

Ontwerp-
bestemmingsplan
Ekkersrijt; Prodrive

Ontwerpbestemmingsplan

Ekkersrijt; Prodrive

Gemeente Son en Breugel

Toelichting

Bijlagen

Regels

Bijlage

Verbeelding

schaal 1:1.000

Datum:

Maart 2014

Projectgegevens:

TOE02-0252537-01A

REG02-0252537-01A

TEK02-0252537-01A

SVB01-0252537-01A

Identificatienummer:

NL.IMRO.0848.BP710EKKERSRIJT-ON01

CROONEN ADVISEURS

ruimtelijke vormgeving & ordening

Postbus 435 – 5240 AK Rosmalen

T (073) 523 39 00 – F (073) 523 39 99

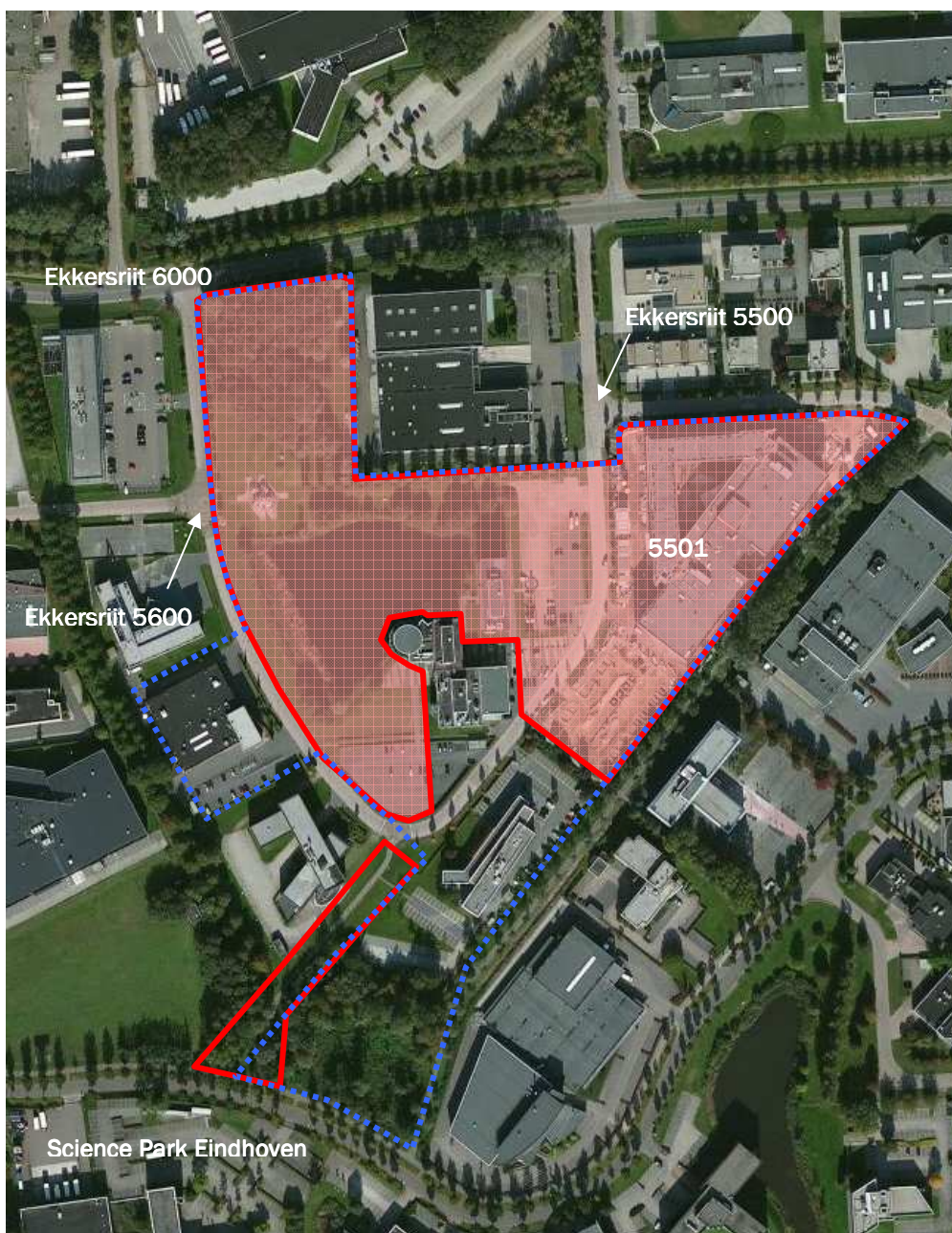
E info@croonen.nl – I www.croonenadviseurs.nl

Inhoud

1	Inleiding	1
1.1	Aanleiding en doel	1
1.2	Plangebied	2
1.3	Vigerend bestemmingsplan	2
1.4	Leeswijzer	3
2	Beleidskader	5
2.1	Nationaal beleid	5
2.2	Provinciaal beleid	6
2.3	Regionaal beleid	8
2.4	Gemeentelijk beleid	11
3	Planbeschrijving	15
3.1	Huidige situatie	15
3.2	Regeling in bestemmingsplan 'Ekkersrijt'	15
3.3	Bouvvolumes omgeving Prodrive	17
3.4	Initiatief Prodrive Campus	17
3.5	Fase 1 t/m 3 Prodrive Campus	19
4	Milieuhygiënische en planologische verantwoording	23
4.1	Bodem	23
4.2	Geluid	27
4.3	Luchtkwaliteit	27
4.4	Externe veiligheid	29
4.5	Bedrijven en milieuzonering	31
4.6	Water	35
4.7	Flora en fauna	39
4.8	Verkeer en parkeren	41
4.9	Archeologie	48
4.10	Cultuurhistorische waarden	49
4.11	Zoneringen Vliegbasis Eindhoven en radarverstoringsgebied Vliegbasis Volkel	50
4.12	Duurzaamheid/energiemaatregelen	51
5	Het bestemmingsplan	55
5.1	Het juridische plan	55
5.2	Opzet van de planregels	55
5.3	Beschrijving van de bestemmingen	56
6	Financieel-economische haalbaarheid	59
7	Procedures	61

Bijlagen:

1. Vooronderzoek bodem t.b.v. de ontwikkeling van de Prodrive Campus Ekkersrijt te Son, Oranjewoud, september 2013
2. Verkennend (water)bodemonderzoek perceel a/d Ekkersrijt 5500 te Son, Inpijn-Blokpoel, 26 augustus 2013.
3. Haalbaarheidsstudie Prodrive Ekkersrijt gemeente Son, aspect waterlopen, waterberging en riolering, Oranjewoud, 15 juli 2013
4. Toelichting watertoets bestemmingsplan Prodrive, Antea Group, 24 februari 2014.
5. Quickscan flora en fauna Ontwikkelingsvisie Prodrive te Son, Croonen Adviseurs, 12 juli 2013
6. Haalbaarheidsstudie Prodrive, quickscan verkeer en parkeren, Oranjewoud, 30 januari 2014
7. Externveiligheidsonderzoek prodrive Camous Ekkersrijt. Anteagroup adviesgroep Save, 23 januari 2014
8. Visie omgeving Prodrive, Buro 5- Croonen, maart 2014



Luchtfoto terrein Prodrive en omgeving, met in blauw (gestippeld) de begrenzing van het gebied waarvoor de haalbaarheidsstudie is verricht en in rood het plangebied van dit bestemmingsplan

1 Inleiding

1.1 Aanleiding en doel

Prodrive heeft zich vanaf haar oprichting in 1993 ontwikkeld tot een bedrijf met circa 600 medewerkers waarvan de activiteiten voornamelijk bestaan uit het ontwikkelen en produceren van hoogwaardige elektronica en mechatronica. Het bedrijf heeft, mede dankzij een innovatieve aanpak, een plaats verworven in het internationale topsegment en is een belangrijke speler in de Brainportregio. Prodrive heeft een zeer sterke groeiverwachting, waarbij research en development, warehousing en productie een rol spelen in het totale bedrijfsconcept. De huidige vestiging op het Science Park Ekkersrijt (onderdeel van bedrijventerrein Ekkersrijt) biedt onvoldoende ruimte om de groei op te kunnen vangen. Om de ambities van Prodrive te faciliteren, is het noodzakelijk om op het Science Park Ekkersrijt een campusomgeving te creëren, die ruimte biedt voor verdere groei van Prodrive en de randvoorwaarden schept voor nieuwe ontwikkelingen en bedrijfsprocessen.

De huidige hoofdvestiging van Prodrive (Science Park 5501) is een vernieuwend gebouw, waarbinnen diverse bedrijfsfuncties zijn verbonden. Kantoren, projectruimtes, onderzoeksruimtes, productie en ondersteunende voorzieningen zijn bijeengebracht in een omgeving die is gericht op continue innovatie met veel aandacht voor informele ontmoetingen. De verwachte groei kan echter niet op deze locatie worden gerealiseerd, waardoor uitbreiding door annexatie van bedrijfsperven in de directe omgeving van het huidige pand gewenst is. De kennis van medewerkers vormt voor Prodrive het fundament voor de verdere ontwikkeling. Door het realiseren van een campusachtige omgeving houdt Prodrive aantrekkingskracht voor werknemers en biedt het bedrijf een inspirerende werkomgeving waarbinnen zowel ontwikkeling als productie een plaats krijgen. De beoogde verdere ontwikkeling van Prodrive zal gefaseerd gestalte krijgen. In een stedenbouwkundig schetsvoorstel¹ is in beeld gebracht hoe de Prodrive Campus mogelijk zou kunnen worden ontwikkeld.

Om in beeld te brengen of de gewenste ontwikkeling van Prodrive haalbaar is en met welke mogelijke belemmeringen rekening dient te worden gehouden is een haalbaarheidsstudie verricht (Croonen Adviseurs, 22 juli 2013). Het plangebied van de haalbaarheidsstudie is op de luchtfoto op de pagina hiernaast weergegeven. Uit deze studie zijn geen belemmeringen naar voren gekomen die de realisering van de Prodrive Campus in de weg staan. Realisering van de Prodrive Campus wordt dan ook als haalbaar beschouwd.

De eerste drie fasen van de ontwikkeling van de Prodrive Campus betreft de realisatie van een nieuw gebouw ten westen van het hoofdkantoor van Prodrive en een parkeergarage ten noorden daarvan. De ontwikkeling van deze eerste drie fasen is niet mogelijk binnen de kaders van het vigerende bestemmingsplan 'Ekkersrijt'.

1 Studie ontwikkelingsscenario Prodrive Ekkersrijt te Son, Van de Ven Franken Onstenk Architectuurbureau, december 2013

Om deze reden is een herziening van het bestemmingsplan 'Ekkersrijt' nodig. Aangezien het nieuwe gebouw middels overbouwingen/loopbruggen wordt verbonden met de bestaande bebouwing en omdat een gedeelte van de nieuwe parkeerbehoefte in de bestaande bebouwing gefaciliteerd kan worden, is het perceel Science Park 5501 eveneens in het nieuwe bestemmingsplan opgenomen. Het plangebied van voorliggend bestemmingsplan is op de luchtfoto naast pagina 1 weergegeven.

Voorliggend bestemmingsplan is opgesteld om de eerste drie fasen van de ontwikkeling van de Prodrive Campus te vertalen in een juridisch-planologisch kader.

Het bestemmingsplan sluit qua systematiek aan bij het vigerende bestemmingsplan 'Ekkersrijt', maar bevat ten opzichte van dat bestemmingsplan enkele aanpassingen waardoor wordt aangesloten bij de uitgangspunten die gelden voor de ontwikkeling. De gebruiksmogelijkheden van de bestaande bebouwing blijven ten opzichte van het geldende bestemmingsplan grotendeels ongewijzigd.

1.2 Plangebied

Het terrein van Prodrive ligt centraal in Ekkersrijt West en vormt onderdeel van het zogenaamde Science Park. Het Science Park bestaat uit een menging van bedrijven en kantoren in een groene, parkachtige omgeving.

Voorliggend bestemmingsplan heeft betrekking op het perceel met de huidige hoofdvestiging van Prodrive (Science Park 5501), een deel van het perceel ten westen daarvan, de waterpartij ten westen van het perceel van Omroep Brabant (Science Park 5550), het perceel ten westen van Science park 5502, het openbaar gebied tussen de genoemde percelen en het terrein rond het huidige fietspad tussen Science Park 5600 en Science Park 5000

1.3 Vigerend bestemmingsplan

Voor het plangebied vigeert het bestemmingsplan 'Ekkersrijt'. Dat bestemmingsplan is op 26 mei 2011 vastgesteld door de gemeenteraad. Een aantal appellanten heeft beroep ingesteld tegen de vaststelling van het bestemmingsplan. De Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State heeft op 27 maart 2013 twee uitspraken gedaan. De eerste uitspraak betrof een definitieve uitspraak waarin de beroepen van vijf appellanten niet ontvankelijk dan wel ongegrond zijn verklaard. De tweede uitspraak betrof een tussenuitspraak, waarin de Afdeling de gemeenteraad van Son en Breugel heeft opgedragen om een aantal gebreken in het bestemmingsplan te herstellen via de zogenaamde 'bestuurlijke lus'. Het bestemmingsplan 'Ekkersrijt' is vervolgens op 29 augustus 2013 opnieuw vastgesteld. De Afdeling zal nog een definitieve uitspraak met betrekking tot de resterende beroepen doen. Geen van de beroepen heeft betrekking op het plangebied van dit bestemmingsplan. Het bestemmingsplan 'Ekkersrijt' is voor de gronden binnen het plangebied daarom in werking getreden en de planregeling staat niet ter discussie.

1.4 Leeswijzer

In hoofdstuk 2 wordt aandacht besteed aan de relevante beleidsstukken op nationaal, provinciaal, regionaal en gemeentelijk niveau. Hoofdstuk 3 bevat de planbeschrijving, waarin de huidige situatie en de ontwikkeling van de Prodrive Campus is beschreven, met daarbij specifieke aandacht voor fase 3 en waarin is aangegeven op welke wijze het initiatief is vertaald in het bestemmingsplan. In hoofdstuk 4 worden de relevante milieuhygiënische en planologische aspecten verantwoord. In hoofdstuk 5 wordt aandacht besteed aan de juridische opzet van het bestemmingsplan. Tenslotte worden in de hoofdstukken 6 en 7 de financieel-economische haalbaarheid en de procedures beschreven.

2 Beleidskader

2.1 Nationaal beleid

2.1.1 Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte

De Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR), die op 13 maart 2012 door de minister is vastgesteld, vormt de nieuwe, overkoepelende rijksstructuurvisie voor de ruimtelijke ontwikkeling van Nederland tot 2028, met een doorkijk naar 2040. De SVIR 'Nederland concurrerend, bereikbaar, leefbaar en veilig' heeft een groot aantal beleidsstukken vervangen, waaronder de Nota Ruimte en diverse planologische kernbeslissingen.

Het rijksbeleid zoals opgenomen in de SVIR richt zich op het versterken van de internationale positie van Nederland en het behartigen van de nationale belangen, zoals de hoofdnetwerken voor personen- en goederenvervoer, energie, natuur, waterveiligheid, milieukwaliteit en bescherming van het werelderfgoed. Het beleid met betrekking tot verstedelijking, groene ruimte en landschap laat het Rijk, onder het motto 'decentraal wat kan, centraal wat moet', over aan provincies en gemeenten. Alleen in de stedelijke regio's rond de mainports Amsterdam en Rotterdam maakt het Rijk afspraken met de centrale overheden over de programmering van verstedelijking. Overige sturing op verstedelijking, zoals afspraken over binnenstedelijk bouwen, rijksbufferzones en doelstellingen voor herstructurering, laat het Rijk los. Er is enkel nog sprake van een 'ladder' voor duurzame verstedelijking (gebaseerd op de 'SER-ladder'), die is vastgelegd in het Besluit ruimtelijke ordening.

Het Rijk streeft naar een concurrerend, bereikbaar, leefbaar en veilig Nederland, door middel van een krachtige aanpak die ruimte geeft aan regionaal maatwerk, de gebruiker voorop zet, investeringen prioriteert en ruimtelijke ontwikkelingen en infrastructuur met elkaar verbindt. Om dit doel te bereiken, werkt het Rijk samen met andere overheden. In de SVIR zijn ambities tot 2040 en doelen, belangen en opgaven tot 2028 geformuleerd. Het Rijk heeft drie hoofddoelen geformuleerd:

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

In de SVIR zijn 13 onderwerpen van nationaal belang benoemd, die bijdragen aan het realiseren van de drie hoofddoelen. In de realisatieparagraaf van de SVIR zijn per nationaal belang de instrumenten uitgewerkt die hiervoor worden ingezet. Eén van de belangrijkste instrumenten is het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro). Het Barro is de juridische vertaling van de kaderstellende uitspraken die in de SVIR zijn geformuleerd en bevat regels ter bescherming van de nationale belangen.

De regels van het Barro moeten in acht worden genomen bij het opstellen van provinciale ruimtelijke verordeningen en bestemmingsplannen, zodat ze doorwerken tot het niveau van de lokale besluitvorming. In het Barro zijn voor het plangebied van dit bestemmingsplan geen specifieke regels geformuleerd.

2.2 Provinciaal beleid

2.2.1 Structuurvisie Ruimtelijke Ordening

Op 1 oktober 2010 hebben Provinciale Staten de Structuurvisie Ruimtelijke Ordening (SVRO) voor de provincie Noord-Brabant vastgesteld. De SVRO bevat de hoofdlijnen van het provinciaal ruimtelijk beleid tot 2025 (met een doorkijk naar 2040). De visie is bindend voor het ruimtelijk handelen van de provincie Noord-Brabant en vormt de basis voor de wijze waarop de provincie de instrumenten inzet die de Wet ruimtelijke ordening biedt. Eén van deze instrumenten is de provinciale verordening. In de Verordening Ruimte zijn de kaderstellende elementen uit de SVRO vertaald in concrete regels die van toepassing zijn op (gemeentelijke) bestemmingsplannen.

De SVRO gaat in op de ruimtelijke kwaliteiten van de provincie Noord-Brabant. Mens, markt en milieu zijn binnen de provincie in evenwicht. Daarom kiest de provincie in haar ruimtelijke beleid tot 2025 voor de verdere ontwikkeling van gevarieerde en aantrekkelijke woon-, werk- en leefmilieus en voor een kennisinnovatieve economie met als basis een klimaatbestendig en duurzaam Brabant. Het principe van behoud en ontwikkeling van het landschap is in de structuurvisie de 'rode' draad die de ruimtelijke ontwikkelingen stuurt. De provincie wil het contrastrijke Brabantse landschap herkenbaar houden en verder versterken. Daarom wordt ingezet op de ontwikkeling van robuuste landschappen, een beleefbaar landschap vanaf het hoofdwegennet en behoud en versterking van aanwezige landschapskwaliteiten. Binnen de stedelijke structuur worden twee ontwikkelingsperspectieven onderscheiden:

- stedelijk concentratiegebied (stedelijke regio's): in het stedelijk concentratiegebied, inclusief de bijbehorende zoekgebieden voor verstedelijking, wordt de bovenlokale verstedelijkingsbehoefte opgevangen. Enerzijds om de steden voldoende draagvlak te geven voor hun functie als economische en culturele motor, anderzijds om het dichtslippen van het landelijk gebied tegen te gaan;
- overig stedelijk gebied (landelijke regio's): het overig stedelijk gebied, met de bijbehorende zoekgebieden voor verstedelijking, voorziet in de opvang van de lokale verstedelijkingsbehoefte. Grootschalige verstedelijking is ongewenst en voor woningbouw geldt het principe 'bouwen voor migratiesaldo-nul'.

Bij de opvang van de verstedelijkingsbehoefte wordt het accent sterker verlegd van nieuwe uitleg naar het bestaand stedelijk gebied, door in te zetten op herstructurering en onderhoud. Beheer en (her)ontwikkeling van de bestaande voorraad vragen specifieke aandacht. Er wordt ingezet op zorgvuldig ruimtegebruik door de ruimte binnen het bestaand bebouwd gebied zo goed mogelijk te benutten. Hierbij dient rekening te worden gehouden met de gebiedskenmerken en kwaliteiten van de omgeving.

Op de Structurenkaart van de SVRO maakt bedrijventerrein Ekkersrijt deel uit van de hoogstedelijke zone rond Eindhoven. Deze hoogstedelijke zone strekt zich uit langs de A58, de A2, rond Eindhoven Airport en tot in het centrum van de stad. In de SVRO is aangegeven dat de grote steden van Noord-Brabant langs de internationale verbindingen hoogstedelijke zones ontwikkelen. De hoogstedelijke zones zijn bij uitstek geschikt voor de ontwikkeling van bovenregionale stedelijke functies. Intensivering van verstedelijking is in deze zones aan de orde. Daarnaast wordt de zoekruimte voor nieuwe grootschalige, bezoekersintensieve voorzieningen met een bovenregionaal en stedelijk karakter beperkt tot de hoogstedelijke zones.

2.2.2 Verordening Ruimte

In de Wet ruimtelijke ordening (Wro) is vastgelegd hoe de bevoegdheden op het gebied van ruimtelijke ordening zijn verdeeld tussen rijk, provincies en gemeenten. De provincie kan door middel van een planologische verordening regels formuleren waarmee gemeenten bij het opstellen van ruimtelijke plannen rekening moeten houden. De provincie Noord-Brabant heeft hiertoe de Verordening Ruimte opgesteld. De Verordening Ruimte is op 17 december 2010 vastgesteld en op 1 maart 2011 in werking getreden. Een eerste (integrale) actualisatie van de Verordening Ruimte heeft geleid tot de vaststelling van de Verordening Ruimte 2012 op 11 mei 2012. De Verordening Ruimte 2012 is in werking getreden op 1 juni 2012.

In de Verordening Ruimte zijn onder andere regels opgenomen met betrekking tot stedelijke ontwikkeling, ecologische hoofdstructuur (EHS), waterberging, intensieve veehouderij en glastuinbouw. Daarnaast bevat de Verordening Ruimte regelingen voor onder meer grondwaterwinning, windturbines, bovenregionale detailhandel/leisure en hoogwaterbescherming. De regels zijn een doorvertaling van het provinciaal beleid zoals opgenomen in de Structuurvisie Ruimtelijke Ordening. Een belangrijk onderdeel van de Verordening Ruimte is de zorgplicht voor ruimtelijke kwaliteit. In samenhang hiermee bevat de Verordening Ruimte regels voor ontwikkelingen buiten het bestaand stedelijk gebied. Bij dergelijke ontwikkelingen dient inzichtelijk te worden gemaakt hoe de ontwikkeling gepaard gaat met kwaliteitsverbetering van het landschap. De regels van de Verordening Ruimte zijn er, in lijn met het beleid van de SVRO, op gericht om het leeuwendeel van de stedelijke ontwikkelingen plaats te laten vinden in de stedelijke regio's en in het bestaand stedelijk gebied. De begrenzingen van de stedelijke en landelijke regio's zijn vastgelegd in de kaarten behorende bij de Verordening Ruimte. In de verordening zijn ook het bestaand stedelijk gebied, de zoekgebieden voor stedelijke ontwikkeling en de ecologische hoofdstructuur begrensd.

Het plangebied ligt volledig binnen het 'stedelijk concentratiegebied'. Het 'stedelijk concentratiegebied' is volgens de Verordening Ruimte aangewezen als gebied waar bundeling van verstedelijking plaatsvindt. Binnen de grenzen van het stedelijk gebied zijn gemeenten vrij om te voorzien in stedelijke ontwikkeling, met inachtneming van de aanvullende regels die de verordening stelt. Ontwikkeling van de Prodrive Campus past binnen de regels die de Verordening Ruimte aan dergelijke ontwikkelingen stelt.

Het Wilhelminakanaal, dat op circa 400 meter ten noorden van het plangebied ligt, maakt deel uit van de ecologische hoofdstructuur (EHS). Het Wilhelminakanaal is bovendien aangewezen als 'zoekgebied ecologische verbindingzone' en 'zoekgebied voor behoud en herstel watersystemen'. Ook de waterstructuur langs de weg Ekkersrijt 6000, eveneens ten noorden van het plangebied (op circa 100 meter afstand), is aangewezen als 'zoekgebied ecologische verbindingzone' en 'zoekgebied voor behoud en herstel watersystemen'.



Kaartbeelden Verordening Ruimte: stedelijke ontwikkeling (links) en natuur en landschap (rechts)

De plannen voor de ontwikkeling van de Prodrive Campus hebben geen betrekking op het Wilhelminakanaal of de waterstructuur langs de weg Ekkersrijt 6000. Deze gronden maken geen deel uit van het plangebied van voorliggend bestemmingsplan.

2.3 Regionaal beleid

2.3.1 Brainport Avenue

Ekkersrijt maakt deel uit van het project Brainport Avenue: de integrale gebiedsontwikkeling van de A2-zone rond Eindhoven. De regio wil de vernieuwde A2 aangrijpen om het omliggende gebied te ontwikkelen tot een visitekaartje van de Brainport. Brainport Avenue heeft betrekking op het hele gebied van knooppunt Leenderheide tot en met Ekkersrijt en omvat een ontwikkelingsplan om het gebied te profileren als internationale toplocatie voor de high tech kennis- en maakindustrie in Nederland.

De gebiedsuitwerking 'de geniale Brainportlocatie', die oorspronkelijk is opgesteld als uitwerking van het Regionaal Structuurplan regio Eindhoven (RSP), vormt de basis voor de plannen en projecten binnen het project Brainport Avenue. De opgave voor Brainport Avenue moet worden gezien als één programma waarbinnen zes projecten/ontwikkelingsgebieden en een aantal thema's met elkaar zijn verbonden en in onderlinge samenhang worden ontwikkeld en gerealiseerd. De zes projecten betreffen Landelijk Strijp & Brainport Innovatie Campus, de High Med Campus, de High Tech Campus, T-Best, i-Park en bedrijventerrein Ekkersrijt.

Door (her)ontwikkeling van deze locaties ontstaat de zogenaamde Brainport Avenue: een hoogwaardig gebied langs de snelweg, met beeldbepalende bebouwingselementen. Binnen het gebied Ekkersrijt vervullen de woonboulevard en het Science Park een trekkersrol. De brug over het Wilhelminakanaal en het knooppunt Ekkersrijt vormen een belangrijke knoop op regionaal niveau. Er zijn met name langs de rondweg A50, rond het knooppunt Ekkersrijt en in de nabijheid van de hoofdentree van Ekkersrijt mogelijkheden voor het realiseren van accenten.



Ontwikkelingsrichting Ekkersrijt en omgeving

In de gebiedsuitwerking 'de geniale Brainportlocatie' zijn vijf landschapsvelden onderscheiden. Ekkersrijt behoort tot het landschapsveld 'Mozaïek'. In elk van deze landschapsvelden zijn specifieke ontwikkellocaties benoemd. Ekkersrijt is één van deze ontwikkellocaties. Hier wordt onder andere ingezet op de opwaardering en de uitbreiding van het Home & Living Centre en het Science & Media Park. Ekkersrijt vormt de oostelijke toegangspoort tot de A2. In dit kansrijke gebied liggen voor de regio wervende economische en verzorgende bedrijven zoals het Science Park en woonboulevard Ekkersrijt. Een verdere uitbouw is van groot belang voor de regio. De goede ontsluiting voor autoverkeer en hoogwaardig openbaar vervoer in combinatie met de aanwezigheid van vitale economische trekkers, vormen de kracht van dit dynamische gebied. Het doortrekken van de A50 naar de A58 heeft de bereikbaarheid van Ekkersrijt sterk verbeterd en heeft voor nieuwe impulsen gezorgd. Delen van het bedrijventerrein zijn goed zichtbaar vanaf de (nieuwe) snelwegen, waardoor ruimtelijke kansen zijn ontstaan voor de uitbreiding van bestaande bedrijven en de vestiging van nieuwe bedrijven. Voor het Science & Media Park wordt uitgegaan van circa 5 ha uitbreiding. Er wordt ruimte geboden voor vestiging van kantooreenheden in een parkachtige ambiance. Het gebied behoudt een hoogwaardige uitstraling.

2.3.2 Brainport Avenue, Criteria voor ruimtelijke kwaliteit

In het document is per deelgebied aangegeven op welke wijze gestreefd wordt om de ruimtelijke kwaliteit van de diverse deelgebieden te waarborgen. Bedrijventerrein Ekkersrijt ligt in het deelgebied 'Mozaïk'. De kern van de opgave voor het deelgebied Mozaïk ligt in het definiëren van eenheden en het aanbrengen van samenhang. De basis voor het westelijke deel is bos. Daarin zijn vanaf de Brainport Avenue open ruimtes zichtbaar welke zicht geven op achtereenvolgens heide, de akkers van de Ploegstraat en de waterpartijen van Aquabest. In het bos liggen werklocaties.

Bebouwing is daarvan slechts zichtbaar wanneer het boven de bomen uitsteekt. Hoogwaardige werklocaties zijn ook middels gaten in de bebossing en onder de bomen door zichtbaar. Gestreefd moet dan worden naar het zichtbaar maken van de plint van de bebouwing en de hoogwaardige inrichting van de openbare, of bedrijfs-, ruimten van de werklocaties.

Binnen het deelgebied 'Mozaïk' is een onderverdeling gemaakt naar de volgende locaties: ESP, bedrijventerrein Ekkersrijt, meubelboulevard Ekkersrijt en Science park Eindhoven. Per locatie is aangegeven hoe omgegaan dient te worden met de oriëntatie van de bebouwing, ontsluiting en parkeren, inrichting openbare ruimte, inpassing in landschap/rand, maximale bouwhoogte, bereikbaarheid/toegankelijkheid, reclame en Architectuur.

2.3.3 Werklandschap Ekkersrijt

De rapportage beschrijft de resultaten van de studie naar de toekomstvisie van Ekkersrijt. Na een analyse van de sterke en zwakke kanten van het huidige bedrijvenpark Ekkersrijt wordt de nieuwe gewenste identiteit beschreven van het werklandschap Ekkersrijt en de diverse deelgebieden. Daarna wordt per deelgebied de ruimtelijke en programmatische opgave beschreven die samenhangen met de geformuleerde identiteit. Het gaat om de opgaven die de tezamen de toekomst beschrijven, soms voor de lange termijn, maar soms ook opgaven die op korte termijn kunnen starten.



Verschillende identiteiten binnen het werklandschap Ekkersrijt.
(Bron: Werklandschap Ekkersrijt 2 augustus 2011)

Opgaven Science park

Prodrive Campus maakt deel uit van het deelgebied Science Park. Hiervoor bestaat de eerste opgave uit het opnieuw uitvinden en recht doen aan de 'science park'. Hierbij gaat het bij 'science' om programmatische invulling te geven aan het Brainport kennislandschap waarbij de kenniswerkers centraal staan. Bij het woord 'park' bestaat de opgave om een ruimtelijke studie te verrichten naar de mogelijkheden om het gebied in te richten als een echt park voor de 'kenniswerkers' maar ook voor andere gebruikers. Het park zou dan ook niet alleen kijkgroen maar ook kleinschalige sport- en ontmoetingsplekken moeten herbergen.

Prodrive Campus

Op de Prodrive Campus zal werken samenkomen met ontwikkelen, voorlichting, opleiding, recreëren en vooral inspireren. Het middelpunt van kennis en krachtenbundeling, maar ook een fysiekcentrum. Door massa, hoogte, functie en uitstraling komt er een centrum van het bedrijvenpark.

Deze uitgangspunten passen binnen bovenstaand beleid om vanaf de snelwegen zichtbaarheid te geven aan de voor de regio beeldbepalende bedrijven. Prodrive, met de Prodrive Campus, hoort bij de zeer hoogwaardige maakindustrie en ontwikkelbedrijven die de regionale groei en het industriële research karakter van de regio onderstreept. Met de uitbreiding van pordrive komen dan ook twee zaken bij elkaar. De groei en de daarbij behorende fysieke neerslag in meer, grotere en hogere bebouwing maakt het mogelijk om vorm te geven aan de geschetste uitgangspunten van de regionale visies.

2.4 Gemeentelijk beleid**2.4.1 Toekomstvisie Son en Breugel**

De toekomstvisie is vastgesteld door de gemeenteraad van Son en Breugel op 21 juni 2012. In deze toekomstvisie staan de ambities en doelen van de gemeente en worden handvatten gegeven met behulp waarvan in de komende twee decennia beleidskeuzes worden gemaakt. De ambities van de gemeente Son en Breugel voor de periode 2012-2030 zijn vertaald naar een achttal onderwerpen:

Ontwikkeling en groei

De bevolkingsopbouw, waarin de leeftijdsgroep 20 tot 40-jarigen sterk is ondervertegenwoordigd, wordt meer in evenwicht gebracht. Er wordt gestreefd naar een lichte groei van het aantal inwoners. Dat is nodig om de sociale, culturele, sport- en winkelvoorzieningen, maar ook de gemeentelijke financiële positie op niveau te houden.

Gemeenschapszin

Son en Breugel kenmerkt zich door een sterke sociale samenhang, een open interactie met de buitenwereld, veel maatschappelijke activiteiten en een sterke betrokkenheid van veel inwoners. Dat uit zich onder andere in een zeer breed en actief verenigingsleven, goede voorzieningen, veel zeer actieve mantelzorgers en een rijke variatie aan evenementen.

De groene identiteit

De sterke waarde van de omringende natuur wordt bewaakt en wordt waar mogelijk versterkt. Onderhoud van de natuurgebieden geschiedt op duurzame wijze met aandacht voor de biodiversiteit en de cultuurhistorische waarden van de gebieden. Het groene buitengebied behoudt hierbij haar kleinschalige karakter.

Duurzaamheid

Het groene karakter van Son en Breugel wordt de komende decennia versterkt door in te zetten op duurzaamheid; aan de ene kant een duurzame samenleving, aan de andere kant krijgen duurzaam energiebeleid, afval-/materiaalbeleid en biodiversiteit ook in Son en Breugel handen en voeten.

Economie

De gemeente ondersteunt en stimuleert de economische bedrijvigheid en het ondernemerschap en hecht daarbij veel waarde aan startende ondernemers. Een goed vestigings- en ondernemersklimaat is daarbij van essentieel belang.

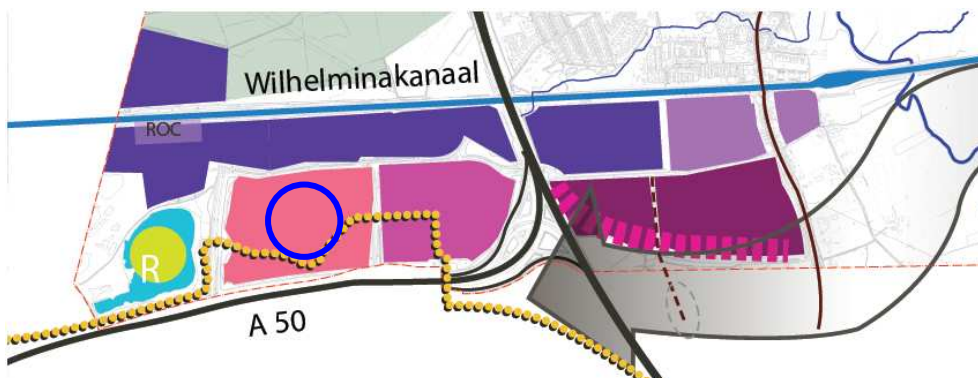
Mobiliteit

Son en Breugel vormt een spin in het mobiliteitsnetwerk van de regio. Dat geldt voor de auto, de fiets, het openbaar vervoer, te voet en over water. Dat biedt kansen, maar geeft ook beperkingen en overlast. Het vinden en bewaken van de juiste balans hierin is een belangrijke opgave.

2.4.2 Structuurvisie Son en Breugel

De gemeente heeft de 'Structuurvisie Son en Breugel een ruimtelijke uitnodiging voor 2020/2030' opgesteld. De Structuurvisie heeft als ontwerp ter inzage gelegen en wordt naar verwachting in het eerste kwartaal van 2014 vastgesteld. In de Structuurvisie zijn de ambities en doelen uit de Toekomstvisie uitgewerkt voor het ruimtelijk domein. De structuurvisie biedt een kader waarin aanspraken op de ruimte kunnen worden afgestemd en gecombineerd. Niet primair gericht op uitbreiding van het stedelijk gebied maar vooral op behoud en verbetering van de bestaande ruimtelijke kwaliteiten.

Het plangebied maakt op de kaart behorende bij de Structuurvisie onderdeel uit van het sciencepark in Ekkersrijt. Het bedrijventerrein Ekkersrijt is inmiddels van regionale en zelfs nationale betekenis. Het gaat om een werklandschap met verschillende gezichten. In essentie gaat het in het deelgebied Ekkersrijt om kansen en mogelijkheden voor de volgende kernthema's: regionaal bedrijventerrein, aanwezigheid van hightech ondernemingen, meubelplein, menging met waterstructuur (Wilhelminakanaal en Ekkersrijt), zichtlocaties tezamen met aansluiting op de noordoostcorridor.



Uitsnede Structuurvisie Son en Breugel met in blauw de ligging van het plangebied

Het Science Park Ekkersrijt dat herbergt een aantal bedrijven die hoogwaardig technologische producten vervaardigen. Ook ondernemingen in de ict- en telecommunicatie-sectoren zijn hier gevestigd. De zone langs de A50 is aantrekkelijk als zichtlocatie waar bedrijven zich kunnen presenteren, bijvoorbeeld voor Brainport bedrijven die kennisintensief zijn.

2.4.3 Masterplan Bedrijventerrein Ekkersrijt

In opdracht van het Industrieschap Ekkersrijt is een integrale toekomstvisie en een plan van aanpak voor bedrijventerrein Ekkersrijt opgesteld: het Masterplan Bedrijventerrein Ekkersrijt. Het Masterplan vormt het kader voor de ontwikkelingen op het bedrijventerrein. In het Masterplan zijn de volgende (ruimtelijk relevante) ambities voor de toekomstige ontwikkeling van Ekkersrijt geformuleerd:

- een hoge ruimtelijke kwaliteit van het gehele terrein, zowel op openbaar als privaat gebied, afgestemd op de soort bedrijvigheid;
- expliciete keuze voor diversiteit in segmentering op Ekkersrijt, waarmee een antwoord kan worden gegeven op de marktvraag, nu en in de toekomst;
- passend in het bedrijvenprofiel van de stadsregio Eindhoven;
- inzetten op een goede bereikbaarheid van het terrein en het oplossen van knelpunten om een aantrekkelijk ondernemers- en werkklimaat te behouden en verder te versterken;
- operationeel maken van duurzame voorzieningen.

De diversiteit van de bedrijvigheid op Ekkersrijt wordt verder versterkt. Gestreefd wordt naar een mix van hoogwaardige technologie, transport en distributie, (kleinschalig) gemengd en een meubelplein op één terrein. De deelgebieden krijgen elk een meer eigen identiteit, ingegeven door de huidige of gewenste kwaliteit en segmentering die verder worden versterkt. Diversiteit is de drijvende kracht. Ekkersrijt is op basis van ruimtelijk voorkomen en typen bedrijvigheid verdeeld in vijf deelgebieden, te weten:

- 1 Science Park.
- 2 Westelijke zone langs het Wilhelminakanaal.
- 3 Het meubelplein en omgeving.
- 4 Oostelijke zone langs de A50.
- 5 Het meest oostelijke deel van Ekkersrijt.

Het plangebied van dit bestemmingsplan maakt deel uit van het Science Park. Het Science Park herbergt een groot aantal kwaliteiten. Het betreft een parkachtige omgeving met brede groenstructuren en wegen die vloeiend door het gebied lopen. Het gebied kent bovendien een afzonderlijke wandel- en fietspadenstructuur. De bedrijfspanden manifesteren zich in het groen en worden over het algemeen gekenmerkt door een hoge beeldkwaliteit.

Het is van groot belang dat de kwaliteiten van dit deelgebied behouden blijven en nieuwe ontwikkelingen deze kwaliteiten verder versterken. Het Science Park dient zich in de toekomst verder te ontwikkelen als hét high-technology en Science Park van Ekkersrijt. Nieuw te vestigen bedrijven moeten in deze branche actief zijn.

Een stringente handhaving van het label Science (toezien op de vestiging van science-gerelateerde bedrijven) is daarbij onontbeerlijk. Het sublabel Multimedia (onderdeel van het label Science) zal minder stringent worden toegepast. De koppeling en doorschakeling tussen onderwijsinstellingen en ondernemingen is een belangrijke factor in de versterking van het karakter van dit deel van Ekkersrijt. In de toekomst zal een oplossing moeten worden gevonden voor de hoge en verder toenemende parkeerdruk in dit gebied.

Prodrive Campus

De ontwikkeling van de Prodrive Campus past binnen het regionale en gemeentelijke beleid voor Ekkersrijt, zoals geformuleerd in de toekomstvisie, de structuurvisie en het Masterplan Bedrijventerrein Ekkersrijt.

3 Planbeschrijving

3.1 Huidige situatie

Prodrive is een snelgroeiend bedrijf dat is gevestigd op Science Park Ekkersrijt. Het Science Park wordt gekenmerkt door de parkachtige omgeving waarbinnen de bedrijfspanden zich manifesteren. De panden hebben over het algemeen een hoge beeldkwaliteit. Er is sprake van brede groenstructuren en wegen die vloeiend door het gebied lopen. Het gebied kent bovendien een afzonderlijke wandel- en fietspadenstructuur.

Op dit moment bezit Prodrive een aantal gebouwen die kerndiensten en ondersteunende diensten huisvesten en wordt in de omgeving logistieke ruimte en opslagruimte gehuurd. Het gedeelte van het Science Park waar Prodrive is gevestigd, heeft lange tijd het label Multi Media gedragen. Hierdoor zijn onder andere Omroep Brabant en Claranet, voorheen IAE, in dit gebied gevestigd. In de loop der jaren is dit label op de achtergrond geraakt en zijn ook andere bedrijfstakken toegelaten. Hierdoor is er ook een groot aantal bedrijven in de hoogwaardige maakindustrie op dit gedeelte van Ekkersrijt te vinden. Het Science Park wordt in de huidige situatie gekenmerkt door de combinatie van high tech productie-industrie, research en development en ondersteunende (kantoor)functies.

Het plangebied van voorliggend bestemmingsplan bestaat uit vijf delen:

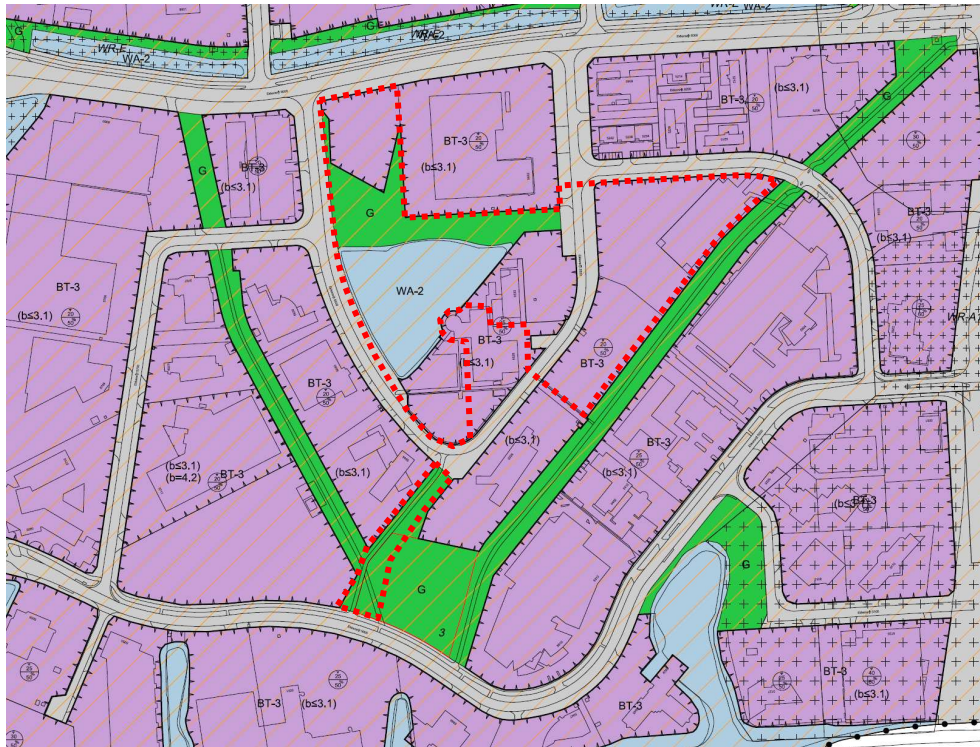
- de huidige hoofdvestiging van Prodrive (Science Park 5501); een vernieuwend gebouw, waarbinnen diverse bedrijfsfuncties zijn verbonden;
- gebouw ten westen van het hoofdkantoor (ten noorden van het pand van Omroep Brabant) met bijbehorend parkeerterrein;
- met ten noorden daarvan een parkeergarage aan Ekkersrijt 6000
- een deel van de waterpartij met oevers ten noordwesten van het pand van Omroep Brabant.
- Het terrein rond het huidige fietspad tussen Science Park 5600 en Science Park 5000

3.2 Regeling in bestemmingsplan 'Ekkersrijt'

In het bestemmingsplan 'Ekkersrijt' is het grootste deel van het plangebied opgenomen in de bestemming 'Bedrijventerrein - 3'. Binnen deze bestemming zijn bedrijven in maximaal milieucategorie 3.1 toegestaan. In overeenstemming met het Masterplan Bedrijventerrein Ekkersrijt is herontwikkeling van de gronden in dit deelgebied rechtstreeks mogelijk gemaakt, doordat binnen de bestemming 'Bedrijventerrein - 3' niet alleen bedrijven, maar ook (ontsluitings)wegen, (on)gebouwde parkeervoorzieningen (al dan niet voor gezamenlijk gebruik) en groenvoorzieningen zijn toegestaan. De herontwikkelingsmogelijkheden in het bestemmingsplan zijn echter vooral gebaseerd op de bestaande bedrijfspercelen en bijbehorende bouwvolumes. Herontwikkeling van gronden die deel uitmaken van de huidige verkeers-, groen- of waterstructuur is niet mogelijk.

De eerste drie fasen van de ontwikkeling van de Prodrive Campus betreft de realisatie van een nieuw gebouw ten westen van het hoofdkantoor van Prodrive, de realisatie van een parkeergarage ten noorden daarvan en vergoten/verplaatsen van de vijver.

Qua massa past het gebouw niet binnen de bouwmogelijkheden die het bestemmingsplan 'Ekkersrijt' biedt. Ook zijn overbouwingen/loopbruggen niet mogelijk. Bovendien wordt een deel van het gebouw gerealiseerd op gronden die in het vigerende bestemmingsplan de bestemmingen 'Groen' of 'Water - 2' hebben. Een herziening van het juridisch-planologisch regime is dan ook nodig.



Uitsnede bestemmingsplan 'Ekkersrijt' met aanduiding plangebied 'Ekkersrijt; Prodrive'



Studie ontwikkelingsscenario Prodrive Ekkersrijt te Son met aanduiding plangebied 'Ekkersrijt; Prodrive' (Van de Ven Franken Onstek Architectuurbureau, december 2013)

3.3 Visie omgeving Prodrive

Tegelijk met voorliggend bestemmingsplan is voor het deelgebied Sciencepark van bedrijventerrein Ekkersrijt een document opgesteld waarin de invloed van Prodrive op de directe omgeving en op Ekkersrijt in beeld is gebracht. Dit document dient als opmaat tot verdere uitwerking van het Sciencepark Ekkersrijt met als primair doel om van boring tot beleid te komen. Dit document 'Visie omgeving Prodrive' is als bijlage bij dit bestemmingsplan opgenomen.

In een analyse van de huidige situatie en de visies die er liggen wordt inzicht gegeven in de mogelijkheden. Het gaat daarbij om de kansen van een hogere volumes voor de herkenbaarheid en identiteit van het deelgebied Science Park en de consequenties van een hoger volume voor de directe omgeving voor het zowel onbebouwd als het bebouwde gebied. Uiteindelijk worden er conclusies getrokken voor de toekomstige ambities voor de ontwikkeling van het Sciencepark.

3.4 Initiatief Prodrive Campus

Door onder andere de centrale ligging zijn de percelen rond het huidige pand van Omroep Brabant, waaronder het perceel met het hoofdkantoor van Prodrive, te herkennen als één van de twee centra van Ekkersrijt West. Het andere centrum wordt gevormd door het meubelplein in de oksel van de A50.

Prodrive is voornemens om de toekomstige groei op te vangen in de directe omgeving van het hoofdkantoor. Gezien de forse uitbreiding die Prodrive het komende decennium zal doormaken, is in de Studie ontwikkelingsperspectief Prodrive Ekkersrijt nagedacht over de mogelijke eindsituaties die kunnen ontstaan. Vanuit de gedachte om het centrumgebied van Ekkersrijt West op deze locatie te onderkennen en te versterken, worden in de studie mogelijkheden gezien om de bebouwing te verdichten en uit te breiden voor wat betreft het toegelaten gebruik. Uitgangspunt is het realiseren van een hoge kwaliteit van bebouwing en (openbare) ruimte, die past bij de hoogwaardige werkprocessen en het hoge ambitieniveau van Prodrive. Eén en ander wordt onderschreven in het rapport 'Werklandschap Ekkersrijt' van Industrieschap Ekkersrijt, in het 'Masterplan Ekkersrijt' en de door de provincie en regio ondersteunde ontwikkelingen rond het project Brainport Avenue. Realisering van de Prodrive Campus past binnen de regionale en provinciale visie om Ekkersrijt beter zichtbaar te maken vanaf de snelweg en ruimte te geven aan de voor de regio beeldbepalende bedrijven. Prodrive, met de Prodrive Campus, is onderdeel van de hoogwaardige productie-industrie en de ontwikkelingsbedrijven die de regionale groei en het industriële researchkarakter van de regio onderstrepen. De groei van Prodrive en de daarbij behorende fysieke neerslag in meer, grotere en hogere bebouwing maakt het mogelijk om vorm te geven aan de geschetste uitgangspunten van deze regionale visie.

Prodrive bouwt vanuit een eigen visie in het licht van maatschappelijk verantwoord ondernemen en duurzaam bouwen. De werknemer moet optimaal kunnen functioneren en zich ten volle kunnen ontwikkelen. Alle randvoorwaarden moeten worden geschapen om een optimale en plezierige werkomgeving te creëren waarbinnen de onderneming zich in een 24-uurseconomie verder kan ontwikkelen. De Prodrive Campus staat dan ook voor meer dan een volgende uitbreiding. Op de Prodrive Campus zal werken samenkomen met ontwikkelen, voorlichting, opleiding, recreëren en inspireren. De Prodrive Campus zal zich ontwikkelen tot een echt centrum, naast het grootschalige winkelcentrum rond de IKEA en het Meubelplein Ekkersrijt. Door massa, hoogte, functie en uitstraling wordt het centrum van het Science Park benadrukt. Dit geeft de mogelijkheid en rechtvaardiging om het gebied sterk te verdichten en de bouwhoogte te laten toenemen, zonder het campusmodel te verloochenen. Tegenover de verdichting en verhoging staat ruimte staat om te ademen. Een deel van de openbare ruimte (de huidige weg tussen het hoofdkantoor van Prodrive en de percelen rond Omroep Brabant) zal daarom bij de Campus worden betrokken.

Als dit stuk weg zijn openbare karakter verliest, wordt het huidige fietspad tussen de percelen Science Park 5525 en 5644 opgewaardeerd tot een openbare weg, die de wegen Science Park 5000 en Science Park 5500 met elkaar verbindt. Binnen dit bestemmingsplan worden deze ontwikkelingen reeds mogelijk gemaakt omdat de ontwikkelingen t/m fase 3 van de Prodrive Campus mogelijk worden gemaakt.

De intentie is om de Prodrive Campus vanaf het net van snelwegen bij te laten dragen aan de fysieke uitstraling van het bedrijventerrein, enerzijds door de gemiddelde hoogte stedenbouwkundig gepast op te laten lopen en anderzijds door op één of twee plaatsen een oriëntatiepunt te maken door een extra hoogteaccent.

Om substantiële groei van Prodrive mogelijk te maken, is in de studie uitgegaan van een verdubbeling van de bouwhoogte (tot maximaal circa 50 meter), met op twee locaties de mogelijkheid voor een hoogteaccent tot een hoogte van circa 70 meter. In het kader van de intensivering van het gebied en uit oogpunt van zuinig ruimtegebruik wordt een vergaande vorm van dubbel grondgebruik toegepast. Hiervoor is een ondergrondse bouwvorm gekozen met voornamelijk logistieke ruimte onder maaiveld.

Binnen de nieuwe gebouwen wordt geen verschil gemaakt tussen functies als ontwikkelen, produceren, kantooractiviteiten en testen. Zoveel mogelijk functies krijgen een open en eenzelfde (hoogwaardige) uitstraling. De door Prodrive nagestreefde informele ontmoetingen en 'kruisbestuiving' tussen ontwikkeling, productie en ondersteunende functies krijgt hierdoor volop de ruimte. Gebouwen zullen worden opgezet op basis van de Breeam-nl methodiek en voldoen aan hoge eisen in het kader van duurzaamheid.

3.5 Fase 1 t/m 3 Prodrive Campus

In onderstaande afbeeldingen is het groeiproces van de Prodrive campus zichtbaar gemaakt. De paarse bouwdeelen zijn de nieuwe onderdelen van de campus.



Fase 1

Realisatie extra bebouwing (IV) ten zuiden van Science Park 5501 (I), Verbouw Veldkampgebouw (III) met parkeerterrein ten noorden van Omroep Brabant en het eerste deel parkeergarage in het noorden aan Ekkersrijt 6000.



Fase 2

Realisatie extra bebouwing ten westen bestaande bebouwing Science Park 5501 met daartussen herinrichting van de openbare ruimte tot Campus (parkeerterrein verdwijnt) en vergroting parkeergarage.



Fase 3

Realisatie extra bebouwing ten noorden van Omroep Brabant en verplaatsing/vergroting vijver

Studie ontwikkelingsscenario Prodrive Ekkersrijt te Son met in paars de nieuwe gebouwen (Van de Ven Franken Onstek Architectuurbureau, december 2013)

Doordat de locatie wordt beschouwd als 'centrum' van Ekkersrijt West, is een verdichting van de bebouwingsstructuur en een vergroting van de bouwhoogte hier gerechtvaardigd. Hierdoor kunnen gebouwen ontstaan met een uitstraling die past binnen de ambities voor verdere ontwikkeling van het Science Park en binnen de ambities van Prodrive om een 'visitekaartje' voor het bedrijf te realiseren. In fase 2 wordt tussen de nieuwe gebouwen en het hoofdkantoor een open ruimte te gerealiseerd, waarvan de inrichting wordt gebaseerd op het campus-concept.

Hierna zijn de stedenbouwkundige uitgangspunten opgenomen die van belang zijn voor onderhavig bestemmingsplan. De uitgangspunten zijn zoveel mogelijk vertaald op de verbeelding en in de regels van voorliggend bestemmingsplan.

- Het programma voor de eerste drie fasen van de ontwikkeling van de Prodrive Campus sluit aan op de huidige bedrijvigheid die zich bevindt op dit deel van Ekkersrijt West.

In de regels is bepaald dat de gronden zijn bestemd voor ontwikkelings- en researchbedrijven en daaraan gerelateerde bedrijven (bestemming 'Bedrijventerrein - 3').

Als bijlage bij de regels is een Staat van bedrijfsactiviteiten opgenomen, met daarop de typen bedrijvigheid die zich in het plangebied kunnen vestigen. De lijst is gebaseerd op de Staat van bedrijfsactiviteiten van het vigerende bestemmingsplan 'Ekkersrijt'.

Activiteiten die op deze locatie niet gewenst zijn (zoals autosloperijen, groothandels in afval en schroot en afvalverwerkende bedrijven) zijn van de lijst verwijderd.

- Er wordt enerzijds gestreefd naar een grotere hoeveelheid bebouwing, maar anderzijds ook naar ruimte 'om te ademen', door gebruikmaking van het campus-concept.

De bouwhoogte ter plaatse van de nieuwe bebouwing mag maximaal 50 meter bedragen. Tevens is de mogelijkheid opgenomen voor de realisatie van een bebouwingsaccent met een bouwhoogte van maximaal 70 meter.

Het bestemmingsplan staat, overeenkomstig het vigerende bestemmingsplan 'Ekkersrijt', een maximum bebouwingspercentage toe van 65% van het bouwperceel, zodat het mogelijk is om grote delen van de percelen te bebouwen, maar tegelijkertijd een goede buitenruimte te realiseren. Binnen de bestemming 'Bedrijventerrein - 3' is de realisatie van een campusachtige buitenruimte mogelijk, doordat de gronden tevens zijn bestemd voor wegen en paden, parkeervoorzieningen, groenvoorzieningen, water en waterhuishoudkundige voorzieningen.

- Duurzaamheid staat hoog in het vaandel, zowel voor wat betreft materiaalgebruik, beplanting, water, energieverbruik en energie-opwekking (zonnepanelen).

Duurzaamheidseisen kunnen niet worden afgedwongen door middel van een bestemmingsplan. Voorliggend bestemmingsplan biedt voldoende mogelijkheden voor het treffen van maatregelen gericht op duurzaamheid.

- In de eerste fase van de ontwikkeling van de Prodrive Campus blijft de bestaande weg tussen het hoofdkantoor van Prodrive en de nieuwe bebouwing ten westen daarvan gehandhaafd. Wel wordt de bebouwing aan beide zijden van de weg verbonden door middel van overbouwingen/loopbruggen. In fase 2 wordt de Campus aangelegd, de doorgaande weg verdwijnt.

Omdat in fase 2 reeds de campus gerealiseerd gaat worden is ook de bestaande weg tussen het hoofdkantoor van Prodrive en de nieuwe bebouwing bestemd als 'Bedrijventerrein-3'. Hierdoor ontstaat er meer vrijheid in plaatsing van de bebouwing. Binnen de bestemming 'Bedrijventerrein - 3' is een aanduiding 'specifieke bouwaanduiding - overbouwing' opgenomen. Binnen die aanduiding zijn overbouwingen en loopbruggen toegestaan met een minimale doorrijhoogte van 4 meter.

- Het parkeren vindt plaats op eigen terrein.

Parkeren wordt in het geval van een bouwaanvraag getoetst via de Bouwverordening. In het bestemmingsplan is daarom, net als in het vigerende bestemmingsplan 'Ekkersrijt', geen regeling voor parkeren opgenomen. Fysiek is er rekening gehouden met voldoende ruimte om de parkeerbehoefte op te vangen. Binnen de bestemming 'Bedrijventerrein-3' is het bouwen van (on)gebouwde parkeervoorzieningen mogelijk. Dit kan zowel in de bestaande en in de nieuwe bebouwing als in de buitenruimte.



Impressie Prodrive Ekkersrijt te Son
(Van de Ven Franken Onstek Architectuurbureau, december 2013)

4 Milieuhygiënische en planologische verantwoording

Het bestemmingsplan 'Ekkersrijt; Prodrive' regelt ten opzichte van het vigerende bestemmingsplan 'Ekkersrijt' de realisatie van de eerste drie fasen van de ontwikkeling van de Prodrive Campus. Deze eerste drie fasen betreft een nieuw gebouw ten westen van het hoofdkantoor van Prodrive.

Voor de totale ontwikkeling van de Prodrive Campus is een haalbaarheidsstudie verricht (Croonen Adviseurs, 22 juli 2013). Ten behoeve van deze haalbaarheidsstudie zijn diverse milieuhygiënische en planologische onderzoeken verricht. Het onderzoeksgebied van de haalbaarheidsstudie is uitgebreider dan het plangebied van dit bestemmingsplan. De verrichte onderzoeken zijn echter wel bruikbaar om de milieuhygiënische en planologische haalbaarheid van de eerste drie fasen van de ontwikkeling van de Prodrive Campus aan te tonen. In de volgende paragrafen wordt aandacht besteed aan de relevante aspecten. De beschrijving van de onderzoeken richt zich hierbij veelal op een ruimer gebied dan alleen het plangebied van dit bestemmingsplan.

4.1 Bodem

De bodem moet geschikt zijn voor het voorgenomen gebruik. Een deel van de gronden binnen het bestemmingsplangebied, te weten de bestaande bebouwing van Prodrive, zijn in het vigerende bestemmingsplan 'Ekkersrijt' reeds bestemd ten behoeve van bedrijven. Er is voor deze gronden geen sprake van een functiewijziging waardoor er geen bodemonderzoek noodzakelijk wordt geacht. Dit geldt niet voor de gronden ten westen van de bestaande bebouwing, die in het vigerende bestemmingsplan 'Ekkersrijt' bestemd zijn als 'Water - 2' en 'Groen'. De geschiktheid van deze gronden voor de beoogde nieuwe bestemming dient aangetoond te worden.

4.1.1 Vooronderzoek bodem

Door Oranjewoud is een vooronderzoek uitgevoerd naar de bodemkwaliteit, om inzicht te krijgen in de te verwachten kwaliteit van de bodem en om vast te stellen of het plan haalbaar is met het oog op risico's en ontwikkelkosten. De rapportage (5 september 2013) is als bijlage bij deze toelichting gevoegd. Hierna volgen de conclusies.

Het vooronderzoek heeft zich gericht op de onderzoekslocatie en delen van de direct hier aan grenzende percelen. Op basis van een bronnenonderzoek is gebleken dat op de onderzoekslocatie geen bedrijfsmatige activiteiten hebben plaatsgevonden die potentieel tot bodemverontreiniging hebben kunnen leiden. De binnen het onderzoeksgebied aanwezige inrichtingen zijn kantoorachtige bedrijven, waar geen of geringe milieu- of bodembelastende activiteiten plaatsvinden. Tijdens het bronnenonderzoek zijn ook geen gegevens gevonden die erop wijzen dat in het onderzoeksgebied andere bodembedreigende activiteiten hebben plaatsgevonden.

Het openbare deel van de onderzoekslocatie is op 4 juli 2013 geïnspecteerd, waarbij is gekeken naar situaties binnen het gebied die mogelijk een risico vormen met betrekking tot de aanwezigheid van een bodemverontreiniging.

De volgende waarnemingen zijn gedaan:

- alle openbare wegen binnen de onderzoekslocatie zijn verhard met klinkers; er is geen asfalt aanwezig;
- ten noorden van de waterpartij is het terrein opgehoogd, naar het lijkt ten behoeve van de aanwezige riolering naar de waterpartij;
- rondom het kunstwerk (ten noordwesten van de waterpartij) zijn enkele ophogingen aanwezig die in ieder geval zijn afgedekt met grond;
- ten noordoosten van bedrijfslocatie 5550 (Omroep Brabant) is een parkeerterrein aanwezig bestaande uit een halfverhardingslaag.

Grond en grondwater

In het verleden is in het onderzoeksgebied een aantal bodemonderzoeken verricht. Uit de resultaten van deze onderzoeken is gebleken dat er, behoudens enkele lichte verontreinigingen, geen noemenswaardige verontreinigingen aanwezig zijn in de grond. In het grondwater kunnen sterk verhoogde concentraties zware metalen aanwezig zijn. De oorzaak van de verhoogde concentraties is niet achterhaald. Mogelijk is sprake van verhoogde achtergrondwaarden. Er zijn binnen de onderzoekslocatie voor zover bekend geen bronnen aanwezig die de verhoogde concentraties kunnen veroorzaken.

Er zijn geen gevallen bekend van grootschalige (diffuse) bodemverontreiniging. Hierbij dient echter te worden opgemerkt dat de bodemkwaliteit plaatselijk altijd kan afwijken als gevolg van onbekende oorzaken. Voor zover bekend zijn er in het verleden, met uitzondering van de aanleg van de infrastructuur en de waterpartij, geen noemenswaardige grondwerkzaamheden uitgevoerd die mogelijk hebben geleid tot bodemverontreiniging. Er zijn ook geen gegevens aangetroffen die erop duiden dat in het verleden (grote) calamiteiten hebben plaatsgevonden.

Asbest

Gezien de periode waarin het Science Park binnen bedrijventerrein Ekkersrijt is gerealiseerd (medio jaren negentig van de vorige eeuw) wordt het niet aannemelijk geacht dat in de aanwezige gebouwen asbest is toegepast. Het gebruik van asbest in gebouwen is vanaf 1993 wettelijk verboden. Gezien het historische gebruik van de locatie (agrarisch) voorafgaand aan de ontwikkeling tot bedrijventerrein is het ook niet aannemelijk dat er op grote schaal asbest aanwezig is in de bodem. Er zijn geen gegevens beschikbaar over de aard van de funderingen onder de bestaande wegen. Mogelijk is (plaatselijk) sprake van puinhoudende funderingen onder de wegen. Ter plaatse van Science Park 5550 (Omroep Brabant) is een parkeerterrein aanwezig bestaande uit een halfverhardingslaag.

Hypothese

De kwaliteit, het materiaal en de herkomst van de ophogingen die aanwezig zijn ten noorden van de waterpartij zijn onbekend. Het is aannemelijk dat deze 'grond' is vrijgekomen bij de aanleg van de waterpartij. Dit is echter niet vastgesteld of te herleiden. Het valt niet uit te sluiten dat de ophogingen zijn gerealiseerd met bodemvreemd materiaal of (verontreinigde) grond van elders. Dit maakt de ophogingen verdacht voor bodemverontreiniging. Omdat er, voor zover bekend, geen gegevens zijn over toegepaste funderingsmaterialen onder de wegen of de herkomst van het halfverhardingsmateriaal ter plaats van het parkeerterrein van Omroep Brabant, zijn deze verdacht voor de aanwezigheid van asbest.

Om eventuele (bodem)verontreinigingen ter plaatse van de ophogingen, het funderingsmateriaal onder de wegen en het halfverhardingsmateriaal uit te sluiten, is milieuhygiënisch (bodem)onderzoek nodig.

Conclusie en aanbevelingen onderzoek

Op basis van bovenstaande is geconcludeerd dat er sprake is van twee verdachte deellocaties. Daarnaast vormt het grondwater een aandachtspunt, indien ten behoeve van de ontwikkelingen bemaling noodzakelijk is. In de volgende tabel zijn de resultaten beknopt weergegeven.

Locaties	Status	Aanbeveling
Bedrijfslocaties (5501, 5640 en 5550)	Onverdacht	Overleg met bevoegd gezag om te beoordelen of bodemonderzoek noodzakelijk is i.v.m. de ontwikkeling van de locatie.
Openbaar groen (waterpartij en bosjes)	Onverdacht	
Ophogingen ten noorden van de waterpartij	Onverdacht	
Grondwater	Verdacht (zware metalen)	Grondwater vormt een aandachtspunt i.v.m. mogelijke bemalingen ten behoeve van de ontwikkeling van de locatie.
Funderingen onder de wegen en halfverharding parkeerterrein 5550	Verdacht (onbekend ophoogmateriaal)	Uitvoeren asbest onderzoek (NEN5897)

Geadviseerd wordt om, nadat de definitieve onderzoekslocatie (het onderzoeksgebied) is vastgesteld, de verdachte deellocaties te onderzoeken. Ook onderzoek naar de aard en samenstelling van het funderingsmateriaal en de grond onder de wegen wordt aanbevolen. Ten behoeve van de afzetmogelijkheden van vrijkomende grond kan het raadzaam zijn om ook onverdachte terreindelen te onderzoeken. Hiervoor dient de onderzoeksstrategie te worden afgestemd op het ontwerp van de plannen.

4.1.2 Verkennend (water)bodemonderzoek fase 1 ontwikkeling Prodrive Campus

Ten behoeve van de eerste fase van de ontwikkeling van de Prodrive Campus is door Inpijn-Blokpoel een verkennend (water)bodemonderzoek verricht ter plaatse van het perceel Ekkersrijt 5500. De rapportage (d.d. 26 augustus 2013) is als bijlage bij deze toelichting gevoegd. Hierna volgen de conclusies.

Aanleiding voor het onderzoek vormt de voorgenomen nieuwbouw. Het onderzoek heeft tot doel het, middels een steekproef, vaststellen van de kwaliteit van de bodem. Aan de hand van het onderzoek dient te worden nagegaan of op de locatie redelijkerwijs geen verontreinigende stoffen in de grond of in het freatisch grondwater boven de streef- of achtergrondwaarden aanwezig zijn.

Het geheel aan onderzoeksresultaten (o.a. veldwaarnemingen, aanvullende historische informatie en analyseresultaten getoetst aan het desbetreffende kader) geeft geen overwegende aanleiding de gestelde hypothese te verwerpen.

In de bovengrondmengmonster MM1 en ondergrondmengmonster MM4 zijn licht verhoogde gehalten aan PAK respectievelijk som PCB's aangetoond. Het grondwater is licht verontreinigd met barium, nikkel en som xylenen. Deze verhogingen zijn echter niet meer dan marginaal of toe te schrijven aan een verhoogd achtergrondniveau. In het slib uit de vijver zijn geen verhoogde gehalten aan onderzochte stoffen gemeten.

Het criterium voor nader onderzoek wordt voor de genoemde parameters niet overschreden; nader onderzoek wordt derhalve niet noodzakelijk geacht. De gevolgde onderzoeksopzet wordt derhalve als adequaat beoordeeld.

Resumerend kan bij beoordeling van het geheel aan onderzoeksresultaten gesteld worden dat de aangetroffen bodemkwaliteit aanvaardbaar wordt geacht en zodoende geen belemmering vormt voor de geplande nieuwbouw.

Voor wat betreft de eventuele toekomstige afvoer van grond kan gesteld worden dat, afhankelijk van de bestemming en toepassing, om een partijkeuring conform het protocol uit het Besluit bodemkwaliteit gevraagd zal worden.

4.1.3 Conclusie

Vanuit het oogpunt van bodem zijn er geen belemmeringen voor de ontwikkeling van de eerste drie fasen van de Prodrive Campus.

4.2 Geluid

4.2.1 Weg- en spoorwegverkeerslawaai

Conform de Wet geluidhinder (Wgh) dient een akoestisch onderzoek te worden verricht indien er sprake is van het projecteren van nieuwe geluidsgevoelige bebouwing (waaronder woonruimtes) binnen een geluidzone van een weg of spoorweg. Bij de ontwikkeling van de Prodrive Campus worden geen geluidsgevoelige objecten gerealiseerd. Akoestisch onderzoek naar weg- en spoorwegverkeerslawaai is derhalve niet noodzakelijk.

4.2.2 Industrielawaai

In de Wet geluidhinder is bepaald dat voor bedrijventerreinen waar geluidzoneringsplichtige inrichtingen zijn gevestigd of zijn toegestaan ('industrieterreinen' conform de terminologie van de Wet geluidhinder), een geluidzone moet worden vastgesteld. De geluidzone is het gebied tussen de grens van het industrieterrein en de zonegrens. Op het bedrijventerrein Ekkersrijt is onderscheid gemaakt tussen gebieden waar geluidzoneringsplichtige inrichtingen zijn toegestaan en gebieden waar geluidzoneringsplichtige inrichtingen zijn uitgesloten. Voor die delen van het bedrijventerrein waar geluidzoneringsplichtige inrichtingen zijn toegestaan, is sprake van een industrieterrein in de zin van de Wet geluidhinder.

Het bedrijventerrein Ekkersrijt is verdeeld in de deelgebieden Ekkersrijt Oost, Ekkersrijt Noordwest en Ekkersrijt West. De deelgebieden Ekkersrijt Oost (ten oosten van de A50) en Ekkersrijt Noordwest (de percelen van de bedrijven Rendac, A. Jansen en Baetsen Recycling Son) zijn gezoneerd krachtens de Wet geluidhinder. Het Science Park maakt deel uit van deelgebied Ekkersrijt West, dat niet is gezoneerd in het kader van de Wet geluidhinder. De vestiging van geluidzoneringsplichtige inrichtingen is op dit deel van het bedrijventerrein uitgesloten. Prodrive is geen geluidzoneringsplichtige inrichting.

4.2.3 Conclusie

Uit akoestisch oogpunt zijn er geen belemmeringen voor de ontwikkeling van de eerste drie fasen van de Prodrive Campus.

4.3 Luchtkwaliteit

4.3.1 Algemeen

Hoofdstuk 5 van de Wet milieubeheer (titel 5.2 Luchtkwaliteitseisen, ook wel bekend als de 'Wet luchtkwaliteit') bevat de regelgeving op het gebied van luchtkwaliteit. In de Wet milieubeheer zijn luchtkwaliteitseisen opgenomen voor diverse verontreinigende stoffen, waaronder stikstofdioxide (NO₂) en fijn stof (PM₁₀).

In artikel 5.16 van de Wet milieubeheer is vastgelegd dat bestuursorganen bevoegdheden (zoals het vaststellen van een bestemmingsplan) mogen uitoefenen wanneer sprake is van één of meer van de volgende gevallen:

- a er is geen sprake van een (dreigende) overschrijding van de grenswaarden;
- b de concentratie van de desbetreffende stoffen in de buitenlucht verbetert of blijft tenminste gelijk;
- c het plan draagt 'niet in betekenende mate' bij aan de concentratie van de desbetreffende stoffen in de buitenlucht;
- d de ontwikkeling is opgenomen in een vastgesteld programma, zoals het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL).

4.3.2 Luchtkwaliteit Ekkersrijt

De herontwikkeling en uitbreiding van de bedrijventerreinen langs de Randweg Eindhoven (De Hurk/Ekkersrijt/De Kade) zijn als IBM-project (nummer 506) opgenomen in het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). Het NSL is een samenwerkingsprogramma van de rijksoverheid en de decentrale overheden, waarin enerzijds de projecten zijn opgenomen die 'in betekenende mate' bijdragen aan de verslechtering van de luchtkwaliteit en anderzijds de maatregelen die worden getroffen om de luchtkwaliteit te verbeteren, zodat tijdig kan worden voldaan aan de luchtkwaliteitsnormen. Projecten die in het NSL zijn opgenomen, kunnen op grond van de Wet milieubeheer doorgang vinden doordat het NSL laat zien hoe - rekening houdend met de effecten van de projecten - de grenswaarden tijdig worden gehaald. Op grond van artikel 5.16 lid d van de Wet milieubeheer is voor projecten die zijn opgenomen in het NSL een nadere toetsing niet noodzakelijk. Er zijn uit oogpunt van luchtkwaliteit derhalve geen belemmeringen voor de beoogde ontwikkeling van de Prodrive Campus.

Onderdeel van het NSL is de jaarlijkse monitoring van de luchtkwaliteit door middel van de 'monitoringstoel'. Op basis van de resultaten van de monitoring 2012 kan worden geconcludeerd dat de concentraties van NO₂ en PM₁₀ in de directe omgeving van het onderzoeksgebied, zowel langs de Ekkersrijt 6000 als ter hoogte van de oprit van de A50, zowel nu als in de toekomst voldoen aan de grenswaarden. In 2011 is voor zowel NO₂ als PM₁₀ langs deze wegen sprake van een concentratie van minder dan 35 µg/m³, waarmee wordt voldaan aan de grenswaarde van 40 µg/m³. Verder westelijk langs de A50, ten westen van de kruising met de Huizingalaan, is in 2011 nog sprake van overschrijdingen van de norm voor NO₂. De kaart van de NSL-monitoring laat echter zien dat in 2015, het jaar dat moet worden voldaan aan de grenswaarde van NO₂, geen sprake meer is van overschrijdingen.

4.3.3 Conclusie

Uit oogpunt van luchtkwaliteit zijn er geen belemmeringen voor de ontwikkeling van de eerste drie fasen van de Prodrive Campus.

4.4 Externe veiligheid

4.4.1 Algemeen

Het externe veiligheidsbeleid is gericht op het beperken en beheersen van risico's en van de effecten van calamiteiten alsmede op het bevorderen van de veiligheid van personen in de omgeving van activiteiten met gevaarlijke stoffen (bedrijven en transport). Dat gebeurt door te voorkomen dat te dicht bij gevoelige bestemmingen activiteiten met gevaarlijke stoffen plaatsvinden, door de zelfredzaamheid te bevorderen en door de calamiteitenbestrijding te optimaliseren.

In de nabijheid van het plangebied liggen de risicobronnen:

- Hogedruk-aardgasleiding;
- Van den Anker B.V. (Brzo-bedrijf);
- Adruu B.V. (CPR15-2-bedrijf, diverse chemische stoffen en vloeistoffen in anodiseerbaden);
- A50 (een transportas).

Conform de circulaire Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen (cRnvg), het Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb) en het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi) dient voor deze risicobronnen het aspect externe veiligheid beschouwd te worden. Door Anteagroup (adviesgroep Save) is in januari 2014 een externveiligheidsonderzoek uitgevoerd. In de rapportage, die als bijlage bij voorliggend bestemmingsplan is opgenomen, worden de risicobronnen en de effecten van deze bronnen beschreven. Hierna zijn de resultaten en conclusies opgenomen.

Van den Anker (Brzo-bedrijf)

Het plaatsgebonden risico van Van den Anker is lager dan 10-6/jaar. Er is voldaan aan de eis dat er geen kwetsbare (grenswaarde) of beperkt kwetsbare (richtwaarde) objecten binnen de 10-6/jaarcontour aanwezig mogen zijn. Daarmee is het plaatsgebonden risico geen belemmering voor Prodrive. De wijziging van het bestemmingsplan Ekkersrijt (Science Park - Prodrive) heeft invloed op het groepsrisico. Voor wat hogere slachtofferaantallen (tussen 60 en 150) neemt het groepsrisico met ca. 27% toe. Dit betekent dat de verantwoording van het groepsrisico van toepassing is. Het groepsrisico blijft onder de oriëntatiewaarde van het groepsrisico.

Adruu B.V. (CPR15-2-bedrijf)

De vergunde 10-6/jaar-risicoafstand van Adruu B.V. is 165 meter en reikt daarmee niet tot Prodrive. Daarmee is de 10-6/jaar-risicocontour geen belemmering voor de ontwikkeling. Adruu B.V. is vergund tot maximaal 9.000 kg gevaarlijke stoffen op te slaan. Dit conform de richtlijn CPR 15-2. De CPR 15-2 is vervangen door de PGS 15. In de selectie voor een QRA wordt in de Hari over Opslagen van gevaarlijke stoffen die vallen onder de richtlijn PGS 15 beschreven dat "Een opslagplaats kan worden weggelaten uit de QRA wanneer gevaarlijke stoffen in hoeveelheden kleiner dan 10 ton en bestrijdingsmiddelen in hoeveelheden kleiner dan 400 kg worden opgeslagen". Het blijkt dat de vergunde opgeslagen hoeveelheid van Adruu B.V. onder deze drempelhoeveelheden ligt. Dit betekent dat voor de QRA geen activiteiten relevant zijn.

Daarmee is het groepsrisico van Adruu B.V. inherent 0. Dit betekent dat de verantwoordingsplicht niet van toepassing is.

A50 (snelweg)

Plaatsgebonden risico

De cRnvg's geeft voor de A50 ter plaatse van het plangebied een veiligheidsafstand van 0 meter. Een veiligheidsafstand is een afstand waarbinnen de 10-6/jaar-plaatsgebondenrisicocontour van de weg zich mag bewegen. Uit de ligging van de veiligheidsafstand kan geconcludeerd worden dat de A50 geen plaatsgebonden risico 10-6/jaarcontour heeft. Dit betekent dat er geen 10-6/jaar-plaatsgebondenrisicocontour van de A50 tot in het plangebied reikt: er is automatisch voldaan aan de eis dat er geen kwetsbare (grenswaarde) of beperkt kwetsbare (richtwaarde) objecten binnen de 10-6/jaarcontour aanwezig mogen zijn. Daarmee is het plaatsgebonden risico geen belemmering voor Prodrive.

Groepsrisico

Als gevolg van de ruimtelijke ontwikkeling van Prodrive verandert het groepsrisico van de A50. Het groepsrisico blijft onder de oriëntatiewaarde. Het groepsrisico van de toekomstige situatie neemt (ligt) toe ten opzichte van de huidige situatie. De overschrijdingsfactor is voor de huidige situatie 0,364 en voor de toekomstige situatie 0,370. De verantwoordingsplicht is van toepassing.

Buisleidingen (hogedruk-aardgasleiding)

Plaatsgebonden risico

Ten aanzien van het plaatsgebonden risico wordt geconcludeerd dat het plaatsgebonden risico van alle relevante leidingen rond het plangebied zich beneden het risiconiveau van 10-6/jaar bevindt. Dit betekent dat het plaatsgebonden risico van de buisleidingen geen belemmering vormt voor de realisatie van het plan: er is automatisch voldaan aan de grens- en richtwaarde.

Groepsrisico

In de uitdraai van de rekensultaten van Caralo staat: 'De maximale overschrijdingsfactor van deze kilometer leiding wordt gevonden bij 148 slachtoffers en een frequentie van $1,22 \cdot 10^{-7}$. De maximale overschrijdingsfactor voor dit tracé is gelijk aan 0,268 en correspondeert met die kilometer leiding die gekarakteriseerd wordt door stationing 9560.00 en stationing 10560.00'.

Een overschrijdingsfactor kleiner dan 1 geeft aan dat de fN-curve onder de oriëntatiewaarde blijft. Dus ook in de toekomstige situatie blijft het groepsrisico ook onder de oriëntatiewaarde.

Doordat het gedeelte van het ontwikkelingsgebied dat binnen het invloedsgebied ligt buiten de 100% letaliteits-zone ligt van de leiding is de bijdrage van het plangebied aan het groepsrisico te verwaarlozen. Als gevolg van de ruimtelijke ontwikkeling van de Prodrive verandert het groepsrisico van de hogedrukaardgasleiding niet.

Doordat het groepsrisico meer is dan 10% van de oriëntatiewaarde moet het groepsrisico wel worden verantwoord.

Uit bovenstaande kan worden geconcludeerd dat de verantwoording van het groepsrisico verplicht is ten aanzien van het Brzo-bedrijf Van der Anker, de Rijksweg A50 en een hogedruk-aardgastransportleiding van de Gasunie. Ter verantwoording dienen, naast de hoogte van het groepsrisico, enkele verplichte kwalitatieve elementen beschouwd te worden.

Deze elementen zijn omschreven in de Handreiking Verantwoordingsplicht Groepsrisico.

- algemene beschouwing veiligheidssituatie;
- mogelijke ruimtelijke veiligheidsmaatregelen;
- mogelijke bronmaatregelen;
- mogelijke objectgerelateerde veiligheidsmaatregelen;
- zelfredzaamheid;
- bestrijdbaarheid.

De beschrijving van de verantwoording van het groepsrisico is opgenomen in de rapportage.

4.4.2 Conclusie

De Prodrive Campus ligt binnen het invloedsgebied van een risicovolle inrichting (distributiecentrum Van den Anker), een transportas voor gevaarlijke stoffen (de A50) en een buisleiding (hogedruk aardgasleiding langs de A50).

Het PR ter hoogte van het onderzoeksgebied is voor geen van de risicobronnen hoger dan 10^{-6} , waardoor er uit oogpunt van het PR geen belemmeringen zijn voor de beoogde ontwikkeling. Het GR is verantwoord.

4.5 Bedrijven en milieuzonering

4.5.1 Algemeen

Zowel de ruimtelijke ordening als het milieubeleid stellen zich ten doel een goede kwaliteit van het leefmilieu te handhaven en te bevorderen. Dit gebeurt onder andere door middel van milieuzonering. Onder milieuzonering wordt verstaan het aanbrengen van een voldoende ruimtelijke scheiding tussen milieubelastende bedrijven of inrichtingen enerzijds en milieugevoelige functies als wonen anderzijds. De ruimtelijke scheiding bestaat doorgaans uit het aanhouden van een bepaalde afstand tussen milieubelastende en milieugevoelige functies. Die onderlinge afstand moet groter zijn naarmate de milieubelastende functie het milieu sterker belast. Milieuzonering heeft twee doelen:

- het voorkomen of zoveel mogelijk beperken van hinder en gevaar bij woningen en andere gevoelige functies;
- het bieden van voldoende zekerheid aan bedrijven dat zij hun activiteiten duurzaam onder aanvaardbare voorwaarden kunnen uitoefenen.

Voor het bepalen van de aan te houden afstanden hanteert de gemeente Son en Breugel de VNG-uitgave 'Bedrijven en Milieuzonering' uit 2009. Deze uitgave bevat een lijst, waarin voor een hele reeks van milieubelastende activiteiten (naar SBI-code gerangschikt) richtafstanden zijn gegeven ten opzichte van milieugevoelige functies. De lijst geeft richtafstanden voor de ruimtelijk relevante milieuaspecten geur, stof, geluid en gevaar. De grootste van de vier richtafstanden is bepalend voor de indeling van een milieubelastende activiteit in een milieucategorie en daarmee ook voor de uiteindelijke richtafstand. De richtafstandenlijst gaat uit van gemiddeld moderne bedrijven. De afstanden worden gemeten tussen enerzijds de grens van de bestemming die de milieubelastende functie(s) toelaat en anderzijds de uiterste situering van de gevel van een milieugevoelige functie die op grond van het bestemmingsplan mogelijk is.

Hoe gevoelig een gebied is voor milieubelastende activiteiten, is mede afhankelijk van het omgevingstype. De richtafstanden van de richtafstandenlijst gelden ten opzichte van het omgevingstype 'rustige woonwijk'. Een 'rustige woonwijk' is ingericht volgens het principe van de functiescheiding: afgezien van wijkgebonden voorzieningen komen vrijwel geen andere functies voor; langs de randen is weinig verstoring door verkeer. Vergelijkbaar met de 'rustige woonwijk' is het 'rustig buitengebied'. Daarvoor gelden dan ook dezelfde richtafstanden. Wanneer sprake is van het omgevingstype 'gemengd gebied' kunnen de richtafstanden tussen milieubelastende functies en richtafstanden met één afstandsstap verlaagd worden, zonder dat dit ten koste gaat van het woon- en leefklimaat. Een 'gemengd gebied' is een gebied met een variatie aan functies; direct naast woningen komen andere functies voor zoals winkels, horeca en (kleine) bedrijven. Gebieden die direct langs de hoofdinfrastructuur liggen behoren ook tot het omgevingstype 'gemengd gebied'. Gezien de aanwezige functiemenging of de ligging nabij drukke wegen kent het 'gemengd gebied' al een hogere milieubelasting. Dat rechtvaardigt het verlagen van de richtafstanden met één stap.

De richtafstand van 30 meter voor een bedrijf in milieucategorie 2 kan dan bijvoorbeeld worden verkleind tot 10 meter en de richtafstand van 100 meter voor een bedrijf in milieucategorie 3.2 kan verlaagd worden tot 50 meter. Uitzondering op het verlagen van de richtafstanden vormt het aspect gevaar: de richtafstand voor dat milieuaspect wordt niet verlaagd.

Onderstaande tabel geeft de relatie tussen milieucategorie, richtafstanden en omgevingstype weer.

milieucategorie	richtafstand tot omgevingstype rustige woonwijk	richtafstand tot omgevingstype gemengd gebied
1	10 m	0 m
2	30 m	10 m
3.1	50 m	30 m
3.2	100 m	50 m
4.1	200 m	100 m
4.2	300 m	200 m
5.1	500 m	300 m
5.2	700 m	500 m
5.3	1.000 m	700 m
6	1.500 m	1.000 m

Richtafstanden conform VNG-brochure (bron: VNG-brochure 'Bedrijven en Milieuzonering', 2009)

4.5.2 Milieuzonering Ekkersrijt

In het bestemmingsplan 'Ekkersrijt' is op basis van de systematiek van de VNG-brochure bepaald welke bedrijfscategorieën kunnen worden toegestaan op het bedrijventerrein. Vanuit de woonbebouwing die aanwezig is in de omgeving van het bedrijventerrein zijn de indicatieve afstanden, zoals opgenomen in voorgaande tabel, uitgezet, waarmee inzichtelijk is gemaakt welke milieucategorieën maximaal toelaatbaar zijn (zogenaamde inwaartse milieuzonering). Daarnaast heeft een afweging plaatsgevonden met betrekking tot de gewenste uitstraling en karakteristieken van de nieuw te vestigen bedrijven. Dit heeft ertoe geleid dat niet overal op het bedrijventerrein de maximale milieucategorie is toegestaan. Dit is met name het geval op het Science Park, waar de maximale milieucategorie is beperkt tot categorie 3.1. Op grond van de maximale mogelijkheden die de systematiek van inwaartse milieuzonering biedt, zouden (aanzienlijk) zwaardere bedrijven, tot milieucategorie 4.2, op delen van het Science Park kunnen worden toegestaan. Vanwege de hoogwaardige, kantoorachtige uitstraling van het Science Park is vestiging van dergelijke zware bedrijven echter niet mogelijk gemaakt in het bestemmingsplan 'Ekkersrijt'. In de bestemming 'Bedrijventerrein - 3' die is opgenomen voor de bedrijfspercelen op het Science Park is bepaald dat de gronden zijn bestemd voor 'ontwikkelings- en researchbedrijven en daaraan gerelateerde bedrijven waarbij geldt dat ter plaatse van de aanduiding 'bedrijf tot en met categorie 3.1' bedrijfsactiviteiten zijn toegestaan in de categorie 2 en 3.1 van de bij de regels behorende Staat van bedrijfsactiviteiten'.

4.5.3 Prodrive Campus

De activiteiten van Prodrive bestaan uit het ontwikkelen en produceren van hoogwaardige elektronische en mechatronische producten. Ten behoeve van een (bedrijfseconomisch) duurzame en efficiënte bedrijfsvoering wil Prodrive zelf een belangrijke en sturende rol kunnen blijven spelen bij toekomstige ontwikkelingen.

Dit betekent dat het bedrijf zich zal blijven richten op zowel de ontwikkeling (research & development) als de productie en distributie (warehousing) van producten. De Prodrive Campus omvat daarom een grote diversiteit aan bedrijfsfuncties, waaronder projectruimtes, onderzoeksruimtes, productieruimtes, distributieruimtes, kantoren en secundaire voorzieningen. Het doel is om de diverse bedrijfsfuncties te verbinden in een omgeving die is gericht op continue innovatie met veel aandacht voor informele ontmoetingen, zoals dat nu ook al gebeurt in de bestaande hoofdvestiging van Prodrive. Hiermee wordt aangesloten op de doelstellingen van het Science Park, die zijn gericht op het realiseren en in stand houden van een mix van hoogwaardige bedrijven in een groene, parkachtige omgeving.

De activiteiten van Prodrive zijn divers en zijn sterk afhankelijk van het type product en de materialen die voor dat product benodigd zijn. De productieactiviteiten bestaan onder andere uit het op diverse manieren bewerken en behandelen van metaal en kunststof. De activiteiten zijn gericht op het vervaardigen van zeer hoogwaardige eindproducten en vinden in alle gevallen inpandig plaats, deels in een beschermde omgeving. De productieactiviteiten hebben vanwege het hoogwaardige karakter (nagenoeg) geen milieubelasting tot gevolg. Voor het bepalen van de milieucategorie kan Prodrive worden aangemerkt als een 'kantoormachine- en computerfabriek' (SBI-code 26). Een dergelijk bedrijf is op basis van de bedrijvenlijst in de VNG-brochure aan te merken als een bedrijf in milieucategorie 2. De bedrijfsactiviteiten van Prodrive passen dus binnen de in het bestemmingsplan 'Ekkersrijt' opgenomen milieuzonering.

In voorliggend bestemmingsplan is aangesloten op de milieuzonering zoals opgenomen in het vigerende bestemmingsplan.

4.5.4 Staat van bedrijfsactiviteiten

Als bijlage bij de regels is een lijst van toegelaten bedrijfstypen opgenomen, de zogenaamde Staat van bedrijfsactiviteiten. Als een bedrijf zich op een bepaalde locatie in het plangebied wil vestigen, wordt getoetst of het bedrijf in de toegestane milieucategorie valt. Daarnaast wordt getoetst of het type bedrijf is opgenomen in de Staat van bedrijfsactiviteiten. Bedrijvigheid die niet voorkomt op de Staat van bedrijfsactiviteiten, maar die daarmee gelijk te stellen is, is toelaatbaar door middel van afwijking.

De Staat van bedrijfsactiviteiten bestaat uit een selectie uit de VNG-bedrijvenlijst, die is afgestemd op de specifieke mogelijkheden en de gewenste invulling en de beoogde beeldkwaliteit van het bedrijventerrein. Uitgesloten van vestiging zijn activiteiten als landbouw, grond- en delfstoffenwinning, detailhandel, en sociaal-culturele en recreatieve voorzieningen. Daarnaast zijn fysiek op deze locatie 'onmogelijke' activiteiten uit de lijsten verwijderd. Tenslotte is de lijst gefilterd op basis van de gewenste invulling van het bedrijventerrein. Bedrijfsactiviteiten die op deze locatie niet gewenst zijn, zoals afvalverwerkingsbedrijven, autosloperijen en groothandels in afval en schroot, zijn niet opgenomen in de Staat van bedrijfsactiviteiten.

4.5.5 Conclusie

Uit oogpunt van milieuzonering zijn er geen belemmeringen voor de ontwikkeling van de eerste drie fasen van de Prodrive Campus.

4.6 Water

4.6.1 Algemeen

Bij elke ruimtelijke ontwikkeling is het opstellen van een waterparagraaf verplicht gesteld, mede in relatie tot de watertoets. In deze paragraaf wordt verwoord hoe er in het plan met de aspecten water en ruimte rekening wordt gehouden, in relatie tot enerzijds het waterbeleid en anderzijds de waterhuishouding.

Er is door Oranjewoud een onderzoek uitgevoerd naar de waterhuishoudkundige aspecten die samenhangen met de realisering van de Prodrive Campus. Het rapport (Haalbaarheidsstudie Prodrive Ekkersrijt, d.d. 15 juli 2013) is als bijlage bij deze toelichting gevoegd. Hierna volgen de conclusies.

Daarnaast is door Antea Group aanvullend daarop een waterparagraaf opgesteld. In de waterparagraaf wordt de huidige- en toekomstige situatie beschreven. Voor de toekomstige situatie wordt beschreven welke maatregelen genomen moeten worden ten aanzien van het watersysteem om te voldoen aan het lokale, regionale en landelijke waterbeleid. De rapportage (Toelichting watertoets bestemmingsplan Prodrive, d.d. 24 februari 2014) is als bijlage opgenomen bij dit bestemmingsplan. In paragraaf 4.6.3 zijn de conclusies opgenomen.

4.6.2 Haalbaarheidsstudie Prodrive Ekkersrijt

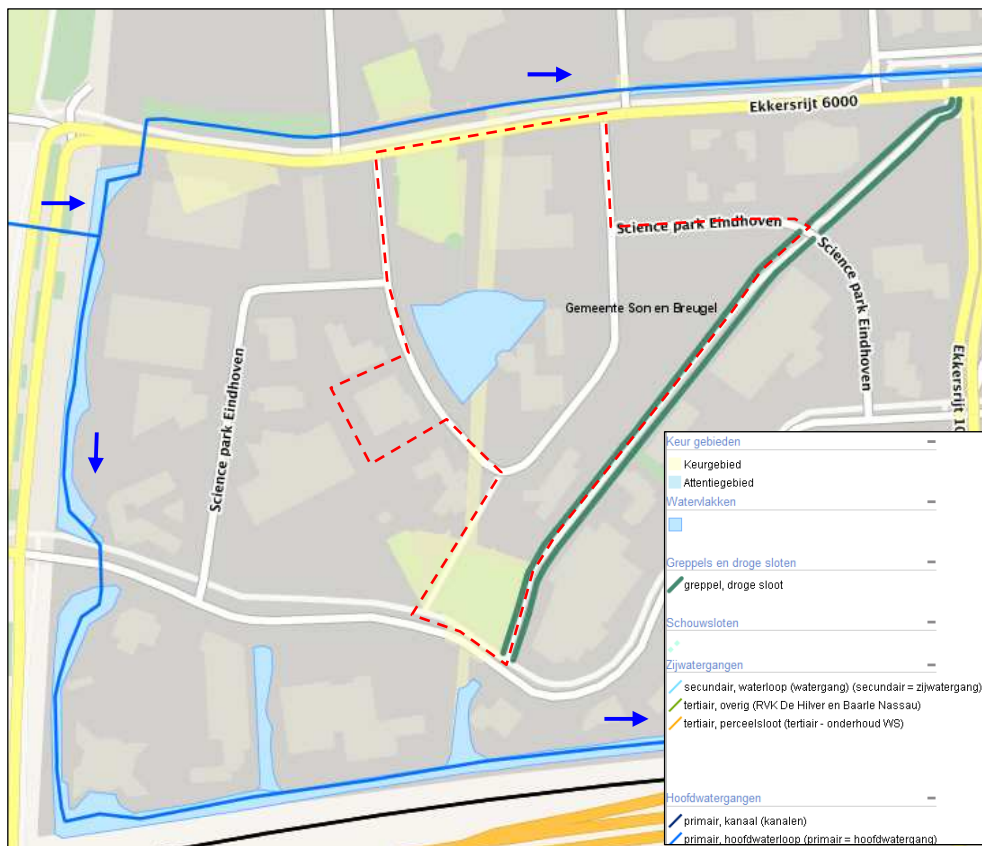
Bij het onderzoek is zowel gekeken naar het oppervlaktewater als naar het rioleringsstelsel. Het onderzoeksgebied ligt binnen het beheersgebied van Waterschap De Dommel.

Oppervlaktewater

Op de volgende kaart is de ligging van het oppervlaktewater in en in de omgeving van het onderzoeksgebied weergegeven. Te zien is dat in het onderzoeksgebied een waterpartij gelegen is, welke in beheer is bij de gemeente. Ten noorden, westen en zuiden zijn primaire watergangen gelegen welke in beheer zijn bij het waterschap. Parallel aan het fietspad ten oosten van het onderzoeksgebied zijn droogvallende (infiltratie)greppels gelegen. Ten westen van het onderzoeksgebied zijn ook droogvallende (infiltratie)greppels aanwezig. Deze staan niet aangegeven op de figuur, maar wel op de riooltekening van de gemeente Son en Breugel.

Door het onderzoeksgebied lopen een strook en twee vlakken die zijn aangewezen als Keurgebied. Uit navraag bij het waterschap is gebleken dat de strook onterecht op de kaart van de watertoetsviewer is opgenomen. De twee vlakken zijn aangewezen door de provincie Noord-Brabant. Momenteel wordt nagegaan waarom deze vlakken zijn opgenomen en wat daarvan de consequenties zijn. De vlakken hebben op grond van de Verordening Ruimte in ieder geval geen bijzondere status.

Gezien het huidige gebruik en de huidige inrichting van de gebieden (groen/bosachtig) wordt niet verwacht dat sprake is van belemmeringen voor de planvorming.



Oppervlaktewater omgeving onderzoeksgebied (bron: watertoetsviewer waterschap De Dommel)

Beschermde gebieden grondwater

Het onderzoeksgebied ligt volgens de wateratlas provincie Noord-Brabant niet binnen een waterwingebied of grondwaterbeschermingsgebied.

Waterpartij

De gemeente Son en Breugel heeft aangegeven dat de vijver nabij Omroep Brabant, centraal in het onderzoeksgebied, openbaar oppervlaktewater en in gemeentelijk beheer is. Op basis van de ontvangen riooltekening en de gegevens van de gemeente en adviesbureau Kragten wordt geconstateerd dat er geen riooloverstorten of uitmondin-gen vanuit het HWA-riool van bedrijventerrein Ekkersrijt aanwezig zijn op de waterpartij in het onderzoeksgebied. Dit betekent dat de waterpartij alleen een functie heeft voor opvang van hemelwater van de kantoorgebouwen en parkeerplaatsen in het onderzoeksgebied en niet in verbinding staat met het hemelwaterstelsel van het gehele bedrijventerrein. Op basis van de luchtfoto is te zien dat er in ieder geval 3 buizen uitmonden in de waterpartij. Deze buizen zijn afkomstig van de kantoorpanden en parkeerplaatsen ten zuidoosten van de waterpartij. Aangenomen wordt dat dit hemelwaterlozingen van de verharde oppervlakken zijn.

Riolering

In het onderzoeksgebied is een gescheiden rioolstelsel gelegen bestaande uit een vuilwaterafvoer (DWA-riool) en hemelwaterafvoer (HWA-riool).

In het onderzoeksgebied zijn rioolstrengen (DWA en HWA) aanwezig waarop de afwatering van de wegen en gebouwen is aangesloten. Vanuit het HWA-riool zijn verschillende overstorten en uitmondingen aanwezig op het rond het bedrijventerrein liggende watersysteem. Bij de voorgenomen ontwikkeling zal de afwatering van de wegen en gebouwen in en rondom het onderzoeksgebied gewaarborgd moeten blijven. Bij de verdere uitwerking van het plan zal het ontvangende rioolstelsel hydraulisch getoetst dienen te worden aan de nieuwe situatie.

Conclusies

- Nagegaan dient te worden bij de provincie waarom de gebieden in het onderzoeksgebied zijn aangewezen als Keurgebied en wat de gevolgen hiervan zijn voor het plan.
- Op basis van de aangeleverde gegevens door de gemeente Son en Breugel en adviesbureau Kragten wordt aangenomen dat de waterpartij enkel een bergende functie heeft voor hemelwater afkomstig van de ten zuidoosten van de waterpartij gelegen kantoorgebouwen en parkeerplaatsen. Op basis van deze gegevens wordt aangenomen dat de waterpartij niet in verbinding staat met het overige oppervlaktewatersysteem gelegen rondom bedrijventerrein Ekkersrijt.
- Indien de waterpartij wordt gedempt, zal de berging ten behoeve van de kantoorgebouwen en parkeerplaatsen (waarvan de afvoer is nu aangesloten op de waterpartij) gecompenseerd dienen te worden binnen het onderzoeksgebied.

4.6.3 Watertoets

Toekomstige verharding ontwikkeling

Het bebouwingsvlak in de toekomstige situatie bedraagt 35.117,5 m². Hiervan mag maximaal 65% worden bebouwd. Uitgaand van dit bebouwingspercentage en het stedenbouwkundig eindbeeld is de maximale verharding in de toekomstige eindsituatie bepaald op circa 22.826 m².

Waterkwaliteit

Het hemelwater dat terecht komt op de bebouwing en terreinverharding wordt beschouwd als schoon wanneer rekening wordt gehouden met het gebruik van niet-uitlogende bouwmaterialen (uitlogende bouwmaterialen zijn o.a. zinken dakgoten en standpijpen, loden dakslabben, betongranulaat als wegfundering etc.). Dit water kan worden afgevoerd naar de waterpartij in het plangebied waar het water wordt geborgen.

Hemelwaterafvoer

Voor de afvoer van hemelwater geldt het uitgangspunt 'hydrologisch neutraal bouwen'. Voor behandeling van dit water geldt de waterkwantiteitstrits, waarbij optie 1 het meest wenselijk en optie 4 het minst wenselijk is: 1. hergebruik 2. vasthouden 3. bergen 4. afvoeren naar oppervlaktewater.

Terreinverharding en dakvlakken

Met behulp van de HNO-Tool (Hydrologisch Neutraal Ontwikkelen) van Waterschap De Dommel is de benodigde waterberging voor het plan bepaald (zie bijlage 2 bij de rapportage). Uit de resultaten van de berekening blijkt dat bij een $T=10+10\%$ bui een voorziening benodigd is met een capaciteit van 204 m³ uitgaande van een toename van het verhard oppervlak van circa 4026 m². Bij een $T=100+10\%$ bedraagt de totaal benodigde capaciteit van de voorziening 279 m³.

Nieuwe weg

Het huidige fietspad tussen de percelen Science Park 5525 en 5644 zal worden opgevoerd tot een openbare weg. Deze weg zal conform de huidige afwatering van het fietspad gaan afwateren naar de berm waar bermsloten aanwezig zijn. In de bermsloten wordt het afstromende hemelwater opgevangen en kan vervolgens infiltreren in de bodem.

Berging van water in de waterpartij

Door de verkleining van het wateroppervlak van de waterpartij en de toename van wateraanvoer vanaf de extra oppervlakte verhard stijgt het peil in de vijver in de $T=100+10\%$ situatie maximaal, namelijk met 0.55 m. Het waterpeil ligt dan nog altijd dieper van 1 m-mv. Gezien de toelaatbare grondwaterstand van maximaal 0.7 m-mv ter plaatse van bebouwing blijft het waterpeil in de waterpartij voldoende diep.

Door de aanleg van verhard oppervlak infiltreert het neerslagwater ter plaatse van bebouwing niet meer in de bodem maar wordt het afgevoerd naar de waterpartij. Dat betekent dat de ondiepe grondwaterstanden in en boven de leemlagen van de deklaag dalen. Met andere woorden, door de afvoer van het water van verhard oppervlak naar de waterpartij verbetert de ontwatering ter plaatse van de gebouwen. In de vijver infiltreert het water in het zandpakket onder de leemlagen. Daardoor heeft dit water niet of nauwelijks invloed op de ondiepe grondwaterstanden boven de leemlagen. Met toenemende afstand tot de waterpartij neemt de invloed van de waterpartij op de grondwater stijghoogten in het zandpakket onder de leemlaag bovendien snel af. Met andere woorden, met de voorgestelde inrichting en waterhuishouding verbetert de ontwatering van het plangebied.

Vuilwaterafvoer

In het plangebied is een gescheiden rioolstelsel gelegen bestaande uit een vuilwaterafvoer (DWA-riool) en hemelwaterafvoer (HWA-riool). De vuilwaterafvoer van de nieuwe bebouwing wordt aangesloten op het aanwezige DWA-riool. De capaciteit van de aanwezige vuilwaterriolerings zal getoetst moeten worden aan de toekomstige situatie.

Ontwateringsdiepte

De ontwateringsrichtlijn voor nieuw stedelijk gebied ligt op circa 70 cm. De maaiveldhoogte in het plangebied is circa NAP +16,0 m. Op basis van de beschikbare gegevens is de globale ontwateringsdiepte te bepalen. Op basis van de GHG kenmerken wordt verwacht dat de hoogste grondwaterstanden in de omgeving van het plangebied op circa 60 tot 100 cm beneden maaiveld liggen. Vanwege de verminderde infiltratie bij het aanbrengen van verhard oppervlak en afvoer van dit water naar de waterpartij mag worden verwacht dat de grondwaterstanden in de deklaag dalen (zie ook 5.4 in de rapportage) en de ontwateringsdiepte in het plangebied voldoende is.

4.7 Flora en fauna

4.7.1 Algemeen

Ruimtelijke plannen dienen te worden beoordeeld op de uitvoerbaarheid in relatie tot actuele natuurwetgeving, met name de Natuurbeschermingswet 1998 en de Flora- en faunawet. Er mogen geen ontwikkelingen mogelijk worden gemaakt waarvan op voorhand duidelijk is dat deze op onoverkomelijke bezwaren stuiten door effecten op beschermde natuurgebieden of op streng beschermde planten of dieren.

Door Croonen Adviseurs is een quickscan flora en fauna uitgevoerd in het onderzoeksgebied. De rapportage (d.d. 12 juli 2013) is als bijlage bij deze toelichting opgenomen bij dit bestemmingsplan. Hierna volgen de conclusies.

Het doel van de quickscan was het onderzoeken van eventuele strijdigheden van de voorgenomen ingreep met de Flora- en faunawet, de ecologische hoofdstructuur en/of de Natuurbeschermingswet 1998 en het bepalen of de aanvraag van een ontheffing noodzakelijk is. De quickscan heeft bestaan uit een bureaustudie en een eenmalig veldbezoek op 2 juli 2013.

De quickscan is gebaseerd op de Studie ontwikkelingsscenario Prodrive Ekkersrijt te Son. Uitgangspunt van deze studie is het amoveren van de huisvesting van Omroep Brabant op termijn en een eerste ontwikkeling voor de groei van de komende jaren op vrije gronden rond de vijver. Naast de huisvesting van het bedrijf op locatie moeten ook secundaire voorzieningen als parkeerplaatsen, recreatieve en restauratieve voorzieningen aanwezig zijn. Ten behoeve van de ontwikkeling vinden in het onderzoeksgebied verschillende ontwikkelingen plaats. Gebouwen kunnen worden gesloopt en de vijver zal worden gedempt. Daarnaast wordt beoogd om ten behoeve van het realiseren van (secundaire) voorzieningen bomen te rooien (noord- en zuidzijde van het onderzoeksgebied).

4.7.2 Beschermde natuurgebieden

Voor wat betreft de EHS is er alleen bij directe aantasting sprake van vervolgstappen in de vorm van compensatie. Er bevindt zich geen EHS-gebied binnen het onderzoeksgebied. Er is van directe aantasting van de EHS dan ook geen sprake. Ook kunnen signifi-

cant negatieve effecten op de wezenlijke kenmerken en waarden van de EHS in de nabijheid van het project worden uitgesloten. De ruimtelijke ontwikkeling heeft een beperkt effect op de directe omgeving van het onderzoeksgebied. Vanuit dit oogpunt zijn er voor de EHS geen belemmeringen.

Uit de bureaustudie is daarnaast gebleken dat het dichtstbijzijnde Natura 2000-gebied (Strabrechtse Heide & Beuven) op circa 12 kilometer afstand van het onderzoeksgebied ligt. Zoals hierboven aangegeven, heeft de ruimtelijke ontwikkeling slechts een beperkte invloed, eventueel op de directe omgeving van het onderzoeksgebied. Op basis van de afstand en de beperkte invloed zijn er geen negatieve effecten op het Natura 2000-gebied. Een nader onderzoek (voortoets) vanuit de Natuurbeschermingswet 1998 is daarom niet aan de orde.

4.7.3 Beschermde soorten

Broedvogels, Tabel 2 en 3-soorten

In de volgende tabel zijn de zwaarder beschermde soorten opgenomen die mogelijk in het onderzoeksgebied voorkomen. Daarbij zijn tevens de mogelijke effecten van de voorgenomen ontwikkeling aangegeven en de eventuele noodzaak voor een ontheffing in het kader van de Flora- en faunawet.

Mogelijk voorkomen van en effecten op beschermde soorten in het onderzoeksgebied en de noodzaak voor ontheffing.

Soortgroep / soort	Ingrep verstoring	Nader onderzoek	Ontheffing noodzakelijk?	Bijzonderheden / opmerkingen
Vleermuizen	Mogelijk	Ja	Mogelijk	Onderzoek naar belang en functie gebouwen als verblijfplaats
Broedvogels algemeen	Mogelijk	Nee	Nee	Werken buiten broedseizoen

Nader onderzoek

Geadviseerd wordt om een nader onderzoek uit te voeren naar het voorkomen van vleermuizen om het effect van aantasting of verstoring te kunnen inschatten.

Wanneer geen vleermuizen worden aangetroffen, dan is een verzoek tot besluit van Dienst Regelingen (Ministerie van EZ) in het kader van de Flora- en faunawet niet noodzakelijk. De werkzaamheden kunnen dan zonder bezwaren vanuit de Flora- en faunawet doorgang vinden. Indien de vleermuizen wel aanwezig zijn dan dient een mitigatieplan te worden opgesteld. Voor vleermuizen is een ontheffing voor onderhavig project niet mogelijk. Voor deze soorten moeten de effecten vooraf worden voorkomen.

4.7.4 Conclusie

Realisering van de Prodrive Campus heeft geen gevolgen voor de EHS of Natura 2000-gebieden.

De gebouwen in het onderzoeksgebied bieden mogelijk een geschikte verblijfplaats voor vleermuizen. Nader onderzoek naar het voorkomen van vleermuizen is noodzakelijk.

De eigenaar van de gebouwen in het plangebied is bezig met het verkrijgen van een sloopvergunning voor de bestaande bebouwing. Voordat gesloopt wordt wordt bekeken of er daadwerkelijk vleermuizen aanwezig zijn.

4.8 Verkeer en parkeren

Door Oranjewoud is een quickscan uitgevoerd om de verkeers- en parkeeraspecten die samenhangen met de realisering van de Prodrive Campus in beeld te brengen. Het rapport (d.d. 12 juli 2013) is als bijlage bij deze toelichting gevoegd. Hierna volgen de conclusies.

4.8.1 Toename oppervlakte en werknemers

Prodrive beschikt in de huidige situatie over circa 30.000 m² bvo op het Science Park, verdeeld over verschillende locaties. Door realisering van de Prodrive Campus wordt op termijn een verdubbeling van deze oppervlakte voorzien. De totale plannen van Prodrive voorzien dus in een uitbreiding van maximaal 30.000 m² bvo aan bedrijfsruimte. Het betreft een combinatie van kantoorruimte, logistieke ruimte en productieruimte. Het aantal fte zal toenemen van 450 fte in de huidige situatie naar maximaal circa 1250 fte. Een aanzienlijk aandeel van het (huidige en toekomstige) personeelsbestand bestaat uit parttimers (studenten).

Een deel van de uitbreidingen van Prodrive is gepland op bestaande kantoor- en productielocaties. Op deze locaties is momenteel circa 5.500 m² bvo kantoor- en productieruimte aanwezig. Per saldo neemt het bruto vloeroppervlak in het onderzoeksgebied hierdoor toe met $30.000 \text{ m}^2 - 5.500 \text{ m}^2 = 24.500 \text{ m}^2$. Het aantal personeelsleden neemt per saldo toe met circa 550 fte.

4.8.2 Relevante ontwikkelingen

Uit verkeerskundig oogpunt is een aantal recente en geplande ontwikkelingen interessant:

- bereikbaarheid met openbaar vervoer: momenteel is bedrijventerrein Ekkersrijt al goed bereikbaar met het openbaar vervoer. De weg Science Park 5000 is daarnaast geschikt om hoogwaardig openbaar vervoer te realiseren in het kader van het HOV plan Zuidoost-Brabant.
- bereikbaarheid met de fiets: aan de noordzijde van Science Park 5000 is de aanleg van Slowlane voorzien.
- Aansluiting A50 (voormalige A58): het onderzoeksgebied wordt ontsloten via de Ekkersrijt 6000. Deze weg sluit in het westen aan op de Huizingalaan en in het oosten op de Ekkersrijt 10000. De Ekkersrijt 10000 sluit aan op de A50. Vrijwel al het gemotoriseerde verkeer van en naar Prodrive maakt gebruik van deze ontsluiting.
- Planvorming Noordoost Corridor: ter completering van de 'ruit om Eindhoven' is de provincie voornemens om de Noordoost Corridor te realiseren, door de A50 vanaf de aansluiting Kennedylaan als autoweg (geen snelweg) in oostelijke richting door te trekken. Voor Ekkersrijt Oost wordt naar verwachting een aansluiting op de

Functie	Uitbreiding	Norm (aantal ppl/100 m2bvo)		Toekomstige behoefte	
		<i>minimaal</i>	<i>maximaal</i>	<i>minimaal</i>	<i>maximaal</i>
CROW 317 (kantoor zonder baliefunctie)	24500	1,8	2,3	441	564
CROW 317 (bedrijf arbeidsintensief, bezoekersextensief)	24500	2,1	2,6	515	637

Tabel: berekening toekomstige parkeerbehoefte op basis van CROW kencijfers

Noordoost Corridor gerealiseerd, wat met name een gewijzigd gebruik van de weg Ekkersrijt 10000 zal betekenen. Een deel van de verkeersbewegingen van en naar Ekkersrijt Oost zal bij een aansluiting op de Noordoost Corridor geen gebruik meer maken van de Ekkersrijt 10000.

4.8.3 Parkeerbehoefte

Huidige situatie

Prodrive beschikt momenteel over 392 parkeerplekken voor 450 fte. Mede omdat een groot deel van het personeelsbestand uit studenten bestaat, wordt een groot deel van de parkeercapaciteit nu niet gebruikt. In de praktijk is volgens Prodrive nog voldoende parkeerruimte beschikbaar voor nog eens 100 fte.

Toekomstige situatie

Voor het bepalen van het benodigde aantal parkeerplaatsen wordt getoetst via de gemeentelijke bouwverordening. Voor kerncijfers betreffende in het algemeen aanbevelenswaardige minimum aantallen parkeerplaatsen wordt verwezen naar het ASVV 2004 (Stichting CROW).

Het CROW brengt met enige regelmaat publicaties uit met bijgestelde parkeerkencijfers. Aan de hand van de meest recente publicatie (317) is een doorrekening gemaakt. Omdat ieder bedrijfsprofiel uniek is, bieden praktijkgegevens doorgaans een betere basis voor het bepalen van de parkeerbehoefte. Naast een berekening op basis van landelijke CROW-kencijfers is daarom ook een doorrekening gemaakt op basis van de huidige praktijkgegevens:

Huidige situatie	huidig aantal parkeerplekken	huidige parkeernorm	uitbreiding	toekomstige behoefte
550 fte	392	0,71 parkeerplek / fte	550 fte	783
30.000 m2 bvo	392	1,3 parkeerplek / 100 m2 bvo	24.500 m2 bvo	711

Tabel: berekening toekomstige parkeerbehoefte door extrapolatie huidige praktijkgegevens

Afhankelijk van de berekeningswijze zijn circa 600-800 parkeerplekken nodig voor de toekomstige 1250 fte van Prodrive. Het toekomstige mobiliteitsbeleid zal doorslaggevend zijn voor de uiteindelijke normstelling. In dit kader is relevant dat:

- Prodrive thuiswerken verder wil stimuleren: de parkeerbehoefte zou hierdoor met maximaal 5-6% kunnen worden beperkt;
- de OV- en fietsbereikbaarheid een impuls zal krijgen (HOV en Slowlane). Aangezien in de huidige situatie al sprake is van een hoog OV- en fietsgebruik zal het effect op de parkeerbehoefte echter verwaarloosbaar zijn;

- Prodrive voornemens is om in 2 shifts te gaan werken: hiervan wordt geen dempend effect verwacht op de parkeerbehoefte omdat bij wisselingen in de shifts sprake zal zijn van een 'overlappende' parkeervraag;
- Prodrive actief mobiliteitsbeleid wil gaan voeren: een actief mobiliteitsbeleid kan bijdragen aan een wijziging van de modal split. Zo bleek uit Belgisch onderzoek dat met de invoering van bijvoorbeeld een mobiliteitsbudget een reductie tot ca. 30% van het aandeel autoverkeer is te bereiken.

Uitgaande van een effectief mobiliteitsbeleid (van Prodrive en betrokken wegbeheerders) lijkt in eerste instantie te kunnen worden volstaan met een parkeervoorziening van 600 parkeerplaatsen. Een (effectief) flankerend mobiliteitsbeleid is hierbij wel een belangrijke voorwaarde.

Parkeeroplossingen fase 1 t/m 3

Prodrive heeft aangegeven een actieve attitude gaan voeren in het ontmoedigen van autogebruik. Onder andere door het actief promoten van de E-bike.

In fase 1 wordt ten westen van de weg Science Park 5500 een groot parkeerterrein van ca. 80 parkeerplaatsen worden aangelegd en zal de parkeergarage met 350 parkeerplaatsen worden verplaatst. Voor prodrive I zijn ca. 20 parkeerplaatsen voor bezoekers gesitueerd.

Met het verplaatsen van de parkeergarage ontstaat er een looplijn naar de huidige bebouwing. Prodrive heeft voor ogen deze looproute aantrekkelijk te maken en de omgeving hier voor op te waarderen. Gedacht wordt om samen met een landschapsarchitect de vijver en de omgeving in het licht van de geschetste filosofie van een werklandschap te herwaarderen. Door middel van een oversteek over het water en een aantal zitmogelijkheden wordt de huidige route langs het water verlegd naar een route over het water.

In fase 2 zal de parkeergarage met drie stramien (120 parkeerplaatsen) worden uitgebreid. En door omdraaien worden nog ca. 50 extra parkeerplaatsen gerealiseerd. De parkeerplaatsen op het terrein van het Veldkampgebouw verdwijnen voor nieuwe bebouwing.

Indien het in fase 3 noodzakelijk blijkt om extra parkeerplaatsen aan te leggen kunnen deze gerealiseerd worden onder de bebouwing van Prodrive V.

4.8.4 Verkeer en bereikbaarheid

Huidige situatie en autonome ontwikkeling

Recent is een nieuwe zuidelijke ontsluitingsroute gecreëerd voor het bedrijventerrein Ekkersrijt. Vrijwel al het (gemotoriseerde) verkeer van en naar Prodrive maakt gebruik van deze route vanaf de A50.

In de spitsperioden is, ondanks de recente reconstructie, momenteel sprake van een verminderde doorstroming op deze zuidelijke ontsluitingsroute. Deels lijkt deze te worden veroorzaakt door een verminderde doorstroming op de A50. Vanuit de gemeente is aangegeven dat in de spitsperioden in de huidige situatie al sprake is van ondercapaciteit (capaciteit van kruisingen voldoet niet).

Op Ekkersrijt Oost zal naar verwachting een aansluiting op de Noordoost Corridor worden gerealiseerd. Verwacht wordt dat dit name een gewijzigd gebruik van de weg Ekkersrijt 10000 zal opleveren, aangezien een deel van de verkeersbewegingen van en naar Ekkersrijt Oost niet meer over deze weg zal plaatsvinden. Vooralsnog is echter nog geen besluit genomen over de aansluiting. In de autonome situatie (zonder aansluiting op de Noordoost Corridor) zal de verkeersbelasting op de zuidelijke toegangsweg in de periode t/m 2020 toenemen van ruim 28.000 mvt/etmaal naar circa 32.000 mvt/etmaal. De piekbelasting is (uitgaande van de aangeleverde verkeersprognoses) het grootst in de avondspits.

De verkeersbelasting op de ontsluitingswegen van lagere orde (Science Park 5000) zal in de periode t/m 2020 naar verwachting in de autonome situatie niet of zeer beperkt wijzigen. De aansluiting op de zuidelijke ontsluitingsroute is hierbij het zwaarst belast met circa 7500 mvt/etmaal. Overige wegvakken kennen een belasting van 3000-3500 mvt/etmaal.

Alhoewel geen verdeling over de dag bekend is mag, gezien de aard van het bedrijventerrein (hoofdzakelijk kantoorfuncties), worden aangenomen dat Ekkersrijt Zuid met name in de spitsperiode een sterk verkeersaanbod genereert.

Toekomstige verkeersontsluiting

Aan de hand van de CROW publicatie (317) is een berekening gemaakt van de huidige en toekomstige verkeersgeneratie van de Prodrive Campus. De CROW-kencijfers bieden onvoldoende handvatten voor een (betrouwbare) berekening van het aantal vrachtbewegingen. Naast een berekening op basis van landelijke CROW-kencijfers is daarom (voor vrachtverkeer) een doorrekening gemaakt op basis van de huidige praktijkgegevens:

Bron	Kencijfers (vekeersgeneratie per 100 m2 bvo)		Voorziene uitbreiding	Extra verkeersgeneratie (toekomstig)	
	Minimaal	Maximaal		Minimaal	Maximaal
CROW publicatie 317 (kantoor zonder baliefunctie)	6,3	8,1	24.500 m2 bvo	1544	1985
CROW publicatie 317 (bedrijf arbeidsintensief, bezoekersextensief)	9,1	10,9	24.500 m2 bvo	2230	2671

Tabel: berekening extra verkeersgeneratie als gevolg van toekomstige uitbreidingen Prodrive (inclusief vrachtverkeer)

Gezien het benodigd aantal parkeerplekken (maximaal circa 400 parkeerplaatsen extra) lijkt een extra verkeersgeneratie van 1500-2500 mvt/etmaal aan de ruime kant (iedere parkeerplek zou in dit scenario 2-3 keer per dag gebruikt worden). Uitgaande van een turnover (aantal keren per dag dat een parkeerplek gebruikt wordt) van maximaal 1,5 is een extra verkeersgeneratie van maximaal 1200-1500 mvt/etmaal realistisch.

Prodrive geeft aan dat in de huidige situatie rekening moet worden gehouden met circa 20 vrachtbewegingen per etmaal. Doorrekening op basis van formatie en bruto vloeroppervlak geeft het volgende beeld:

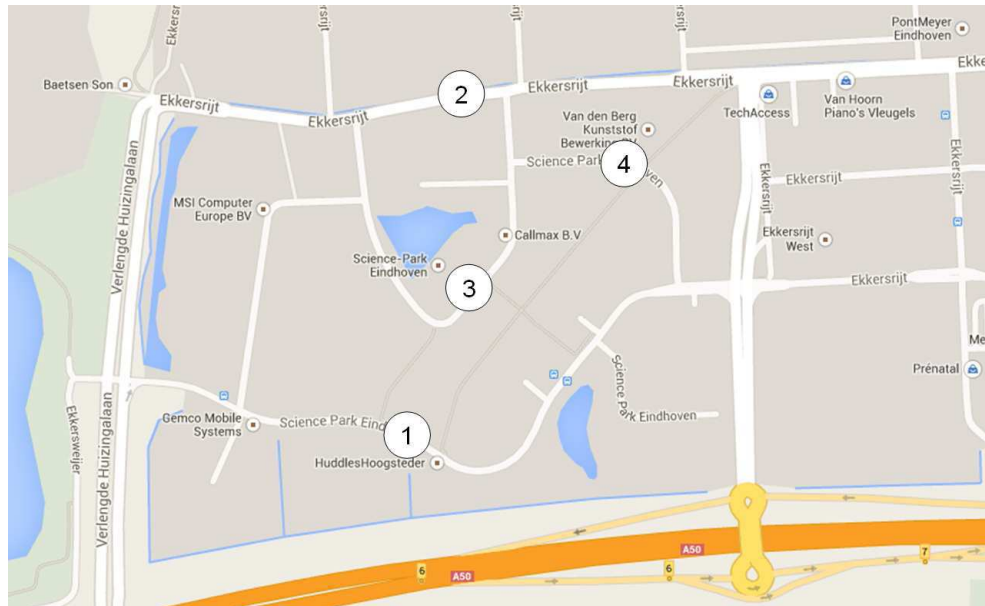
Huidige situatie	huidig aantal vrachtbewegingen	Norm	uitbreiding	toekomstige behoefte
450 fte	20	0,044 vrachtbewegingen / fte	550 fte	44
30.000 m2 bvo	20	0,067 vrachtbewegingen / 100 m2 bvo	24.500 m2 bvo	36

Tabel: berekening van het toekomstig aantal te verwachten vrachtbewegingen / etmaal.

De voorgenomen uitbreidingen leiden in theorie tot een verdubbeling van het aantal verkeersbewegingen van en naar Prodrive van zowel het personen- als vrachtverkeer. In een worst case scenario is een extra verkeersbelasting op de toeleidende wegen te verwachten van maximaal 1500 mvt/etmaal.

Dit zou met name voor de (aansluitingen op de) zuidelijke ontsluitingsweg (aansluiting A50) negatieve gevolgen kunnen hebben (hier is in de huidige situatie al sprake van capaciteitsproblemen). Op de hoofdroute (zuidelijke ontsluitingsweg / Science Park 5000) is een extra belasting te verwachten van maximaal 1500 mvt / etmaal (inclusief vrachtverkeer). De extra belasting van de hoofdontsluiting lijkt echter niet van invloed op de haalbaarheid van de uitbreidingsplannen van Prodrive. In de autonome situatie doen zich op dit wegvak immers ook al afwikkelproblemen voor. Daarbij heeft de voorziene oostelijke ontsluiting op de Noordoost Corridor vermoedelijk een gunstig effect op de nu zwaar belaste zuidelijke ontsluitingsweg vanaf de A50. Betrokken wegbeheerders zijn dus al actief op zoek naar effectieve oplossingen welke worden gezocht in wijzigingen van het hoofdwegennetwerk.

De gevolgen van de extra verkeersbelasting op de overige wegen rondom het plangebied zijn onderzocht aan de hand van de wegkenmerken: is de huidige inrichting van de wegen geschikt om extra verkeer van en naar het plangebied veilig te kunnen afwikkelen.



1. **Science Park Eindhoven (5100):** ten zuiden van het plangebied ligt de ontsluitingsweg Science Park Eindhoven 5100. Op deze weg geldt een maximum rijsnelheid van 50 km/u. Voor fietsers is een in twee richtingen bereden fietspad aanwezig. Parkeren geschiedt buiten de rijbaan. De drukkere kruisingen in zijn voorzien van voorsorteervakken. De weg heeft daarmee het karakter van een gebiedsontsluitingsweg. In een worst case scenario neemt de verkeersintensiteit, als gevolg van de ontwikkeling van het plangebied, toe tot circa 3500 mvt/etmaal. De huidige inrichting voldoet ruimschoots om een dergelijk verkeersaanbod veilig te kunnen verwerken.
2. **Ekkersrijt:** aan de noordzijde ontsluit de weg Ekkersrijt het plangebied. Deze weg is met circa 13000 mvt/etmaal één van de drukste wegen op het bedrijventerrein Ekkersrijt. Op deze weg geldt een maximum rijsnelheid van 50 km/u. Voor fietsers is een in twee richtingen bereden fietspad aanwezig. Er wordt niet op de rijbaan geparkeerd. Met behulp van de methode Harders is onderzocht of de wachttijden vanuit de zijwegen aanleiding geven tot aanvullende maatregelen. De wachttijden blijven (ook na ontwikkeling van het plangebied) beperkt tot circa 20 seconden en geven geen aanleiding tot aanvullende maatregelen. De huidige verkeersinrichting voldoet dus om het (extra) verkeer veilige te kunnen verwerken.
3. **Science Park Eindhoven (5500):** ter hoogte van de panden van omroep Brabant heeft de weg Science Park Eindhoven (5500) het karakter van een erftoegangsweg: Er zijn geen voorzieningen voor fietsers aanwezig en op kruisingen (met fietspaden) zijn snelheidsremmende maatregelen getroffen. Daarbij wordt incidenteel op de rijbaan geparkeerd. Gangbaar wordt (uit oogpunt van verkeersveiligheid en capaciteit) een bovengrens van circa 4.000 mvt/etmaal aangehouden voor erftoegangswegen. In een worst case scenario zal de verkeersdruk op de weg toenemen tot maximaal 1700 mvt/etmaal. Deze intensiteit geeft dus geen aanleiding tot aanpassing van de weg.

4. Science Park Eindhoven (5500): ter hoogte van de panden van omroep Brabant heeft de weg Science Park Eindhoven (5500) het karakter van een erftoegangsweg: Er zijn geen voorzieningen voor fietsers aanwezig en op kruisingen (met fietspaden) zijn snelheidsremmende maatregelen getroffen. Daarbij wordt incidenteel op de rijbaan geparkeerd. Gangbaar wordt (uit oogpunt van verkeersveiligheid en capaciteit) een bovengrens van circa 4.000 mvt/etmaal aangehouden voor erftoegangswegen. In een worst case scenario zal de verkeersdruk op de weg toenemen tot maximaal 2300 mvt/etmaal. Deze intensiteit geeft dus geen aanleiding tot aanpassing van de weg.

Per saldo zijn dus geen aanvullende maatregelen nodig als gevolg van het extra verkeersaanbod op de toeleidende wegen. Daarbij kan op korte termijn kan een nadere studie naar het functioneren van de aanwezige verkeersregelininstallatie (aansluiting Science Park 5000) wellicht beter inzicht geven in de objectieve omvang van de capaciteitsproblemen en de mogelijkheden tot optimalisatie. Ook zou Prodrive kunnen onderzoeken of de eigen bedrijfsvoering mogelijkheden biedt om een verzwaring van de capaciteitsproblemen te beperken (spitsmijden). Om extra belasting van het omliggend wegennet te beperken zou Prodrive bijvoorbeeld in kunnen zetten op:

- flexibele werktijden: personeel zou gestimuleerd kunnen worden om met name buiten de spitsperioden van en naar het werk te reizen;
- carpoolen: beperking van het aantal ritten;
- actief mobiliteitsbeleid: een actief mobiliteitsbeleid kan bijdragen aan een wijziging van de modal split.
- afspraken met verladers: door het maken van afspraken met verladers kunnen vrachtbewegingen in de spitsperioden worden beperkt;

Tot slot zal de gedeeltelijke onttrekking van het wegvak ter hoogte van de locatie Omroep Brabant in combinatie met de opwaardering van het fietspad lokaal leiden tot een beperkte verschuiving van de verkeersstromen. Aandachtspunt hierbij is een lokaal zwaardere belasting van de geplande tracés voor HOV en Slowlane (fiets). Gezien de verwachte intensiteiten (2.000 - 3.000 mvt/etmaal op de betreffende kruispuntarmen) kan hier in principe worden volstaan met een normale voorrangsregeling.

4.8.5 Conclusie

Uit oogpunt van verkeer en parkeren zijn er geen belemmeringen voor de ontwikkeling van de eerste drie fasen van de Prodrive Campus.

4.9 Archeologie

4.9.1 Archeologiebeleid

Op 1 september 2007 is de Wet op de archeologische monumentenzorg (Wamz) in werking getreden. De zorg voor het bodemarchief is door deze wet bij gemeenten komen te liggen. De gemeente Son en Breugel zal bij het vaststellen van nieuwe bestemmingsplannen daarom aan moeten geven welke archeologische waarden in het geding zijn, en op welke wijze zij daar mee wil omgaan. Om die reden heeft archeologisch adviesbureau Past2Present in opdracht van de gemeente Son en Breugel een archeologiebeleid geformuleerd. Dit beleid is vastgelegd in het rapport 'Archeologie als nieuwe conditie in de bestemmingsplannen van de gemeente Son en Breugel' (Gemeente Son en Breugel, 2009). Op 22 april 2009 heeft de gemeenteraad van Son en Breugel met de vaststelling van dit rapport het archeologiebeleid voor het hele grondgebied van de gemeente vastgelegd.

4.9.2 Archeologische beleidskaart Son en Breugel, selectiecriteria en planregels

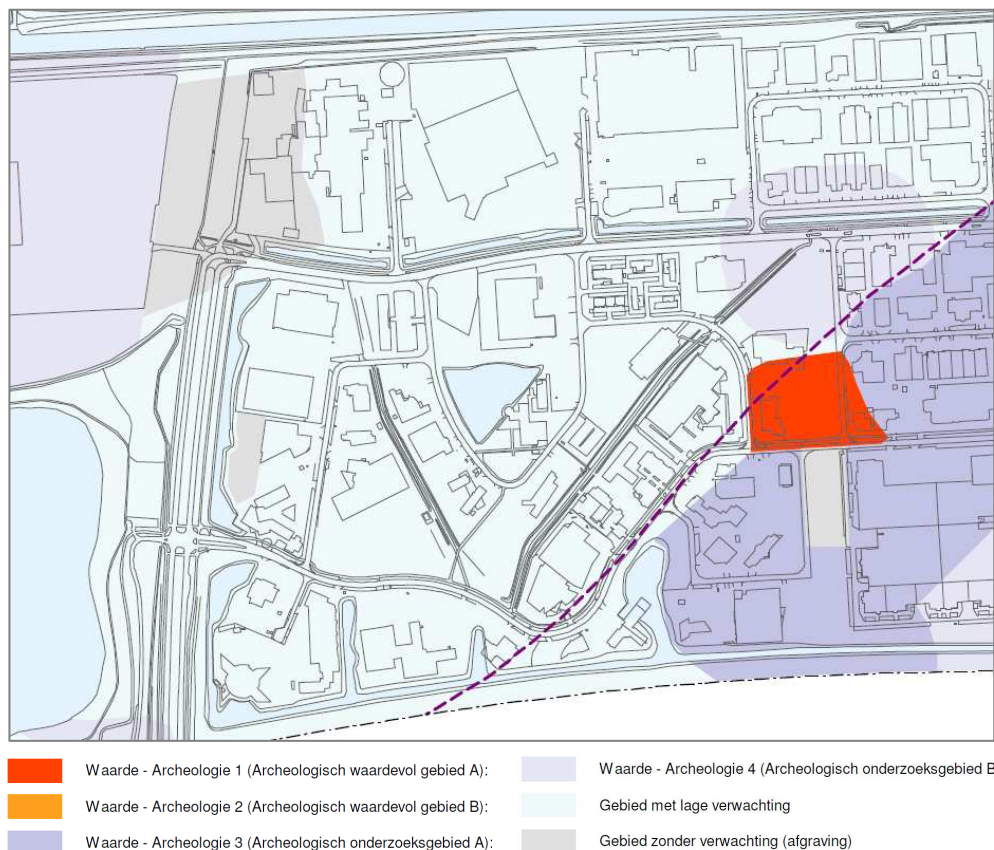
Teneinde in een vroeg stadium te kunnen bepalen of archeologisch onderzoek verplicht is in het kader van het verlenen van omgevingsvergunningen, dan wel bij concrete voorstellen tot ruimtelijke ordeningsprojecten, zijn bij het vaststellen van het rapport 'Archeologie als conditie in de bestemmingsplannen van de gemeente Son en Breugel' voor de diverse ruimtelijke ingrepen de selectiecriteria opgenomen.

Door middel van ondergrenzen wordt aangegeven voor welke ruimtelijke ingrepen in de bodem wel dan wel geen archeologische vervolgactiviteiten gelden. In de diverse ruimtelijke plannen werkt dit door in de verschillende archeologische planregels. De archeologische beleidskaart van Son en Breugel is opgesteld op basis van het op 22 april 2009 door de gemeenteraad eveneens vastgestelde rapport 'Archeologische waarden en verwachtingenkaart Son en Breugel'. De archeologische beleidskaart betreft een kaart, zonder archeologisch inhoudelijke informatie, die duidelijk aangeeft voor welke gebieden welke ondergrens geldt in de gemeente Son en Breugel.

Blijkens de archeologische beleidskaart van de gemeente Son en Breugel is het onderzoeksgebied aangeduid als een gebied met een lage verwachting. In deze gebieden met een lage archeologische verwachtingswaarde gelden in de gemeente Son en Breugel geen archeologische voorschriften. Wel geldt een meldingsplicht voor toevalsvondsten. Archeologisch onderzoek is daarom niet noodzakelijk.

4.9.3 Conclusie

Uit oogpunt van archeologie zijn er geen belemmeringen voor de ontwikkeling van de eerste drie fasen van de Prodrive Campus.



Uitsnede Archeologische waarden- en verwachtingenkaart

4.10 Cultuurhistorische waarden

Met ingang van 1 januari 2012 is de Modernisering van de Monumentenzorg veranderd in de Nederlandse wet- en regelgeving. Een belangrijke doelstelling van de Momo het versterken van de koppeling tussen erfgoed en ruimte. In het kader van de Momo dient in de toelichting van elk bestemmingsplan of ruimtelijke onderbouwing beschreven te worden op welke wijze met de in het gebied aanwezige cultuurhistorische waarden rekening is gehouden. In het onderzoeksgebied zijn geen cultuurhistorisch waardevolle elementen aanwezig. Dit wordt bevestigd door de provinciale Cultuurhistorische Waardenkaart waarop binnen het onderzoeksgebied geen waardevolle structuren zijn aangeduid.

4.10.1 Conclusie

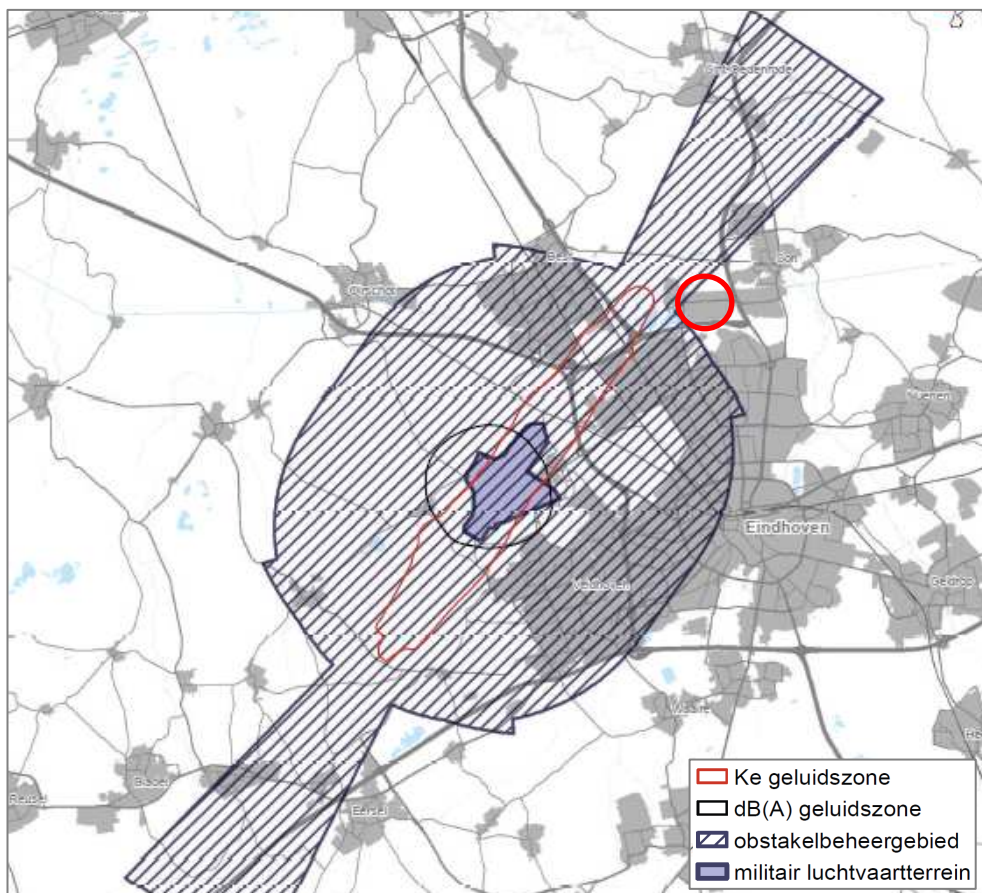
Uit oogpunt van cultuurhistorie zijn er geen belemmeringen voor de ontwikkeling van de eerste drie fasen van de Prodrive Campus.

4.11 Zoneringen Vliegbasis Eindhoven en radarverstoringsgebied Vliegbasis Volkel

4.11.1 Zoneringen vliegbasis Eindhoven

Bedrijventerrein Ekkersrijt ligt op ruim vijf kilometer afstand van het luchthaventerrein Eindhoven. Rond het luchthaventerrein is sprake van een obstakelbeheergebied waarbinnen regels gelden voor de maximale hoogte van bouwwerken. Het obstakelbeheergebied is een samenstelling van verschillende obstakelvlakken: de funnel en het Inner Horizontal and Conical Surface (IHCS), die beide zijn gekoppeld aan de ligging van de start- en landingsbaan ter waarborging van veilige vliegprocedures voor startende en landende vliegtuigen, alsmede vlakken die verband houden met het goed functioneren van het Instrument Landing System (ILS) en eventuele andere aanwezige navigatiehulpmiddelen. De obstakelbeheergebieden zijn vastgelegd in de Regeling algemene regels ruimtelijke ordening (Rarro) en moeten worden gerespecteerd bij het opstellen van ruimtelijke plannen.

Het westelijk deel van bedrijventerrein Ekkersrijt ligt gedeeltelijk binnen het obstakelbeheergebied. Het onderzoeksgebied ligt echter volledig buiten het obstakelbeheergebied. Er gelden vanwege de vliegbasis Eindhoven dus geen (hoogte)beperkingen voor de realisering van de Prodrive Campus.



Obstakelbeheergebied vliegbasis Eindhoven (Regeling algemene regels ruimtelijke ordening)

4.11.2 Radarverstoringsgebied vliegbasis Volkel

Bedrijventerrein Ekkersrijt ligt in het radarverstoringsgebied van de vliegbasis Volkel. Om het ongestoord functioneren van de radarapparatuur te waarborgen, gelden er in het radarverstoringsgebied beperkingen voor de hoogte van bouwwerken. Deze beperkingen zijn vastgelegd in het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro) en de bijbehorende Regeling algemene regels ruimtelijke ordening (Rarro).

Conform artikel 2.6.9 van het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro) gelden in een radarverstoringsgebied bouwhoogtebeperkingen voor bouwwerken die door hun hoogte onaanvaardbare gevolgen kunnen hebben voor de werking van de radar. Op basis van artikel 2.4 e.v. van de Regeling algemene regels ruimtelijke ordening (Rarro) betekent dit dat er rond deze vliegbasis een cirkel met een straal van 75 kilometer, gemeten vanaf de positie van de radar, is vastgelegd. Deze cirkel bestaat uit een kern met een straal van 15 kilometer met een maximale bouwhoogte voor bouwwerken (in het algemeen) en daaromheen een ring die doorloopt tot 75 kilometer van de radar met een maximale bouwhoogte voor (alleen) windturbines. Het onderzoeksgebied ligt op een afstand van ruim 24 kilometer van het radarstation. Er gelden derhalve geen hoogtebeperkingen voor gebouwen binnen het onderzoeksgebied.

4.11.3 Conclusie

Voor de ontwikkeling van de eerste drie fasen van de Prodrive Campus gelden er geen (hoogte)beperkingen vanwege het obstakelbeheergebied van vliegbasis Eindhoven of het radarverstoringsgebied van de radar op vliegbasis Volkel.

4.12 Duurzaamheid/energiemaatregelen

Het bestuur van de gemeente Son en Breugel is zich er sterk van bewust dat de gemeente een belangrijke rol speelt in het realiseren van de (nationale) doelstellingen op het gebied van energiebeleid, materiaaltransitie, biodiversiteit en milieubeleid. Duurzaamheid is in het collegeprogramma 'Samenhang en Betrokkenheid' voor de bestuursperiode 2010 - 2014 benoemd als één van de hoofdpijlers. Milieuregelgeving voor bedrijven, de fysieke leefomgeving en het stimuleren van de biodiversiteit leveren een sterke bijdrage aan een aantrekkelijke, veilige en duurzame woon-, werk- en leefomgeving.

De gemeente heeft haar beleid in de beleidsnota milieu en duurzaamheid 2012 - 2015 gespecificeerd in 5 thema's. Per thema is hieronder aangegeven wat de doelstellingen van de gemeente zijn en hoe Prodrive hier met de op dit moment bekende gegevens aan gaat voldoen. In het stadium van deze haalbaarheidsstudie kunnen onderdelen in het stedenbouwkundig plan nog veranderen. Dit betekent dat voor enkele thema's alleen het streven van dit moment kan worden aangegeven. Het is duidelijk dat de ambities van Prodrive hoog liggen. In het kader van de Breeam-nl normering voor duurzaamheidsaspecten is het uitgangspunt van Prodrive om de score 'goed' te halen, maar het streven is om op het hoogste niveau uit te komen namelijk 'zeer goed'.

4.12.1 Energietransitie en -besparing

Doel gemeente

Het verminderen van het energieverbruik in het algemeen, het gebruik van fossiele energiebronnen verminderen en het gebruik van duurzame energie stimuleren (bestaand, nieuw, utiliteit).

Ambitie Prodrive

Het streven is erop gericht om een zoveel mogelijk energieneutraal gebouw te realiseren. Met het gebruik van aardwarmte heeft Prodrive inmiddels goede ervaringen opgedaan. Het is de bedoeling om het aantal bronnen uit te breiden. Op deze manier vindt energiebesparing plaats in de winter (stookseizoen), maar ook in de zomer wanneer er veel vraag naar koeling is. Eén van de doelstellingen is om voor Prodrive een duidelijk herkenningspunt te maken vanaf de snelweg. Om deze reden is in het stedenbouwkundig plan een extra markant en hoog gebouw opgenomen. Dit herkenningspunt zal indien mogelijk, nog verder versterkt gaan worden door het plaatsen van een windmolen op dit gebouw. Op de dakvlakken, waar dat mogelijk is, zal gebruik gemaakt worden van zonne-energie. Goede isolatie is vanzelfsprekend als je hoog wilt scoren in de Breeam-nl normering. Extra aandacht krijgt het realiseren van groene daken. Het voordeel is dat hiermee het water langer vastgehouden wordt en het binnenklimaat constanter blijft. Het tweede voordeel is dat het de mogelijkheid biedt van een daktuin met gewassen, geschikt voor gebruik in het bedrijfsrestaurant. De basisfilosofie van Prodrive is om de hele productieketen te concentreren in Son. Dit betekent geen transport tussen verschillende bedrijfsonderdelen of toeleverende bedrijven. Ook wordt het gebruik van de fiets gestimuleerd.

4.12.2 Materiaaltransitie (van afvalbeheer naar materiaalbeheer)

Doel gemeente

Het optimaliseren van de afvalinzameling om de totale hoeveelheid afval te verlagen, het percentage herbruikbaar afval te verhogen en het percentage restafval te verlagen.

Ambitie Prodrive

Prodrive is aan het onderzoeken wat de mogelijkheden zijn van materiaaltransitie. Om dit goed in beeld te krijgen moeten eerst het stedenbouwkundig plan en het gebruik (de totale productieketen) in beeld zijn.

4.12.3 Biodiversiteit (soortenrijkdom)

Doel gemeente

Het behoud en waar mogelijk versterken van het aantal verschillende planten- en diersoorten, alsmede het creëren van groene buffers (binnenstedelijk en buitenstedelijk).

Ambitie Prodrive

Prodrive wil voor de werknemers een aangename werkomgeving realiseren. Groen dicht bij de werkplek brengen, draagt hier aan bij. Dit geeft eveneens de mogelijkheid aandacht te schenken aan biodiversiteit bij de aanleg van de groene daken en het groen in de openbare ruimte. In het kader van de haalbaarheidsstudie zijn flora en fauna onderzocht. Door de aanbevelingen op te volgen zal de eventuele aantasting van enkele soorten gecompenseerd worden en zullen maatregelen getroffen worden om de biodiversiteit op peil te houden en waar mogelijk te versterken.

4.12.4 Milieu

Doel gemeente

Het voorkomen van bodemverontreinigingen en het optimaliseren van grondstromen, het voorkomen van verdroging en waterverontreinigingen, luchtverontreiniging en geuroverlast, geluidshinder en onacceptabele situaties met betrekking tot externe veiligheid.

Ambitie Prodrive

Het doel van Prodrive is om met al deze aspecten rekening te houden en problemen te voorkomen. In dit verband is ook een haalbaarheidsstudie opgesteld. Gebleken is dat er met betrekking tot de milieuhygiënische aspecten geen belemmeringen zijn te verwachten.

4.12.5 Eigen organisatie

Doel gemeente

De gemeente geeft onder het motto 'Een beter milieu begint bij jezelf' het goede voorbeeld bij onder andere de inkoop van diensten en producten, het promoten van duurzame energie, de besparing van energie en grondstoffen.

Ambitie Prodrive

Innovatie staat hoog in het vaandel bij Prodrive. Als organisatie vervult Prodrive dan ook graag een voorbeeldfunctie. Dit begint met het opzetten van alle gebouwen op basis van de Breeam-nl methodiek en het voldoen aan hoge duurzaamheidseisen. De Prodrive Campus wordt ontwikkeld als een compleet werklandschap, waarin zowel aandacht is voor de bebouwde als de onbebouwde omgeving. Uitgangspunt is het realiseren van een duurzame en prettige werkomgeving, waarbinnen werknemers elkaar kunnen ontmoeten en inspireren. Op de Prodrive Campus zal werken samenkomen met ontwikkelen, voorlichting, opleiding, recreëren en vooral inspireren.

4.12.6 Conclusie

Uit oogpunt van duurzaamheid zijn er geen belemmeringen voor de ontwikkeling van de eerste drie fasen van de Prodrive Campus. Bij de verdere uitwerking van de plannen blijft duurzaamheid één van de belangrijkste aandachtspunten.

5 Het bestemmingsplan

5.1 Het juridische plan

Het onderhavige bestemmingsplan heeft tot doel de ontwikkeling van de eerste drie fasen van de Prodrive Campus mogelijk te maken. Bij het opstellen van het bestemmingsplan is aansluiting gezocht bij de in de Wet ruimtelijke ordening en het Besluit ruimtelijke ordening geformuleerde uitgangspunten. Daarnaast is voor het bestemmingsplan aangesloten bij de landelijke standaard voor bestemmingsplannen: de Standaard Vergelijkbare Bestemmingsplannen 2012 (SVBP 2012). Inhoudelijk is aangesloten bij het vigerende bestemmingsplan 'Ekkersrijt'.

De Wet ruimtelijke ordening biedt mogelijkheden voor het opstellen van verschillende bestemmingsplanvormen, van zeer gedetailleerd tot zeer globaal. Het onderhavige bestemmingsplan beschrijft meer dan alleen de hoofdlijnen van het beleid, doch treedt niet al te zeer in details. Uitgangspunt van het bestemmingsplan is het bieden van een flexibele, juridische regeling, zonder dat hierdoor de rechtszekerheid van de burger wordt geschaad. Hierna wordt inhoudelijk ingegaan op de afzonderlijke bestemmingen van het voorliggende bestemmingsplan.

5.2 Opzet van de planregels

In het kader van de SVBP 2012 dient een vaste volgorde en indeling van het bestemmingsplan aangehouden te worden. Deze is hieronder aangegeven.

5.2.1 Hoofdstuk 1 - Inleidende regels

Dit hoofdstuk bevat twee artikelen. In het eerste artikel zijn de begrippen opgenomen die van belang zijn voor de toepassing van het plan. Het tweede artikel betreft de wijze van meten, waarin wordt aangegeven hoe bij de toepassing van de bestemmingsregels wordt gemeten.

5.2.2 Hoofdstuk 2 - Bestemmingsregels

In dit hoofdstuk worden planregels gegeven voor de binnen het plangebied bestaande functies. Per bestemming zijn de doeleinden en de toegelaten gebruiksvormen van de gronden aangegeven. In beginsel is iedere vorm van bebouwing, die past binnen de desbetreffende bestemming tot een bepaalde omvang, rechtstreeks (dus zonder voorafgaande afwijking of wijziging) toegestaan. Indien wordt voldaan aan de voorgeschreven maatvoering (bebouwingspercentage, bouwhoogte en dergelijke) en wordt gebouwd binnen het aangegeven bouwvlak, kan hiervoor in de regel zonder meer een omgevingsvergunning voor het bouwen worden verleend.

5.2.3 Hoofdstuk 3 - Algemene regels

Dit hoofdstuk bevat de volgende algemene regels:

- een anti-dubbeltelregel;
- algemene bouwregels;
- algemene gebruiksregels;
- algemene afwijkingsregels;
- overige regels.

5.2.4 Hoofdstuk 4 Overgangs- en slotregels

Dit hoofdstuk bevat:

- het overgangsrecht;
- de slotregel.

5.3 Beschrijving van de bestemmingen

In dit bestemmingsplan komen de volgende bestemmingen voor:

5.3.1 Bedrijventerrein - 3

De gronden binnen deze bestemming zijn bestemd voor ontwikkelings- en researchbedrijven en daaraan gerelateerde bedrijven met bedrijfsactiviteiten in de categorieën 2 en 3.1 van de bij de regels behorende Staat van bedrijfsactiviteiten.

Tevens zijn de gronden bestemd voor onzelfstandige kantoren met daarbij behorende tuinen, erven, verhardingen, parkeervoorzieningen, groenvoorzieningen en (ontsluitings)wegen en paden.

Voor het bouwen van gebouwen geldt, dat gebouwen op minimaal 5 meter van de naar de weg gekeerde perceelsgrens dienen te worden gebouwd, met inachtneming van het op de verbeelding aangegeven bebouwingspercentage en de aangegeven bouwhoogte. Ter plaatse van de aanduiding 'specifieke bouwaanduiding - afwijkende bouwhoogte' mag een bebouwingsaccent worden opgericht tot maximaal 70 meter bouwhoogte over maximaal 20% van het aanduidingsvlak. Ook voor het bouwen van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, geeft deze bestemming bouwregels.

Binnen de aanduiding 'specifieke bouwaanduiding - overbouwing' mogen overbouwingen en loopbruggen worden gebouwd, ook binnen een afstand van 5 meter van de perceelsgrens.

5.3.2 Verkeer

Binnen deze bestemming is ruimte voor voorzieningen voor verkeer en verblijf, zoals wegen, (on- en halfverharde) paden en parkeervoorzieningen, groenvoorzieningen, water en waterhuishoudkundige voorzieningen, parkeervoorzieningen, nutsvoorzieningen, kunst-/reclameobjecten en straatmeubilair.

Uitsluitend gebouwen ten behoeve van nutsvoorzieningen en bouwwerken, geen gebouwen zijnde, mogen op de gronden binnen deze bestemming worden gebouwd.

Voor deze bouwwerken zijn in de bestemming bouwregels opgenomen. Daarnaast zijn overbouwingen en loopbruggen toegestaan binnen de aanduiding 'specifieke bouwaanduiding - overbouwing'.

5.3.3 Water - 2

De gronden binnen deze bestemming zijn bestemd voor water en waterhuishoudkundige voorzieningen, waaronder voorzieningen voor waterberging, -aanvoer en -afvoer, zoals watergangen, waterlopen en waterpartijen. Verder zijn de daarbij behorende groenvoorzieningen en voorzieningen voor verkeer en verblijf, waaronder bruggen, duikers en gelijksoortige voorzieningen, toegestaan. Gebouwen zijn binnen deze bestemming niet toegestaan. Voor bouwwerken, geen gebouwen zijnde, zijn in de bestemming bouwregels opgenomen.

6 Financiële-economische haalbaarheid

6.1.1 Uitvoerbaarheid

De kosten die gemaakt worden bij de uitvoering van de ontwikkeling zijn voor rekening van de initiatiefnemer. De ontwikkeling heeft voor de gemeente geen negatieve financiële gevolgen.

6.1.2 Kostenverhaal

Wanneer voor gronden een bij algemene maatregel van bestuur aangewezen bouwplan (zoals gedefinieerd in artikel 6.2.1 Besluit ruimtelijke ordening) is voorgenomen, dient conform artikel 6.12 Wet ruimtelijke ordening een exploitatieplan te worden opgesteld. Deze eis geldt niet indien het kostenverhaal anderszins is verzekerd.

In voorliggend geval is het kostenverhaal vastgelegd door middel van een anterieure overeenkomst tussen gemeente en initiatiefnemer, zodat een exploitatieplan niet noodzakelijk is.

7 Procedures

Het Ontwerpbestemmingsplan 'Ekkersrijt; Prodrive' wordt conform artikel 3.1 van het Besluit ruimtelijke ordening in vooroverleg gezonden naar de betrokken instanties. Tevens zal het plan conform de gemeentelijke inspraakprocedure (de procedure van artikel 3.8 en verder van de Wet ruimtelijke ordening) ter visie worden gelegd.

De resultaten van deze procedures zullen te zijner tijd in deze toelichting worden vermeld.

