

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^e 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.

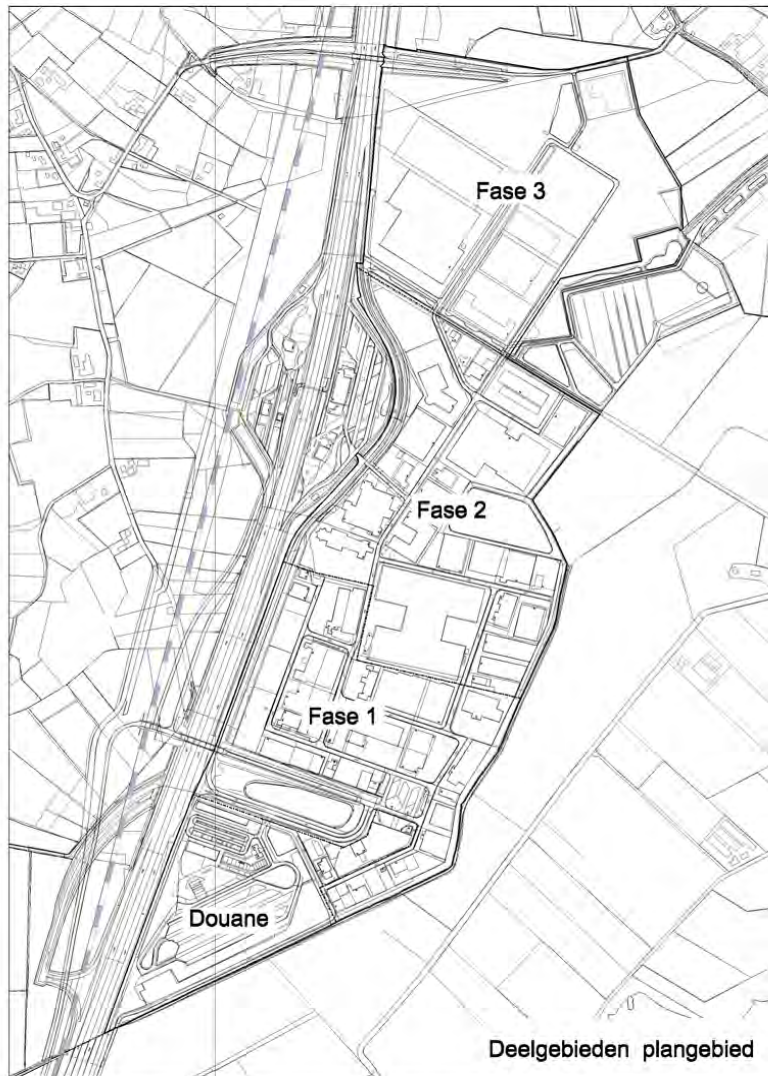
Het landschap kenmerkt zich verder door de volgende kenmerken:

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 verbindingszone 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 het 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.