

Bestemmingsplan Seppe Airparc

Gemeente Halderberge

projectnr. 217201
revisie 06
21 maart 2013

datum vrijgave
21 maart 2013

beschrijving revisie 06
bestemmingsplan

goedkeuring
ing. P. Kennes

vrijgave
drs. E. Oude
Weernink

Datum van uitgave:

21 maart 2013

Contactadres:

Beneluxweg 7
4904 SJ Oosterhout
Postbus 40
4900 AA Oosterhout

Copyright © 2012

Ingenieursbureau Oranjewoud

Niets uit deze uitgave mag worden verveelvoudigd en/of openbaar worden gemaakt door middel van druk, fotokopie, elektronisch of op welke wijze dan ook, zonder schriftelijke toestemming van de auteurs.

Inhoud

blz.

1	Inleiding.....	3
1.1	Aanleiding en doel	3
1.2	Ligging en begrenzing plangebied	4
1.3	Vigerend bestemmingsplan.....	4
1.4	Leeswijzer	5
2	Projectprofiel.....	7
2.1	Huidige situatie	7
2.2	Locatiekeuze	7
2.3	Toekomstige situatie.....	8
3	Beleidsprofiel.....	13
3.1	Europees- en rijksbeleid.....	13
3.2	Provinciaal beleid.....	15
3.3	Gemeentelijk beleid.....	20
3.4	Bestemmingsplan Buitengebied.....	21
3.5	Beleidsverantwoording.....	21
4	Gebiedsprofiel	23
4.1	Bedrijven & milieuzonering.....	23
4.2	Bodem	24
4.3	Natuur	25
4.4	Archeologie en cultuurhistorie.....	27
4.5	Akoestiek	28
4.6	Externe veiligheid	29
4.7	Luchtkwaliteit	31
4.8	Kabels en leidingen	32
4.9	Water.....	33
4.10	Verkeer	37
4.11	Mer-beoordeling.....	40
5	Plansystematiek	41
5.1	Indeling van de regels	41
5.2	De regels.....	41
6	Economische uitvoerbaarheid	45
6.1	Exploitatieplan.....	45
7	Maatschappelijke haalbaarheid.....	47
7.1	Inspraakprocedure / informatieavond	47
7.2	Overleg ingevolge ex artikel 3.1.1 Bro.....	47

SEPARATE BIJLAGEN

- 1. Bodemonderzoek**
- 2. Archeologische Rapporten Oranjewoud 2010/133**
- 3. Toelichting Watertoets**
- 4. Natuurtoets**
- 5. Luchtkwaliteitonderzoek**
- 6. Geluidrapporten**
- 7. Onderzoek Externe Veiligheid**
- 8. Vormvrije m.e.r.-beoordeling**

1 Inleiding

1.1 Aanleiding en doel

Het vliegveld Seppe Airport ligt langs de rijksweg A58 en beschikt sinds 2002 over een verharde landingsbaan van meer dan 800 meter. Hierdoor verschuift het gebruik van het vliegveld steeds meer van recreatieve vluchten naar het gebruik voor zakelijke vluchten. Op 1 januari 2008 is het vliegveld Seppe Airport overgenomen van de vorige eigenaren (dertien Brabantse gemeenten, de Kamer van Koophandel en Fabrieken voor West-Brabant), waarbij de wens van de verkopende partij was het verder professionaliseren en uitbouwen van de zakelijke dienstverlening van het vliegveld. Ook vanuit de zakelijke sector is de wens geuit om over een vestigingsplaats nabij een kleine luchthaven te kunnen beschikken.

Om de zakelijke markt goed te kunnen bedienen zijn de bestaande voorzieningen, inrichting en bebouwing van het vliegveld ongeschikt. De zakelijke markt vraagt om een eigen profiel qua ruimtegebruik, logistiek en uitstraling. Het zakelijke profiel en recreatieve profiel passen niet binnen de huidige inrichting. Ten behoeve van de ontwikkeling van de zakelijke markt is van het belang om het voor zakelijke vluchten bedoelde bedrijfsgebied duidelijk te onderscheiden en te scheiden van het recreatieve deel. De scheiding van beide segmenten en daarmee de ontwikkeling van het zakelijke deel is niet te realiseren binnen het bestaande stedelijk gebied. Ook zijn bedrijventerreinen in de omgeving vanwege de specifieke bedrijvigheid van luchtvaart gebonden activiteiten niet geschikt.

Provinciale Staten van Noord-Brabant hebben op 22 februari 2013, in verband met de behoefte aan de uitbreiding van het stedelijk gebied ten behoeve van Seppe Airparc, besloten om de Verordening Ruimte 2012 te wijzigen.

De provincie geeft aan dat de ontwikkeling Seppe Airparc een positieve ontwikkeling voor de gehele regio West-Brabant is vanwege het specifieke segment, dat past binnen de economische cluster maintenance. Maintenance is een speerpunt van het economisch beleid van de regio West-Brabant. Achter die term horen begrippen thuis als onderhoud, revisie, reparatie, vervanging en vernieuwing, kortom: al wat nodig is om fabrieken, productiebedrijven, installaties en transportmiddelen zo soepel mogelijk te laten draaien.

Hierbij kan ook worden verwezen naar de Beleidsnota Luchtvaart Noord-Brabant. Het beleid van de provincie, voortkomend uit de afwegingen tussen de verschillende scenario's, is volgens de Nota te omschrijven als 'trendvolgend'. Het trendvolgende scenario houdt een optimale mix in voor de leefbaarheid, de luchtvaartbereikbaarheid en de economische ontwikkeling in Noord-Brabant. In de Nota ondersteunt de Provincie de ontwikkeling van de luchthavens met het oog op de kleine zakelijke luchtvaart.

In aanvulling op het geen in voormelde Nota al is aangegeven, geldt dat het bij vliegveld Woensdrecht (Aviolanda) om een bedrijfsontwikkeling gaat die specifiek is gericht op vliegtuig onderhoud voor bedrijven met een grootte van minimaal 3.000 m² tot maximaal 30.000 m².

Vliegbasis Gilze Rijen (Gate 2) is een militaire vliegbasis en militair gebruik is de hoofdfunctie van het terrein (Op een militaire luchtbasis is het in beginsel verboden commerciële vliegactiviteiten uit te voeren en bouwwerken etc. op te richten).

De ontwikkeling Seppe Airparc richt zich op de kleinere bedrijven breder dan enkel vliegtuigonderhoud, tot maximaal 5.000 m². Bedrijven die niet terecht kunnen op Aviolanda en Gate 2, kunnen terecht op Seppe Airparc. Hierdoor is de ontwikkeling Seppe Airparc een aanvulling op de ontwikkeling Aviolanda alsmede Gate 2.

De regionale ontwikkelingsmaatschappij NV REWIN West-Brabant ziet ook duidelijk kansen in de markt van luchthavengerelateerde bedrijvigheid. De opzet van Seppe Airparc is zodanig dat er een zeer interessante, hoogwaardige vestigingsmogelijkheid geboden wordt die bedrijven aanspreekt. Seppe Airparc heeft een meerwaarde voor de regio West-Brabant. Verwacht wordt dat in totaal de werkgelegenheid van vliegveld Seppe op basis van de huidige werkgelegenheid en bij volledige uitvoering van het programma circa 500 arbeidsplaatsen omvatten.

De ontwikkeling van een nieuw bedrijventerrein aan de zuidzijde van het vliegveld maakt de scheiding van de zakelijke en de recreatieve markt mogelijk, door vestigingsruimte te bieden aan luchtvaartgerelateerde en luchtvaartgebonden bedrijven. Alle te vestigen bedrijven zijn luchtvaartgebonden of luchtvaart gerelateerd, op de schaal van 'kleine luchtvaart' (General Aviation). Dit betekent dat er een pallet aan functies/bedrijfsgebouwen, gericht op de beroepsmatige luchtvaart en luchtsport in een samenhangende ruimtelijke setting onder gebracht worden in een nieuw bedrijventerrein. Deze zakelijke uitbreiding heeft de naam Seppe Airparc gekregen.

Binnen het geldende bestemmingsplan 'Buitengebied Halderberge' is de realisatie van de voornoemde bedrijfsontwikkeling niet mogelijk. Om de strijdigheid met het geldende bestemmingsplan weg te nemen is voorliggend bestemmingsplan opgesteld.

1.2 Ligging en begrenzing plangebied

Het plangebied waarop de ontwikkeling betrekking heeft is gelegen in het buitengebied van de gemeente Halderberge, ten noorden van de rijksweg A58 tussen Roosendaal en Breda en ten zuiden van de kern Bosschenhoofd.

Het plangebied wordt aan de noordzijde begrensd door de Oude Bredasepostbaan en aan de zuidzijde door de Bredasebaan. Ten westen is de grens getrokken bij de kruising van deze twee wegen aan het eind/begin van de landingsbaan en ten oosten loopt het plangebied tot aan het andere einde/begin van landingsbaan. In figuur 1 is de ligging van het plangebied weergegeven.



Figuur 1: Globale ligging van het plangebied

1.3 Vigerend bestemmingsplan

Het geldende bestemmingsplan is het bestemmingsplan 'Buitengebied Halderberge'. Tot het moment waarop het nieuwe bestemmingsplan 'Seppe Airparc' in werking treedt, geldt voor het plangebied dit vigerende bestemmingsplan. Dit bestemmingsplan is vastgesteld bij raadsbesluit van 22 september 2011. Op grond van dit bestemmingsplan is het plangebied bestemd als 'Agrarisch', 'Agrarisch gebied met landschappelijke waarde', 'Verkeer', 'Wonen' en 'Bos'.



Figuur 2: Het vigerende bestemmingsplan

1.4 Leeswijzer

Hoofdstuk 2 beschrijft in hoofdlijnen de relevante beleidsdocumenten van de te onderscheiden overheden ten aanzien van het plangebied. In hoofdstuk 3 wordt het gebiedsprofiel beschreven alsmede de milieutechnische randvoorwaarden. In hoofdstuk 4 wordt een weergave gegeven van het projectprofiel en de toekomstige situatie. Hoofdstuk 5 geeft een beschrijving van de plansystematiek, de wijze waarop de regels zijn opgebouwd. In hoofdstuk 6 wordt de economische uitvoerbaarheid beschreven. De maatschappelijke uitvoerbaarheid komt in hoofdstuk 7 aan de orde.

2 Projectprofiel

2.1 Huidige situatie

2.1.1 Plangebied

De locatie van Seppe Airparc bevindt zich aan de zuidzijde van de kern Bosschenhoofd tussen de Oude Bredasepostbaan en de Rijksweg A58, Breda - Roosendaal. De locatie gaat integraal onderdeel uitmaken van het bestaande vliegveld.

Het plangebied heeft een omvang van circa zes hectare en is hoofdzakelijk in gebruik als agrarische grond. Centraal in het plangebied ligt een woonkavel dat momenteel niet meer bewoond wordt. De westpunt heeft een gedifferentieerde invulling met struiken/struweel gecombineerd met de spottersplek van Seppe Airport. Bepalend voor deze rand van Bosschenhoofd is het groene karakter. Dit wordt gevormd door de bomenrij aan weerszijde van de Bredasebaan. Halverwege de locatie richting het westen wordt deze groenstrook versterkt met een extra bomenrij en onderbeplanting.

De punt met spottersplek is zelf vrij dicht begroeid. De rest van de locatie bestaat uit akkers zonder opgaand groen.

Opvallend is ook het hoogteverschil binnen het plangebied. Het westelijke deel sluit min of meer aan op de hoogte van het vliegveld, maar het oostelijke deel ligt ruim 2,5 meter lager dan de start- en landingsbaan.

2.1.2 Directe omgeving

Het plangebied wordt omringd door verschillende functies. Ten noorden van het plangebied is het huidige vliegveld gelegen. Dit vliegveld bestaat uit een 830 meter lange verharde landingsbaan met een taxibaan parallel hieraan. Op het vliegveld zijn verder een uitkijktoren, tankinstallatie en diverse loodsen gelegen.



Figuur 3: Vliegveld Seppe vanuit de lucht

Met uitzondering van de twee woningen aan de Bredasebaan, zijn verder geen woningen nabij het plangebied gelegen. Aan de westzijde van het vliegveld is het restaurant 'De Cockpit' gelegen.

2.2 Locatiekeuze

De locatie ligt aan de andere zijde (zuidzijde) van de start- en landingsbaan dan de huidige bebouwing van Seppe Airport. Deze locatie is om verschillende redenen gekozen:

- een vermenging van bedrijvigheid en de recreatie ten noorden van het vliegveld is niet wenselijk;
- de locatie houdt meer afstand tot natuur (bossen aan de noordzijde);
- de locatie heeft een goede ontsluiting;
- de fysieke ruimte aan de noordzijde is beperkt;

- de locatie aan de zuidzijde is goed zichtbaar wat de ontwikkeling aantrekkelijker maakt als vestigingslocatie;
- de locatie aan de zuidzijde is goed bereikbaar, direct vanaf de A58, zonder overlast voor grote hoeveelheden woningen;
- de relatie met het bestaande vliegveld is op deze plaats optimaal;
- de locatie houdt meer afstand tot de bebouwde kom.

2.3 Toekomstige situatie

2.3.1 *Programma en uitgangspunten*

In februari 2009 is een quickscan uitgevoerd naar de haalbaarheid van luchtvaartgebonden en luchtvaartgerelateerde bedrijven bij Seppe Airport. De hieruit getrokken conclusies hebben geresulteerd in het definiëren van een aantal programmapunten:

- er is een functionele indeling in de locatie van oost naar west in vier delen:
 1. parkeren en spotters;
 2. businessunits gecombineerd met hangars;
 3. terminal;
 4. parkeren en spotters;
- het parkeren wordt binnen het plangebied opgelost op open maaiveld of in de vorm van gebouwd parkeren;
- de hangars zijn gekoppeld aan de bedrijven en vormen de 'garages' van de bedrijfsruimten.
- de functies van de bedrijven zijn op enige wijze luchtvaartgerelateerd en/of luchtvaartgebonden.



Figuur 4: Voorbeelduitwerking (bron: Masterplan Airparc Seppe)

Vanuit de programmapunten is een masterplan opgesteld waarin de vertrek- en uitgangspunten als basis hebben gediend ten behoeve van een ontwerp voor de inrichting van het gebied:

- het groene karakter van de zone langs de Bredasebaan blijft gehandhaafd;
- de noodzakelijke watercompensatie wordt in de groenzone opgelost;
- de route van de Oude Bredasepostbaan wordt ter plaatse van de bebouwing omgelegd en ingericht als langzaamverkeersroute;
- de loop van de Oude Bredasepostbaan wordt gevisualiseerd;
- er is een flexibele fasering mogelijk;
- bedrijfsruimten zijn fysiek gekoppeld aan de hangars;
- zowel de oost- als de westzijde van de bebouwing wordt voorzien van een verbijzondering ten opzichte van de overige bebouwing

2.3.2 *Masterplan*

Basisuitgangspunt voor de totale ontwikkeling is het fysiek en functioneel koppelen van de nieuwe bedrijfsbebouwing aan het bestaande vliegveld. Daarbij is een goede aansluiting op zijn omgeving met voldoende groen en water van belang. Onderstaand wordt per ruimtelijk aspect beschreven wat de ambitie en randvoorwaarden zijn die leidend zijn voor de toekomstige uitwerking. Hierbij wordt

De ruimte tussen de taxibaan en de bebouwingsgrens wordt ondermeer gebruikt voor het opstellen van vliegtuigen. De bedrijfsruimten en hangars worden voor het autoverkeer ontsloten vanaf de Bredasebaan. Deze weg loopt in oost-westrichting en sluit aan beide zijden direct aan op op- en afritten van de A58 (afrit 20, St. Willebrord en afrit 21, Rucphen/Seppe).

De nieuwe ontwikkeling wordt primair aangesloten op de Bredasebaan door middel van drie aansluitpunten. Dit is inclusief de aansluitingen voor de meest westelijk gelegen parkeerplaats en die voor de nieuw aangelegde spottersplek.

Oude Bredasepostbaan

In de nieuwe situatie is de route van de Oude Bredasepostbaan vanuit beheersbaarheid en veiligheid niet te handhaven. Voor het langzaam verkeer wordt de route daarom omgelegd naar de zuidzijde van de toekomstige bebouwing. De nieuwe langzaam verkeersroute loopt daarbij door de groenstrook.

Voor het doorgaande autoverkeer over de Oude Bredasepostbaan wordt er aan de oostzijde van het plangebied een koppeling gemaakt met de Bredasebaan. De auto's worden dan ter hoogte van het vliegveld via de Bredasebaan geleid.

Onderzocht zal worden hoe het verleden van de Oude Bredasepostbaan in leven gehouden kan worden. Gedacht wordt aan een markering aan het begin en het einde met informatiebord, eventueel met foto's.

Parkeren

Aan de westzijde wordt een nieuw parkeerterrein gerealiseerd aansluitend op de huidige spottersplek. Hier komen parkeerplaatsen die gebruikt worden voor de spotters en de terminal. Een directe voetgangsverbinding tussen het parkeerterrein en de terminal is noodzakelijk. Ook aan de oostzijde wordt een nieuw aanvullend parkeerterrein gerealiseerd. Deze dient als overloop voor de bedrijvigheid en voor de nieuw te realiseren spottersplek.

Het parkeren, behorend bij de hangars en bedrijfsruimten, wordt op eigen terrein opgelost waarbij in de uitwerking gekeken wordt of dit op maaiveld, ondergronds of als overdekt parkeren wordt uitgevoerd. De ambitie is om het parkeren op zorgvuldige wijze in te passen, 'aangekleed' met voldoende groen om te voorkomen dat de auto een te prominente plaats inneemt in de ontwikkeling. Er is in het oostelijk deel van de locatie een hoogteverschil van ruim 2,5 meter, wat het mogelijk maakt om overdekt parkeren toe te passen zonder grote ingrepen. Met name het oostelijk deel van het terrein zal een fors programma kunnen krijgen en daarmee een hoge parkeerdruk. De te hanteren norm is verder uitgewerkt in paragraaf 4.10.

Groen en water

Tussen de geplande ontwikkeling en de Bredasebaan wordt een groene zoom aangebracht waarbinnen de wateropgave wordt opgelost. Deze zone wordt als een parkachtig landschap vormgegeven waardoor een groene zone ontstaat langs de snelweg en een mooi voorterrein bij de bebouwing. Het gebied is openbaar toegankelijk en functioneert als uitloop voor de werknemers en passanten in het gebied. Tussen de bebouwing worden drie groene doorsteken gerealiseerd met een maat van 15 tot 25 meter. Deze groene insteken zorgen voor een visuele verkleining van de locatie en brengen het groen het gebied in tot aan de landingsbaan. Gestreefd wordt naar handhaving van behoudenswaardige bomen in de groengebieden.

Bebouwing

De bebouwing vormt een sterk beeld langs de snelweg. De gehele ontwikkeling wordt als één stedenbouwkundig ensemble beschouwd waarbij fasering mogelijk is. Het geheel is attractief voor zowel de kijker vanaf de snelweg als het passerend verkeer op de Bredasebaan en de voetganger en fietser binnen het gebied. Verschillende belevingen spelen hier dus een rol.

Van belang voor de hoogte van de bebouwing is de vrije ruimte die aangehouden dient te worden voor het vliegverkeer. Vanuit het hart van de landingsbaan wordt buiten een hoek van 1:10 niet gebouwd. Dit resulteert in een hangarstrook van maximaal 7 meter hoog met daarachter bedrijfsbebouwing tot een hoogte van maximaal 15 tot 18 meter.

Bedrijvenprofiel

Het profiel van de beoogde bedrijfsontwikkeling Seppe Airparc is divers, doch heeft een verbindend karakter, daar alle te vestigen bedrijven luchtvaartgebonden of luchtvaart gerelateerd zijn op de schaal van 'kleine luchtvaart' (General Aviation). Dit betekent dat er een pallet aan functies/bedrijfsgebouwen, gericht op de beroepsmatige luchtvaart en luchtsport in een samenhangende ruimtelijke setting onder gebracht kunnen worden.

Hierbij moet onder meer gedacht worden aan:

- hangars;
- onderhoud, service en reparatiebedrijven;
- bedrijven gericht op research en ontwikkeling;
- dienstverlening gericht op de luchtvaart;
- handelsondernemingen gericht op vliegtuigonderdelen en aanverwante artikelen;
- opleidings- en trainingsinstituten c.q. -faciliteiten, gericht op de luchtvaart;
- ondergeschikte detailhandel en horeca (ten dienste van de bedrijvigheid/activiteiten);
- ondergeschikte kantoorfuncties (ten dienste van de bedrijvigheid/activiteiten);
- ondergeschikte bezoekers- en ontvangstruimten.

In de regels van voorliggend bestemmingsplan is in de definities een begripsomschrijving opgenomen van de toegestane bedrijven. Hiermee wordt voorkomen dat niet luchtvaartgerelateerde bedrijven zich binnen het plangebied kunnen vestigen.

3 Beleidsprofiel

In dit hoofdstuk is kort en voor zover relevant het beleidsprofiel opgenomen voor het plangebied.

3.1 Europees- en rijksbeleid

3.1.1 *Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte*

In de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) staan de plannen voor ruimte en mobiliteit van nationaal belang. Zo beschrijft het kabinet in de SVIR in welke infrastructuurprojecten zij de komende jaren wil investeren en op welke manier de bestaande infrastructuur beter benut kan worden. Provincies en gemeenten krijgen in de plannen meer bewegingsvrijheid op het gebied van ruimtelijke ordening.

Het Rijk zet met de SVIR het ruimtelijk- en mobiliteitsbeleid in voor een concurrerend, bereikbaar, leefbaar en veilig Nederland. Het Rijk formuleert drie hoofddoelen om Nederland concurrerend, bereikbaar, leefbaar en veilig te houden voor de middellange termijn (2028):

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

In de SVIR zijn hoofdzakelijk uitspraken opgenomen die een specifiek nationaal ruimtelijk belang dienen of zorgen voor een gegarandeerde basiskwaliteit voor alle bewoners van Nederland. De voorgenomen ontwikkeling van Seppe Airparc is hierin niet genoemd. Uit de SVIR vloeien geen beleidsmatige randvoorwaarden voort voor de voorgenomen ontwikkeling van Seppe Airparc.

3.1.2 *Besluit algemene regels ruimtelijke ordening*

Het besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro), voorheen bekend als de AMvB Ruimte, geeft nadere regels waar bestemmingsplannen aan moeten voldoen. Het Barro heeft tot doel de rijksbelangen directer door te laten werken in bestemmingsplannen.

De kern van de Wro is dat overheden hun ruimtelijke belangen vooraf kenbaar maken en aangeven langs welke weg zij die belangen denken te realiseren. Rijk en provincies bemoeien zich voortaan uitsluitend met wat daadwerkelijk van nationaal, respectievelijk van provinciaal belang is. Ook moeten Rijk en provincies duidelijk maken of de borging van een belang gevolgen heeft voor ruimtelijke besluitvorming door gemeenten.

Het plangebied heeft geen aanwijzing in de Barro.

3.1.3 *Nationaal Milieubeleidsplan 4*

Met het Nationaal Milieubeleidsplan 4 (NMP 4) uit juni 2001 is een nieuwe beleidscyclus gestart, met een over meerdere decennia vol te houden pad van transitie naar duurzaamheid.

De verschillende transities zijn ondergebracht in drie clusters:

- transitie naar een duurzame energiehuishouding;
- transitie naar een duurzaam gebruik van biodiversiteit en hulpbronnen;
- transitie naar duurzame landbouw.

Dit NMP 4 beoogt het permanente proces van verbetering te versterken door integrale oplossingen in ontwikkelen voor hier en nu, voor elders en later.

De kwaliteit van de leefomgeving wordt bepaald door het aanbod van woningen, werkgelegenheid, winkels en andere voorzieningen in de omgeving of door de aanwezigheid van groen, natuur, ruimte en afwisseling van karakteristieke gebieden. Ook blijkt de waardering van het stedelijk gebied steeds meer gekoppeld te worden aan de waardering van het landelijk gebied en omgekeerd. Het milieubeleid draagt echter ook bij aan de kwaliteit van de leefomgeving. Milieu en ruimtelijke ordening raken steeds meer verweven. Milieubeleid en ruimtelijk beleid moeten elkaar dan ook versterken.

Om de bijdrage van het milieubeleid aan de kwaliteit van de leefomgeving te versterken worden drie veranderingen aangebracht:

- de samenhang tussen milieu- en ruimtelijk beleid;
- de samenhang tussen het beleid van verschillende overheden wordt versterkt;
- de verantwoordelijk van medeoverheden voor de plaatselijke leefomgeving wordt vergroot.

Het uitgangspunt is dat de verantwoordelijkheid voor het definiëren en realiseren van milieukwaliteit en de uitvoering van het beleid op het meest passende bestuursniveau komt te liggen.

Bij de gewenste ontwikkeling zijn diverse onderzoeken uitgevoerd naar de gevolgen hiervan voor het milieu. Deze zijn opgenomen in hoofdstuk 4 van deze toelichting. De resultaten van de onderzoeken zorgen voor een afstemming van het ontwerp met de voorwaarden als gevolg van de resultaten uit milieuonderzoeken.

3.1.4 *Wet Regelgeving Burgerluchthavens en Militaire Luchthavens*

Nederland kent naast Schiphol een groot aantal andere luchthavens. Voor deze luchthavens is nieuw beleid ontwikkeld, dit is uitgewerkt in de Wet Regelgeving Burgerluchthavens en Militaire Luchthavens (RBML) welke op 1 november 2009 in werking is getreden. Met deze regelgeving zijn de besluitvormingsprocedures voor de luchthavens in Nederland vereenvoudigd. Daarnaast zijn de taken en bevoegdheden voor deze luchthavens (deels) van het Rijk overgedragen aan de provincies. Uitzonderingen op deze regel zijn de luchthavens Eelde, Lelystad, Maastricht, Twente en Rotterdam. De besluitvorming over deze luchthavens van nationale betekenis blijft in handen van het Rijk. De bevoegdheden voor Seppe Airport zijn aldus overgedragen aan de provincie Noord-Brabant.

Met de decentralisatie krijgen de provincies ten aanzien van burgerluchthavens van regionale betekenis de bevoegdheid te besluiten over de milieuruimte van een luchthaven en de ruimtelijke implicaties daarvan. Het Rijk stelt wel randvoorwaarden op grond van milieu-, vliegveiligheids- en externe veiligheidsoverwegingen waar de provincies rekening mee moeten houden in hun besluiten. Deze randvoorwaarden zijn vastgelegd in het Besluit Burgerluchthavens en de Regeling Burgerluchthavens.

De eisen uit het RBML zijn door de provincie vertaald in de 'notitie luchtvaart Noord-Brabant'. Deze is in paragraaf 3.2 toegelicht.

3.1.5 *Rooilijnenbeleid Rijkswaterstaat*

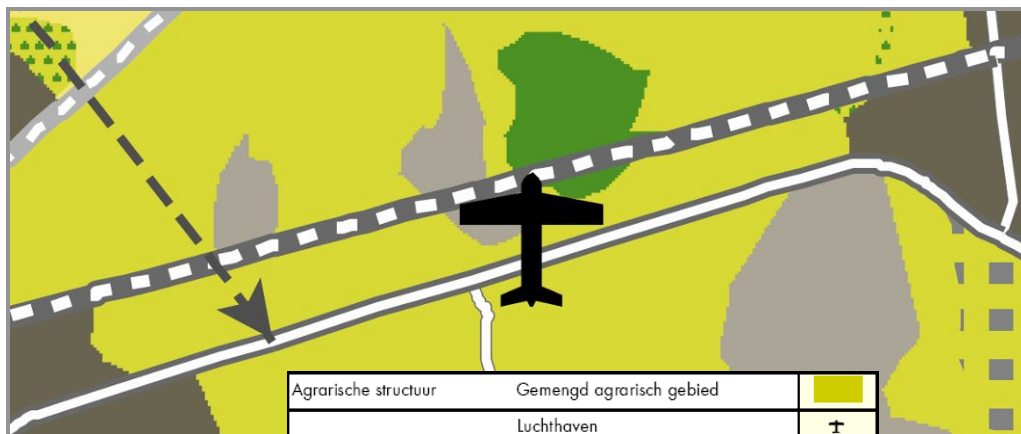
Rijkswaterstaat hanteert langs autosnelwegen het zogenaamde rooilijnenbeleid. Het rooilijnenbeleid is ingevoerd met het oog op onder andere ruimte voor beheer en onderhoud, voor toekomstige uitbreidingen, leidingstroken, voor verkeersveiligheid en beperking milieuhygiënische hinder en voor externe veiligheid.

In het bestemmingsplan is rekening gehouden met een bebouwingsvrij gebied tussen de 0 en 50 meter vanuit de kant van de dichtstbijzijnde rijbaan van de A58 (hiertoe behoort ook een toe- of afrit). De plannen zijn besproken en goedgekeurd door Rijkswaterstaat. De ontwikkeling staat geen bebouwing toe binnen 50 meter vanaf de as van de dichtstbijzijnde rijbaan. Daarvoor is de aanduiding 'vrijwaringszone - weg' opgenomen.

3.2 Provinciaal beleid

3.2.1 *Structuurvisie Ruimtelijke Ordening*

Op 1 januari 2010 is de Structuurvisie Ruimtelijke Ordening (Svro) van de provincie Noord-Brabant in werking getreden. De Wro vraagt overheden om hun belangen helder in een structuurvisie te definiëren en aan te geven hoe zij deze willen realiseren. De Svro geeft aan welke ambities de provincie heeft en hoe zij deze wil realiseren. In de nieuwe structuurvisie geeft de provincie aan hoe zij omgaat met de ruimtelijke opgave voor de periode tot 2025, met een doorkijk naar 2040.



Figuur 7: Het plangebied in het ontwerp Structuurvisie Ruimtelijke Ordening

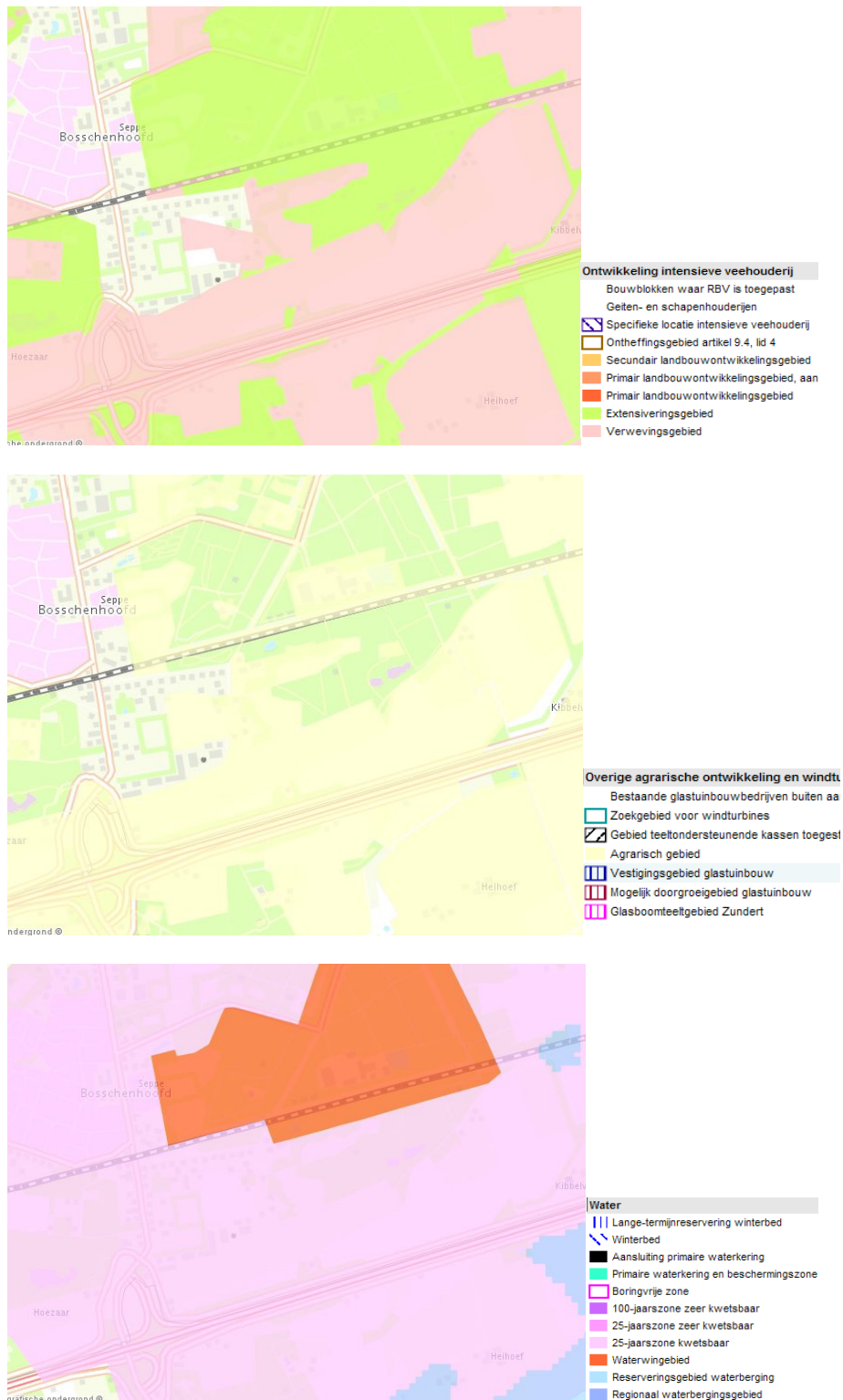
In de Svro is het plangebied aangewezen als gemengd agrarisch gebied. Binnen het gemengd agrarisch gebied is ruimte voor de ontwikkeling van niet-agrarische functies. Dit kan door verbreding van agrarische activiteiten maar ook als zelfstandige functie, bijvoorbeeld op vrijkomende locaties. In de gebieden rondom steden en dorpen is daarbij meer ruimte voor de ontwikkeling van functies die zich richten op de inwoners van die kernen, in de gebieden rondom de groene mantel is de ontwikkeling van functies meer afgestemd op het ondernemen in een groene omgeving en de versterking van natuur- en landschapswaarden. Binnen de gebieden aangewezen als gemengd agrarisch gebied wordt geen uitspraak gedaan over de realisatie van nieuwe bedrijventerreinen en luchtvaartgerelateerde bedrijvigheid. Het bedrijventerrein is direct aansluitend op het bestaande vliegveld geprojecteerd. Er is sprake van bundeling van de activiteiten.

In de Svro is Seppe Airport genoemd bij de burgerluchthavens.

3.2.2 *Verordening ruimte*

In de Verordening ruimte staan regels waarmee rekening moet worden gehouden bij het ontwikkelen van bestemmingsplannen. Per onderwerp zijn in de verordening gebieden tot op perceelniveau begrensd op een kaart. Hierdoor is duidelijk voor welke gebieden de regels gelden. De onderwerpen die in de verordening staan, komen uit de provinciale structuurvisie. Daarin staat welke belangen de provincie wil behartigen en hoe ze dat wil doen. De verordening is daarbij een van de manieren om die provinciale belangen veilig te stellen.

De Verordening ruimte bestaat net als een bestemmingsplan uit kaarten, regels en een toelichting. De kaarten zijn onderverdeeld in zes thema's. Hierna wordt ingegaan op deze relevante thema's. Deze thema's zijn in figuur 8 weergegeven.



Figuur 8: Het plangebied in de Verordening ruimte

In de Verordening ruimte is een deel van het plangebied aangewezen als 'Verwevingsgebied' en een zeer klein deel als 'Extensiveringsgebied'. Beide gebieden zijn opgenomen ten aanzien van de mogelijke realisatie van intensieve veehouderijen. Onderhavig bestemmingsplan maakt geen intensieve veehouderij mogelijk. Hierdoor heeft de ligging in een verwevingsgebied en extensiveringsgebied geen invloed op de voorgenoemde ontwikkeling.

In de Verordening ruimte is het plangebied eveneens gelegen binnen het '*Agrarisch gebied*'. Deze aanduiding zorgt ervoor dat ten behoeve van een goede ruimtelijke ordening een onderscheid moet worden gemaakt tussen een gebied waar ontwikkeling van een gemengde plattelandseconomie wordt nagestreefd en een gebied waar de ontwikkeling van een in hoofdzaak agrarische economie wordt nagestreefd. Omdat geen sprake is van agrarische ontwikkelingen is dit onderscheid niet toegepast in onderhavig bestemmingsplan.

Het plangebied is gelegen in een '*25-jaarszone kwetsbaar*'. Gebieden gelegen binnen deze zone dienen een verantwoording op te nemen waaruit blijkt dat de risico's voor de kwaliteit van het grondwater geheel of nagenoeg geheel afwezig zijn. In de waterparagraaf van deze toelichting wordt nader beschreven op welke wijze rekening wordt gehouden met de ligging in de 25-jaarszone kwetsbaar.

Daarnaast is het plangebied gelegen in een '*boringvrije zone*'. Gebieden in deze zone behoren tot gebieden met behoud van de beschermende kleilaag in de bodem.

Tot slot bevat de toelichting van het een bestemmingsplan, conform artikel 2.1.4 van de Verordening ruimte, wat een ontwikkeling in dit gebied mogelijk maakt, een verantwoording van de wijze waarop financieel, juridisch en feitelijk is verzekerd dat de realisering van de beoogde ruimtelijke ontwikkeling gepaard gaat met een wezenlijke en uitvoerbare verbetering van de bestaande of potentiële kwaliteiten van bodem, water, natuur, landschap of cultuurhistorie of van de extensieve recreatieve mogelijkheden van die omgeving. De voorgenomen ontwikkeling verzekert de kwaliteitsverbetering niet. Een verbetering van de bestaande of potentiële kwaliteiten van bodem, water, natuur, landschap, cultuurhistorie of extensieve recreatie is niet aan de orde. Omdat in onderhavig plan geen sprake is van een kwaliteitsverbetering wordt een bijdrage gedaan in de gemeentelijke bovenwijkse voorziening. Halderberge waarborgt de balans tussen de kwaliteit van het stedelijk gebied en landschappelijke waarden door het structureel toepassen van de provinciale rood-met-groenkoppeling.

Per ruimtelijke ontwikkeling wordt aangegeven hoe de rood-met-groenkoppeling is ingevuld. De gemeente zet in op kwalitatieve compensatie van landschappelijke waarden door middel van twee sporen: voor uitleggebieden die aan de rand van een kern zijn gesitueerd waarbij compensatie door het toevoegen van kwaliteit aan landschappelijke waarden binnen of grenzend aan het plangebied mogelijk is, zijn aanvullende afspraken gemaakt met de initiatiefnemer om dit actief op te pakken.

De financiële grondslag van de compensatie is opgenomen in de omslagnota 'Bovenwijkse voorzieningen' (september 2008). Deze schrijft voor dat het in de grondexploitatie gebruikelijk is dat er een bedrag per vierkante meter uitgegeven grond in een fonds 'grote werken/reserve bovenwijkse voorzieningen' wordt ingebracht.

Met de vaststelling van de wijziging Verordening ruimte 2012 op 22 februari 2013 is de aanduiding 'zoekgebied stedelijke ontwikkeling' opgenomen voor het plangebied (zie figuur 9). De gemeenteraad heeft hiertoe eind 2011 een verzoek tot wijziging van de Verordening Ruimte ingediend bij gedeputeerde staten (GS). In de motivering van dit verzoek, dat als bijlage 2 bij dit bestemmingsplan is opgenomen, is een verantwoording gegeven van de zorgplicht voor ruimtelijke kwaliteit, is de noodzaak aangetoond van de uitbreiding op de geplande locatie, is inzicht gegeven in de resultaten van regionale afstemming en is inzicht gegeven in de kwaliteitsverbetering van het landschap.

In de onderste afbeelding van figuur 9 is een uitsnede opgenomen van de wijziging Verordening ruimte 2012, kaartblad aanpassingen. PS geven aan dat de ontwikkeling van Seppe Airparc een aanvaardbare uitbreidingsrichting is voor noodzakelijk en direct aan vliegveld gerelateerde bedrijvigheid. Het opnemen van een zoekgebied stedelijke ontwikkeling is volgens GS aanvaardbaar vanuit de lagenbenadering. Met de aanpassing van de Verordening ruimte 2012 is de strijdigheid weggenomen.

Zoekgebied stedelijke ontwikkeling



Figuur 9: Het plangebied in de Verordening ruimte en daaronder in de wijziging Verordening ruimte 2012, kaartaanpassingen

Zorgvuldig ruimtegebruik (artikel 2.1 Vr)

Op grond van artikel 2.1 Verordening ruimte dient elke ruimtelijke ontwikkeling gepaard te gaan met zorgvuldig ruimtegebruik. Het initiatief Seppe Airparc voldoet aan de regionaal gemaakte afspraken. In het bestemmingsplan is specifiek opgenomen dat het aantal netto vierkante meters bedrijfsoppervlak niet meer dan 30.000 m² mag bedragen. De oppervlakte van de bouwvlakken is hierop aangepast.

Daarnaast is vanuit het principe van zorgvuldig ruimtegebruik een deel van de bedrijfsbestemming (fase 3 en 4) ondergebracht in een uit te werken bestemming (Bedrijf - Uit te werken). Bij burgemeester en wethouders ligt de plicht om de gronden uit te werken op het moment dat ten minste 70% van de gronden/panden contractueel in exploitatie zijn c.q. worden gegeven danwel verkocht zijn. Hiermee is niet voor de gehele bedrijfsbestemming een directe bouwtitel beschikbaar.

Conform artikel 3.8 van de Verordening ruimte geldt voor bedrijven in kernen in landelijk gebied een maximale omvang van 5.000 m². In de planregels, in de bestemming "Bedrijf", is bepaald dat de maximale omvang van de bedrijven niet meer mag bedragen dan 5.000 m². Dit is vastgelegd met de maximale toegestane grootte van het bouwperceel.

Gelet hierop wordt geconcludeerd dat de ontwikkeling van het plangebied in overeenstemming is met het bepaalde in de Verordening ruimte.

3.2.3 Gebiedsplan Brabantse Delta (2005)

Op 22 april 2005 hebben Gedeputeerde Staten het gebiedsplan Brabantse Delta vastgesteld. Hierin wordt de ruimtelijke ontwikkeling van een gedeelte van West-Brabant voor een periode van ongeveer 12 jaar geschetst. Diverse functies in het landelijk gebied krijgen een herijking binnen het gebiedsplan: water en bodem, milieu, landschap en cultuurhistorie (inclusief archeologie), natuur, landbouw, recreatie en toerisme en wonen, werken en leefbaarheid.

Op de ambitiekaart behorende bij het gebiedsplan is in de omgeving van de kern Oudenbosch een aantal ontwikkelingsaspecten aangeduid:

- natuurontwikkeling in de omgeving van Gastels Laag, waarbij functies afgestemd zijn op kwalitatief waterbeheer en een mogelijke reservering voor regionale waterberging (voorlopig reserveringsgebied 2016);
- versterking van het landschap ten zuidwesten van de Industrieweg;
- reservering voor regionale waterberging (voorlopig reserveringsgebied 2016) in de omgeving van sportpark Albano;
- herontwikkeling van de boomteeltgebieden ten zuiden van Oudenbosch, mede ingegeven door de huidige infrastructuur, de knelpunten in het kader van de waterhuishouding en de mogelijke verstedelijking aan de zuidzijde van de kern.

De ontwikkeling van het plangebied vormt geen belemmering voor het gebiedsplan Brabantse Delta.

3.2.4 Notitie Luchtvaart Noord-Brabant

Op 10 juli 2009 hebben Provinciale Staten van de provincie Noord-Brabant de notitie Luchtvaart Noord-Brabant vastgesteld. In de notitie wordt ingegaan op alle luchtvaartzaken waar de provincie door de nieuwe wetgeving (de Wet RBML) aan de lat komt te staan en wordt aangegeven hoe de provincie daar in te toekomst mee om wil gaan.

In de notitie wordt al aangegeven dat Seppe Airport prioriteit geeft aan de groei van het zakelijk verkeer. Daartoe is de start- en landingsbaan verlengd en vervolgens verhard. Het streven is om huidig vergunde de ruimte aan vliegbewegingen te benutten die momenteel aanwezig is. Het gaat in de General Aviation (alle Nederlandse luchtvaart met uitzondering van geregeld lijndienstverkeer, point-to-point verkeer, militaire vluchten en regeringsvluchten) echter niet om exacte aantallen vliegbewegingen.

Het gaat om de totale geluidsbelasting in een gebruiksplanjaar. Daarbij is van belang met welke vliegtuigen in welke geluidsklasse op welk tijdstip wordt gevlogen, uiteraard binnen de toegestane geluidscontour. Men stimuleert stillere vliegtuigen, zodat er meer kan worden gevlogen binnen dezelfde geluidsruimte. De ruimte aan vliegbewegingen wordt niet in het bestemmingsplan geregeld, maar in het aanwijzingsbesluit.

Het uitgangspunt van het beleid voor de vluchten van recreatieve aard, waaronder sportvliegtuigen, vluchten met historische vliegtuigen en vluchten voor parachutespringen vormt het beginsel dat de hinder veroorzaakt door de kleine recreatieve luchtvaart niet mag toenemen boven de nu al geldende niveaus. Wanneer er nu nog ruimte voor groei is, dan zal deze mogelijk blijven tot aan de nu vastgestelde grenzen. Daarbij zal, indien noodzakelijk, voorrang worden verleend aan vluchten die een zwaarder maatschappelijk belang vertegenwoordigen.

3.2.5 Beleidsnota Luchtvaart Noord-Brabant

De Beleidsnota Luchtvaart Noord-Brabant is op 10 december 2010 vastgesteld door Provinciale Staten. Het beleid van de provincie, voortkomend uit de afwegingen tussen de verschillende scenario's, is volgens de Nota te omschrijven als 'trendvolgend'. Het trendvolgende scenario houdt een optimale mix in voor de leefbaarheid, de luchtvaartbereikbaarheid en de economische ontwikkeling in Noord-Brabant. In de Nota ondersteunt de provincie de ontwikkeling van de luchthavens met het oog op de kleine zakelijke luchtvaart.

In de nota zelf wordt op in paragraaf 2.1.4 specifiek ingezoomd op Seppe Airport:

"Seppe Airport geeft prioriteit aan de groei van het zakelijk verkeer. Het streven is om het aantal vliegbewegingen te verhogen binnen de huidige geluidzone tot 58.000 per jaar (nu ca. 55.000). Er zijn nog geen bedrijventerreinen in de directie omgeving die een directe relatie hebben met het vliegveld. Aan de zuidzijde zijn wel plannen om de luchthaven uit te breiden met luchthavengebonden bedrijvigheid."

West-Brabant is een belangrijke logistieke regio, met een strategische ligging tussen de twee mainports Antwerpen en Rotterdam. Dit biedt kansen voor de economische ontwikkelingen en groei van de werkgelegenheid. Hiervoor zijn een goede bereikbaarheid en leefbaarheid basisvoorwaarden. Tegelijkertijd ontstaat door de spin-off van deze twee mainports druk op ruimte, infrastructuur en leefbaarheid (milieu, externe veiligheid) in de regio. Een duurzaam evenwicht tussen beide is noodzakelijk. Seppe Airport kan een aanvullende rol spelen in de bereikbaarheid van het personenvervoer. Potentiële afnemers/klanten zijn aanwezig het catchment area van Seppe; de grote steden Breda, Roosendaal, Bergen op Zoom en Tilburg. Maintenance Valley/Aviolada in Woensdrecht kan in de toekomst kansen bieden. Ook de opleidingsschool voor verkeersvlieger speelt in dit verband een rol."

Gelet hierop wordt geconcludeerd dat de ontwikkeling van het plangebied in overeenstemming is met de beleidsnota Luchtvaart Noord-Brabant.

3.3 Gemeentelijk beleid

3.3.1 Structuurvisie+ (2001)

Op 27 september 2001 is door de gemeenteraad van Halderberge de Structuurvisie+ vastgesteld. Met de Structuurvisie+ wil de gemeente de richting aangeven voor een kwalitatieve, duurzame ruimtelijke ontwikkeling van de gemeente. De Structuurvisie+ is opgebouwd uit lagen. De onderste laag betreft het watersysteem, de bodemtypologie, de geomorfologie en de natuur- en cultuurhistorische waarden. De tussenlaag wordt gevormd door de belangrijke weg-, spoor- en waterverbindingen en de bovenste laag bestaat uit de occupatiepatronen van wonen, werken, landbouw en recreatie.

De voorgenomen ontwikkeling is niet specifiek verwoord in de Structuurvisie+, maar sluit wel aan bij de algemene strategie/gedachtegang van de Structuurvisie+.

Bedrijvigheid in en aangrenzend aan de woonkernen is goed vanuit het perspectief en de strategie van behoud van lokale werkgelegenheid, maar mag niet ten koste gaan van het leefklimaat in de kernen. Voor verkeershinder en overlast van bedrijven moet, omwille van het behoud van de kernen als duurzame woon- en leefgebieden, een oplossing worden gevonden. Met de voorgenomen ontwikkeling wordt extra werkgelegenheid gecreëerd zonder dat dit ten koste gaat van het leefklimaat en duurzaamheid in de kernen. Hiermee past de ontwikkeling in de eisen van de Structuurvisie+.

3.3.2 **Structuurvisie Halderberge 2025 (ontwerp)**

Halderberge is gestart met de voorbereidingen voor de opstelling van een nieuwe structuurvisie voor het gehele grondgebied van de gemeente. De ontwerp-structuurvisie Halderberge 2025 heeft in het voorjaar van 2013 voor iedereen ter inzage gelegen.

Het doel van de structuurvisie is het aangeven van de kaders waarbinnen ontwikkelingen en projecten kunnen plaatsvinden en het communiceren van de ambities van de gemeente. De ambities van Halderberge met betrekking tot de ruimtelijke structuur voor de functies wonen, economie, mobiliteit, welzijn, groen, water, milieu, duurzaamheid en ruimtelijke kwaliteit zijn in de structuurvisie samengebracht. In de structuurvisie is de gewenste ruimtelijke ontwikkeling voor het gehele gemeentelijk grondgebied voor de periode tot 2025 verwoord en verbeeld.

De ontwikkeling Seppe Airparc is opgenomen in de ontwerp-structuurvisie. In paragraaf 5 van de structuurvisie wordt ingegaan op de uitbreiding van vliegveld Seppe:

“Seppe Airport springt in op een snelgroeiende luchtvaartsegment, de markt van zakencharters. Deze markt is, in tegenstelling tot de zakelijke lijnvluchten, regio gebonden. Ook op het onderhoudsgebied is er marktvraag aan te trekken. Om deze markten te bedienen is aanpassing en uitbreiding van Seppe Airport noodzakelijk. Hiertoe is het Masterplan Seppe Airparc ontwikkeld met als basisuitgangspunt het fysiek en functioneel koppelen van (nieuwe) bedrijfsbebouwing aan het bestaande vliegveld. Belangrijk hierbij is dat het groene karakter van het gebied blijft bestaan. De planologische procedure voor uitbreiding is gestart.”

Gelet hierop wordt geconcludeerd dat de ontwikkeling van het plangebied in overeenstemming is met de structuurvisie Halderberge 2025.

3.4 **Bestemmingsplan Buitengebied**

Het plangebied valt in zijn geheel binnen Herziening bestemmingsplan 'buitengebied Halderberge' wat op 22 september 2011 is vastgesteld. De Provincie Noord-Brabant heeft op 1 november 2011 een reactieve aanwijzing vastgesteld ten aanzien van het buitengebied Halderberge. Het bestemmingsplan is opgesteld om enkele nieuwe beleidsinzichten door te vertalen. Vanuit het oogpunt van de bescherming van de provinciale belangen is de reactieve aanwijzing vastgesteld.

Het plangebied heeft hierin de volgende bestemmingen:

- Agrarisch met waarden - Natuur- en Landschapswaarden
- Wonen
- Bos
- Water

Het vigerende bestemmingsplan staat ter plaatse van het plangebied geen ontwikkeling toe van bedrijven of extra faciliteiten ten behoeve van de zakelijke dienstverlening. Daarnaast geldt voor het gehele gebied een medebestemming 'Grondwater-beschermingsgebied' voor het waterwingebied Seppe. Verder worden beperkingen gesteld ten aanzien van de gas- en watertransportleiding en de hoogte van bouwwerken.

Omdat het vigerende plan het realiseren van een nieuw bedrijventerrein niet toestaat dient hiervoor een nieuw bestemmingsplan te worden vastgesteld.

3.5 **Beleidsverantwoording**

In het vigerende rijksbeleid is slechts één eis gesteld aan de realisatie van de gewenste ontwikkeling. De ontwikkeling dient een minimale afstand van 50 meter te hebben vanaf de A58, gemeten vanuit de kant van de dichtstbijzijnde rijbaan. In het bestemmingsplan is hier rekening mee gehouden.

De planontwikkeling past binnen het provinciale beleidskader. Het plangebied is in de ontwerpherziening van de Verordening ruimte aangewezen als 'zoekgebied verstedelijking'. Vanuit de provincie Noord-Brabant zijn daarnaast meerdere eisen gesteld met de aanwijzing van het plangebied in de verschillende plannen en visies. De aanwijzing in de structuurvisie heeft tot gevolg dat er bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen beperkingen zijn vanwege geluidszones, obstakelvrije zones, externe veiligheidscontouren, toetsingszones in verband met communicatiestructuren en beperkingen voor vogelaantrekkende bestemmingen. In de diverse onderzoeken is hier rekening mee gehouden. Wat betreft de ligging in een '25-jaarszone kwetsbaar' is een algemene aanduiding 'milieuzone - grondwaterbeschermingsgebied' opgenomen. De gewenste kwaliteitsverbetering wordt gewaarborgd middels afspraken welke zijn vastgelegd in een anterieure overeenkomst.

Tot slot past de ontwikkeling binnen het gemeentelijke beleid. De ontwikkeling is opgenomen binnen de nieuwe structuurvisie Halderberge 2025. Voor de afwijking van het vigerende bestemmingsplan is onderhavig bestemmingsplan opgesteld. Na een afweging van het vigerende beleid kan de voorgenomen ontwikkeling doorgang vinden.

4 Gebiedsprofiel

Dit hoofdstuk beschrijft de gebiedsaspecten in het kader van onder andere milieu, water en archeologie welke van invloed kunnen zijn voor de voorgenomen ontwikkeling binnen het plangebied. De onderzoeken zijn tweeledig, waarin aandacht is besteed aan de effecten van zowel de omgeving op de gewenste ontwikkeling alsmede de effecten van de ontwikkeling op de omgeving.

4.1 Bedrijven & milieuzonering

4.1.1 Algemeen

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

Regelgeving

Ten behoeve van milieuzonering is door de Vereniging Nederlandse Gemeenten (VNG) een bedrijvenlijst¹ opgesteld, waarin bedrijven op hun milieueffecten zijn gecategoriseerd. Afhankelijk van de mate waarin de in deze lijst opgenomen bedrijven milieuhinder kunnen veroorzaken (uitgaande van de gemiddelde bedrijfssituatie), kent de lijst aan de bedrijven een categorie toe. Naarmate de milieuhinder toeneemt, loopt de categorie op van 1 tot en met 5, met bijbehorende minimale afstanden tot woongebieden.

In de uitgave "Bedrijven en milieuzonering" is per bedrijfstype een globale indicatie gegeven van het invloedsgebied voor de aspecten geur, stof, geluid en gevaar. Op basis van het aspect met de grootste afstand zijn de bedrijven in de volgende categorieën ingedeeld:

- Categorie 1 grootste afstanden 0 en 10 meter;
- Categorie 2 grootste afstand 30 meter;
- Categorie 3 grootste afstanden 50 en 100 meter;
- Categorie 4 grootste afstanden 200 en 300 meter;
- Categorie 5 grootste afstanden 500, 700 en 1.000 meter.

De afstanden gelden in principe tussen de perceelsgrens van het bedrijf (bij een gangbare perceelsgrootte en -indeling) en anderzijds de gevel van een woning.

De afstanden in bovengenoemde uitgaven moeten als indicatief gezien worden. Doordat de omvang van bedrijven kan verschillen en omdat bedrijven maatregelen kunnen nemen om de invloed te beperken kan de invloedssfeer in werkelijkheid afwijken van bovengenoemde afstanden. De uiteindelijke afstemming tussen de hinder van het bedrijf en de omgeving wordt geregeld in het kader van de Wet milieubeheer.

4.1.2 Onderzoek

Voor de in het plangebied te vestigen bedrijfsactiviteiten wordt gebruik gemaakt van een Staat van Bedrijfsactiviteiten. Om milieuhinder als gevolg van de bedrijfsactiviteiten al in het ruimtelijk spoor te voorkomen, worden grenzen gesteld aan de toelaatbaarheid van de bedrijfsactiviteiten.

1. Bedrijven en milieuzonering, VNG, 2009

Op het bedrijventerrein Seppe Airparc worden (luchtvaartgebonden) bedrijfsactiviteiten toegestaan tot maximaal categorie 3.1 van de Staat van Bedrijfsactiviteiten. Daarnaast dienen deze bedrijven ook aan de luchtvaart gerelateerd te zijn. Bij een omgevingsvergunning zijn burgemeester en wethouders ook bevoegd om bedrijfsactiviteiten uit categorie 3.2 toe te staan.

Op een afstand van meer dan 150 meter van de geplande bedrijven is aan de westzijde een tweetal woningen gelegen. De afstand van de geplande bedrijven tot woningen gelegen aan de noordzijde bedraagt ruim 100 meter. Gelet op de opgenomen afstanden uit de VNG-bedrijvenlijst is de afstand van de bedrijfsactiviteiten tot de aanwezige woningen ruim voldoende ter voorkoming van overlast veroorzaakt door vestiging van de nieuwe bedrijven.

4.1.3 Conclusie

Door de wijze van bestemmen van de in het plangebied te vestigen bedrijven, zoals hiervoor uiteengezet, is er sprake van een goede afstemming met de woonomgeving. Als gevolg van de vestiging van de toelaatbare bedrijven is er geen (milieu)hinder op de omliggende woningen te verwachten.

4.2 Bodem

4.2.1 Beleid

Voor het gebiedsaspect bodem is het Besluit Bodemkwaliteit van toepassing. Het Besluit streeft naar duurzaam bodembeheer. Dat wil zeggen: een balans tussen bescherming van de bodemkwaliteit voor mens en milieu én ruimte voor het gebruiken van de bodem voor maatschappelijke ontwikkelingen, zoals woningbouw of aanleg van wegen. In het bestemmingsplan moet worden beschreven wat de bodemkwaliteit van het betreffende gebied is. Voor het betrekken van bodeminformatie bij het opstellen van bestemmingsplannen zijn enkele vragen relevant:

- is er bodemverontreiniging die de functiedoelen kan frustreren;
- zijn er gezondheids- of ecologische risico's en gebruiksbeperkingen voor de beoogde functies;
- wat zijn de mogelijkheden om er tijdig iets aan te doen in termen van resultaten, kosten en kostendragers.

4.2.2 Onderzoek

Voor het plangebied zijn verschillende onderzoeken voor de bodem- en waterkwaliteit uitgevoerd^{2 3}. Voor wat betreft de gronden en de waterbodem zijn er geen belemmeringen voor de voorgenomen bestemmingen en het gebruik van de gronden in het plangebied. Vanuit milieuhygiënisch oogpunt bestaan geen bezwaren tegen de bouw van een bedrijventerrein op deze gronden.

Tijdens het aanvullend verkennend bodemonderzoek is op een gedeelte van het plangebied een verontreiniging in het grondwater aangetroffen. Een vervolgonderzoek heeft plaatsgevonden voor deze verontreiniging. Uit dit vervolgonderzoek blijkt een licht verhoogde concentratie nikkel aanwezig te zijn. Omdat deze concentratie nog onder de tussenwaarde blijft vormt dit geen probleem voor de voorgenomen ontwikkeling.

4.2.3 Conclusie

Op basis van de hiervoor beschreven waarden wordt een vervolgonderzoek en/of nader te nemen maatregelen niet noodzakelijk geacht. In de huidige situatie zijn er geen risico's voor de volksgezondheid en het milieu aanwezig.

De bodemkwaliteit van de in het plangebied aanwezige sloten is nog niet beoordeeld. Dit wordt voor demping van de sloten alsnog bepaald. De uitkomsten van dit onderzoek zullen niet leiden tot een andere conclusie voor het bestemmingsplan.

2. Verkennend bodemonderzoek, projectnr. 09A0328, 23 juni 2009

3. Grondwateronderzoek, projectnr. 09A0328, 30 juni 2009

4.3 Natuur

4.3.1 Beleid

Bij het opstellen van een bestemmingsplan dient onderzocht te worden of de ontwikkeling mogelijk is op het aspect natuur. De natuurwetgeving in Nederland kent twee sporen: de soortenbescherming en de gebiedsbescherming. Hiertoe zijn twee wetten actief, respectievelijk de Natuurbeschermingswet (gebiedsbescherming) en de Flora- en faunawet (soortenbescherming).

Gebiedsbescherming

Natuurbeschermingswet

Uit een oogpunt van gebiedsbescherming is de Natuurbeschermingswet 1998, die op 1 oktober 2005 in werking is getreden, van belang. Deze wet onderscheidt drie soorten gebieden, te weten:

- a. door de minister van LNV aangewezen gebieden, zoals bedoeld in de Vogel- en Habitatrichtlijn;
- b. door de minister van LNV aangewezen beschermde natuurmonumenten;
- c. door Gedeputeerde Staten aangewezen beschermde landschapsgezichten.

De wet bevat een zwaar beschermingsregime voor de onder a. en b. bedoelde gebieden (in de vorm van verboden voor allerlei handelingen, behoudens vergunning van Gedeputeerde Staten of de minister van LNV). De bescherming van de onder c. bedoelde gebieden vindt plaats door middel van het bestemmingsplan. De speciale beschermingszones hebben een externe werking, zodat ook ingrepen die buiten deze zones plaatsvinden verstoring kunnen veroorzaken en moeten worden getoetst op het effect van de ingreep op soorten en habitats.

Bij de voorbereiding van het bestemmingsplan moet worden onderzocht of de uitvoering van het plan de eisen uit de Natuurbeschermingswet 1998 niet in de weg staat. Dit is het geval wanneer de uitvoering tot ingrepen noodzaakt waarvan moet worden aangenomen dat daarvoor een vergunning ingevolge de Natuurbeschermingswet 1998 moet worden verkregen.

Speciale beschermingszones maken deel uit van een samenhangend Europees ecologisch netwerk: Natura 2000. Dit netwerk is vergelijkbaar met de Nederlandse Ecologische Hoofdstructuur (EHS), echter op Europees niveau.

Ecologische Hoofdstructuur

De Nota Ruimte geeft het beleidskader voor de duurzame ontwikkeling en een verantwoord toekomstig grondgebruik in de vorm van onder andere de EHS. De EHS is een samenhangend netwerk van bestaande en te ontwikkelen natuurgebieden.

Soortenbescherming

Flora- en faunawet

Sinds 1 april 2002 is de Flora- en faunawet van kracht. Deze wet beschermt planten en dieren tegen vernielen, verstoren, doden etc. De bescherming van Habitatrichtlijnsoorten (waaronder alle vleermuissoorten en de Rugstreeppad) is onderdeel van deze wet. De wet stelt dat er geen schade mag worden gedaan aan beschermde soorten, tenzij dit uitdrukkelijk is toegestaan. Als het onvermijdelijk is dat er schade wordt gedaan aan beschermde dieren en planten is het nodig om vooraf te onderzoeken of er een ontheffing geldt ten aanzien van de beschermde soort, of er een ontheffing voor moet worden aangevraagd.

Sinds februari 2005 is een wijziging van de Flora- en faunawet van kracht die de wet vereenvoudigt. Voor sommige soorten geldt bij ruimtelijke ontwikkelingen, zoals de aanleg van wegen, bedrijventerreinen en woonwijken een ontheffingsregeling. Dat betekent dat voor verstoring etc. van algemene beschermde soorten geen ontheffing meer hoeft te worden aangevraagd. Voor meer bijzondere soorten moet dat nog wel.

4.3.2 Onderzoek

In juli 2010 is een onderzoek ⁴ uitgevoerd naar de natuurwaarden in het plangebied en omgeving. Dit om te toetsen of het bestemmingsplan in overeenstemming is met de Natuurbeschermingswet en Flora- en faunawet. Hiervoor dienen de volgende vragen te worden beantwoord:

- Welke wettelijk beschermde soorten komen in het plangebied voor? Welke status hebben deze soorten?
- Welke invloed heeft de geplande ingreep op de (strikt) beschermde soorten in het plangebied?
- Door welke maatregelen kunnen negatieve effecten op beschermde soorten worden voorkomen of verzacht?
- Indien de duurzame staat van instandhouding van strikt beschermde soorten in gevaar komt, welk vervolgtraject dient dan doorlopen te worden?
- Is een ontheffing ex art. 75 Flora- en faunawet noodzakelijk?

Het plangebied heeft geen beschermde status in het kader van de Vogelrichtlijn, Habitatrichtlijn of de Natuurbeschermingswet 1998 en is niet gelegen in de EHS. Het meest dichtbij gelegen deel van de EHS betreft de ecologische verbindingszone Kibbelvaart. De Kibbelvaart is op circa 250 meter van het plangebied gelegen. De ontwikkelingen in het plangebied hebben geen gevolgen voor deze verbindingszone. De inrichting van een deel van het plangebied met waterpartijen/poelen aansluitend op de Kibbelvaart versterkt de EHS voor amfibieën.

Om tot een juiste conclusie te komen is gestart met een bureau-inventarisatie waarna een veldbezoek heeft plaatsgevonden. Uit de bevindingen van voorgaande stappen is een effectenonderzoek gedaan waaruit conclusies en aanbevelingen zijn getrokken.

In het kader van het opstellen van een bestemmingsplan zijn er vanuit flora en fauna geen belemmeringen voor de aanleg van het bedrijventerrein. De aanwezigheid van vleermuizen in de leegstaande woning kon ten tijde van het uitgevoerde onderzoek nog niet worden uitgesloten. Dit is in december 2010 in het kader van de omgevingsvergunning voor het slopen van een bouwwerk gedaan. Geconcludeerd is dat in de leegstaande woning geen sprake is van vleermuizen.

Op 14 februari 2013 heeft in het plangebied een verkennend terreinbezoek plaatsgevonden naar jaarrond beschermde vogelnesten (categorie 1 t/m 4). Tijdens dit terreinbezoek zijn geen vogelnesten aangetroffen die een jaarrond beschermde status genieten. Het voorkomen van jaarrond beschermde nesten in het plangebied is dan ook uitgesloten, op basis van dit terreinbezoek.

De uitvoering van de werkzaamheden kan leiden tot overtredingen van verbodsbepalingen uit de Flora- en faunawet voor algemeen voorkomende soorten (tabel 1 soorten). Door een zorgvuldige werkwijze in combinatie met de beste perioden van uitvoering, kan schade worden voorkomen. De aangetroffen en verwachte soorten in het plangebied die effecten ondervinden van de voorgenomen ingreep vallen onder de groep van algemene soorten. Er hoeft daarom geen ontheffing in het kader van de Flora- en faunawet te worden aangevraagd voor uitvoering van de werkzaamheden.

4.3.3 Conclusie

In het kader van het opstellen van een bestemmingsplan zijn er vanuit flora en fauna geen belemmeringen voor de realisatie van de voorgenomen ontwikkeling.

4. Natuurtoets Seppe Airport, projectnr. 217201, 1 juli 2010

4.4 Archeologie en cultuurhistorie

4.4.1 *Beleid*

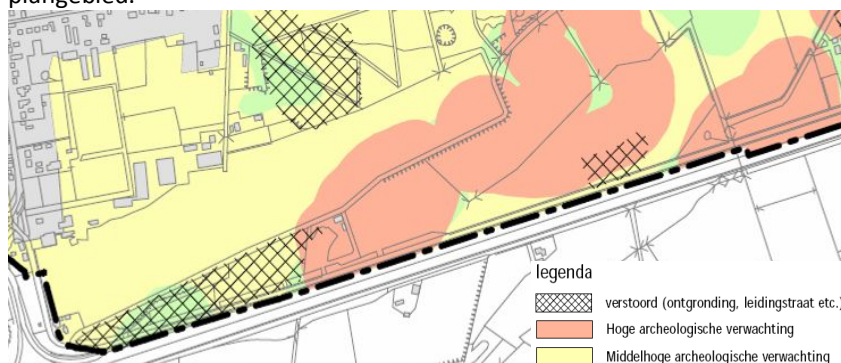
Wet op de Archeologische Monumentenzorg

Volgens de Gewijzigde Monumentenwet 1988 en de wet op de Archeologische Monumentenzorg is het verplicht om in het kader van de ruimtelijke ontwikkeling aandacht te schenken aan mogelijk aanwezige archeologische waarden. Indien planontwikkelingen bodemverstoringen tot gevolg hebben en daarbij archeologische waarden in het geding kunnen komen, bestaat de verplichting om archeologisch onderzoek te verrichten.

Over het algemeen worden de archeologische verwachtingskaarten van het rijk en de provincie gebruikt om te kijken of er bij de ontwikkeling van een bepaald gebied archeologie te verwachten is. Deze kaarten zijn echter veelal niet precies genoeg en daarom heeft de gemeente een eigen meer gedetailleerdere archeologische verwachtingskaart vervaardigd.

Archeologische verwachtings- en beleidsadvieskaart gemeente Halderberge

Op 23 juni 2005 is het 'RAAP RAPPORT 1129 Archeologische verwachtings- en beleidsadvieskaart gemeente Halderberge' vastgesteld. Hierin zijn de eisen vanuit de Cultuurhistorische Hoofdstructuur (CHS) opgenomen. Op de kaart heeft het plangebied drie verschillende aanduidingen. Op basis van deze aanduidingen is een onderzoek uitgevoerd naar de aanwezigheid van archeologische waarden in het plangebied.



Figuur 10: uitsnede Archeologische verwachtings- en beleidsadvieskaart

4.4.2 *Onderzoek*

In november 2010 is een archeologisch vooronderzoek⁵ uit gevoerd. Dit vooronderzoek bestaat uit een bureauonderzoek en een inventariserend veldonderzoek (verkennende fase). Het bureauonderzoek levert als resultaat een gespecificeerd archeologisch verwachtingsmodel op voor het plangebied. Vervolgens is het verwachtingsmodel in het veld getoetst middels een verkennend booronderzoek. Hierbij wordt het bodemprofiel en de mate van bodemverstoringen in kaart gebracht. Tevens geeft het booronderzoek een indicatie of in het plangebied archeologische resten aanwezig kunnen zijn. Op basis van de resultaten van het uitgevoerde onderzoek zijn aanbevelingen geformuleerd voor de wijze waarop met eventueel aanwezige archeologische resten dient te worden omgegaan.

De bodemopbouw blijkt in grote delen van het plangebied te zijn verstoord tot op de C-horizont evenals relevante archeologische lagen (B, B/C-horizont) wat betreft Steentijden. Er zijn geen archeologische indicatoren of andere aanwijzingen voor de aanwezigheid van een vindplaats aangetroffen. Door de aanwezigheid van een vochtige laagte en de waarschijnlijk natte omstandigheden in het verleden ter plaatse van het plangebied is het niet aannemelijk dat bewoning heeft plaatsgevonden. Bovendien lijkt ook het oostelijk deel van het plangebied te zijn ontgraven.

5. Archeologische rapporten Oranjewoud 2010/133

4.4.3 Conclusie

Geadviseerd wordt om het plangebied vrij te geven voor wat betreft archeologie. Het aspect archeologie levert geen belemmeringen op voor het bestemmingsplan.

4.5 Akoestiek

4.5.1 Beleid

Bij het opstellen van een bestemmingsplan dient onderzocht te worden of de ontwikkeling mogelijk is op het aspect akoestiek. Bij het aspect akoestiek kunnen verschillende bronnen van belang zijn, namelijk industrielawaai, weg-, rail- en luchtverkeerslawaaï en stiltegebieden. De regelgeving ten aanzien van geluidhinder is vastgelegd in de Wet geluidhinder (Wgh) en in voorliggend bestemmingsplan ook in het Besluit geluidsbelasting kleine luchtvaart. De Wgh biedt een toetsingskader voor het geluidsniveau op de gevels van geluidsgevoelige objecten, zoals woningen.

4.5.2 Onderzoek

Voor onderhavig bestemmingsplan is een korte scan uitgevoerd wat betreft akoestiek in gevolge de locatie en toekomstige ontwikkelingen. Uit deze scan blijkt dat de ontwikkeling van een bedrijventerrein niet geluidgevoelig is in de zin van de Wgh voor het geluid vanaf de rijksweg. Met onderhavig bestemmingsplan worden namelijk geen geluidsgevoelige objecten mogelijk gemaakt.

Geluid vanaf het vliegveld heeft in het kader van het Besluit geluidsbelasting kleine luchtvaart ook geen effect op de geplande bedrijven. Hierdoor is het uitvoeren van een akoestisch onderzoek als gevolg van het luchtvaartverkeer niet nodig en kan op basis van het bovenstaande worden geconcludeerd dat akoestiek geen gevolgen heeft voor de beoogde ontwikkeling.

Naast de gevolgen van het aspect akoestiek vanuit de omgeving op het plangebied zijn ook de omgekeerde gevolgen, vanuit het plangebied naar de omgeving, belangrijk. In onderhavig bestemmingsplan worden geluidszoneringsplichtige inrichtingen uitgesloten. Geluidgevoelige objecten in de omgeving ondervinden hierdoor geen geluidsoverlast van de nieuwe ontwikkeling.

In september 2010 is een onderzoek⁶ uitgevoerd naar de gevolgen van reflectie van geluid vanwege de realisatie van nieuwe gebouwen tussen het vliegveld en de rijksweg A58. Hierbij is getoetst op woningen aan de Oude Antwerpse Postbaan en de Bredasebaan. In dit onderzoek wordt geconcludeerd dat in de toekomstige situatie de geluidbelasting op de nabijgelegen woningen, vanwege Seppe Airport, licht toeneemt vanwege het reflecterende vermogen van de nieuwe gebouwen. Daar tegenover staat, dat de gebouwen een afschermend effect hebben met betrekking tot de geluidsuitstraling vanaf de A58. De geluidbelasting als gevolg van het vliegverkeer op nabijgelegen woningen verslechterd in de toekomstige situatie niet.

In februari 2013 is een onderzoek⁷ uitgevoerd naar de gevolgen van het warmdraaien van de vliegtuigen en helikopters direct ten noorden van de geplande hangars ten zuiden van de start- en landingsbaan. Dit mede om de haalbaarheid van deze activiteiten in relatie met het Activiteitenbesluit danwel de Wet milieubeheer aan te tonen. Uit het onderzoek blijkt dat zowel het gemiddelde geluidniveau (50 dB(A)) als het maximale geluidniveau (60 dB(A)) in de maximale bedrijfssituatie ter plaatse van de maatgevende woningen in de directe omgeving binnen de gebruikelijk te stellen normen valt.

Wegverkeerslawaaï

Daarnaast is een onderzoek⁸ uitgevoerd om de akoestische effecten van de verkeersaantrekkende werking van het bedrijventerrein inzichtelijk te maken. Het onderzoek richt zich op het bepalen van de geluidbelasting op de woningen aan de Bredasebaan 95, 97, 172 en 174.

6. Memo, effecten ontwikkeling bedrijventerrein aan rand vliegveld Seppe op geluidaspecten bij woningen, Oranjewoud, september 2010

7. Memo, akoestisch onderzoek grondgeluid Airparc Seppe, Oranjewoud, februari 2013

8. Akoestisch onderzoek verkeersaantrekkende werking Airparc Seppe, Oranjewoud, april 2011

Omdat er geen fysieke wijziging van de weg plaatsvindt, is er formeel geen toetsingskader in het kader van de Wgh. Bij het opstellen van het bestemmingsplan dient de geluidbelasting wel inzichtelijk te worden gemaakt in het kader van een goede ruimtelijke ordening. Om een indicatie te kunnen geven van de mate van de geluidniveautoename zijn de berekeningsresultaten vergeleken met de volgens de Wgh geldende grenswaarden.

Reconstructie

Uit de berekeningsresultaten blijkt dat de geluidbelasting vanwege het wegverkeer op de Bredasebaan toeneemt met 3 dB. Voor de eerder genoemde woningen bedraagt de toename daarmee meer dan 2 dB. De maximaal toelaatbare waarde (huidige waarde + 5 dB) wordt niet overschreden. De aanleg van het bedrijventerrein leidt niet tot onaanvaardbaar hoge geluidbelastingen op de woningen langs de Bredasebaan.

4.5.3 Conclusie

Naar aanleiding van het bovenstaande kan worden gesteld dat het aspect akoestiek geen gevolgen heeft voor onderhavig bestemmingsplan. Onderhavig plan maakt geen geluidhinderlijke bedrijven mogelijk en de woningen in de omgeving ondervinden geen overlast van de realisatie van het bedrijventerrein.

4.6 Externe veiligheid

4.6.1 Beleid

Externe veiligheid beschrijft de risico's die ontstaan als gevolg van opslag of handelingen met gevaarlijke stoffen. Dit kan betrekking hebben op inrichtingen (bedrijven), transportroutes en vliegvelden. Externe veiligheidsbeleid is vastgelegd in verschillende wet- en regelgeving:

- bij risicovolle inrichtingen: Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi);
- bij rijks-, spoor- en waterwegen: Circulaire Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen;
- bij buisleidingen: Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb);
- bij vliegvelden: Regeling Burger- en Militaire Luchthavens (RBML).

Binnen het beleidskader voor externe veiligheid staan twee kernbegrippen centraal; het plaatsgebonden risico en het groepsrisico. Hoewel beide begrippen onderlinge samenhang vertonen zijn er belangrijke verschillen. Hieronder worden beide begrippen verder uitgewerkt.

Plaatsgebonden Risico (PR)

Het plaatsgebonden risico geeft de kans, op een bepaalde plaats, om te overlijden ten gevolge van een ongeval bij een risicovolle activiteit. De kans heeft betrekking op een fictief persoon die de hele tijd op die plaats aanwezig is. Het PR kan op de kaart van het gebied worden weergegeven met zogeheten risicocontouren; lijnen die punten verbinden met eenzelfde PR. Binnen de 10^{-6} contour (welke als wettelijk harde norm fungeert) mogen geen nieuwe kwetsbare objecten geprojecteerd worden. Voor beperkt kwetsbare objecten geldt de 10^{-6} contour niet als grenswaarde, maar als een richtwaarde. Bij vliegvelden is bebouwing binnen de PR 10^{-6} contour alleen toegestaan wanneer een verklaring van geen bezwaar wordt afgegeven door het bevoegd gezag.

Groepsrisico (GR)

Het groepsrisico is een maat voor de kans dat bij een ongeval een groep slachtoffers valt van een bepaalde omvang. Het GR is daarmee een maat voor de maatschappelijke ontwrichting. Het GR kan niet 'op de kaart' worden weergegeven, maar wordt weergegeven in een grafiek waar de kans (f) afgezet wordt tegen het aantal slachtoffers (N); de fN-curve. Het GR wordt bepaald binnen het invloedsgebied van een risicovolle activiteit. Dit invloedsgebied wordt doorgaans begrensd door de 1% letaliteitsgrens (tenzij anders bepaald), ofwel door de afstand waarop nog 1% van de blootgestelde mensen in de omgeving komt te overlijden bij een calamiteit met gevaarlijke stoffen.

Verantwoordingsplicht

In het externe veiligheidsbeleid is een verplichting tot verantwoording van het groepsrisico opgenomen. Deze verantwoordingsplicht houdt in dat iedere wijziging met betrekking tot planologische keuzes moet worden onderbouwd én verantwoord door het bevoegd gezag. Hierbij geeft het bevoegd gezag aan of het groepsrisico in de betreffende situatie aanvaardbaar wordt geacht.

Bij risicovolle inrichtingen en buisleidingen is groepsrisicoverantwoording altijd verplicht wanneer binnen het invloedsgebied een ruimtelijk besluit genomen wordt. Bij rijks- spoor - en waterwegen is groepsrisicoverantwoording alleen verplicht wanneer sprake is van toename van het groepsrisico of overschrijding van de oriëntatiewaarde. Bij vliegvelden ten slotte speelt groepsrisicoverantwoording geen rol.

4.6.2 Onderzoek

Ten behoeve van voorliggend bestemmingsplan is een onderzoek externe veiligheid⁹ uitgevoerd. In het kader hiervan is advies ingewonnen bij de Veiligheidsregio Midden- en West Brabant.

LPG-tankstation

Uit het onderzoek blijkt dat in de omgeving één risicovolle inrichting gevestigd is. Het betreft het LPG-tankstation ten zuiden van de A58. Het invloedsgebied van dit tankstation ligt buiten het plangebied.

Spoorlijn

De contour van de spoorlijn 'Roosendaal - Breda' ten noorden van het plangebied heeft geen invloed op de gewenste ontwikkeling. Ontwikkelingen op een grotere afstand dan 200 meter hebben namelijk nauwelijks tot geen invloed op de hoogte het groepsrisico. Het spoor is op ruim 400 meter gelegen.

Seppe Airport

Het plangebied en de geprojecteerde bebouwing liggen daarnaast binnen de PR 10^{-6} risicocontour van Seppe Airport. Dit is alleen toegestaan wanneer een verklaring van geen bezwaar van de provincie verkregen wordt. De provincie heeft aangegeven te verwachten deze verklaring af te kunnen geven omdat sprake is van luchthavengebonden en kleinschalige bedrijvigheid.

Rijksweg A58 en hoge druk aardgastransportleiding

Het plangebied ligt binnen het invloedsgebied van zowel van de Rijksweg A58 als hoge druk aardgastransportleidingen van de Gasunie. Het groepsrisico van beide risicobronnen neemt door de geprojecteerde ontwikkelingen toe, maar blijft onder de oriëntatiewaarde. Verantwoording van het groepsrisico is verplicht.

Om het groepsrisico te beperken bestaan meerdere veiligheidsmaatregelen. Sommige zijn af te dwingen in de ruimtelijk procedures, anderen kunnen als advies worden meegegeven in latere stadia van het planproces. In bijlage 7 en het advies van de veiligheidsregio alle verplichtte elementen van groepsrisicoverantwoording doorlopen, waaronder een beschouwing van mogelijke veiligheidsmaatregelen.

De door de veiligheidsregio geadviseerde maatregelen worden ter verantwoording van het groepsrisico overgenomen. Deze worden geborgd in privaatrechtelijke overeenkomsten. Het restrisico wordt geaccepteerd, mede gezien het feit dat het groepsrisico van beide risicobronnen onder de oriëntatiewaarde ligt.

9. Externe veiligheid Seppe Airport, Risicoanalyse en elementen ter verantwoording van het groepsrisico, Oranjewoud, juli 2011

4.6.3 Conclusie

Uit het uitgevoerde onderzoek externe veiligheid blijkt dat de ontwikkeling van Seppe Airparc mogelijk is op het gebied van externe veiligheid.

Het advies van de veiligheidsregio (en de daaruit voortvloeiende mogelijke veiligheidsmaatregelen) worden overgenomen. Het restrisico wordt geaccepteerd.

4.7 Luchtkwaliteit

4.7.1 Beleid

Op 15 november 2007 is een nieuw wettelijk stelsel voor luchtkwaliteitseisen van kracht geworden. De hoofdlijnen van deze nieuwe regelgeving zijn te vinden in hoofdstuk 5, titel 5.2 van de Wet milieubeheer (Wm). Dit hoofdstuk wordt ook wel de 'Wet luchtkwaliteit' genoemd. Binnen de Wm is een aantal nieuwe Ministeriele regelingen en Algemene Maatregelen van Bestuur (AMvB's) van kracht geworden.

Voor de stoffen zwaveldioxide, stikstofdioxide en stikstofoxiden, fijn stof (PM_{10}), lood, koolmonoxide en benzeen zijn in bijlage 2 van de Wet milieubeheer grenswaarden opgenomen. De concentraties van deze stoffen in de buitenlucht moeten hier minimaal aan voldoen. Fijn stof en stikstofdioxide blijken in het algemeen in Nederland het meest kritisch te zijn en zijn derhalve in onderhavig onderzoek beschouwd.

4.7.2 Onderzoek

Aangezien de planontwikkeling leidt tot een toename van het autoverkeer op omliggende wegen, kan er sprake zijn van een toename van de concentraties luchtverontreinigende stoffen in de omgeving. De gevolgen zijn in beeld gebracht en getoetst aan de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit (Wlk).

In 2010 is een onderzoek¹⁰ uitgevoerd naar de directe en indirecte effecten van de bedrijfsactiviteiten van Seppe Airparc. Bij de beoordeling van de directe effecten is een onderscheid gemaakt tussen stikstofdioxide (NO_2) en fijn stof (PM_{10}).

Beoordeling directe effecten

De directe effecten van de bedrijfsactiviteiten van 'Seppe Airparc' zijn overeenkomstig de Regeling beoordeling luchtkwaliteit 2007 beoordeeld buiten het bedrijventerrein. Ter plaatse van de woningen die het dichtst bij het bedrijventerrein zijn gelegen, zijn de jaargemiddelde concentraties NO_2 en PM_{10} en het aantal overschrijdingen van de grenswaarden voor uurgemiddelde concentratie NO_2 en de 24-uurgemiddelde concentratie PM_{10} beoordeeld.

Ten aanzien van de beoordeling van zowel de directe als de indirecte effecten dient te worden opgemerkt dat tot 2011 voor PM_{10} en tot 2015 voor NO_2 ruimere grenswaarden van kracht zijn. In het onderzoek is in het rekenjaar 2010 getoetst aan de strengere grenswaarden voor PM_{10} en NO_2 zoals die respectievelijk vanaf 2011 en 2015 van kracht waren.

Stikstofdioxide (NO_2)

Uit de berekeningen blijkt dat de hoogst berekende jaargemiddelde concentratie NO_2 ter plaatse van de woning aan de Rijksweg Zuid 25 maximaal $31,29 \mu g/m^3$ (in 2010) bedraagt. Deze berekende jaargemiddelde concentratie ligt (ruim) onder de grenswaarde voor de jaargemiddelde concentratie NO_2 van $40 \mu g/m^3$.

10. Luchtkwaliteitonderzoek Airparc Seppe, Oranjewoud, 16 december 2010 / Oplegnotitie behorend bij luchtkwaliteitonderzoek, Oranjewoud, 8 februari 2013

Op het openbare terrein rondom het bedrijventerrein Seppe Airparc (onder andere langs de wegen en in het groen) kan sprake zijn van kortdurende blootstelling welke significant is ten opzichte van de middelingstijd van een uur. Per jaar mag de uurgemiddelde concentratie NO_2 niet meer dan 18 keer hoger zijn dan $200 \mu\text{g}/\text{m}^3$. Uit de in de Regeling beoordeling luchtkwaliteit 2007 vastgelegde relaties blijkt dat het toegestane aantal overschrijdingen van de uurgemiddelde concentratie NO_2 van $200 \mu\text{g}/\text{m}^3$ niet wordt overschreden indien de berekende jaargemiddelde concentratie NO_2 lager is dan $82 \mu\text{g}/\text{m}^3$. De concentratie van $200 \mu\text{g}/\text{m}^3$ komt niet meer dan 18 keer voor (maximale concentratie bedraagt namelijk $40,22 \mu\text{g}/\text{m}^3$ in 2010 langs de rijksweg).

Fijn stof (PM_{10})

Ter plaatse van de woningen bedraagt de hoogst berekende jaargemiddelde concentratie PM_{10} $26,50 \mu\text{g}/\text{m}^3$ (in 2010). Deze berekende jaargemiddelde concentratie ligt ruim onder de grenswaarde voor de jaargemiddelde concentratie PM_{10} van $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$. Derhalve kan geconcludeerd worden dat nabij de woningen ten gevolge van de activiteiten op het bedrijventerrein Seppe Airparc geen sprake is van overschrijding van de in de Wm opgenomen grenswaarde voor de jaargemiddelde concentratie PM_{10} .

Het aantal maal dat de grenswaarde voor de 24-uursgemiddelde concentratie PM_{10} wordt overschreden is eveneens ter plaatse van de woningen berekend. De 24-uursgemiddelde concentratie PM_{10} mag maximaal 35 keer groter zijn dan $50 \mu\text{g}/\text{m}^3$. Uit de berekeningsresultaten voor 2010 blijkt dat het aantal keer overschrijding maximaal 22 bedraagt. Geconcludeerd kan derhalve worden dat het aantal overschrijdingen van de grenswaarde voor de 24-uursgemiddelde grenswaarde PM_{10} ten gevolge van de realisatie van het bedrijventerrein Seppe Airparc niet groter zal zijn dan 35 keer.

4.7.3 Conclusie

Uit de berekeningen blijkt dat nergens buiten het bedrijventerrein sprake is van overschrijding van de relevante grenswaarden zoals opgenomen in bijlage 2 van de Wm. Derhalve kan worden geconcludeerd dat Titel 5.2 van de Wm geen belemmering vormt voor de verdere besluitvorming.

Oplegnotitie 2013

Om te beoordelen of de conclusie van het luchtkwaliteitsonderzoek uit 2010 ook op basis van de meest recente invoergegevens nog steeds valide is, is medio februari 2013 een oplegnotitie opgesteld. In deze notitie wordt geconcludeerd dat aannemelijk is dat ook op basis van de invoergegevens 2012 wordt voldaan aan de grenswaarden uit de Wm. De oplegnotitie is opgenomen als bijlage.

4.8 Kabels en leidingen

In het plangebied zijn twee ruimtelijk relevante kabels- en leidingen gelegen, namelijk een gas- en een persleiding. De gasleiding is in eigendom van de Gasunie en de bijbehorende belemmeringstrook heeft een breedte van 4 meter aan weerszijde van de leiding. De persleiding is in eigendom van Brabant Water en heeft een bijbehorende belemmeringstrook van 3 meter aan weerszijde van de leiding. Beide leidingen kennen een zakelijke rechtstrook waarbinnen niet gebouwd mag worden. Daarnaast is de gasleiding tevens beschermd in het kader van de externe veiligheid. In het onderzoek externe veiligheid wordt hier nader op in gegaan. Ter bescherming van deze leidingen is een dubbelbestemming opgenomen 'Leiding - Gas' en 'Leiding - Water' voor het tracé van de leidingen en de bijbehorende zakelijke rechtstrook.

4.9 Water

4.9.1 *Beleid*

Waterwet

Op 22 december 2009 is de Waterwet in werking getreden. Met de Waterwet zijn Rijk, waterschappen, provincies en gemeenten beter uitgerust om wateroverlast, waterschaarste en waterverontreiniging tegen te gaan. Ook voorziet de wet in het toekennen van functies voor het gebruik van water zoals scheepvaart, drinkwatervoorziening, landbouw, industrie en recreatie. De functie stelt eisen aan de kwaliteit en de inrichting van het watersysteem.

De watertoets

Onderdeel van het rijksbeleid is de invoering van de watertoets. De watertoets wordt toegepast op nieuwe ruimtelijke plannen, zoals bestemmingsplannen en structuurvisies. Als een gemeente een ruimtelijk plan wil opstellen, stelt zij de waterbeheerder vroegtijdig op de hoogte van dit voornemen. De waterbeheerders stellen dan een zogenaamd wateradvies op. Het ruimtelijk plan geeft in de waterparagraaf aan hoe is omgegaan met dit wateradvies. Deze onderhavige paragraaf vormt de invulling van de waterparagraaf en het wateronderzoek¹¹.

Kaderrichtlijn Water (KRW)

In het kader van de KRW zijn beschermde gebieden aangewezen. Voor deze gebieden gelden striktere ecologische- of kwaliteitsdoelen dan voor andere gebieden. Deze gebieden zijn vastgelegd in het nationaal register beschermde gebieden. Regionale waterbeheerders hebben de opgave om deze beschermde gebieden in te passen in hun waterbeheers- en stroomgebiedbeheersplannen. Een belangrijk punt hierbij is afwenteling van nutriënten vanuit brongebieden naar beschermde gebieden. In Nederland zijn, de zwemwaterlocaties en de drinkwaterinnamepunten, van belang zijn voor het regionale waterbeheer.

Verordening ruimte, fase 2

In de Verordening ruimte, fase 2 van de Provincie Noord-Brabant is het plangebied gelegen in een '25-jaarszone kwetsbaar'. Gebieden gelegen binnen deze zone dienen een verantwoording op te nemen waaruit blijkt dat de risico's voor de kwaliteit van het grondwater geheel of nagenoeg geheel afwezig zijn. In de ontwerperhizing van de Verordening ruimte, oktober 2012, is het gebied aangewezen als zoekgebied verstedelijking. Dit heeft geen invloed op de '25-jaarszone kwetsbaar'.

Provinciaal Waterplan 2010 - 2015

Het Provinciaal Waterplan 2010-2015 is de strategische basis voor het Brabantse waterbeleid en -beheer voor de korte en de lange termijn, rekening houdend met Europese, landelijke, provinciale en regionale doelen, duurzaamheid en klimaatveranderingen. Het is een breed gedragen beleidsplan, omdat het tot stand is gekomen in nauwe samenwerking met talloze belanghebbende (water)partijen in Brabant.

Het Provinciaal Waterplan borduurt ook voort op het beleid en de maatregelen die in het Reconstructieplan en de Verordening Ruimte zijn opgenomen, zoals de waterwingebieden en grondwaterbeschermingsgebieden.

PMV Noord-Brabant

In de Provinciale milieuverordening Noord-Brabant (PMV) zijn milieuregels opgenomen die het drinkwater moeten beschermen. Het grondwater rond de Brabantse drinkwaterwinningen wordt beschermd met speciale zones. Het plangebied is gelegen in een '25-jaarszone kwetsbaar' rondom een waterwingebied.

11. Toelichting Watertoets, Airparc Seppe, Oranjewoud, 14 december 2010

4.9.2 Onderzoek

Voor onderhavige ontwikkeling is het proces van de watertoets doorlopen. De knelpunten en aandachtspunten ten aanzien van de waterhuishouding zijn geïnventariseerd. In de waterrapportage zijn de huidige en toekomstige situatie, het beleid en de randvoorwaarden beschreven. Hieronder zijn beknopt de belangrijkste aspecten beschreven.

Randvoorwaarden

Waterschap Brabantse Delta

In het kader van de watertoets is contact opgenomen met waterschap Brabantse Delta. Het Waterschap heeft de volgende punten aangegeven met betrekking tot het plangebied:

- Door het waterschap wordt voor het lozen van hemelwater bij een nieuw verhard oppervlak van 2.000 m² of groter een retentie geëist.
- Bij de berekening van de benodigde retentie wordt uitgegaan van een benodigde berging (voor zandgebied) van 555 m³/hectare bij een T=10 bui en 780 m³/hectare bij een T=100 bui conform de Hydraulische randvoorwaarden 2009 van Waterschap Brabantse Delta.
- De retentie dient te worden gerealiseerd boven de gemiddeld hoogste grondwaterstand (GHG).
- In de retentie dient een stuw aangebracht te worden waarbij de bovenkant stuw gelijk is aan de bovenkant van het bergingspeil.
- In de stuw dient op de hoogte van de gemiddelde hoogste grondwaterstand (GHG) een doorlaat, waar maximaal 116 m³/hectare per dag doorheen kan, worden aangebracht.
- De retentie komt te liggen in een grondwaterbeschermingsgebied daarom moet een afdichtende laag op de bodem worden aangebracht.
- Bij de bouw worden geen milieuvriendelijke of uitlogende bouwmaterialen of stoffen gebruikt.
- Aan de noordzijde van het plangebied ligt een persleiding van het waterschap. Bij de verdere uitwerking van het plan dient hier rekening mee gehouden te worden. Voor de eisen voor het uitwerken in de nabijheid van persleiding wordt verwezen naar de VUW 2004 (Voortschrijdend Uitvoeringsprogramma Water) van Waterschap Brabantse Delta.
- Indien waterlopen binnen het plangebied gedempt worden dienen deze binnen het plangebied gecompenseerd te worden.
- Eventuele aan te brengen duikers mogen niet langer zijn dan 12 meter. Voor de te hanteren diameters wordt verwezen naar de Keur.
- Ten aanzien van onderhoud van het oppervlaktewater door het waterschap dient bij een bovenbreedte (insteek tot insteek) kleiner dan 7 meter aan één zijde een obstakelvrije onderhoudsstrook te zijn van 4 meter en op 5 meter mogen geen hekwerken/bouwwerken groter dan 1,2 meter aanwezig zijn zonder vergunning bij een bovenbreedte (insteek tot insteek) groter dan 7 meter moet aan beide zijden een obstakelvrije onderhoudsstrook aanwezig zijn.
- Bij eventueel overname van het onderhoud door het waterschap dienen de oppervlaktewaterlichamen te voldoen aan 'Waterlopen op Orde'.
- Het dempen van oppervlaktewaterlichamen, het aanleggen van verhard oppervlak, het aanleggen van retentie en eventuele verplaatsing van het categorie A-oppervlakte waterlichaam is vergunningplichtig vanuit de Keur. Hiervoor dient dan ook voor start van de werkzaamheden een Watervergunning te worden aangevraagd bij het waterschap.

Gemeente Halderberge

In het kader van de watertoets is contact opgenomen met de gemeente Halderberge. De gemeente heeft de volgende punten aangegeven met betrekking tot het plangebied:

- Uitgangspunt is dat er waterneutraal gebouwd moet worden.
- Het plangebied is in de 25-jaarszone (beschermingszone) rondom een waterwingebied gelegen.
- De regels voor bouwactiviteiten en bescherming van grondwater binnen de 25-jaarszone zijn te vinden in de PMV Noord-Brabant;
- Er is een vuilwaterriolering tot aan de startbaan van Seppe, maar deze is niet gedimensioneerd op grotere hoeveelheden vuilwater.
- Er zal een nieuwe riolering aangelegd moeten worden in het plangebied. Deze moet aangesloten worden op de riolering van de Pastoor van Breugelstraat in Bosschenhoofd.

- De kosten voor de aanleg van nieuwe riolering tot aan de aansluiting van de Pastoor van Breugelstraat zijn voor de initiatiefnemer.

Huidige situatie

Het plangebied is gelegen aan de zuidzijde van de kern Bosschenhoofd. Aan de noordzijde wordt het plangebied begrensd door de Oude Bredasepostbaan en aan de zuidzijde door de Bredasebaan. De westkant van het plangebied dient als recreatie gebiedje. Aan de oostkant en in het midden van het plangebied zijn agrarische gronden aanwezig in gebruik voor tuinbouw en/of grasland. Het maaiveld in het plangebied varieert van circa NAP +5,0 meter in het oosten tot circa NAP +9,5 meter in het westen.

Het plan is gelegen in een grondwaterbeschermingsgebied (25-jaar zone van het waterwingebied).

Toekomstige situatie

Op het bedrijventerrein worden bedrijfsgebouwen met bijbehorende kantoorruimte en hangars gerealiseerd. Tevens wordt aan de zuidkant van de bestaande start- en landingsbaan een nieuwe taxibaan aangelegd.

Vuilwater

De nieuw aan te leggen vuilwaterriolering moet aangesloten worden op de riolering gelegen in de Pastoor van Breugelstraat in Bosschenhoofd. Hierbij wordt er vanuit gegaan dat de capaciteit van het ontvangende rioolstelsel voldoende is. De kosten voor de aanleg van nieuwe riolering tot aan de aansluiting van de Pastoor van Breugelstraat zijn voor de initiatiefnemer.

Compensatie te dempen waterloop

De waterloop die deels gedempt wordt ten behoeve van de ontwikkeling dient gecompenseerd te worden met nieuw oppervlaktewater. Op basis van het definitieve ontwerp wordt de hoeveelheid te compenseren oppervlaktewater bepaald.

Hemelwater

Het hemelwater dat terechtkomt op de bebouwing wordt beschouwd als schoon wanneer rekening wordt gehouden met het gebruik van niet-uitlogende bouwproducten (uitlogende bouwproducten zijn onder andere zinken dakgoten en standpijpen, loden dakslabben, betongranulaat als wegfundering etc.). Dit water kan direct worden afgevoerd naar oppervlaktewater of een infiltratie- en bergingsvoorziening. Het hemelwater dat valt op de verharding (parkeerplaatsen en wegen) binnen het plangebied wordt beschouwd als licht verontreinigd. Omdat het plangebied gelegen is in de beschermingszone rondom een waterwingebied mag hemelwater van de wegen slechts via een berging-/infiltratievoorziening met zuiverende toplaag worden geïnfiltreerd in de bodem. Afstromend wegwater naar oppervlaktewater dient via een bermassage te worden geleid. Aangezien de berging-/infiltratievoorziening in het grondwaterbeschermingsgebied ligt stelt de provincie eisen aan de inrichting, het beheer en de monitoring.

Het hemelwater afkomstig van de bebouwing en terreinverharding wordt niet aangesloten op het vuilwater rioolsysteem. Het hemelwater van de bebouwing en terreinverharding wordt afgevoerd naar een te realiseren bergingsvoorziening. Het waterschap stelt dat voor een verharding groter dan 2.000 m² een retentie nodig is voor de toename van de verharding. De retentie moet de afwenteling voorkomen bij een bui die eens in de 10 jaar (T=10) en eens de 100 jaar (T=100) valt.

Vanwege de nieuwe bestemming dient voor hemelwater een compensatie te worden gerealiseerd in de vorm van berging. Met de vuistregel 555 m³/hectare verhard oppervlak is berekend hoeveel hemelwater er geborgd dient te worden bij een T=10 bui. Met de vuistregel 780 m³/hectare verhard oppervlak is berekend hoeveel hemelwater er geborgd dient te worden bij een T=100 bui.

In de huidige situatie is er op de leegstaande woning na geen verharding binnen het plangebied aanwezig. De leegstaande woning is inmiddels gesloopt. Het plangebied heeft in de toekomstige situatie een verhard oppervlak van circa 61.900 m².

Dit verhard oppervlak is gebaseerd op de volgende uitgangspunten (voorlopig ontwerp 10-08-2010):

- rijbaan: 15.400 m²
- parkeerplaatsen: 4.400 m²
- fietspad: 2.900 m²
- gebouwen: 7.800 m²
- hangars: 19.100 m²
- trottoirs: 1.400 m²
- nieuwe taxibaan: 10.900 m²*

* Dit oppervlak wordt niet meegerekend in de berekening van de benodigde waterberging voor het plan omdat het afstromend hemelwater van de nieuwe taxibaan direct zal infiltreren in de onverharde delen langs de taxibaan en niet zal worden afgevoerd naar de bergingsvoorziening opgenomen in het plan.

De berekende waterberging (wateropgave) is berekend met een nieuw verhard oppervlak van 51.000 m².

Bij een T=10 situatie is er een berekende wateropgave van circa 2.831 m³. Bij een T=100 situatie is er een berekende wateropgave van circa 3.978 m³. Deze hoeveelheid water dient te worden geborgen of geïnfiltreerd binnen het plangebied.

Indicatie berging opgenomen in ontwerp (datum 10-08-2010)

In het voorlopige ontwerp van het plangebied is circa 4.600 m² oppervlaktewater opgenomen waarvan 1.600 m² bestaand oppervlaktewater is. Bij een bergingseis van 2.831 m³ bij een T=10 situatie betekent dit een waterlaag van 0,62 meter. Bij de T=100 situatie betekent dit een waterlaag van 0,86 meter. Met deze peilstijging moet rekening worden gehouden bij de verdere uitwerking van het oppervlaktewater en de toekomstige maaiveldhoogte dit om voldoende drooglegging te realiseren. Tevens dient een stuw aangebracht te worden waarbij de stuw gelijk is aan de bovenkant van het bergingspeil. In de stuw dient op de hoogte van de gemiddelde hoogste grondwaterstand (GHG) een doorlaat, waar maximaal 116 m³/hectare per dag doorheen kan, worden aangebracht.

Ontwateringsdiepte

De ontwateringseis voor nieuw stedelijk gebied is minimaal 0,7 meter. De maaiveldhoogte in het plangebied varieert van circa NAP +5,0 meter in het oosten tot circa NAP +9,5 meter in het westen. Aan de peilbuis uit het Dino-loket en de voorkomende grondwatertrap in het plangebied is de ontwateringsdiepte te bepalen. Uit de meetresultaten blijkt dat de ontwateringsdiepte in het hoog gelegen deel (westen) circa 1,1 meter beneden maaiveld is. Omdat er geen peilbuis in het laag gelegen deel (oosten) in Dino-loket aanwezig is, is de exacte ontwateringsdiepte in dat deel van het plangebied op dit moment niet te bepalen. Verwacht wordt dat de grondwaterstand hier kan stijgen van circa 0,40 meter tot 0,25 meter beneden maaiveld. In december 2010 zijn in het plangebied twee peilbuizen (één in het oostelijk deel, één in het westelijk deel) met een daarin een diver geplaatst waarmee de grondwaterstand is gemonitord. Op basis van de gegevens over de optredende grondwaterstand wordt de benodigde aanleghoogte van de bebouwing en wegen bepaald.

Verdere uitwerking

Voor onder andere de aanleg van nieuw oppervlaktewater ter compensatie van het verhard oppervlak, demping en compensatie van bestaand oppervlakte water dient een watervergunning in het kader van de Waterwet worden aangevraagd bij Waterschap Brabantse Delta. Deze vergunning wordt te zijner tijd aangevraagd.

Grondwaterbeschermingsgebied

Indien binnen een grondwaterbeschermingsgebied (25-jaarszone) een ontwikkeling plaatsvindt dient via een melding in het kader van de provinciale milieuverordening (PMV) door de initiatiefnemer te worden aangetoond hoe duurzaam wordt voorkomen dat schadelijke stoffen op of in de bodem terecht komen. Van belang hierbij is de bescherming van de kwaliteit van het grondwater bij nieuwe activiteiten binnen het grondwaterbeschermingsgebied en voorkomen van verstoring van de opbouw van de bodemlagen (door bijvoorbeeld funderingen of bouwputten). Hiervoor zijn meerdere maatregelen reeds onderzocht

die in het plangebied kunnen worden toegepast. Deze maatregelen worden opgenomen in het bij de uitwerking op te stellen waterhuishoudingsplan. Hiervoor is de algemene aanduiding 'milieuzone - grondwaterbeschermingsgebied' opgenomen.

4.9.3 Conclusie

De bergingseis (compensatie als gevolg van de toename van het verhard oppervlak) wordt in het bestemmingsplan geborgd. Daarnaast wordt het toekomstige watersysteem in het plangebied in overleg en in afstemming met het Waterschap verder uitgewerkt in een waterhuishoudingsplan. In het kader van het vooroverleg is het Waterschap formeel gevraagd naar een wateradvies. Het Waterschap heeft op basis van het voorontwerp bestemmingsplan een positief wateradvies gegeven onder voorbehoud. Dit voorbehoud heeft te maken met de niet in het voorontwerp opgenomen watertransportleiding met bijbehorende beschermingszone. Dit is verwerkt in het bestemmingsplan.

4.10 Verkeer

4.10.1 Onderzoek

Ontsluiting autoverkeer

Het vliegveld in zijn huidige vorm wordt primair ontsloten vanaf de rotonde Pastoor van Breugelstraat/Rucphenseweg. Deze rotonde sluit aan de zuidzijde direct aan op de A58 (afrit Rucphen). De Bredasebaan aan de zuidzijde van het plangebied vormt de verbinding tussen de afrit Rucphen en afrit Sint Willebrord van de A58. De weg is alleen geschikt voor bestemmingsverkeer voor de verspreid aanwezige percelen aan deze weg. De andere aanwezige weg, de Oude Bredasepostbaan, is onverhard en ongeschikt aan de overige wegen.

De Pastoor van Breugelstraat is een gebiedsontsluitingsweg binnen de bebouwde kom van Bosschenhoofd en kent een maximum snelheid van 50 km/u. Richting het noorden voert deze weg naar Bosschenhoofd en Oudenbosch. De Rucphenseweg is een gebiedsontsluitingsweg buiten de bebouwde kom met een maximum snelheid van 80 km/u en geeft toegang tot de aansluiting Rucphen op de A58.

De gewenste ontwikkeling sluit primair aan de op Bredasebaan, waarna het verkeer richting de aansluiting met de A58 rijdt. Dit is de meest directe en snelste ontsluiting van het gehele plangebied, waarbij tevens de mogelijkheid bestaat om in oostelijke richting de A58 op te gaan bij de afrit St. Willibrord. Deze aansluiting ligt op nagenoeg dezelfde afstand van het plangebied als de afslag Rucphen. Het verkeer splitst zich op de aansluitingen vervolgens in de richtingen Roosendaal of Breda.

Gezien het bovenstaande, met name vanwege de directe aansluiting met de A58, is de ontsluiting van het plangebied voor gemotoriseerd verkeer zeer goed te noemen.

Het verkeer van en naar Seppe Airparc is met name snelweggebonden verkeer. Voor de verkeersverdeling in de verschillende windrichtingen wordt er aangesloten bij het Masterplan Seppe Airport, Quicksan ontwikkelingsmogelijkheden (RBOI, 5 december 2008). Er wordt ervan uitgegaan dat 30% van het verkeer richting Rotterdam zal afwikkelen. 1/3 deel van dit verkeer zal via de A58/A17 rijden, 1/3 deel via de A58/A16 en 1/3 deel zal voor de route via Oudenbosch kiezen. Deze verdeling is gebaseerd op de verdeling zoals opgenomen in het Masterplan. Verder zal 30% van het overige verkeer via de A58 richting Roosendaal worden afgewikkeld en 35% via de A58 richting Breda. Verder zal 5% van het verkeer richting Rucphen afwikkelen.

Dit resulteert in onderstaande verdeling:

- 10% van het verkeer wikkelt af via de Pastoor van Breugelstraat;
- 90% van het verkeer wikkelt af via de Rucphenseweg, hiervan wikkelt:
 - 40% af naar de A58 richting Roosendaal;
 - 45% af naar de A58 richting Breda;
 - 5% af via de Rucphenseweg naar Rucphen.

Verkeersintensiteiten

De ontwikkeling heeft een verkeerstoename op onderhavige wegen tot gevolg. Op basis van het bruto oppervlak aan bedrijventerrein is de verkeersgeneratie berekend. Dit alles conform de kencijfers uit de CROW-publicatie 256, 2007. Door de realisatie van voorgenomen ontwikkeling vinden er per etmaal meer motorvoertuigbewegingen plaats van en naar het bedrijventerrein. Dit verkeer bestaat hoofdzakelijk uit personenauto's.

In onderstaande tabel is een overzicht gegeven van de verkeersintensiteiten in de autonome situatie en de situatie inclusief ontwikkeling. Deze verkeerscijfers zijn ontleend uit het rapport Masterplan Airport Seppe, Quickscan ontwikkelingsmogelijkheden¹², met dien verstande dat aanvullend de toekomstige infrastructurele ontwikkelingen (o.a. aanleg rondweg) in de gemeente zijn meegenomen.

Weg(vak)	2020 excl. ontwikkeling	Toename	2020 incl. ontwikkeling
Pastoor van Breugelstraat (tot rotonde Bredasebaan)	12.900*	- **	10.000**
Rucphenseweg tot rotonde Bredasebaan-aansl. A58(n-baan)	12.400	1.048	13.448
Rucphenseweg tot aansl. A58 (n-baan) en aansl. A58 (z-baan)	9.280	582	9.862
Rucphenseweg tot aansl. A58 (z-baan) en Rijksweg Zuid	8.970	58	9.028
Rucphenseweg tot Rijksweg Zuid en Gastelsebaan	8.240	58	8.298
Bredasebaan	2.100	1.164	3.264
A58 ten westen van aansluiting Rucphen	84.250	466	84.716
A58 ten oosten van aansluiting Rucphen	85.330	524	85.854

*: met rondweg, autonome groei en zonder aanvullende maatregelen

**: Gemeente treft aanvullende maatregelen om maximale intensiteit van 10.000 mvt/etmaal te bereiken

Ontsluiting plangebied

Door de ontwikkeling van Seppe Airparc neemt de verkeerintensiteit op de Bredasebaan toe tot een intensiteit in 2020 van ruim 3.000 motorvoertuigbewegingen per etmaal. De Bredasebaan is gecategoriseerd als een erftoegangsweg buiten de bebouwde met een maximumsnelheid van 60 km/u.

De nieuwe ontwikkeling wordt primair aangesloten op de Bredasebaan door middel van drie aansluitpunten. Dit is inclusief de aansluitingen voor de meest westelijk gelegen parkeerplaats en die voor de oostelijk gelegen spottersplek.

De Bredasebaan heeft een profiel van 5 meter breed, wat voldoet aan de landelijke richtlijnen voor erftoegangswegen. De weg is geasfalteerd, maar is niet voorzien van markering en er is geen uitwijkstrook aanwezig. Seppe Airparc heeft het voornemen drie nieuwe aansluitingen te realiseren op de Bredasebaan. Op basis van de nota wegcategorisering (vastgesteld op 13 maart 2007) van de gemeente Halderberge wordt ervoor gekozen om de drie aansluitingen van het plangebied op de Bredasebaan gelijkwaardig en snelheidsremmend uit te voeren door middel van een kruispuntplateau. Wanneer het Seppe Airparc drie aansluitingen realiseert, voert Seppe Airparc deze aansluitingen uit conform deze inrichtingseisen van de gemeente. Daarnaast verdient het de aanbeveling om de Bredasebaan te voorzien van markering overeenkomstig de richtlijnen van Duurzaam Veilig. De Bredasebaan in oostelijke richting, op grondgebied van de gemeente Rucphen, is al voorzien van een dergelijke markering.

Het maatgevende kruispunt voor de verkeersafwikkeling vormt de rotonde Bredasebaan/Pastoor van Breugelstraat/Rucphenseweg. Op basis van de quickscan uit 2008 kan worden gesteld dat de capaciteit van de rotonde de verkeerstoename aan kan en dat de verkeersafwikkeling gewaarborgd is. De I/C-verhouding¹³ in het maatgevende spitsuur bedraagt maximaal 0,71. Hierbij wordt opgemerkt dat in de quickscan van 2008 nog uitgegaan werd van een verkeersintensiteit van ruim 13.000 motorvoertuigbewegingen in 2020 inclusief ontwikkeling. Rekening houdend met een maximum aantal motorvoertuigbewegingen van 10.000 in 2020 wordt de I/C-verhouding lager.

12. Masterplan Airport Seppe, Quickscan ontwikkelingsmogelijkheden, september 2008, RBOI

13. De I/C-verhouding geeft de toename van de intensiteiten ten opzichte van de capaciteit weer. Bij een I/C-verhouding van 0,8 is sprake van optredende congestie. Bij een I/C-verhouding van 1,0 is sprake van stilstaand verkeer.

De Bredasebaan maakt geen onderdeel uit van het primaire, secundaire of recreatieve fietsnetwerk. Het plan voorziet in een vrijliggende fietsverbinding van oost naar west in het plangebied, aan beide zijden aansluitend op de Bredasebaan.

Het verdient de aanbeveling om het fietspad aan te laten sluiten op de stroken ten westen van de bocht in de Bredasebaan aan de westzijde van het plangebied. De mogelijkheden hiervan worden in het vervolg van de planvorming bekeken.

Parkeren

Het parkeren is verdeeld over drie delen: het westelijke parkeerterrein, het oostelijke parkeerterrein en het parkeren bij de bedrijven.

De parkeerplaatsen voor de terminal en de bestaande spottersplek liggen op de meest westelijke parkeervoorziening. Hier zijn 124 parkeerplaatsen voorzien. Dit aantal is gebaseerd op de ervaringen in de huidige situatie en voorziet in de parkeerbehoefte. Aan de oostelijke zijde van het plan wordt een terrein met 60 parkeerplaatsen gerealiseerd. Dit terrein wordt gebruikt als overloopterrein en voor de nieuw te realiseren spottersplek.

In het middengedeelte worden de bedrijven gerealiseerd met bijbehorende parkeerbehoefte. De parkeerbehoefte van de bedrijven is gebaseerd op parkeerkencijfers. Hiervoor is gebruik gemaakt van de CROW-publicatie 182, 'Parkeerkencijfers - Basis voor parkeernormering'. Parkeerkencijfers zijn op de praktijk gebaseerde cijfers. Bij het gebruiken van parkeerkencijfers moet rekening worden gehouden met:

- bereikbaarheidskenmerken van de locatie;
- specifieke kenmerken van de functie;
- mobiliteitskenmerken van de gebruikers/bezoekers van het gebouw;
- het gemeentelijke parkeerbeleid.

In de CROW-publicatie is onderscheid gemaakt in de verschillende functies en stedelijkheidsgraad. Als stedelijkheidsgraad is gekozen voor 'rest bebouwde kom'. Voor de bedrijven is uitgegaan van de functie 'arbeidsextensieve/bezoekersextensieve bedrijven', voor kantoren wordt uitgegaan van de functie 'kantoren zonder baliefunctie'.

Functie	Parkeerbehoefte minimaal per 100 m ² bvo	Parkeerbehoefte maximaal per 100 m ² bvo
Bedrijven	0,8 parkeerplaats	0,9 parkeerplaats
Kantoren	1,7 parkeerplaats	2,5 parkeerplaats

Tabel 1: Minimale en maximale parkeerbehoefte per 100 m² bvo

In het plan wordt 5.265 m² kantoorruimte (niet-zelfstandig) gerealiseerd. Uitgaande van het parkeerkencijfer voor kantoren leidt dit tot een parkeerbehoefte van 90 - 132 parkeerplaatsen. Voor de hangars is geen parkeerkencijfer beschikbaar. Hiervoor wordt het parkeerkencijfer voor bedrijven gehanteerd. Dit leidt tot een parkeerbehoefte van 152 - 171 parkeerplaatsen. Dit is waarschijnlijk een overschatting, aangezien de hangars meer als opslagplaats worden gebruikt dan als bedrijfsruimte.

Omdat in dit bestemmingsplan mogelijk wordt gemaakt dat er ook bedrijvigheid mogelijk is, in lijn met de verwachting van de gemeente en initiatiefnemer hieromtrent, vormt een behoefte van 152 - 171 parkeerplaatsen een maximale behoefte. De kantoorruimte en de hangars (bedrijfsruimte) samen leiden tot een parkeerbehoefte van 242 - 303 parkeerplaatsen. In het middengedeelte worden, nabij de bebouwing, in totaal 356 parkeerplaatsen gerealiseerd. Er worden dus voldoende parkeerplaatsen gerealiseerd om in de behoefte van de bedrijven te voorzien.

4.10.2 Conclusie

De afwikkeling van het door de ontwikkeling gegenereerde verkeer heeft geen gevolgen voor het onderliggend wegennetwerk. Door de nagenoeg directe verbinding met de A58 geeft de ontwikkeling geen overlast voor de lokale wegen. Bij de uiteindelijke ontwikkeling dienen de in tabel 1 genoemde parkeerkencijfers te worden gehanteerd.

4.11 Mer-beoordeling

Het bevoegd gezag is in bepaalde gevallen verplicht om na te gaan in hoeverre zich belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu kunnen voordoen. Dit kan zij doen door het uitvoeren van een milieu-effectrapportage, m.e.r.-beoordeling of vormvrije m.e.r.-beoordeling. M.e.r. staat voor de procedure waar een milieu-effectrapport onderdeel van uit maakt.

Het al dan niet verplicht doorlopen van een m.e.r.-procedure volgt voor een belangrijk deel uit hoofdstuk 7 Wet milieubeheer (Wm). Naast de Wet milieubeheer is het Besluit milieueffectrapportage (Besluit m.e.r.) belangrijk om te kunnen bepalen of bij de voorbereiding van een plan of een besluit de m.e.r.-procedure moet worden doorlopen.

Aangezien het voornemen binnen de categorie stedelijk ontwikkelingsproject valt, maar onder de drempelwaarde van 100 ha of 200.000 m² bvo (bijlage D van het Besluit m.e.r.), dient in onderhavige casus een vormvrije m.e.r.-beoordeling te worden uitgevoerd. Deze beoordeling is opgenomen als separate bijlage nr. 9.

Op basis van de uitgevoerde toets op Bijlage III van de Europese m.e.r.-richtlijn en op basis van de reeds uitgevoerde milieuonderzoeken, blijkt dat aanzienlijke potentiële milieugevolgen als gevolg van de ontwikkeling van Seppe Airparc, op basis van de aard van de activiteiten en de gebiedskenmerken zich naar alle waarschijnlijkheid niet zullen voordoen.

Ten aanzien van de bescherming van de 25-jaarszone van het waterwingebied in het bijzonder kan gesteld worden dat beleidsmatig voldoende waarborgen zijn ingebouwd om belangrijke nadelige milieugevolgen voor het grondwater te voorkomen.

Geconcludeerd wordt dat voor voorliggend bestemmingsplan geen m.e.r.-procedure doorlopen hoeft te worden.

5 Plansystematiek

Dit hoofdstuk geeft inzicht in de wijze waarop de ontwikkeling is vertaald in juridisch bindende regels, met hieraan gekoppeld een verbeelding. De regels bevatten het juridische instrumentarium ten aanzien van de toelaatbaarheid van het gebruik en van bebouwing. De verbeelding staat gelijk aan de regels en heeft een ondersteunende rol voor de visualisering van de bestemmingen. De toelichting heeft geen juridisch bindende werking, maar heeft wel een belangrijke functie bij de onderbouwing van het plan en soms voor de uitleg van bepaalde bestemmingen en regels.

5.1 Indeling van de regels

De regels zijn ingedeeld in 4 hoofdstukken.

Hoofdstuk 1 bevat de inleidende regels en bestaat uit 2 artikelen. Het eerste artikel geeft een omschrijving van enkele in de regels gehanteerde begrippen. Het tweede artikel geeft aan hoe ten aanzien van maten, oppervlakte en inhoud gemeten moet worden.

In hoofdstuk 2 worden de verschillende bestemmingen behandeld. Per bestemming wordt aangegeven welke doeleinden/functies zijn toegelaten op de gronden en wat en hoe er mag worden gebouwd.

In hoofdstuk 3 worden de algemene regels behandeld. Dit zijn de anti-dubbeltelregel en algemene afwijkingsregels.

In hoofdstuk 4 worden de overgangs- en slotregels aangegeven.

5.2 De regels

Onderstaand is een korte toelichting opgenomen van de in de regels opgenomen bestemmingen.

5.2.1 *Hoofdstuk 1 Inleidende regels*

Artikel 1 Begrippen

In dit artikel is een aantal begrippen verklaard die gebruikt worden in de regels. Een en ander voorkomt dat er bij de uitvoering van het plan onduidelijkheden ontstaan over de uitleg van bepaalde regelingen.

Artikel 2 Wijze van meten

In het artikel 'wijze van meten' is een regeling opgenomen waarin bepaald is hoe de voorgeschreven maatvoering in het plan gemeten moet worden.

5.2.2 *Hoofdstuk 2 Bestemmingen*

Artikel 3 Bedrijf

Gronden met de bestemming 'Bedrijf' zijn bestemd voor luchtvaartgebonden bedrijvigheid en dienstverlening. Daarnaast zijn alle bijbehorende voorzieningen zoals ondergeschikte kantoorruimten, horeca en detailhandel toegestaan.

De exact toegestane bedrijven zijn tevens opgenomen in de bijgevoegde Staat van Bedrijfsactiviteiten, met een maximale categorie van 3.1. In de regels zijn daarnaast mogelijkheden opgenomen om hier gemotiveerd van af te wijken.

Artikel 4 Groen

De onbebouwde gebieden zijn, met uitzondering van wegen, bestand voor groenvoorzieningen. Om te voldoen aan de watertoets is binnen deze bestemming een minimale oppervlakte van waterlopen en waterpartijen vastgelegd. Binnen de bestemming 'Groen' zijn tevens parkeerterreinen en ontsluitingen toegestaan, mits deze zijn gelegen binnen een aanduiding. Hiervoor is de aanduiding 'ontsluiting' opgenomen.

In het oostelijke gedeelte van het plangebied is de mogelijkheid opgenomen voor het plaatsen van een reclamemast. Hiervoor is de aanduiding 'specifieke vorm van groen - reclamemast' opgenomen.

Artikel 5 Verkeer

De wegen die in het voorlopige ontwerp reeds bekend zijn, zijn opgenomen in het bestemmingsplan middels de bestemming 'Verkeer'.

Artikel 6 Verkeer - Luchthaven

De aanwezige taxibaan heeft een eigen bestemming gekregen om duidelijk een verschil met de normale verkeersbestemming te krijgen. Binnen deze bestemming zijn enkel bouwwerken, geen gebouwen zijnde toegestaan.

Artikel 7 Bedrijf – Uit te werken

Voor de meest oostelijke bouwvelden (fase 3 en 4) is bij de vaststelling van het bestemmingsplan een uit te werken bestemming opgenomen. Op het moment dat ten minste 70% van de gronden/panden contractueel in exploitatie zijn c.q. worden gegeven dan wel verkocht zijn, werken burgemeester en wethouders de bestemming uit. Dit conform de regels zoals opgenomen in artikel 3 Bedrijf.

Artikel 8 Leiding - Gas en artikel 9 Leiding - Water

In het plangebied liggen enkele transportleidingen die planologisch relevant zijn. Het betreft een gas- en watertransportleidingen. Om de belangen van deze leidingen te regelen zijn voor de leidingen inclusief de bijbehorende zakelijk-rechtstroken zogenaamde dubbelbestemmingen opgenomen.

De gronden waarop deze dubbelbestemmingen rusten zijn primair bestemd voor de aanwezige leidingen en de bijbehorende zakelijk-rechtstroken. Bouwwerken en werken voor de 'onderliggende' bestemming zijn uitsluitend toegestaan met respectievelijk een afwijking of een omgevingsvergunning voor het uitvoeren van een werk, geen bouwwerk zijnde, of van werkzaamheden indien de belangen van de leiding niet worden geschaad.

5.2.3 Hoofdstuk 3 Algemene regels

Artikel 10 Anti-dubbeltelregel

Het artikel 'Anti-dubbeltelregel' bevat bepalingen om te voorkomen dat met het bestemmingsplan strijdige situaties ontstaan of worden vergroot. De redactie is wettelijk vastgelegd in het Besluit ruimtelijke ordening en overeenkomstig opgenomen.

Artikel 11 Algemene afwijkingsregels

In dit artikel is in aanvulling op de afwijkingsregels uit de bestemmingen nog een aantal algemene afwijkingsmogelijkheden opgenomen. Het betreft hier een standaardregeling die het mogelijk maakt om bij de uitvoering van bouwplannen beperkte afwijkingen van het plan mogelijk te maken. Bijvoorbeeld een geringe overschrijding van de toegestane bouwhoogte.

Artikel 12 Algemene aanduidingsregels

milieuzone - grondwaterbeschermingsgebied

In dit artikel is bepaald dat op gronden binnen de gebiedsaanduiding 'milieuzone - grondwaterbeschermingsgebied' de gronden zijn mede bestemd voor de bescherming van de grondwaterkwaliteit. Hier is de provinciale milieuverordening van kracht.

luchtvaartverkeerzone (1 t/m 5)

Ten behoeve van het obstakelvrije (start- en landings)vlak met zijanten in verband met het beschermingsgebied van in- en uitvliegfunnel van vliegtuigen. Hierbinnen mag de bouwhoogte van een bouwwerk niet meer bedragen dan de bouwhoogte die wordt verkregen door lineaire interpolatie van de in de regels opgenomen maatvoering.

De hoogte van bouwwerken wordt daarbij afgeleid van de afstand tot aan de start- en landingsbaan. Bouwwerken mogen niet hoger zijn dan 1/10 van de afstand tot aan het hart van de landingsbaan. De start- en landingsbaan varieert qua hoogte ten opzichte van de omgeving. Daarom worden de hoogtematen van de bouwwerken in het plangebied gemeten ten opzichte van de hoogteligging van het maaiveld ter plaatse van de hart van de start- en landingsbaan.

De regels in dit artikel zijn leidend voor de andere voorkomende bestemmingen als in de andere voorkomende bestemmingen een hogere bouwhoogte wordt toegestaan.

vrijwaringszone - weg

Ten behoeve van de bescherming van de belangen van de Rijksweg A58 is de aanduiding 'vrijwaringszone - weg' opgenomen.

5.2.4 *Hoofdstuk 4 Overgangs- en slotregels*

Artikel 13 Overgangsrecht

In de overgangsregel is een regeling opgenomen voor bebouwing en gebruik dat al bestond bij het inwerkingtreden van het plan, maar dat strijdig is met de opgenomen regeling. Onder bepaalde voorwaarden mag deze strijdige bebouwing en/of het strijdig gebruik worden voortgezet of gewijzigd. De redactie is wettelijk vastgelegd en overeenkomstig opgenomen.

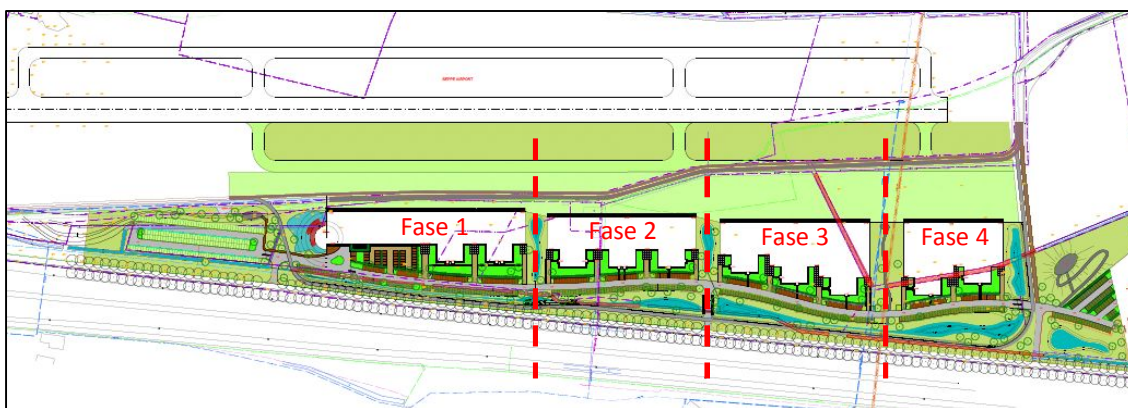
Artikel 14 Slotregel

In de 'slotregel' is de officiële naam van het plan bepaald. Onder deze naam kan het bestemmingsplan aangehaald worden.

6 Economische uitvoerbaarheid

Het plan wordt geheel uitgevoerd in opdracht en op kosten van de initiatiefnemer en heeft derhalve voor de gemeente Halderberge geen financiële consequenties. De exploitatie van de voorgenomen ontwikkeling zijn vastgelegd in een anterieure overeenkomst. Hiermee zijn de kosten anderszins verzekerd en is een exploitatieplan niet nodig.

De eigenaren van het vliegveld zijn voornemens om het plan op eigen risico in fasen te realiseren. De eerste fase bestaat uit het faciliteren van de luchthaven met onder andere een terminal en luchtvaart gerelateerde bedrijven. De overige fasen bestaan uit luchtvaartgerelateerde en luchtvaartgebonden bedrijvigheid. Het plan bestaat uit maximaal vier fasen, welke als afgeronde gebieden los van elkaar gebouwd kunnen worden.



Figuur 11: Ruimtegebruik en fasering van het plan

In principe worden alle gebouwen in eigen beheer gerealiseerd. Binnen Seppe Airport worden bedrijfsruimten met hangars geëxploiteerd middels verhuur aan derden of de gronden worden uitgegeven in erfpacht, zoals nu reeds aan de noordzijde gebeurd. Deze constructie zorgt voor behoud van de uitstraling van Seppe Airparc en versterkt de financiële positie van het vliegveld. Het plangebied blijft op deze manier altijd betrokken bij het vliegveld.

6.1 Exploitatieplan

Op grond van artikel 6.12 van de Wro is het verplicht om voor het bestemmingsplan een exploitatieplan op te stellen. De gemeenteraad kan echter beslissen bij de vaststelling van het bestemmingsplan om geen exploitatieplan vast te stellen, indien het kostenverhaal anderszins verzekerd is. De uitvoering van het project is middels een anterieure overeenkomst geregeld (anderszins verzekerd), waardoor bij het voorliggende bestemmingsplan geen exploitatieplan nodig is.

7 Maatschappelijke haalbaarheid

In het kader van de maatschappelijke uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan heeft inspraak en vooroverleg plaatsgevonden.

7.1 Inspraakprocedure / informatieavond

Het voorontwerpbestemmingsplan heeft met ingang van 6 oktober 2011 gedurende een periode van zes weken voor een ieder ter inzage gelegen. Gedurende deze periode is iedereen in de gelegenheid gebracht om zijn of haar reactie te geven.

Naar aanleiding van de inspraakprocedure zijn de volgende inspraakreacties ingediend:

- Seniorenraad;
- Mw. M. Dam Koevoets;
- Platform Behoud Natuur en Milieu West Brabant.

De ontvangen reacties zijn verwerkt en beantwoord in het document Inspraakverslag / vooroverleg ex art. 3.1.1 lid Bro dat als bijlage is opgenomen. Indien nodig is het bestemmingsplan hierop aangepast.

Verder worden omwonenden regelmatig op de hoogte gehouden met een nieuwsbrief en vindt regelmatig een informatieavond plaats.

7.2 Overleg ingevolge ex artikel 3.1.1 Bro

In het kader van het overleg als bedoeld in artikel 3.1.1 van het Besluit op de ruimtelijke ordening (Bro) is het voorontwerpbestemmingsplan 'Airparc Seppe' tegelijkertijd met de inspraakprocedure onder andere voorgelegd aan de volgende instanties:

- Provincie Noord-Brabant;
- VROM-inspectie;
- Buurgemeenten;
- Inspectie Verkeer & Waterstaat, divisie Luchtvaart;
- Rijkswaterstaat;
- Waterschap Brabantse Delta;
- N.V. Nederlandse Gasunie;
- Essent;
- Brandweer Midden- en West Brabant.

De provincie, de gemeenten Moerdijk en Rucphen, Rijkswaterstaat, het Waterschap, de N.V. Nederlandse Gasunie alsmede de brandweer hebben een reactie ingediend.

De ontvangen reacties zijn verwerkt en beantwoord in het document Inspraakverslag / vooroverleg ex art. 3.1.1 lid Bro dat als bijlage is opgenomen. Indien nodig is het bestemmingsplan hierop aangepast.

