

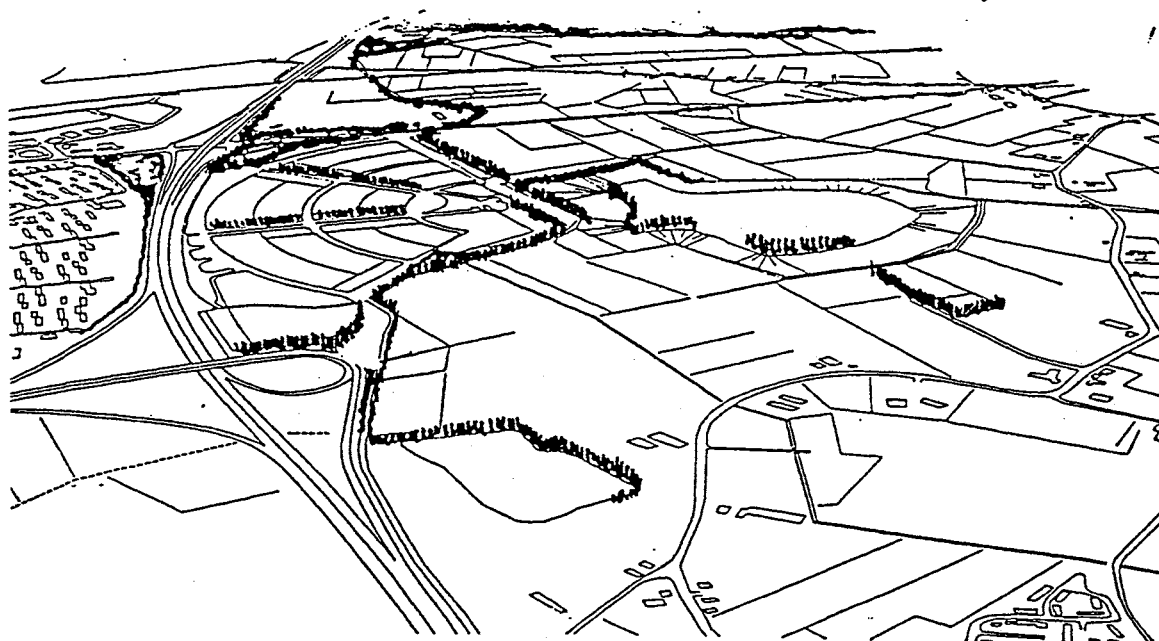
NR. 60

OD 205

D 205, architectuur,
stedebouw, onderzoek en
ontwikkelingschap bv

GEMEENTE BREDA

Bestemmingsplan
Bedrijventerrein Breda-Oost "HOOGGEIND"



1881-100
OD 205, Delft
december 1991



NR. 88632
Op grond van artikel 20, lid 1, van de
Wet op de Ruimtelijke Ordening is de
goedkeuring van deze ~~voorschriften~~ *in zijn geheel*
~~voorschriften~~ *in zijn geheel*
de volgende bepalingen
de volgende bepalingen van deze
voorschriften onttrokken.

's-Heerlen, 3-9-1992
Gedeputeerde Staten van Noord-Brabant,
namens deze, *M. J. J. J.*
de griffier der staten.

Behoort bij besluit van Gedeputeerde
Staten van Noord-Brabant van
3-9-1992 NR. 88632
Mij bekend,
griffier der staten

M. J. J. J.
mr. drs. A.J. Modderkolk

GEMEENTE BREDA

Bestemmingsplan Bedrijventerrein Breda-Oost "HOOGEIND"

Behoort bij besluit van
raad der gemeente Breda
d.d. 23 april 1992

Mij bekend,
de secretaris van Breda,

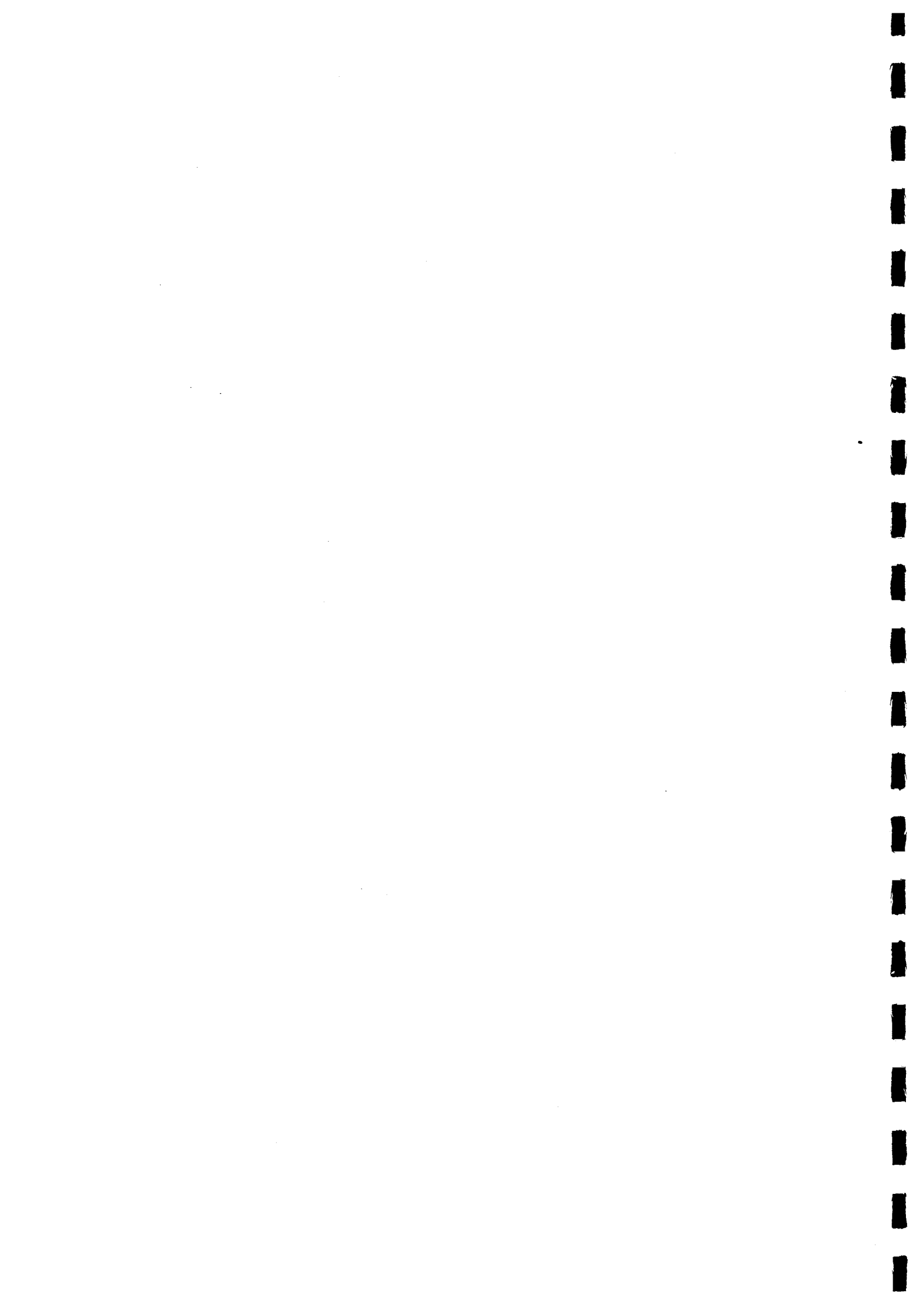
M. J. J. J.

INHOUD

Pagina:

1.	INLEIDING	1
2.	BESCHRIJVING VAN HET PLANGEBIED	3
2.1.	Ligging en begrenzingen	3
2.2.	Ruimtelijke structuur	3
2.3.	Landschappelijke structuur	3
2.4.	Vuilstort	7
2.5.	Ontsluiting	
2.5.1.	Verkeer	9
2.5.2.	Vervoer	10
2.6.	Waterhuishouding en grondgesteldheid	10
2.6.1.	Hoogteligging	10
2.6.2.	Waterhuishouding	10
2.6.3.	Grondgesteldheid	10
2.6.4.	Grondwaterstanden	14
2.6.5.	Bodemverontreiniging	14
2.6.6.	Oppervlaktewater	15
2.7.	Kabels en Leidingen	17
2.7.1.	Aanwezige kabels en leidingen	17
2.7.2.	Persleidingen	17
2.7.3.	Straalverbinding en vliegfunnel	17
3.	INRICHTING VAN HET PLANGEBIED	19
3.1.	Stedebouwkundige opzet	19
3.2.	Ontsluiting	19
3.2.1.	Aansluitingen op het eksterne wegennet	19
3.2.2.	Rekonstruktie Tilburgse weg	23
3.2.3.	Interne ontsluiting bedrijventerrein	23
3.2.4.	Langzaam verkeer	25
3.2.5.	Openbaar vervoer	25
3.3.	Landschappelijke inpassing	26
3.3.1.	Landschappelijk groen	26
3.3.2.	Stedelijk groen	28
3.3.3.	Interne waterafvoer en buffervijver	28
3.3.4.	Beken	30
3.4.	Bedrijfsterreinen	30
3.4.1.	Inrichting bedrijfsterreinen	30
3.4.2.	Bedrijvigheid	33
3.5.	Milieu aspecten	34
3.5.1.	Milieu zonering	34
3.5.2.	Bereikbaarheid en mobiliteit	35
3.5.3.	Geluidaspecten	36
3.5.4.	Energie aspecten	38

4.	JURIDISCHE VORMGEVING	39
4.1.	Planvorm	39
4.2.	Beschrijving in hoofdlijnen (Art. 3)	39
4.3.	Bedrijfsdoeleinden (Art. 4 en 5)	40
4.4.	Verkeersdoeleinden (Art. 6)	40
4.5.	Groenvoorzieningen (Art. 7)	40
4.6.	Water (Art. 8)	40
4.7.	Overige Bepalingen (Art. 9 t/m 14)	40
5.	EKONOMISCHE UITVOERBAARHEID	41
5.1.	Inleiding	41
5.2.	Verwervingen	41
5.3.	Bouw- en woonrijpmaken	42
5.4.	Milieu	42
5.5.	Opbrengsten	42
5.6.	Algemeen	42
5.7.	Konklusie	42
6.	INSPRAAK EN OVERLEG	43
6.		



1. INLEIDING

Het vigerende streekplan West-Brabant voorzag in een grootschalig stadsregionaal bedrijventerrein Bavel-Dorst voor categorie C-C1 bedrijven-terreinen. Het geprojecteerde gebied, met een omvang van circa 60 hectare gelegen ten oosten van de A27, moest verdere uitbreiding over de gemeentegrens van Breda in de richting Oosterhout mogelijk maken. Naar aanleiding van het gevoerde overleg en de inmiddels hernieuwde inzichten en gewijzigde behoefte, is van dit voornemen afgezien. Zoals is aangegeven in het Provinciaal Struktuurschema Bedrijventerreinen is het streven thans gericht op de realisering van een hoogwaardige snelweglokatie voor categorie B-B1 bedrijventerreinen (hindercategorie 1 t/m 4, uitgezonderd categorie A-inrichtingen Wgh), met een omvang van maximaal 30 hectare netto gelegen binnen de gemeente grenzen van Breda. Daarbij is opgemerkt uit te gaan van een goede zonering (inklusief segmentering) van het gehele terrein, alsmede voldoende flexibiliteit te betrachten voor hindercategorie 5 bedrijventerreinen met een distributieve of handelsfunctie. Tevens is van de zijde van de Provincie geadviseerd bijzondere aandacht te besteden aan de ruimtelijke kwaliteit van deze hoogwaardige lokatie.

Aan het bureau OD 205 is in juni 1988 opdracht gegeven tot het opstellen van een bestemmingsplan in samenwerking met de gemeentelijke diensten. Ten aanzien van de lokatie en de inrichting van het bedrijventerrein zijn de volgende uitgangspunten geformuleerd:

- Hoogwaardige snelweglokatie voor categorie B-B1 bedrijventerreinen;
- Netto terreingrootte maximaal ca. 30 hectare in principe gelegen binnen de gemeentegrenzen;
- Wervend vestigingsklimaat voor de verschillende bedrijfskategorieën;
- Goede ontsluiting met betrekking tot de verschillende verkeerssoorten;
- Zorgvuldige landschappelijke inpassing;
- Aandacht voor milieuaspekten met betrekking tot geluid en de zonering van de categorieën;
- Mogelijkheden voor een gefaseerde aanleg;
- Bijzondere aandacht voor de ruimtelijke kwaliteit van het plan.

In het kader van de planontwikkeling ten behoeve van het bestemmingsplan Breda-Oost "Hoogeind" is eerst een studie verricht naar de ruimtelijke en functionele mogelijkheden in het gebied. Het doel van deze studie was op basis van een legitieme afweging een principiële keuze te maken uit een aantal modelmatige inrichtingsplannen.

In de studie is met name aandacht besteed aan de mogelijkheden in het gebied een hoogwaardige ruimtelijke kwaliteit te verwezenlijken. Hiermee wordt bedoeld dat het bedrijventerrein met een zekere vanzelfsprekendheid in de bestaande stedelijke en landschappelijke structuur dient te worden opgenomen. De ruimtelijke problematiek die zich hierbij voordoet wordt gekenschetst door het ontbreken van een duidelijke stedelijke en landschappelijke structuur in de bestaande situatie. Stedebouwkundig is er sprake van een stadsrandsituatie, waar langs de uitvalswegen enige -deels spontane-

bedrijfsontwikkeling tot stand is gekomen, en met een ontsluiting ten opzichte van het bestaande stedelijk gebied die te wensen overlaat. Landschappelijk is er als gevolg van de vele ontgrondingen, de vuilstort en de kanalisatie van de beken, sprake van een sterke verbrokkeling in het gebied.

De ontwerp-opgave is om deze redenen opgevat als het vinden van aanleidingen in het gebied en de omgeving, waarmee een inrichtingsplan met een nieuwe, krachtige structuur mogelijk is.

De voorliggende ontwerp-bestemmingsplan bestaat uit een toelichting op het plan met twee bijlagen, de plankaart en de planvoorschriften.

In hoofdstuk 2. van de toelichting is een beschrijving van het plangebied gegeven en van de externe factoren die op het plan inwerken. De stedenbouwkundige opzet van het plan en de visie op onderdelen van het plan zijn weergegeven in hoofdstuk 3. Aansluitend zijn in hoofdstuk 4. de belangrijkste bestemmingen in de voorschriften behorend bij het plan toegelicht. Hoofdstuk 5. behandelt de voor de planrealisatie relevante financieel-ekonomische aspecten. Tenslotte is een hoofdstuk gereserveerd voor de resultaten van het overleg.

2. BESCHRIJVING VAN HET PLANGEBIED

2.1. Ligging en begrenzingen

Het plangebied is gelegen ten oosten van de autosnelweg Utrecht-Breda-Tilburg/Antwerpen. Het gebied is thans voor het grootste gedeelte in agrarisch gebruik.

Het plangebied wordt globaal begrensd door, (zie kaart 2.):

- De Rijksweg A27 in het westen;
- Het restant van het bosje van Heusdenhout en de Tilburgseweg in het noorden;
- De Dorstseley en de gemeente grens met Oosterhout in het oosten;
- De Molenley en de gemeente grens met Nieuw-Ginneken in het zuiden;

Nabij het Heusdenhout komt in het gebied een opslagterreintje ten behoeve van Rijkswaterstaat voor, dat tijdelijk als standplaats is toegewezen aan kermisexploitanten.

Langs de Tilburgseweg ligt enige verspreide woonbebouwing. De zuid-oost hoek van het plangebied grenst aan de regionale stortplaats Bavel-Dorst, dat door het gewest Breda wordt beheerd. De exploitatie van de vuilstort is gegund aan de Grontmij N.V., die op deze plaats tevens een gaswinning- en afvalwaterzuiverings-station in bedrijf heeft.

Centraal in het plangebied ligt de hoofdtoegangsweg tot de vuilstort met een weegstation. In de nabijheid hiervan is een woonhuis met erf gelegen.

2.2. Ruimtelijke structuur

Het gebied wordt ruimtelijk begrensd door het bosje van Heusdenhout, het reeds ingeplante westelijk talud van de vuilstort, en het weglichaam van de A27, de geluidwal en de vier woontorens van de wijk Heusdenhout, (kaart 3.). Door het agrarisch gebruik van de grond maakt het gebied een open indruk in zuidelijke richting tot aan Bavel en in noord-oostelijke richting tot aan de Boswachterij bij Dorst.

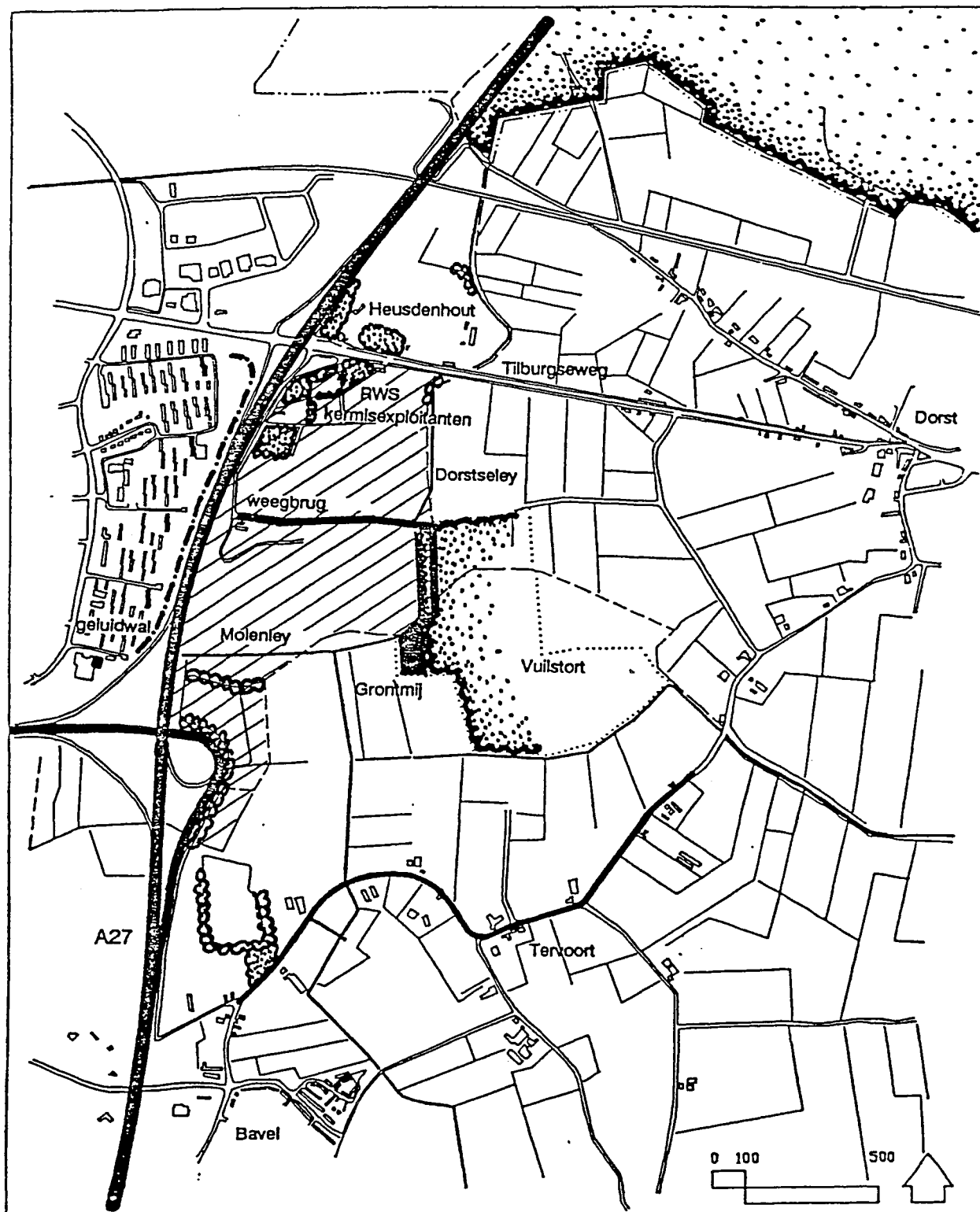
De ruimtelijke samenhang is door de vele ingrepen in het gebied groten-deels verloren gegaan. Met de aanleg van de Rijksweg zijn oude verbin-dingswegen afgebroken. De vuilstort en de bedrijvigheid daaromheen zijn van overheersende invloed op het hele gebied. Overige ontwikkelingen in het gebied zijn niet op basis van een bepaalde planvisie tot stand gekomen.

2.3. Landschappelijke structuur

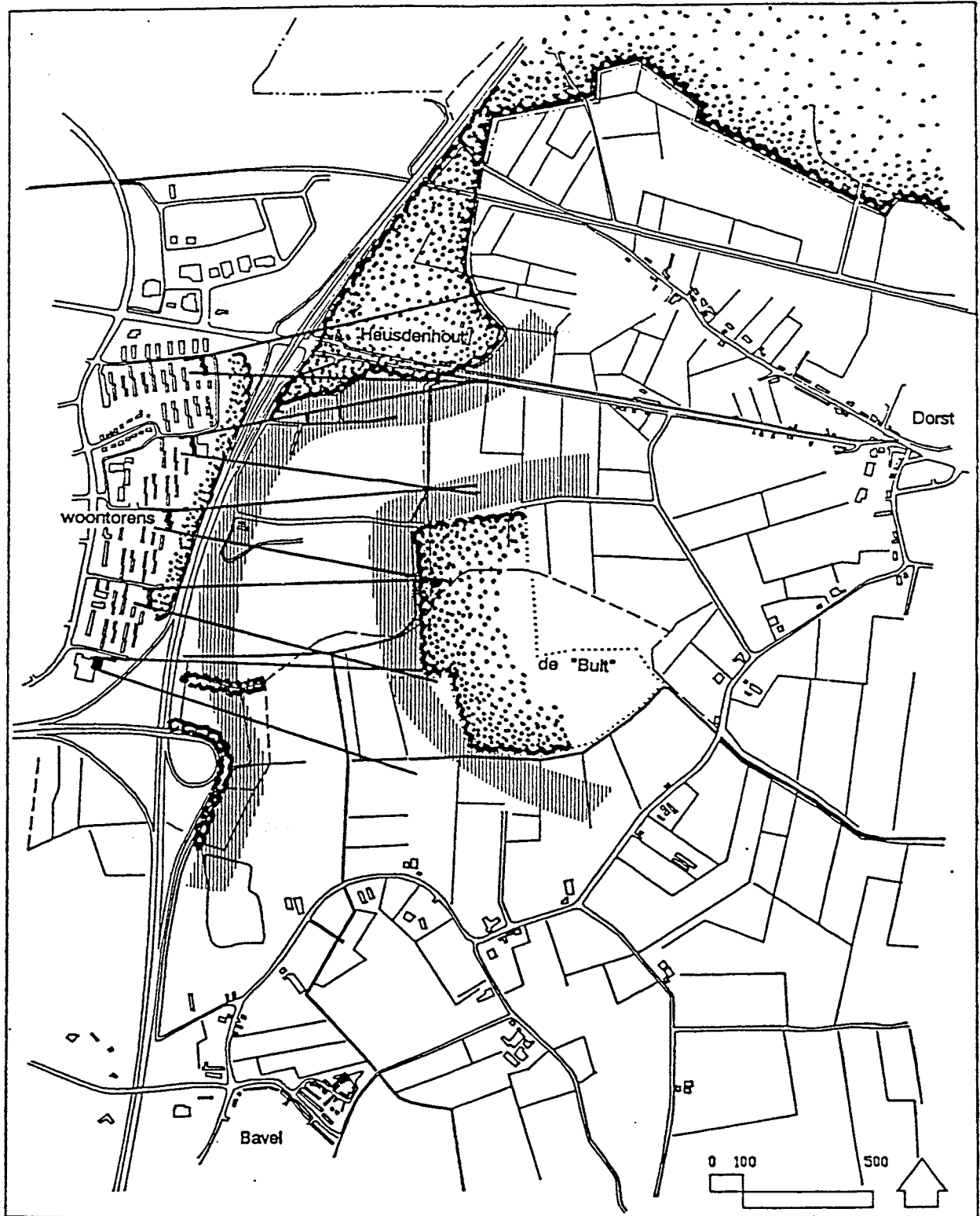
Het plangebied maakt deel uit van het Brabantse dekzandlandschap, dat bestaat uit dekzandruggen en beekdallaagten.

Op de hoger gelegen dekzandruggen ontstonden de eerste bebouwingskernen zoals Dorst, Heusdenhout en Bavel. De oude wegen die de bebouwingskernen verbinden volgen eveneens de dekzandruggen. Langs deze wegen ontwik-kelden zich individuele huiskavels, met erfbebouwing en beplanting, en buurtschappen zoals bijvoorbeeld Tervoort. De beekdallaagtes bleven aanvankelijk onbewoond, en werden als gevolg van de hoge grondwaterstand slechts geleidelijk en vanuit de randen ontgonnen.

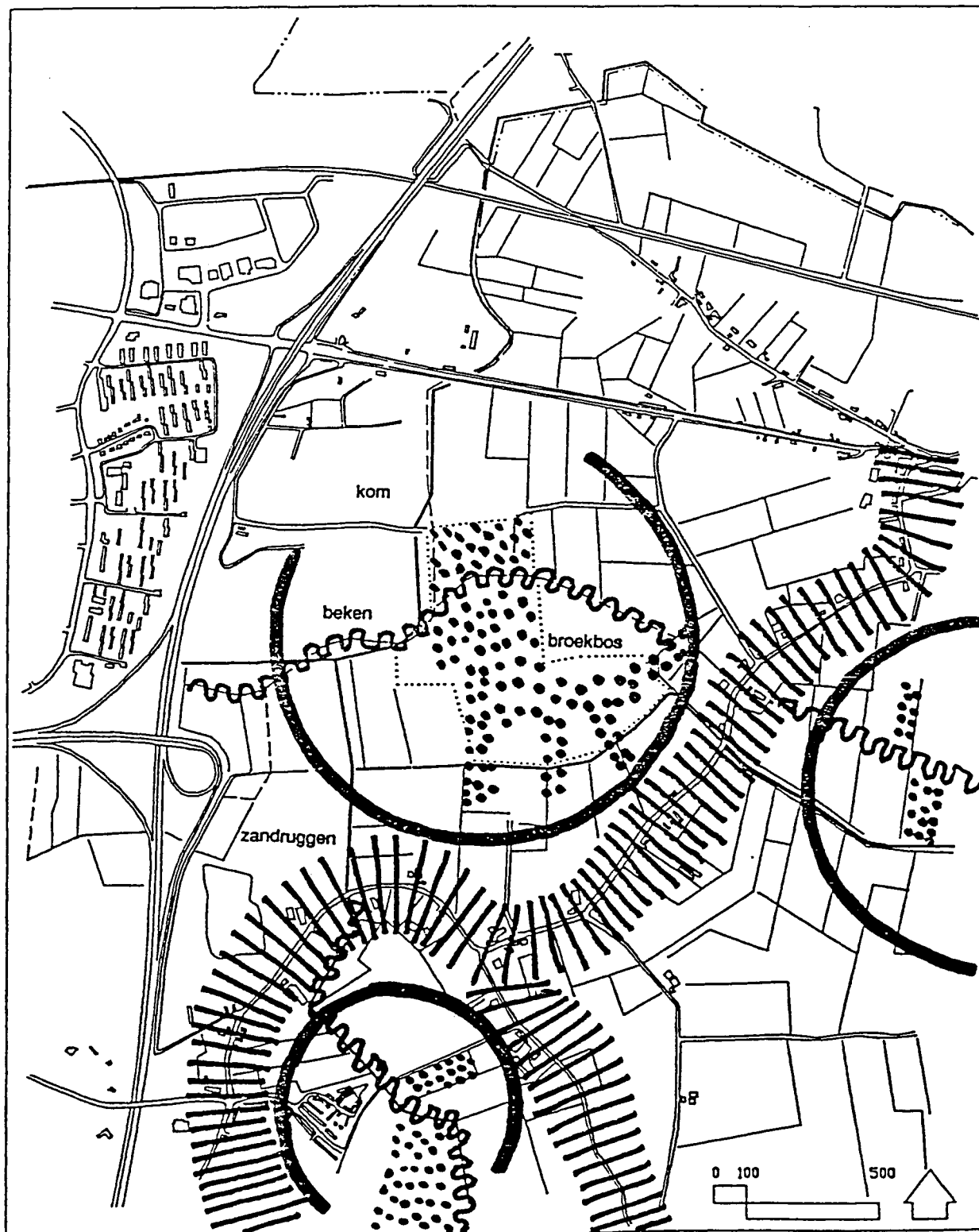
2. Liggio



3. Ruimtelijke structuur



4. Landschappelijke structuur



De wijze van ontginning is van grote invloed geweest op de huidige structuur van het landschap in deze streek.

Ten behoeve van de bereikbaarheid werden min of meer loodrecht op de omkransende hooggelegen wegen dijkjes uitgezet (de z.g. kammen). Op deze wijze konden de laag gelegen broekbossen bereikt worden en kon veenwinning plaatsvinden. In de zomer benutte men de droogvallende gronden als bouwland of weiland. Door de kammen onderling te verbinden door z.g. kaden was het mogelijk de kom verder te ontsluiten en de waterhuishouding te reguleren.

Deze oorspronkelijke structuur (kaart 4.), is nog enigszins herkenbaar in het huidige patroon van kavelsloten en ontsluitingswegen bijvoorbeeld langs de Dorstseweg.

Door enerzijds het afgraven van het veen in de beekdallaagte en anderzijds het ophogen door bemesting van de bouwlanden aan de randen, is het bodemrelief van de kom verder geprononceerd. In de beleving van het landschap wordt de komvorm tevens versterkt door de coulissen van de boswachterij Dorst op de noordelijk gelegen hoge gronden en door de recent aangebrachte aksenten in het landschap zoals de geluidwal langs de rijksweg en "de bult" vanwege de vuilstort.

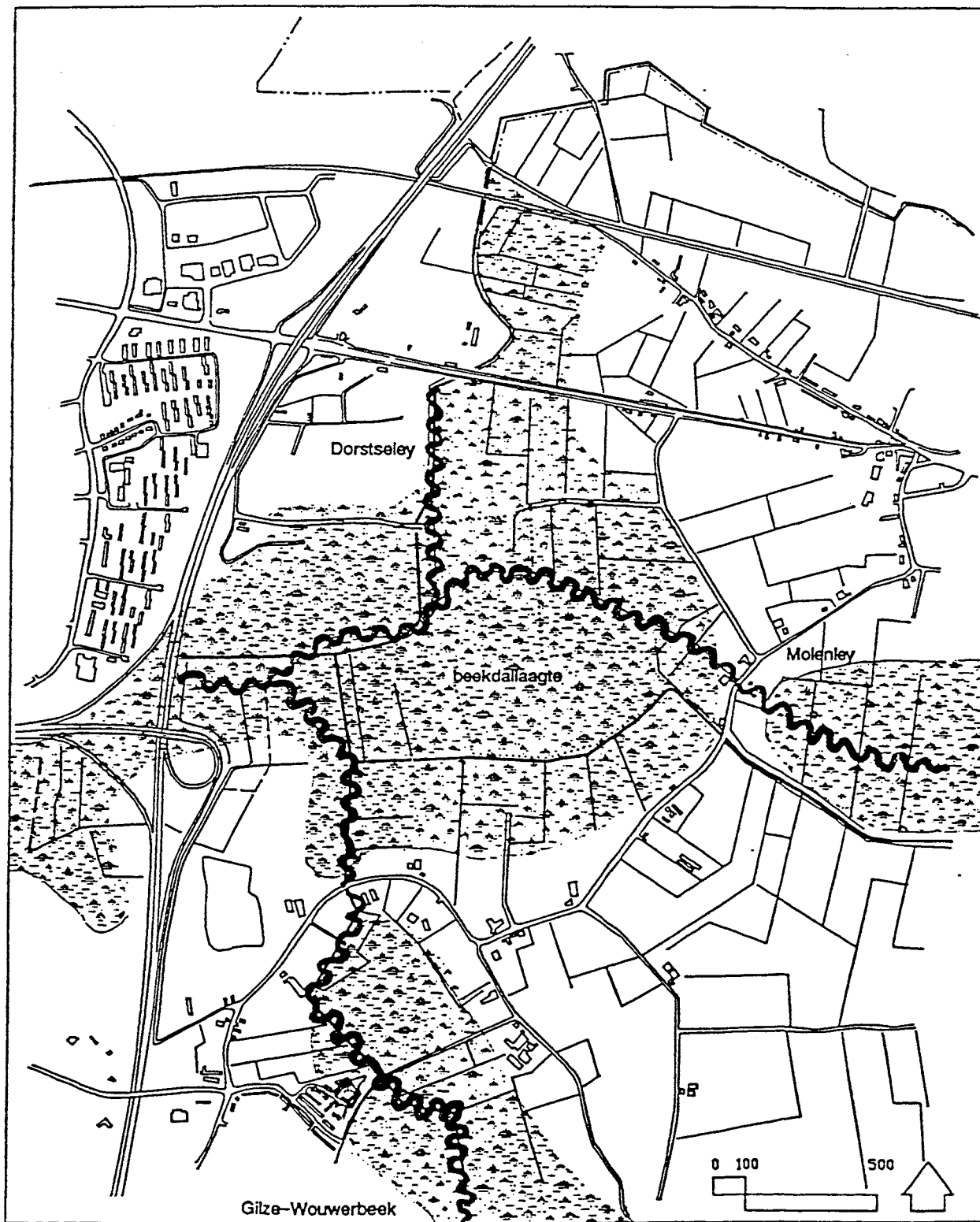
In het plangebied komen drie beken bij elkaar. De belangrijkste is de Molenley, die deel uit maakt van het stroomgebied van de Mark. Vanuit het noorden sluit de Oude- of Dorstseley hierop aan, vanuit het zuiden is dit het geval met de Gilze-Wouwerbeek. Deze laatste is een gegraven waterloop. Overigens zijn ook de Molenley en de Dorstseley vele malen vergraven en verlegd. Het oorspronkelijk beekverloop (kaart 5.), is van invloed geweest bij de vaststelling van de gemeentegrenzen. Alleen nabij de Tilburgseweg en ter hoogte van de oprit naar de zuidelijke rondweg is in de vorm van restanten beplanting nog iets van het vroeger beekverloop waar te nemen.

Door de sektor natuur en landschap van de gemeente is een inventarisatie van de vegetatie in het gebied verricht. Hieruit valt op te merken dat het structureel verschil in vegetatie van de hogere gronden en de beken nog steeds aanwezig is. Overigens is de soorten rijkdom beperkt als gevolg van verrijking van de bodem en de vele aantastingen die het gebied heeft ondergaan. De botanische waarde van het gebied is dan ook gering.

2.4. Vuilstort

Het plangebied grenst aan de vuilstort Bavel-Dorst. Met de afbouw van de vuilberg, en het afdekken en inplanten van het terrein ontstaat een nieuw element in het landschap. Ervaringen elders hebben geleerd dat de waardering van een dergelijk element als gevolg van de ruimtelijke werking van "de bult", en door de rekreatieve functie die het krijgt, geleidelijk aan in positieve zin veranderd. Tevens is elders in Noord-Brabant (Den Bosch: Pettelaar Park, en Nuenen c.a. Eeneind) gebleken dat de aanwezigheid van een vuilstort op korte afstand van het bedrijventerrein waarschijnlijk weinig of geen invloed heeft op de bereidheid van bedrijven zich te vestigen.

5. Landschappelijke structuur



De stort is ontstaan door het opvullen van leemputten, die gegraven zijn om leem te winnen voor de steenfabriek bij Dorst. Deze bevonden zich voornamelijk in de laagste delen van de kom, waar oorspronkelijk het broekbos en de griendgronden waren gelegen. De stortplaats bestaat uit een oud gedeelte in het noord-westen waar verontreiniging van het ondiepe grondwater optreedt, en een nieuw gedeelte dat is voorzien van een onderafdekking van bitumenfolie waar het infiltratiewater wordt afgevangen. Na zuivering wordt het resterende vervuilde water via een persleiding afgevoerd naar het hoofdriool gelegen in de wijk Heusdenhout.

De vuilstort is mede de oorzaak geweest dat het natuurlijk verloop van de beken, en daarmee de gehele waterhuishouding in het gebied meerdere malen is gewijzigd.

De vuilstort Bavel-Dorst zal medio 1992 buiten gebruik worden gesteld. Ter beperking van de overlast na het beëindigen van de stortactiviteiten zijn, in de door de Provincie afgegeven vergunning in het kader van de Afvalstoffenwet, voorwaarden opgenomen die betrekking hebben op de nazorg. Dit betreft ondermeer de afdekking van de stortplaats, regelmatige controle op verzakkingen, ontwatering en afwatering, ongewenst gedierte, begroeiing en gasontwikkeling. Het ligt in de bedoeling de stortgaswinningsinrichting en de waterzuiveringsinstallatie van het perkulatiewater ook na het beëindigen van de stort in bedrijf te houden.

De oppervlakte van de gehele afvalberg bedraagt in de eindfase 37 ha met een maximale hoogte van 18 meter t.o.v. het maaiveld, inclusief afdekgrond. Volgens het sinds 1980 operationele stortplan vinden de laatste stortfasen plaats aan de oostkant van de bult. Voor de afwerking van het terrein gaat het plan uit van contouren en beplanting die aanwending van meerdere vormen van rekreatief gebruik mogelijk moeten maken. In het bestemmingsplan "Afvalstoffenberging Bavel" van de gemeente Nieuw-Ginneken is aan een gedeelte van het gebied de globale uit te werken bestemming "rekreatieve doeleinden" gegeven. Vaste planvoornemens voor de invulling van deze functie ontbreken vooralsnog.

2.5. Ontsluiting

2.5.1. Verkeer

In de huidige situatie wordt het terrein eenzijdig ontsloten vanaf de Tilburgseweg. De hoofdontsluiting loopt via de Hoogeindse straat die thans nog onder het beheer van Rijkswaterstaat valt. Deze route sluit aan op de toegangsweg tot de vuilstort. Vanuit het oosten, vanaf de Dorstseweg reiken enige landbouwwegen tot aan de vuilberg. Vanuit het zuiden loopt een smalle weg vanaf de Dorstseweg via de Kluisstraat tot aan de gemeentegrens van Breda. Verbindingen tussen de genoemde wegen zijn niet aanwezig (kaart 6.).

De huidige doorstroming van het verkeer op de Tilburgseweg richting Dorst en Breda is redelijk te noemen omdat het hier een voorrangsweg betreft. De verkeersuitwisseling Tilburgseweg en A27 is echter problematisch, met aansluitingen die uit oogpunt van de verkeersveiligheid te wensen overlaten. Daarnaast is de situatie met parallelwegen aan de Tilburgseweg, ter hoogte van de Hoogeindse straat onoverzichtelijk en verkeersonveilig.

Maatregelen ter verbetering van de doorstroming en de verkeersafwikkeling op de betreffende kruispunten van de Tilburgseweg zijn in de huidige situatie reeds gewenst. Als gevolg van de ontwikkeling van het bedrijven-terrein, met een hoofdontsluiting vanaf de Tilburgseweg, zal rekonstruktie van het weggedeelte noodzakelijk zijn. Door de sectie verkeer van de gemeente is een nadere studie verricht naar de aspecten die in dat kader verbetering behoeven. (zie hiervoor paragraaf 3.2.2.).

2.5.2. Vervoer

De huidige stadslijn 4/5 heeft als eindhalte de Heerbaan ten westen van de A27. De busverbinding voorziet om de 10 minuten in een verbinding met het centraal station. Er is geen verbinding tussen de Heerbaan en het toekomstig bedrijventerrein.

Streeklijnen in de nabijheid zijn lijn 131 met een uurdienst via de Tilburgseweg tussen het station en Dorst/Gilze/Tilburg, en lijn 133 met een uurdienst via de Claudius Prinsenlaan/ Loevesteinstraat naar Bavel. In de spits wordt door beide lijnen een halfuurdienst gereden.

2.6. Waterhuishouding en grondgesteldheid

2.6.1. Hoogteligging

Het huidige maaiveld varieert in het westen van 5.20 m +N.A.P. ter hoogte van het Heusdenhout tot 3.30 m + N.A.P. ten zuiden van de Molenley. Langs de oostelijke grens varieert de hoogte van het maaiveld van 4.40 m + N.A.P. nabij de Tilburgseweg tot 3.40 m + N.A.P. aan de voet van de vuilstort (zie kaart 7.).

2.6.2. Waterhuishouding

Als gevolg van het reliëf van de beekdallaagte is in principe een goede afvoer van het oppervlakte water mogelijk. De huidige waterhuishouding van het gebied laat echter te wensen over door plaatselijk bemaling, het gewijzigde regime t.g.v. normalisatie van de beken, en als gevolg van de vuilstort.

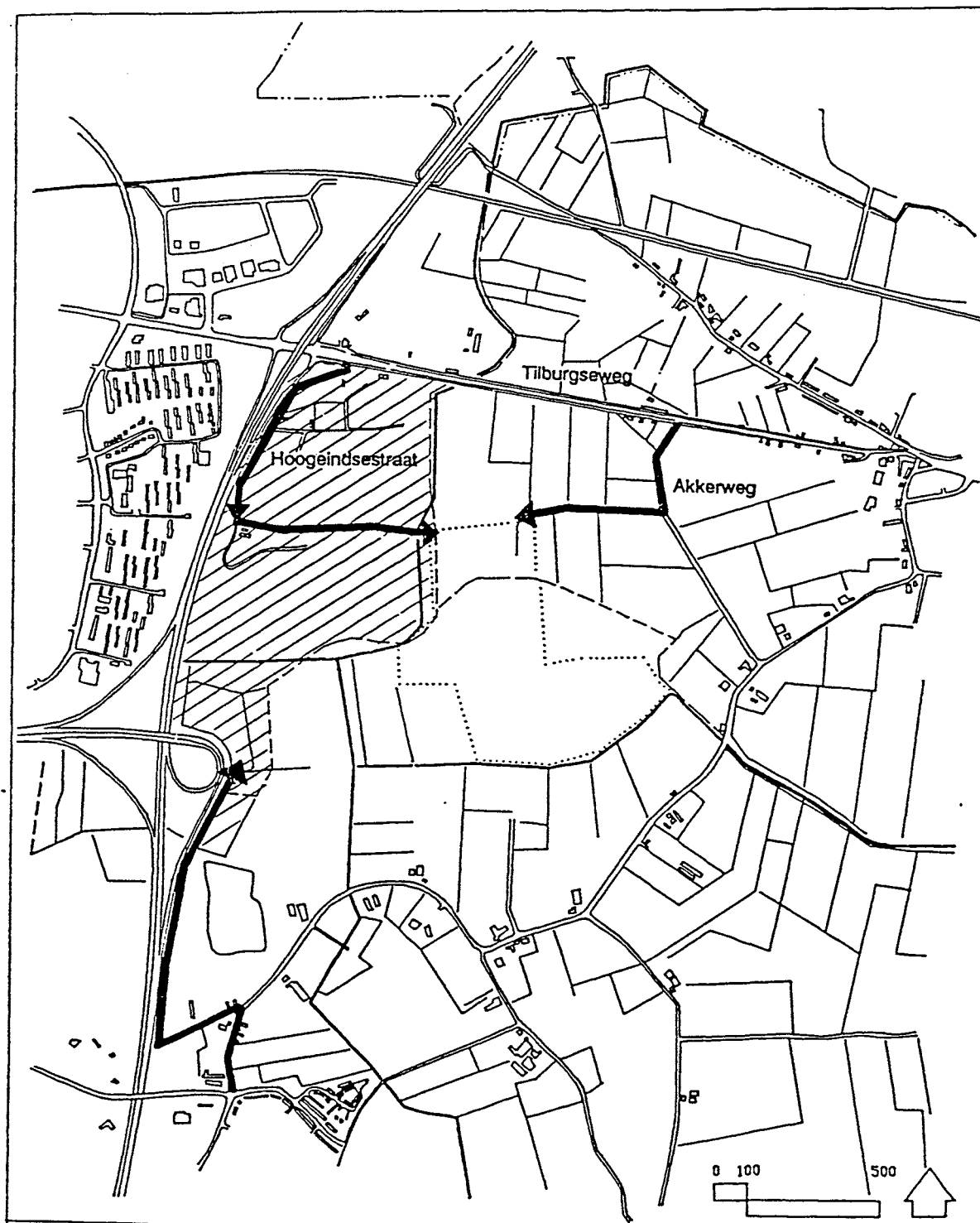
De waterhuishouding van het gebied en het beheer en onderhoud van de beken is ondergebracht bij het waterschap "De Boven-Mark".

De in de Molenley aangebrachte stuw in het zuid-westelijke deel van het gebied heeft een hoogte van 1.65 m +N.A.P.

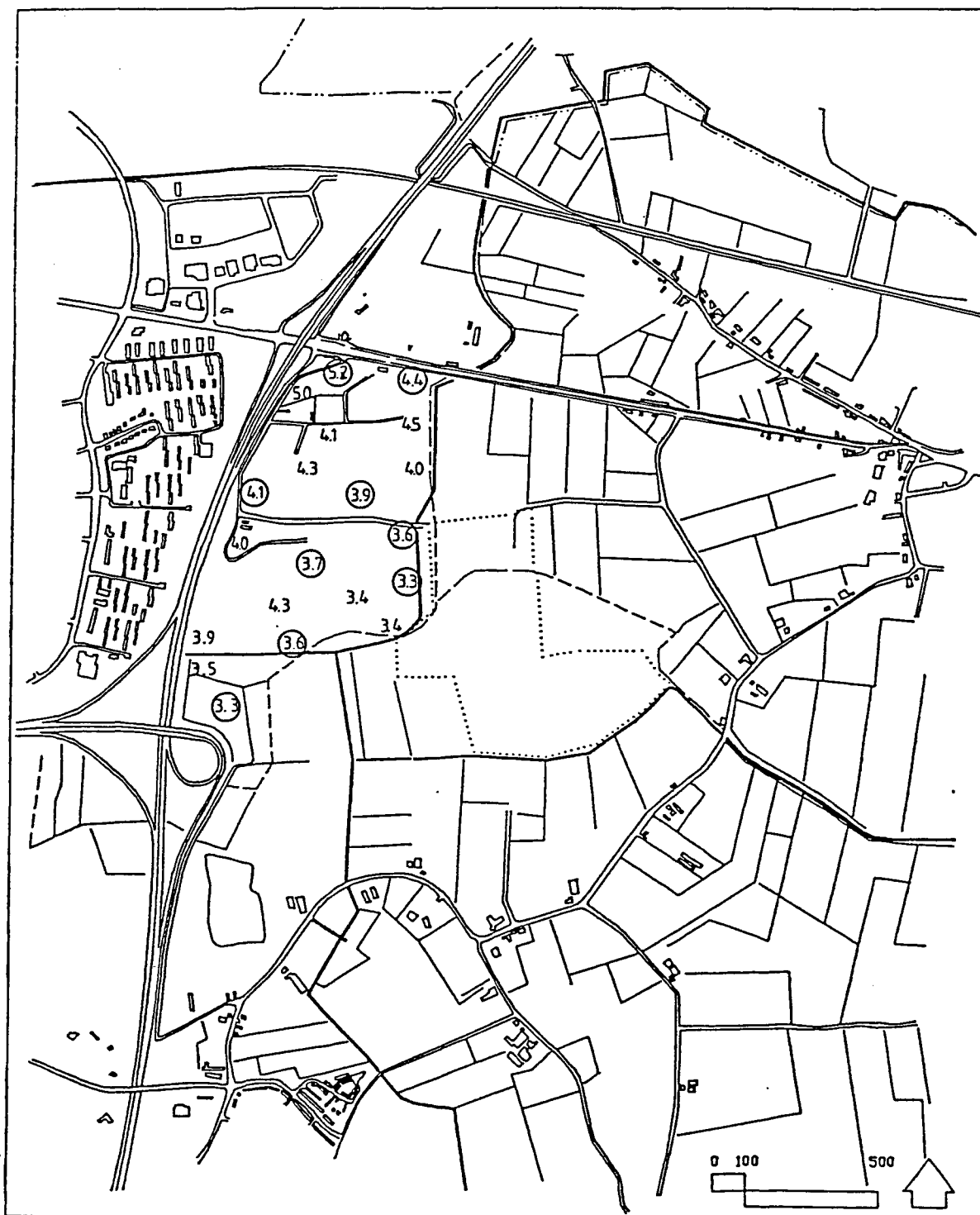
2.6.3. Grondgesteldheid

Volgens de bodemkaart van Nederland bestaat de bovengrond van het gebied uit moerige eerdgronden in de zuid-oost hoek, hoge enkeerdgronden in de noord-west hoek en beekerdgronden in het overige gebied (zie kaart 8.). Dit betekent dat aan de oppervlakte in hoofdzaak zwaklemig fijn zand voorkomt met mogelijk plaatselijk veenlagen. De daaronder gelegen pleistocene laag maakt deel uit van het z.g. "dal van Breda", een formatie van zanden en kleien met veelvuldig erin voorkomende storingen. Gedetailleerd grondonderzoek zal bij de aanleg van zowel wegen als gebouwen noodzakelijk zijn.

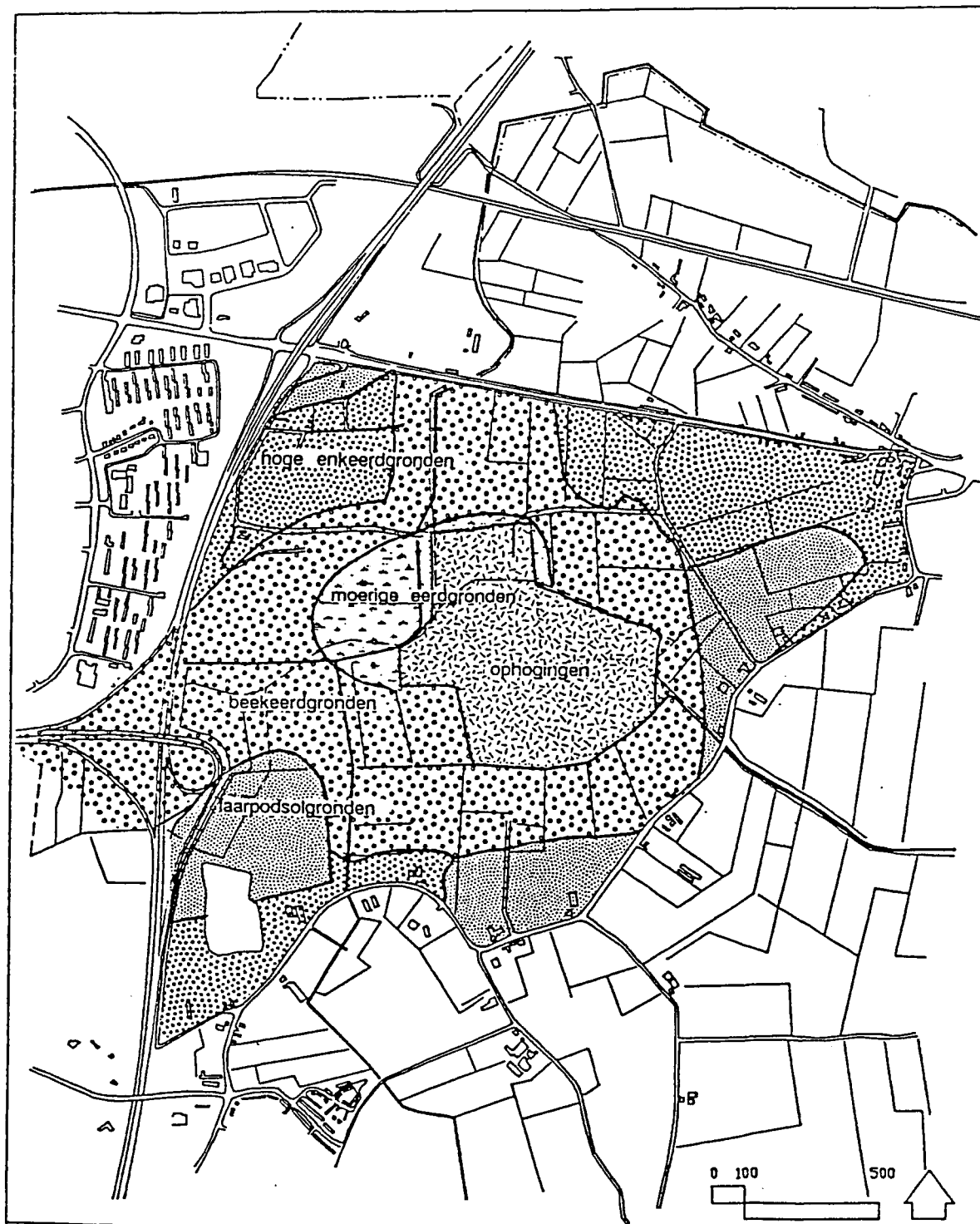
6. Ontsluiting



7. Hoogtes



8. Bodem, bron: STIBOKA 1981



2.6.4. Grondwaterstanden

Het grootste deel van het gebied bestaat uit de beekdallaagte waar de grondwaterstand hoog is. Door de geaardheid van de bodem treedt bovendien een aanmerkelijk verschil in zomer en winter grondwaterstand op. De hoge grondwaterstand in de winter bedraagt minder dan 40 cm beneden maaiveld in de winter, terwijl nabij de vuilstort het grondwater tot in het maaiveld kan staan. 's-Zomers varieert de grondwaterstand van 80-120 cm beneden maaiveld.

Voor de hogergelegen gronden in de noord-west hoek van het gebied komen 's-winters waarden van meer dan 80 cm, en 's-zomers van meer dan 160 cm beneden maaiveld voor (zie kaart 9. grondwatertrappen).

2.6.5. Bodemverontreiniging

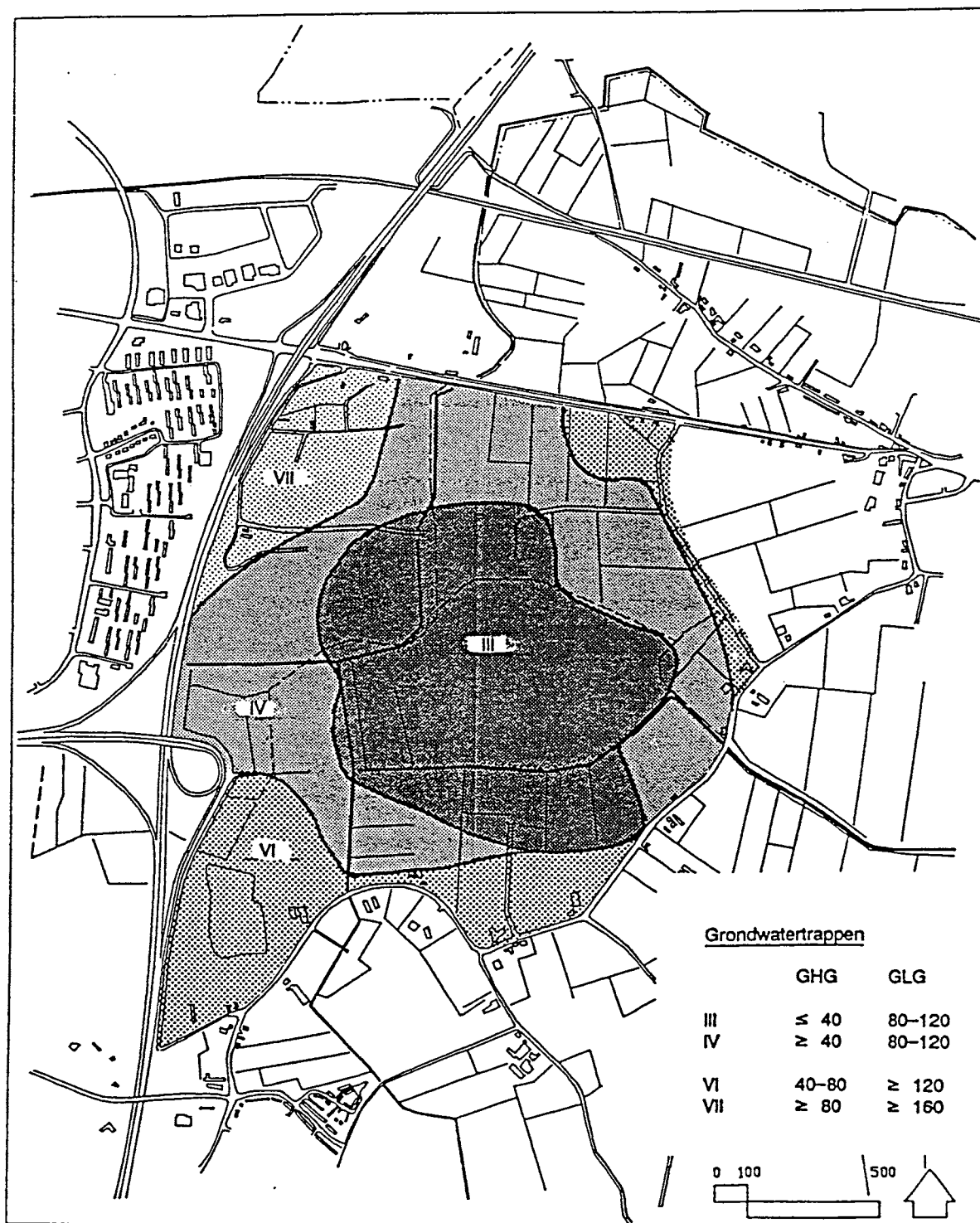
De verschillende activiteiten die in en om het plangebied hebben plaatsgevonden en nog plaatsvinden, zoals ondermeer zand- en leemwinningen, vroegere vuilstorten in de ontstane putten, exploitatie van de huidige regionale vuilstortplaats, en drinkwaterwinning, hebben in de loop der jaren tot een stroom van onderzoeksresultaten geleid, (zie voor een overzicht van het verrichte onderzoek bijlage I). Onderzoek heeft plaats gevonden op initiatief van de gemeente Breda (terrein voormalige autosloop/ Moleneind-oost), op initiatief van beheerders (geo-electrisch onderzoek van de vuiltong van de stortplaats door de Heidemij, bewaking van het drinkwaterwingebied Dorst), en in het kader van de Interimwet Bodemsanering (IBS: o.a. "put van Hero"/ Moleneind; met afval dichtgestorte kleiputten).

Wegens het gelijktijdig voorkomen van verhoogde gehalten van de zware metalen (cobalt, nikkel, en zink) is dit aspect in het kader van de IBS verder onderzocht met het uitvoeren van veldonderzoek, o.a. in het plangebied, en het samenbrengen van alle vorige onderzoeken in een historisch onderzoek.

De konklusies en aanbevelingen uit dit onderzoek (IWACO, 1987) hadden voor het plangebied met name betrekking op gebruiksbeperkingen van het ondiepe grondwater. Aanbevolen werd, op grond van het verontreinigingsbeeld en de risico-evaluatie, af te zien van het gebruik van grondwater voor menselijke consumptie en besproeiing van volkstuinen, beregening van landbouwgronden en veedrenking. Ten aanzien van het gebruik van het diepere grondwater voor industriële doeleinden bracht dit onderzoek geen beperkende factoren aan het licht. Voor specifieke toepassingen werd nader onderzoek vooraf echter wenselijk geacht. Voor één lokatie gelegen nabij de standplaats voor kermisexploitanten, waar tevens een hoge concentratie cadmium in het grondwater werd aangetroffen werd aanbevolen nader onderzoek naar de herkomst te verrichten. Mogelijk was hier sprake van een puntbron.

Ten behoeve van het ontwerp bedrijventerrein Breda-Oost is in mei 1989 door de milieudienst van de gemeente een indikatief bodemonderzoek verricht, waarmee de bovenstaande konklusies onderschreven konden worden. In het grondwater van de peilbuis ter plaatse van de puntbron werd een sterk verhoogd cadmiumgehalte gemeten evenals sterk verhoogde zink-cobalt-en nikkelgehalten. Ook werd op twee andere peilbuislokaties matig

9. Grondwatertrappen, bron: STIBOKA 1981



Ook werd op twee andere peilbuislokaties matig verhoogde cadmiumgehalten vastgesteld. Ondanks de aandacht hiervoor kon in het veld geen aanwijsbare oorzaak voor deze verontreiniging worden vastgesteld. Nader onderzoek werd daarom noodzakelijk geacht. Dit heeft in het kader van de IBS plaatsgehad (IWACO, augustus 1989), waarmee opnieuw de verontreinigingen zijn aangetoond maar de bron niet kon worden vastgesteld. Tevens komt uit dit onderzoek ondermeer naarvoren dat het verontreinigd grondwater zich horizontaal beweegt in zuidwestelijke richting.

De resultaten van dit recente onderzoek zijn in september 1989 besproken met de Inspectie Milieuhygiëne van de Provincie Brabant, hetgeen heeft geleid tot de volgende konklusies:

1. Zowel ten aanzien van Cobalt, Nikkel en Zink als Cadmium is geen bron gevonden.
2. Mede daardoor en het grote gebied dat de verontreiniging bestrijkt, is de verontreiniging niet saneerbaar.
3. De Cadmium-verontreiniging is alleen aangetoond in het gebied Breda-Oost (Hoogeind).
4. Het agrarisch gebruik van het grondwater is af te raden, verbieden is echter niet mogelijk.
5. Doordat het gebied Breda-Oost een industriebestemming zal krijgen is het risico van agrarisch gebruik van het grondwater vanzelfsprekend gering en is de bestemmingsverandering een gunstige faktor.
6. Bedrijven die grondwater gebruiken zullen moeten nagaan of de aanwezige stoffen schadelijk kunnen zijn voor hun produkt en/of hun machines. Indien dit het geval is, kan het water van grotere diepte gehaald worden.
7. In het gebied weidepercelen Bavel-Dorst dient een bewakingssysteem voor het grondwater te worden ingericht.
Bij de eerste monsternamen zal in gehele gebied op Co, Ni, Zi en Cd worden geanalyseerd. Indien verder buiten het gebied Breda-Oost geen Cd wordt aangetroffen, zal alleen in Breda-Oost nog Cd monsternamen plaatsvinden.
8. Geadviseerd wordt in het gebied Breda-Oost een monitoringssysteem op te zetten ter bewaking van de industriële activiteit. (nulsituatie vastleggen en deze in de tijd volgen).

Gezien het voorgaande kan gekonstateerd worden dat de kwaliteit van de bodem de bestemming industrieterrein toelaat. Ten aanzien van het gebruik van grondwater zijn er beperkingen.

2.6.6. Oppervlaktewater

Door het plangebied stroomt de Dorstse Ley. Deze komt ten zuiden van het plangebied uit in de Molenley. De waterkwaliteit van de Dorstse Ley wordt volgens gegevens van het Hoogheemraadschap West-Brabant, beïnvloed door de waterafvoer van de vuilstortplaats, waar de beek langs loopt. Het betreft hier met name de oudere delen van de vuilstortplaats, waarvoor geen grondwaterafschermende voorzieningen getroffen zijn.

Het water van de Dorstse Ley tussen de vuilstortplaats en de samenvloeiing met de Molenley voldoet, vanwege een aantal significante verhoogde concentraties verontreinigende stoffen, dan ook niet aan de Noord-Brabantse basiskwaliteit (N.B.B.K.).

In de Molenley ter hoogte van de nieuwe vuilstort is geen significante toename van de bovengenoemde parameters gekonstateerd. De benedenloop van de Molenley staat na samenvloeiing met de Dorstse Ley echter wel onder invloed van de vuilstort, maar voldoet voor wat betreft bovengenoemde parameters wel aan de N.B.B.K.-normen.

Bij deze beoordeling is gebruik gemaakt van gegevens van het jaar 1987.

2.7. Kabels en Leidingen

2.7.1. Aanwezige kabels en leidingen

De in het gebied voorkomende kabels en leidingen liggen in hoofdzaak aan de randen (zie kaart 10.):

- Ten zuiden van de Tilburgseweg: de hoofdtransportleidingwater (D.W.L., PVC ϕ 630 mm)
- Ten noord-westen van de vuilstort: de stortgasleiding t.b.v. de steenfabriek "de vijf eiken" (ϕ 500 mm)
- Ten oosten van de oprit van de zuidelijke rondweg en de A27: de hoogspanningsleiding in mantelbuis (10 KV)
- Langs de Hogeindse straat: overige leidingen t.b.v. huisaansluitingen.

Ten zuiden van het plangebied is een hogedrukleiding t.b.v. het aardgas gelegen.

In het plan dienen de veiligheidszones, alsmede de zakelijkrecht stroken van zowel binnen als buiten het plangebied gelegen kabels en leidingen in acht te worden genomen.

2.7.2. Persleidingen

In het plangebied ligt een persleiding t.b.v. het afvalwater van de vuilstort. De injectie vuilstort bedraagt maximaal 50 m³ per uur.

Ten zuiden van de Tilburgseweg bevindt zich een persleiding vanuit Dorst.

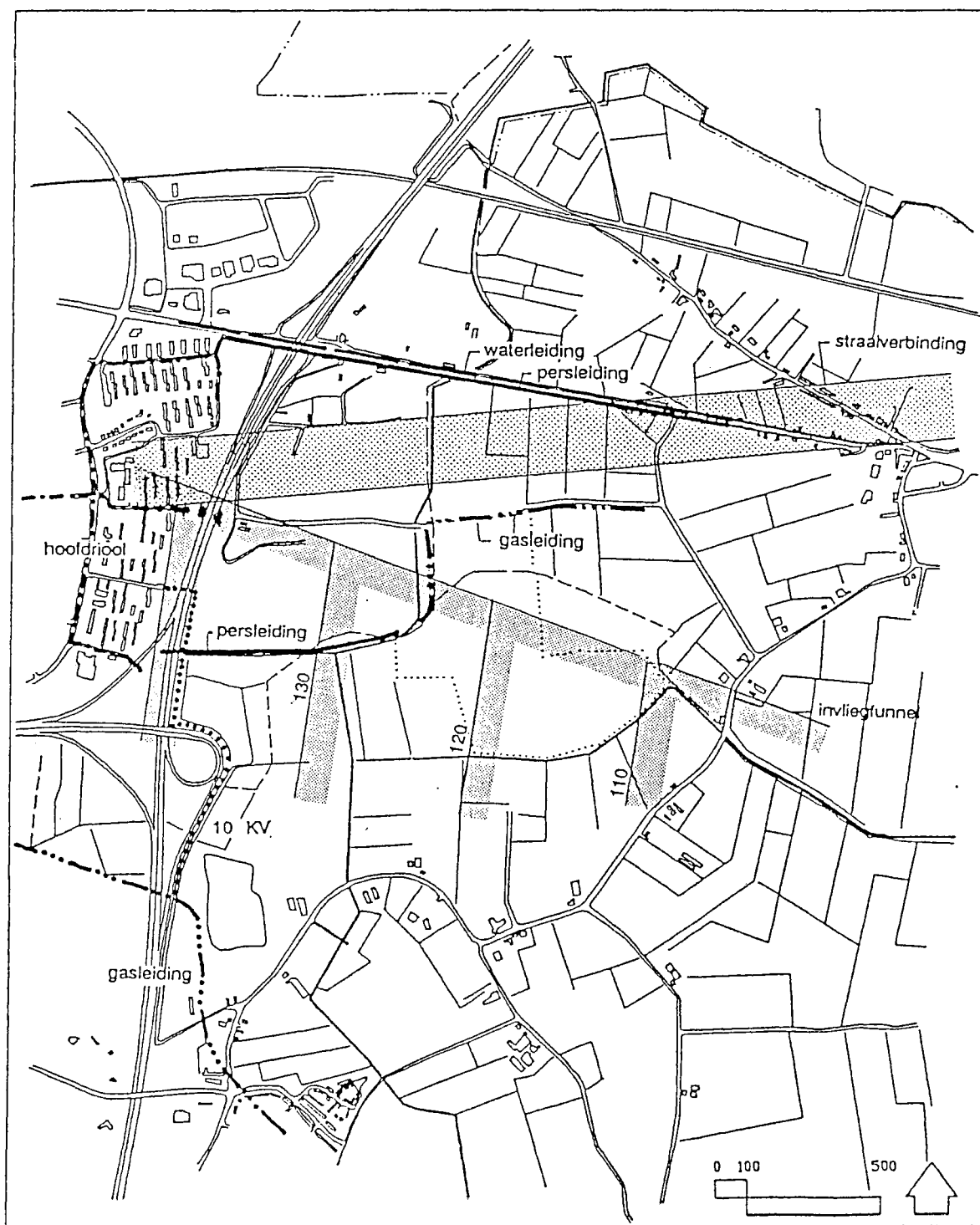
De injectie Dorst in het hoofdriool bedraagt maximaal 75 m³ per uur.

Ter hoogte van de Grote Houw is onder het weglichaam van de A27 een mantelbuis aangebracht (ϕ 300 mm) t.b.v. een toekomstige persleiding voor het bedrijventerrein.

2.7.3. Straalverbinding en vliegfunnel

Over het noordelijke gedeelte van het plangebied is een P.T.T.-straalverbinding aanwezig. De eis ten aanzien van de maximaal toelaatbare bouwhoogte van bouwwerken bedraagt 50 meter. Over het zuidelijke gedeelte van het gebied is een invliegfunnel geprojecteerd van het vliegveld Gilze-Rijen, met maximaal toelaatbare bouwhoogte van bouwwerken van 122-138 meter.

10. Kabels en Leidingen



3. INRICHTING VAN HET PLANGEBIED

3.1. Stedebouwkundige opzet

Bij de opzet van het plan gold als belangrijkste taakstelling te streven naar een bepaalde ruimtelijke kwaliteit die zowel een hoogwaardige bedrijfslokatie moet waarborgen, als de geleidelijke overgang van stadsrand naar buitengebied aannemelijk moet maken.

Gegeven de gefragmenteerde bestaande structuren die het gebied thans kenmerken, is getracht de beoogde ruimtelijke kwaliteit aan te brengen door het ontwerpen van een krachtige hoofdstructuur (kaart 11.).

De aanleidingen tot de aangebrachte structuur worden gevormd door de hoofdentrees vanaf de Tilburgseweg en vanuit het knooppunt Zuidelijke rondweg/A27, de komvorming van het beekdal, de orientatie op de "bult", en het terugwijken van de bebouwingsgrens van de wijk Heusdenhout met de woontorens als markante punten. Een radiaal systeem van onsluitingswegen en hierop aansluitende stedelijke en landschappelijke groenstructuren zijn de belangrijkste kenmerken van deze hoofdstructuur. Binnen de structuur is een duidelijke zonering en segmentering aangebracht in de vorm van kompartimentering door middel van groenelementen en een hiërarchie van wegen. Tevens is een geleiding naar bedrijfstypen aangebracht, in de zin van zichtlokaties, en overige bedrijfsterreinen. Vanuit de structuur worden, door gebruik te maken van bestaande groenstructuren, het opnemen van fietsroutes, en het begrenzen door de beken, overgangen naar het buiten gebied aangegeven, die door zorgvuldige groendetaillering een "natuurlijk" karakter kunnen krijgen.

3.2. Ontsluiting

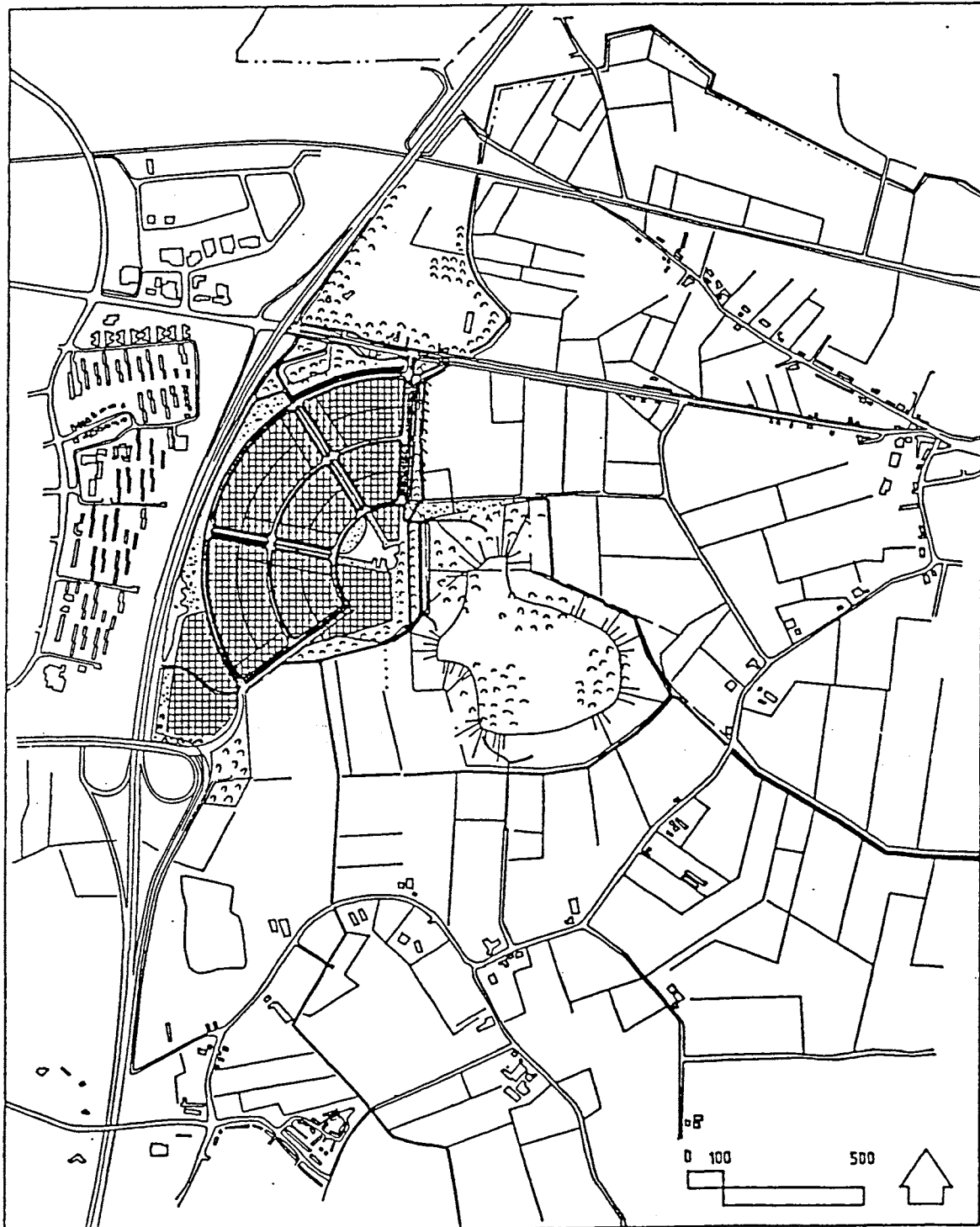
3.2.1. Aansluitingen op het externe wegennet

Het plangebied wordt tweezijdig ontsloten. Eén hoofdontsluiting is geprojecteerd vanaf de Tilburgseweg, de tweede gaat uit van de aanleg van een volledige aansluiting op het knooppunt Zuidelijke Rondweg/A27 ten zuiden van het plangebied (kaart 12.).

Met de realisering van de hoofdontsluiting vanaf de A27 kan de attractiviteit van het bedrijventerrein worden verhoogd, hetgeen de kans op vestiging van hoogwaardige vormen van bedrijvigheid aanmerkelijk vergroot. Ook gelet op het streven naar optimale bereikbaarheid per fiets en openbaar vervoer is de tweede hoofdontsluiting van belang.

Over de definitieve oplossing voor de aanpassing van het knooppunt is overleg gaande met Rijkswaterstaat. In principe zijn er twee opties: een variant waarbij het tracé van de Zuidelijke Rondweg doorgezet wordt tot in het plangebied, of een variant waarbij de ontsluiting van het plangebied aantakt op het knooppunt. In beide varianten wordt er de voorkeur aan gegeven de westelijke uitrit vanaf de A27 naar de zuidelijke rondweg te vervangen door een half-klaverbladaansluiting zuidelijk van het viadukt. Het bestemmingsplan maakt realisering van beide varianten mogelijk.

11. Planopzet



12. Hoofdontsluiting



verbinding met Dorst, Rijen en Gilze. Door bediening van het NS-station Gilze/Rijen ontstaan met overstapmogelijkheden op stoptreinen goede regionale verbindingen vanuit oostelijke richting. Wellicht is het mogelijk de halfuursfrequentie die nu alleen tijdens spitsuren geboden wordt, de hele dag in te voeren. Ook kan overwogen worden de frequentie tijdens de spits verder op te voeren.

2. Nieuwe spitslijn (19)

Komplementair aan lijn 131 kan ook gedacht worden aan een spitslijn die beginnend met de route van lijn 131 na Hoogeind niet rechtsaf, maar linksaf de Tilburgseweg opdraait en vervolgens via het bedrijventerrein Moleneind weer terugrijdt naar het centraal station. Ook in omgekeerde richting kan deze lus bereden worden. Lijn 131 blijft in dit geval een streeklijn met een lagere frequentie.

Ter plaatse van de entrees tot het bedrijventerrein zal ernaar worden gestreefd de kruispunten te voorzien van doorstromingsmaatregelen ten gunste van het openbaar vervoer.

Operationele aspecten van de twee genoemde mogelijkheden zullen in het kader van het openbaar vervoersplan voor de gehele gemeente verder worden uitgewerkt.

3.3. Landschappelijke Inpassing

3.3.1. Landschappelijk groen

Met landschappelijk groen wordt bedoeld het groen in het plan waarbij ernaar gestreefd wordt de milieukondities en de vegetatie zoveel mogelijk in overeenstemming te brengen met het oorspronkelijk natuurlijk gegeven (kaart 15.).

Het betreft op de hoger gelegen gronden het bosje van Heusdenhout, dat in het plan in zuid-oostelijke richting wordt vergroot tot aan de randweg. De hier passende vegetatie bestaat met name uit beuken, eiken en grove den, met een struiklaag van krent, vlier en kruidachtigen.

Op de lager gelegen gronden betreft het de oevervegetatie en waterplanten nabij de beken, en de natte gronden aan de voet van de "bult". Naast een grote soorten rijkdom aan oeverbeplantingen, behoren tot dit milieu boomvegetaties zoals els, wilg, populier, es, hazelaar, maar ook eiken, berken, e.d. In het lage gedeelte nabij de "Bult" moet nader onderzocht worden of bodemverbetering kan leiden tot het terugbrengen van een stuk broekbos en grienden.

15. Stedelijk en Landschappelijk groen



Bij de uitwerking van het plan kunnen de in potentie aanwezige mogelijkheden op de volgende wijze worden versterkt:

- In de zône van het landschappelijk groen is plaatselijk natuurbouw mogelijk door het gedeeltelijk verlagen van het terrein. De drassige bodem biedt mogelijkheden tot het plaatselijk herstel van broekbossen en grienden.
- In de groenzône langs de snelweg kan door het aanbrengen van gradienten een aantrekkelijk voorland voor de zichtlokaties worden ontwikkeld. In deze zône is door de aanwezigheid van water biezenvegetatie mogelijk, hetgeen ook de kwaliteit van het water ten goede komt.
- Het is wenselijk dat de landschappelijke groenstructuur van de stort aansluit op de groenstructuur in het plangebied. Op deze wijze kan de stort als landschappelijk element op aanvaardbare wijze in het landschap worden ingepast. Tevens zal de hier gedachte rekreatieve bestemming een uitstraling krijgen naar het bedrijventerrein. Gedacht wordt in dit verband aan het benutten van lunchpauzes, beoefening van de golfsport (driving range), e.d.

3.3.2. Stedelijk groen

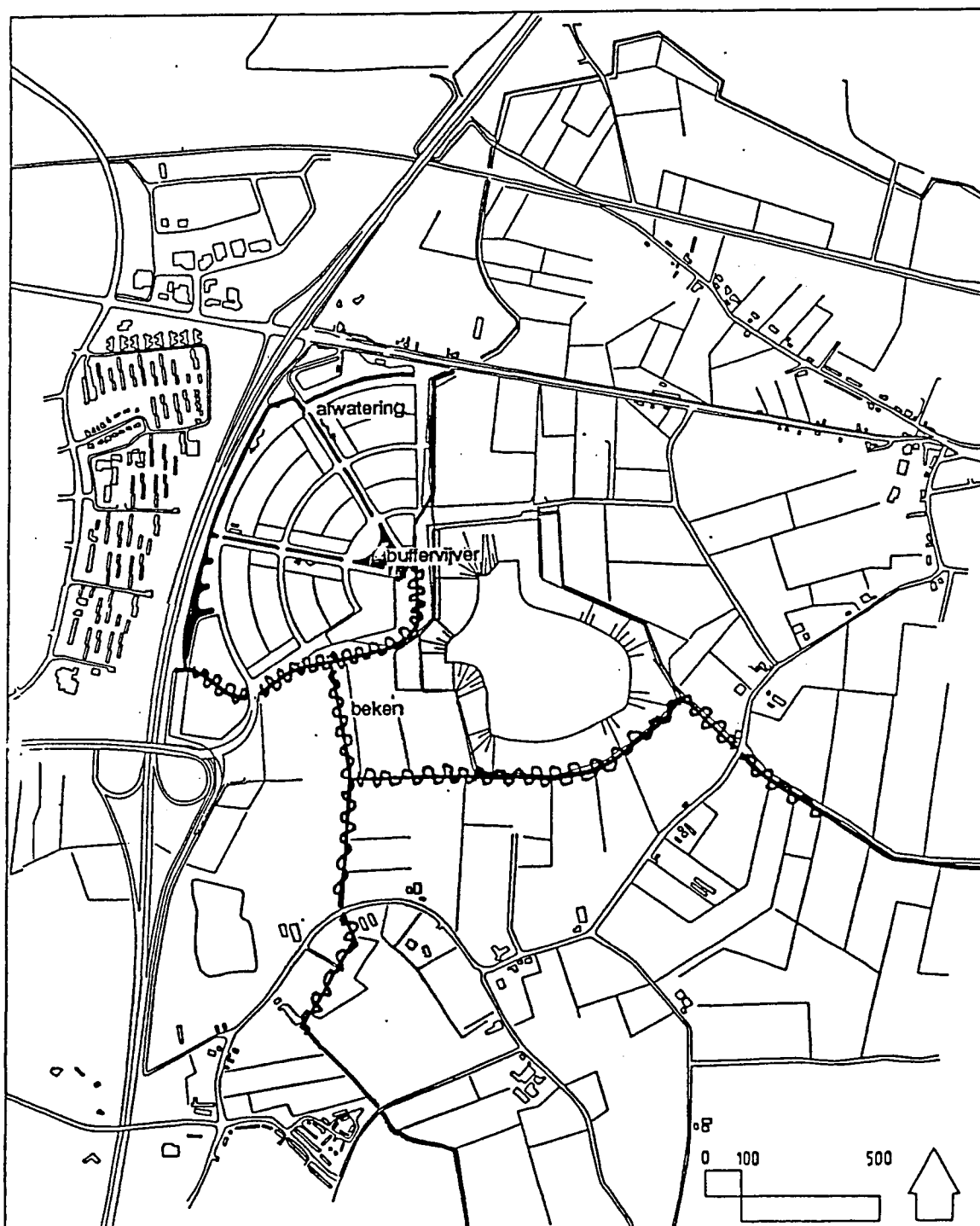
Met stedelijk groen is het overige groen in het plangebied aangeduid, formeler ingericht en funktioneel meer tot het bedrijventerrein behorend (kaart 15.).

Het betreft in hoofdzaak de singelbeplanting, waar een lineaire boombeplanting in meerdere rijen gedacht is; en de straten gelegen direkt langs de randweg, waar ten behoeve van de zichtlokaties voornamelijk aan bodembedekkers en gazon is gedacht. Deze zone leent zich goed voor enige blikvangers, waarbij de voorkeur uitgaat naar op de schaal afgestemde plastieken of skulptures, bijvoorbeeld in de as van de radiale boomsingels.

3.3.3. Interne waterafvoer en buffervijver

Voor de afvoer van neerslag is in het plan rekening gehouden met een gescheiden stelsel (kaart 16.). Het regenwater wordt via gesloten leidingen afgevoerd naar singels en naar twee vijvers waarin het regenwater tijdelijk wordt geborgen. Vervolgens wordt het geborgen water overgepompt in de Molenley. In de buffervijvers zal enige natuurlijke reiniging van het water plaats vinden. Door de pomp te voorzien van een filterinstallatie zijn bijvoorbeeld olie-restanten uit het water te halen. De singels en de vijvers zijn opgenomen in de radiale structuur van het plan, dat de natuurlijke afwatering van het gebied in stand laat. Bij de vormgeving van de vijvers is uitgegaan van een bergingscapaciteit van 7 % van het bruto-terrein.

16. Waterhuishouding



3.3.4. Beken

Door de aanleg van het bedrijventerrein zal de waterberging en de opnamecapaciteit van de bodem sterk afnemen.

Het overtollige water moet grotendeels via de aan te leggen singels en bergingsvijvers naar de bestaande beken worden afgevoerd. Voor een effectief onderhoud dienen de singels een breedte te krijgen van minimaal 5 meter.

Ten behoeve van doelmatig grondgebruik, is in het zuidelijk deel van het plan de (reeds gekanaliseerde-) bekenloop gewijzigd, (kaart 16.). De zône tussen de verlegde beek en de gemeentegrens vormt een natuurlijke afronding van het bedrijventerrein. De gewijzigde loop van de beek maakt de vervanging van de bestaande stuw noodzakelijk.

3.4. Bedrijfsterreinen

3.4.1. Inrichting

Lokaties langs snelwegen vervullen onmiskenbaar een symboolfunctie. De situering, de mogelijkheid tot zicht-reklame, en de goede bereikbaarheid verschaffen de lokatie een eigen identiteit, die niet alleen bekend is bij de bezoeker en de gebruiker, maar ook bij de toevallige passant. De veelal onder architectuur gebouwde vestigingen langs de snelweg kunnen de allure van de lokatie verder verhogen. Zij vormen als het ware het gezicht van het bedrijventerrein en bepalen voor een groot deel het vestigingsklimaat van de lokatie als geheel.

De lokatie Breda-oost "Hoogeind" bezit potentieel de mogelijkheden om aan de bovengenoemde kwalifikaties te voldoen. Het bijzondere van de lokatie is echter dat het niet is ingekapseld in een bestaande stedelijke structuur, maar deel uit maakt van de stadsrandzone met geleidelijke overgangen naar het buitengebied. Een oriëntatie op uitsluitend de snelweg zou tot gevolg kunnen hebben dat t.o.v. het buitengebied een minder hoogwaardige situatie ontstaat met achterkanten van bedrijven naar het buitengebied. Met de radiale structuur die de basis vormt van de planopzet is getracht de hoogwaardigheid van de lokatie in het gehele plangebied te handhaven. Dit houdt in dat naast de z.g. zichtlokaties langs de snelweg, er elders in het gebied aanleidingen zijn te vinden die tot bijzondere en hoogwaardige invullingen kunnen leiden (kaart 17).

Als gevolg van de in het plan aangebrachte segmentering is een gefaseerde aanleg mogelijk in opeenvolgende fasen. Indien per fase een tijdelijke afronding wenselijk is kan gebruik gemaakt worden van de radiale boom-singels. De tijdige aanleg van de secundaire ontsluiting in oostelijke richting in de eerste fase wordt om veiligheidsredenen noodzakelijk geacht. De aanleg van deze gedeeltelijk reeds bestaande weg zal in overleg met de gemeente Oosterhout moeten plaatsvinden. In verband met het bouwrijp-maken van de grond, dient tevens gestreefd te worden naar het vroegtijdig aanbrengen van de nodige voorzieningen voor de regulering van de waterhuishouding in het gehele gebied.

17. Bedrijfsterreinen



Zichtlokaties

In totaal is in het plan een netto gebied van ca 10 ha aangegeven als zichtlokaties, (ca. 35 % ugg). Voor het merendeel zijn deze lokaties direkt vanaf de snelweg waarneembaar.

De minimale afstand tot de as van de weg is op 80 m gesteld. De maximale hoogte van de bebouwing bedraagt 18 m, het bebouwingspercentage bedraagt maximaal 50%. De lokaties gelegen nabij het Heusdenhout hebben geen direkt zicht op de snelweg, maar zijn gezien de ligging aan de randweg en dicht bij de hoofdentree wel als 'eerste rang'-lokatie aan te merken. Hier is ook aan de mogelijkheid tot vestiging van een hotel/horeca voorziening gedacht.

De diepte van de terreinen bedraagt in de zône ten oosten van de randweg overal 86 m. Een normale kavelgrootte bedraagt ca 5000 m². Ten behoeve van vestiging van middelgrote bedrijven is een maximale kavelgrootte aangegeven van 25.000 m². Teneinde grootschalige parkeervelden naar de weg tegen te gaan moet in principe achter de voorgevel geparkeerd worden. In het zuid-west gelegen gebied zijn met name de grotere kavels gedacht hetgeen ook door de grotere kaveldiepte mogelijk wordt gemaakt. Gezien het prestige van de lokatie is het wenselijk het type bedrijf en de architectuur van de bebouwing daarop af te stemmen.

Overig bedrijfsterrein

Wat betreft de overige bedrijfsterreinen is rekening gehouden met voor het merendeel productiebedrijven en de middelgrote handel- en distributiebedrijven. Voor deze categorie is in het plan 19 ha terrein aangegeven, (65% ugg). De blokdiepte is 2*86 m waarmee middelgrote bedrijfsterreinen zijn te realiseren tot 25.000 m². De bouwhoogte bedraagt maximaal 10 m, het bebouwingspercentage maximaal 60%.

Gezien de grote behoefte aan kleinere bedrijfsterreinen is in het inrichtingsplan indicatief de mogelijkheid aangegeven voor dit doel een specifiek gebied te reserveren, (maksimaal ca. 20 % ugg). Deze terreinen zijn alle gesitueerd langs de radiaal lopende ontsluitingswegen. Binnen dit structuurgegeven kan de totale uitgifte van grond voor deze bedrijven variëren, afhankelijk van de behoefte.

De terreindiepte is bij voorkeur niet meer dan 40 m langs de radiale ontsluitingswegen. Ten behoeve van de met het plan beoogde flexibiliteit is voor de bestemming bedrijfsterrein geen nadere indeling naar grootte van de bedrijfskavels gemaakt. Om aan een eventuele behoefte aan grotere kavels tegemoet te kunnen komen is een vrijstellingsmogelijkheid opgenomen voor een grotere kavelgrootte tot 50.000 m². Omwille van de ruimtelijke kwaliteit wordt dan wel als randvoorwaarde gesteld dat het op de kavel te realiseren bouwvolume aansluit bij de schaal en maat van de omgeving.

3.4.2. Bedrijvigheid

De hoogwaardigheid van het bedrijventerrein wordt in hoge mate bepaald door de aard van de bedrijvigheid die er wordt toegestaan. Bij de invulling hiervan is uitgegaan van de nota "Bedrijventerrein Breda-oost: Knelpunten en ontwikkelingsmogelijkheden" (gemeente Breda, februari 1989). In de nota is de gewenste bedrijvigheid in verband gebracht met de volgende aspecten:

- de nagestreefde hoogwaardigheid van het plan;
- beperking van de verkeersaantrekkende werking van het gebied;
- de invloed van technologische ontwikkelingen op het ruimtegebruik van individuele bedrijven, (door automatisering drastische beperking van de voorraden);
- ontwikkelingen op het terrein van de logistiek, (o.a. korte lijnen producent-konsument);
- tendens tot schaalverkleining in de industriële bedrijvigheid;
- ontwikkelingen op het terrein van de telematika;
- de noodzaak in Breda zuinig met de beschikbare hoeveelheid bedrijfsterrein om te gaan (streven naar 50 werkzame personen/ha);
- de vastgoedmarkt voor bedrijfs- en kantoorobjecten;
- beleidsvoornemens op verschillende overheidsnivo's.

Dit heeft ertoe geleid de volgende bedrijvigheid van vestiging op het bedrijventerrein Breda-oost "Hoogeind" uit te sluiten:

- Alle bedrijvigheid in de zin van categorie A-inrichtingen volgens de Wet geluidhinder, en in de zin van hinderwetcategorie 6;
- Sloopbedrijven, afvalopslag en -verwerking;
- Perifere detailhandel;
- Grootschalige industriële bedrijven;
- Overslagstation voor de vuilverwerking;
- Kantoren in de verhuursector.

Buitenopslag van diverse goederen en materialen dient aan strenge regels te worden gebonden. Goederenbehandeling moet inpandig verricht worden. Bij nieuwe vestigingskandidaten zal steeds moeten worden nagegaan of de activiteiten van het bedrijf tot overlast kunnen zijn voor de reeds gevestigde bedrijven.

Tegen de achtergrond van het voorgaande en in verband met de na te streven verdergaande verbetering van de werkgelegenheidsstructuur in de gemeente, wordt de volgende aard van bedrijvigheid wenselijk geacht:

- Overwegend kleinere lichte industrie;
- Overwegend kleinschalige groothandel van de volgende aard:
 - verkoopkantoren, in combinatie met assemblage en opslag van produkten (kantoorachtig uiterlijk);
 - groothandel met showroom en aanverwante functies;
 - distributiecentra, magazijnen, e.d. (goederenbehandeling overwegend inpandig);
- High-tech bedrijven (kantoor/bedrijfskombinaties, en tevens laboratoria).

3.5. Milieu aspecten

3.5.1. Milieu zonering

Bij het aangeven van bedrijfsbestemmingen moet met diverse milieubepalende factoren rekening worden gehouden teneinde voor de bestaande woonwijk Heusdenhout een uit oogpunt van milieu aanvaardbaar leefklimaat te waarborgen. Ook de bestaande bebouwing langs de Tilburgseweg en de verspreide bebouwing langs de Dorstseweg moet in dit verband medebeschouwd worden.

De stedenbouwkundige opzet van het plan, de voorgestelde segmentering, en de geleiding naar type bedrijfsterrein, leiden tot de noodzaak van een bepaalde zonering van milieuhinderlijke bedrijven.

Voor het bestemmingsplan bedrijventerrein Breda-Oost "Hoogeind" is een Staat van Inrichtingen aangehouden, gebaseerd op de basiszoneringslijst zoals deze voorkomt in de publikatie "Bedrijven en milieuzonering" van de VNG Groene Reeks no. 80. In deze basiszoneringslijst zijn de bedrijven ingedeeld volgens de standaardbedrijfsindeling (SBI) van het CBS. Per categorie bedrijf zijn 11 milieubelastingsoorten onderscheiden: geur, stof, geluid, trilling, gevaar, luchtverontreiniging, verkeersaantrekkende werking, water- en bodemverontreiniging, visuele hinder, en ongedierte. Voor elke milieubelastingsoort, indien van toepassing op een bepaald bedrijf wordt een minimum afstand tot een rustige woonwijk opgenomen. In principe bepaalt de grootste vermelde afstand op enig milieu-aspect de indeling in klasse milieukategorie.

Voor de zichtlokaties is in de planvoorschriften uitgegaan van categorie B-bedrijven, milieu klasse 1 t/m 3. Als indicatie geldt als grootste afstand voor de klassen 1 t/m 3 10, 30, 100 en 300 m tot de woonwijk. De werkelijke afstand tot de wijk Heusdenhout bedraagt ca 200 m. Gezien deze afstand zal met name wat betreft de zichtlokaties een zorgvuldige afweging van de uit oogpunt van het milieu toe te laten bedrijven moeten plaatsvinden.

Voor de overige bedrijven is uitgegaan van categorie B1-bedrijven, milieu klasse 1 t/m 4. Ook voor deze categorie bedrijven zal een dergelijke afweging gemaakt moeten worden.

3.5.2. Bereikbaarheid en mobiliteit

In navolging van het rijksbeleid zoals neergelegd in het Werkdocument "Geleiding van de mobiliteit door een locatiebeleid voor bedrijven en voorzieningen" van het ministerie VROM d.d. mei 1990, en het provinciaal beleid zoals neergelegd in de "Mobiliteitstoets" van de provincie Noord-Brabant d.d. december 1990, beoogt het plan een bijdrage te leveren aan de geleiding van de mobiliteit. Dit geschiedt door enerzijds de bereikbaarheid per openbaar vervoer te verbeteren en anderzijds slechts die bedrijven op het terrein toe te staan, waarvan het mobiliteitsprofiel aansluit bij het bereikbaarheidsprofiel van de lokatie.

Wat de bereikbaarheid betreft, vertoont het bedrijventerrein de kenmerken van een C-locatie. Met de tweezijdige hoofdontsluiting is het terrein optimaal ontsloten over de weg. Het terrein ligt in de directe nabijheid van de Rijksweg A27 van waaruit rechtstreeks wordt ontsloten. Het gebied is gelegen in de stadsrandzone van Breda.

Gelet op de eisen die het ministerie VROM in haar "Werkdocument-Geleiding van de mobiliteit door een locatiebeleid voor bedrijven en voorzieningen" d.d. mei 1990 stelt ten aanzien van de ontsluiting per openbaar vervoer, ligt het niet voor de hand het bedrijventerrein op te waarderen tot een B-locatie.

Niettegenstaande dat het terrein niet de potenties heeft om een B-locatie te worden, wordt er met het plan naar gestreefd de bereikbaarheid per openbaar vervoer te verbeteren en te optimaliseren. Om deze reden is er sprake van een opgewaardeerde C-locatie.

De tweede hoofdontsluiting via de A27/Rondweg staat zowel ter beschikking van het autoverkeer als van het openbaar vervoer. Hierbij is het uitgangspunt dat er een busverbinding wordt aangelegd welke aansluit op de openbaar vervoerscorridor tussen het NS-station en omgeving, de ontwikkelingszone Claudius-Prinsenlaan en het kernwinkelgebied van de binnenstad, waarin opgenomen twee (overstap)stations voor het trein en/of busvervoer. Voor het langzaam verkeer komt een goede aansluiting op het stedelijk fietspadennet. Een en ander is opgenomen in de beschrijving in hoofdlijnen en gevisualiseerd op een bij deze beschrijving behorende kaart "hoofdontsluitingen".

Om het gebruik van het openbaar vervoer te stimuleren is er een beperkte parkeernorm opgenomen. Hierbij is uitgegaan van de norm welke gehanteerd wordt voor B-locaties (Provinciale Mobiliteitstoets).

De beoogde afstemming van de mobiliteit van de bedrijven op het bereikbaarheidsprofiel van de locatie vindt plaats door het toelatingsbeleid voor de vestiging van bedrijven, behalve aan ruimtelijke kwaliteitseisen en milieuhindercategorie, te binden aan het mobiliteitsprofiel van het bedrijf. Hiertoe is in het plan een "Lijst met Mobiliteitsprofielen" opgenomen waarin een aantal bedrijfstypes naar mobiliteit ingedeeld zijn in een elftal categorieën. Deze bedrijfsindeling is afkomstig uit een door TNO, in opdracht van het ministerie VROM in dit kader uitgevoerd onderzoek.

Gelet op het feit dat het hier gaat om een (opgewaardeerde) C-locatie betekent dit dat slechts bedrijven met een lage arbeids- en/of bezoekersintensiteit en een hoge auto-afhankelijkheid en/of een hoge afhankelijkheid van het goederenvervoer over de weg in beginsel kunnen worden toegestaan. Aangezien de in cat. 1 t/m 5 van de lijst voorkomende bedrijven slechts een indicatie geven van de bedrijven welke aan het gewenste mobiliteitsprofiel voldoen, zijn - behalve de in deze lijst in cat. 1 t/m 5 voorkomende bedrijven - ook bedrijven toegestaan welke aan de in de beschrijving in hoofdlijnen opgenomen mobiliteitscriteria voldoen. Deze criteria zijn afkomstig uit het Werkdocument "Geleiding van de mobiliteit door een locatiebeleid voor bedrijven en voorzieningen" van het ministerie VROM d.d. mei 1990.

Omwille van de flexibiliteit wordt ook ruimte geboden aan bedrijven, die noch voorkomen in de categorieën 1 t/m 5 van de "Lijst met Mobiliteitsprofielen" noch voldoen aan de bovenbedoelde criteria doch, door middel van een bedrijfsvervoersplan kunnen aantonen dat de automobilititeit van het woon-werkverkeer en bezoekers niet hoger is dan, op grond van de criteria met betrekking tot de arbeids- en bezoekersintensiteit, zou zijn te verwachten.

Gezien de ligging van het bedrijventerrein in de stadsrandzone van Breda, biedt het plan eveneens ruimte voor de vestiging van een autobedrijf met showroom. Als motivering hiervoor geldt dat het gaat om een bedrijfstak, die door de omvang van het te verhandelen produkt moeilijk inpasbaar is in de traditionele winkelgebieden, terwijl de groei van garagebedrijven in de binnenstad en woongebieden ook vanuit hinder- en veiligheidsoverwegingen dient te worden tegengegaan. De bereikbaarheid voor bezoekers per openbaar vervoer en per fiets is, gelet op de met het plan beoogde opwaardering van de bereikbaarheid van de lokatie in voldoende mate verzekerd.

Uit deze afstemming van mobiliteit op bereikbaarheid volgt dat de kantorenbestemming komt te vervallen.

Wat de hotelfunctie betreft, is de vestiging op het bedrijventerrein heroverwogen. Deze heroverweging heeft ertoe geleid de mogelijkheid tot vestiging te handhaven omwille van de volgende reden. Het hotel is in hoofdzaak bedoeld als zakenhotel ten behoeve van de op het bedrijventerrein gevestigde bedrijven. Door het bieden van overnachtingsmogelijkheden aan zakenrelaties werkt de aanwezigheid van dit hotel, in tegenstelling tot wat de provincie verwacht, juist beperkend op de automobilititeit van/naar het bedrijventerrein.

3.5.3. Geluid

Het plangebied is gelegen binnen de invloedssfeer van wegverkeerslawaaï en industrielawaaï.

Voor verkeerslawaaï geldt dat de Tilburgseweg en de Rijksweg A27 met de geluidzone tot in het plangebied reiken (kaart 18.). Het akoestisch onderzoek is uitgevoerd door de Milieudienst Breda, (zie bijlage II "Akoestisch rapport").

18. Geluidsinvloeden



Onderstaande tabel geeft een beknopt overzicht van de ligging van de geluidcontouren als gevolg van het verkeer op die wegen. De verkeerscijfers welke voor de akoestische berekening zijn gehanteerd, zijn afkomstig van de sectie verkeer van de dienst Openbare Werken en dateren uit 1988.

Geluidbelasting in dB(A)	afstand in m' tot de as Tilburgseweg	A 7
50	230	1100
55	114	650

* Na aftrek ex. art. 13 Wgh van 3 dB(A)

De voorkeursgrenswaarde voor woningen bedraagt 50 dB(A); de maximale ontheffingswaarde bedraagt 55 dB(A), uitgaande van een nieuwe situatie, buitenstedelijk volgens de Wet geluidhinder. Met ingang van september 1989 zijn kantoren niet meer op te vatten als geluidgevoelige bestemming. Wel dienen dergelijke gebouwen te voldoen aan bepaalde bouwtechnische eisen met betrekking tot geluidisolatie aan de gevels.

Uit het onderzoek blijkt dat nagenoeg het gehele te ontwikkelen bedrijventerrein binnen de 50 dB(A) geluidcontouren van wegen en het industrieterrein Moleneind Oost is gelegen. Door met name de invloed van de A-27 ligt het plangebied op een klein deel na ook binnen de 55 dB(A) contour. Dit betekent dat zonder afschermdende maatregelen bedrijfswoningen niet toegelaten kunnen worden. Afschermdende maatregelen direkt langs de weg worden gezien het karakter van het bedrijventerrein niet overwogen. Akoestische afscherming zou tot stand kunnen worden gebracht door middel van afschermdende (bedrijfs)bebouwing, en het in de luwte van bebouwing situeren van bedrijfswoningen. In voorkomende gevallen zou voor de vaststelling van het plan algemene ontheffing van de voorkeursgrenswaarde moeten zijn verleend, en opnieuw de akoestische situatie moeten worden vastgesteld.

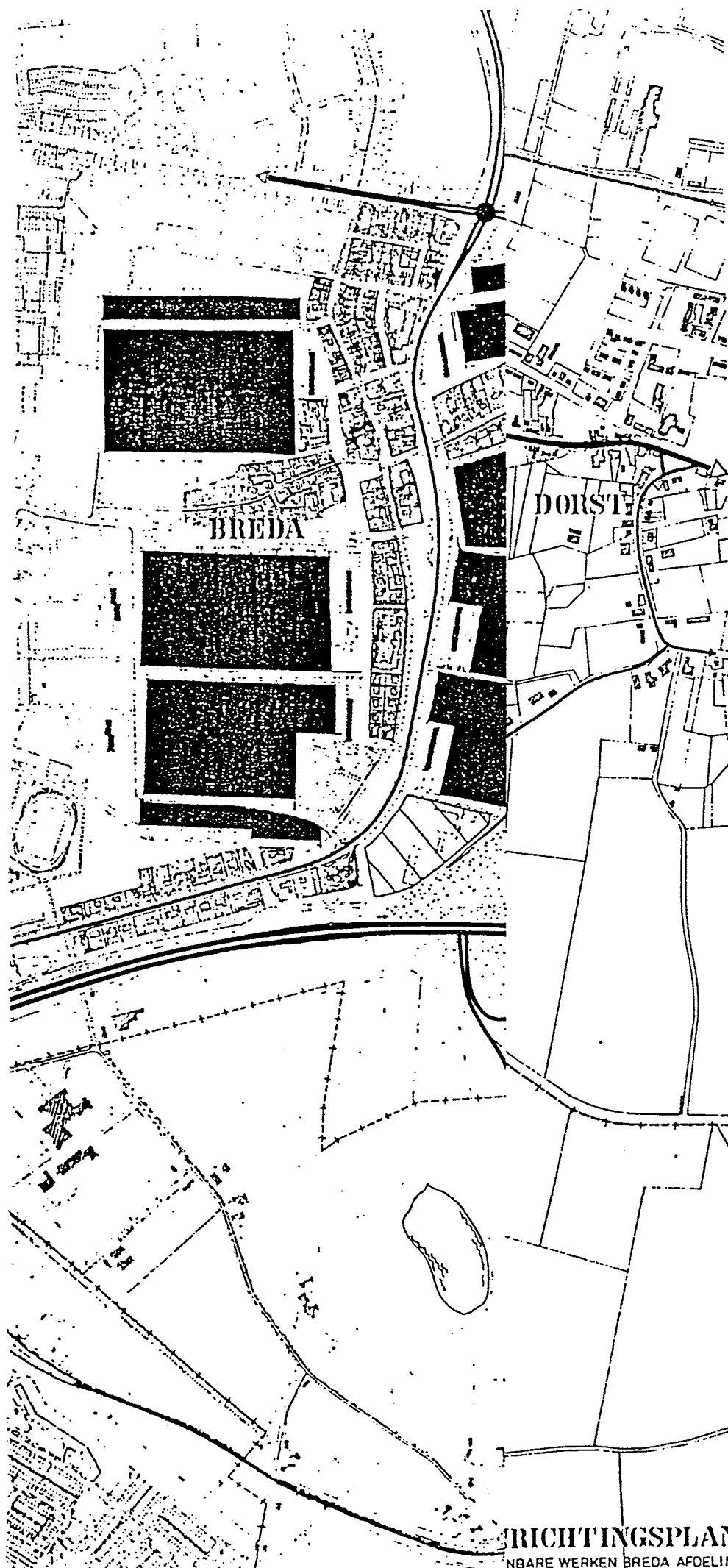
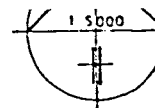
Het noordelijke deel van het bedrijventerrein ligt binnen de invloedssfeer van het industrieterrein Moleneind oost. De 50 dB(A) contour reikt tot ca. 375 m in het plangebied, de 55 dB(A) contour tot ca. 165 m. Voor bedrijfswoningen in de zône tussen de 50 en 55 dB(A) is een ontheffing van de voorkeursgrenswaarde nodig. In het gebied binnen de 55 dB(A) zône zijn bedrijfswoningen niet toegelaten zonder afschermdende maatregelen.

Gelet op de in par. 2.6.5. beschreven aanwezige bodemverontreiniging, zijn geen bedrijfswoningen toegestaan binnen het plangebied.

3.5.4. Energie

In het kader van de beperking van het energieverbruik verdient het aanbeveling bij de aanleg van het bedrijventerrein de situering van de bebouwing op de uit te geven kavels en de bouwtekeningen te beoordelen naar het energie-aspekt. In het algemeen kan gesteld worden dat verblijfsruimten met een oriëntatie op de zon voorzien zijn van relatief veel beglazing en warmte absorberende buitenmuren. De op de noordzijde georiënteerde ruimtes dienen goed geïsoleerd te zijn, en om warmteuitstraling te beperken zullen de gevelopeningen relatief klein en beperkt in aantal zijn.

In verband met energiebesparing en vermindering van de uitstoot als gevolg van verbranding van fossiele brandstoffen is in het plan de plaatsing



RICHTINGSPLAN BREDASTAD
RICHTINGSPLAN DORSTAD
NBARE WERKEN BREDASTAD AFOELING RUIMTELIJKE ORDENING SECTOR STEDEBO



4. JURIDISCHE VORMGEVING

4.1. Planvorm

De herziening van de Wet op de Ruimtelijke Ordening en het Besluit van 1985, biedt de mogelijkheid om globale bestemmingsplannen vast te stellen, die niet behoeven te worden uitgewerkt op grond van art. 11 WRO. Een aanvraag om een bouwvergunning wordt dan rechtstreeks getoetst aan het globale eindplan.

Met betrekking tot het bestemmingsplan Breda-Oost "Hoogeind" is voor deze planvorm gekozen. Gezien de huidige dynamiek van de bedrijventerreinenmarkt is het gewenst over een planvorm te beschikken die operationeel is, en zijn flexibiliteit behoudt gedurende de gehele planperiode.

Bij een globaal eindplan worden bijzondere eisen gesteld aan het toetsingskader, waarmee bouwplannen worden beoordeeld.

Hiertoe is in het plan gebruik gemaakt van het instrument van de beschrijving in hoofdlijnen, waarin voor het gehele plangebied de kwalitatieve randvoorwaarden zijn opgenomen welke bij de realisering van het bedrijventerrein in acht moeten worden genomen.

4.2. Beschrijving in hoofdlijnen (Art.3.)

Primair beoogt het bestemmingsplan de ontwikkeling van een hoogwaardig bedrijventerrein voor industriële en groothandelsbedrijven.

Deze hoogwaardigheid wordt geraliseerd aan de hand van de volgende (sub)doelstellingen: een goede ruimtelijke kwaliteit, een uitstekende bereikbaarheid over de weg, een optimalisatie van de bereikbaarheid per openbaar vervoer, een afstemming van het mobiliteitsprofiel van de bedrijven op het bereikbaarheidsprofiel van de lokatie, en een milieuzonering.

Teneinde deze doelstellingen met de in het plan gelegde bestemmingen te kunnen realiseren, bevat de beschrijving in hoofdlijnen een aantal kwalitatieve randvoorwaarden. Doordat deze beschrijving doorwerkt in alle bestemmingen, zal bij de realisering van de verschillende bestemmingen, de beschrijving in hoofdlijnen, naast de bestemmingsbepalingen, als toetsingsinstrument fungeren bij het bepalen of een bepaalde activiteit kan worden toegestaan of niet.

Voor wat betreft het toelatingsbeleid van bedrijven hanteert het plan zowel ruimtelijke als milieuhygiënische als mobiliteitskwaliteitseisen. Deze randvoorwaarden gelden kumulatief. Dit heeft als konsekventie dat een bedrijf dat bijvoorbeeld op grond van de "Staat van Inrichtingen", uit oogpunt van milieuhinder, toelaatbaar wordt geacht, doch niet voldoet aan de in art. 3, sub B, opgenomen ruimtelijke kwaliteitseisen of de in art. 3, sub D, opgenomen mobiliteitseisen, alsnog moet worden geweigerd.

4.3. Bedrijfsdoeleinden (Art.4. en 5.)

In deze bestemmingsbepalingen wordt een onderscheid gemaakt tussen de zichtlokaties (bedrijfsdoeleinden I) en de overige bedrijfslokaties (bedrijfsdoeleinden II). Dit onderscheid komt tot uitdrukking in de bebouwingsvoorschriften en het type bedrijvigheid waarvoor de lokaties zijn gereserveerd. Uiteraard moeten de bestemmingen voldoen aan de algemene gebruiksbe-paling, en in de zin van de beschrijving in hoofdlijnen worden gerealiseerd. Ten behoeve van een hotel/horeka voorziening is een gebied op de bestemmingsplankaart aangeduid.

4.4. Verkeersdoeleinden (Art.6.)

De bestemming heeft betrekking op de de tweezijdige hoofdontsluiting van het plan, de interne (hoofd)ontsluitingen en de daarbij behorende voorzieningen. Over de wijze waarop de interne ontsluitingswegen moeten worden ingericht, stelt de beschrijving in hoofdlijnen een aantal voorwaarden, welke gericht zijn op de realisering van de gewenste ruimtelijke kwaliteit. Dwarsstraten zijn met een aanduiding op de kaart aangegeven.

4.5. Groenvoorzieningen (Art.7.)

De bestemming omvat het openbaar groen, waterpartijen en wandel-/fietsroutes met de daarbij behorende voorzieningen. Tevens zijn in de voorschriften bepalingen opgenomen voor het oprichten van reclamezuilen en voorzieningen om verblinding door verkeersdeelnemers te voorkomen.

4.6. Water (Art.8.)

De bestemming dient met name ten behoeve van het instanthouden van de bestaande waterbeheersing, (beken). Ter plaatse van bedrijfsdoeleinden I is op de plankaat gekozen voor een aanduiding, waarmee het mogelijk is het water op creatieve wijze in het bebouwingsplan te integreren.

4.7. Overige bepalingen (Art.9. t/m 14.)

Verder zijn in de voorschriften bepalingen opgenomen ten aanzien van het gebruik van gronden en bouwwerken, een algemene vrijstellingsbepaling, alsmede overgangsbepalingen, en een strafbaarstellingsbepaling.

Aangezien de criteria voor het afstemmen van de mobiliteit op de bereikbaarheid nog niet volledig zijn uitgekristaliseerd, is een wijzigingsbevoegdheid opgenomen voor zowel de "Lijst met mobiliteitsprofielen" als de mobiliteitscriteria en parkeernormen, indien vernieuwde inzichten en daartoe aanleiding geven. In dezelfde zin is een flexibiliteitsbepaling opgenomen voor het wijzigen van de Staat van Inrichtingen.

5. EKONOMISCHE UITVOERBAARHEID

5.1. Inleiding

Het bestemmingsplan bedrijventerrein Breda-Oost "Hoogeind" is gelegen ten oosten van de rijksweg A27 en wordt verder begrensd door de Tilburgse weg, de vuilstort Bavel/Dorst en aan de zuidzijde door de gemeente Nieuw Ginneken.

Het bestemmingsplan beoogt de ontwikkeling van hoogwaardig bedrijventerrein voor industriële- en groothandelsbedrijven.

5.2. Verwervingen

Het gehele plangebied is ongeveer 63 ha. groot. Bijna 46 ha is reeds eigendom van de gemeente. De resterende gronden zullen zo spoedig mogelijk worden aangekocht, zodat in 1992 met het bouwrijpmaken van de gronden kan worden begonnen en vervolgens met de uitgifte van de eerste bouwterreinen.

Indien zich geen bijzondere omstandigheden voordoen - te denken valt hierbij o.a. aan eventuele langdurige onteigeningsprocedures - zal deze planning ook metterdaad haalbaar zijn.

Ook zullen de op het terrein aanwezige kermiseksploitanten dan naar een alternatieve staanplaats zijn verhuisd.

5.3. Bouw- en woonrijpmaken

In verband met een goede beheersing van de waterhuishouding is de aanleg van de nodige waterpartijen in het gebied voorzien.

Het gebied zal enerzijds worden ontsloten via de Tilburgseweg. Hierdoor zullen op de Tilburgseweg de nodige aanpassingen moeten plaatsvinden. De kosten hiervan zijn in de grondeksplaatie opgenomen.

De kosten verband houdend met de nieuwe aansluiting op de A27 (inkl. op- en afritten) zullen worden gedekt binnen het fonds grote werken.

Overigens zijn de kosten van alle werkzaamheden die verband houden met het bouw- en woonrijpmaken; te weten de aanleg van riolering, bestrating, verlichting en groen - waaronder ook de aanpassing van de taluds langs de rijksweg - in de grondeksplaatie opgenomen.

5.4. Milieu

Uit diverse onderzoeken is gebleken dat er in de bodem geen stoffen zijn aangetroffen die het realiseren van de voorgenomen bestemmingen in de weg kunnen staan.

Het bodemonderzoek is echter vrij grofmazig geweest zodat het altijd mogelijk is dat eventuele lokale verontreinigingen niet zijn opgespoord. Overigens zijn er geen aanwijzingen die dit veronderstellen. Mochten er tijdens de realisering van het plangebied toch verontreinigingen aan het licht komen die een sanering noodzakelijk maken, dan zal eerst dan bekeken kunnen worden of de kosten hiervan binnen de grondeksplaatie moeten en kunnen worden gedekt.

De vuilstort zal naar het zich thans laat aanzien haar activiteiten in 1992 beëindigen, zodat eventueel visueel en geluidshinderlijke aspecten door de

vuilstort veroorzaakt, dan gelijktijdig zullen zijn afgelopen. Op dit moment is nog niet te overzien welke mogelijke bodemvervuilende effecten de vuilstort op langere termijn voor het plangebied kan veroorzaken. Hiermede is bij het opstellen van de economische paragraaf dan ook geen rekening gehouden.

Het grondwater in het plangebied is vervuild. Deze vervuiling is en wordt veroorzaakt door de oudere delen van de vuilstort, waarvoor geen grondwater afschermende voorzieningen zijn getroffen. Om het water van de aan te leggen waterpartijen tegen vermenging met vervuild grondwater te beschermen zal op de bodem een afschermende folielaag worden aangelegd. De kosten die hiermede gepaard gaan zijn ook opgenomen onder de kosten van bouwrijpmaken.

5.5. Opbrengsten

De te realiseren bestemmingscategorieën binnen het plangebied zijn:

- a. bedrijfsdoeleinden I: bestemd voor (hoogwaardige) bedrijven;
- b. bedrijfsdoeleinden II: bestemd voor bedrijven.

De onder a genoemde bedrijven komen te liggen langs de rijksweg en vormen de zogenaamde zichtlokaties. In de exploitatieberekening is er daarom vanuit gegaan dat deze lokaties door hun gunstige ligging de hoogste grondprijs binnen het plangebied zullen opleveren.

Een en ander is ook in overeenstemming met hetgeen hierover is vermeld in de onlangs gereedgekomen segmenteringsnota voor bedrijven en kantoren in Breda.

5.6. Algemeen

Een aantal risikofactoren die het thans berekende resultaat kunnen beïnvloeden blijven ten alle tijden aanwezig.

Te denken valt hierbij aan de economische situatie over een aantal jaren. Bij een eventuele terugval van de economie zullen de marktprijzen voor de uit te geven gronden zonder twijfel onder druk komen te staan en tevens zal de uitgifte fasering dan moeten worden verlengd, hetgeen weer aanzienlijke renteverliezen oplevert.

Mocht overigens om welke reden dan ook stagnatie optreden in de planontwikkeling en/of -uitvoering dan betekent dit in ieder geval dat er aanzienlijke renteverliezen ontstaan omdat op dit moment al de nodige verwervingen zijn en worden gerealiseerd (om tijdig met de uitvoering te kunnen beginnen).

5.7. Konklusie

Door de gemeenteraad is onlangs de grondekspluitatie voor het bestemmingsplan vastgesteld.

Hierbij heeft het grondbedrijf de taakstellende opdracht gekregen om het geraamde exploitatietekort tijdens de looptijd weg te werken. Gelet op de totale omzet is het mogelijk in de huidige economische situatie het berekend tekort gedurende de looptijd van het plan weg te werken.

Rekening houdend met het vorenstaande kan worden gesteld dat het bestemmingsplan economisch uitvoerbaar is.

6. INSPRAAK EN OVERLEG

6.1. Inspraak

Bewoners van een gedeelte van de wijk Heusdenhout en van een deel van de Tilburgseweg zijn middels een uitleg op de hoogte gesteld van het konsept-ontwerp-bestemmingsplan Oost-Hoogeind. Het konsept lag ook ter inzage in het gemeentelijk informatiecentrum, Reigerstraat 16 en bij de dienst openbare werken, Wilhelminapark 27.

De mogelijkheid bestond om schriftelijk te reageren op dit konsept. Er is voor gekozen om geen aparte inspraakavond te organiseren, mede omdat de direkt betrokkenen in het gebied al op de hoogte waren gesteld.

Naast een aantal telefonische reacties, waarbij het met name ging om een en ander te verduidelijken, is slechts 1 schriftelijke reactie binnengekomen.

De essentie van deze reactie betreft het 180° omdraaien van het totale plan, waardoor de cirkelvormige begrenzing van het plan aan de westzijde (RW 16) dan aan de oostzijde, als duidelijk gemarkeerde stadsrand, de grens gaat vormen tot het buitengebied.

Het advies wordt niet overgenomen, omdat:

- a. het binnen de huidige gemeentegrens niet te verwezenlijken is;
- b. het huidige planconcept o.i. goed is toegesneden op de landschappelijke en stedenbouwkundige context van het gebied, met een duidelijk gezicht naar RW 16 en de Tilburgseweg en overgangen en radialen gericht op de voormalige vuilstort als landschappelijk element.

6.2. Overleg ex artikel 10 BRO

In het kader van het overleg ex artikel 10 van het Besluit op de Ruimtelijke Ordening hebben de volgende personen en instanties gereageerd:

1. de Provinciale Planologische Commissie Noord-Brabant
2. de Rijksconsulent voor Economische Zaken in de provincie Noord-Brabant van het ministerie van Economische zaken
3. het Waterschap "de Boven-mark"
4. het gemeentebestuur van Nieuw-Ginneken
5. de Hoofdingenieur-Directeur van Rijkswaterstaat, directie Noord-Brabant
6. de Plv. Eerst-aanwezend Ingenieur Directeur Bedrijfsvoering van het ministerie van Defensie
7. het dagelijks bestuur van het Hoogheemraadschap West-Brabant.

ad 1. Het ontwerp-bestemmingsplan Bedrijventerrein Breda-Oost "HOOGEIND" geeft de Provinciale Planologische Commissie Noord-Brabant aanleiding tot het maken van de volgende opmerkingen.

a. Mobiliteitsbeleid

De commissie is van oordeel dat slechts ten dele tegemoet gekomen wordt aan de gestelde doelen van enerzijds het ontwikkelen van een hoogwaardig bedrijventerrein en anderzijds het bevorderen van de bereikbaarheid per openbaar vervoer (mobiliteitsbeleid).

Uitgaande van het voorgestelde beleid in het SVV II en het provinciaal beleid met betrekking tot het beperken van de automobiliteit, is deze

lokatie als een "C-lokatie" aan te merken, en is de bereikbaarheid per openbaar vervoer onvoldoende.

In het belang van de economische ontwikkeling van Breda als "stedelijk knooppunt" en het nijpend tekort aan bedrijventerreinen, stelt de commissie voor het realiseren van een hoogwaardig bedrijventerrein op deze locatie de volgende randvoorwaarden:

- "- het realiseren van een tweezijdige ontsluiting van het bedrijventerrein zodat er een structurele koppeling kan ontstaan met het bestaand stedelijk gebied en met name de (economische) ontwikkelingszone Claudius-Prinsenlaan
- dat het bedrijventerrein wordt opgenomen in het netwerk van hoogwaardige openbaar vervoersvoorzieningen
- het woon-werkverkeer per auto naar dit bedrijventerrein beperken door uit te gaan van een bedrijfsvervoersplan per bedrijf en een stringent parkeerbeleid dat min of meer overeenkomt met de richtlijnen van een "B-lokatie", alsmede een intensiever grondgebruik in het belang van het openbaar vervoer
- goede bereikbaarheid voor het langzaam verkeer onder andere middels een netwerk van fietsverbindingen."

De in het ontwerp-plan voorgestelde kantorenbestemming acht de commissie niet passend binnen het mobiliteitsbeleid.

De commissie adviseert om, ondanks de genoemde relatie met het bedrijventerrein, de voorgestelde hotelvestiging op het bedrijventerrein te heroverwegen.

In navolging van het rijks- en provinciaal beleid, is het plan zo gewijzigd dat een bijdrage wordt geleverd aan de geleiding van de mobiliteit.

Wat de bereikbaarheid betreft is er sprake van een C-lokatie. Om de bereikbaarheid te optimaliseren, is het plan aangevuld met een tweede hoofdontsluiting welke zowel ter beschikking staat van het autoverkeer als van het openbaar vervoer. Ten behoeve van de ontsluiting per openbaar vervoer, wordt een busverbinding aangelegd welke aansluit op de openbaar vervoerscorridor tussen het NS-station en omgeving, de ontwikkelingszone Claudius-Prinsenlaan en het kernwinkelgebied van de binnenstad, waarin opgenomen twee (overstap)stations voor het trein en/of busvervoer. Voor het langzaam verkeer komt een goede aansluiting op het stedelijk fietspadennet. Een en ander is opgenomen in de beschrijving in hoofdlijnen en gevisualiseerd op een bij deze beschrijving behorende kaart "hoofdontsluitingen".

Om het gebruik van het openbaar vervoer te stimuleren is de parkeernorm aangescherpt. Hierbij is uitgegaan van de norm welke gehanteerd wordt voor B-lokaties (Provinciale Mobiliteitstoets).

De beoogde afstemming van de mobiliteit van de bedrijven op het bereikbaarheidsprofiel van de locatie vindt plaats door het toelatingsbeleid voor de vestiging van bedrijven, behalve aan ruimtelijke kwaliteitseisen en milieuhindercategorie, te binden aan het mobiliteitsprofiel van het bedrijf. Voor de wijze waarop dit in het plan is geregeld, wordt verwezen naar de beschrijving in hoofdlijnen (art. 3 onder D) en par. 3.5.2 van de toelichting.

Uit deze afstemming van mobiliteit op bereikbaarheid volgt dat de

Wat de hotelfunctie betreft, is de vestiging op het bedrijventerrein heroverwogen. Deze heroverweging heeft ertoe geleid de mogelijkheid tot vestiging te handhaven omwille van de volgende reden. Het hotel is in hoofdzaak bedoeld als zakenhotel ten behoeve van de op het bedrijventerrein gevestigde bedrijven. Door het bieden van overnachtingsmogelijkheden aan zakenrelaties werkt de aanwezigheid van dit hotel, in tegenstelling tot wat de provincie verwacht, juist beperkend op de automobilititeit van/naar het bedrijventerrein.

b. Ruimtelijke inrichting

* Stedebouwkundig/landschappelijke planopzet

De commissie spreekt haar waardering uit voor de gekozen ruimtelijke structuur van het bedrijventerrein en de landschappelijke inpassing daarvan, met name in relatie met de regionale vuilstort.

* Infrastructuur

In verband met het in 1992 in provinciaal beheer en onderhoud komen van het in de gemeente Breda gelegen gedeelte van de Tilburgseweg, verzoekt de commissie rekening te houden met de belangen van het provinciaal wegenreglement en de belangen van de provincie als (toekomstig) beheerder van deze weg.

In dit verband wordt de gemeente verzocht de plannen met betrekking tot onderstaande activiteiten pas te realiseren, na overleg en verkregen overeenstemming met de provincie:

- de aansluiting op de Tilburgseweg
 - . verkeersveiligheid
 - . exakte plaats en vormgeving
- de geplande verkeersregelininstallatie
- de rekonstruktie van het wegvak en het vervangen van parallelwegen door fietspaden.

Inmiddels is over deze onderwerpen overleg gevoerd met de provincie.

Realisering van het geplande tankstation wordt door haar situering, uit oogpunt van verkeersveiligheid, door de commissie niet mogelijk geacht.

De bestemming is komen te vervallen.

Gesignaleerd wordt dat noch de ontsluiting vanaf de Tilburgseweg, noch de ontsluiting vanaf het viadukt van Bavel een kortsluitende langzaamverkeersverbinding oplevert met de nabijgelegen woonbebouwing.

Opgemerkt wordt dat terzake een fietsvoorziening moet worden opgenomen in een - wellicht mede door de vervoerregio uit te werken - fietsnetwerk.

Het plan biedt mogelijkheden voor een goede aansluiting op het stedelijk fietspadennet. Verwezen wordt naar de bij de beschrijving in hoofdlijnen behorende kaart "hoofdontsluitingen".

* Bodemsanering

Medegedeeld wordt dat door de commissie met de dienst WMV nog zal worden nagegaan welke konsekventies de omvangrijke, niet te saneren, bodemverontreiniging heeft voor in het bestemmingsplan te realiseren functies zoals bedrijfswoningen.

De mogelijkheid voor bedrijfswoningen is thans uit het plan geschrapt.

c. Financieel-ekonomische aspecten

Gelet op het feit dat slechts 50% van het beschikbare terrein benut wordt voor gronduitgifte, wordt bijzondere aandacht gevraagd voor het toekomstig beheer van de relatief grote openbare ruimte.

Opgemerkt wordt dat de noodzakelijke rekonstruktie van de aansluiting A27/Tilburgseweg niet is opgenomen in de exploitatieberekening.

Niet duidelijk is of de op het grondgebied van de gemeente Oosterhout te maken kosten rekonstruktie Kontereind en weegbrug zijn opgenomen in de exploitatie.

Gesignaleerd wordt dat de tweede hoofdontsluiting vanaf de zuidelijke rondweg niet is opgenomen op de kaart of in de exploitatieberekening.

De exploitatieopzet is inmiddels aangevuld.

De tweede hoofdontsluiting is inmiddels op de plankaart aangegeven en als zodanig bestemd.

d. Juridische aspecten

De commissie maakt bezwaar tegen de in de algemene beschrijving in hoofdlijnen (art. 3) opgenomen vage begrippen als "schoon" bedrijf of "lichte" industrie.

Deze begrippen zijn in de herwerkte redactie van het artikel geschrapt.

Het "nastreven" van doeleinden wordt te zwak geacht wanneer het gaat om normen die rechtstreeks bindend zijn, als parkeernormen.

Er dient een onderscheid te worden gemaakt tussen de doeleinden van het plan nl. de ontwikkeling van een hoogwaardig bedrijventerrein voor industriële en groothandelsbedrijven, en de middelen welke het plan aanwendt om die doeleinden te verwezenlijken. Zo kan zoals in het geval van een parkeernorm door middel van een eksakte norm, het vorgenoemd doel worden nagestreefd. Dit is overigens één van de middelen.

Overigens is deze terminologie in overeenstemming met de geüniformeerde bestemmingsplanvoorschriften zoals opgenomen in de publikatie "Bestemmen met beleid" van het min. VROM d.d. 1989.

Verzocht wordt de voorgestelde normering van het aantal parkeerplaatsen/brutovloeroppervlak aan te passen aan het voorgestelde mobiliteitsbeleid.

De parkeernorm is aangescherpt, waarbij uitgegaan wordt van de in de Provinciale mobiliteitstoets opgenomen parkeernorm voor B-lokaties.

Bezwaar wordt gemaakt tegen de term "onordelijke" bedrijven in art. 3, lid D, sub 2.

Deze aanduiding is, naast de uitsluiting van sloopbedrijven, afvalopslag en -verwerking, mede gelet op de eis dat buitenopslag van goederen en materialen niet is toegestaan, overbodig en is geschrapt.

Art. 6.1 Bedrijfsdoeleinden II.

Gelet op de aanwezige bodemverontreiniging wordt een woonbestemming in het plangebied niet aanvaardbaar geacht. Ook in relatie met mogelijke cat. 4-bedrijven worden bedrijfswoningen niet toelaatbaar geacht.

De mogelijkheid voor bedrijfswoningen is geschrapt.

Verzocht wordt de bij het plan behorende Staat van Inrichtingen aan te passen konform het gestelde in de brief van G.S. aan de gemeentebesturen in Noord-Brabant d.d. 7 november 1989 "Enige onderwerpen betreffende de Wet en Besluit op de Ruimtelijke Ordening".

De Staat van Inrichtingen is konform het verzoek aangepast.

ad 2. **De Rijksconsulent voor Economische Zaken in de provincie Noord-Brabant van het ministerie van Economische zaken** maakt naar aanleiding van het ontwerp-bestemmingsplan Bedrijventerrein Breda-Oost "Hoogeind" de volgende opmerkingen.

a. Mobiliteitsbeleid

Opgemerkt wordt dat de in de toelichting opgenomen voorstellen met betrekking tot het openbaar vervoer, welke strekken tot vermindering van de groei van de groei van de automobilititeit, niet zijn verwerkt in de voorschriften.

De beschrijving in hoofdlijnen is in deze aangevuld. Voor de inhoud van deze aanvulling wordt verwezen naar de beantwoording onder 1. sub a.

b. Staat van Inrichtingen

Hier wordt dezelfde opmerking gemaakt als door de PPC onder 1, sub d.

Voor de beantwoording wordt verwezen naar hetgeen is gesteld onder 1, sub d.

c. Financiële aspecten

Het wordt wenselijk geacht in de toelichting inzicht te verschaffen in de financiële aspecten van het plan.

Het hoofdstuk betreffende de economische uitvoerbaarheid is uitgebreid.

- ad 3. Het ontwerp-bestemmingsplan Bedrijventerrein Breda-Oost "Hoogeind" geeft het Waterschap "de Boven-mark" aanleiding tot het maken van de volgende opmerkingen.

Opgemerkt wordt dat de stuwhoogte, zoals genoemd op blz. 1.1 van de toelichting, 1.65 + NAP.

De toelichting is in deze zin aangepast.

Medegedeeld wordt dat langs de bij het waterschap in beheer en onderhoud zijnde watergangen, volgens het Reglement watergangen Noord-Brabant, een vrije onderhoudsstrook van minimaal 4.00 meter moet zijn.

Waar op de plankaart, in de bestemming bedrijfsdoeleinden II, de bouwgrens binnen de gevraagde 4.00 meter was aangegeven, is deze verplaatst.

Met betrekking tot de in de bestemming bedrijfsdoeleinden I opgenomen waterloop, is de redactie van de bestemmingsregeling zodanig aangescherpt dat bij aanleg en/of wijziging van de waterloop overleg dient te worden gevoerd met het waterschap.

- ad 4. Het gemeentebestuur van de gemeente Nieuw-Ginneken maakt naar aanleiding van ontwerp-bestemmingsplan Bedrijventerrein Breda-Oost "Hoogeind" de volgende opmerkingen.

Opgemerkt wordt dat in de toelichting voor wat betreft de vigerende planologische regeling van de aangrenzende vuilstort Bavel-Dorst, abusievelijk wordt verwezen naar het bestemmingsplan "Buitengebied". Het vigerende bestemmingsplan is echter het bestemmingsplan "Afvalstoffenberging Bavel", waarin slechts een gedeelte van de stort de globale, uit te werken bestemming recreatieve doeleinden heeft. Het overige deel heeft de bestemming afvalstoffenberging.

De toelichting is bovengenoemde zin aangepast.

Gepleit wordt voor een directe ontsluiting van het plangebied ten behoeve van het autoverkeer en ten behoeve van het openbaar vervoer vanaf de zuidelijke rondweg.

Het plan is in deze zin aangepast.

De in het ontwerp-plan aangegeven mogelijkheid voor een fietsafslag bij Bavel, vanaf de Nieuwe Bredaseweg richting de Kluisstraat naar het parallelweggetje aan de Rijksweg wordt niet aantrekkelijk gevonden. Een langzaam verkeersroute vanuit het plangebied welke aansluiting vindt op de Dortseweg, wordt wel als een eventuele akseptabele oplossing beschouwd.

Het plan is in bovengenoemde zin aangepast.

Uit oogpunt van een goede landschappelijke inpassing wordt bezwaar gemaakt tegen de in de bestemming bedrijfsdoeleinden II gelegde bebouwingsgrens, voor zover deze samenvalt met de gemeentegrens met Nieuw-Ginneken. Verzocht wordt door middel van een groenvoorziening met een breedte van ongeveer vijftig meter, een geleidelijke overgang te creëren van het bedrijventerrein naar het buitengebied van de gemeente Nieuw-Ginneken.

Inmiddels is overeenstemming bereikt met de gemeente Nieuw-Ginneken, om het aangrenzend gebiedje door de gemeente Breda te laten inrichten als groene overgangszone. Het betreffende terrein is in eigendom van de gemeente Breda.

ad 5. t/m 7.

De Hoofdingenieur-Directeur van Rijkswaterstaat, directie Noord-Brabant, de Plv. Eerstaanwezend Ingenieur Directeur Bedrijfsvoering van het ministerie van Defensie en het dagelijks bestuur van het Hoogheemraadschap West-Brabant hebben te kennen gegeven geen op- of aanmerkingen te hebben naar aanleiding van het ontwerp-bestemmingsplan Bedrijventerrein Breda-Oost "Hoogeind".

