in extremere situaties dan T-10+10% wordt een noodoverloop gecreëerd op de hemelwaterriolering die in verbinding staat met het oppervlaktewater. Er is overleg gevoerd met het waterschap over de watercompensatie. Deze is akkoord met de hierboven beschreven oplossing.

Waterkwantiteit

Er treedt geen verandering op in de waterkwantiteit binnen het plangebied.

Watersysteemkwaliteit en ecologie

Ter voorkoming van diffuse verontreinigingen van water en bodem geldt een verbod op het toepassen van zink, lood, koper en PAK's-houdende bouwmaterialen.

Veiligheid en waterkeringen

De in dit plan mogelijk gemaakte ontwikkeling heeft geen negatieve invloed op de waterveiligheid in de omgeving.

Riolering en afkoppelen

Het plangebied zal worden aangesloten op een gescheiden rioleringsstelsel.

Conclusie

Door de beoogde ontwikkeling neemt het aandeel verharding toe. Dit wordt gecompenseerd door de aanleg van een retentievoorziening nabij de toekomstige rotonde. Het aspect 'water' staat de beoogde ontwikkeling niet in de weg.

4.5 Ecologie**Beleid en normstelling***Gebiedsbescherming*

De Ecologische Hoofdstructuur (EHS) is een samenhangend netwerk van bestaande en te ontwikkelen natuurgebieden. De EHS is op provinciaal niveau uitgewerkt en beschermd. In het kader van de Natuurbeschermingswet 1998 zijn Natura 2000-gebieden (Habitat- en/of Vogelrichtlijngebieden), natuurmonumenten en landschapsgezichten beschermd. Bij ruimtelijke ontwikkelingen en plannen moet worden onderzocht of dit effect heeft op de beschermde natuurgebieden.

Soortenbescherming

Voor de soortenbescherming is de Flora- en faunawet (hierna Ffw) van toepassing. Deze wet is gericht op de bescherming van dier- en plantensoorten in hun natuurlijke leefgebied. De Ffw bevat onder meer verbodsbepalingen met betrekking tot het aantasten, verontrusten of verstoren van beschermde dier- en plantensoorten, hun nesten, holen en andere voortplantings- of vaste rust- en verblijfplaatsen. De wet maakt hierbij een onderscheid tussen 'licht' en 'zwaar' beschermde soorten. Indien sprake is van bestendig beheer, onderhoud of gebruik, gelden voor sommige, met name genoemde soorten, de verbodsbepalingen van de Ffw niet. Er is dan sprake van vrijstelling op grond van de wet. Voor zover deze vrijstelling niet van toepassing is, bestaat de mogelijkheid om van de verbodsbepalingen ontheffing te verkrijgen van het Ministerie van Economische Zaken.

Onderzoek*Huidige situatie*

Het plangebied bestaat uit het perceel ten oosten van het tankstation aan de Heistraat 31. Het perceel bestaat uit grasland.

Beoogde ontwikkeling

De beoogde ontwikkeling betreft de bouw van een bedrijfsgebouw. De functie van het perceel verandert daarmee van 'groen' naar 'bedrijf'. Het perceel is onbebouwd, er hoeven dus geen sloopwerkzaamheden plaats te vinden. Wel dienen er enkele bomen te worden gekapt. Hiervoor heeft de gemeente op 9 januari 2014 een omgevingsvergunning voor de activiteit 'kappen van bomen' verleend.

Gebiedsbescherming

Het plangebied vormt geen onderdeel van een natuur- of groengebied met een beschermde status, zoals Natura 2000. Het plangebied maakt ook geen deel uit van de Ecologische Hoofdstructuur (EHS). Het dichtstbijzijnde EHS-gebied ligt op grote afstand van het plangebied (ca. 1 km) en wordt niet beïnvloed door de beoogde ontwikkeling. Het dichtstbijzijnde Natura 2000-gebied (Kempenland) ligt op ca. 7 km van het plangebied. Vanwege de grote afstand is ook hier geen sprake van negatieve effecten.

De Natuurbeschermingswet 1998 en het beleid van de provincie staan de uitvoering van het plan dan ook niet in de weg.

Soortenbescherming

In het kader van het geldende bestemmingsplan 'Aansluiting Kruisstraat' is een ecologische quickscan uitgevoerd om te onderzoeken of er sprake is van ecologische waarden binnen het plangebied ('Beschermd flora en fauna diverse terreinen te Veldhoven', Ecologica, februari 2011, zie Bijlage 4). De quickscan is opgesteld in 2011 en is daarmee nog voldoende recent, zodat de resultaten ook voor dit bestemmingsplan van toepassing zijn.

Uit het onderzoek blijkt uit paragraaf 4.1 het volgende:

- er zijn geen beschermde planten aanwezig binnen het plangebied;
- er zijn uitsluitend sporen van konijnen en mollen waargenomen binnen het plangebied. Het gebied is ook geschikt voor grondgebonden zoogdieren. De te verwachten zoogdieren zijn allen soorten uit tabel 1, waarvoor een algemene vrijstelling geldt;
- binnen het onderzoeksgebied zijn oudere bomen aanwezig waarin zich holten bevinden. Deze holten zijn mogelijk geschikt als verblijfplaats voor vleermuizen. In dat verband is nader onderzoek naar mogelijke verblijfsplaatsen aan de orde;
- binnen het onderzoeksgebied zijn geen zogenaamde jaarrond beschermde (vaste) nesten waargenomen. Gezien de ligging van het onderzoeksgebied in stedelijk gebied is de kans op uilen- en roofvogelnesten vrijwel uitgesloten. Onderzoek naar vaste nesten van vogels is daarom niet nodig;
- het voorkomen van amfibieën, reptielen, ongewervelden en vissen is vrijwel uitgesloten door het ontbreken van oppervlaktewater.

Nader onderzoek in het kader van vleermuizen

Gezien het bovenstaande is nader onderzoek uitgevoerd naar de aanwezigheid van vleermuizen binnen het plangebied ('Notitie boomholten inspectie boomholten Heistraat te Veldhoven', Ecologica, maart 2014, zie Bijlage 5). Uit dit onderzoek blijkt het volgende:

- de aanwezige holten zijn volstrekt ongeschikt als verblijfplaats voor vleermuizen. Nader onderzoek of een ontheffingsaanvraag in dat kader is niet aan de orde;
- bij de gemeentelijke inspectie zijn drie nesten vastgesteld van houtduiven en ekster. Deze mogen tijdens de broedtijd niet worden verstoord;
- op het terrein zijn twee algemeen beschermde plantensoorten aanwezig. Voor deze soorten is de vrijstelling in geval van ruimtelijke ontwikkeling van toepassing en heeft geen gedragscode te worden gevolgd of een ontheffing te worden aangevraagd.

Conclusie

De conclusie van het flora en fauna onderzoek luidt dat er geen beschermde planten of zoogdieren aanwezig zijn binnen het plangebied. Er zijn ook geen jaarrond beschermde nesten aanwezig, en het voorkomen van amfibieën, reptielen, ongewervelden en vissen is vrijwel uitgesloten. Nader onderzoek naar deze soorten of een ontheffingsaanvraag is niet nodig. Verder dient er buiten het broedseizoen gewerkt te worden.

Er is wel nader onderzoek uitgevoerd naar verblijfplaatsen van vleermuizen. Uit dit onderzoek is gebleken dat de in het plangebied aanwezige boomholten niet geschikt zijn als verblijfplaats voor vleermuizen. Nader onderzoek naar vleermuizen of een ontheffingsaanvraag is niet aan de orde. Verder zijn er drie nesten vastgesteld van houtduiven en ekster. Deze mogen tijdens de broedtijd niet worden verstoord. Tenslotte zijn op het terrein twee algemeen beschermde plantensoorten aanwezig. Voor deze soorten is de vrijstelling in geval van ruimtelijke ontwikkeling van toepassing en behoeft geen gedragscode te worden gevolgd of een ontheffing te worden aangevraagd.

Met inachtneming van het bovenstaande staat het aspect 'ecologie' de beoogde ontwikkeling niet in de weg.

4.6 Archeologie en cultuurhistorie

4.6.1 Archeologie

Beleid en normstelling

Monumentenwet

De Monumentenwet regelt de bescherming van archeologisch erfgoed in de bodem, de inpassing ervan in de ruimtelijke ontwikkeling en de financiering van opgravingen: 'de veroorzaker betaalt'.

Voor gebieden waar archeologische waarden voorkomen of waar reële verwachtingen bestaan dat ter plaatse archeologische waarden aanwezig zijn, dient door de initiatiefnemer voorafgaand aan bodemingrepen archeologisch onderzoek te worden uitgevoerd. De uitkomsten van het archeologisch onderzoek dienen vervolgens volwaardig in de belangenafweging te worden betrokken. Het belangrijkste doel is de bescherming van het archeologische in de bodem (in situ) omdat de bodem doorgaans de beste garantie biedt voor een goede conservering. Er wordt uitgegaan van het basisprincipe de 'verstoorder' betaalt voor het opgraven en het documenteren van de aangetroffen waarden als behoud in de bodem niet tot de mogelijkheden behoort.

Onderzoek

In het kader van het geldende bestemmingsplan 'Aansluiting Kruisstraat' is een bureau- en verkennend booronderzoek uitgevoerd voor het aspect archeologie ('Plangebied Heistraat/ Slot Oost te Veldhoven, gemeente Veldhoven, Bureau- en verkennend booronderzoek – ArchAeO-Rapport 1005', 18-11-2010, zie Bijlage 6). Het onderzoek is opgesteld in 2010 en is daarmee nog voldoende recent, zodat de resultaten ook voor dit bestemmingsplan van toepassing zijn.

Uit het onderzoek is gebleken dat in het centrale en oostelijk plandeel mogelijk archeologische resten aanwezig zijn. Daarom is in dit deel van het plangebied een proefsleuvenonderzoek uitgevoerd ('Plangebied Heistraat/Slot Oost, Gemeente Veldhoven, Archeologisch vooronderzoek: een proefsleuvenonderzoek, Raap, versie 6.5, zie Bijlage 7). Uit dit onderzoek is gebleken dat er een lage archeologische verwachtingswaarde binnen het gebied aanwezig is. De gemeente heeft daarom een selectiebesluit genomen (zie Bijlage 8) waarmee het terrein voor wat betreft archeologie wordt vrijgegeven.

Conclusie

De kans op het aantreffen van archeologische resten is zeer gering. het aspect 'archeologie' staat de beoogde ontwikkeling niet in de weg.

4.6.2 Cultuurhistorie

Beleid en normstelling

Goede ruimtelijke ordening betekent dat er een integrale afweging plaatsvindt van alle belangen die effect hebben op de kwaliteit van de ruimte. Een van die belangen is de cultuurhistorie. Per 1 januari 2012 is in het kader van de modernisering van de monumentenzorg (MOMO) in het Besluit ruimtelijke ordening van het rijk opgenomen dat gemeenten bij het maken van bestemmingsplannen rekening moeten houden met cultuurhistorische waarden.

Onderzoek en conclusie

Het plangebied is onbebouwd en wordt niet gekenmerkt door landschappelijke waarden. Er zijn geen cultuurhistorisch waardevolle objecten aanwezig.

4.7 Bedrijven en milieuzonering

Beleid en normstelling

In het kader van een goede ruimtelijke ordening is het van belang dat bij de aanwezigheid van bedrijven in de omgeving van milieugevoelige functies zoals woningen:

- ter plaatse van de woningen een goed woon- en leefmilieu kan worden gegarandeerd;
- rekening wordt gehouden met de bedrijfsvoering en milieuruimte van de betreffende bedrijven.

Om in de bestemmingsregeling de belangenafweging tussen bedrijvigheid en nieuwe woningen in voldoende mate mee te nemen, wordt in dit plan gebruikgemaakt van de VNG-publicatie Bedrijven en milieuzonering (editie 2009).

Onderzoek

In de directe omgeving van het plangebied zijn verschillende functies te vinden: direct ten zuiden van de locatie ligt een rustige woonwijk en ten westen van het gebied liggen een tankstation en een garage met showroom. Zodoende kan het gebied getypeerd worden als 'gemengd gebied'.

Het toekomstige bedrijf binnen het plangebied betreft een milieucategorie 2- bedrijf. Een dergelijk bedrijf heeft een richtafstand van 10 m ten opzichte van hinder gevoelige functies. De richtafstand is gebaseerd op het omgevingstype 'gemengd gebied'. De dichtstbijzijnde hindergevoelige functies zijn de woningen aan het Gareel, deze liggen op 20 m afstand van de beoogde ontwikkeling. Aan de richtafstand van 10 m wordt dus voldaan.

Conclusie

Het aspect bedrijven en milieuzonering staat de beoogde ontwikkeling niet in de weg.

4.8 Externe veiligheid

Beleid en normstelling

Bij ruimtelijke plannen wordt ten aanzien van externe veiligheid naar verschillende aspecten gekeken, namelijk:

- bedrijven waar opslag, gebruik en/of productie van gevaarlijke stoffen plaatsvindt;
- vervoer van gevaarlijke stoffen over wegen, spoor, water of leidingen.

In het externe veiligheidsbeleid wordt onderscheid gemaakt in het plaatsgebonden risico (PR) en het groepsrisico (GR). Het PR is de kans per jaar dat een persoon op een bepaalde plaats overlijdt als rechtstreeks gevolg van een ongeval met gevaarlijke stoffen, indien hij onafgebroken en onbeschermd op die plaats zou verblijven. Het PR wordt weergegeven met risicocontouren rondom een inrichting of langs een vervoersas. Het GR drukt de kans per jaar uit dat een groep mensen van minimaal een

bepaalde omvang overlijdt als rechtstreeks gevolg van een ongeval met gevaarlijke stoffen. Voor het GR geldt een oriëntatiewaarde. De gemeente heeft een verantwoordingsplicht als het GR toeneemt en/of de oriëntatiewaarde overschrijdt.

Risicorelevante inrichtingen

Het Besluit externe veiligheid inrichtingen (hierna: Bevi) geeft een wettelijke grondslag aan het externe veiligheidsbeleid rondom risicovolle inrichtingen. Het doel van het besluit is de risico's waaraan burgers in hun leefomgeving worden blootgesteld vanwege risicovolle inrichtingen tot een aanvaardbaar minimum te beperken. Op basis van het Bevi geldt voor het PR een grenswaarde voor kwetsbare objecten en een richtwaarde voor beperkt kwetsbare objecten. Beide liggen op een niveau van 10^{-6} per jaar. Bij de vaststelling van een bestemmingsplan moet aan deze normen worden voldaan, ongeacht of het een bestaande of nieuwe situatie betreft.

Het Bevi bevat geen norm voor het GR; wel geldt op basis van het Bevi een verantwoordingsplicht ten aanzien van het GR in het invloedsgebied van de inrichting. De in het externe veiligheidsbeleid gehanteerde norm voor het GR geldt daarbij als oriëntatiewaarde.

Vervoer van gevaarlijke stoffen

In de circulaire Risiconormering Vervoer Gevaarlijke Stoffen is het externe veiligheidsbeleid voor het vervoer van gevaarlijke stoffen over water, wegen en spoorwegen opgenomen. Op basis van de circulaire geldt voor bestaande situaties de grenswaarde voor het PR ter plaatse van kwetsbare en beperkt kwetsbare objecten van 10^{-5} per jaar en de streefwaarde 10^{-6} per jaar. In nieuwe situaties is de grenswaarde voor het PR ter plaatse van kwetsbare objecten 10^{-6} per jaar. Voor beperkt kwetsbare objecten geldt deze waarde als een richtwaarde. Op basis van de circulaire geldt bij een overschrijding van de oriëntatiewaarde voor het GR of een toename van het GR een verantwoordingsplicht. Deze verantwoordingsplicht geldt zowel in bestaande als nieuwe situaties. De circulaire vermeldt dat op een afstand van 200 m vanaf het tracé in principe geen beperkingen hoeven te worden gesteld aan het ruimtegebruik.

Vooruitlopend op de vaststelling van het Besluit Transportroutes Externe Veiligheid is de circulaire RVGS per 1 januari 2010 gewijzigd. Met deze wijziging zijn de veiligheidsafstanden uit het Basisnet Weg en het Basisnet Water opgenomen in de circulaire. In het BTEV worden tevens plasbrandaandachtsgebieden benoemd voor transportroutes. Vooruitlopend op de vaststelling van het BTEV wordt, aan de hand van de Basisnetten, al geanticipeerd op de beperkingen voor ruimtelijke ontwikkelingen die samenhangen met deze plasbrandaandachtsgebieden.

Buisleidingen

Per 1 januari 2011 is het Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb) in werking getreden. In dat Besluit wordt aangesloten bij de risicobenadering uit het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi) zodat ook voor buisleidingen normen voor het PR en het GR gelden. Op advies van de minister wordt bij de toetsing van externe veiligheidsrisico's van buisleidingen al enkele jaren rekening gehouden met deze risicobenadering. Op grond van het Bevb dient zowel bij consoliderende bestemmingsplannen als bij ontwikkelingen inzicht te worden gegeven in de afstand tot het plaatsgebonden risico en de hoogte van het groepsrisico als gevolg van het transport van gevaarlijke stoffen door buisleidingen.

Onderzoek

Risicovolle inrichtingen

Er zijn geen risicovolle inrichten aanwezig in de nabijheid van het plangebied. De lpg-installatie ten westen van het plangebied is reeds verwijderd.

Vervoer van gevaarlijke stoffen

Ten oosten van het plangebied loopt de rijksweg A2. Op deze weg vindt vervoer van gevaarlijke stoffen plaats. Voor de ontwikkeling is het wegvak B106 (afrit 30 (Eindhoven Centrum - knooppunt De Hogt) van toepassing. Dit wegvak beschikt over een veiligheidszone van 26 meter en een

plasbrandaandachtsgebied van 30 meter vanaf de rand van de weg. Het groepsrisico ten gevolge van de weg is in de huidige situatie groter dan 0,1 maal de oriëntatiewaarde.

Veiligheidszones (PR)

Op grond van de Circulaire RVGS dient voor het wegvak rekening te worden gehouden met een veiligheidszone waarbinnen sprake kan zijn van een PR dat groter is dan 10^{-6} . Omdat de waarde PR 10^{-6} geldt als grenswaarde voor de ontwikkeling van nieuwe kwetsbare objecten, zijn deze niet toegestaan binnen de veiligheidszone. Voor nieuwe beperkt kwetsbare objecten, zoals bedrijfsbebouwing, geldt dat de PR 10^{-6} een richtwaarde vormt.

Voor de ontwikkeling is het van belang dat zowel de veiligheidszone als het plasbrandaandachtsgebied niet reikt tot het projectgebied.

Groepsrisico (GR)

Uit het Basisnet Weg volgt voor het relevante wegvak dat het GR, bij een risicoplafond voor 2020, meer dan 0,1 maal de oriënterende waarde bedraagt. Ten opzichte van de vigerende planologische situatie, wordt binnen het invloedsgebied voor het GR een ontwikkeling mogelijk gemaakt die zorgt voor een toename van de personendichtheid. De ontwikkeling is echter op meer dan 200 meter van de weg gelegen, en heeft daarom mede gezien de kleinschaligheid van de ontwikkeling geen significante invloed op de hoogte van het groepsrisico. Verwacht mag daarom worden dat het groepsrisico niet wijzigt ten gevolge van de ontwikkeling. Gezien de zeer geringe toename van het aantal personen binnen het invloedsgebied, in combinatie met het feit dat het groepsrisico in de huidige situatie groter is dan 0,1 maal de oriëntatiewaarde is een verantwoording van het groepsrisico noodzakelijk. Deze is verderop in deze paragraaf opgenomen.

Verantwoording GR

Maatregelen ter beperking van risico's

Als gevolg van de vaststelling van het Basisnet Weg is voor de relevante wegvakken een vervoersplafond vastgesteld. Daarmee is ruimte gecreëerd voor het vervoer van gevaarlijke stoffen over de A2. Dit betekent dat er geen mogelijkheden zijn om bronmaatregelen te treffen. Het groepsrisico overschrijdt de oriëntatiewaarde naar verwachting niet, bronmaatregelen zijn dan ook niet noodzakelijk.

Maatregelen ter beperking van effecten

Los van de risico's kunnen aan de kant van de ontvanger maatregelen worden getroffen om de effecten ingeval van een calamiteit te beperken. Voor het meest geloofwaardige scenario geldt dat deze maatregelen erop gericht moeten zijn om de gebouwen geschikt te maken tegen brand en een overdrukscenario. Ook moeten de gebouwen en de directe omgeving geschikt zijn om het gebied te kunnen ontvluchten waarbij de aanwezige personen tijdig moeten kunnen worden geïnstrueerd. Dit vertaalt zich in de volgende maatregelen:

Maatregel met betrekking tot de omgeving:

- voorkomen van obstakels in vluchtroute (doodlopende straat, hekwerk, sloot en dergelijke);

Maatregelen op gebouwniveau:

- verminderen aantal (te openen) ramen aan de zijde risicobron;

Maatregel met betrekking tot handelingsperspectief:

- centraal omroepsysteem;
- ontruimingsalarminstallatie.

De uitvoering van bovengenoemde, aanvullende, bouwkundige maatregelen kan niet zeker worden gesteld in het ruimtelijk spoor. Deze maatregelen komen aan de orde ten tijde van de bouwvergunning en moeten in overleg tussen gemeente en initiatiefnemer worden verwerkt in het ontwerp van de

gebouwen en de vergunningaanvraag. De inrichting van buitenterreinen, in verband met vluchtroutes, is afhankelijk van de verkaveling en deze is nog niet bekend. Ook op dit aspect wordt door de brandweer toegezien in de vergunningfase.

Mogelijkheden voor bestrijdbaarheid van calamiteiten

Van de VRR is (nog) geen advies ontvangen met betrekking tot de bestrijdbaarheid van calamiteiten. Aangenomen wordt dat het plangebied voldoende toegankelijk is voor hulpdiensten. Over de beschikbaarheid van primaire, secundaire en tertiaire bluswatervoorziening wordt overlegd met de regionale brandweer. Gezien de ligging aan 2 wegen, moet dit geen belemmering vormen.

Beschouwing van zelfredzaamheid

In het plangebied is geen sprake van de aanwezigheid van groepen personen met een verminderde zelfredzaamheid zodat er geen bijzondere maatregelen nodig zijn. In het algemeen wordt gesteld dat de zelfredzaamheid van de aanwezige personen kan worden verhoogd door het bieden van handelingsperspectief. Voor het plangebied geldt, dat er wordt gezorgd voor een dekking van het Waarschuwings- en alarmeringssysteem (WAS).

Conclusie

Er is (na uitvoering van bovenstaande maatregelen) sprake van een restrisico. Dit restrisico wordt, gelet op de zelfredzaamheid en de mogelijkheden tot bestrijding van calamiteiten, aanvaardbaar geacht.

4.9 Kabels en leidingen

Afwegingskader

Planologisch relevante leidingen en hoogspanningsverbindingen dienen te worden gewaarborgd. Tevens dient rond dergelijke leidingen rekening te worden gehouden met zones waarbinnen mogelijke beperkingen gelden. Planologisch relevante leidingen zijn leidingen waarin de navolgende producten worden vervoerd:

- gas, olie, olieproducten, chemische producten, vaste stoffen/goederen;
- aardgas met een diameter groter of gelijk aan 18 inch;
- defensiebrandstoffen;
- warmte en afvalwater, ruwwater of halffabricaat voor de drink- en industriewatervoorziening met een diameter groter of gelijk aan 18 inch.

Onderzoek

Er zijn geen planologisch relevante buisleidingen, hoogspanningsverbindingen of straalpaden aanwezig. Met eventueel aanwezige overige planologisch gezien niet-relevante leidingen (zoals rioolleidingen, leidingen nutsvoorzieningen, drainageleidingen) in of nabij het plangebied hoeft in het plan geen rekening te worden gehouden.

Conclusie

Geconcludeerd wordt dat het aspect kabels en leidingen de uitvoering van het plan niet in de weg staat.

4.10 Wegverkeerslawaaï

Beleid en normstelling

Geluidhinder kan ontstaan door verschillende activiteiten. Hierbij kan gedacht worden aan weg- en railverkeer maar ook aan industriële activiteiten. De Wet geluidhinder, de Wet milieubeheer en het bouwbesluit geven normen weer voor de hoogst acceptabele geluidbelasting en minimale geluidwering bij geluidsgevoelige functies zoals woningen. Hierbij wordt onderscheid gemaakt tussen bestaande en nieuwe situaties.

Onderzoek

Geluidhinder vanuit het bedrijf

Een bedrijf is geen geluidhindergevoelige functie. Onderzoek naar dit aspect kan dus achterwege blijven. Vanwege de korte afstand tussen de beoogde ontwikkeling en de woningen ten zuiden van het plangebied, moet in het kader van een goede ruimtelijke ordening wel onderzocht worden of deze woningen geen geluidhinder ondervinden van de beoogde ontwikkeling. Hierover het volgende.

In paragraaf 4.7 is reeds aangetoond dat wordt voldaan aan de richtafstanden uit de VNG-publicatie. Het bedrijf is ingedeeld in categorie 2, en de grootste richtafstand hoort bij het aspect 'geluid'. Dit betekent dat eventuele geluidhinder vanuit het bedrijf bepalend is voor de mate waarin het bedrijf hinder veroorzaakt. Aan de richtafstand voor het aspect 'geluid' (10 m) wordt voldaan. Het is dus niet waarschijnlijk dat de woningen ten zuiden van het plangebied geluidhinder gaan ondervinden, aangezien deze op 20 m afstand liggen.

Wegverkeerslawaaï

Daarnaast wordt direct ten zuiden van het toekomstige bedrijf, tussen het plangebied en de eerder genoemde woningen, de nieuwe verkeersverbinding Kruisstraat - Heistraat gerealiseerd. Deze weg is bedoeld voor bestemmings- en doorgaand verkeer (maximaal 50 km/h) en brengt wegverkeerslawaaï met zich mee. In het bestemmingsplan 'Aansluiting Kruisstraat' is daarom akoestisch onderzoek gedaan naar de invloed van deze weg op nabijgelegen woningen ('Akoestisch onderzoek Reconstructie Slot-Oost' (met addendum), SRE Milieudienst, 2011, zie Bijlage 9). Uit dit onderzoek is naar voren gekomen dat voor een aantal woningen een besluit hogere waarden aangevraagd diende te worden.

Destijds waren er echter nog geen concrete bouwplannen voor het plangebied. Daarom is recent aanvullend onderzoek uitgevoerd ('Aanvullend akoestisch onderzoek Reconstructie Slot-Oost te Veldhoven', Omgevingsdienst Zuidoost-Brabant, d.d. 19 juni 2014, zie Bijlage 10). Hieruit blijkt dat er enerzijds sprake is van toename van het geluid bij enkele woningen vanwege reflectie van het wegverkeerslawaaï vanwege de nieuwe weg. Anderzijds zorgt het nieuwe gebouw ook voor afscherming van het wegverkeerslawaaï afkomstig van de Heistraat en de A2. Uit het onderzoek blijkt dat deze effecten elkaar opheffen, waarbij in de meeste gevallen zelfs sprake is van een geringe verlaging van de cumulatieve geluidsbelasting.

De toekomstige weg is overigens maatgevend als het gaat om geluidhinder op omliggende woningen. Dat wil zeggen dat de toekomstige weg meer lawaaï produceert dan het toekomstige bedrijf, en dichterbij de woningen is gelegen. De vestiging van het bedrijf zorgt voor een geringe verlaging van de cumulatieve geluidsbelasting die afkomstig is van deze weg.

Conclusie

Aan de richtafstand ten aanzien van het aspect 'geluid' wordt voldaan. In het bestemmingsplan 'Aansluiting Kruisstraat' is daarnaast reeds aangetoond dat het aspect 'wegverkeerslawaaï' ten gevolge van de aanleg van de nieuwe weg geen belemmering vormt. Verder onderzoek naar eventuele geluidhinder op omliggende woningen als gevolg van de realisatie van een bedrijf binnen het plangebied kan dus achterwege blijven.

4.11 Luchtkwaliteit

Beleid en normstelling

In het kader van een goede ruimtelijke ordening wordt bij het opstellen van een ruimtelijk plan uit het oogpunt van de bescherming van de gezondheid van de mens rekening gehouden met de luchtkwaliteit. Het toetsingskader voor luchtkwaliteit wordt gevormd door hoofdstuk 5, titel 5.2 van de Wet milieubeheer (ook wel Wet luchtkwaliteit genoemd, Wlk). Dit onderdeel van de Wet milieubeheer (Wm) bevat grenswaarden voor zwaveldioxide, stikstofdioxide en stikstofoxiden, fijn stof, lood, koolmonoxide en benzeen. Hierbij zijn in de ruimtelijke ordeningspraktijk langs wegen vooral de grenswaarden voor stikstofdioxide (jaargemiddelde) en fijn stof (jaar- en daggemiddelde) van belang. De grenswaarden van de laatstgenoemde stoffen zijn in de volgende tabel weergegeven.

Tabel 4.4 Grenswaarden maatgevende stoffen Wm

stof	toetsing van	grenswaarde	geldig
stikstofdioxide (NO ₂)	jaargemiddelde concentratie	60 µg/m ³	2010 tot en met 2014
	jaargemiddelde concentratie	40 µg/m ³	vanaf 2015
fijn stof (PM ₁₀)	jaargemiddelde concentratie	40 µg/m ³	vanaf 11 juni 2011

Op grond van artikel 5.16 van de Wm kunnen bestuursorganen bevoegdheden die gevolgen kunnen hebben voor de luchtkwaliteit onder andere uitoefenen indien de bevoegdheden/ontwikkelingen niet leiden tot een overschrijding van de grenswaarden of de bevoegdheden/ontwikkelingen niet in betekenende mate bijdragen aan de concentratie in de buitenlucht.

Besluit niet in betekenende mate (nibm)

In dit Besluit is bepaald in welke gevallen een project vanwege de gevolgen voor de luchtkwaliteit niet aan de grenswaarden hoeft te worden getoetst. Hierbij worden 2 situaties onderscheiden:

- een project heeft een effect van minder dan 3% van de jaargemiddelde grenswaarde NO₂ en PM₁₀ (= 1,2 µg/m³);
- een project valt in een categorie die is vrijgesteld aan toetsing aan de grenswaarden; deze categorieën betreffen onder andere woningbouw met niet meer dan 1.500 woningen.

Onderzoek

Voor kleinere ruimtelijke plannen en verkeersplannen die effect kunnen hebben op de luchtkwaliteit heeft het ministerie van Infrastructuur en Milieu in samenwerking met Kenniscentrum InfoMil een specifieke rekentool ontwikkeld. Daarmee kan op een eenvoudige en snelle manier worden bepaald of een plan niet in betekenende mate bijdraagt (NIBM) aan de concentratie van een stof in de buitenlucht. Om te onderzoeken of de ontwikkeling onder het nibm valt, is deze zogenaamde 'nibm-tool' gebruikt (versie mei 2014).

Bij de berekening zijn de volgende invoergegevens gebruikt:

- het aantal extra voertuigbewegingen (weekdaggemiddelde) als gevolg van de beoogde ontwikkeling. Uit paragraaf 4.2 blijkt dat de verkeersgeneratie 100 mvt/etmaal bedraagt. Omdat het bedrijf 6 dagen per week geopend is bedraagt het weekdaggemiddelde $0,85 \times 100 = 85$ motorvoertuigen;
- maximaal 30% van het extra verkeer bestaat uit vrachtverkeer. Dit is een worst-case scenario, in de praktijk zal het percentage lager zijn.

De resultaten zijn als volgt:

**Worst-case berekening voor de bijdrage van het extra verkeer
als gevolg van een plan op de luchtkwaliteit**

Extra verkeer als gevolg van het plan		
Extra voertuigbewegingen (weekdaggemiddelde)		85
Aandeel vrachtverkeer		30,0%
Maximale bijdrage extra verkeer	NO ₂ in µg/m ³	0,42
	PM ₁₀ in µg/m ³	0,05
Grens voor "Niet In Betekenende Mate" in µg/m ³		1,2
Conclusie		
De bijdrage van het extra verkeer is niet in betekenende mate;		
geen nader onderzoek nodig		

Conclusie

Er wordt voldaan aan de grenswaarden. De beoogde ontwikkeling draagt niet in betekenende mate bij aan een verslechtering van de luchtkwaliteit. Verder onderzoek kan achterwege blijven.

4.12 Beleidsregels Bluswatervoorziening en bereikbaarheid gemeente Veldhoven

Voor het vluchten uit objecten en gebouwen zijn regels opgesteld in het Bouwbesluit en de Bouwverordening. Echter niet alleen het vluchten, maar ook de bereikbaarheid voor de hulpdiensten is van grootste belang. Een te bouwen bouwwerk heeft zodanige voorzieningen voor de bestrijding van brand, dat brand binnen redelijke tijd kan worden bestreden. (Bouwbesluit, 2003, artikel 2.190, lid 1). De bereikbaarheid en bluswatervoorziening zijn niet voldoende specifiek in regelgeving vastgelegd. In de praktijk betekent het dat er vaak pas in een zeer laat stadium, het plan is meestal al gerealiseerd, een oplossing moeten worden gevonden. Dit kan hoge kosten met zich meebrengen. Het introduceren van de beleidsregels biedt kansen om in een vroeg stadium van bouw- en ontwikkelprojecten rekening te houden met het optreden van de hulpverlenende diensten. Hoe eerder deze regels worden toegepast, hoe makkelijker en goedkoper de oplossingen zullen zijn.

De Nederlandse Vereniging voor Brandweezorg en Rampenbestrijding (NVBR) heeft in september 2003 de "Handleiding bluswatervoorziening en bereikbaarheid" uitgegeven. Brandweer Veldhoven heeft deze handleiding op een aantal punten aangepast en een aantal aanvullingen gemaakt. Dit heeft geresulteerd in de 'Beleidsregels bluswatervoorziening en bereikbaarheid gemeente Veldhoven'. Deze beleidsregels gelden voor iedereen die bezig is met ontwikkelingen in Veldhoven. Deze regels geven aan hoe om te gaan met de bereikbaarheid en bluswatervoorziening in de gemeente Veldhoven. In het openbaar gebied van het plan zal een bluswatervoorziening worden aangelegd.

Hoofdstuk 5 Uitvoerbaarheid

5.1 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

Het ontwerp-wijzigingsplan 'Heistraat - Zoom' heeft vanaf 4 april 2014 tot en met 15 mei 2014 ter inzage gelegen. Tijdens deze termijn zijn belanghebbenden in de gelegenheid gesteld zienswijzen tegen het plan in te dienen.

Dit heeft geresulteerd in 14 zienswijzen, welke zijn samengevat en beantwoord in de in Bijlage 11 opgenomen Nota van zienswijzen en ambtshalve aanpassingen. Een aantal zienswijzen heeft geleid tot aanpassing van het ontwerp-wijzigingsplan.

5.2 Economische uitvoerbaarheid

Bij nieuwe ontwikkelingen moet onder de Wet ruimtelijke ordening (Wro) tegelijk met het plan een exploitatieplan worden vastgesteld, tenzij het kostenverhaal anderszins is verzekerd, bijvoorbeeld door middel van gemeentelijke gronduitgifte of een anterieure overeenkomst. De gemeente heeft hierbij de onderzoeksverplichting om de financieel-economische uitvoerbaarheid van het plan te toetsen.

De grond is in eigendom van de gemeente en wordt verkocht aan het bedrijf, waarbij de procedurele kosten verdisconteerd zijn in de grondprijs. De kosten voor de uitvoering van het bouwplan liggen volledig bij de ontwikkelende partij. Geconcludeerd wordt dat er voldoende middelen zijn om de ontwikkeling tot uitvoering te brengen. Het plan is daarmee financieel uitvoerbaar.

Hoofdstuk 6 Juridische planbeschrijving

6.1 Planregels

Dit wijzigingsplan maakt na vaststelling integraal onderdeel uit van het plan 'Aansluiting Kruisstraat'. Dit betekent dat alle algemene bepalingen en bestemmingen die op het bestemmingsplan van toepassing zijn (zoals bijvoorbeeld de begripsbepalingen en de wijze van meten) ook voor dit plan gelden.

In dit wijzigingsplan is een nieuwe bestemming opgenomen ten opzichte van het plan 'Aansluiting Kruisstraat'. Dit betreft de bedrijfsbestemming ten behoeve van het toekomstige bedrijf. Het artikel voor deze bestemming is opgenomen in de bestemmingsregels van dit plan. In deze bestemming is ook een bouwvlak opgenomen en een tweetal maatvoeringsaanduidingen. Bij de inhoud van de planregels in dit wijzigingsplan is zoveel mogelijk aansluiting gezocht bij de omliggende bestemmingsplannen binnen de gemeente.

6.2 Verbeelding

Uitgangspunt is dat de verbeelding zoveel mogelijk informatie geeft over de in acht te nemen maten en bouwregels. De regels geven duidelijkheid over de bestemmingsomschrijving, de bouwregels en de specifieke gebruiksregels.

Bestemmingsvlak en bouwvlak

Een bestemmingsvlak geeft aan waar bepaald gebruik toegestaan is. Binnen het bestemmingsvlak 'Bedrijf' mogen behalve bedrijfsfuncties bijvoorbeeld ook parkeervoorzieningen, erven, verhardingen en water voorkomen.

Het bouwvlak betreft het gebied waarbinnen hoofdgebouwen opgericht mogen worden. Het bouwvlak mag voor 80% bebouwd worden en de bebouwing mag maximaal 12 m hoog worden, één en ander conform de wijzigingsregels en het ontwerp voor de toekomstige bebouwing. In dit plan is het bouwvlak gelijk aan het bestemmingsvlak.

Aanduidingen

In dit plan komen twee maatvoeringsaanduidingen voor: één voor de maximum bouwhoogte (12 m) en één voor het maximum bebouwingspercentage (80%).



Rho

—
ADVISEURS
VOOR
LEEFRUIMTE

bijlagen bij de Toelichting

Bijlagen bij de Toelichting

Zie separaat document.