

## **Toelichting**

# HOOFDSTUK 1 Inleiding

## 1.1 Aanleiding en doel

Het beleid van de gemeente Breda is er op gericht de soms sterk verouderde of incomplete bestemmingsplannen in de stad op een systematische wijze te herzien en aan te vullen. Door maatschappelijke, sociale of economische ontwikkelingen kan de situatie zich voordoen dat een bestemmingsplan niet langer een adequaat planologisch en juridisch kader biedt om te kunnen inspelen op nieuwe vraagstukken.

Aanleiding voor het opstellen van het bestemmingsplan Bedrijventerrein Hazeldonk is ten eerste dat de huidige bestemmingsregelingen verouderd en gedateerd zijn. Een actualisatie, waarbij in essentie voor het bedrijventerrein een soortgelijke juridische regeling wordt gebruikt, als bij de andere bestemmingsplannen, is gewenst.

Ten tweede is een aanleiding dat voor het bedrijventerrein Hazeldonk een revitaliseringsplan is opgesteld en reeds in gang is gezet. Om deze beoogde revitalisering op een goede manier door te kunnen voeren is het van belang om het bestemmingsplan te vernieuwen en ontwikkelings-mogelijkheden te scheppen die aansluiten op de doelstellingen van het plan.

Ten derde vindt de gemeente het belangrijk dat de bijzondere positie van het bedrijventerrein Hazeldonk, als centrum voor logistiek en transport, verder wordt versterkt en dat het bedrijventerrein nog nadrukkelijker wordt gepositioneerd voor alleen deze sectoren.

Tenslotte speelt er een aantal ontwikkelingen dat binnen het bestemmingsplan mogelijk moet worden gemaakt. Specifiek betreft het de herontwikkeling van het douane-emplacement tot een integraal onderdeel van het bedrijventerrein. Aangezien thans nog onvoldoende duidelijk op welke wijze dit zal plaatsvinden, is een wijzigingsbevoegdheid opgenomen. Daarnaast betreft het de realisatie van drie windturbines parallel aan de Rijksweg A16.

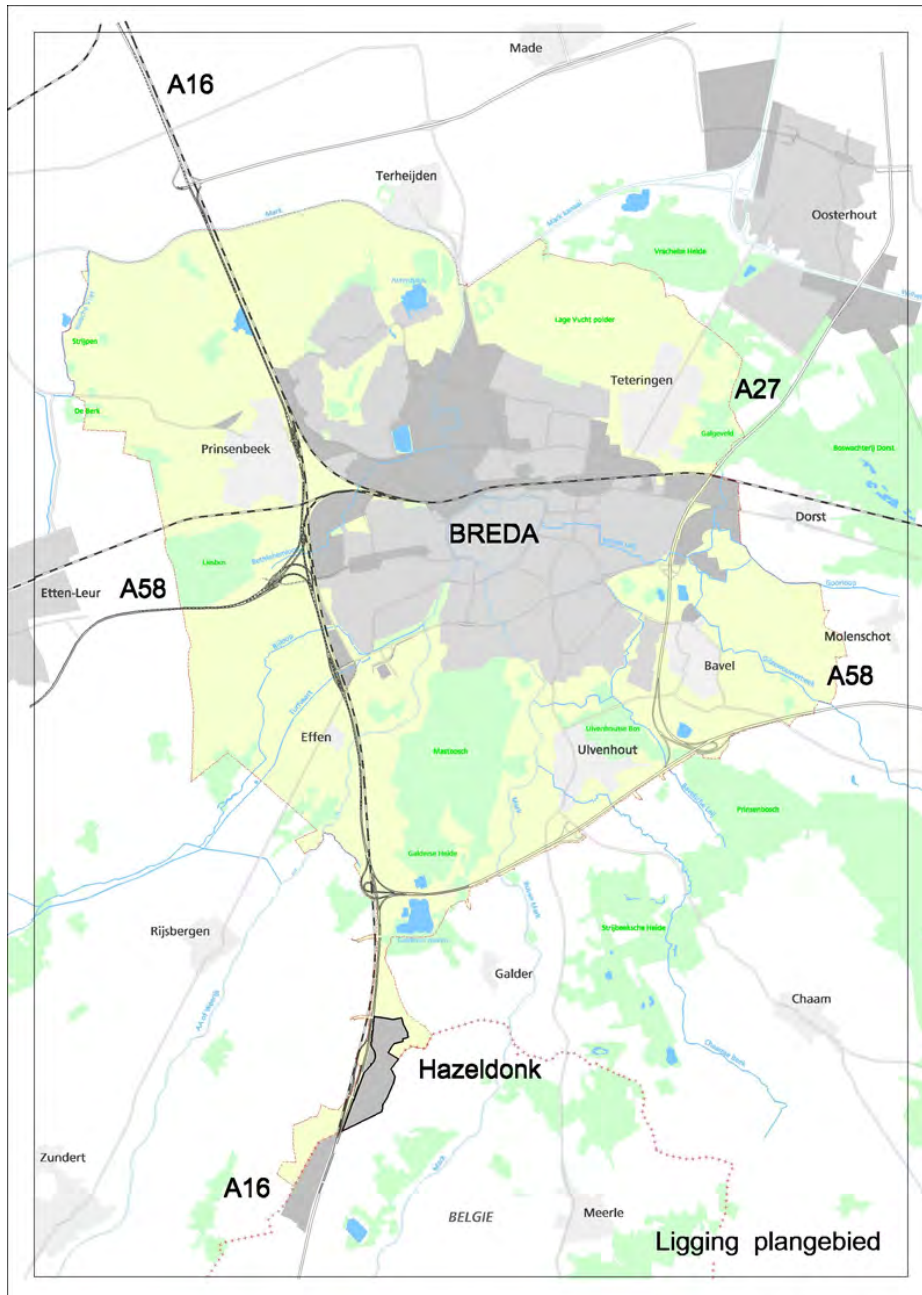
Het bestemmingsplan heeft dus als doel een actuele juridische regeling te bieden, het bedrijventerrein Hazeldonk nog nadrukkelijker te positioneren als logistiek centrum, de ambities van het revitaliseringsplan te kunnen realiseren en ruimte te bieden voor enkele voorzienbare ontwikkelingen.

De gemeente ziet het bestemmingsplan als een middel om de kwaliteit en vitaliteit van het bedrijventerrein te stimuleren en te bewaken. Het bestemmingsplan kan hiernaast gezien worden als een hefboom om bedrijven aan te zetten ook te investeren in de beeldkwaliteit (win-win situatie).

Het bestemmingsplan heeft een overwegend conserverend karakter, uitgaande van de bestaande situatie in het gebied en de bestaande mogelijkheden in het bestemmingsplan. Dit conserverende karakter wordt gecombineerd met de mogelijkheid voor bedrijven om, waar mogelijk, uit te breiden zodat de economische dynamiek in het gebied behouden blijft en wordt versterkt. Hierin liggen mogelijkheden, voor de bedrijven en de gemeente Breda, om volop gebruik te maken van de economische potenties. Tevens worden de voorgestane herontwikkeling van het douane-emplacement en de realisatie van drie windturbines juridisch vertaald in het bestemmingsplan.

## 1.2 Ligging en plangrenzen

Het bedrijventerrein Hazeldonk is gelegen ten zuiden van Breda, langs de A16 aan de grens met België. Tot 1997 behoorde het terrein nog bij de gemeente Rijsbergen. Hierna is het in het kader van de gemeentelijke herindeling bij het grondgebied van de gemeente Breda getrokken. De ligging van het plangebied is aangegeven in onderstaande afbeelding.



Ligging en begrenzing plangebied

Hazeldonk betreft een solitair gelegen bedrijventerrein buiten het stedelijke gebied. Samen met het bedrijventerrein Meer aan de Belgische kant van de grens, vormt het bedrijventerrein Hazeldonk het "Logistiek Centrum Hazeldonk-Meer".

Het bedrijventerrein kent aan de westelijke en oostelijke zijde een harde begrenzing. Westelijk is dit de rijksweg A16 tussen Breda en Antwerpen (E19). Hierbij valt op te merken dat de verzorgingsplaats Hazeldonk-Oost geen onderdeel uitmaakt van het plangebied. Oostelijk betreft het de grens met België, die voor het grootste deel wordt gemarkeerd door de waterloop de Leyloop. Aan de zuidelijke zijde komen deze twee harde grenzen bij elkaar. Aan de noordelijke zijde is het bedrijventerrein Hazeldonk recent uitgebreid. De uiterste grens wordt hier gevormd door de Hazeldonksestraat en Rijsbergselaan/Kerzelseweg. De plangrenzen zijn afgestemd op het aangrenzende bestemmingsplan Buitengebied-Zuid.

### 1.3 Vigerende bestemmingsplannen

Dit bestemmingsplan vervangt geheel of gedeeltelijk de volgende vigerende bestemmingsplannen.

|                                                                                | Vastgesteld     | Goedgekeurd                       | Uitspraak ABRvS |
|--------------------------------------------------------------------------------|-----------------|-----------------------------------|-----------------|
| Gemeente Rijsbergen - Bestemmingsplan " Douane Emplacement"                    | 14 oktober 1982 | 21 december 1982<br>(nr. 102.435) |                 |
| Gemeente Rijsbergen - Bestemmingsplan "Expeditiecentrum Hazeldonk"             | 30 januari 1986 | 17 maart 1987<br>(nr. 145.140)    |                 |
| Gemeente Rijsbergen - Bestemmingsplan "Uitbreiding Expeditiecentrum Hazeldonk" | 15 januari 1990 | 23 april 1990<br>(nr. 25066)      |                 |
| Gemeente Breda - Bestemmingsplan "Hazeldonk fase III"                          | 23 juli 1998    |                                   |                 |

In hoofdstuk 7 wordt dieper ingegaan op de opzet van het onderhavige bestemmingsplan in vergelijking met deze vigerende bestemmingsplannen.

## **HOOFDSTUK 2 Gebiedsanalyse**

### **2.1 Positionering**

Het bedrijventerrein Hazeldonk betreft een qua aard en locatie uniek bedrijventerrein met een regionale en zelfs landelijke uitstraling en bekendheid. Het betreft een logistiek centrum, hetgeen betekent dat er hoofdzakelijk logistieke activiteiten zijn en bedrijven uit de transport- en logistiekbranche. Ongeveer 85 procent van de bedrijven zijn direct of indirect betrokken bij de logistieke dienstverlening.

Ook de solitaire ligging buiten het stedelijke gebied van Breda alsmede de ligging direct aan de grens met België is bijzonder te noemen. Het bedrijventerrein Hazeldonk is gelegen op korte afstand van de kern van Zundert, circa 12 kilometer ten zuiden van Breda. De locatie van Hazeldonk wordt bepaald door de ligging ten opzichte van de grens en de rijksweg A16.

Het douanecomplex is begin jaren '80 van de vorige eeuw gerealiseerd aan de rijksweg A16 (zuidelijk deel plangebied). Enkele jaren hierna is de eerste fase van het logistieke centrum ontwikkeld naar aanleiding van de openstelling van de Europese binnengrenzen halverwege de jaren '80 (direct grenzend aan het douanecomplex). De tweede fase van Hazeldonk (noordelijk gelegen van Hazeldonk 1) is eind jaren 90 en in het begin van de 21<sup>e</sup> eeuw uitgegeven. Meer recent is Hazeldonk fase 3 afgerond (noordelijk deel plangebied), waarmee het terrein zijn huidige omvang heeft bereikt. Het totale terrein omvat momenteel bruto circa 100 hectare.

Op bedrijventerrein Hazeldonk zijn diverse toonaangevende logistieke dienstverleners gevestigd, zoals Deventer Benelux, Daewoo en Breda Transport. Er zijn ook diverse voorzieningen, zoals een wasplaats voor vrachtauto's, chauffeursrestaurant, douanefaciliteiten en moderne telecominfrastructuur. In het kader van de revitalisering van Hazeldonk is hiernaast onder meer gezamenlijk de beveiliging opgepakt.

### **2.2 Typering van het plangebied**

#### **2.2.1 Algemeen**

Het bedrijventerrein Hazeldonk is in de loop van de jaren uitgebouwd van een terrein met grens- en douanefuncties tot een bedrijventerrein waarop bedrijven in transport, distributie en op- en overslag zijn gesitueerd. Hazeldonk heeft een aantal unieke kenmerken:

- de directe ligging langs de A16 aan de Belgisch-Nederlandse grens;
- de ligging buiten het verstedelijkte gebied van de stadsregio Breda.

Het terrein heeft hiermee primair een bereikbaarheid vanaf de snelweg. Het terrein leent zich dan ook bij uitstek voor activiteiten met een hoge (vracht)auto-afhankelijkheid. Dit zijn veelal bedrijven die in een stedelijke omgeving leiden tot verkeers- en milieuoverlast. Voor vestiging op een dergelijke locatie komen bedrijven en instellingen van uiteenlopende aard in aanmerking met als gemeenschappelijke kenmerken:

- arbeidsextensief (veel vloeroppervlak per arbeidsplaats);
- auto-afhankelijke bedrijvigheid;
- grote oriëntatie op de (inter-)nationale afzet- en toeleveringsmarkt;
- verkeersproductie die in een stedelijke omgeving niet acceptabel is.

Het beleid van de gemeente Breda en voorheen de gemeente Rijsbergen heeft zich dan ook gericht op de ontwikkeling van een bedrijventerrein dat specifiek bestemd is voor transport-, overslag-, distributie- en expeditie-bedrijvigheid (hindercategorie 2 tot en met 4). Hierbij vinden lichte assemblage- en handelsactiviteiten (overpakken, labellen en dergelijke) en opslag ten behoeve van distributiedoeleinden plaats met een volcontinue-bedrijvigheid. Belangrijk voor het bedrijventerrein is een functionele inrichting met een optimale verkaveling en een goede en functionele ontsluitingsstructuur.



*Luchtfoto bedrijventerrein Hazeldonk*

Het terrein van Hazeldonk fase 1 en 2 (ten zuiden van de Oude Trambaan) is in zijn geheel uitgegeven. Het aantal bedrijven bedraagt hier circa 45. De bedrijven zijn, op een enkele uitzondering na, over het algemeen kleinschalig en voor een belangrijk deel gericht op de Beneluxmarkt. De laatste fase van het bedrijventerrein, Hazeldonk 3, is inmiddels grotendeels gerealiseerd. Hier zijn nog eens ongeveer 10 bedrijven gelegen. Het gaat vaak om grootschalige bedrijfsgebouwen op zeer ruime bedrijfspercelen met een internationale markt.

Er is weinig groen aanwezig op de oudere delen van het bedrijventerrein. Wel is de ontwikkeling van groen en natuur een belangrijk element geweest bij realisatie van fase 3. Ten oosten van het plangebied is een natuurgebied gerealiseerd met de Kerzelse Beek als ruggengraat. Het gebied vormt onderdeel van de Groene Hoofdstructuur (GHS). Het betreft een afwisselend gebied met bomenweiden, rietmoerassen, slotengebied, weidegebied, bossages, houtsingels en een natuurontwikkelingszone langs de Kerzelse Beek. Daarnaast is op het bedrijventerrein in fase 3 groen gerealiseerd door laanbeplanting en waterpartijen langs de ontsluitingslus.

### 2.2.2 Bi-nationaal bedrijventerrein LCHM

Het bedrijventerrein Hazeldonk vormt samen met het bedrijventerrein Meer in België het "Logistiek centrum Hazeldonk-Meer" (LCHM). Het bedrijventerrein Meer is soortgelijk aan Hazeldonk, maar dan in "spiegelbeeld". Het is eveneens gelegen aan de Nederlands-Belgische grens en de A16, maar ligt geheel op Belgisch grondgebied en ligt niet aan de oostzijde, maar aan de westzijde van de A16. Beide bedrijventerreinen zijn sterk gericht op bedrijven in logistiek en transport.

In het kader van het project "Kwaliteitsontwikkeling Logistiek Centrum Hazeldonk-Meer" is het bedrijventerrein als geheel aangepakt en als een geheel gepromoot. Door permanent aandacht te besteden aan de kwaliteit, de functionaliteit en het integrale management van het bedrijventerrein, heeft dit project als doel de concurrentiepositie van het LCHM te versterken.

Het streven is om van Hazeldonk-Meer, na eerdere succesvolle deelname aan het Interreg IIIB project 'Corbus parks', opnieuw een 'best practice' te maken als eigentijds, thematisch grensoverschrijdend bedrijventerrein. Met gebruikmaking van subsidies in het kader van Interreg beoogt de gemeente Breda, samen met Belgische overheden en marktpartijen, het logistieke centrum Hazeldonk-Meer met de revitalisering een nieuwe impuls te geven en daardoor te versterken.

### 2.2.3 Bestaande problematiek

Het bedrijventerrein Hazeldonk kent momenteel een aantal problemen. De volgende problemen kunnen worden onderscheiden:

- verouderd bedrijventerrein;
- ontsluiting;
- douane-emplacement.

#### Verouderd bedrijventerrein

Met name Hazeldonk fase 1 en 2 maken een gedateerde indruk. Het bedrijventerrein maakt een krappe en volle indruk en bevat relatief gezien zeer weinig groen. De openbare ruimte is krap bemeten. Dit betekent dat parkeren langs de weg in principe niet mogelijk is. Aangezien dit toch soms gebeurt, ontstaan hierdoor vaak verkeersgevaarlijke situaties. De verkeersruimte is hiernaast niet geproportioneerd op het moderne vrachtverkeer waarbij de vrachtauto's in de loop van de tijd steeds groter zijn geworden. Dit geeft problemen bij de bereikbaarheid van de verschillende bedrijfspercelen en de doorstroming.

Tenslotte kan gesteld worden dat de bedrijfspercelen in Hazeldonk in fase 1 en 2 vaak te klein zijn. Moderne bedrijven hebben tegenwoordig steeds meer behoefte aan veel ruimere percelen. In dat kader is het schaalverschil in bedrijfspercelen en bedrijfsbebouwing tussen de oudere delen van Hazeldonk en Hazeldonk fase 3 veelzeggend.



*Straatbeeld Hazeldonk fase 1 en 2*





*Krappe verkeersruimte*



*Ruime opzet Hazeldonk fase 3*

## **Ontsluiting**

De algehele ontsluiting van het bedrijventerrein wordt als een probleem beschouwd. Het ontbreken van een duidelijke hoofdstructuur heeft geleid tot aanpassingen. Met name de ontsluiting van de bedrijven in Hazeldonk fase 3 is sterk verbeterd door de realisatie van een nieuwe aansluiting op de Gouwene, de parallelroute langs de snelweg. Deze parallelroute is opgewaardeerd als centrale ontsluitingsweg. Hiermee is dit deel van het bedrijventerrein niet langer alleen bereikbaar via de interne ontsluitingsstructuur van Hazeldonk fase 1 en fase 2.



*Parallelweg snelweg A16*



*Verbinding naar westzijde snelweg*

## **Douane-emplacement**

Het douane-emplacement heeft haar functie verloren met het opengaan van de Europese grenzen. Om verpaupering en ongewenste situaties te voorkomen is het zeer gewenst dit terrein te herontwikkelen. Mede door de economische crisis kost de invulling hiervan echter meer tijd en is thans nog niet precies duidelijk welke mogelijkheden het best passen op dit terrein. Enerzijds wordt gedacht aan het realiseren van een beveiligde parkeerplaatsen met faciliteiten voor periodieke rust en ontspanning voor de chauffeurs, hetgeen gesteund wordt door de bedrijvenvereniging en het regionaal platform criminaliteitsbeheersing. Herontwikkeling van het douane-emplacement beantwoordt hiermee aan de vraag naar beveiligde parkeermogelijkheid en kan een kwaliteitsversterking betekenen voor Hazeldonk.

Anderzijds wordt gedacht aan het toevoegen van bedrijvigheid in de logistieke sector, waarbij voldoende parkeergelegenheid overblijft voor het in de omgeving aanwezige restaurant, terwijl tevens wordt gestreefd naar invulling van de ecologische verbindingzone gelegen aan de zuidzijde van het douaneterrein.





*Douane-emplacement*

## 2.2.4 Revitalisering

Mede op basis van de bovengenoemde problematiek, is voor Hazeldonk een revitaliseringstraject ingezet. Dit revitaliseringstraject is opgezet in nauwe samenwerking met het Belgische bedrijventerrein Meer.

De revitalisering van bedrijventerrein Hazeldonk richt zich op de volgende hoofdpunten:

- Het realiseren van een nieuwe hoofdontsluiting. Hierbij is het de bedoeling de parallelroute langs de oostelijke zijde van de A16 op te waarderen als hoofdontsluiting. De weg wordt verbreed en heringericht als tweerichtingsweg, tot aan de nieuwe aansluiting (rotonde) op Hazeldonk fase 3.
- Het herinrichten van de openbare ruimte op het bedrijventerrein. Hieronder vallen onder meer het herinrichten van kruisingen en bochten, het verruimen van bochtstralen zodat de toegankelijkheid voor vrachtauto's verbetert.
- Het organiseren van een centrale beveiliging. Mogelijk betekent dit dat het bedrijventerrein in de nachtperiode geheel zal worden afgesloten.
- Hiernaast worden ook andere aspecten van parkmanagement opgepakt, onder andere het gezamenlijke beheer van de openbare ruimte en een gezamenlijke inkoop van energie.
- Het herontwikkelen van het douaneterrein.

Het bestemmingsplan speelt in dit proces een faciliterende rol, aangezien hierin de ruimtelijke mogelijkheden worden geboden, die onderdelen van de revitalisering mogelijk maken. Zo zal de nieuwe hoofdontsluitingsstructuur positief worden bestemd en wordt voor de herontwikkeling van douaneterrein een wijzigingsbevoegdheid opgenomen.

## 2.3 Ruimtelijke structuur

### 2.3.1 Archeologie en cultuurhistorie

#### Archeologie

In het plangebied Hazeldonk ligt het pleistocene landschap direct aan het oppervlakte. Slechts een soms dunne soms dikkere bouwvoor beschermt de onderliggende archeologische waarden. Het gaat daarbij om een dekzandlandschap met overwegend lage dekzandruggen. Aan de zuid- en oostzijde wordt Hazeldonk landschappelijk begrensd door moeren en andere onderdelen uit een veen-op-zand landschap.

In dit zandlandschap met een duidelijk microreliëf komen met name sporen voor uit de periode van het mesolithicum. Het betreft daarbij haardplaatsen, jacht- en extractiekampementen en andere puntlocaties. Hierbij zocht men overwegend de hogere kopjes in het landschap op, hoewel puntvondsten zoals pijlpunten en dergelijk ook op de flanken en de lager gelegen gebiedsdelen kunnen voorkomen.

Uit de periode van de prehistorie tot en met de late middeleeuwen zijn bij eerder onderzoek eveneens sporen aangetroffen. Echter door gebrek aan daterend vondstmateriaal konden deze resten niet nader in tijd geplaatst worden.

## **Cultuurhistorie**

De bewoning van het gebied kan op basis van historische bronnen zover terug worden gevoerd als in de late middeleeuwen. Het gaat in die periode dan onder andere om een heidegebied, genaamd De Mosten en is gelegen onder Rijsbergen, en om de gebieden de Maaïen en de Mosten gelegen onder de plaats Meer. Aan de westzijde van het gebied lag het akkercomplex van de Hazeldonkse akker en aan de noordzijde van het gebied lag het Hazeldonkse bos. Eveneens aan de noordzijde was de bebouwing en de akker van de Gouwhoeve. Het Hazeldonkse bos wordt pas in de loop van de achttiende eeuw voor het eerst genoemd waaruit blijkt dat in de nieuwe tijd (zestiende eeuw tot heden) de inrichting van het gebied heeft bestaan uit akkergronden, heidevelden en bebouwing langs enkele wegen.

De boerderij van de Gouwhoeve wordt voor het eerst in 1649 genoemd en is mogelijk ontstaan bij de ontginningen in dit gebied vanaf 1648. Bij de boerderij hoorde naast de verschillende gebouwen ook een eendenpoel. Door het gebied lopen meerdere wegen die nu (deels) nog steeds herkenbaar zijn als cultuurhistorisch element. Het betreft onder andere de gehuchtstraat Hazeldonksestraat (of Paandijkse straat) en de Maastrichtse Baan als 18de eeuwse marsroute of landroute langs de Meerselse watermolen.

Het plangebied maakte onderdeel uit van de Gemeente Hazeldonkse Aard. Een gemeente was een terrein waarop een groep boeren gemeenschappelijk gebruiksrecht hadden, met uitsluiting van anderen. De heer van Breda ontving hiervoor een cijns, maar bleef wel eigenaar. Het gaat om langdurig bestaande rechten. De meeste gemeenten rond Breda zijn kort na 1650 opgeheven, de Gemeente Hazeldonkse Aard heeft tot in de 20e eeuw voortbestaan. Gedurende de jaren zestig van deze eeuw werd de rijksweg aangelegd waarna vanaf de jaren tachtig de bouw van het douaneterrein en industrieterrein ten behoeve van transport werd gerealiseerd.

Er zijn in het gebied meerdere lineaire objecten die vanuit Erfgoed beschermd worden. Deze elementen zijn als zodanig opgenomen op de beleidsadvieskaart (versie 1, januari 2008) van de gemeente Breda. Het betreft hier de oude Trambaan, een straatrudiment aan de westzijde en de Maastrichtse baan aan de zuidzijde van het bestemmingsplangebied. Voor deze elementen gelden de voorschriften van de genoemde beleidskaart.

## **Monumenten**

Anders dan de benoemde lineaire objecten bevinden zich binnen de plangrenzen geen objecten die onder het regime monumenten worden gerekend.

## **2.3.2 Bebouwingsstructuur**

### **Landschapsstructuur**

Landschappelijk gezien is Hazeldonk gelegen temidden van het open agrarische gebied. Het omringende landschap van Hazeldonk en Galder laat zich met name definiëren door de diverse beekdalen die het gebied doorsnijden. De wat hoger gelegen gebieden hiertussen kunnen worden gekarakteriseerd als een coulissenlandschap. Het gebied behoort tot de jongere heide-ontginningen die eind 19e en begin 20e eeuw tot stand kwamen.

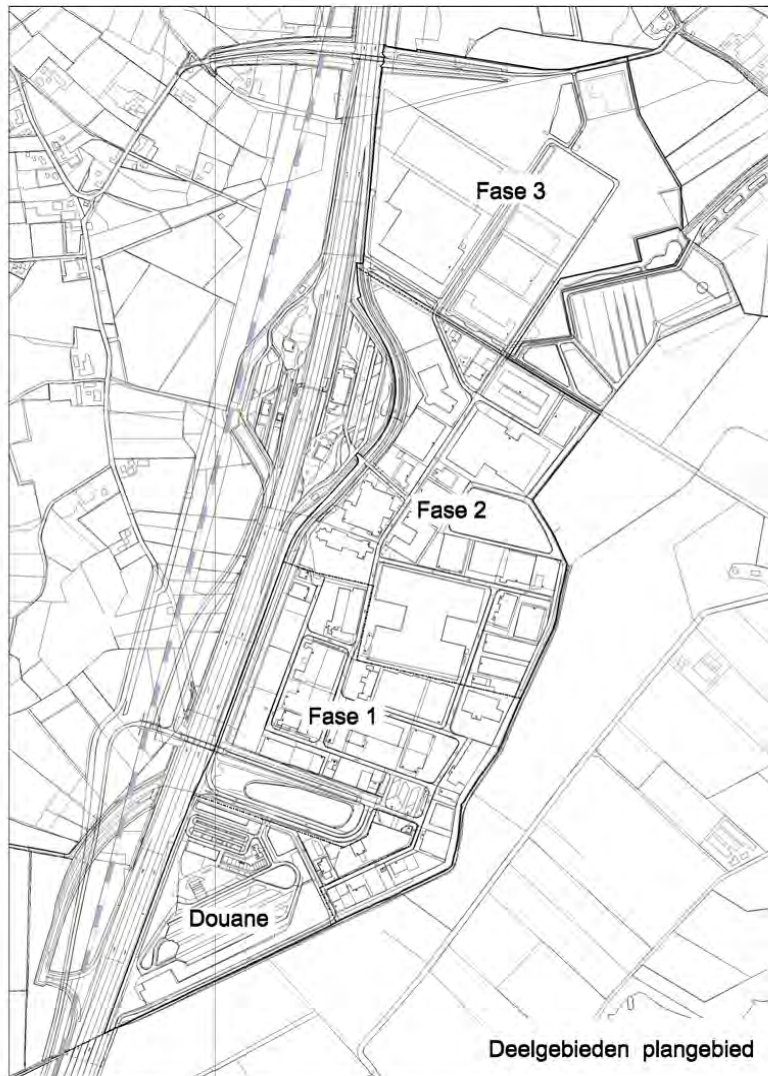
Het landschap kenmerkt zich verder door de volgende kenmerken:

1. lage natte gronden die in gebruik zijn als weiland;
2. boomrijen die loodrecht op de stroomrichting van de beek gelegen zijn;
3. veelal broekbosjes op de lage natte plekken;
4. relatief veel ondiepe sloten als ontwatering;
5. slingerende wegen aan de rand.

De belangrijkste beken zijn de Hoorloop/Leyloop, de Hazeldonksebeek en de Galdersebeek. Verder zijn in het watersysteem de rivieren de Mark en de Aa of Weerij van belang.

De bodemvorming en de hoogteligging van het gebied waarin het plangebied is gelegen wordt bepaald door de beekdalen die er in voorkomen. Het betreft de Leyloop aan de zuid- en oostzijde en de Kerzelsebeek centraal door het gebied bij de oude Trambaan. Beide vormen een onderdeel van het bekenpatroon van de Boven-Mark, die in Meersel en Dreef ten oosten van het bedrijventerrein Meer in België naar Breda in het noorden stroomt.

Hazeldonk zelf is vrij laag gelegen. Mede om die reden is er ook in de tweede fase van het bedrijventerrein Hazeldonk in het laagst gelegen gebied een retentiebekken aangelegd en is ten oosten van Hazeldonk fase 3, in aansluiting op de Kerzelsebeek, "natte natuur" gerealiseerd.



### Ruimtelijke structuur

Het bedrijventerrein Hazeldonk wordt ruimtelijk/landschappelijk mede gekarakteriseerd door een aantal duidelijke structuurlijnen in het landschap:

- I. De A16 kan worden beschouwd als een zeer harde barrière in het landschap. Diverse ruimtelijke verbindingen, zoals de Oude Trambaan, zijn door deze snelweg verbroken. De A16 vormt de westelijke rand van het plangebied, dat hiermee aan deze zijde een zeer scherpe begrenzing heeft.
- II. Aan de oostelijke zijde vormt de Leyloop een belangrijke structuurlijn in het landschap. Ter hoogte van het plangebied loopt deze voor een groot deel op de Nederlands-Belgische grens. Ook vormt de Leyloop hier de oostelijke begrenzing van het bedrijventerrein. Verder naar het noorden toe buigt de beek af naar het oosten. Landschappelijk is deze beek mede een duidelijke lijn in het landschap, omdat deze voor een groot deel wordt begeleid door een groenstrook.
- III. Ook de Oude Trambaan kan worden beschouwd als een belangrijke structuurlijn in het landschap, mede door het kenmerkende rechte verloop. De weg vormt van oudsher de route tussen het gehucht Hazeldonk en België, maar door de aanleg van de A16 is deze verbinding verbroken. De Oude Trambaan scheidt Hazeldonk fase 2 van Hazeldonk fase 3 en kenmerkt zich als een groene lijn door het bedrijventerrein. Ook de Kerzelsebeek loopt deels langs de Oude Trambaan.

Binnen deze structuurlijnen zijn vier deelgebieden te onderscheiden. De deelgebieden verschillen met name in de gefaseerde realisatie en de specifieke functie van het Douane-emplacement. De volgende deelgebieden kunnen worden onderscheiden:

1. Douane-emplacement
2. Hazeldonk fase 1
3. Hazeldonk fase 2
4. Hazeldonk fase 3

### *1. Douane-emplacement*

Het douane-emplacement valt goeddeels uiteen in twee onderdelen. Ten eerste betreft het de bebouwing, bestaande uit het douanecomplex, dat momenteel niet meer in gebruik is en uit de overkapping die destijds werd gebruikt ten behoeve van de grenscontrole.

Het tweede onderdeel betreft het parkeerterrein dat ten zuiden van het douanecomplex gelegen is en het grootste deel van het terrein beslaat. Momenteel wordt er op dit parkeerterrein veelal geparkeerd door vrachtwagenchauffeurs die ter plekke overnachten.

Langs de buitenranden van het douane-emplacement bevindt zich een groene strook. Aan de oostelijke zijde bevindt zich, langs de Leyloop, een fietspad in deze groenstrook. De groenzone vormt onderdeel van de ecologische verbindingzone en heeft de bestemming 'Groen'.

Het bestemmingsplan geeft ruimte voor herontwikkeling van het douaneterrein door middel van een wijzigingsbevoegdheid.

### *2. Hazeldonk fase 1*

Het betreft het terrein dat het eerst ontwikkeld is ("Expeditiecentrum Hazeldonk"). De oorspronkelijke aanleiding voor de aanleg van dit bedrijventerrein was het realiseren van een vestigingsplaats voor de Zundertse expeditiebedrijven, die met het verplaatsen van de douanefaciliteiten naar de huidige locatie aan de A16 werden bedreigd in hun voortbestaan.

Deze oorspronkelijke aanleiding is nog goed zichtbaar in de inrichting van het bedrijventerrein. Het terrein is betrekkelijk kleinschalig opgezet, als een lokaal bedrijventerrein, met relatief kleine bedrijfsperven en krap bemeten verkeersruimtes. De bochtstralen zijn vaak oorspronkelijk te krap vormgegeven. Een ander opvallend element in Hazeldonk fase 1 is dat er weinig groen aanwezig is. Binnen dit plandeel zijn bedrijfswoningen gelegen.

De bedrijfsperven zijn hiernaast over het algemeen dicht bebouwd. De onbebouwde ruimte is vaak geheel verhard en wordt intensief gebruikt ten behoeve van het parkeren van vrachtwagens en, in enkele gevallen, enige buitenopslag.

Ook de bedrijfsgebouwen zijn over het algemeen klein van schaal en omvang. De bedrijfsgebouwen voldoen hierdoor vaak niet meer aan de moderne wensen. Het is wenselijk dat de schaal van de bedrijven in dit deelgebied wordt opgetrokken richting de latere fasen van het bedrijventerrein.

Al deze aspecten maken dat het bedrijventerrein een uitgesproken stenige en volle indruk maakt. Het revitaliseringstraject richt zich op het herinrichten van de openbare ruimte zodat de toegankelijkheid voor vrachtauto's verbetert. Het gaat hierbij onder andere om het herinrichten van kruisingen en bochten en het verruimen van bochtstralen.

Uitgangspunt bij de herontwikkeling van het douane-emplacement is dat dit ook een verdere doorwerking heeft op de aangrenzende bedrijfsperven. Met name voor de de percelen gesitueerd aan de zuidelijk entree van het bedrijventerrein is de verwachting dat hier initiatieven voor verbetering van de kwaliteit zullen worden genomen.

### *3. Hazeldonk fase 2*

Het gebied van Hazeldonk fase 2 is gerealiseerd betrekkelijk kort na de eerste fase van Hazeldonk.

Als noordelijk rand geldt de structuurlijn van de Oude Trambaan. Belangrijkste doel voor Hazeldonk fase 2 was ruimtelijk en functioneel aan te sluiten op de eerste fase. Dit blijkt ook in de huidige situatie, waarin fase 1 en 2 duidelijk een geheel vormen. De verschillen manifesteren zich enkel in de details. Zo is de bebouwing over het algemeen wat verder van de weg gelegen en doet het ruimtelijk beeld enigszins ruimer aan. Ook bevinden zich binnen dit deel enkele grotere bedrijfsperven. Binnen dit plandeel is een bedrijfswoning gelegen.

Aan de oostzijde is, in het laagste deel van het terrein een retentievijver gelegen. Omdat de vijver aan drie zijden direct wordt omgeven door bedrijvigheid, heeft de vijver geen bijzondere ruimtelijke of ecologische waarde. Ook heeft de retentievijver geen directe aansluiting op ander oppervlaktewater.

De interne ontsluitingsstructuur van de tweede fase is in eerste instantie geheel aangesloten op het fase 1. Later is een informele doorsteek gerealiseerd richting de verzorgingsplaats Hazeldonk-Oost. Aangezien de directe aansluiting met de verzorgingsplaats om diverse redenen een ongewenste situatie was, is deze aansluiting inmiddels definitief afgesloten.

Ook voor dit gedeelte geldt dat het revitaliseringstraject zich richt op het herinrichten van de openbare ruimte zodat de toegankelijkheid voor vrachtauto's verbetert.

#### **4. Hazeldonk fase 3**

Dit deelgebied is aangelegd eind jaren '90 van de vorige eeuw en het begin van deze eeuw. Het bestemmingsplan stamt uit 1998. Inmiddels is het terrein grotendeels gerealiseerd. Het plandeel valt eigenlijk uiteen in twee deelgebieden: het bedrijventerrein en het gebied ten oosten hiervan (deels agrarisch gebied en deels natuurontwikkelingsgebied). Van het plangebied van het bestemmingsplan "Hazeldonk fase III" is alleen het bedrijventerrein in het onderhavige bestemmingsplan "Hazeldonk" opgenomen. Aangezien zowel het agrarische gebied als het natuurontwikkelingsgebied functioneel geen deel uitmaken van het bedrijventerrein, zijn deze buiten het plangebied van bestemmingsplan "Hazeldonk" gelaten. Deze gebieden zullen worden opgenomen in het bestemmingsplan "Buitengebied Zuid".

Fase 3 heeft een ruimtelijke structuur die opgebouwd is vanuit een lus die aangesloten is op fase 2. De ontsluitingslus krijgt een directe ontsluiting op de Gouwene om de bereikbaarheid te verbeteren. Daarnaast is er een ontsluiting naar de noordzijde op de Hazeldonksestraat. Deze ontsluiting is niet toegankelijk voor vrachtverkeer. De verkeerslus wordt begeleid door een watergang en laan-beplanting. Fase 3 heeft hiermee een ruime opzet die voldoet aan de huidige functionele eisen voor een modern bedrijventerrein.

De typologie van de bedrijvigheid in fase 3 is nog meer toegespitst op logistieke bedrijven. Primair biedt het terrein ruimte aan transport-, overslag-, distributie- en expeditiebedrijven, die zich oriënteren op de (inter)nationale markt. Hierbij zijn lichte assemblage- en handelingsactiviteiten (verpakken, labelen en dergelijke) en opslag ten behoeve van distributiedoeleinden eveneens toegestaan. In dit deel zijn zeer moderne bedrijven gevestigd. Dit betekent onder meer dat over het algemeen de bedrijfsprocessen verregaand geautomatiseerd zijn en dat het betrekkelijk arbeidsextensieve bedrijven betreft. Andere activiteiten, die nog wel in de oudere delen van Hazeldonk zijn toegestaan en aanwezig zijn, zoals kantoren, garagebedrijven en dienstverlenende bedrijven, zijn in dit deel van het bedrijventerrein uitgesloten. Ook bevinden zich in dit deel van het bedrijventerrein geen bedrijfswoningen.

In het vigerende bestemmingsplan is verder vastgelegd dat het dient te gaan om volcontinue bedrijven waarbij het locatieprofiel van de bedrijven moet passen binnen het zogenaamde C-locatie-profiel. Van een C locatie wordt gesproken als deze optimaal is ontsloten over de weg en in de directe nabijheid van een (afslag van) een autosnelweg gelegen zijn. Het profiel van bedrijven die binnen deze locatie passend zijn luidt als volgt: "Bedrijven en voorzieningen met een lage arbeids- en/of bezoekersintensiteit en een hoge autoafhankelijkheid en/of een hoge afhankelijkheid van het goederenvervoer over de weg.

#### **2.3.3 Groen- en waterstructuur**

Groenvoorzieningen zijn in het plangebied beperkt aanwezig. Bij de aanleg van het bedrijventerrein heeft de functionele inrichting van de openbare ruimte en de bedrijfsperven de overhand gekregen. Alleen in het noordelijk deel, fase 3, hebben groen en water een substantieel onderdeel van de planontwikkeling gevormd. Als elementen in de groen- en waterstructuur kunnen genoemd worden:

- De Oude Trambaan vormt een oude lijnstructuur in het historisch gevormde cultuurlandschap. De Oude Trambaan vormde in het verleden de verbinding tussen het gehucht Hazeldonk ten westen van de A16 en België. Met de aanleg van de A16 is deze verbinding verbroken, waardoor de Oude Trambaan momenteel uit twee losse delen bestaat. De Oude Trambaan kent een groen karakter in de vorm van een dubbele bomenrij aan weerszijden van de weg (dubbele laanbeplanting met eiken). Voor een deel van de route loopt de Kerzelsebeek direct langs de Oude Trambaan. In het kader van de ontwikkeling van Hazeldonk fase 3 is de zone van de Oude Trambaan heringericht met als doel natuurontwikkeling. Het betrof met name de aanleg van natuurvriendelijke oevers langs de Kerzelsebeek.
- De Leyloop vormt aan de oost- en zuidzijde de grens van het plangebied. De beek ligt overwegend op grondgebied van België. De waterloop met oevers vormen een ecologische

verbindingszone. De oevers hebben in het plangebied Hazeldonk een groene inrichting en zorgen hiermee enigszins voor een afscherming van de bedrijfbouw. Bij de herontwikkeling van het douane-emplacement zal bezien worden of in het zuidelijk deel een ecologische verbindingszone kan worden gerealiseerd.

- Ten oosten van fase 3 is een natuurgebied gerealiseerd met de Kerzelsebeek als ruggengraat. Het gebied vormt onderdeel van de Groene Hoofdstructuur. Het betreft een afwisselend gebied met bomenweiden, rietmoerassen, slotengebied, weidegebied, bossages, houtsingels en een natuurontwikkelingszone langs de Kerzelsebeek. Middels een aantal stuwen is het waterpeil hier omhoog gebracht en zijn verschillende natte natuurelementen langs de beek tot ontwikkeling gebracht.



*Natuurontwikkelingsgebied noordoostzijde*



*Groenzone bij Oude Trambaan*

- Op het bedrijventerrein is in fase 3 groen gerealiseerd door laanbeplanting en waterpartijen langs de centrale ontsluitingslus. De waterpartijen hebben niet alleen een ruimtelijke / stedenbouwkundige functie, maar vervullen ook een rol als infiltratie- c.q. retentievoorziening.
- Er zijn diverse waterpartijen in het plangebied aanwezig. De vijver bij de zuidelijk entree is destijds gegraven voor het zand nodig voor het talud van het viaduct. De vijver aan de oostzijde in het plangebied is aangelegd als retentievijver in fase 2. De vijver dient afstromend hemelwater op te vangen. Beide vijvers hebben een functie als blusvijver. De natuurwaarde van beide vijvers is zeer beperkt.

### 2.3.4 Verkeer

#### Hoofdverkeersstructuur

Het bedrijventerrein kent een zeer goede verkeerskundige ligging, door de directe aansluiting van het terrein met de rijksweg A16 (internationale route E19). Het bedrijventerrein is voor vrachtverkeer alléén via de A16 te bereiken. Er is geen aansluiting op het lokale wegennet om te voorkomen dat er vrachtverkeer via sluiproutes naar het bedrijventerrein gaan rijden. Aan de noordzijde is een aansluiting op de Hazeldonksestraat. Deze verbindingsweg is echter afgesloten voor vrachtverkeer en kan alleen worden gebruikt voor auto's en langzaam verkeer.

Centraal in de ontsluiting van het bedrijventerrein staat de Gouwene, die parallel langs de A16 gelegen is. Deze weg wordt in het revitaliseringstraject opgewaardeerd als centrale ontsluitingsroute. Via deze weg kan dan op verschillende plaatsen het bedrijventerrein worden ingestoken. De weg zal in de toekomstige situatie geheel een tweerichtingsweg worden, tot aan de nieuwe aansluiting (rotonde) op Hazeldonk fase 3.

#### Interne ontsluitingsstructuur

De interne ontsluitingsstructuur van het bedrijventerrein heeft op twee plaatsen een aansluiting op de Gouwene. De eerste is gelegen aan de zuidzijde ter hoogte van Hazeldonk fase 1. De tweede toegang is recent gerealiseerd met een rotonde aan de noordzijde ter hoogte van Hazeldonk fase 3. Een derde ontsluiting is op termijn voorzien halverwege de Gouwene. Deze ontsluiting moet zorgen voor een verbetering van de bedrijven in fase 2 door een directe aansluiting op de Gouwene. Hiermee zou gekomen kunnen worden tot een soort "kamstructuur", waarbij vanaf de centrale ontsluitingsweg op diverse plekken kan worden ingestoken in het bedrijventerrein. De plannen voor de derde ontsluiting zijn echter momenteel nog zeer globaal en zijn om deze reden nog niet meegenomen in onderhavig bestemmingsplan.



De interne ontsluitingsstructuur van met name de oudere delen van Hazeldonk heeft een weinig efficiënte en onduidelijke ontsluitingsstructuur. De voorkeur zou er hier naar uit gaan de ontsluitingsstructuur te verbeteren en te vereenvoudigen. Dit zou onder meer kunnen door het samenvoegen van enkele bedrijfspercelen en het schrappen van enkele wegen. Aangezien hiervoor momenteel geen specifieke plannen bestaan, is de huidige verkeersstructuur in dit bestemmingsplan opgenomen. Wel zijn enkele doodlopende wegen voor een deel buiten de verkeersbestemming gehouden en in de bedrijfsbestemming gelegd. Dit maakt het mogelijk deze doodlopende takken bij een aangrenzend bedrijfsperceel te trekken.

Parkeren vindt plaats op eigen terrein. In de openbare ruimte is hiervoor geen ruimte opgenomen. Incidenteel wordt wel geparkeerd in de openbare ruimte wat veelal leidt problematische situaties. Op een tweetal plaatsen is voorzien in parkeermogelijkheid. Het betreft het douane-emplacement en een terrein bij de zuidelijke waterpartij. Het terrein van het douane-emplacement wordt momenteel gebruikt door chauffeurs die ter plaatse overnachten.

Bij de herontwikkeling van het terrein zullen voldoende parkeerplaatsen gerealiseerd worden ten behoeve van het aldaar gevestigde restaurant.

### **Langzaam verkeer**

Het terrein is grotendeels niet voorzien van specifieke langzaam-verkeersroutes. Dit is gezien de aard van het terrein (dat verkeerskundig voor een groot deel is gericht op het vrachtverkeer) niet noodzakelijk of wenselijk.

Aan de zuidzijde is een fietspad gelegen in de groenstrook langs de Leyloop. Deze fietsverbinding sluit aan op de Gouwene en heeft een rol als verbinding van Hazeldonk voor het fietsverkeer met België alsmede als recreatieve route.

De centrale ontsluitingslus waaraan de bedrijven in fase 3 ontsloten worden, is voorzien van een fietssuggestiestrook. Hiermee is deze weg niet alleen veilig ingericht voor fietsverkeer, ook is het wegprofiel hiermee visueel smaller, hetgeen het verkeer afremt.

### **Openbaar vervoer**

Er is momenteel geen halte van het openbaar aanwezig op het bedrijventerrein. Er zijn ook geen plannen om openbaar vervoersvoorzieningen te gaan realiseren.

## **2.3.5 Kabels en leidingen**

Binnen het plangebied zijn geen planologisch relevante kabels en leidingen aanwezig. Wel ligt in het noorden van het plangebied een invloedsgebied van een gastransportleiding.

## **2.4 Ontwikkelingen**

### **2.4.1 Ontwikkeling Douaneterrein**

Het bestemmingsplan geeft ruimte voor herontwikkeling van het douaneterrein. Daar thans nog onvoldoende duidelijk is hoe het terrein zal worden ingevuld, is er voor gekozen om ten aanzien hiervan een wijzigingsbevoegdheid op te nemen en daaraan randvoorwaarden te koppelen.

Direct bij de zuidelijke entree bevinden zich bestaande gebouwen, waaronder het kantoor van de douane, maar ook een horecabedrijf en twee benzinstations. De verwachting is thans dat deze functies gedurende de looptijd van dit bestemmingsplan niet zullen wijzigen.

Het zuidelijk deel van het voormalige douaneterrein is thans in eigendom van de gemeente Breda en is beschikbaar voor herontwikkeling. Binnen deze herontwikkeling wordt gedacht aan diverse mogelijkheden, waaronder een beveiligd parkeerterrein met faciliteiten voor vrachtwagenchauffeurs. Daarnaast of in plaats van deze ontwikkeling zou ook een deel van het terrein benut kunnen worden voor de huisvesting van logistieke bedrijvigheid.

Bij de herontwikkeling dienen voorts voldoende parkeerplaatsen behouden te worden voor het ter plaatse gevestigde restaurant. Het zal naar verwachting gaan om tussen de 80 en 130 parkeerplaatsen voor vrachtverkeer.

Tevens zal bezien worden of er langs de Leyloop een ecologische verbindingszone kan worden gerealiseerd. De verbindingszone dient conform het beleid van de provincie ontwikkeld te worden in samenwerking tussen de gemeente en het waterschap en dient een gemiddelde breedte van 25 meter te hebben.

Gelet op het bovenstaande is besloten om in het onderhavige bestemmingsplan een wijzigingsbevoegdheid op te nemen met daaraan gekoppeld een aantal randvoorwaarden. Zodra rondom de ontwikkelingen meer duidelijkheid bestaat, kan op basis van de randvoorwaarden een wijzigingsplan worden gemaakt.

#### **2.4.2 Ontwikkeling windturbines**

Het bestemmingsplan maakt de realisatie van 3 windturbines mogelijk. De zoekgebieden voor de windturbines zijn gelegen aan de westzijde nabij het water bij de zuidelijke entree, aan de westzijde van het plangebied even boven het midden van het bedrijventerrein en aan de noordzijde in het water. De functie van het gebied als bedrijventerrein en de ligging aan de Rijksweg A16 maken het gebied geschikt voor de ontwikkeling van de windturbines. Tevens zijn er in de nabijheid van het plangebied al diverse windturbines aanwezig. Het betreft ten zuiden van het plangebied in België parallel aan de snelweg. Op deze manier is er sprake van een clustering.

Met de realisatie van de turbines wordt invulling gegeven aan de beleidsuitgangspunten van de gemeente Breda ten aanzien van duurzaamheid. Ook zijn de windturbines in overeenstemming met het provinciaal beleid, zoals vastgelegd in de Structuurvisie Noord-Brabant en de Verordening ruimte. De windturbines zijn ruimtelijk inpasbaar. Het bestemmingsplan maakt binnen de aangewezen zoekgebieden de realisatie van windturbines tot een hoogte van 150 meter mogelijk via een omgevingsvergunning, waarbij vanuit het oogpunt van externe veiligheid moet worden voldaan aan het plaatsgebonden en een afweging moet worden gemaakt ten aanzien van het groepsrisico. Tevens dient voor zover de gekozen locatie is gelegen binnen het radarverstoringsgebied van de vliegbasis Woensdrecht een positief advies te zijn afgegeven door de Dienst Vastgoed Defensie.

# HOOFDSTUK 3 Beleid

## 3.1 Rijksbeleid

### Rijksbeleid in de Vijfde Nota en Nota Ruimte

#### Algemeen

##### *Algemeen*

In de Nota Ruimte, Ruimte voor Ontwikkeling wordt door de Regering het ruimtelijke ordeningsbeleid voor Nederland geschetst. Hoofddoel van het nationaal ruimtelijk beleid is om:

1. op een duurzame en efficiënte manier ruimte te scheppen voor de verschillende ruimtevragende functies
2. de leefbaarheid van Nederland te waarborgen
3. de ruimtelijke kwaliteit van stad en platteland te verbeteren

De Nota richt zich op de hoofdlijnen van het beleid. Het Rijk gaat minder "zorgen voor" anderen en meer "zorgen dat" anderen eigen afwegingen kunnen maken. Hierbij richt het Rijk zich op het waarborgen van de "basiskwaliteit". Door het voorzien van andere overheden van een goede gereedschapskist en het toedelen van een centrale rol aan de gemeentelijke planvorming, verschuift het accent van ordening naar ontwikkeling.

In de nota wordt het creëren van een goed vestigingsklimaat en dito werkgelegenheid als doel gesteld. Belangrijk begrip is de internationale concurrentie. De ontwikkeling van de economie dient gelijk op te gaan met een goed beheer van de openbare ruimte en de natuur. Bovendien moet gestreefd worden naar beperking van milieubelastende missies.

Er wordt een viertal beleidsdoelen geformuleerd. Als eerste wordt de versterking van de internationale concurrentiepositie aangedragen. Daarna volgen de versterking van de steden en het vitaliseren van het platteland, daarna volgt borging en ontwikkeling van internationale ruimtelijke waarden en tenslotte de borging van de veiligheid.

Hoewel deze doelen natuurlijk een sterke samenhang vertonen, vormt de aandacht voor de economische component in de ruimtelijke ordening een belangrijk thema in het Rijksbeleid. In dit kader past ook het pleidooi om "Europees te denken".

Uitgangspunt van het beleid is verder intensief ruimtegebruik. De mate van intensiteit moet in relatie worden gezien tot de bedrijfsvoering en de gewenste stedenbouwkundige kwaliteit van het bedrijventerrein.

#### Stedelijk netwerk

Het ruimtelijk concept van het "stedelijk netwerk" heeft een centrale betekenis in de nota. Het doel van het rijksbeleid is het bevorderen van de stedelijkheid in de netwerksamenleving en het geschikt houden of maken van de steden voor de netwerkeconomie. Binnen een stedelijk netwerk bestaat een grote variatie in woon- en werkmilieus.

Het organiseren in stedelijke netwerken, in samenhang met de bundeling van verstedelijking en infrastructuur, geldt als één van de belangrijkste beleidsstrategieën in de nota. Hieruit kan een aantal doelen worden afgeleid. Versterking van de economische kerngebieden, verbetering van de bereikbaarheid en de versterking van de leefbaarheid en de sociaaleconomische positie van de stad, kunnen hierbij als voorbeelden worden aangehaald.

#### BrabantStad

Specifiek voor Breda wordt gesteld dat Breda onderdeel uitmaakt van BrabantStad. Dit is het stedelijke netwerk van 's Hertogenbosch, Eindhoven, Tilburg en Breda. BrabantStad is naar afmeting, inwonertal en economische prestatie het tweede nationale netwerk van Nederland. Binnen dit netwerk heeft Eindhoven met gevestigde hoogwaardige bedrijvigheid en toptechnologie een spilfunctie, terwijl Breda juist door haar ligging op de noord-zuid as tussen de Randstad en de Vlaamse Ruit als poort tot Brabantstad aangemerkt kan worden.

## 3.2 Provinciaal beleid

### Structuurvisie Noord-Brabant

Met de vaststelling van de Structuurvisie ruimtelijke ordening (1 oktober 2010) en inwerkingtreding per 1 januari 2011 heeft de provincie ingespeeld op de Wet ruimtelijke ordening (Wro) van 1 juli 2008. De Wro verplicht provincies tot het opstellen van een structuurvisie. Deze structuurvisie vervangt de delen A en B van de Interimstructuurvisie Noord-Brabant (2008) en is daarmee één van de vier provinciale strategische plannen voor de fysieke leefomgeving. Deel C van de Interimstructuurvisie 'Ontwikkelingsprojecten West-Brabant' blijft in stand.

De Structuurvisie geeft de samenhang weer tussen het beleid op het gebied van milieu, verkeer en vervoer en water. Het gedachtegoed uit het ontwerp Provinciaal Milieubeleidsplan (juni 2010), het Provinciaal Verkeers- en Vervoersplan (2006) en het Provinciaal Waterplan (2009) zijn in de Structuurvisie ruimtelijke ordening opgenomen en verwerkt. In de Structuurvisie zijn alleen de ruimtelijk relevante hoofdlijnen uit deze andere strategische plannen opgenomen. Een verdere detaillering van het beleid staat in de plannen zelf. Daarnaast houdt de Structuurvisie ruimtelijke ordening rekening met het provinciaal beleid op economisch, sociaal-cultureel en ecologisch vlak; zoals het advies voor de opstelling van een Ruimtelijk Economische Visie, de Cultuurhistorische Waardenkaart en het Natuur- en landschapsoffensief.

In de Structuurvisie ruimtelijke ordening geeft de provincie aan hoe zij omgaat met de ruimtelijke opgave voor de periode tot 2025, met een doorkijk naar 2040. Er gaat geen directe werking vanuit richting gemeentelijke besluitvorming. De Verordening ruimte heeft wel een doorwerking naar gemeentelijke besluitvorming.

De ontwikkelingen die in dit bestemmingsplan mogelijk gemaakt zijn, passen binnen het provinciale beleid.

#### *Zuinig ruimtegebruik*

Met het accent dat de provincie in het ruimtelijk beleid legt op zuinig ruimtegebruik wil men de groei en de spreiding van het stedelijk ruimtebeslag afremmen. Tegelijkertijd willen de provincie zo stimuleren dat nieuwe ontwikkelingen op een geconcentreerde wijze vorm krijgen. Dit betekent, dat bij het zoeken naar ruimte om te voorzien in de behoeften op het vlak van wonen, werken en voorzieningen de mogelijkheden binnen de bestaande bebouwde ruimte zo goed mogelijk moeten worden benut. Het accent moet liggen op inbreiden en herstructureren.

#### *Grensoverschrijdend denken en handelen*

Ook deze beleidslijn is bij bedrijventerrein Hazeldonk van belang. De provincie spreekt uit dat zij in haar ruimtelijk beleid meer inhoud zal geven aan grensoverschrijdende aspecten, zowel internationaal als interprovinciaal. Accenten liggen er op het gebied van de waterhuishouding, natuur, infrastructuur, verkeer en vervoer en bedrijvigheid. Daarnaast benadrukt de provincie in het ruimtelijk beleid het toenemend belang van regionale, intergemeentelijke afstemming. Hierbij kan gedacht worden aan ontwikkelingen op het vlak van wonen en werken. Als een bijzonder grensoverschrijdend aandachtspunt ziet de provincie de geleiding van de dynamiek en de druk op West-Brabant vanuit het Rijn-Schelde-Delta-gebied, met name op de as Antwerpen-Breda-Moerdijk-Rotterdam.

#### *Ruimtegebruik bedrijventerreinen*

In Brabant is een behoefte aan nieuwe bedrijventerreinen van circa 7.000 hectaren bruto in de periode 2000-2020. Momenteel heeft Brabant 16.000 hectaren aan bedrijventerreinen.

In de structuurvisie wordt er waarde aan gehecht dat het bedrijfsleven in Brabant zich (verder) kan ontwikkelen en dat in de verwachte ruimtebehoefte wordt voorzien. Tegelijkertijd is het van belang dat deze ruimtebehoefte aan bedrijventerreinen niet alleen op uitbreidingslocaties wordt gerealiseerd. Dit kan onder meer door bestaande bedrijventerreinen intensiever te benutten en verouderde bedrijventerreinen te herstructureren. Op bestaande bedrijventerreinen is volgens schattingen een ruimtewinst van 5 tot 10% te realiseren. Anders gezegd: op bestaande bedrijventerreinen kan 800 tot 1.600 hectaren worden 'inverdiend'.

Verhoging van de 'ruimteproductiviteit' kan onder meer door ondergrondse of in pandige parkeervoorzieningen aan te leggen, meer in de hoogte te bouwen en restruimte terug te dringen of te voorkomen. Invoering van parkmanagement biedt eveneens interessante mogelijkheden om het ruimtebeslag te beperken. Parkmanagement richt zich onder andere op een beter beheer en een

intensievere benutting van bedrijventerreinen, en op de aanleg en het gebruik van gemeenschappelijke voorzieningen en gebouwen.

Een ander belangrijk thema is de duurzame inrichting van het terrein. Dit dient vooral in samenhang met zorgvuldig ruimtegebruik te worden gezien. Hieronder wordt verstaan dat zuinig wordt omgegaan met de ruimte, dat de inrichting bijdraagt tot de milieudoelstellingen en dat er aandacht is voor de beeldkwaliteit en het beheer van het terrein.

Voor de betrokken actoren ligt er dus een gezamenlijke opgave op het vlak van inbreiden, herstructureren en het intensief en meervoudig gebruik van de ruimte. Er wordt gemikt op een ruimtewinst van ruim 2.000 hectaren (van de hierboven genoemde ruimtebehoefte van 7.000 hectaren).

#### *Bedrijfscategorieën*

De uitgeefbare ruimte op bedrijventerreinen dient in beginsel beschikbaar te zijn voor bedrijfsactiviteiten die vanwege hun milieuhinder, hun omvang en/of hun verkeersaantrekkende werking niet in een (gemengde) woonomgeving passen. Vanwege zuinig ruimtegebruik dient oneigenlijk gebruik van bedrijventerreinen te worden voorkomen. Daaronder wordt in het algemeen verstaan:

1. in een stedelijke regio, bedrijven behorend tot de milieucategorie 1 en 2;
2. bedrijfswoningen;
3. voorzieningen, voor zover niet direct gerelateerd aan desbetreffend bedrijventerrein;
4. zelfstandige kantooractiviteiten.

#### *Positie bedrijventerrein Hazeldonk in de structuurvisie*

Het bedrijventerrein Hazeldonk valt het buiten de op de plankaart aangegeven contour van de stedelijke regio. Hierbij valt op te merken dat uit de kaarten van de uitwerkingsplannen blijkt dat het bedrijventerrein weer wel gelegen is binnen de stedelijke regio Breda-Tilburg.

#### *Bedrijventerreinen*

Het ruimtebudget voor de periode 2002-2020 bedraagt in de stadsregio Breda-Tilburg 1.539 ha bruto. De ruimtebehoefte voor bedrijven wordt gezocht op uitbreidingslocaties én binnen het bestaande stedelijke gebied en moet worden gerealiseerd door nieuwe terreinen intensiever te benutten (ambitie 15%), bestaande terreinen te herstructureren (ambitie 10%) en door bestaand stedelijk gebied intensiever te benutten (ambitie 5%).

Als de ambitie zuinig ruimtegebruik wordt doorvertaald naar het programma dan betekent dit dat van de 1.539 hectare bruto ruimtebehoefte, 462 hectare bruto gerealiseerd dient te worden door intensivering van nieuwe bedrijventerreinen, intensivering van bestaande terreinen en locaties in het bestaand stedelijke gebied. Voor 1.077 hectare bruto moet ruimte in de stedelijke regio gevonden in de vorm van nieuwe stedelijk ruimtebeslag waarvoor tijdig nieuwe bestemmingplannen ontwikkeld moeten worden.

In Breda zijn revitaliseringprojecten voor onder meer de bedrijventerreinen De Krogten, het VOS-terrein (klein binnenstedelijk) en Hazeldonk benoemd. Voor de genoemde projecten is geld (subsidie) beschikbaar, maar aanvullende middelen blijven nodig. Zo is Breda in het kader van Crobus-parks (grensoverschrijdende bedrijventerreinen) lead partner in een Interreg subsidietraject waarmee de financiële basis voor de revitalisering Hazeldonk vergroot wordt.

Herstructurering evolueert in veel gevallen tot een omvattende vorm van terrein- en parkmanagement. Het kwaliteitsniveau na revitalisering heeft een andere kostenstructuur en hoogte tot gevolg. Oude en nieuwe subsidiëringmogelijkheden worden maximaal benut.

#### **Verordening ruimte**

De Verordening ruimte is één van de uitvoeringsinstrumenten voor de provincie om haar doelen te realiseren. In de verordening vertaalt de provincie de kaderstellende elementen uit het provinciaal beleid in regels die van toepassing zijn op (gemeentelijke) bestemmingsplannen. Van een aantal onderwerpen verplicht het Rijk de provincie ze uit te werken in de provinciale verordening. Dit is in de AMvB Ruimte opgenomen. De provincie heeft naast deze onderwerpen nog meer onderwerpen van provinciaal belang geregeld in de Verordening ruimte, zoals deze op 17 december 2010 is vastgesteld en op 1 maart 2011 in werking is getreden.

De onderwerpen die in de Verordening staan komen uit de provinciale structuurvisie. Daarin staat welke belangen de provincie wil behartigen en hoe ze dat wil doen. De verordening is daarbij een van de manieren om die provinciale belangen veilig te stellen. De regels in de verordening gelden voor gemeenten en niet rechtstreeks voor burgers. Deze verordening geldt voor de Brabantse gemeenten als kader voor het opstellen van ruimtelijke plannen en bevat onder meer regels voor:

- Stedelijke ontwikkeling
- Ruimte-voor-ruimteregeling;
- Ecologische hoofdstructuur;
- Water;
- Aardkunde en Cultuurhistorie
- Land- en tuinbouw.

#### *Ecologische verbindingszone*

De Leyloop is aangeduid als ecologische verbindingszone. Ecologische verbindingszones zijn veelal langgerekte landschapselementen langs dijken, waterlopen, wegen, spoor- en vaarwegen, door middel waarvan natuurgebieden met elkaar kunnen worden verbonden. Ecologische verbindingszones kunnen ook bestaan uit een reeks van kleine landschapselementen zoals bosjes, struwelen, houtsingels, ruigten, poelen of moerasjes. Zij moeten zodanig zijn of kunnen worden ingericht, dat planten- of diersoorten zich van het ene naar het andere natuurgebied kunnen verplaatsen. De breedte en de inrichting van de ecologische verbindingszones is afhankelijk van de natuurfunctie die zij moeten vervullen.

De provincie streeft ernaar de ecologische verbindingszones een gemiddelde breedte van 25 meter te geven en ze te combineren met een reeks van kleine landschapselementen (stapstenen).

#### *Windturbines*

In de Verordening ruimte is met betrekking tot windturbines bepaald dat er minimaal sprake moet zijn van minimaal 3 windturbines. Bij volledige realisatie wordt hieraan voldaan.

#### **Beleid Waterschap Brabantse Delta**

Natte ecologische verbindingszones (EVZ) moeten een (mede)bestemming krijgen die gebruik, anders dan voor natuur- en waterstaatskundige doeleinden, tegengaat. Vaak zal dit gebeuren in de vorm van een medebestemming -ecologische verbindingszone-. In bepaalde gevallen is extensief agrarisch medegebruik ook mogelijk. Dit is maatwerk dat afhangt van de soort natuur die in de ecologische verbindingszone wordt nagestreefd. De mogelijkheden om EVZ's via de keur te beschermen zijn zeer beperkt, dus de bescherming zal in belangrijke mate via het bestemmingsplan geregeld moeten worden.

#### **Waterhuishoudingsplan 2**

De Leyloop heeft in het provinciale Waterhuishoudingsplan 2 de functie-aanduiding meegekregen van ecologische verbindingszone. Dit heeft haar weerslag gehad in onderhavig bestemmingsplan, waarin de zone direct langs de Leyloop, die zelf grotendeels in België is gelegen, de bestemming "Water" heeft gekregen.

### **3.3 Gemeentelijk beleid**

#### **3.3.1 Structuurvisie bedrijventerreinen breda 2020**

De komende jaren wil de gemeente Breda doorgroeien naar een stad met 185.000 inwoners en 110.000 banen. De banengroei dient met name te worden gerealiseerd in kansrijke sectoren als, groothandel/logistiek, kennisindustrie en hospitality. Om deze ambities waar te kunnen maken en daarmee de lokale en regionale economie te stimuleren, is voldoende ruimte voor economische activiteiten noodzakelijk. De gemeente Breda wil daarom in de periode tot 2020, over kwantitatief en kwalitatief voldoende bedrijventerreinen te beschikken. Deze bedrijventerreinen dienen te beantwoorden aan de wensen en belangen van ondernemers, maar ook tegemoet te komen aan de maatschappelijke eisen van de tijd. Last but not least streeft de gemeente Breda naar voldoende draagvlak voor het bedrijventerreinbeleid bij haar inwoners en partners in de regio.

#### *Doelstelling*

De doelstelling van het Bredase bedrijventerreinenbeleid is driedelig:



Een kwantitatief en kwalitatief toereikende, ruimtelijke planning van bedrijventerreinen, waardoor enerzijds wordt ingespeeld op economische structuurverandering en anderzijds voldoende prikkels worden gegeven voor een zuinig ruimtegebruik en behoud en ontwikkeling van landschappelijke kwaliteiten;

Een (her)ontwikkeling van bedrijventerreinen die binnen ruimtelijke kaders voldoende stuurt op ontwikkelingstempo, dichtheid en ruimtelijke kwaliteit;

Een voldoende herstructureringsstempo van bestaande bedrijventerreinen, waarbij zoveel mogelijk wordt geanticipeerd op het voorkomen van snelle, hernieuwde veroudering.

De belangrijkste herstructureringsgebieden zijn: Emer/Krogten/Hintelaken, Hazeldonk en het (private) Greenery-terrein. Op herstructureringssterreinen wordt ruimtelijke kwaliteit verbeterd en getracht nieuwe ontwikkelingsmogelijkheden voor bedrijvigheid te bieden.

### *Strategie*

Breda zet in op een samenhangend en vraaggericht bedrijventerreinenbeleid om haar ambities en doelstellingen te realiseren. Uitgangspunt voor een samenhangend bedrijventerreinenbeleid is dat de gemeente Breda enerzijds vraaggericht opereert en anderzijds de samenhang tussen bestaande en nieuwe bedrijvenlocaties goed bewaakt (aflopen van de SER-ladder). Leidraad is dat, naast de ontwikkeling van nieuwe terreinen, de positie van bestaande terreinen zoveel mogelijk blijft behouden. Met de komst van nieuwe terreinen bestaat het risico van een snelle leegloop en wellicht verwaarlozing van bestaande terreinen. Ongunstig, vanwege de al forse hoeveelheid verouderd terrein in Breda. Bovendien moet de bestaande voorraad een hele belangrijke rol vervullen in het accommoderen van de vraag in Breda; gezien de krappe vraag/aanbodssituatie. Het is zaak hierop voorbereid te zijn en hiernaar te handelen.

Ten behoeve van een samenhangend bedrijventerreinenbeleid heeft Breda de volgende strategie ontwikkeld:

- Fors inzetten op revitalisering en herstructurering van de bestaande terreinen;
- Zorgen voor onderscheidende vestigingsmilieus, op maat en vraaggericht;
- Inzetten op marktconforme maatregelen voor zorgvuldig en duurzaam ruimtegebruik;
- Zorgen voor een goede landschappelijke inpassing van nieuwe terreinen;
- Inzetten op regionale samenwerking en afstemming met lokale partners en belanghebbenden.

### **3.3.2 Economische Impulsnota 2006 - 2010**

In de Economische Impulsnota 2006-2010 presenteert het college van burgemeester en wethouders visie en activiteiten die ertoe zullen leiden dat Breda de economische groeikansen de komende jaren optimaal kan benutten. Voorop staat dat de gemeente voor zichzelf én in samenwerking met het bedrijfsleven een actieve rol ziet.

Onder het motto 'Breda actief de markt op' worden doelen geformuleerd en speerpunten benoemd. Daaronder ook verdere verbetering van de gemeentelijke dienstverlening en stroomlijning van regelgeving.

Een van de speerpunten is de versterking van internationale handel en logistiek in Breda. Hazeldonk is een aantrekkelijk vestigingsplaats voor internationaal georiënteerde logistieke bedrijven. Tevens kan het bedrijventerrein zeer geschikt zijn voor logistiek gerelateerde functies.

Doelstellingen zijn:

- het versterken van de regionale / internationale positie van logistieke bedrijventerrein Hazeldonk;
- bijdrage aan maatschappelijke ontwikkeling en kwaliteitsversterking van Hazeldonk (herprofilering en verduurzaming).

Belangrijke mogelijkheden voor de versterking van Hazeldonk zijn:

- het aanbieden van een internationaal facilitypoint voor vrachtwagens en chauffeurs, inclusief de stalling, onderhoud van vrachtwagens en voorzieningen voor de chauffeur. Deze integratie van functies kan Hazeldonk als logistiek knooppunt versterken;
- herontwikkeling logistieke locaties Zuidelijk deel Hazeldonk / Douaneterrein.

## **HOOFDSTUK 4 Doelstellingen van het bestemmingsplan**

### **4.1 Algemeen**

Aanleiding voor het opstellen van het bestemmingsplan Bedrijventerrein Hazeldonk is ten eerste dat de huidige bestemmingsregelingen verouderd en enigszins gedateerd zijn. Een actualisatie, waarbij in essentie voor het bedrijventerrein een soortgelijke juridische regeling wordt gebruikt, als bij de andere bestemmingsplannen, is gewenst.

Ten tweede is een aanleiding dat voor het bedrijventerrein Hazeldonk een revitaliseringsplan is opgesteld en reeds in gang is gezet. Om deze beoogde revitalisering op een goede manier door te kunnen voeren is het van belang om het bestemmingsplan te vernieuwen, om hiermee voldoende ruimte te scheppen.

Ten derde wil de gemeente Breda het bedrijventerrein Hazeldonk nog nadrukkelijker als nu het geval is positioneren als centrum voor logistiek en transport. Het bestemmingsplan kan een middel zijn om de vestiging van niet in dit beeld passende bedrijvigheid (beter) tegen te gaan.

Ten slotte speelt er een aantal ontwikkelingen die binnen het bestemmingsplan mogelijk moeten worden gemaakt. Het betreft de herontwikkeling van het douaneterrein door middel van een wijzigingsbevoegdheid. Daarnaast omvat het plan de realisatie van drie windturbines parallel aan de Rijksweg A16.

Het bestemmingsplan heeft dus als doel een actuele juridische regeling te bieden, de ambities van het revitaliseringsplan te kunnen realiseren en ruimte te bieden voor enkele voorzienbare ontwikkelingen.

De gemeente ziet het bestemmingsplan als een middel om de kwaliteit en vitaliteit van het bedrijventerrein te stimuleren en te bewaken. Het bestemmingsplan kan gezien worden als een hefboom om bedrijven aan te zetten ook te investeren in de beeldkwaliteit (win-win situatie).

In de volgende paragrafen wordt nader ingegaan op de doelstellingen van het bestemmingsplan. Het betreft een nadere toelichting op de wijze van bestemmen van het bedrijventerrein specifiek voor logistiek en transport. Daarnaast betreft het een toelichting op de ruimtelijke landschappelijke waarden binnen het plangebied zijn opgenomen. Het betreft hierbij zowel de bestaande situatie van het bedrijventerrein als de herontwikkeling van het douaneterrein en de realisatie van 3 windturbines. Ten slotte zijn de doelstellingen aangegeven ten aanzien van archeologie en cultuurhistorie.

### **4.2 Bestemming bedrijventerrein**

Belangrijkste speerpunt uit het rijks-, provinciaal- en gemeentelijk beleid is het zorgvuldig en zuinig gebruik maken van de ruimte op bedrijventerreinen. Dit betekent dat gestreefd moet worden naar maximale intensiteit van de grond gezien het specifieke bedrijf in de specifieke locatie. Voor het bestemmingsplan Hazeldonk laat dit zich vertalen in een bestemming 'Bedrijventerrein' over het grootste deel van het bestemmingsplan. Deze bestemming kent een ruime invulling ten behoeve van bedrijven. Daarbij wordt een bebouwingspercentage aangegeven van maximaal 90% en een bebouwingshoogte van maximaal 15 meter. Een kavel dient minimaal 1.000 m<sup>2</sup> te zijn. Deze ruimte geeft het plan flexibiliteit en ontwikkelingsmogelijkheden voor de aanwezige bedrijven om terreinen te intensiveren. Het is een ontwikkelingsruimte die mogelijkheden biedt om de verschillende doelstellingen ten aanzien van de revitalisering te kunnen realiseren en een kwaliteitsslag te kunnen maken.

In het beleid is aangegeven dat de uitgeefbare ruimte op bedrijventerrein in beginsel beschikbaar dient te zijn voor bedrijfsactiviteiten die vanwege hun milieuhinder, hun omvang en/of hun verkeersaantrekkende werking niet in een (gemengde) woonomgeving passen. Vanwege zuinig ruimtegebruik dient oneigenlijk gebruik van bedrijventerreinen te worden voorkomen. Aansluitend op dit beleidsuitgangspunt is in het bestemmingsplan Hazeldonk aangegeven dat het een bedrijventerrein betreft specifiek voor bedrijven gericht op transport en distributie. De directe ligging aan de Rijksweg A16 en bij de grens met België maakt het terrein geschikt voor deze specifieke branche. Door deze wijze van bestemmen wordt de regionale en internationale positie van het logistieke bedrijventerrein gegarandeerd. De gemeente Breda beoogt hiermee het bedrijventerrein, nog meer dan nu het geval is, specifiek toe te spitsen op alleen logistieke en transportbedrijven.

Vanwege zuinig ruimtegebruik wordt in het provinciale beleid aangegeven dat op bedrijventerreinen bedrijven behorend tot de milieucategorie 1 en 2 moeten worden uitgesloten. Doorvoering hiervan op het bedrijventerrein Hazeldonk is niet mogelijk en ook niet wenselijk.

- Ten eerste betreft het hier een bestaand bedrijventerrein waarin de vigerende bestemmingsplannen de lage milieucategorieën toestaan. Er zijn dan ook diverse bedrijven gesitueerd in deze categorieën. De revitalisering van het bedrijventerrein richt zich niet op het herplaatsen van de bedrijven in de lichte categorieën naar andere terrein in een stedelijke omgeving. Er is vanuit het traject van revitalisering geen aanleiding om bestaande rechten van aanwezige bedrijven te beperken. het bestemmingsplan heeft ten doel om de huidige functies in het gebied te bestendigen en binnen actuele regelgeving ontwikkelingsruimte te bieden voor het bedrijventerrein.
- Ten tweede betreft het een bedrijventerrein dat specifiek wordt bestemd voor bedrijven in de logistiek en distributie. Het is in dit kader van groot belang dat alle bedrijven die binnen deze typologie vallen ook een plaats moeten kunnen krijgen op het bedrijventerrein. De aanwezige bedrijven in de lichte categorieën sluiten ook prima aan bij deze doelstelling. Het betreft bijvoorbeeld bedrijven in handel in auto- en motorfietsen en -accessoires, groothandelsbedrijven, expediteurs / cargadoors en dienstverlening ten behoeve van vervoer. Het zijn bedrijven die passend zijn op dit bedrijventerrein dat specifiek bestemd is voor logistiek en distributie. Gezien de verkeersaantrekkende werking van deze bedrijven voor vrachtwagens is in dit geval een situering in een woonomgeving ook niet wenselijk.

In de bestemmingsplanregels zijn wel specifiek regels opgenomen die uitsluiten dat er allerlei bedrijven gesitueerd kunnen worden in de lichte categorieën. De bestemmingsplanregels geven specifiek aan dat het enkel:

1. transport-, distributie-, overslag- en expeditiebedrijven betreft;
2. bedrijven betreft waarbij lichte assemblage- en handelingsactiviteiten (overpakken, labelen en dergelijke) en opslag ten behoeve van distributiedoeleinden kunnen plaatsvinden;
3. (dienstverlenende) bedrijven betreft ten behoeve van of in een directe relatie met bovengenoemde bedrijven, waaronder in ieder geval worden verstaan vrachtwagen- en garagebedrijven ten behoeve van het vrachtverkeer.

Daarnaast is in de planregels specifiek opgenomen dat zelfstandige kantoren uitgesloten zijn.

Verder wordt in het provinciaal beleid aangegeven dat bedrijfswoningen worden uitgesloten op een bedrijfsterrein. Dit wordt overgenomen in dit bestemmingsplan met uitzondering van de bestaande bedrijfswoningen.

### 4.3 Ruimtelijke en landschappelijke waarden

Het bestemmingsplan is gericht op het behoud en de versterking van de ruimtelijke en landschappelijke waarden in het gebied. Een belangrijk element hierin vormt de Leyloop als ecologische verbindingzone. De Provincie streeft ernaar de ecologische verbindingzones een gemiddelde breedte van 25 meter te geven en ze te combineren met een reeks van kleine landschapselementen (stapstenen). Aan de oostzijde van het plangebied heeft de Leyloop een groenezone smaller dan 25 meter die opgenomen wordt binnen de bestemming 'Water'. Bezien wordt of aan de zuidzijde een robuuste ecologische verbindingzone kan worden gerealiseerd. De overige ruimtelijke en landschappelijke waarden in het plangebied zijn betrekkelijk gering. De volgende elementen kunnen worden genoemd:

- De Kerzelsebeek heeft een betekenis als watergang en zal aldus worden bestemd als "Water".
- De landschappelijke afscherming aan de oostzijde van het plangebied is eveneens waardevol. Deze valt deels samen met de genoemde groenzone langs de Leyloop. Deze groene randen zullen eveneens worden gelegd binnen de bestemming "Water".
- De representatieve bedrijven aan zijde A16 hebben een bijzondere ruimtelijke waardering. In het bestemmingsplan komen deze te liggen binnen de bestemming "Bedrijventerrein". Er is geen sprake van een bijzonder regime. Wel biedt de bestemming de mogelijkheid de bestaande bebouwing, met name in de oudere delen van het bedrijventerrein, te verhogen, hetgeen ruimtelijk gezien wenselijk is.

### Douane-emplacement

Het bestemmingsplan maakt de herontwikkeling van het douane-emplacement mogelijk via een wijzigingsbevoegdheid. Aan de wijzigingsbevoegdheid zijn randvoorwaarden gekoppeld. De wijzigingsbevoegdheid biedt de mogelijkheid om op het zuidelijk deel van het voormalige douaneterrein nieuwe functies en bestemmingen te regelen, waaronder een stukje logistieke

bedrijvigheid en/of beveiligd parkeren met faciliteiten voor vrachtwagenchauffeurs, parkeren ten behoeve van het ter plaatse gevestigde horecabedrijf, alsmede het realiseren van een ecologische verbindingszone langs de Leyloop.

### **Windturbines**

Het bestemmingsplan maakt via een omgevingsvergunning de realisatie van 3 windturbines mogelijk. De zoekgebieden voor de windturbines zijn gelegen aan de westzijde nabij het water bij de zuidelijke entree, aan de westzijde van het plangebied even boven het midden van het bedrijventerrein en aan de noordzijde in het water. De functie van het gebied als bedrijventerrein en de ligging aan de Rijksweg A16 maken het gebied geschikt voor de ontwikkeling van de windturbines. Tevens zijn er in de nabijheid van het plangebied al diverse windturbines aanwezig. Het betreft ten zuiden van het plangebied in België parallel aan de snelweg. Op deze manier is er sprake van een clustering.

Met de realisatie van de turbines wordt invulling gegeven aan de beleidsuitgangspunten van de gemeente Breda ten aanzien van duurzaamheid. Ook zijn de windturbines in overeenstemming met het provinciaal beleid, zoals vastgelegd in de Structuurvisie Noord-Brabant en de Verordening ruimte. Belangrijk bij ontwikkeling van de windturbines zal worden gestreefd naar een situering in één lijn en op een onderling zoveel mogelijk gelijke afstand. Gezien de ruimtelijke impact van de turbines op de omgeving is enige regelmaat essentieel. De windturbines zijn ruimtelijk inpasbaar. Het bestemmingsplan maakt binnen de aangewezen zoekgebieden de realisatie van windturbines tot een hoogte van 150 meter mogelijk via een omgevingsvergunning, waarbij vanuit het oogpunt van externe veiligheid moet worden voldaan aan het plaatsgebonden en een afweging moet worden gemaakt ten aanzien van het groepsrisico. Tevens dient voor zover de gekozen locatie is gelegen binnen het radar-verstoringsgebied van de vliegbasis Woensdrecht een positief advies te zijn afgegeven door de Dienst Vastgoed Defensie.

## **4.4 Archeologische en cultuurhistorische waarde**

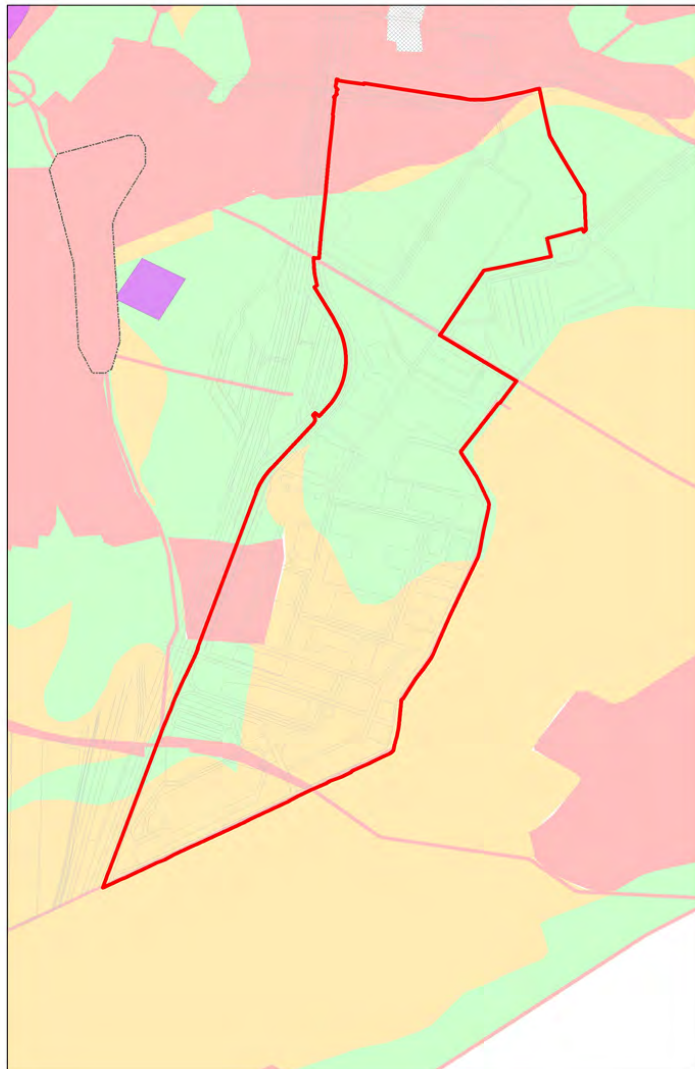
Bij het gebruik van gronden dient rekening gehouden te worden met de archeologische en cultuurhistorische waarden binnen het plangebied. Duidelijk herkenbare structuren en fenomenen, zoals bijvoorbeeld de verschillende relictten van de Tachtigjarige Oorlogen of de middeleeuwse infrastructuur, zouden uitermate geschikt zijn als inspiratiebron bij de planvorming en/of verdere inrichting van het gebied.

Allereerst zijn de gekende archeologische verwachtingen en waarden weergegeven op de archeologische beleidsadvieskaart en dito verwachtingenkaart die voor het grondgebied van de gemeente Breda is opgesteld. Deze kaarten hebben dan ook de functie van beleidskaart als onderdeel van de Erfgoedvisie 2008-2015. Voor de te hanteren versie geldt dat de laatst vastgestelde kaart de vigerende kaart is. Deze is te bevragen bij de gemeente Breda. Op basis van deze kaart is bepaald in welke plandelen (nader) onderzoek moet plaatsvinden om te bepalen welke categorieën maatregelen of planregels in het bestemmingsplan opgenomen dienen te worden voor bodemroerende activiteiten in het plangebied met een diepte groter dan 0,3 meter min maaiveld en met een oppervlakte groter dan 100 vierkante meter.

In het gebied worden de volgende categorieën onderscheiden:

1. Gebieden zonder archeologische beperkingen. Dit zijn gebieden waar door grootschalige bodemverstoring (zoals afgraving van de bodem) geen archeologische verwachting meer aanwezig is. Deze gebieden hebben een gele kleur op de genoemde beleidsadvieskaart.
2. Gebieden met de middelhoge archeologische verwachtingswaarde. In deze gebieden zijn bodemroeringen dieper dan 30cm -mv en met een oppervlak groter dan 100 m<sup>2</sup> niet toegestaan, mits vooraf gegaan door een nader archeologisch advies van het Bureau Cultureel Erfgoed van de gemeente Breda en eventueel uitmondend in vervolgonderzoek. Deze gebieden hebben een groene kleur op de genoemde beleidsadvieskaart.
3. Gebieden met hoge archeologische verwachtingswaarde. In deze gebieden moeten bodemroeringen vermeden worden. Indien bodemroeringen onvermijdelijk zijn dan altijd vooraf gegaan door een archeologisch vervolgonderzoek. Het gaat hierbij eveneens om bodemroeringen dieper dan 30 cm -mv en met een oppervlak groter dan 100 m<sup>2</sup>. B&W is in een dergelijk geval verplicht het Bureau Cultureel Erfgoed om advies te vragen over de voorwaarden waaronder vergunning verstrekt kan worden. Deze gebieden zouden een (dubbel) bestemming archeologisch

en/of cultuurhistorisch waardevol gebied moeten krijgen. Deze gebieden hebben een roze tot rode kleur op de genoemde beleidsadvieskaart.



4. Archeologische waardevolle terreinen zijn gebieden met behoudenswaardige archeologische waarden. Deze gebieden zijn primair of mede bestemd voor de bescherming en het behoud van de op/in deze gronden voorkomende archeologische waarden. Deze gebieden hebben een paarse kleur op de genoemde beleidsadvieskaart.

Om de archeologische waarden in het gebied te beschermen is een dubbelbestemming opgenomen in dit bestemmingsplan. De dubbelbestemming is opgenomen voor de gebieden met een hoge en middelhoge archeologische verwachting en/of cultuurhistorische waarden. In de planregels is een bouwverbod opgenomen evenals een aanlegvergunningstelsel. De planregels sluiten aan bij het verdrag van Valletta (Malta) zoals verankerd in de Nederlandse Wetgeving middels de Monumentenwet 2007. Indien er tijdens graafwerkzaamheden alsnog archeologische resten worden aangetroffen, dient dit onverwijld gemeld te worden conform artikel 53 (Monumentenwet 2007) aan de minister van OC&W en bij het bevoegd gezag, in deze de gemeente Breda.

# HOOFDSTUK 5 Milieu en landschap

## 5.1 Algemeen

Breda wil een stad zijn waarin mensen graag wonen, werken en recreëren. Leefbaarheid en duurzaamheid zijn hiervoor sleutelbegrippen. Een gezond en veilig woonmilieu is hierbij van groot belang. Daarnaast hebben bedrijven ruimte nodig om zich te ontwikkelen en dient er voldoende groen te zijn voor natuurontwikkeling en recreatie. Om dit te kunnen bereiken dient bij ruimtelijke ontwikkelingen integraal naar het te ontwikkelen gebied te worden gekeken en zullen alle, soms tegenstrijdige, belangen zo goed mogelijk op elkaar afgestemd moeten worden. Voor het ontwikkelen en in stand houden van een leefbaar en duurzaam Breda dienen bij ruimtelijke planvorming rekening gehouden te worden met de milieuhygiënische aspecten die door het plangebied en of de omgeving hiervan worden opgelegd. Door rekening te houden met deze aspecten kan een goed leefklimaat worden ontwikkeld.

### *Karakterisering van het gebied*

Het gebied laat zich als volgt karakteriseren; een bedrijventerrein met bestemming voor transport- en distributie-inrichtingen. Het belangrijkste milieuthema in het plangebied is externe veiligheid. Het bestemmingsplan voor het plangebied is voornamelijk consoliderend. Uitzondering vormt het douanecomplex aan de zuidzijde van het terrein waar middels een wijzigingsbevoegdheid een wijziging wordt mogelijk gemaakt. Verder is een drietal zoekgebieden voor windturbines in het plangebied gelegen. Deze zijn emt een aanduiding weergegeven op de verbeelding.

In onderstaand hoofdstuk worden de verschillende milieuhygiënische aspecten die van belang zijn voor het plangebied nader toegelicht.

## 5.2 Bodem

Een bodemverontreiniging is over het algemeen niet zichtbaar aanwezig. Daarom speelt de bodemkwaliteit in de beleving van de gebruikers van de ruimte een relatief kleine rol. Toch kan een eventuele bodemverontreiniging nieuwe ontwikkelingen frustreren omdat de kosten van een sanering te hoog zijn. Daarnaast kan een (vermoeden van) bodemverontreiniging leiden tot onrust bij de omwonenden. In de Wet bodembescherming en de bijbehorende protocollen en circulaires zijn normen opgenomen waaraan de kwaliteit van de bodem kan worden getoetst. Hierbij wordt zowel gekeken naar de humane, ecologische als naar de verspreidingsrisico's. Op basis van deze toetsing wordt bepaald of de bodem gesaneerd moet worden. De eisen die aan een eventuele sanering worden gesteld zijn mede afhankelijk van het toekomstige gebruik van de locatie. Voor een woningbouwlocatie zijn de eisen strenger dan voor een industrieterrein. De algemene doelstelling van het Rijk is dat in 2030 alle ernstige verontreinigingen van de (water)bodem zijn gesaneerd en/of onder controle zijn.

De doelstelling ten aanzien van bodem in de milieuvisie van de gemeente Breda is:

*In 2015 is Breda een eind op weg richting de landelijke doelstelling: een stad op een stevige, leefbare en duurzame bodem, die geschikt is voor een breed gebruik. Alle historische bodemverontreinigingen zijn gesaneerd of beheersbaar geworden.*

In de Bouwverordening is opgenomen dat de gemeente bij het verlenen van een bouwvergunning moet toetsen of de bodemkwaliteit geschikt is voor het toekomstige gebruik van de locatie. Hierbij wordt getoetst of er geen gezondheidsrisico's zijn voor de toekomstige gebruikers.

### Plangebied

De achtergrondkwaliteit van de grond in dit gebied betreft schone grond (zone 5 van de Bodemkwaliteitskaart (BKK)). Bij het vaststellen van de achtergrondwaarden zijn de verdachte locaties buiten beschouwing gelaten. Bij ontwikkeling van locaties dient getracht te worden een gesloten grondbalans te bewerkstelligen. In het bestemmingsplangebied zijn diverse bodemonderzoeken uitgevoerd. In de meeste gevallen zijn hierbij in de grond licht tot sterk verhoogde gehalten zware metalen en PAK aangetroffen. Dergelijke verontreinigingen worden vaker op een industrieterrein aangetroffen. Deze zijn veroorzaakt door het op en in de bodem terechtkomen van afvalstoffen ten gevolge van menselijk handelen. Deze verontreinigingen vormen geen belemmering voor toekomstige ontwikkelingen.

Plaatselijk kunnen verontreinigingen zijn ontstaan ten gevolge van activiteiten die daar hebben plaatsgevonden. Hierbij kan gedacht worden aan de opslag van minerale olie in ondergrondse tanks en aan bedrijfsmatige activiteiten. Bij ontwikkeling van terreinen dient in de bouwvergunningsaanvraag een verkennend bodemonderzoek plaats te vinden conform NEN 5740.

### 5.3 Water

Water heeft vele facetten. Op de eerste plaats is de beschikbaarheid van voldoende water van voldoende kwaliteit essentieel voor het voortbestaan van zowel mens, dier en plant. Kortom water wordt in veel gevallen positief gewaardeerd. Water kan echter ook een bedreiging vormen. Op momenten dat het watersysteem als gevolg van regenval in korte tijd meer water moet verwerken dan het aan kan, leidt dit tot overstromingen. Daarnaast bestaat het gevaar dat de waterkwaliteit wordt aangetast waardoor de beschikbaarheid van drinkwater in het geding komt. Ook een tekort aan water kan problemen veroorzaken. Door de versnelde afvoer van water uit de hoger gelegen gebieden ten gevolge van het graven van sloten en het rechte trekken van sloten en door het oppompen van grondwater, is de grondwaterstand de afgelopen jaren gedaald. Ten gevolge van deze "verdroging" wordt het voortbestaan van waardevolle "natte natuur" bedreigd. Daarnaast wordt de aanvulling van het grondwater ten behoeve van drinkwater in het gedrang. Mede ten gevolge van de waterproblemen die in een aantal winters aan het eind van de 20<sup>e</sup> eeuw in Nederland optraden ten gevolge van hevige regenval, is het besef gegroeid dat water een belangrijke plaats verdient in toekomstige ruimtelijke plannen. Om het hoofd te kunnen bieden aan zeespiegelstijging, toenemende neerslag en rivierwaterafvoer en verdergaande bodemdaling, nu en in de toekomst is het van essentieel belang dat het waterbeheer een belangrijke plaats inneemt in de ruimtelijke ordening. Sleutelbegrippen hierbij zijn: meer ruimte voor water en waterbewust bouwen en inrichten. De inrichting van de watersystemen dient gebaseerd te zijn op de volgende drie principes:

- niet afwentelen (bestuurlijk, financieel en geografisch, op geen enkel schaalniveau);
- volgen van de drietrapsstrategie vasthouden-bergen-afvoeren;
- gebruik maken van meer ruimtelijke maatregelen naast technische maatregelen.

De doelstelling in de Milieuvisie 2015 luidt:

*Een natuurlijker watersysteem is het voornaamste streven, omdat het de basis is voor schoon drinkwater, natuurontwikkeling, recreatie en een betere kwaliteit van de woon- en leefomgeving.*

*Om de kwaliteit van het grondwater en het oppervlaktewater te beschermen dienen voor daken, goten en overige regenwatervoorzieningen en wegverhardingen bij voorkeur niet-uitlogende bouwmaterialen te worden gebruikt.*

#### Plangebied

Hazeldonk ligt in het stroomgebied van de Mark tussen de Leyloop en de Kerselschebeek. De Leyloop ligt vanuit het zuiden de grens tussen Nederland en België om halverwege Hazeldonk af te buigen naar het oosten naar de Mark. De Kerselsche beek ontspringt in het noorden van Hazeldonk en stroomt in noordoostelijk richting naar de Mark. Hazeldonk ligt relatief laag ten opzichte van zijn omgeving. Ten gevolge hiervan treedt in Hazeldonk kwel op.

#### Oppervlaktewater

De meest in het oogspringende waterpartijen binnen Hazeldonk zijn de drie bergingsvijvers annex blusvijvers. Aansluitend op de noordelijke vijver ligt een grote waterpartij centraal in Hazeldonk 3. Deze waterpartijen hebben een functie ten behoeve van de berging van hemelwater en in noodgevallen als secundaire bluswatervoorziening. Deze functies worden in het bestemmingsplan veiliggesteld. De belangrijkste waterlopen ten behoeve van het watersysteem van Hazeldonk zijn de Kerselsche Beek en de Leyloop. Deze beken verzorgen de waterafvoer van het gebied. De Leyloop heeft tevens een ecologische functie. De functies van deze waterlopen dienen in tact gehouden te worden. Behoudens bovengenoemde waterlopen liggen binnen de groenzones enkele sloten/greppels, waarvan enkele vaak droog staan. Deze sloten zullen in de toekomst gehandhaafd blijven.

#### Riolering

In Hazeldonk ligt een gescheiden stelsel. Dit betekent dat het vuile water gescheiden blijft van het hemelwater. Het vuile rioolwater wordt afgevoerd naar de rioolwaterzuiveringsinstallatie Nieuwveer ten noorden van Breda. Het hemelwater wordt geborgen in verschillende waterpartijen, waarna het gedoseerd wordt afgevoerd. Hazeldonk is destijds in 3 fases ontwikkeld. Het hemelwater van Hazeldonk 1 wordt geborgen in de vijver in het zuiden van Hazeldonk, het hemelwater van Hazeldonk



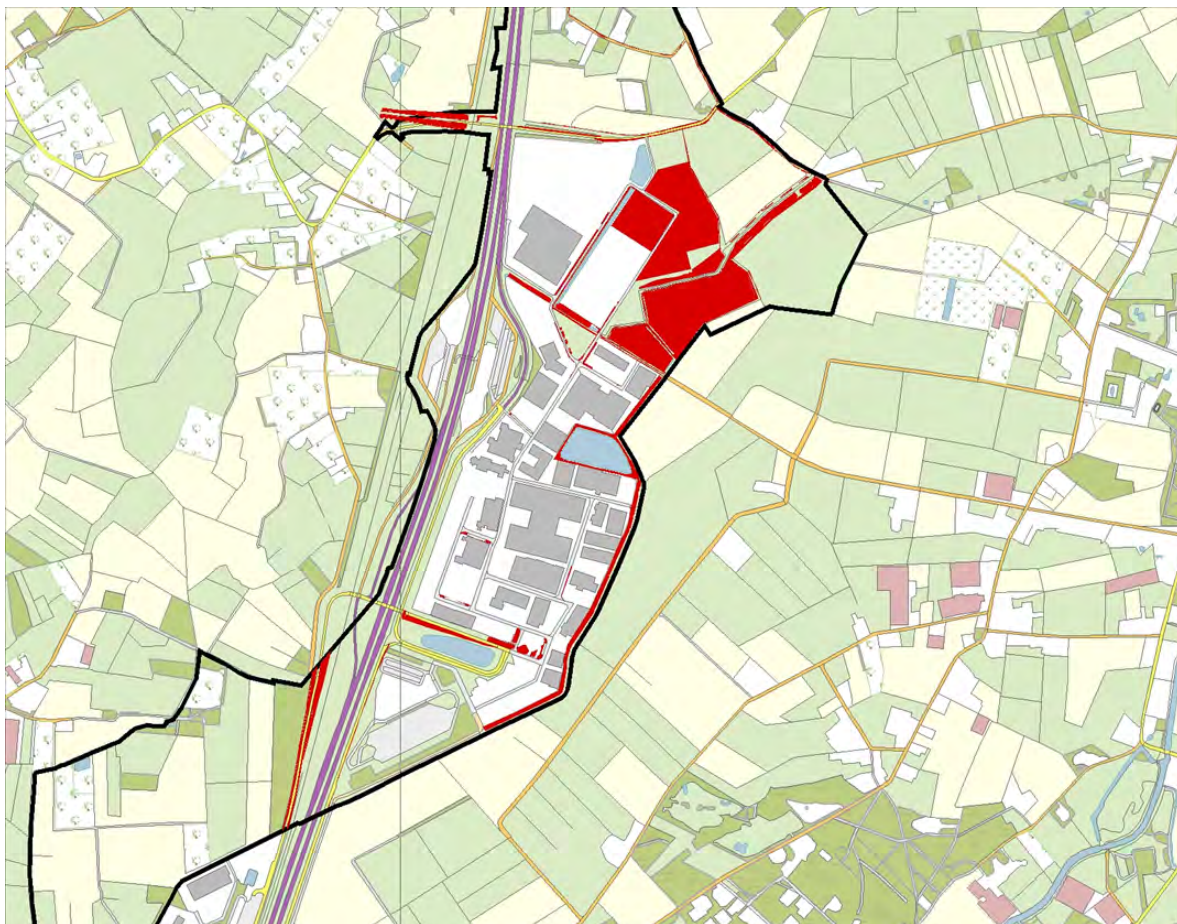
2 in de vijver aan de oostrand halverwege Hazeldonk en het hemelwater van Hazeldonk 3 in de centrale watergang ter plaatse en de blusvijver in het Noorden van Hazeldonk. De vijvers in het zuiden en het midden van Hazeldonk hebben een overloop naar de Leyloop. De derde vijver heeft een overloop naar de Kerselsche Beek. In Hazeldonk 1 en 2 ligt een gewoon gescheiden stelsel, in Hazeldonk 3 een verbeterd gescheiden stelsel. Om te voorkomen dat het oppervlakte water verontreinigd raakt zijn de hemelwaterstelsels van Hazeldonk 1 en 2 voorzien van olie- en benzineafscheiders. Deze zijn gesitueerd ter plaatse van de overlopen van de retentievijvers. Een deel van het verharde oppervlakte, met name langs de Leyloop, watert rechtstreeks af op de waterlopen, dus niet via de retentievijvers. Dit kan leiden tot verontreinigingen van deze waterlopen. Om verontreinigingen te voorkomen is het aan te bevelen om het hemelwater in de toekomst altijd via de retentievijvers af te voeren. Het bestemmingsplan is uitgezonderd het voormalige douaneterrein conserverend van karakter. De invloed van het bestemmingsplan op het watersysteem is derhalve beperkt. Wel worden de bestaande waterhuishoudkundige functies beschermd in dit bestemmingsplan.

## **5.4 Ecologie en natuur**

Natuur en groen worden over het algemeen positief gewaardeerd. Zowel in als buiten de stad vertoeven veel mensen in hun vrije tijd graag in de bossen en de parken in en rond de stad. De aanwezigheid van voldoende groen op een bereikbare afstand bepaalt voor een belangrijk deel de leefbaarheid van een woongebied. Ook de aanwezigheid van dieren, bijvoorbeeld vogels, in de stad wordt over het algemeen als positief ervaren. De aanwezigheid van voedsel-, nest- en rustgebied is voor deze dieren van essentieel belang. Het Rijk heeft een ecologische hoofdstructuur (EHS) vastgesteld. Aansluitend heeft de provincie de Groene hoofdstructuur (GHS) vastgesteld waarin de EHS is opgenomen. De doelstelling van de EHS en de GHS is het behoud, het herstel en de ontwikkeling van nationaal en internationaal belangrijke ecosystemen. De EHS en de GHS bevatten de gebieden waarop de inspanningen van het Rijk en de provincie worden gericht om deze opgave te verwezenlijken. Dit dient onder andere te gebeuren door middel van de ruimtelijke veiligstelling van deze structuren in bestemmingsplannen.

### Plangebied

Op Bestemmingsplan Hazeldonk zijn groenstructuren aanwezig die onderdeel uitmaken van de primaire ecologische groenstructuur. In onderstaand kaartje is dit nader aangegeven. Enkel de structuren in Bredaas grondbezit zijn hier opgenomen. Aan de zuidzijde van het terrein bevindt zich een structuur die deel uitmaakt van de EHS echter die niet in Bredaas grondbezit is, het groene karakter hiervan dient behouden te blijven om de verbindingzone te handhaven.



#### *Ecologische groenstructuur Hazeldonk*

Verder is in het kader van ecologische verbindingzones via de zuid- en oostzijde van het bestemmingsplangebied een strook van 25 meter breed voorzien. In de praktijk kan deze niet altijd gerealiseerd worden vanwege aanwezige bedrijven op de grens van de kavels, de strook bedraagt in de praktijk op sommige plaatsen slechts 10 meter breed. Hierop is geanticipeerd door een extra natuurbuffer te creëren aan de zuidzijde van het bestemmingsplangebied. Het volledige oppervlakte wat als natuur bestemd dient te worden over de gehele strook is daar voorzien.

#### *Flora en Faunatoets*

Sinds 1 april 2002 is de Flora- en faunawet van kracht. Het doel van deze wet is het in stand houden en beschermen van in het wild voorkomende planten- en diersoorten. Een van de uitvloeisels van deze regelgeving is dat de effecten van nieuwe plannen op de planten- en diersoorten die in een gebied aanwezig zijn beoordeeld dienen te worden. Indien de nieuwe plannen een negatieve invloed heeft op de aanwezige soorten dient ontheffing aangevraagd te worden. Of deze ontheffing verleend wordt is afhankelijk van de bijzonderheid van de soorten en het al dan niet nemen van compenserende maatregelen. Om de effecten van de nieuwe ontwikkelingen in dit bestemmingsplan in beeld te krijgen is een quick-scan in het kader van de Flora- en faunawet uitgevoerd. Uit dit onderzoek blijkt dat er geen bijzondere natuurwaarden zijn in het plangebied.

## **5.5 Bedrijven en milieuzonering**

De aanwezigheid van bedrijven kan de kwaliteit van de leefomgeving beïnvloeden. Bedrijven kunnen geur, stof, geluid en gevaar ten gevolg hebben. Voorkomen moet worden dat bedrijven hinder veroorzaken naar de omgeving, vooral indien het woongebieden of andere gevoelige bestemmingen betreft. Daarnaast moeten bedrijven zich kunnen ontwikkelen en eventueel uitbreiden. Om dit bereiken is het van belang dat bedrijven en gevoelige bestemmingen ruimtelijk goed gesitueerd worden zodat de bedrijven zo min mogelijk overlast opleveren en woongebieden de bedrijven zo min mogelijk beperken in hun bedrijfsuitvoering.

In de milieuvisie is de volgende doelstelling opgenomen:

*Milieu, economie en ruimtelijke ordening worden in samenhang beschouwd. Hierbij wordt gestreefd naar het maximaal haalbare milieurendement. Economische groei gaat hand in hand met een vermindering van de milieubelasting. De gemeente, bedrijven en instellingen zijn in dialoog over het te voeren milieubeleid en wisselen kennis uit.*

De mate en de ernst van de invloed van een bedrijf is mede afhankelijk van het type en de omvang van het bedrijf. In de uitgave "Bedrijven en milieuzonering" uitgegeven door de VNG is per bedrijfstype een globale indicatie gegeven van het invloedsgebied voor de aspecten geur, stof, geluid en gevaar. Op basis van het aspect met de grootste afstand zijn de bedrijven in de volgende categorieën ingedeeld.

- Categorie 1 grootste afstanden 0 en 10 meter
- Categorie 2 grootste afstand 30 meter
- Categorie 3 grootste afstanden 50 en 100 meter
- Categorie 4 grootste afstanden 200 en 300 meter
- Categorie 5 grootste afstanden 500, 700 en 1000 meter

De afstanden gelden in principe tussen de perceelsgrens van het bedrijf (bij een gangbare perceelsgrootte en -indeling) en anderzijds de gevel van een woning. De afstanden in bovengenoemde uitgaven moeten als indicatief gezien worden. Doordat de omvang van bedrijven kan verschillen en omdat bedrijven maatregelen kunnen nemen om de invloed te beperken kan de invloedssfeer in werkelijkheid afwijken van bovengenoemde afstanden. De uiteindelijke afstemming tussen de hinder van het bedrijf en de omgeving wordt geregeld in het kader van de Wet milieubeheer. In het bestemmingsplangebied is niet voorzien in bestemming van nieuwe woonfuncties. In bijlage 1 is een overzicht van de relevante inrichtingen in het bestemmingsplangebied opgenomen.

Op het bedrijfsterrein worden bedrijven toegestaan in de categorieën 1 t/m 4. De dichtstbijzijnde woning is gelegen op circa 220 meter.

### **Plangebied**

Momenteel wordt op het bedrijventerrein voorzien in het realiseren van 3 windturbines. Hiervoor zijn zoekgebieden aangewezen. Per zoekgebied gaat het om 1 windturbine. Deze windturbines kunnen gezien worden als een bedrijfsmatige activiteit. Hiernaar is dan ook onderzoek verricht naar de ruimtelijke inpasbaarheid. Naar aanleiding van het concept-ontwerpbestemmingsplan is een zienswijze ingediend door Avera Holding NV. Zij gaven aan dat er een bedrijfswoning aanwezig is die niet eerder is opgenomen als toetsingspunt.

Op basis van deze zienswijze en gewijzigde inzichten in optimale locaties voor de turbines zijn de specifieke zoekgebieden gewijzigd. Hiermee is tegemoet gekomen aan de zienswijze van Avera B.V. De ruimtelijke afweging bestaat hierbij op het gebied van milieu uit de onderstaande aspecten. Overigens, in het kader van het Activiteitenbesluit worden de te selecteren windturbines daadwerkelijk getoetst. Het gaat in dit stadium enkel over de ruimtelijke inpasbaarheid van de drie mogelijke windturbines.

### **Slagschaduw**

Voor dit aspect is een slagschaduwonderzoek uitgevoerd (zie bijlage 2). Hierin is de volgende conclusie getrokken. Met inachtneming van vereisten ten aanzien van een stilstandvoorziening zijn de drie windturbines ruimtelijk inpasbaar in het plangebied.

### **Akoestiek**

Voor het situeren van de windturbines zijn geluidnormen aanwezig, welke worden geformuleerd in het Activiteitenbesluit. In het kader van de ruimtelijke mogelijkheden om 3 windturbines te realiseren is een akoestisch onderzoek uitgevoerd, zie bijlage 3. De volgende conclusie komt voort uit het akoestisch onderzoek.

Met inachtneming van mogelijk gereduceerde 'noisecurves' bij bepaalde windsnelheden kunnen de windturbines worden gerealiseerd. De drie windturbines zijn met inachtneming hiervan ruimtelijk inpasbaar in het plangebied.

NB nabij gelegen is een ecologische hoofdstructuur (EHS). Deze hoofdstructuur is enkel geluidgevoelig indien sprake is van een Natura-2000 gebied of een specifiek benoemd "stillegebied".

Voor de EHS is geen sprake van een dergelijke specifieke aanduiding. Nader onderzoek naar akoestische gevolgen is dan ook niet aan de orde.

#### Radarverstoring

In de conceptontwerpfase is door het Rijk aangegeven dat het plangebied zich bevindt in het radarverstoringgebied van vliegbasis Woensdrecht. Op basis hiervan zijn objecten met een bouwhoogte van meer dan 63 meter niet zonder meer toelaatbaar. Voor hogere objecten dient een ontheffing te worden aangevraagd in de bouwvergunningsfase. Voor de 2 van de 3 windturbines in het plangebied zal deze aanvullende eis gaan gelden. Ruimtelijk worden hiervoor momenteel geen belemmeringen voorzien.

#### Risicoanalyse

Ten aanzien van de zoekgebieden voor windturbines is in het kader van de milieuaanvraag een risicoanalyse noodzakelijk. Specifiek zal aandacht nodig zijn voor het groepsrisico (GR) en het individueel passanten risico (IPR).

### **5.6 Geluid**

Geluid is één van de factoren die de beleving van de leefomgeving in belangrijke mate bepalen. Door de toename van het verkeer en de bedrijvigheid wordt de omgeving in steeds sterkere mate belast met geluid. Dit leidt tot steeds meer klachten, in een aantal gevallen wordt de gezondheid beïnvloed door geluid. Hoge geluidsniveaus kunnen het gehoor beschadigen en ook de verstoring van de slaap kan op de lange duur slecht zijn voor de gezondheid. Door de toename van het geluid in de omgeving, wordt de behoefte aan stilte steeds meer als een noodzaak gevoeld. Om deze zaken te ondervangen zijn normen opgenomen in wetten. Met name de Wet geluidhinder, de Luchtvaartwet en de Wet milieubeheer zijn in dit kader van belang. Deze normen ondervangen echter slechts voor een deel de problemen. Zo richt de wetgeving zich op zogenaamde gevoelige objecten zoals woningen, scholen en ziekenhuizen. Over het geluid in natuur- en of buitengebieden zijn geen normen in wetten opgenomen. Om de leefbaarheid te verbeteren of ten minste te handhaven, zal het beleid zich in de toekomst vooral richten op de bron van het geluid.

De doelstelling ten aanzien van geluid in de milieuvisie is:

*In 2015 is de geluidskwaliteit inzichtelijk bekend en aanvaardbaar. Een dynamische stad met stille plekken, zonder hinder en met voldoende rust.*

Bij nieuwe ontwikkelingen van geluidgevoelige bestemmingen dient de geluidssituatie in beeld gebracht worden. De geluidsniveaus op de gevel van de nieuwe gebouwen worden getoetst aan de geluidsnormen. Er dient gekeken te worden naar vier bronnen van geluid, namelijk:

- wegverkeerslawaaï;
- spoorlawaaï;
- industrielawaaï;
- vliegtuiglawaaï.

#### Plangebied

Het juridisch kader voor wegverkeerslawaaï, spoorlawaaï en industrielawaaï wordt gevormd door de Wet geluidhinder. Vliegtuiglawaaï wordt geregeld in de Luchtvaartwet.

In onderhavig bestemmingsplan bestaat niet de mogelijkheid tot het nieuw bestemmen van woningen of andere geluidgevoelige objecten. Tevens betreft het bedrijfsterrein geen gezoneerd industrieterrein conform art 53 Wet geluidhinder. Geluiduitstraling van inrichtingen naar de omgeving wordt geregeld in de Wet milieubeheer. Voor de bestaande inrichtingen is de situatie vergund en op deze wijze veilig gesteld. Binnenniveaus ter plaatse van verblijfsruimten worden geregeld in het Bouwbesluit. Op basis van bovenstaande argumenten vindt een nadere beschouwing van geluid in het kader van het bestemmingsplan niet plaats.

### **5.7 Luchtkwaliteit**

Door de uitstoot van uitlaatgassen door onder andere de industrie en het verkeer komen schadelijke stoffen in de lucht. Vooral langs drukke wegen kunnen de concentraties van verschillende stoffen zo hoog zijn dat deze de gezondheid kunnen aantasten. Om te voorkomen dat de gezondheid wordt

aangetast door luchtverontreiniging dient bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen rekening gehouden te worden met de luchtkwaliteit ter plaatse. In de milieuvisie is de volgende doelstelling voor 2015 opgenomen:

*De luchtkwaliteit is inzichtelijk, bekend en aanvaardbaar.*

Op 15 november 2007 is de Wet luchtkwaliteit in werking getreden. De Wet Luchtkwaliteit is een implementatie van de Europese regelgeving uit 1996, en bevat luchtkwaliteitsnormen voor de stoffen zwaveldioxide, stikstofoxiden en stikstofdioxide, zwevende deeltjes (fijn stof (PM<sub>10</sub>)), lood, koolmonoxide en benzeen. Nieuwe ontwikkelingen dienen getoetst te worden aan de grenswaarden. Een grenswaarde geeft de kwaliteit aan die op een bepaald tijdstip ten minste moet zijn bereikt, en die, waar zij aanwezig is, ten minste moet worden in stand gehouden. Behalve voor zwevende deeltjes (PM<sub>10</sub>) stikstofdioxide voldoet de luchtkwaliteit overal in Breda aan de gestelde grenswaarden. Mede door de relatief hoge achtergrondconcentraties overschrijden de concentraties zwevende deeltjes en stikstofdioxide plaatselijk de grenswaarden. De overschrijdingen hangen in de meeste gevallen samen met het drukke verkeer. Nieuwe ontwikkelingen mogen er niet toe leiden dat de grenswaarden worden overschreden. Indien blijkt dat dit toch het geval is, kan onderzocht worden of het mogelijk is om met maatregelen toch te voldoen aan de normen. Hierbij hebben bronmaatregelen de voorkeur. Indien dit niet mogelijk is kunnen overdrachtsmaatregelen of in het uiterste geval maatregelen bij de ontvanger worden genomen.

#### Plangebied

Het bestemmingsplan is consoliderend van aard, met uitzondering van het zuidelijk gelegen douaneterrein. Hier wordt middels een wijzigingsbevoegdheid voorzien in toevoeging van bedrijfsterrein. In de uitwerking van dit plan zal de luchtkwaliteit nader worden geïnventariseerd.

Aangezien het plan verder consoliderend van aard is, zijn er voor luchtkwaliteit geen aanvullende onderzoeken nodig.

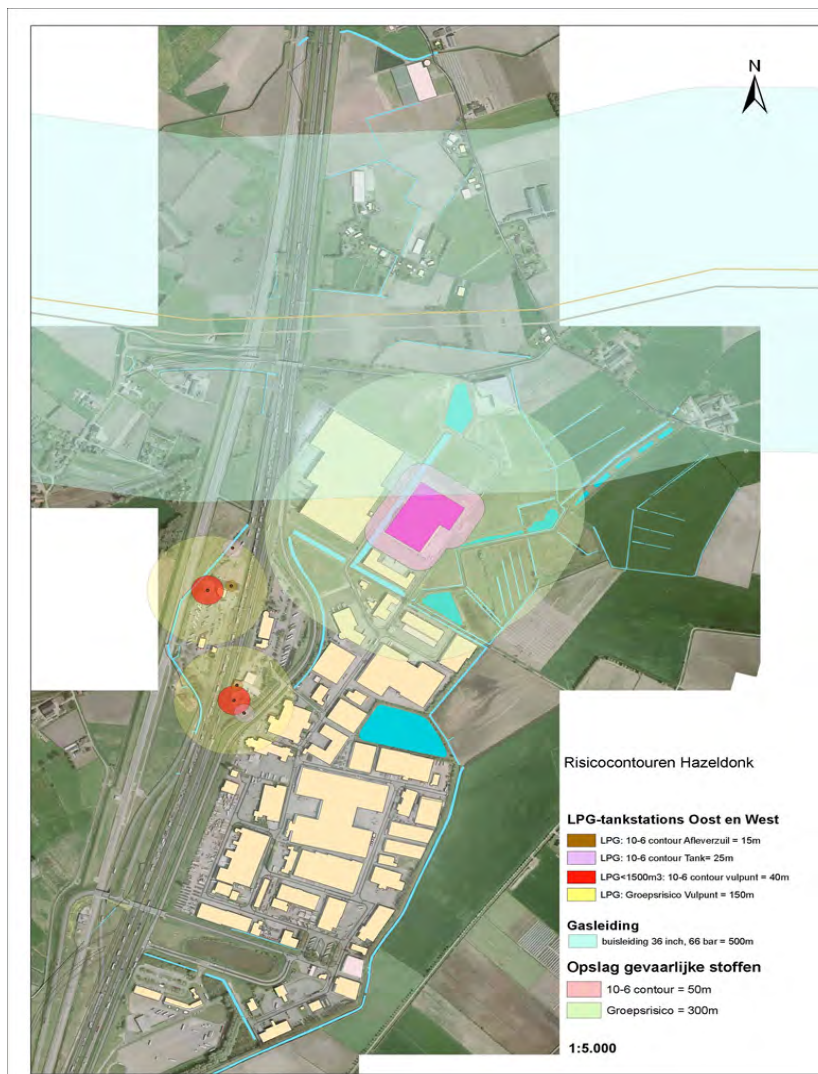
### **5.8 Externe veiligheid**

Externe veiligheid heeft betrekking op de risico's die mensen lopen ten gevolge van mogelijke ongelukken met gevaarlijke stoffen bij bedrijven en transportverbindingen (wegen, spoorwegen, waterwegen en buisleidingen). Externe veiligheid gaat nadrukkelijk niet over de veiligheid van de mensen die werkzaam zijn binnen het bedrijf of de betreffende transportroute. Dit wordt geregeld via de Arbeidsomstandighedenwetgeving. De doelstelling ten aanzien van externe veiligheid in de milieuvisie is:

*In 2015 zijn de risico's inzichtelijk, bekend en aanvaardbaar. Waar noodzakelijk liggen rampenplannen en vluchtroutes klaar. De hulpverleningsdiensten zijn opgeleid en de Bredanaars weten wat ze moeten doen bij gevaarlijke situaties.*

In onderstaande figuur zijn de diverse externe veiligheidsbronnen opgenomen.





### Plangebied

In het plangebied zijn de contouren inzichtelijk gemaakt voor de Bevi-bedrijven. De volgende relevante inrichtingen is sprake van.

Tabel Externe veiligheidsaspecten aanwezige Bevi inrichtingen

| Inrichting           | Plaatsgebonden risico<br>afstand van 10 <sup>-6</sup> per<br>jaar | Groepsrisico<br>invloedsgebied | Overschrijding<br>oriënterende waarde |
|----------------------|-------------------------------------------------------------------|--------------------------------|---------------------------------------|
| Loodet BV            | 35                                                                | 200                            | Nee                                   |
| Shell Hazeldonk oost | 110                                                               | 150                            | Nee                                   |

Veiligheidsrisico's vanwege transporten van gevaarlijke stoffen over de Rijksweg A16 zijn eveneens aan de orde. Bovendien zijn er een kerosineleiding alsmede een gasleiding aanwezig in het plangebied. In onderstaande figuur staan de contouren opgenomen voor alle relevante risicobronnen, uitgezonderd Rijksweg A16.

Het zuidelijk gedeelte van het bestemmingsplangebied is aangeduid als te ontwikkelen industrieterrein. Ontwikkelingen dienen rekening te houden met de navolgende invloedsgebieden van risicobronnen:

Bevi-inrichtingen:

LPG-tankstations: 150 meter

Opslag gevaarlijke stoffen Loodet: 300 meter.

### **Transportroutes**

Voor de Rijksweg A16 is in het kader van het Basisnet Weg onderzoek verricht naar de externe veiligheidsrisico's. Voor de huidige opzet van het bestemmingsplan wordt voldaan aan de gestelde normen. Verder bevinden zich langs de Rijksweg A16 plasbrand-aandachtsgebieden op 30 meter vanaf de vangrail gemeten aan weerszijde van de rijbaan.

### **Buisleidingen**

Gasleiding buis 36 inch; 66,2 bar: maximale invloedzone 430 meter (conform opgave Gasunie, brief d.d. 22 april 2009 met kenmerk TAJW 09.1963). Door Gasunie is op 22 april 2009 een brief gestuurd met hierin de gewijzigde invloedgebieden voor buisleidingen welke zullen worden opgenomen in de toekomstige AMvB Buisleidingen.. Deze invloedgebieden voor het groepsrisico voor de leiding A-532 36" 66,2 bar zijn als volgt:

- De 1% letaliteitsgrens (9,8 kW/M2) van deze leiding ligt op 430 meter;
- De 100% letaliteitsgrens (35 kW/M2) van deze leiding ligt op 180 meter.

Alhoewel de juridische inpassing hiervoor door de Gasunie zal plaatsvinden, moet er bij ontwikkelingen binnen de 1% letaliteitsgrens een verantwoording plaatsvinden voor de toename van het groepsrisico. De afstand tot de plaatsgebonden risicocontour van  $10^{-6}$  per jaar bevindt zich op een afstand van 50 meter. Momenteel bevinden zich binnen deze contour geen (beperkt) kwetsbare objecten. In het geval van ontwikkelingen binnen het invloedgebied van een Bevi-inrichting dient een externe veiligheidsonderzoek te worden verricht. Uitgangspunt is hierbij dat zowel het plaatsgebonden risico alsmede het groepsrisico voldoen aan de gestelde normeringen. Aanvullend dient vermeld te worden dat niet op alle locaties de opkomsttijd van brandweer als wenselijk is aan te duiden. Nieuwe ontwikkelingen aan de zuidzijde van het plangebied dienen in de vorm van gelijkwaardigheid te worden gecompenseerd hiervoor. Middels een wijzigingsbevoegdheid in het bestemmingsplan kan dit gerealiseerd worden. Verder zal in het geval van ontwikkelingen onderzoek moeten plaatsvinden naar de bluswatervoorzieningen.

De brandweer heeft een advies uitgebracht naar aanleiding van het concept-ontwerpbestemmingsplan Hazeldonk. Dit advies is in de bijlage 4 toegevoegd.

## **5.9 Duurzaam bouwen**

Het bestaande wettelijke kader (Bouwbesluit en bestemmingsplan) dient volledig te worden benut. Bij een duurzaam gebouw gaat het erom dat het aantal nadelige milieueffecten in alle bouwfasen zoveel mogelijk beperkt worden door: verantwoord materiaalgebruik, energiezuinigheid, gezond binnenmilieu, maar ook afvalpreventie. Dit is het best te realiseren volgens de "drie-stappen-strategie":

- Voorkom onnodig gebruik van energie, water, materialen en het produceren van afval.
- Gebruik duurzame/hernieuwbare bronnen zoals zon, wind, regen en hergebruik afval.
- Gebruik de niet duurzame bronnen verstandig en verwerk afval verstandig.

Een voldoende duurzaam gebouw voldoet aan de vaste maatregelen uit het Nationaal Pakket Duurzaam Bouwen Utiliteitsbouw, en gestreefd wordt naar een gebouw met een energieprestatiecoëfficiënt (EPC) van tenminste 10% onder de norm van het Bouwbesluit. Marktpartijen in Breda worden uitgedaagd en gestimuleerd om vooral zelf het initiatief te nemen om projecten te ontwikkelen die als een voorbeeld kunnen dienen. Dit kan gerealiseerd worden door aanvullende maatregelen uit het Nationaal Pakket Utiliteitsbouw te kiezen.

### **Energie**

Door in de bouwfase rekening te houden met elektrotechnische installaties en energiesysteem kan men in de bedrijfsprocessen veel voordeel halen. Dit voordeel kan liggen in energieverbruik, comfortverbetering, koeling en flexibiliteit van het gebouw. Aangezien het hier om een combinatie van kantoren en bedrijfsgebouwen betreft, zijn collectieve maatregelen een goede optie. Een aantal opties is:

- gezamenlijke inkoop van primaire energiedragers (elektriciteit, gas)
- centrale warmte/koude voorziening

Tevens kan men gezamenlijk kiezen voor een duurzame energievoorziening. Voor Hazeldonk is in het kader van de revitalisering onderzoek gedaan of er windturbines geplaatst kunnen worden. Uit dit onderzoek blijkt dat dit een kansrijke optie is. De bedrijfsvereniging heeft te kennen gegeven dat zij

eventueel een windturbine willen exploiteren, om met de opbrengst een gedeelte van het parkmanagement te betalen. Ook zijn er andere bedrijven die een windturbine willen exploiteren. Een onderzoeksbureau is bezig een windopbrengst-, geluid-, veiligheid- en slagschaduwonderzoek uit te voeren. Er mag maximaal 15 MWatt aan windenergie geproduceerd worden. De opstelling van de windturbines dient te beginnen bij de zuidelijkste retentievijver, in lijn met de windturbines die net over de grens staan op Belgisch grondgebied. Een en ander is in de bestemmingsplanregels verwoord.

## **5.10 Veiligheidsaspecten**

Er is een plan van aanpak opgesteld om van het grensoverschrijdende bedrijventerrein 'Hazeldonk-Meer' een veiliger bestemming te maken. De maatregelen bevatten ondermeer het plaatsen van een twintigtal bewakingscamera's op 4 locaties aan Nederlandse en Belgische zijde. De plannen vloeien voort uit de totale revitalisering van het gebied, die met Europese financiële steun (Interregprogramma) gerealiseerd wordt. Eerder werd daarvoor een masterplan vastgesteld, dat nu wordt uitgewerkt in nauwe samenwerking tussen de gemeenten Breda en Hoogstraten, de bedrijvenvereniging en de Belgische ontwikkelingsmaatschappij voor de Kempen.

Na reconstructie van de belangrijkste wegen en de ontsluiting van het gebied en het instellen van parkmanagement, wordt gehoor gegeven aan de wens van ondernemers om hun bedrijven beter te kunnen beschermen tegen criminaliteit van buitenaf. Het plaatsen van camera's op bedrijventerreinen is voor Breda geen nieuw fenomeen. Het thema veiligheid staat hoog op de agenda, zowel bij ondernemers als bij de overheid. Met de eerder opgedane kennis en ervaring en de inzet van alle partijen is voor Hazeldonk-Meer een passend pakket maatregelen ontwikkeld.

De voorgestelde maatregelen betreffen het invoeren van camerabewaking in het openbare gebied, het flexibel, tijdens risico-uren, afsluiten van secundaire toegangen tot de bedrijventerreinen, het realiseren van een meldkamer en het realiseren van een (mobiele) beveiligingspost op het bedrijventerrein. Het plan voorziet daarnaast in voorstellen om het al bestaande particulier georganiseerde bewaakt parkeren van vrachtwagens en trailers gezamenlijk te verbeteren.

Tenslotte wordt gedacht aan het afsluiten van het bedrijventerrein gedurende de nachtperiode, waarbij er alleen sprake zal zijn van een gecontroleerde toegang.



## HOOFDSTUK 6 Juridische planbeschrijving

### 6.1 Hoofdopzet

Het bestemmingsplan bestaat uit een toelichting, planregels (voorheen voorschriften genoemd), en een verbeelding (voorheen de plankaart). De planregels en de verbeelding vormen het juridisch bindende deel van het bestemmingsplan. De verbeelding heeft de rol van visualisering van de bestemmingen. De planregels regelen hoe de betreffende gronden mogen worden gebruikt en bebouwd. De bestemmingen zijn zo opgenomen dat voldoende rechtszekerheid bestaat voor omwonenden en andere gebruikers van het gebied en de omliggende gebieden. In de toelichting wordt gemotiveerd waarom sprake is van een goede ruimtelijke ordening. In Nederland zijn sinds kort regels afgesproken over de naamgeving, de opbouw van de planregels en hoe deze worden verbeeld. Dit wordt de zogenoemde Standaard Vergelijkbare Bestemmingsplannen (SVBP) genoemd. Dit alles om alle bestemmingsplannen in Nederland beter te kunnen vergelijken en ze ook digitaal uitwisselbaar te maken. Per 1 januari 2010 is deze digitalisering verplicht. Voor onderhavig bestemmingsplan zal de gemeente moeten voldoen aan deze landelijke richtlijnen en standaarden.

De basis van het bestemmingsplan is de bestaande ruimtelijke en functionele structuur van het gebied. Voor het bestemmingsplan wordt gestreefd naar het beschermen van de aanwezige ruimtelijke en functionele kwaliteiten aan de ene kant en naar voldoende flexibiliteit aan de andere kant. Ontwikkelingen die zich binnen deze planperiode voordoen, zullen in samenhang met de mogelijkheden van deze fysieke structuur plaats moeten vinden. Voorkomen moet worden dat voor iedere functiewijziging, welke niet op ruimtelijke bezwaren stuit, een ontheffing dan wel een wijziging van het bestemmingsplan moet worden doorlopen.

Centraal in de planopzet staat het behoud van het plangebied als bedrijventerrein specifiek voor bedrijven in de logistiek en distributie. Het gehele plangebied kan in juridisch-planologisch opzicht worden opgevat als een overwegend consoliderend gebied. Dat er binnen het plangebied mogelijk enkele ontwikkelingen voorkomen, doet hier geen afbreuk aan.

### Indeling planregels

De juridische regeling bestaat uit vier hoofdstukken, te weten:

- Inleidende regels;
- Bestemmingsregels;
- Algemene regels;
- Overgangs- en slotregels.

Deze volgorde is gebaseerd op in indeling zoals deze is voorgeschreven in de SVBP.

In hoofdstuk 1 ('Inleidende regels') worden de in het bestemmingsplan voorkomende begrippen beschreven, die voor de leesbaarheid en de uitleg van het plan van belang zijn. Bij de toetsing aan het bestemmingsplan wordt uitgegaan van de in dit artikel aan de betreffende begrippen toegekende betekenis. Daarnaast staat in dit hoofdstuk de wijze van meten, die aangeeft hoe hoogte- en andere maten die bij het bouwen in acht genomen dienen te worden, gemeten moeten worden.

In het volgende hoofdstuk ('Bestemmingsregels') wordt ingegaan op de bestemmingen en hun gebruik (zie paragraaf 6.2). Daarna volgt het hoofdstuk ('Algemene regels') waar wordt ingegaan op de algemene regels, zoals algemene ontheffingsregels, algemene wijzigingsregels en procedureregels die op vrijwel alle bestemmingen van toepassing zijn. Hoofdstuk 4 ('Overgangs- en slotregels') gaat in op het overgangsrecht voor bestaand gebruik en bouwwerken en de citeertitel van het plan, zoals die overgenomen moeten worden uit het Besluit ruimtelijke ordening (Bro).

## 6.2 Bestemmingen

De diverse functies binnen het plangebied hebben een op die functie toegesneden bestemming gekregen. De volgende bestemmingen zijn in het plan opgenomen:

### **Bedrijventerrein**

Deze bestemming kan gezien worden als de kern van het bestemmingsplan. Bijzonder voor dit bestemmingsplan is dat de bestemmingsbeschrijving is toegespitst op het in principe alleen toestaan van logistieke bedrijven. Binnen de bestemming zijn om die reden in eerste instantie alleen transport-, distributie-, overslag- en expeditiebedrijven toegelaten. Hiernaast zijn bedrijven met lichte assemblage- en handelingsactiviteiten en opslag ten behoeve van distributiedoeleinden en dienstverlenende bedrijven ten behoeve van of in een directe relatie met de logistiek. Deze laatste bedrijvencategorie is verder toegespitst op drie typen bedrijven: auto- en garagebedrijven ten behoeve van het vrachtverkeer, kantoren ten behoeve van het wegtransport en groothandelsbedrijven.

Aangezien enkele bestaande bedrijven niet binnen de doeleindenomschrijving passen, is ervoor gekozen deze specifiek alleen op de bestaande locatie mogelijk te maken. Het betreft een timmerfabriek en een bouw- en aannemingsbedrijf. Deze bedrijven zijn specifiek in het bestemmingsplan aangeduid.

De situering van de bebouwing is geregeld middels bouwvlakken. Deze zijn grotendeels gebaseerd op de vigerende bestemmingsregelingen. Wat betreft het maximale bebouwingsoppervlak en de maximale bouwhoogte is voor het gehele bedrijventerrein één lijn getrokken en zijn de kaders over het geheel genomen ruimer geworden. Het maximale bebouwingsoppervlak is gesteld op 90%. De maximaal toegestane bouwhoogte is in de gehele bestemming gelegd op 15 meter. Voor twee zones in Hazeldonk fase 3, gelden hogere bouwhoogtes (30 en 18 meter), die voortkomen uit de bouwmogelijkheden in het vigerende bestemmingsplan.

De bestaande bedrijfswoningen zijn op de kaart aangegeven en mogen worden gehandhaafd. Nieuwe bedrijfswoningen zijn niet toegestaan.

Binnen de bestemming 'Bedrijventerrein' bevinden zich enkele reclamemasten en -zuilen. Er kan een onderscheid worden gemaakt tussen reclamemasten die commercieel worden geëxploiteerd en reclamezuilen die alleen worden benut door het bedrijf waar de zuil staat. In de bestemmingsregeling is een tweedeling tussen deze twee typen gemaakt. Omdat het niet de bedoeling is dat overal binnen de bestemming het oprichten van commerciële reclamemasten mogelijk is, zijn deze reclamemasten in beginsel alleen mogelijk daar waar deze specifiek zijn aangeduid. In de bestaande situatie zijn dit er twee, beide gelegen aan de zijde van de A16. Wat betreft reclamezuilen die specifiek bij het bedrijf horen geldt dat deze mogelijk zijn binnen de bestemming, mits het bedrijf van voldoende omvang is. Dit is gerelateerd in de regeling aan de grootte van het bedrijfsperceel.

In de bestemming bedrijventerrein zijn tevens verkeersvoorzieningen waaronder parkeervoorzieningen, groenvoorzieningen, watervoorzieningen en nutsvoorzieningen begrepen. Voor de herontwikkeling van het douane-emplacement is de aanduiding opgenomen 'Wro-zone wijzigingsgebied'. In de planregels zijn voor deze zone randvoorwaarden opgenomen.

Het bestemmingsplan maakt binnen de aanduiding 'windturbine' de realisatie van windturbines tot een hoogte van 150 meter mogelijk via een ontheffing, waarbij vanuit het oogpunt van externe veiligheid moet worden voldaan aan het plaatsgebonden en/of groepsrisico en tevens voor zover de locatie is gelegen binnen het radarverstoringgebied van de vliegbasis Woensdrecht een positief advies moet zijn afgegeven door de Dienst Vastgoed Defensie.

### **Groen**

Binnen de bestemming is het structurele groen opgenomen. Binnen deze bestemming is een wijzigingsbevoegdheid opgenomen om de herontwikkeling van het douaneterrein mogelijk te maken.

### **Verkeer**

Binnen deze bestemming zijn alle straten en wegen opgenomen die binnen het plangebied zijn gelegen. Ook het bestaande parkeerterrein in Hazeldonk fase 1 is geheel opgenomen binnen deze bestemming.

Binnen deze bestemming zijn de verkeers- en verblijfsfunctie gelijkwaardig waarbij de straten overwegend een functie hebben ter ontsluiting van de aanliggende percelen.

Twee doodlopende takken zijn buiten de verkeersbestemming gehouden en opgenomen binnen de bestemming "Bedrijventerrein". De reden hiervoor is dat het wenselijk is dat deze doodlopende takken komen te vervallen en bij een bedrijfsterrein worden betrokken. In een geval zijn de betreffende gronden reeds aan een aangrenzend bedrijf verkocht.

Twee fietspaden in het plangebied is de aanduiding 'verblijfsgebied' opgenomen. Het betreft het fietspad aan de zuidzijde parallel aan de Leyloop en midden in het plangebied ter hoogte van de oude trambaan.

Binnen deze bestemming is een wijzigingsbevoegdheid opgenomen om de herontwikkeling van het douaneterrein mogelijk te maken

### **Water**

Binnen deze bestemming zijn twee typen water opgenomen. Ten eerste betreft het de waterlopen die een watervoerende functie hebben (zogenoemd leggerwater). Het betreft specifiek de Kerzelsebeek, de Leyloop en de (nieuwe) waterloop langs het westelijke deel van de ontsluitingslus van Hazeldonk fase 3. Hierbij zijn tevens de taluds en de civieltechnische kunstwerken binnen deze bestemming gebracht.

Ten tweede zijn ook de retentie- c.q. blusvijvers opgenomen binnen de bestemming, alhoewel deze geen functie hebben als leggerwatergang en ook niet direct verbonden zijn aan het oppervlakte-watersysteem. In de meest noordelijke retentievijver is binnen de bestemming de aanduiding 'windturbine' opgenomen. Voor realisatie van de noordelijke windturbine is een functie aanduiding opgenomen 'windturbine'. Binnen het aangeduide vlak is een windturbine mogelijk met een maximale hoogte van 105 meter. Een omgevingsvergunning is opgenomen voor een turbine van maximaal 150 meter hoog indien vanuit het oogpunt van externe veiligheid wordt voldaan aan het plaatsgebonden en/of groepsrisico.

### **Waarde-Archeologie**

De gebieden met een middelhoge en hoge archeologische verwachtingswaarde hebben een (dubbel)bestemming gekregen. Hiermee wordt voorkomen dat eventuele aanwezige archeologische waarden worden verstoord. Ten aanzien van het bouwen in deze gebieden en het uitvoeren van werken en werkzaamheden zijn dan zodanige regels opgenomen dat eventuele verstoring kan worden voorkomen dan wel archeologische waarden in beeld kunnen worden gebracht.

## **HOOFDSTUK 7 Uitvoerbaarheid**

### **7.1 Inleiding**

Voorliggend bestemmingsplan heeft een overwegend conserverend karakter. Het beleid is voornamelijk gericht op het handhaven en versterken van de positie van het bedrijventerrein Hazeldonk. De aanwezige ruimtelijke en functionele kwaliteit zal behouden blijven.

### **7.2 Wijzigingsbevoegdheid**

Met de herontwikkeling van het douane-emplacement is een wijzigingsbevoegdheid opgenomen. Indien hier gebruik van wordt gemaakt, is in het kader van het wijzigingsplan, een verantwoording van de economische uitvoerbaarheid verplicht. Hierbij kan overigens worden opgemerkt dat op dit moment alle gronden gelegen binnen de wijzigingsbevoegdheid eigendom zijn van de gemeente.

### **7.3 Financiële uitvoerbaarheid**

In artikel 6.12 van de Wro is bepaald dat de gemeenteraad een exploitatieplan moet vaststellen voor gronden waarop een bij algemene maatregel van bestuur aangewezen bouwplan is voorgenomen. In artikel 6.2.1 van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) is omschreven om welke bouwplannen het gaat, namelijk:

- de bouw van één of meer woningen;
- de bouw van één of meer andere hoofdgebouwen;
- de uitbreiding van een hoofdgebouw met ten minste 1.000 m<sup>2</sup> bvo of met één of meer woningen;
- de verbouwing van één of meer aaneengesloten gebouwen die voor andere doeleinden in gebruik of ingericht waren, voor woondoeleinden, mits ten minste 10 woningen worden gerealiseerd;
- de verbouwing van een of meer aaneengesloten gebouwen die voor andere doeleinden in gebruik of ingericht waren, voor detailhandel, dienstverlening, kantoor of horecadoeleinden, mits de cumulatieve oppervlakte van de nieuwe functies tenminste 1.500 m<sup>2</sup> bvo bedraagt;
- de bouw van kassen met een oppervlakte van ten minste 1.000 m<sup>2</sup> bvo.

Geen exploitatieplan is nodig indien het verhaal van de exploitatiekosten over de gronden anderszins verzekerd is (bijvoorbeeld via een overeenkomst), er geen fasering en of tijdvak behoeft te worden vastgelegd en geen locatie-eisen (openbare ruimte) of woningbouwcategorieën hoeven te worden vastgesteld. Inmiddels is ook een ministeriële regeling in voorbereiding waarbij wordt gesteld dat indien in het nieuwe bestemmingsplan geen sprake is van ontwikkelingen als hiervoor bedoeld, maar slechts sprake is van onbenutte bouwruimte op basis van het vigerende bestemmingsplan. Deze niet langer vallen onder de exploitatiewetgeving.

Het onderhavige plan betreft een in hoofdzaak conserverend plan waarbinnen het merendeel van bebouwing reeds aanwezig is of mogelijk was op basis van de vigerende bestemmingsplannen. Ook hoeven er geen eisen meer gesteld te worden aan de openbare ruimte omdat deze reeds in zijn geheel is aangelegd.

### **Conclusie**

Er bestaat derhalve op basis hiervan voor het onderhavige bestemmingsplan Hazeldonk geen aanleiding tot kostenverhaal. Gelet op het vorenstaande is er dan ook geen verplichting om tegelijkertijd met het plan een exploitatieplan vast te stellen.

## **HOOFDSTUK 8 Communicatie**

### **8.1 Inleiding**

In het kader van het overleg als bedoeld in artikel 3.1.1 van het Besluit ruimtelijke ordening is onderhavig concept-ontwerpbestemmingsplan toegezonden aan de volgende instanties:

1. Provincie Noord-Brabant, directie ROH;
2. VROM inspectie Zuid;
3. St. Sociaal-Economisch Overlegorgaan Brabant;
4. Ministerie van Economische Zaken;
5. Rijksdienst voor Archeologie, Cultuurlandschap en Monumenten;
6. ZLTO;
7. Rijkswaterstaat, directie Noord-Brabant;
8. Waterschap Brabantse Delta;
9. Brabant Water;
10. Brabantse Milieufederatie;
11. Kamer van Koophandel;
12. Dienst Vastgoed Defensie;
13. Brandweer Midden en West-Brabant;
14. Diverse leidingbeheerders;
15. Gemeente Zundert;
16. Gemeente Alphen - Chaam;
17. Gemeente Hoogstraten (België).

Tevens is onderhavig concept-ontwerpbestemmingsplan voorgelegd aan onderstaande belanghebbende:

18. Bedrijvenvereniging Logistic Center Hazeldonk-Meer;
19. Vereniging Grensbedrijven Hazeldonk;
20. Stichting Oekel tegen windmolens.

### **8.2 Vooroverleg**

Het concept-ontwerpbestemmingsplan Hazeldonk is op 24 maart 2009 verzonden voor vooroverleg naar de adviesinstanties in het kader van artikel 3.1.1 van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro). De instanties hebben tot 1 mei 2009 de gelegenheid gehad om een reactie te geven. Tevens heeft op 14 april 2009 overleg plaatsgevonden met de bedrijvenvereniging Logistic Center Hazeldonk-Meer. Met betrekking tot het concept-ontwerpbestemmingsplan Hazeldonk is van de volgende instanties een schriftelijke reactie ontvangen:

1. Intergas Energie BV;
2. Brandweer Midden en West Brabant;
3. Logistic Center Hazeldonk-Meer;
4. N.V. Nederlandse Gasunie;
5. Stichting Oekel tegen Windmolens;
6. Enexis B.V.;
7. Kamer van Koophandel Zuidwest-Nederland;
8. VROM-Inspectie regio Zuid;
9. All4trucks BV;
10. Provincie Noord-Brabant;
11. Avera BV, Hazeldonk 6259, Breda.

De instanties onder de nummers 1 en 6 hebben schriftelijk aangegeven dat zij geen belang hebben in het gebied.

De provincie Noord-Brabant (10) geeft bij brief van 19 mei aan dat op basis van de overgelegde gegevens het plan binnen het provinciale ruimtelijke beleid en de daarmee samenhangende provinciale belangen past.

De reacties van de overige instanties worden hieronder kort samengevat en voorzien van commentaar.

## **2. Brandweer Midden en West Brabant**

Het advies heeft betrekking op de onderstaande punten:

- a. Geadviseerd wordt de paragraaf externe veiligheid te actualiseren en de meest recente PR contouren en invloedsgebieden op te nemen in het bestemmingsplan. Speciale aandacht vragen de mogelijke Plasbrand aandachtsgebieden langs de autoweg en grotere afstanden van de hoge drukgasleiding.
- b. Indien er nieuwe objecten worden gebouwd kan het noodzakelijk zijn de bluswatervoor-zieningen te actualiseren.
- c. De opkomsttijd bedraagt aan de Noordzijde 12 minuten en aan de Zuidzijde 14 minuten. Afhankelijk van het type gebouw wordt niet voldaan aan de opkomsttijd en dient een vorm van gelijkwaardigheid om te lange opkomsttijden te compenseren, dit kan als "nadere eisen" in het bestemmingsplan worden opgenomen.

*Commentaar:*

*Ad. a.*

*De toelichting is geactualiseerd.*

*Ad. b.*

*Dit is als aandachtspunt worden meegenomen in de toelichting van het bestemmingsplan.*

*Ad. c.*

*Het gaat niet om een ruimtelijk relevante eis, daarom zal het niet als nadere eis in het bestemmingsplan worden opgenomen. Wel zal in de toelichting de opkomsttijd als aandachtspunt worden opgenomen.*

## **3. Logistic Center Hazeldonk-Meer**

- a. Het bestuur heeft in verband met optimaal ruimtegebruik de voorkeur voor een bebouwingshoogte van 18 meter.
- b. Normen in het plan over de uitstraling van het terrein.
- c. Meer controle op het vestingbeleid.
- d. Een kleinere groenzone in de douanezone. Bestaat de mogelijkheid om elders te compenseren.
- e. Meer duidelijkheid over toegelaten bedrijven. Met name bedrijven die binding hebben met de logistiek maar toch een zelfstandig kantoor zijn (bijvoorbeeld douanekantoor).
- f. Meer flexibiliteit omtrent de soort bestemming van de douanezone. Het betreft vaak kantoorruimte, waarvan niet altijd evident is wat de binding is met logistiek.
- g. Afstemming parkeerbeleid op activiteit bedrijf.

*Commentaar:*

*Ad. a.*

*Ten opzichte van de thans nog geldende bestemmingsplannen is bouwhoogte al behoorlijk verruimd van op sommige delen 8 naar 15 meter. In het noordelijk deel was op basis van het bestemmingsplan Hazeldonk fase III al bouwhoogte mogelijk van 15, 18 en 30 meter. Deze bestaande rechten zijn in het thans in voorbereiding zijnde bestemmingsplan overgenomen. Bovendien is in dit plan een binnenplanse ontheffing mogelijk tot 30 meter, indien hieraan behoefte bestaat en dit vanuit stedenbouwkundig en of landschappelijk verantwoord is en de omliggende percelen/gebouwen niet onaanvaardbaar in hun gebruik of hun waarden worden belemmerd.*

*Dit regime wordt als een voldoende basis gezien om revitalisering van het bedrijventerrein Hazeldonk voor de komende periode van 10 jaar te faciliteren.*

*Ad. b. en c.*

*In de toelichting wordt aangegeven dat het bedrijventerrein in principe alleen logistieke bedrijven en daaraan verwante bedrijvigheid toestaat. Ook wordt in de toelichting aandacht besteed aan de uitstraling van het terrein. Het bestemmingsplan is niet het geschikte instrument om de uitstraling bindend te regelen. Voorts is het vestigingsbeleid duidelijk verwoord in het bestemmingsplan en is het meer een kwestie van handhaving dan regulering.*

*Ad. d.*

*Er is mede in het kader van afstemming tussen het bestemmingsplan Hazeldonk en het al verder in procedure zijnde bestemmingsplan Buitengebied Zuid gekeken naar de groenzone in het zuidelijk deel van het plangebied. Daarbij is tevens gekeken naar andere opties voor compensatie. Helaas is het niet mogelijk gebleken om de natuurcompensatie elders te realiseren. Daarbij komt dat deze groenstructuur ook kan worden gezien als een kwaliteit en een zachtere overgang van het bedrijventerrein naar het open gebied er om heen.*

*Ad. e.*

*Het beleid van de provincie Noord-Brabant is in deze leidend. Dit beleid geeft aan dat op bedrijventerreinen, zoals Hazeldonk zich geen zelfstandige kantoren mogen vestigen. Dit houdt in dat eventueel aanwezige kantoren onder het overgangsrecht komen te vallen. Uitzondering hierop is het kantoor van de douane, hetgeen hier al geruime tijd gevestigd is en waarvan het duidelijk is dat dit een logische vestigingsplaats is. In het ontwerpbestemmingsplan is daarom een specifieke aanduiding worden opgenomen op de verbeelding.*

*Ad. f.*

*Met het nieuwe bestemmingsplan Hazeldonk wil de gemeente Breda juist zwaarder inzetten op het aantrekkelijk maken van het bedrijventerrein voor de transport- en logistiekbranche. Met uitzondering van het kantoor van de douane passen zelfstandige kantoren hier niet in. In het bestemmingsplan heeft het huidige douaneterrein de bestemming 'Bedrijventerrein'. Dit houdt in dat, indien de douane het terrein afstoot, dit terrein gewoon als bedrijventerrein kan worden gebruikt. Verder is in het ontwerpbestemmingsplan een wijzigingsbevoegdheid opgenomen voor het zuidelijk deel van het douaneterrein, daar thans nog onvoldoende duidelijk is, wat de gemeente als eigenaar met dit terrein wil.*

*Ad. g.*

*In het bestemmingsplan wordt niet het parkeerbeleid bepaald. Dit gebeurt in een afzonderlijke beleidsnota, de Nota Parkeer- en Stallingsbeleid Breda, zoals vastgesteld op 10 september 2004. In de bestemmingsplannen wordt slechts naar deze beleidsnota verwezen. Verder is het zaak om indien er parkeerproblemen zijn handhavend op te treden en of binnen de bedrijvenvereniging hier goede afspraken over te maken.*

#### **4. N.V. Nederlandse Gasunie**

In paragraaf 2.3.5 Kabels en leidingen van de toelichting staat aangegeven dat er binnen het plangebied geen planologisch relevante kabels en leidingen aanwezig zijn. Wel zijn juist buiten het plangebied twee hoofdaardgastransportleidingen gelegen waarvan de invloedssfeer tot binnen het plangebied reikt. Graag willen zij dat in de toelichting het meest recente beleid wordt opgenomen.

*Commentaar:*

*De paragrafen 2.3.5 (kabels en leidingen) en 3.8 (externe veiligheid) zijn conform het meest recente beleid en de door de Gasunie aangeleverde gegevens aangepast.*

#### **5. Stichting Oekel tegen Windmolens**

De stichting geeft aan dat zijn in principe niet tegen het plaatsen van 3 windmolens op Hazeldonk is, indien de aangegeven plaats niet wijzigt en het aantal niet verandert.

*Commentaar:*

*Van het standpunt van de stichting is kennis genomen. Het aantal en de plaats van de windmolens op het bedrijventerrein zullen niet worden gewijzigd.*



## **7. Kamer van Koophandel Zuidwest-Nederland**

Verzoeken, in verband met een zo intensief mogelijk gebruik van ruimte, bepalingen over bouwvlak, bebouwingspercentage en afstand tot de perceelsgrens uit het plan schrappen. Ook voor de bouwhoogte bepleiten zij een ruimere norm, omdat hier weinig bezwaren tegen kan bestaan. Zij sluiten aan bij de hoogte van 18 meter die het bestuur van Logistic Center Hazeldonk-Meer voorstelt. Ten aanzien van parkeren wil men dat uitsluitend de algemene regel wordt opgenomen dat parkeren op eigen terrein moet worden opgelost.

Verder pleiten zij voor een openbare collectieve parkeervoorziening voor vrachtwagens.

Tot slot vraagt de kamer om flexibiliteit in te bouwen om in uitzonderingssituaties in overleg met de het bestuur van de bedrijvenvereniging af te kunnen wijken van het beleidsuitgangspunt dat het bedrijventerrein is bedoeld voor logistieke en aanverwante ondernemingen.

*Commentaar:*

*Met betrekking tot het intensief ruimtegebruik kan worden opgemerkt dat de mogelijkheden ten opzichte van de verouderde vigerende bestemmingsplannen behoorlijk zijn verruimt, zowel qua bebouwingspercentage als bouwhoogte. Het volledig schrappen van de bepalingen ten aanzien van het bouwvlak, bebouwingspercentage en afstand tot de perceelsgrens zou kunnen leiden tot wildgroei en een verminderde uitstraling van het bedrijventerrein. Het toelaten van grotere hoogte dan 15 meter is mogelijk via een ontheffing tot een hoogte van 30 meter, indien dit vanuit stedenbouwkundig en of landschappelijk verantwoord is en de omliggende percelen/gebouwen niet onaanvaardbaar in hun gebruik of hun waarden worden belemmerd.*

*Voor wat betreft parkeren kan worden opgemerkt dat het beleid niet in het bestemmingsplan wordt bepaald. Dit gebeurt in een afzonderlijke beleidsnota, de Nota Parkeer- en Stallingsbeleid Breda, zoals vastgesteld op 10 september 2004. In de bestemmingsplannen wordt slechts standaard naar deze beleidsnota verwezen.*

*Met het nieuwe bestemmingsplan Hazeldonk wil de gemeente Breda juist zwaarder inzetten op het aantrekkelijk maken van het bedrijventerrein voor de transport- en logistiekbranche. Het past niet in deze beleidsvisie voor de komende 10 jaar om hierop in overleg met het bestuur van de bedrijven-vereniging af te kunnen wijken. Mocht op langere termijn zich andere ontwikkelingen aandienen dan zal het beleid na die periode opnieuw worden afgewogen.*

## **8. VROM-Inspectie Zuid**

Door de inspectie wordt aangegeven dat geen rekening is gehouden met het radarverstoringgebied behorende bij de radar die staat op de vliegbasis Woensdrecht. Om storing te voorkomen dient in het bestemmingsplan een maximale bouwhoogte van 63 m boven NAP te worden opgenomen. Voor de in het plan opgenomen windturbines dient een ontheffingsmogelijkheid te worden opgenomen waarbij vooraf advies dient te worden ingewonnen bij de dienst Vastgoed Defensie.

*Commentaar:*

*Met deze opmerking zal rekening worden gehouden. De begrenzing van het radarverstoringgebied is opgenomen en de windturbines zijn gekoppeld aan een ontheffing waarbij vooraf advies dient te worden ingewonnen bij de dienst Vastgoed Defensie.*

## **9. All4trucks**

De reactie van All4trucks kan als volgt worden samengevat:

- h. In de toelichting staat dat alleen een full-service truck stop met beveiligde parkeerplaatsen kan worden ontwikkeld indien alle reeds aanwezige partijen meedoen. Verzocht wordt om dit wat te nuanceren.
- a. Op bladzijde 19 wordt nog TCN als partij vermeld, hetgeen niet langer aan de orde is.
- b. In het project zoals All4trucks voorstaat wordt er geen bandenservice, universeel onderhoud, APK, ruitenservice, truckwash en weegbrug gerealiseerd. De toelichting van het plan te veel beïnvloed door ontwikkelaar TCN, hetgeen inmiddels achterhaald is.
- c. In verband met de toekomst is het wenselijk als uitbreiding van het full service truck station naar het douaneterrein tot de mogelijkheid behoort.

*Commentaar:*

*Ad. a t/m d.*

*Mede naar aanleiding van deze reactie is de toelichting aangepast. Uiteindelijk is besloten om voor het zuidelijk deel van het voormalige douaneterrein en wijzigingsbevoegdheid op te nemen die onder randvoorwaarden het All4trucks-concept mogelijk maakt.*

**10. Avera**

- d. De locatie van de windmolens is geen idee van deze tijd. Verspilling van gemeenschapsgeld. Het is goedkoper om de windmolens aan de oostzijde of noordzijde van het bedrijventerrein langs de E19 of HSL te plaatsen. De windmolens leiden de verkeersgebruikers af, hetgeen kan leiden tot verkeersgevaarlijke situaties. Te meer in verband met vervoer gevaarlijke stoffen. Ook kan het afbreken van de wieken leiden tot ernstige ongevallen.  
Tot slot zijn de waterplassen een drink- en rustplaats voor vogels en zullen de windmolens leiden tot honderden of zelfs duizenden dode vogels.
- a. Avera BV wijst er op dat er op Hazeldonk minimaal 5 bedrijfswoningen zijn. Dit geldt ook voor Avera BV. Zij wenst dat deze bedrijfswoning wordt opgenomen als bedrijfswoning in het bestemmingsplan.
- b. Aangegeven wordt dat Hazeldonk vanaf het begin af aan als expeditiecentrum heeft bestaan. Door vergrijzing en bevolkingskrimp zullen volgens Avera over enige jaren veel bedrijven stoppen en zal door de beperking aan de activiteiten op Hazeldonk de waarde van het onroerend goed dalen. Dit beeld past niet in de revitalisering. Gelet hierop zou men eerder de mogelijkheden moeten uitbreiden dan beperken.

*Commentaar:*

*Ad. a.*

*Uit een studie die is verricht is naar voren gekomen dat Hazeldonk een kansrijke plaats is voor toepassing van de windturbines. De positionering is zodanig, dat een rustig ruimtelijk beeld wordt gerealiseerd met de turbines bijna in een rechte lijn. Hierbij is zoveel mogelijk rekening gehouden met het aanzicht van de turbines. De gemeente Breda heeft zich ten doel gesteld de CO<sub>2</sub>-uitstoot te reduceren. Het implementeren van windturbines is hier één van de mogelijkheden toe en past hierdoor in gemeentelijke (beleids)doelstellingen.*

*Voor het plaatsen van windturbines is onderzoek gedaan naar zowel de locaties als de risico's. Het onderzoek toont aan dat het plaatsen van windturbines op de locaties, zoals opgenomen in het concept-ontwerpbestemmingsplan Hazeldonk niet leidt tot onaanvaardbare risico's. Voor wat betreft verkeer kan worden opgemerkt dat windturbines in veel landen inmiddels zo gewoon zijn dat het verkeersgebruikers niet zodanig afleidt dat dit gevaarlijke situaties tot gevolg heeft. Verder is door Rijkswaterstaat een beleidsdocument opgesteld waarin de aanwezigheid van windturbines in de buurt van Rijkswaterstaatwerken wordt omschreven. De positie van de windturbines op Hazeldonk vallen buiten de richtafstanden uit dit beleidsstuk. De afstand tot de Rijksweg A16 is dan ook veiligheidstechnisch gezien geen belemmering. De externe veiligheid vanwege de rijksweg (vervoer gevaarlijke stoffen) wordt niet geregeld in dit bestemmingsplan. Het afbreken van de wieken, maar ook andere externe veiligheidsrisico's zijn onderzocht in het in de bijlagen opgenomen onderzoek externe veiligheid. De normen voor zowel het plaatsgebonden risico alsmede het groepsrisico vallen binnen de geldende normen. Er zijn geen aanleidingen om aan te nemen dat er onacceptabele risico's zijn vanwege het plaatsen van de windturbines.*

*Qua vogels is de locatie Hazeldonk geen speciaal gebied; het is geen weidevogelgebied en er is tevens geen sprake van een roekenpopulatie. In onder meer Flevoland zijn er windmolenparken gerealiseerd bij nationaal aangewezen vogelbroed en -verblijfplaatsen, onder meer langs het Randmeer. Onderzoeken hebben uitgewezen dat de aanwezigheid van de windturbines nauwelijks leidt tot slachtoffers onder de vogelpopulatie. Aanvullend onderzoek is, gelet op het feit dat er geen sprake is van een speciaal vogelgebied, dan ook niet nodig.*

*Ad. b.*

*Uit de bevolkingsadministratie blijkt dat er drie bedrijfswoningen op Hazeldonk zijn. Deze bedrijfswoningen, waaronder die van Avera bv., zijn in het ontwerpbestemmingsplan met een aanduiding op de verbeelding opgenomen.*

*Ad. c.*

*Het bestemmingsplan Hazeldonk heeft in principe een tijdshorizon tot circa 2020. De gemeente Breda verwacht niet dat door vergrijzing tot aan dit jaartal veel bedrijven op Hazeldonk zullen stoppen en de waarde van het onroerend goed zal dalen. Het vestigingsklimaat op Hazeldonk is voor bedrijven gunstig te noemen. Het nieuwe bestemmingsplan draagt hieraan bij door vergroting van de bouwmogelijkheden. Het standpunt van Avera wordt derhalve niet gedeeld.*