

Masterplan
Airparc Seppe



Inhoud

Voorwoord	5
1 Inleiding	7
Richtlijn en kader	7
Leeswijzer	7
2 Uitgangspunten	9
Locatie	9
Bestaande situatie	9
Programma	11
3 Het masterplan	15
Hoofdstructuur	15
Infrastructuur	15
Parkeren	17
Groen en water	17
Bebouwing	17
4 Beeldkwaliteit	19
Openbare ruimte	19
Architectuur	21
5 Voorbeelduitwerking	23
6 Realisatie	29
Bijlage	31
Colofon	35





Voorwoord

Toen we in 2008 Seppe Airport hebben overgenomen, was het eerste doel het rendabel maken van het vliegveld. Daarnaast was het, conform de wensen van de verkopende gemeenten, verder professionaliseren en uitbouwen van de zakelijke dienstverlening van het vliegveld aan de orde. Nu, twee jaar later, is sprake van een financieel stabiele situatie. De kosten en opbrengsten zijn in evenwicht gebracht. Daarnaast hebben we geïnvesteerd in de verkeerstoren, een tankinstallatie voor jet-fuel (essentieel voor zakenvliegtuigen) en wordt ook door hulpdiensten gebruikt en diverse andere aanpassingen.

De eerste doelen zijn bereikt, het is daarom nu tijd om verder vooruit te kijken. Het recreatief gebruik van het vliegveld floreert. We blijven daarin investeren. In de afgelopen periode hebben we echter ook gezien dat het met de huidige inrichting van het vliegveld moeilijk is om de zakelijke markt goed te bedienen. Om dit te bereiken moet de zakelijke en recreatieve luchtvaart van elkaar gescheiden worden. Daarnaast benaderen steeds meer luchtvaartgerelateerde bedrijven ons, die zich graag op of bij het vliegveld zouden willen vestigen. Wij kunnen deze groeiende groep bedrijven op dit moment niet van dienst zijn.

In dit masterplan presenteren we daarom de volgende stap in de ontwikkeling van het vliegveld. We gaan uit van een splitsing van de activiteiten. Recreatieve luchtvaart zal in de toekomst overwegend aan de noordzijde van de landingsbaan zijn gesitueerd. Voor de zakelijke luchtvaart en bedrijven creëren we een nieuwe plaats aan de zuidkant van het vliegveld. Hier willen we een terminal realiseren voor de zakelijke luchtvaart en daarnaast ook luchtvaartgerelateerde bedrijvigheid een plaats bieden.

Voor het op lange termijn continueren van de exploitatie van het vliegveld is een stabiele basis noodzakelijk. Meer vliegbewegingen is niet aan de orde. We richten ons op meer kwaliteit en een duidelijker plaats voor zakelijke luchtvaart en luchtvaartgerelateerde bedrijvigheid. Uiteraard samen met een continuering van de recreatieve luchtvaart. De in dit voorliggend 'Masterplan Seppe Airparc' beschreven ontwikkeling legt hiervoor de basis.

Namens Seppe Airport NV,

[Redacted signature]





1 Inleiding

Seppe Airport speelt in de regio West Brabant/Zeeland een belangrijke rol in het voorzien in de behoefte aan luchttransport. Vanaf Seppe is een groot deel van Europa binnen enkele uren vliegen te bereiken. In de afgelopen jaren is op het vliegveld op verschillende plaatsen geïnvesteerd met als doel levensvatbaarheid van het vliegveld te vergroten. Dit masterplan vormt de volgende stap. De focus ligt daarbij op het aantrekken van de zakelijke markt met ondersteunende functies zoals onder andere vergaderruimten, een businesslounge en horecagelegenheid. Daarnaast wordt ruimte geboden voor luchtvaartgerelateerde bedrijvigheid.

Als één van de aantrekkelijkste toppers voor de gemeente Halderberge kan de ontwikkeling van een nieuw bedrijventerrein een kans bieden om de bestaande werkgelegenheid te behouden, nieuwe werkgelegenheid te creëren en Seppe Airport te versterken voor de toekomst. Hiermee kan deze ontwikkeling behalve voor de gemeente Halderberge ook voor West Brabant een versterking betekenen.

Een verdere groei van het aantal vliegbewegingen is niet aan de orde. Het gaat om het creëren van ruimte voor dragende functies van het vliegveld. Door scheiding van de recreatieve functie van de zakelijk gerichte activiteiten ontstaat voor beide een duidelijker situatie. Door de mogelijkheden voor zakelijke luchtvaart en luchtvaartgerelateerde bedrijvigheid te vergroten ontstaat een stabielere basis voor de exploitatie van het vliegveld. Daarnaast wordt de functie van Seppe voor de regio vergroot, met als gevolg meer werkgelegenheid.

In deze rapportage wordt zowel de ruimtelijke opzet als de gewenste beeldkwaliteit beschreven.

Richtlijn en kader

Het voorliggende masterplan vormt een globaal ruimtelijk kader voor de ontwikkeling van Airparc Seppe. Het maakt niet alleen duidelijk binnen welke ruimtelijke en programmatische kaders ontwikkeld kan worden, maar dient ook ter inspiratie van de vervolgstappen: de nadere uitwerking. De in het masterplan opgenomen voorbeelduitwerking moet worden gezien als eerste aanzet hiertoe.

Met het oog op de ontwikkelingsduur van de realisatie van Airparc Seppe is het masterplan zodanig opgesteld dat sprake is van een flexibel plan en verschuivingen binnen de kaders mogelijk zijn. Hierdoor ontstaat de garantie van een sterk ruimtelijk kader in combinatie met een gezonde financiële haalbaarheid.

Leeswijzer

In hoofdstuk 2 zijn de uitgangspunten in beeld gebracht die als basis dienen voor het masterplan. Hoofdstuk 3 beschrijft het daadwerkelijke masterplan bestaande uit de kaart en de ondersteunende beschrijving. Dit gaat samen met de beeldregie uit hoofdstuk 4 de basis vormen voor de ontwikkeling in de komende jaren.

Hoofdstuk 5 laat een mogelijke uitwerking zien. Deze uitwerking dient ter illustratie van de ambitie en de realiteitswaarde van het masterplan. Nadere uitwerking en toekomstige vragen uit de markt kunnen reden zijn om van dit beeld af te wijken.

Hoofdstuk 4 laat de gewenste beeldkwaliteit op hoofdlijnen zien van zowel de openbare ruimte als de architectuur.

Hoofdstuk 6 is de realisatiestrategie en in de bijlage is het vigerend beleid op verschillend niveau te vinden.



2 Uitgangspunten

Een aantal belangrijke uitgangspunten zijn randvoorwaardelijk voor het masterplan. De basis wordt gevormd door de bestaande locatie zelf. Daarnaast vormen het programma, de ruimtelijke uitgangspunten en het vigerend beleid het kader voor de ontwikkeling.

Hoewel in dit stadium het exacte programma, door de afhankelijkheid van de markt, nog niet bekend is, zijn toch bepaalde aspecten op hoofdlijnen te definiëren. Daarnaast zijn er een aantal ruimtelijke uitgangspunten die een belangrijke rol spelen in de ontwikkeling.

De locatie

De locatie bevindt zich aan de zuidzijde van het dorp Bosschenhoofd tussen de Oude Bredasepostbaan en de Rijksweg A58, Breda - Roosendaal. De locatie, met zijn functionele invulling, zal integraal onderdeel gaan uitmaken van het bestaande vliegveld.

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 slagingskans van de ontwikkeling ten goede komt;
- 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.

Bestaande situatie

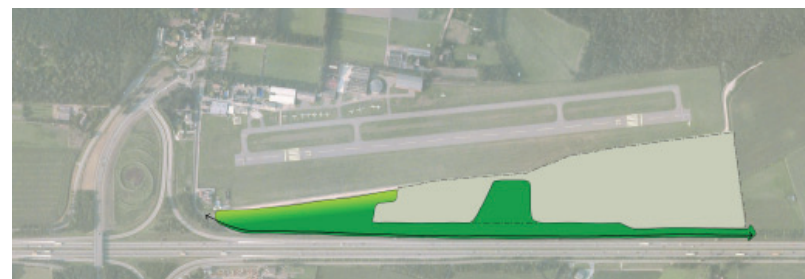
De locatie is circa 6 hectare groot en is nu voornamelijk in gebruik als agrarische grond. Centraal in het plangebied ligt een woonkavel. De westpunt heeft een gedifferentieerde invulling met bossages gecombineerd met de

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 deze groenzone versterkt met een extra bomenrij en onderbeplanting.

De punt met spottersplek is ook in het gebied zelf vrij dicht begroeid net als de tuin van de woning in het midden van het gebied. De rest van de locatie bestaat uit akkers zonder opgaand groen.

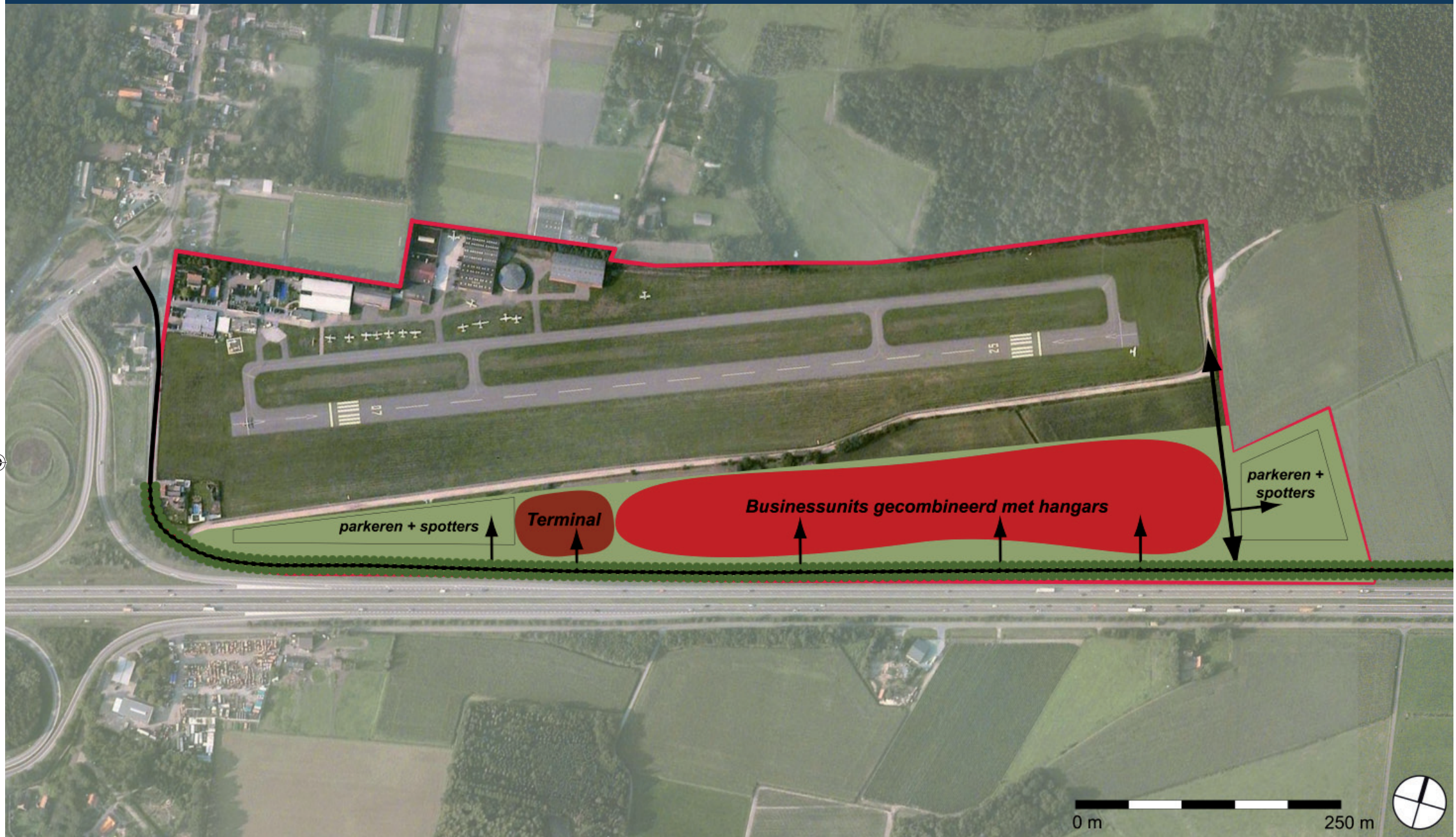
Opvallend is ook het hoogteverschil in de locatie. Het westelijk deel sluit min of meer aan op de hoogte van het vliegveld, maar het oostelijk deel ligt ruim 2,5 meter lager dan de start-/landingsbaan.



Bestaand groen



Bestaande infrastructuur



Programma



2 Uitgangspunten

Programma

Om de mogelijkheden van de ontwikkeling te onderzoeken is, in februari 2009, door ZKA Consultants & Planners een quickscan gedaan naar de haalbaarheid van luchtvaartgebonden bedrijven bij Seppe. Conclusie was dat voor Seppe afzetmogelijkheden bestaan in de markt van zakencharters. Dit is een snel groeiend luchtvaartsegment dat -anders dan zakelijke lijnvluchten regiogebonden is. Op onderhoudsgebied kan het de kleinschalige component van Maintenance Valley invullen. Seppe kan in West-Brabant en Zeeland een eigen thuismarkt scheppen.

De mogelijkheden voor vastgoedontwikkeling voor luchtvaartgebonden bedrijven bij Seppe Airport zijn volgens deze quickscan gunstig:

1. Luchtvaartgebonden bedrijven zijn geïnteresseerd in een bedrijfslocatie op een luchthaven;
2. De vastgoedmarkt en economie in West Brabant ontwikkelt zich positief, maar kent nog geen bedrijventerrein op een luchthaven;
3. Seppe ligt centraal in de regio en strategisch aan de A58 en: goed bereikbaar, alom bekend en zichtbaar.

Met dit als achtergrond zijn de volgende programmapunten gedefinieerd:

- Er is een functionele indeling in de locatie van oost naar west in vijf delen;
 - 1 parkeren+spotters,
 - 2 businessunits gecombineerd met hangars,
 - 3 terminal (horeca, recreatie, cultuur, shoppette),
 - 4 parkeren + spotters
- Het totaal bedrijfsoppervlak zal circa 25.000m² - 35.000m² bvo bedragen;
- Het totaal oppervlakte aan hangars zal 15.000m² - 20.000m² bvo bedragen;
- Het parkeren wordt binnen het plangebied opgelost open op maaiveld of in de vorm van gebouwd parkeren;
- De parkeernorm voor bedrijfsruimten is minimaal 2,0 PP/100 m² bvo (inclusief bezoekersparkeren);

- De hangars zijn gekoppeld aan de bedrijven en vormen de 'garages' van de bedrijfsruimten. Om die reden is geen extra parkeernorm opgenomen voor deze functies.
- De functies van de bedrijven zijn op enige wijze luchtvaartgerelateerd.

Uitgangspunten

- Het groene karakter van de zone langs de Bredasebaan wordt gehandhaafd;
- De noodzakelijke watercompensatie wordt in de groenzone opgelost;
- De route van Oude Bredasepostbaan wordt ter plaatse van de bebouwing omgelegd en ingericht als langzaamverkeersroute;
- De loop van de Oude Bredasepostbaan wordt gevisualiseerd;
- Parkeren wordt zoveel mogelijk aan het oog onttrokken vanaf de Bredasebaan;
- Er is een flexibele fasering mogelijk;
- Bedrijfsruimten zijn fysiek gekoppeld aan de hangars
- Er is sprake van een accent op de oost- en de westkop van de bebouwing.

Vigerend beleid

Op diverse schaalniveaus bestaat er beleid voor luchtvaart, luchthavens en de effecten hiervan op de ruimtelijke omgeving. Niet al dit beleid heeft direct relevante gevolgen voor de ontwikkeling van de planlocatie, toch zijn enkele conclusies van belang:

- Het bevoegd gezag betreffende beleid op het gebied van ruimtelijke ordening en organisatie betreffende de luchtvaart ligt bij de decentrale overheden. De provincies hebben op basis van de Regelgeving Burgerluchthavens en Militaire Luchthavens (RBML) van 1 november 2009 nieuwe luchtvaarttaken gekregen. Dit, in combinatie met het vermogen van de exploitant, om tot een goed gebruik van de luchthaven te komen. De bestaande geluidsgrenzen, zoals vastgelegd in het vigerende bestemmingsplan, dienen te worden gehandhaafd. De ontwikkeling betreft geen geluidgevoelige bestemming (terminal, bedrijfsruimten en hangars) en dit

2 Uitgangspunten

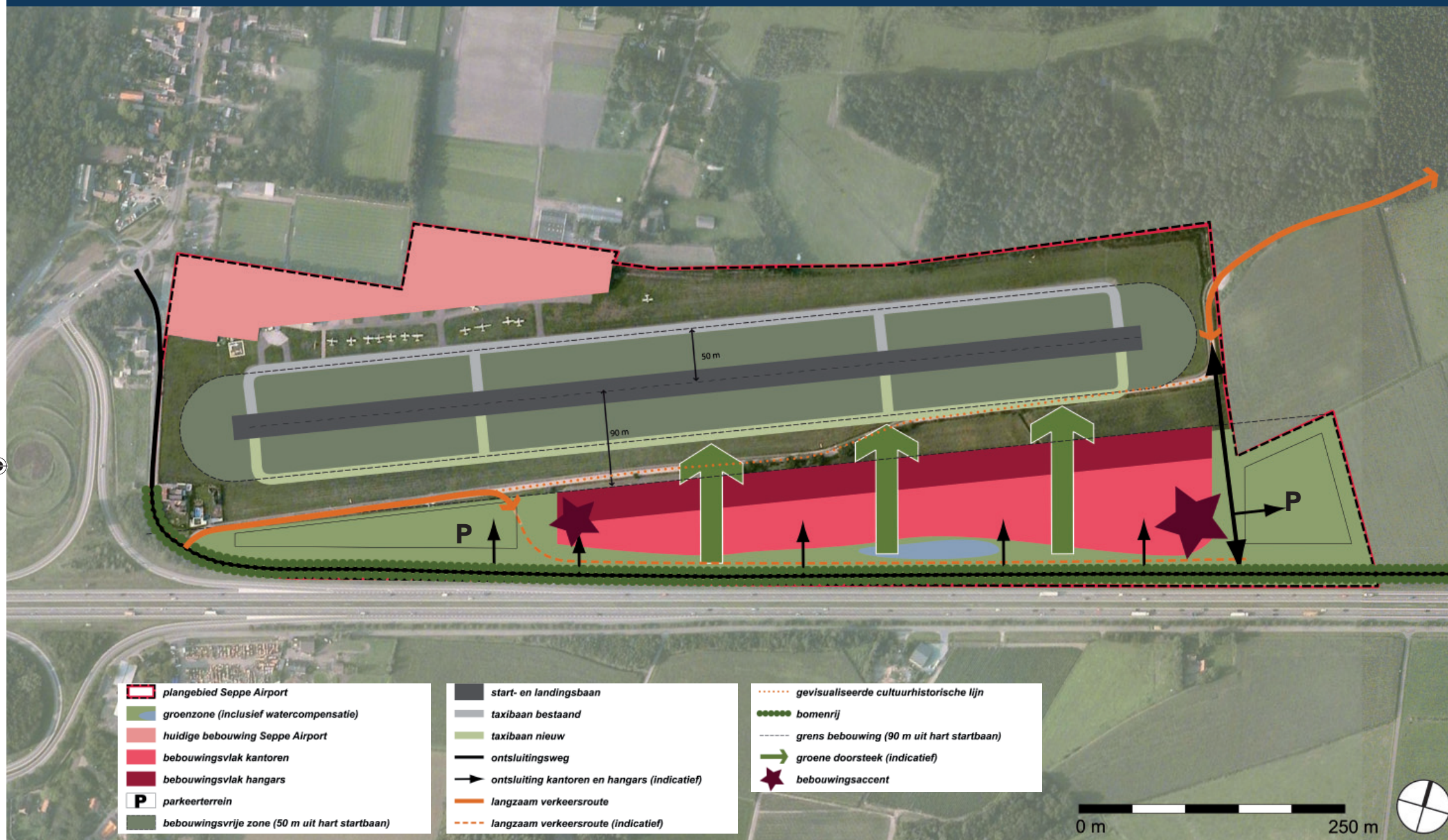
- vormt dan ook geen belemmering;
- Het Rijk stelt nog wel eisen op het gebied van milieuveiligheid (waaronder ook geluid), vliegveiligheid en externe veiligheid. Voor de berekening van deze waarden zijn formules opgesteld. Zowel bij de exploitatie van het vliegveld als bij ontwikkelingen in de directe omgeving dient hier rekening mee gehouden te worden. Bij verdere planvorming is onderzoek naar de externe veiligheid en milieuveiligheid nodig;
- Het huidige bestemmingsplan staat geen ontwikkeling van bedrijvigheid op de planlocatie toe. Om de ontwikkelingen juridisch-planologisch mogelijk te maken dient een nieuw bestemmingsplan gemaakt te worden.

Quicksan

In december 2008 heeft RBOI in opdracht van Seppe Real Estate B.V. reeds een quickscan uitgevoerd naar de mogelijkheden en beperkingen van de planlocatie. Hierbij is het plangebied gescreend op milieu- en omgevingsfactoren. De conclusies uit deze quickscan zijn in het Masterplan opgenomen als uitgangspunten. Ontwikkelingen van beleid en omgeving zijn in deze uitgangspunten meegenomen.

- Binnen het gebied ligt een water- en gastransportleiding. Deze leiding heeft aan beide zijden een zonering waarbij minimaal 4 meter afstand tot de leiding bewaard wordt. In het Masterplan is de leiding opgenomen in een voldoende brede open zone (zonder bebouwing) tussen twee bebouwingsblokken;
- In verband met de ligging van het plangebied in de nabijheid van een beschermd waterwingebied is zware bedrijvigheid op de locatie niet toegestaan. In het Masterplan is geen zware bedrijvigheid gepland.
- Nader veldonderzoek naar flora- en faunaonderzoek moet uitwijzen of er beschermde soorten op de planlocatie voorkomen. Wel is bekend op basis van gegevens van het Natuurloket dat diverse beschermde soorten in de omgeving van het plangebied zijn aangetroffen. Veldonderzoek zal dit moeten uitwijzen;

- Het plangebied is op zeer grote afstand van de Europese Natura-2000 gebieden gelegen.
- De Oude Bredasepostbaan is een gewaardeerde historisch geografische lijn in het landschap. Behoud van deze weg/ lijn in het landschap is gewenst. In het Masterplan is deze ruimtelijk historische lijn opgenomen en middels zichtlijnen en informatieborden beleefbaar gemaakt;
- Het zuidwestelijke deel van het plangebied heeft een middelhoge archeologische verwachtingswaarde. Dit deel wordt echter niet bebouwd. Het overige deel van het plangebied heeft een lage archeologische verwachtingswaarde. De noodzaak van verder archeologisch onderzoek wordt in een later stadium bekeken.



Masterplankaart

3 Het 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:

Hoofdstructuur

Basis is een flexibele bouwvlak die aan de start- c.q. landingsbaan ligt. Tussen dit bouwvlak en de Bredasebaan is een groenzone opgenomen. Aan de oost en westzijde zijn twee parkeervelden gelegen die worden gecombineerd met de spottersplaatsen. Het bouwvlak wordt op drie plaatsen doorbroken met een groene doorsteek. De exacte plaats en breedte van deze doorsteken wordt in de uitwerking bepaald.

De eerste 30 meter van het bouwvlak, gemeten vanaf de zijde van de start- c.q. landingsbaan wordt benut voor de hangars. De ruimte hierachter wordt ingevuld met bedrijfsbebouwing, eventueel gecombineerd met hangars. Op de oost- en westkop van de ontwikkeling komt een accentgebouw.

De uitvoering moet leiden tot een duurzame structuur en inrichting die zorg draagt voor een aantrekkelijke toevoeging op deze plek.

Infrastructuur

De infrastructuur bestaat uit die voor vliegtuigen en auto's. Een voorziening voor het langzaamverkeer wordt beschreven bij de Oude Bredasepostbaan. Vanaf het hart van de landingsbaan wordt een afstand van 90 meter aangehouden tot de nieuwe bebouwing. Ten behoeve van het vliegverkeer wordt er in de bebouwingsvrije zone een taxibaan aangelegd, gelijkend met die aan de overzijde, maar dan in gras. De ruimte tussen de taxibaan en de bebouwingsgrens kan gebruikt worden voor het opstellen van vliegtuigen. De bedrijfsruimten en hangars worden voor het autoverkeer ontsloten vanaf

de Bredasebaan. Deze weg loopt in de oost-westrichting en sluit aan beide zijden direct aan op op- en afritten van de A58. Op dit moment zijn er 7 aansluitingen op de Bredasebaan, voor onder andere de ontsluiting van de spottersplek en de woning. In de nieuwe situatie wordt elk parkeerveld los ontsloten en per cluster wordt in ieder geval 1 aansluiting op de Bredasebaan gemaakt. Het aantal aansluitingen op de Bredasebaan blijft gelijk.

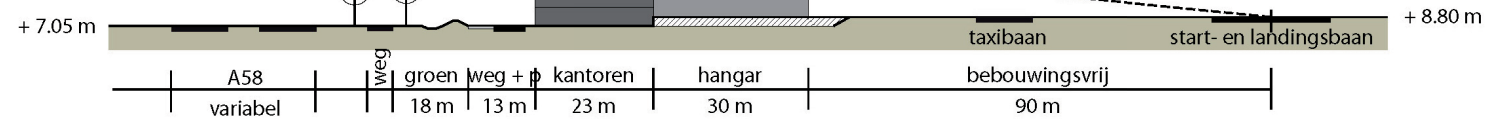
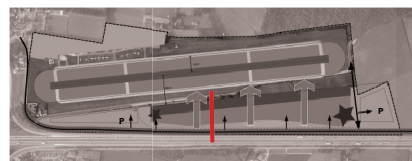
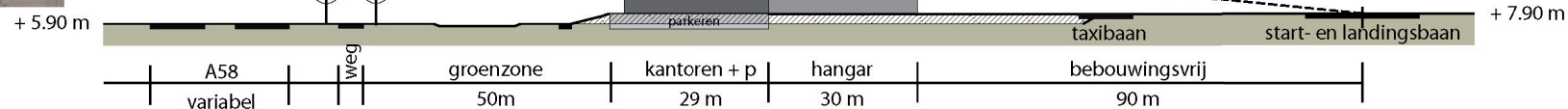
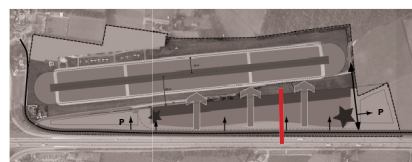
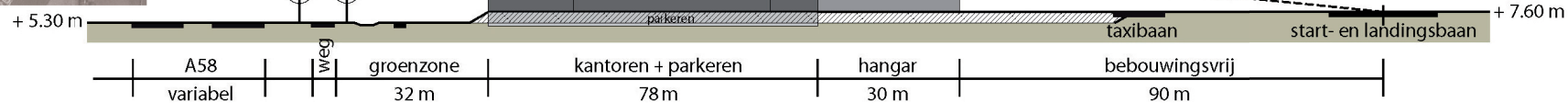
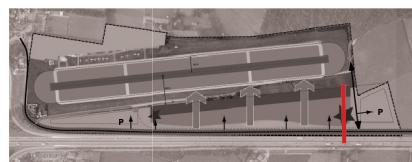
Oude Bredasepostbaan

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 langzaam verkeersroute zal daarbij door de groenstrook lopen en mogelijk deels door de clusters waarbij de route dan zal samenvallen met die voor bestemmingsverkeer.

Voor de bereikbaarheid van de westelijke spottersplek kan een deel van de Oude Bredasepostbaan toegankelijk blijven voor autoverkeer. Een andere optie is de spottersplek te ontsluiten via de Bredasebaan.

Voor het doorgaande autoverkeer over de Oude Bredasepostbaan zal er aan de oostzijde van het plangebied een koppeling gemaakt worden 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 te gehouden kan worden. Gedacht wordt aan een markering aan het begin en het einde met informatiebord, eventueel met foto's. Doordat de volledige lijn vrijgehouden is van bebouwing zijn beide markeringspunten zichtbaar.



Principeprofielen

3 Het masterplan

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 parkeerterrein gerealiseerd. Deze dienen als overloop voor de bedrijvigheid en voor de nieuw te realiseren spottersplek.

Het parkeren behorend bij de hangars en bedrijfsruimten wordt binnen de locatie opgelost waarbij in de uitwerking gekeken zal worden of dit op maaiveld, ondergronds of als overbouwd 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 zit in het oostelijk deel van de locatie een hoogteverschil van ruim 2,5 meter wat het mogelijk maakt om overbouwd parkeren toe te passen zonder grote ingrepen. Met name is het oostelijk deel van het terrein zal een fors programma kunnen krijgen en daarmee een hoge parkeerdruk.

De te hanteren norm in de uitwerking is 2 parkeerplaatsen/100m² bvo.

Groen en water

Tussen de ontwikkeling en de Bredasebaan wordt een groene zoom aangebracht waarbinnen de wateropgave wordt opgelost. Deze zone wordt als een parkachtig landschap vormgegeven waardoor een fraaie buffer 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 15-25 meter. Deze groene insteken zorgen voor een schaalverkleining van de locatie en brengen het groen het gebied in tot aan de landingsbaan.

Gestreefd wordt naar handhaven 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 van 3 bouwlagen hoog. Slechts op de oostelijke punt is een extra hoogte mogelijk van 4 tot 5 bouwlagen.



Referentiebeelden openbare ruimte



4 Beeldkwaliteit

Om te komen tot een hoogwaardig werk- en leefmilieu is een consequent doordenken van structuur naar detail vereist. Een essentieel onderdeel van ruimtelijke kwaliteit is de beeldkwaliteit van de openbare ruimte en de architectuur van de gebouwen. De zorg voor deze kwaliteit dient dan ook een integraal onderdeel te zijn van de planvorming.

In dit rapport wordt volstaan met een beeldkwaliteit op hoofdlijnen. Hiermee wordt de gewenste identiteit en uitstraling vastgelegd. De sturing hiervan krijgt handen en voeten door middel van een set spelregels waarmee de volgende aspecten moeten worden geregeld:

- karakter van het gebied;
- inrichtingseisen openbaar gebied;
- bebouwingstypologie;
- kapvorm;
- rooilijn;
- bouwhoogte;
- positionering en oriëntatie van de bebouwing;
- kleurstelling en materiaalgebruik.

Openbare ruimte

De openbare ruimte begeeft zich op verschillend schaalniveau. Op de grote schaal is er sprake van een groen landschap dat tussen de rijksweg en de ontwikkeling ligt. De gesitueerde parkeerplaatsen ten oosten en westen doen daarin mee en zullen landschappelijk worden ingericht. De spottersplaatsen worden hierin op natuurlijke wijze geïntegreerd.

De groenzone wordt afgescheiden van de Bredasebaan door een watergang en een rij bestaande bomen. Het water zal op plaatsen verbreed worden om de noodzakelijke waterberging te realiseren. De bestaande bomenrijen direct aan de Bredasebaan wordt gehandhaafd en zo mogelijk wordt ook de extra bomenrij in het westelijk deel gehandhaafd. De onderbeplanting zal grotendeels worden verwijderd.

De groenzone zal een open karakter krijgen ingericht met gras en eventueel een solitaire boom of enkele kleine clusters van bomen van groot formaat. Van belang hierbij is de hoogte in relatie tot de veiligheid van het vliegveld.

Op kleiner schaalniveau is sprake van groot aantal hoven tussen de bebouwing en het directe voorgebied bij de bebouwing aan de zijde van de groenzone. Deze gebieden zullen veel minder een groen karakter krijgen. De functie van deze gebieden betreft voornamelijk het parkeren en de ontsluiting van de bedrijven. Er zal dus meer sprake zijn van een 'hard' karakter, aansluitend op de bebouwing, ingericht met bestrating, straatmeubilair en een enkele boom in de verharding. Slechts op een enkele plek zal mogelijk nog een groene doorsteek worden gerealiseerd.

Deze gebieden vormen voor een groot deel van de bedrijven het blikveld en daarmee is een hoogwaardige invulling zeker van belang. Belangrijk aspect hierbij is ook de verlichting.

De beelden geven een eerste impressie van het karakter van de openbare ruimte. Een nadere uitwerking in de vorm van een inrichtingsplan zal de exacte inrichting helder moeten maken.



Referentiebeelden bedrijfsbebouwing

Referentiebeelden hangars



4 Beeldkwaliteit

Architectuur

De architectuur krijgt een zorgvuldig, industrieel karakter. Het geheel heeft een zakelijk-functionele uitstraling aansluitend op de doelgroep. Verwijzingen, qua karakter en materialisering, naar de luchtvaart zijn hier zeker op zijn plaats.

Bij de uitwerking van de architectuur worden de volgende beeldregels gehanteerd:

- De bebouwing begint op een afstand van 90 meter uit het hart van de start-/landingsbaan;
- Hangars zijn maximaal 7 meter hoog;
- De hangars staan op een strakke rooilijn en zijn primair georiënteerd op het vliegveld;
- De gezamenlijke hangars vormen één gevelcompositie dat gefaseerd kan worden opgebouwd;
- Bedrijfsruimten zijn fysiek en functioneel gekoppeld aan de hangars;
- De bedrijfsruimten hebben een basishoogte van 3 lagen met een mogelijkheid voor 4 lagen daar waar dat kan in het kader van de bebouwingsvrije ruimte;
- Bedrijfsruimten zijn alzijdig;
- De vormgeving van de bedrijven is op elkaar afgestemd en gezamenlijk vormen de bedrijfsruimten één ensemble;
- Materialisering van de hangars bestaat uit geprofileerde staalplaat liggend of staand uitgevoerd;
- Accentvlakken in de hangars kunnen uitgevoerd worden in een vlakke beplating of hout;
- Alle hangars worden uitgevoerd in een lichte kleurstelling;
- Gevelmateriaal van de bedrijven bestaat uit een combinatie van glas, metselwerk, beton, hout en staal;
- Er dient extra aandacht aan de compositie en vormgeving van de daken te worden gegeven omdat deze vanuit de vliegtuigen goed zichtbaar zijn;
- Alle materialen worden zoveel mogelijk met een natuurlijke uitstraling gerealiseerd;
- Metselwerk wordt in donkergrijze en zwarte tinten toegepast;
- Duurzame materialisering en het zorgvuldig omgaan met energie is basis in de ontwikkeling;
- Gekeken zal worden of op het gebied van duurzaamheid een extra inspanning kan worden gerealiseerd;
- Als het parkeren in gebouwde vorm wordt opgelost vormt dit integraal onderdeel van het ontwerp;
- Gebouwd parkeren dient zoveel mogelijk uit het zicht en geïntegreerd in het landschap te worden opgelost.

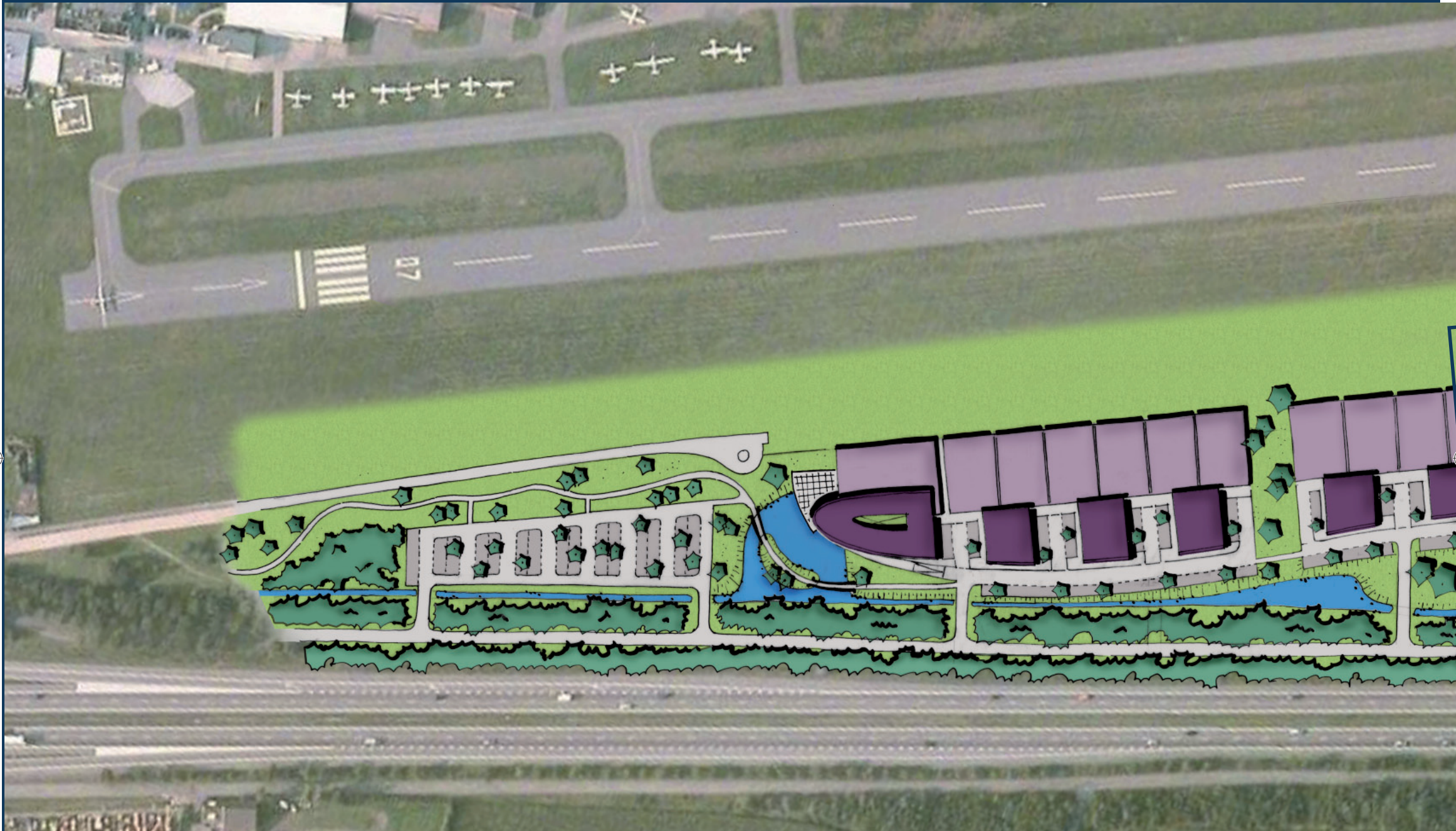




5 Voorbeelduitwerking

De masterplankaart en de uitwerkingsvoorwaarden bieden een stevig kader met de nodige flexibiliteit waardoor het een goed ontwikkelingsinstrument is voor de komende jaren. Aan deze kaart en regels ligt een hoge ambitie ten grondslag die met de volgende voorbeelduitwerking wordt gevisualiseerd. Dit is een schetsmatige vertaling van de mogelijkheden die het masterplan biedt. Het laat zien hoe de verschillende aspecten een plek kunnen krijgen en daarmee in een bijzondere ontwikkeling kan resulteren met respect voor zijn omgeving.

De uiteindelijke uitwerking zal in de vorm van een stedenbouwkundig plan gebeuren, eventueel ondersteund door een beeldkwaliteitsplan. Dit vormt de volgende stap in het proces en zal in zorgvuldig overleg met de gemeente en provincie tot stand komen.



Voorbeelduitwerking







Deeluitwerking



Deeluitwerking

5 Voorbeelduitwerking





6 Realisatie

Realisatiestrategie

Het plangebied valt binnen het bestemmingsplan "Vliegveld Seppe" uit 1997. De bestemming is aangeduid als "Agrarisch gebied met landschapelijke waarde" en "wonen". Hier is het ontwikkelen van bedrijfsgebouwen niet mogelijk. Een nieuw bestemmingsplan voor het plangebied ten zuiden van het vliegveld is noodzakelijk.

Het huidig beleid voor vliegvelden geeft aan dat er een specifieke vraag is naar bedrijventerreinen gerelateerd aan een luchthaven. Er lijken in dit opzicht geen belemmeringen te zijn voor het Masterplan. Ook overige belemmeringen met betrekking tot planologie zijn niet te verwachten.

Het plangebied is geheel in eigendom van Seppe Airport. De eigenaren van het vliegveld zijn voornemens om het Masterplan op eigen risico in fasen te realiseren. De 1e fase zal bestaan uit het faciliteren van de luchthaven met onder andere een terminal en luchtvaart gerelateerde bedrijven. De overige fasen bestaan uit luchtvaartgerelateerde bedrijvigheid. Het plan bestaat uit maximaal 4 fasen, welke als afgeronde gebieden los van elkaar gebouwd kunnen worden.

Fasen	Fase 1	Fase 2	Fase 3	Fase 4
Bebouwd oppervlak	6842 m ²	4954 m ²	8690 m ²	7738 m ²

In principe zullen alle gebouwen in eigen beheer gerealiseerd worden. Binnen Seppe Airport zullen bedrijfsruimten met hangars geëxploiteerd worden middels verhuur aan derden of de gronden worden uitgegeven in erfpacht zoals nu reeds aan de noordzijde gebeurt. 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.

Ervan uitgaande dat alle partijen positief zijn over dit Masterplan, verwachten wij medio 2011 bestemming te hebben en te kunnen starten met de bouw van de eerste fase.





Bijlage

Europees beleid

De Europese wetgeving op het gebied van luchtvaart richt zich met name op het tot stand brengen van één gemeenschappelijk Europees luchtruim. Het gaat dan ook in op wetgeving op het gebied van exploitatie en richt zich daarmee op het beheer van vergunningen voor luchtvaartmaatschappijen, de voorwaarden voor de vervoersondernemers betreffende de toegang tot de intracommunautaire verbindingen, de tarieven voor passagiers en het bevorderen van vrachtdiensten. Ruimtelijk en organisatorisch is het luchtvaartbeleid gedecentraliseerd naar lagere overheden. De decentrale overheden met regionale luchthavens krijgen met name te maken met staatssteunregels waarvoor in het Europese beleid richtlijnen zijn opgenomen.

Nationaal beleid

Van Rijk naar provincies

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) die op 1 november 2009 in werking is getreden. Met deze regelgeving zijn de besluitvormingsprocedures voor deze luchthavens in Nederland vereenvoudigd. Daarnaast zijn de taken en bevoegdheden voor deze luchthavens (deels) van het Rijk overdragen 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 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 (BBL) en de Regeling Burgerluchthavens (RBL).

Wet Regelgeving Burgerluchthavens en Militaire Luchthavens (RBML), 27 oktober 2009

Vanaf 1 november 2009 is de Wet Regelgeving Burgerluchthavens en Militaire Luchthavens (RBML) van kracht. In de RBML is overgangsrecht opgenomen voor bestaande burger luchthavens om de overdracht van bevoegdheden naar de provincies bij bestaande besluiten en ontheffingen te reguleren. Tevens geeft het RBML richtlijnen voor gebruik, afmetingen, veiligheidsafstanden en dergelijke van vliegvelden.

Regeling Burgerluchthavens (RBL), 27 oktober 2009

De Regeling Burgerluchthavens vindt zijn grondslag in de Wet luchtvaart zoals deze luidt na inwerkingtreding van de (wijzigings)Wet Regelgeving Burgerluchthavens en Militaire Luchthavens (RBML) en het Besluit burger luchthavens (BBL) dat tegelijkertijd met de wet RBML in werking is getreden. De regeling bevat onder andere voorschriften voor het berekenen van de geluidbelasting van het luchtverkeer dat van een luchthaven gebruik maakt en de ruimtelijke beperkingen op gebieden met betrekking tot de geluidbelasting en het externe veiligheidsrisico van de luchthaven. Met het oog hierop is de regeling mede ondertekend door de Minister van Volks-huisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer (VROM). De Regeling geeft concrete invulling aan het kader zoals dat is gesteld in de Wet Regelgeving Burgerluchthavens en Militaire Luchthavens.

Provinciaal beleid

Streekplan Provincie Noord- Brabant (2002)

De provincie Noord-Brabant is ten opzichte van andere provincies ruim bedeed met luchtvaartactiviteiten met de daarbij behorende vliegvelden. De provincie Brabant telt vijf militaire luchthavens, waarvan één gecombineerde regionale luchthaven, twee vliegvelden voor kleine luchtvaart en circa 15 helikopterhavens.

Met de invoering van de wet Regelgeving Burgerluchthavens en Militaire Luchthavens (RBML) op 1 november 2009 heeft de provincie nieuwe luchtvaarttaken voor de burgerluchtvaart gekregen van het rijk.



Bijlage

De provincie zet in op een concentratie van de burgerluchtvaart op Eindhoven Airport. Voor de vliegvelden voor de burgerluchtvaart bij Budel (Weert-Kempen) en Seppe wil de provincie het indirect ruimtebeslag vanwege de milieubelasting handhaven op ten hoogste het niveau dat is vastgelegd in de besluiten op grond van de Luchtvaartwet. De voorkeur is dat het ruimtebeslag vanwege de milieubelasting verminderd wordt. De aanleg van nieuwe luchtvaartterreinen is uitgesloten. Tevens wil de provincie, behalve op Eindhoven Airport, geen nieuwe civiele activiteiten op militaire vliegbases.

Interim structuurvisie Noord-Brabant

Naar aanleiding van de invoering van de Wet ruimtelijke ordening op 1 juli 2008 heeft de provincie Noord-Brabant de Interimstructuurvisie "Brabant in Ontwikkeling" opgesteld (juli 2008). De nieuwe wet verplicht overheden tot het opstellen van een structuurvisie waaruit blijkt wat hun belangen zijn en welke instrumenten ze inzetten om deze te realiseren.

De Interimstructuurvisie bevat in hoofdzaak bestaand ruimtelijk beleid, zoals opgenomen in Brabant in Balans, Streekplan Noord-Brabant 2002. Verouderde teksten zijn daarbij geactualiseerd en er is rekening gehouden met besluitvorming die na de vaststelling van het Streekplan 2002 heeft plaatsgevonden. Nieuw aan deze visie is de Uitvoeringsagenda 2008-2009. De Uitvoeringsagenda 2008-2009 sluit aan op de prioriteiten zoals die genoemd zijn in het Bestuursakkoord 2007-2011 Vertrouwen in Brabant.

Notitie Luchtvaart Noord Brabant

Gewerkt wordt aan een 'Notitie Luchtvaart Noord-Brabant'. In deze notitie zal een overzicht gepresenteerd worden van de verantwoordelijkheden die op de provincie afkomen in het kader van de Wet RBML (Regeling Burger- en Militaire Luchthavens). Daarbij worden kaders gegeven op de grootte en ligging van de kleinere burgerluchtvaart, openings- en sluitingstijden, normen voor veiligheid en geluid, regels voor gebruik, eisen aan informatievoorziening en rapportage en het instellen van CRO's (Commissies Regionaal Overleg).

Gemeentelijk beleid

Bestemmingsplan Vliegveld Seppe (1997)

Het plangebied is geregeld in een 'eigen' bestemmingsplan 'Vliegveld Seppe' dat door de gemeenteraad is vastgesteld op 25 september 1997 en op 15 januari 1998 is goedgekeurd door Gedeputeerde Staten van Noord-Brabant op basis van de toen geldende Wet op de Ruimtelijke Ordening (WRO). In dit bestemmingsplan hebben de gronden negen hoofdbestemmingen, conform de huidige situatie:

- Vliegveldterrein bebouwd
- Vliegveldterrein onbebouwd
- Woondoeleinden
- Dienstverlening
- Agrarisch gebied met landschappelijke waarden
- Houtopstanden
- Groenvoorzieningen
- Onverharde weg
- Water

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

De op de kaart weergegeven geluidszone is gebaseerd op het Besluit geluidsbelasting kleine luchtvaart (Bgkl). Onder kleine luchtvaart worden verstaan vaste vleugel- luchtvaartuigen met schroefaanrijving en een toegelaten totaal massa tussen de 390 kg – 6000 kg. De geluidszone is bepaald uitgaande van 58.000 vliegtuigbewegingen per jaar en 900 helikopterbewegingen.



Colofon

Seppe Airport



Forum Real Estate Investments



Arcus Projectontwikkeling



Wissing Stedebouw en ruimtelijke vormgeving BV



februari 2010

