



UITWERKINGSPLAN 'FASE 3 EN 4 BRED AIRPORT'

Vastgesteld door het college van de gemeente Halderberge
bij besluit van

, voorzitter

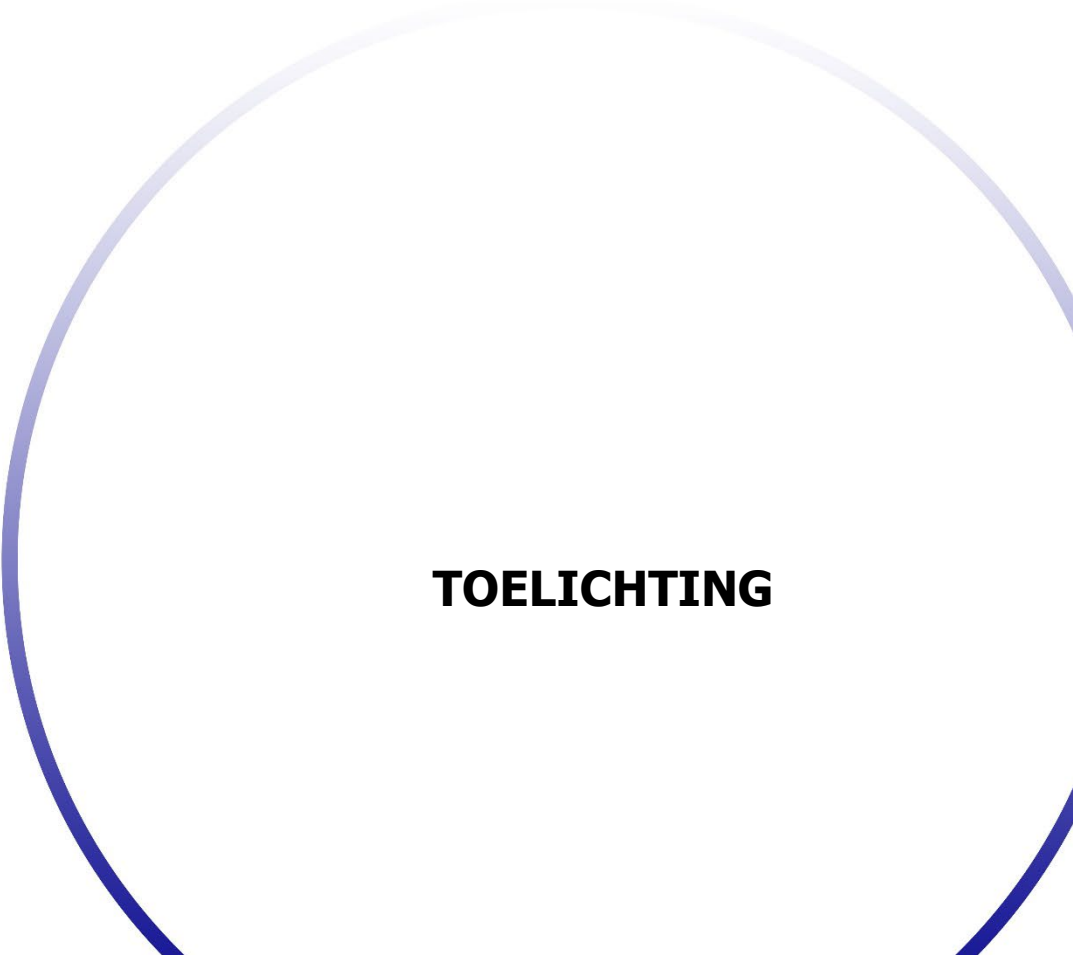
, griffier

PLAN & OMGEVING

's Heer Abtskerke
Polderweg 6, 4444 AA

tel: +31 6 11782614
e-mail: info@planomgeving.nl
URL: www.planomgeving.nl

gemeente	Halderberge
titel	Uitwerkingsplan 'Fase 3 en 4 Breda Airport'
imronummer	NL.IMRO.1655.BPU3004.C001
projectnummer	HA2005
status	Definitief
Ontwerp	20 mei 2021
Vastgesteld	1 februari 2022



TOELICHTING

TOELICHTING

behorende bij het Uitwerkingsplan 'Fase 3 en 4 Breda Airport' in de gemeente Halderberge.

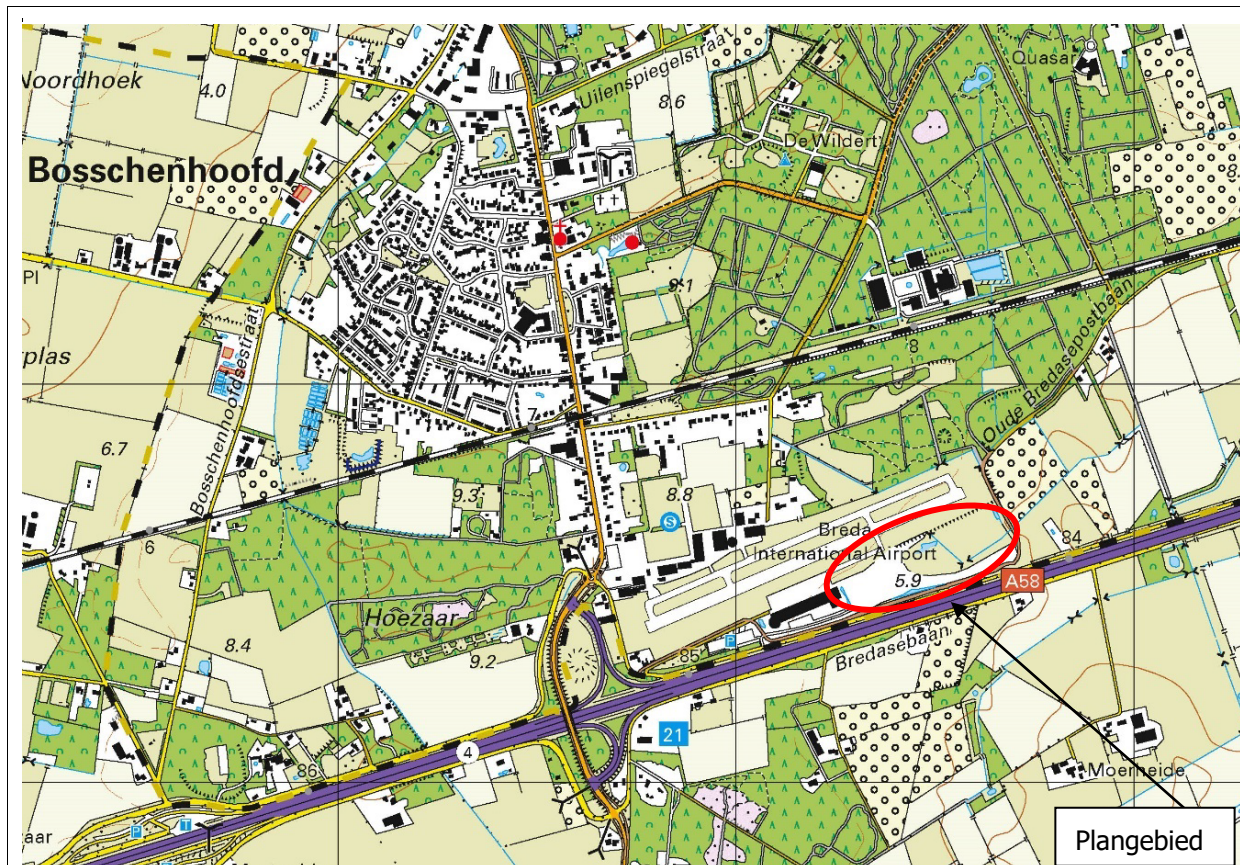
INHOUD

1.	INLEIDING	3
1.1	Aanleiding	3
1.2	Vigerend bestemmingplan	3
1.3	Leeswijzer	4
2	HUIDIGE EN BEOOGDE SITUATIE	5
2.1	Huidige situatie	5
2.2	Beoogde situatie	6
3	BELEIDSKADERS	9
3.1	Rijksbeleid	9
3.2	Provinciaal beleid	10
3.3	Gemeentelijk beleid	14
3.4	Toetsing beleidskaders	17
4	KWALITEIT VAN DE LEEFOMGEVING	19
4.1	Bodem	19
4.2	Archeologie en Cultuurhistorie	19
4.3	Water	22
4.4	Ecologie / flora en fauna	25
4.5	Milieuhinder	26
4.6	Geluidhinder	27
4.7	Luchtkwaliteit	28
4.8	Externe veiligheid	29
4.9	Overige belemmeringen	31
5	JURIDISCHE ASPECTEN	35
5.1	Algemene opzet	35
5.2	Verbeelding	35
5.3	Regels	36
6	ECONOMISCHE EN MAATSCHAPPELIJKE UITVOERBAARHEID	39
6.1	Economische uitvoerbaarheid	39
6.2	Maatschappelijke toetsing	39
6.3	Overleg	39

BIJLAGEN

1. Bodemonderzoek;
2. Actualisatie bodemonderzoek;
3. Archeologisch onderzoek;
4. Stikstofdepositieberekeningen;
5. Externe veiligheid;
6. Actualisatie externe veiligheid;

7. Verantwoording groepsrisico;
8. Overlegreacties;
9. Antwoordnotitie zienswijzen;
10. Masterplan.



Figuur 1: Ligging plangebied



Figuur 2: Luchtfoto

1. INLEIDING

1.1 Aanleiding

Vliegveld Breda International Airport ligt aan de aan de Pastoor van Breugelstraat 93 in Bosschenhoofd. Het vliegveld is gelegen 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 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. Ten behoeve van de ontwikkeling van de zakelijke markt is van het belang om het voor zakelijke vluchten bedoelde bedrijfsgedeelte 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. Derhalve is vanaf 2014 gestart met de ontwikkeling van Airparc Seppe (hierna: Breda Airport).

De provincie Noord-Brabant geeft aan dat de ontwikkeling van Breda Airport 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.

Het vigerende bestemmingsplan 'Airparc Seppe' (vastgesteld 25-04-2013) en 'Partiële herziening planregels Airparc Seppe' (vastgesteld 20-04-2017) maken het mogelijk dat luchtvaartgerelateerde en luchtvaartgebonden bedrijven zich vestigen binnen het plangebied. De wens bestaat om fase 3 en 4 van het bestemmingsplan verder uit te werken.

De ligging van de projectlocatie is weergegeven in figuur 1 en in figuur 2.

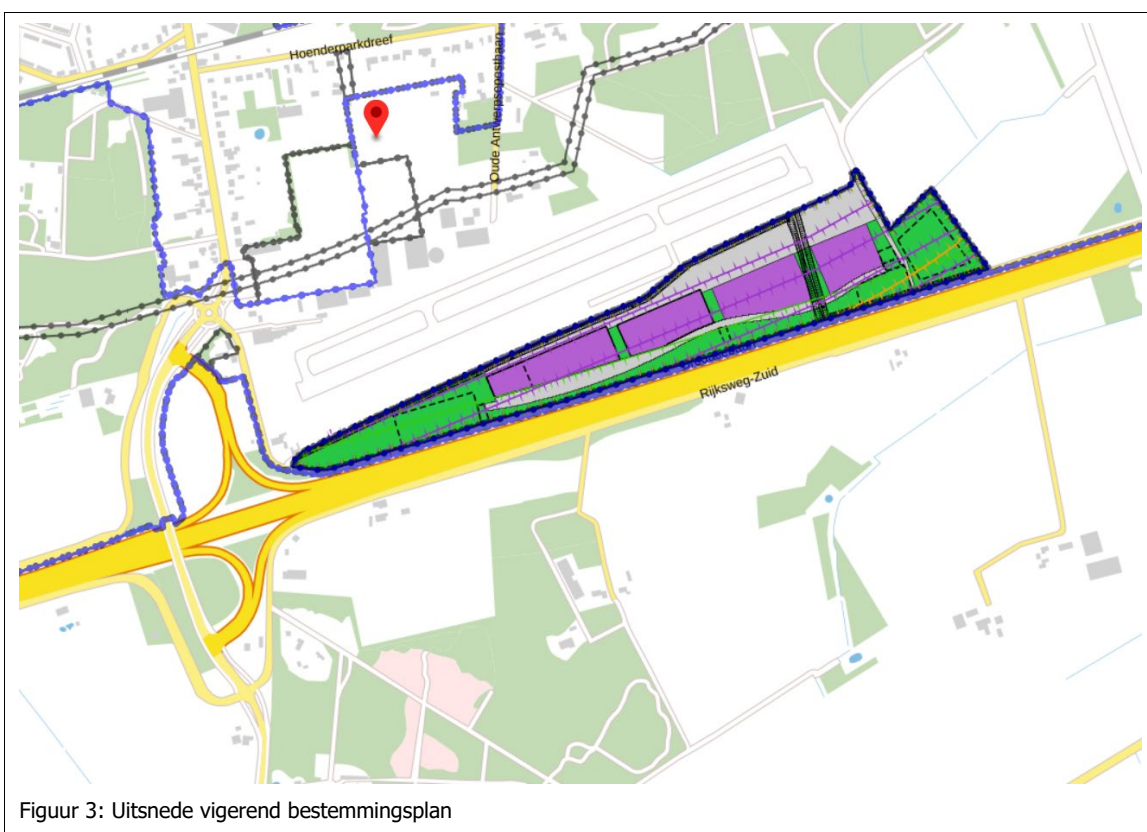
1.2 Vigerend bestemmingplan

Het plangebied is gelegen in het vigerende bestemmingsplan 'Airparc Seppe' (vastgesteld 25-04-2013) en 'Partiële herziening planregels Airparc Seppe' (vastgesteld 20-04-2017). De gronden kennen de bestemming 'Bedrijf-uit te werken'. Daarnaast zijn ook de gebiedsaanduidingen 'geluidzone- luchtvaartverkeer - 1' en 'luchtvaartverkeerzone - 3' (gedeeltelijk) over het plangebied gelegen. Tot slot is de gebiedsaanduiding 'milieuzone - grondwater-beschermingsgebied' op het plangebied van toepassing. De gemeente Halderberge heeft besloten in principe medewerking te verlenen aan het uitwerken van fase 3 en 4 van het vigerende bestemmingsplan.

Het voorliggende uitwerkingsplan 'Fase 3 en 4 Breda Airport' vormt de planologisch-juridische basis voor de voorgestane ontwikkeling. In figuur 3 is een uitsnede van het vigerende bestemmingsplan weergegeven.

1.3 Leeswijzer

Het uitwerkingsplan bestaat uit een toelichting, de regels en de verbeelding. De verbeelding vormt samen met de regels het juridisch bindende gedeelte van het plan. Daarop wordt een toelichting gegeven. In de onderhavige toelichting worden de uitgangspunten voor het uitwerkingsplan 'Fase 3 en 4 Breda Airport' weergegeven. Hoofdstuk 2 beschrijft de bestaande situatie en de beoogde ontwikkeling. In hoofdstuk 3 wordt getoetst aan het ruimtelijk beleid dat op de beoogde ontwikkeling van toepassing is. De kwaliteit van de leefomgeving wordt behandeld in hoofdstuk 4. In hoofdstuk 5 wordt de juridische vorm van het bestemmingsplan beschreven. De economische uitvoerbaarheid en de maatschappelijke toetsing en overleg worden tot slot in hoofdstuk 6 behandeld.



2 HUIDIGE EN BEOOGDE SITUATIE

2.1 Huidige situatie

Omgeving

Breda Airport bevindt zich aan de zuidzijde van de kern Bosschenhoofd tussen de Oude Bredasepostbaan en de Rijksweg A58, Breda - Roosendaal. Het plangebied maakt integraal onderdeel uit van het bestaande vliegveld en het bedrijventerrein dat ter plaatse wordt gerealiseerd. Het 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. Aan de noordwestzijde van het vliegveld is het restaurant 'De Cockpit' gelegen. Een spottersplek is aan de zuidwestzijde gelegen.



Figuur 4: Vliegveld Seppe

Plangebied

Het plangebied wordt omringd door verschillende functies. Ten noorden van het plangebied ligt het huidige vliegveld. Het plangebied zelf maakt reeds onderdeel uit van het in ontwikkeling zijnde bedrijventerrein 'Breda Airport', gelegen tussen de Oude Bredasepostbaan en de Bredaseweg en is reeds positief bestemd. Aan de zuidzijde is de Rijksweg A58 gelegen. Het plangebied heeft een omvang van circa 1,5 hectare en is momenteel in gebruik als bouwterrein, doch met de bedrijfsbestemming. In figuur 4 is een recente luchtfoto van de omgeving opgenomen.

2.2 Beoogde situatie

Het plangebied maakt, zoals hiervoor is aangegeven, onderdeel uit van het bedrijventerrein 'Breda Airport'. Vanaf 2013 is dit bedrijventerrein in ontwikkeling gebracht. Het oostelijke gedeelte van het bedrijventerrein kent een zogenaamde 'uitwerkingsplicht'. De gronden hebben hier reeds de bedrijfsbestemming, doch dienen nader uitgewerkt te worden.



Figuur 5: Uitsnede plangebied (bron: Masterplan Airparc Seppe)



Figuur 5: Beoogde indicatieve situatie

Aan de verdere uitwerking zijn regels gebonden. Deze zijn opgenomen in artikel 7 van het vigerende bestemmingsplan 'Airparc Seppe'. Artikel 7.2 'Uitwerkingsregels', onder a, regelt het navolgende:

"het uitwerkingsplan wordt niet eerder vastgesteld dan nadat minimaal 70% van de gronden/panden contractueel in exploitatie zijn c.q. worden gegeven dan wel verkocht zijn".

Door de initiatiefnemer, Breda Airparc B.V., is recentelijk opdracht gegeven om onderzoek te doen naar verdere behoefte aan de uitwerking van het vigerende bestemmingsplan. In het door

Arcus plus uitgevoerde onderzoek d.d. 11 oktober 2019 komt naar voren dat de voorgestane verdere ontwikkeling van Breda Airparc in de rede ligt.

De in de uitwerkingsregels opgenomen eis:

het uitwerkingsplan wordt niet eerder vastgesteld dan nadat minimaal 70% van de gronden/panden contractueel in exploitatie zijn c.q. worden gegeven dan wel verkocht zijn"

moet gelezen worden in het licht van de ontwikkeling van het bedrijvenpark. Bij aanvang van deze ontwikkeling is, gelet op de mogelijke onzekere ontwikkelingsmogelijkheid, de voormelde eis opgenomen. Hiermee wordt voorkomen dat er gebouwd wordt 'voor leegstand'. Voorts wordt voorkomen dat binnen het totale gebied bebouwing wordt opgericht, om vervolgens in een latere fase tot de conclusie te komen dat met minder en meer geconcentreerde bebouwing kon worden toegekomen. De voormelde eis heeft derhalve betrekking op de eerste fase van de ontwikkeling van het bedrijvenpark. De eerste fase is inmiddels gerealiseerd en wordt de tweede fase momenteel gerealiseerd. Cijfermatig ziet de ontwikkeling van de eerste fase er als volgt uit:

Overzicht leegstand Breda Airparc fase 1-2		
Totaal BVO	3968	100%
Verkocht/verhuurd	3284	83%
Leegstand	710	18%

Verkeer en parkeren

Verkeer

De totale ontwikkeling van Breda International Airport 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. Het onderhavige uitwerkingsplan sluit aan op de parkeernorm welke is opgenomen in het bestemmingsplan 'Airparc Seppe', onder paragraaf 4.10.

Landschappelijke inpassing

De ontwikkeling van fase 3 en 4 zal in het kader van de landschappelijke inpassing, aansluiten op hetgeen reeds eerder voor fase 1 en 2 is gerealiseerd. Volledigheidshalve zij opgemerkt dat de landschappelijke inpassing wordt uitgevoerd op de manier zoals in het Masterplan reeds is beschreven. Uitgangspunt is dat het groene karakter van de zone langs de Bredasebaan blijft gehandhaafd. 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.

3 BELEIDSKADERS

In de navolgende paragrafen wordt per overheidslaag beschreven welke beleidskaders van toepassing zijn. In paragraaf 3.4 wordt de ontwikkeling getoetst aan de van toepassing zijnde beleidskaders.

3.1 Rijksbeleid

Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte

Op 13 maart 2012 is de Rijkstructuurvisie Infrastructuur en Ruimte vastgesteld. Deze structuurvisie vervangt de Nota Ruimte. Het Rijk streeft naar een concurrerend, bereikbaar, leefbaar en veilig Nederland. Hiernaar wordt gestreefd middels een krachtige aanpak die gaat voor een excellent internationaal vestigingsklimaat, ruimte geeft aan regionaal maatwerk, de gebruiker voorop zet, investeringen scherp prioriteert en ruimtelijke ontwikkelingen en infrastructuur met elkaar verbindt.

Het Rijk kiest drie doelen om Nederland concurrerend, bereikbaar, leefbaar en veilig te houden voor de middellange termijn (2028):

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

Punt 1, het vergroten van de concurrentie positie, ziet met name op het belang dat internationaal opererende bedrijven niet alleen in Nederland blijven, maar dat er zich ook meer bedrijven, ondernemers en internationale kenniswerkers blijvend vestigen. Het bieden van een bijhorend vestigingsklimaat is hiervoor noodzakelijk. Dit wordt ook wel de 'quality of life' genoemd.

De onderhavige ontwikkeling is in het voormelde kader, zulks vanwege de kleine omvang (schaal) in dezen niet van belang.

Ingegaan wordt op punt 3, waarborgen kwaliteit leefomgeving:

Waarborgen kwaliteit leefomgeving

Vraaggericht programmeren en realiseren van verstedelijking door provincies, gemeenten en marktpartijen is nodig om groei te faciliteren, te anticiperen op stagnatie en krimpregio's leefbaar te houden. Ook dient de ruimte zorgvuldig te worden benut en overprogrammering te worden voorkomen. Om beide te bereiken, is de ladder voor duurzame verstedelijking opgenomen in het Besluit ruimtelijke ordening (Bro). Deze ladder is een procesvereiste. Dit houdt in dat bij ruimtelijke besluiten moet worden gemotiveerd hoe een zorgvuldige afweging is gemaakt van het ruimtegebruik. De ladder werkt met de volgende opeenvolgende stappen:

1. beoordeling door betrokken overheden of de beoogde ontwikkeling voorziet in een regionale en intergemeentelijke behoefte voor bedrijventerreinen, kantoren, woningbouwlocaties, detailhandel en andere stedelijke voorzieningen waarin nog niet elders is voorzien. Naast de kwantitatieve beoordeling (aantal hectares of aantallen woningen) gaat het ook om kwalitatieve vraag (bijvoorbeeld een bedrijventerrein waar zware milieuhinder mogelijk is of

- een specifiek woonmilieu) op regionale, intergemeentelijke schaal. Het passende regionale schaalniveau wordt voornamelijk bepaald door het woon-werkverkeer;
2. indien de beoogde ontwikkeling voorziet in een regionale, intergemeentelijke vraag, beoordelen betrokken overheden of deze binnen bestaand stedelijk gebied kan worden gerealiseerd door locaties voor herstructurering of transformatie te benutten;
 3. Indien herstructurering of transformatie van bestaand stedelijk gebied onvoldoende mogelijkheden biedt om aan de regionale, intergemeentelijke vraag te voldoen, beoordelen betrokken overheden of de ontwikkeling zo kan worden gerealiseerd dat deze passend multimodaal ontsloten is of als zodanig wordt ontwikkeld.

Wijziging Besluit ruimtelijke ordening per 1 juli 2017

De Ladder voor duurzame verstedelijking is een instrument voor efficiënt ruimtegebruik, met een motiveringsvereiste voor het bevoegd gezag als nieuwe stedelijke ontwikkelingen planologisch mogelijk worden gemaakt. Op 1 juli 2017 is een wijziging van het Besluit ruimtelijke ordening in werking getreden waarbij een nieuwe Laddersystematiek is gaan gelden.

Artikel 3.1.6 van het Besluit ruimtelijke ordening wordt als volgt gewijzigd:

"1. Het tweede lid komt als volgt te luiden:

2. De toelichting bij een bestemmingsplan dat een nieuwe stedelijke ontwikkeling mogelijk maakt, bevat een beschrijving van de behoefte aan die ontwikkeling, en, indien het bestemmingsplan die ontwikkeling mogelijk maakt buiten het bestaand stedelijk gebied, een motivering waarom niet binnen het bestaand stedelijk gebied in die behoefte kan worden voorzien.

2. Het derde lid komt als volgt te luiden:

3. Indien in een bestemmingsplan als bedoeld in het tweede lid toepassing is gegeven aan artikel 3.6, eerste lid, onder a of b, van de wet kan bij dat bestemmingsplan worden bepaald dat de beschrijving van de behoefte aan een nieuwe stedelijke ontwikkeling en een motivering als bedoeld in het tweede lid eerst wordt opgenomen in de toelichting bij het wijzigings- of het uitwerkingsplan als bedoeld in dat artikel.

3. In het vierde lid wordt «actuele regionale behoefte» vervangen door «behoefte» en «het bestemmingsplan, bedoeld in het tweede lid,» door «een bestemmingsplan als bedoeld in het tweede lid»."

Bron: Staatsblad 2017, 182, p. 1.

Kort gezegd is het de bedoeling dat per 1 juli 2017 bij het toepassen van de ladder wordt beschreven welke behoefte (en niet actuele regionale behoefte) aan de ontwikkeling bestaat, en, als de ontwikkeling buiten het bestaand stedelijk gebied plaatsvindt, een motivering waarom niet binnen het bestaand stedelijk gebied in die behoefte kan worden voorzien. Dit komt (op hoofdlijnen) overeen met de huidige eerste twee treden. De derde trede is vervallen.

3.2 Provinciaal beleid

Omgevingsvisie 'De kwaliteit van Brabant, Visie op de leefomgeving'

De Omgevingsvisie Noord-Brabant 'De Kwaliteit van Brabant, Visie op de Brabantse leefomgeving', is vastgesteld door Provinciale Staten op 14 december 2018. Aan de hand van de Omgevingsvisie geven Provinciale Staten aan wat de belangrijkste ambities voor de fysieke leefomgeving voor de komende jaren zijn. De Omgevingsvisie geldt als opvolger van de strategische elementen van eerdere provinciale plannen, zoals de structuurvisie, het verkeers- en vervoersplan, het milieu-en waterplan en de natuurvisie.

In de aankomende Omgevingswet staan de waarden veiligheid, gezondheid en duurzame omgevingskwaliteit centraal. De Brabantse Omgevingsvisie voegt daar ambities aan toe voor vier hoofdpogingen: de energietransitie, een klimaatproof Brabant, Brabant als slimme netwerkstad en een concurrerende, duurzame economie. Voor elk van deze opgaven geeft de Omgevingsvisie aan wat de ambities op lange termijn zijn, te weten wat is er nodig om Brabant in 2050 een gezonde, veilige en prettige leefomgeving te laten zijn. Ook is een concreet tussendoel geformuleerd voor het jaar 2030, om zo te kijken wat in dat jaar minimaal bereikt moet zijn om het lange termijn doel te kunnen halen. De Omgevingsvisie geeft ook aan op welke nieuwe manieren de provincie met betrokkenen wil samenwerken aan omgevingsvraagstukken en welke waarden daarbij centraal staan.

Met de Omgevingsvisie Noord-Brabant kiest de provincie ervoor om haar rol te veranderen. Waar zij eerst concreet richting en sturing gaf aan de hand van min of meer concrete regels en uitgangspunten gaat het nu meer om het beoordelen van initiatieven in ruimer verband en gericht op het behalen van doelen voor de leefomgeving waarbij een belangrijke rol voor de gemeente is weggelegd.

Het voorliggend initiatief is passend binnen de omgeving en zorgt voor een nadere afronding van Breda Airport, zoals dat reeds was ingezet in het bestemmingsplan 'Airparc Seppe'.

De beoogde ontwikkeling is relatief kleinschalig en betreft een uitwerkingslocatie in het bestaand stedelijk gebied. Het voornemen past binnen de kernwaarden zoals door de provincie Noord-Brabant zijn geformuleerd in haar Omgevingsvisie.

Interim Omgevingsverordening Noord-Brabant

In de Omgevingsvisie zijn de strategische doelen van het provinciale beleid voor de langere termijn aangegeven. Het beleid en de daartoe te treffen maatregelen zijn uitgewerkt in programma's en waarden worden beschermd via de omgevingsverordening. Per 25 oktober 2019 is de nieuwe Interim omgevingsverordening Noord-Brabant (IOV) vastgesteld. Provincies zijn verplicht om een omgevingsverordening te hebben voordat de Omgevingswet per 2022 ingaat. Met een Interim omgevingsverordening zet de provincie Noord-Brabant een eerste stap op weg naar de definitieve omgevingsverordening.

De Interim omgevingsverordening voegt bestaande regels uit zes bestaande verordeningen samen, waaronder de Verordening ruimte Noord-Brabant. De regels zijn eenvoudiger opgeschreven en omgezet naar een nieuw digitaal systeem. Met de Interim omgevingsverordening zet de provincie ook een eerste stap om de regels beter te laten aansluiten bij de werkwijze van de Brabantse Omgevingsvisie en de Omgevingswet. De Interim omgevingsverordening zorgt ervoor dat de provincie en partijen waar ze mee samenwerkt ervaring kunnen opdoen met die nieuwe werkwijze. Waarbij er meer ruimte is om goede initiatieven van inwoners, ondernemers en andere overheden te ondersteunen en maatwerk toe te passen.

Artikel 5.20 Uitwerking Regionale omgevingsagenda

Lid 1 De uitwerking van de gezamenlijke ambities en hoofdpogingen in integrale gebiedsontwikkelingen en concrete programmering vindt plaats op een schaal die past bij de ruimtelijk-functionele relaties van de opgave zoals opgenomen in de Regionale omgevingsagenda.

- Lid 2 Gedeputeerden Staten maken jaarlijks -uiterlijk 31 december- ten minste afspraken over:
- a. duurzame verstedelijking en bereikbaarheid binnen het netwerk van de (sub-)regionaal samenwerkende steden en dorpen, in samenhang met de opgaven met betrekking tot klimaatadaptatie, energietransitie, mobiliteit, economische structuurversterking, sociale veerkracht en zorgvuldig ruimtegebruik;
 - b. de prioritaire integrale gebiedsopgaven in de betreffende (sub-)regio's en de gezamenlijke aanpak hiervan, die liggen in gebieden waar meerdere urgente transitieopgaven uit de provinciale omgevingsvisie samenkomen.
- Lid 3 De afspraken over duurzame verstedelijking, als bedoeld in het tweede lid over de ontwikkeling, herbestemming en/of transformatie van locaties voor wonen, werken en voorzieningen:
- a. maken duidelijk hoe het (sub-)regionale woningbouwprogramma en de behoefte aan werklocaties, zowel in kwantitatieve, kwalitatieve als ruimtelijke zin, de komende jaren worden ingezet;
 - b. zijn gericht op zorgvuldig ruimtegebruik en op een realistische, flexibele en vraaggerichte planning en programmering van woningbouw, werklocaties en voorzieningen;
 - c. zijn er op gericht overprogrammering te voorkomen en gaan waar nodig in op deprogrammering;
 - d. worden gemaakt, rekening houdend met (toekomstige) binnenstedelijke transformatieopgaven en het aanpakken en voorkomen van leegstand;
 - e. de werkwijzen die gehanteerd worden, de voorwaarden waaraan voldaan moet worden, en het (sub)regionale besluitvormingsproces dat doorlopen wordt om nieuwe locaties voor wonen, werken en voorzieningen te ontwikkelen of bestaande locaties van functie te laten veranderen.
- Lid 4 Periodiek, ten minste eens per bestuursperiode, maken partijen in de (sub-)regio afspraken over de toepassing van artikel 3.9 Kwaliteitsverbetering landschap en worden de resultaten met elkaar besproken.
- Lid 5 Er is sprake van een afspraak wanneer er overeenstemming is tussen provincie, gemeenten en waterschappen in de betreffende regio.
- Lid 6 In het geval partijen niet tot overeenstemming komen, stellen Gedeputeerde Staten de afspraken vast, gehoord de mening van deelnemers aan de Regionale omgevingsagenda.

Artikel 3.42 Duurzame stedelijke ontwikkeling

- Lid 1 Een bestemmingsplan dat voorziet in de ontwikkeling van een locatie voor wonen, werken of voorzieningen ligt binnen Stedelijk gebied en bevat een onderbouwing dat:
- a. de ontwikkeling past binnen de regionale afspraken, bedoeld in afdeling 5.4 Regionaal samenwerken;
 - b. het een duurzame stedelijke ontwikkeling is.
- Lid 2 Een duurzame stedelijke ontwikkeling voor wonen, werken of voorzieningen:
- a. bevordert een goede omgevingskwaliteit met een veilige en gezonde leefomgeving;
 - b. bevordert zorgvuldig ruimtegebruik, waaronder de transformatie van verouderde stedelijke gebieden;
 - c. geeft optimaal invulling aan de mogelijkheden voor productie en gebruik van duurzame energie;
 - d. houdt rekening met klimaatverandering, waaronder het tegengaan van hittestress en voldoende ruimte voor de opvang van water;
 - e. geeft optimaal invulling aan de mogelijkheden voor duurzame mobiliteit;

- f. draagt bij aan een duurzame, concurrerende economie.
- Lid 3 Om zorgvuldig ruimtegebruik te bevorderen op een bedrijventerrein, bevat het bestemmingsplan regels over:
- a. een bij de aard van het bedrijventerrein en de toe te laten functies passende kavelomvang;
 - b. het beperken van ontwikkelingen die een effectief gebruik van het bedrijventerrein beperken, waaronder:
 1. bedrijfswoningen;
 2. bedrijven die doelmatig gevestigd kunnen worden in gemengde gebieden tenzij deze bedrijven concept-versterkend werken en geclusterd worden;
 3. voorzieningen die gelet op hun publieksaantrekkende werking thuishoren in centrumgebieden tenzij deze concept-versterkend werken en geclusterd worden.

In figuur 7 is een uitsnede van de kaart behorende bij de Interim Omgevingsverordening Noord-Brabant

Ter plaatse van het plangebied gelden de volgende regels:

Artikel 2.1 Waterwinning voor menselijke consumptie;

Artikel 3.11 Grondwater beschermingsgebied

Artikel 4.2 Norm wateroverlast Stedelijk gebied;



Figuur 7: Uitsnede kaart Interim Omgevingsverordening Noord-Brabant

Artikel 2.1 Waterwinning voor menselijke consumptie

1. Degene die binnen de Waterwinning voor menselijke consumptie een activiteit verricht waarvan hij weet of redelijkerwijs kan vermoeden dat die activiteit nadelige gevolgen kan hebben voor de kwaliteit van het grondwater is verplicht:
 - a. alle maatregelen te nemen die redelijkerwijs van diegene kunnen worden gevraagd om die gevolgen te voorkomen,
 - b. voor zover deze niet kunnen worden voorkomen, die gevolgen zoveel mogelijk te beperken of ongedaan te maken, en
 - c. als die gevolgen onvoldoende kunnen worden beperkt, die activiteit achterwege te laten voor zover dat redelijkerwijs van diegene kan worden gevraagd.
2. De zorgplicht houdt in ieder geval in dat wanneer er sprake is van een direct optredende of dreigende verontreiniging van het grondwater Gedeputeerde Staten onmiddellijk op de hoogte worden gesteld.

Artikel 3.11 Grondwater beschermingsgebied

1. Een bestemmingsplan van toepassing op Grondwaterbeschermingsgebied strekt mede tot bescherming van de kwaliteit van het grondwater en de bodem.
2. Een bestemmingsplan als bedoeld in het eerste lid stelt regels die:
 - a. functies en activiteiten beperken die risico's geven voor de kwaliteit van het grondwater, zoals stedelijke ontwikkeling, het houden van evenementen en milieubelastende activiteiten die (potentieel) schadelijke stoffen gebruiken;
 - b. het risico op schade aan de bodem en het zich daarin bevindende grondwater voorkomen;
 - c. het gebruik van schadelijk uitloogbaar bouw materiaal verbieden.
3. Als schadelijk uitloogbaar bouw materiaal wordt in ieder geval aangemerkt:
 - a. zink, lood, koper;
 - b. gewolmaniseerd hout;
 - c. teerbitumen.

Artikel 4.2 Grondwater beschermingsgebied

1. Met het oog op de bergings- en afvoercapaciteit waarop regionale wateren moeten zijn ingericht, geldt binnen Stedelijk gebied, als norm een overstromingskans van:
 - a. 1/100 per jaar voor gebieden die in een ruimtelijk plan bestemd zijn voor de doeleinden bebouwing, hoofdinfrastructuur en spoorwegen;
 - b. 1/10 per jaar voor overige gebieden.
2. De norm, bedoeld in het eerste lid, betreft een inspanningsverplichting.

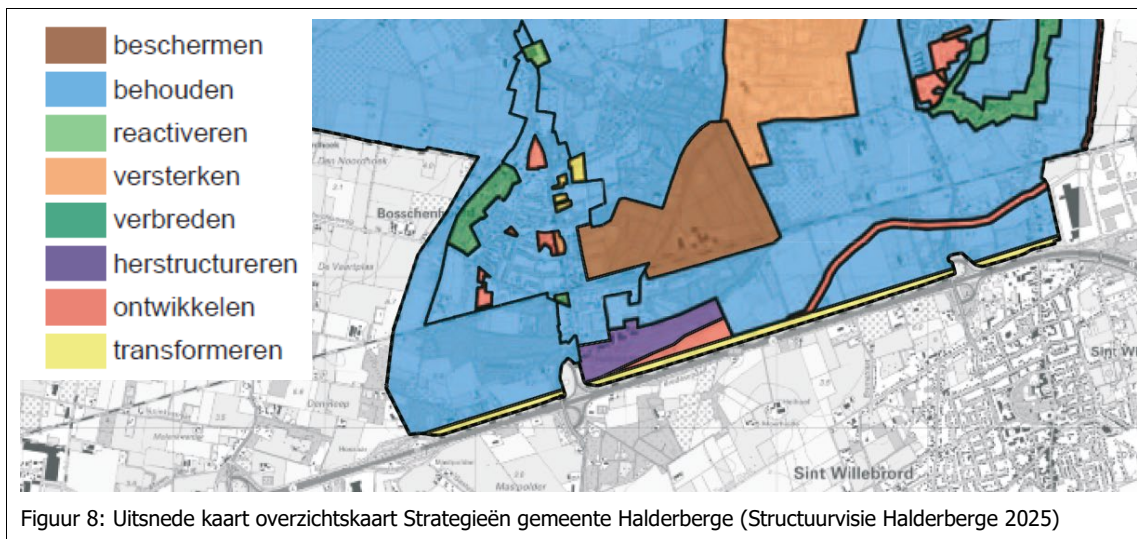
De plannen zoals deze in het uitwerkingsplan beoogd te worden gerealiseerd, passen binnen het voormelde kader, dan wel nemen het voormelde kader in acht.

3.3 Gemeentelijk beleid

Structuurvisie Halderberge 2025

De Structuurvisie Halderberge 2025 is op 20 juni 2013 vastgesteld.

De strategiebeschrijving start met een aantal gebieden dat in de komende jaren van kleur zal verschieten omdat de huidige functie van deze gebieden niet voldoet of rendeert. De ontwikkelingsgebieden zijn de gebieden waar duidelijkheid bestaat over het toekomstige gebruik en het bijbehorende beeld.



Breda Airport valt onder de strategie 'Ontwikkeling', te weten 'nieuwe kansrijke functie inbrengen'. Breda Airport springt in op een snelgroeiend luchtvaartsegment, de markt van de zakencharters. Deze markt is, in tegenstelling tot de zakelijke lijnvluchten, regio gebonden. Ook op 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.

Vigerend bestemmingsplan

Het plangebied is gelegen in het vigerende bestemmingsplan 'Airparc Seppe' (vastgesteld 25-04-2013) en 'Partiële herziening planregels Airparc Seppe' (vastgesteld 20-04-2017). De gronden kennen de bestemming 'Bedrijf-uit te werken'. Daarnaast zijn ook de gebiedsaanduidingen 'geluidzone- luchtvaartverkeer - 1' en 'luchtvaartverkeerzone - 3' (gedeeltelijk) over het plangebied gelegen. Tot slot is de gebiedsaanduiding 'milieuzone - grondwater-beschermingsgebied' op het plangebied van toepassing.

De van toepassing zijnde uitwerkingsregels, luiden:

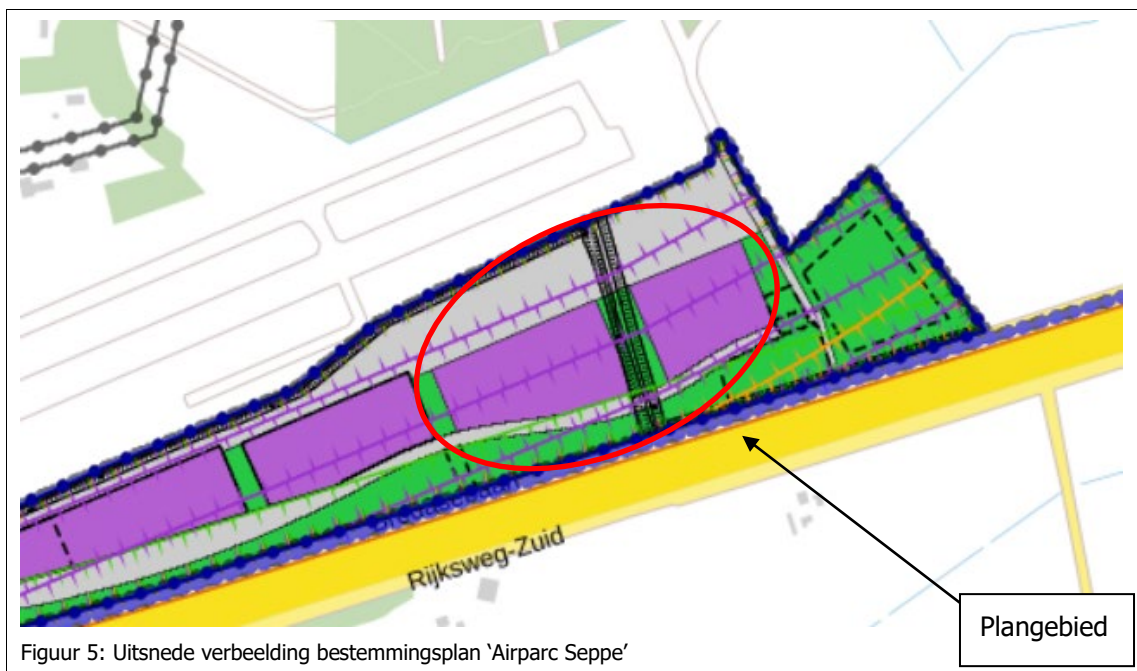
(...)

7.2 Uitwerkingsregels

Het bevoegd gezag werkt de onder 7.1 omschreven bestemming uit met inachtneming van de volgende regels:

- a. het uitwerkingsplan wordt niet eerder vastgesteld dan nadat minimaal 70% van de gronden/panden contractueel in exploitatie zijn c.q. worden gegeven dan wel verkocht zijn;

- b. betreffende bedrijven werkt het bevoegd gezag de bestemming uit met inachtneming van de regels zoals beschreven in artikel 3;
- c. het bebouwingspercentage per bestemmingsvlak bedraagt niet meer dan 90;
- d. de bouwhoogte bedraagt niet meer dan bepaald in artikel 12.2.



Figuur 5: Uitsnede verbeelding bestemmingsplan 'Airparc Seppe'

Integraal handhavingsbeleid leefomgeving gemeente Halderberge 2012-2015

Voor een goede vergunningverlening zijn transparante richtlijnen nodig hoe om te gaan met bouwvergunningen, omgevingsvergunning voor het aanleggen, wijzigingen en eventueel afwijkingen. Met name de laatste categorie is lastig te benoemen. Een algemene richtlijn is dat de eerste jaren er in principe niet afgeweken wordt van het nieuwe plan tenzij er een noodzaak aanwezig is vanuit maatwerk. Voor de vergunningverlening zijn verordeningen van andere overheden ook van belang. Denk hierbij aan het ontgrondingenbeleid en de landschapsverordening, waterverordening en milieuverordening van de provincie en het waterbeleid (de keur) van het Waterschap. Van geval tot geval dient de relevante wet- en regelgeving van deze overheden in beeld te worden gebracht. Het handhavingsbeleid van de gemeente is verwoord in eigen beleid. De beleidsvisie bevat het integrale handhavingsbeleid dat de gemeente Halderberge gaat voeren ten aanzien van de gemeentelijke handhavingstaken op het gebied van openbare orde en veiligheid, brandveiligheid, bouwen, milieu en ruimtelijke ordening.

Landschapsplan Halderberge 2016-2025 'Het landschap in beweging'

Op 21 april 2016 is het nieuwe landschapsplan voor de gemeente Halderberge vastgesteld. Het geactualiseerde landschapsbeleidsplan vormt een document dat gericht is op het duurzaam behoud, ontwikkeling en versterking van een groen samenhangend landschap. Enerzijds vormt het een beleidsstuk en anderzijds een doorvertaling naar uitvoeringsprojecten. Tevens gaat het document, bij ruimtelijke ontwikkelingen in het kader 'toepassing kwaliteitsverbetering van het landschap', dienen als ondersteuning bij de behandeling van fysieke landschappelijke inrichtingsvoorstellen. Mogelijke bestedingsdoelen worden gelabeld aan de in dit document verwoorde uitvoeringsprojecten.

De algemene visie luidt als volgt:

Behoud en versterken van het huidige karakter en identiteit door:

- Verbeteren van de samenhang tussen de verschillende (landschap) elementen;
- De beeldkwaliteit van markante punten bewaken en versterken;
- Het behouden en versterken van landschappelijk-cultuurhistorische waarde.

Definitie landschappelijke inpassing:

Een zodanige vormgeving en inpassing van een gebouw of een gebruik in het landschap of perceel dat deze optimaal is afgestemd op bestaande dan wel nog te ontwikkelen ruimtelijke, natuurlijke en cultuurhistorische landschapskwaliteiten. Landschappelijke inpassing vindt bij voorkeur plaats op of direct aansluitend aan het bouwvlak/ bestemmingsvlak.

3.4 Toetsing beleidskaders

Gelet op het voormelde rijks-, provinciaal, regionaal en gemeentelijk beleid kan het navolgende worden geconcludeerd.

Er is geen sprake van een stedelijke ontwikkeling. Feitelijk wordt er namelijk geen nieuwe bedrijfsbestemming gereguleerd. In dezen gaat het om de uitwerking van de bestemming 'Bedrijf – Uit te werken' welke bestemming met de daarin opgenomen uitwerkingsregels vrij gedetailleerd zijn. In het zogenaamde moederplan 'Airparc Seppe' is reeds de afweging gemaakt en gemotiveerd om ter plaatse een bedrijventerrein te realiseren. Volledigheidshalve is een nader onderzoek gedaan naar de behoefte van de verdere ontwikkeling van het bedrijvenpark en dus de uitwerking van de bestemming. Voor de uitkomsten van dit onderzoek zij verwezen naar paragraaf 2.2. Verdere toetsing aan de ladder is derhalve niet nodig.

Voorts is de beoogde uitwerking passend binnen de provinciale kaders. Verwezen wordt in dezen naar de uitgevoerde onderzoeken zoals deze zijn opgenomen bij het bestemmingsplan 'Airparc Seppe'.

Voorts is voldaan aan:

Artikel 3.42, li 1 § 5.20 IOV

In het RRO (bestuurlijk overleg tussen portefeuillehouders ruimte van provincie en gemeenten) van 14 december 2011 heeft afstemming omtrent de ontwikkeling van bedrijventerreinen plaatsgevonden. In dit RRO is met de ontwikkeling van Airparc Seppe ingestemd.

Artikel 3.42 IOV

Lid 2, onder d, e en f

Bij de realisatie van het uitwerkingsplan wordt rekening gehouden met klimaatverandering en als gevolg daarvan mogelijke hittestress. Allereerst zij opgemerkt dat Breda Airparc zich aan het doel conformeert dat in 2025 50% van de gebouwen ter plaatse energieneutraal zullen zijn. Het plangebied zal, naast hetgeen reeds geldt voor landschappelijke inpassing, groen worden aangelegd. Dit betekent dat rondom de bebouwing en ter plaatse van parkeervoorzieningen de omgeving groen wordt ingevuld/aangelegd. Op het gebied van 'duurzame mobiliteit' kan worden vermeld dat de planlocatie prima bereikbaar is per fiets en openbaar vervoer (bus). Daarnaast zullen bij de parkeervoorzieningen oplaadpunten voor elektrische auto's worden gerealiseerd. Het bedrijventerrein is in het kader van een 'duurzame concurrerende economie', naast luchtvaartgebonden bedrijven, gericht op innovatieve, duurzame en high-tech bedrijven. De

werving van bedrijven is hierop gericht. De huidige bedrijven in fase 1 en 2 geven van deze werving blijkt.

De Structuurvisie Halderberge 2025 heeft het plangebied aangewezen als ontwikkelingsgebied en 'Seppe Airport' is hier als specifieke locatie benoemd.

In het vigerende bestemmingsplan voor 'Airparc Seppe' de voor de onderhavige locatie een uitwerkingsplicht opgenomen. De beoogde ontwikkeling past binnen de uitwerkingsregels.

- a. het uitwerkingsplan wordt niet eerder vastgesteld dan nadat minimaal 70% van de gronden/panden contractueel in exploitatie zijn c.q. worden gegeven dan wel verkocht zijn;
 - Zoals hiervoor reeds is aangegeven, heeft deze eis betrekking op de eerste fase van het bedrijvenpark. Die gronden zijn inmiddels 100% uitgegeven. Ook fase twee is inmiddels in uitvoering.;
- b. betreffende bedrijven werkt het bevoegd gezag de bestemming uit met inachtneming van de regels zoals beschreven in artikel 3;
 - De initiatiefnemer zal bij uitwerking van de bestemming de regels van artikel 3 'Bedrijf' in acht nemen;
- c. het bebouwingspercentage per bestemmingsvlak bedraagt niet meer dan 90%;
 - De initiatiefnemer houdt bij het ontwerp van de bedrijfsgebouwen rekening met de maximale invulling van 90% van het op te nemen bouwvlak.
- d. de bouwhoogte bedraagt niet meer dan bepaald in artikel 12.2.
 - De bouwhoogte van de bedrijfsgebouwen voldoet aan hetgeen is bepaald in artikel 12.2 van het vigerende bestemmingsplan.

Conclusie

Op basis van het voorgaande kan geconcludeerd worden dat de uitwerking van het bestemmingsplan 'Breda Airport' past binnen de eerder beschreven beleidskaders.

4 KWALITEIT VAN DE LEEFOMGEVING

4.1 Bodem

Op grond van artikel 8, lid 2 sub c van de Woningwet in samenhang met de Bouwverordening van de gemeente Halderberge 2010 mag niet worden gebouwd op een zodanig verontreinigd terrein, dat schade of gevaar is te verwachten voor de gezondheid van de gebruikers of het milieu.

Ten tijde van het opstellen van het bestemmingsplan 'Airparc Seppe', zijn reeds verschillende onderzoeken voor de bodem- en waterkwaliteit uitgevoerd.

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. Volledigheidshalve zij verwezen naar de bijlagen, waarin de onderzoeken zijn opgenomen.

Gelet op het tijdsverloop heeft er op 8 juli 2020 een actualisatie plaatsgevonden door het bureau Mitec B.V. van de bodemonderzoeken. De conclusie uit deze update is:

Geconcludeerd kan worden dat, uit de beschikbare informatie en het locatiebezoek, geen aanleiding blijkt een bodemverontreiniging te verwachten binnen de bouwlocatie. Er is daarmee geen directe aanleiding een verandering van de bodemkwaliteit te verwachten ten opzichte van het voorgaande bodemonderzoek (uitgevoerd door Grond-, Gewas- en Milieulaboratorium "Zeeuws-Vlaanderen", kenmerk 09A0328, d.d. 23-6-2009).

De voormelde actualisatie is opgenomen in de bijlagen. Voorts wordt opgemerkt dat bij de aanvraag omgevingsvergunningen voor de bouw van de diverse bedrijven, een voor de desbetreffende gronden uitgevoerd bodemonderzoek wordt overgelegd.

Geconcludeerd kan worden dat het aspect bodem geen belemmering vormt voor de beoogde ontwikkeling.

4.2 Archeologie en Cultuurhistorie

In Europees verband is het zogenaamde 'Verdrag van Malta' tot stand gekomen. Uitgangspunt van dit verdrag is het archeologisch erfgoed zo veel mogelijk te behouden. Waar dit niet mogelijk is, dient het bodemarchief met zorg ontsloten te worden. Bij het ontwikkelen van ruimtelijk beleid moet het archeologisch belang vanaf het begin meewegen in de besluitvorming. Sinds 2007 kent Nederland de Wet op de archeologische monumentenzorg (Wamz, gewijzigde Monumentenwet 1988). Op basis van deze wet zijn gemeenten verplicht een archeologisch beleid te voeren.

Daarbij hoort ook dat de archeologische waarden en verwachtingen binnen de gemeente inzichtelijk gemaakt moeten worden.

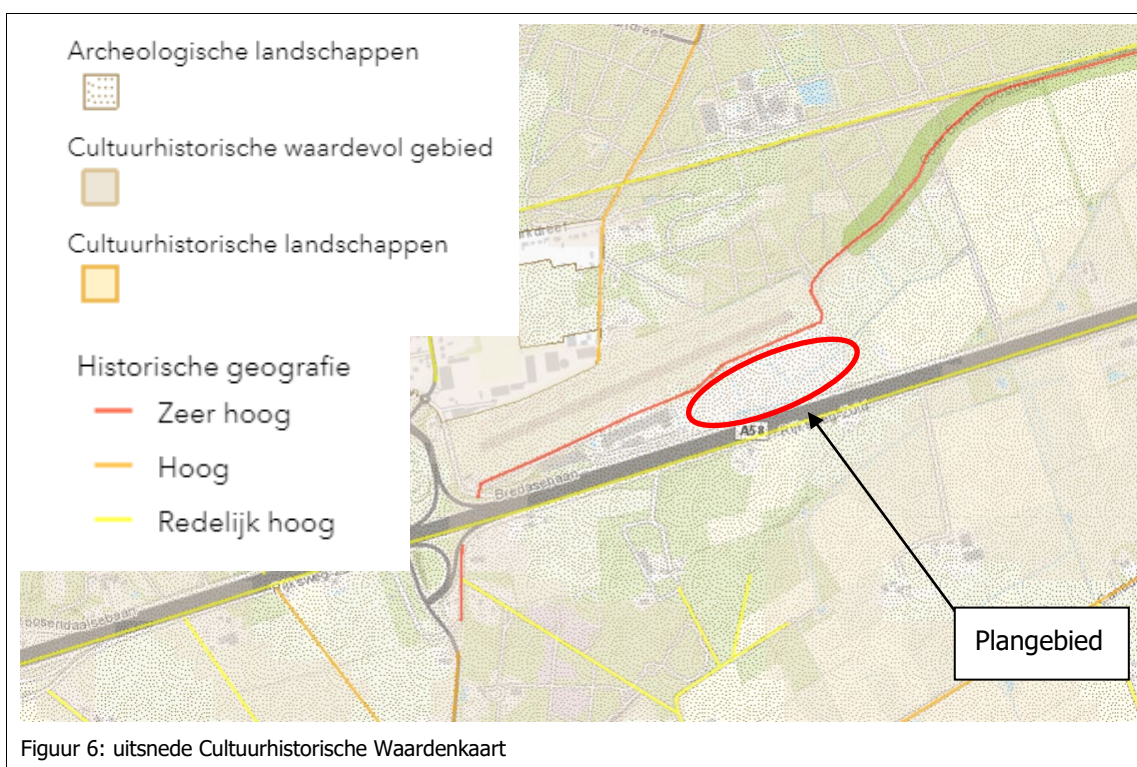
Beleid gemeente Halderberge

Gemeentelijke beleidsnota archeologie Halderberge 'Ons ongeschreven verleden' uit 2011. Het archeologiebeleid van de gemeente Halderberge heeft tot doel haar archeologische erfgoed te beschermen en ontsluiten als bron van het 'gemeenschappelijke geheugen' en als middel voor wetenschappelijke studie, zonder meer maatschappelijke lasten in het leven te roepen dan strikt noodzakelijk. Bij alle ruimtelijke plannen en ruimtelijke ontwikkelingen - op structuur-, bestemmings- en vergunningsniveau - dienen de archeologische waarden volwaardig te worden meegewogen. Om een goede afweging te kunnen maken is archeologische kennis noodzakelijk. Als basiskennis dienen de vastgestelde archeologische advieskaarten. Vaak echter is meer gedetailleerde informatie nodig. Deze kan worden verkregen uit onderzoek.

Ten tijde van het opstellen van het bestemmingsplan 'Airparc Seppe', is reeds archeologisch onderzoek verricht op de onderhavige locatie. Uit dit onderzoek blijkt dat het plangebied vrij gegeven kan worden voor wat betreft archeologie. Volledigheidshalve zij verwezen naar de bijlagen waarin het archeologisch onderzoek is opgenomen.

Cultuurhistorie

Per 1 januari 2012 is de Monumentenwet 1988 gewijzigd en gelijktijdig, als gevolg daarvan, ook het Bro. Hiermee is het wettelijk verplicht om in de toelichting van een bestemmingsplan een beschrijving op te nemen van de wijze waarop met de in het gebied aanwezige cultuurhistorische waarden en in de grond aanwezige of te verwachten monumenten rekening is gehouden. Naast archeologie dienen ook de facetten historische (stede)bouwkunde en historische geografie te worden meegenomen in de belangenafweging. Hierbij gaat het om zowel beschermde als niet formeel beschermde objecten en structuren.



Aan de locatie zelf worden op de Cultuurhistorische Waardenkaart van de provincie Noord-Brabant (vastgesteld in 2010 en op kleine onderdelen aangepast in de herziening 2016) cultuurhistorische waarden toegekend door het aan te duiden als Cultuurhistorische landschappen. Zie figuur 6. Er vloeien echter geen beperkingen uit deze waardebepalings. Het gehele plangebied is ingericht als bedrijventerrein dan wel als bouwterrein ten behoeve van de verdere ontwikkeling het bedrijventerrein. Cultuurhistorische waarden zijn ter plaatse niet aanwezig. Ook zijn er geen monumenten aanwezig.

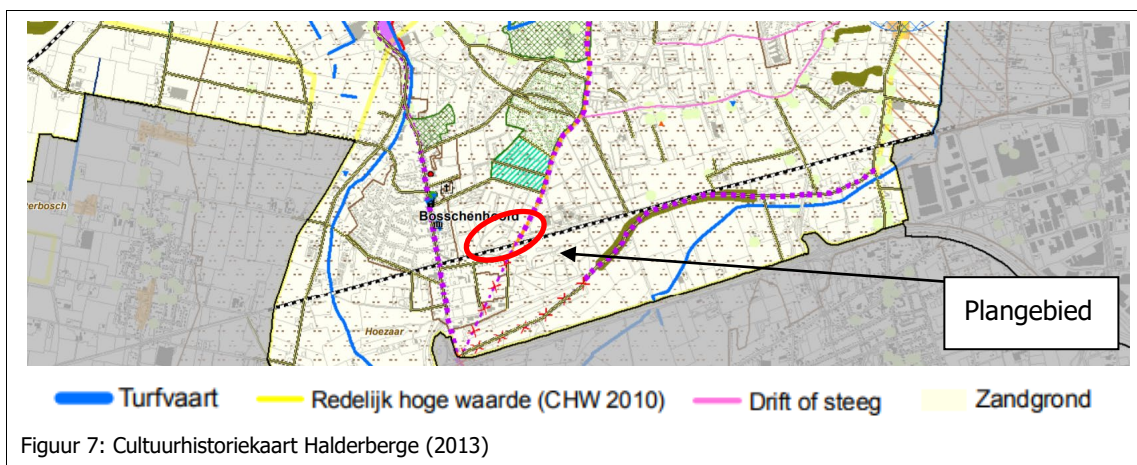
Turfvaart Kibbelvaart

Aan de noordzijde, buiten het plangebied, van het plan is de Turfvaart Kibbelvaart gelegen. De Turfvaart (waarschijnlijk daterend uit 1600-1700), gelegen tussen veenontginningen bij Rucphen en de samenvloeiing bij de Polder de Hoevensche Beemden met de Laaksche Vaart. Het gedeelte ten zuiden van de spoorweg Roosendaal-Breda is, tengevolge van het minder herkenbaar zijn als voormalige turfvaart lager gewaardeerd. Tussen de Hoevense Weg en de spoorlijn is deze sloot breder en herkenbaar als gewezen turfvaart. Ten noorden van de Hoevense Weg is de vaart gelegen tussen brede kaden, die voorzien zijn van bosschages en hakhout in de vorm van knotbomen (cat.1). Ter hoogte van de Palingstraat samenvloeiend met de Laaksche Vaart. De planontwikkeling heeft geen invloed op de Turfvaart.

Archeologische landschappen

Landschap omvat het gebied tussen de woonkernen Etten-Leur, Sint Willebrord en Oudenbosch. Een groot deel van het gebied kenmerkt zich door een licht golvend dekzandrelief. De kern wordt gevormd door een zuidwest-noordoost georiënteerde dekzandrug met in het westen het beekdal de Oudenbosche laagte, en in het oosten het beekdal van de Kibbelvaart. Iets oostelijker ligt een derde beekdal, genaamd Lekkervaat/Laaksche vaart. In het noordwestelijke richting gaat de zandrug geleidelijk over in het marien- en veenlandschap. Aan het maaiveld komen over grote oppervlakten Oude dekzanden voor die tussen 27.000 en 11.000 jaar geleden zijn afgezet. Van de Jonge dekzanden (11.000-10.000 jaar geleden) zijn slechts enkele kleinere arealen bekend. Onder het dekzand bevinden zich terrassen van de Rijn en Maas die op sommige plaatsen (nagenoeg) aan het oppervlak liggen. Door de Holocene "vernatting" van West-Brabant is het dekzand van landschap met een omvangrijk veenpakket bedekt geraakt. De groei van het veen ging tot in de middeleeuwen door. Veel van het veen is intussen verdwenen door natuurlijke erosie en ontginning vanaf de tweede helft van de 13e eeuw na Chr. In het noordoosten is waarschijnlijk nog een restant van het veen bewaard gebleven onder de zeeklei die door overstromingen in de late middeleeuwen is afgezet. Rond de gehuchten Hoeven en Bosschenhoofd komen aanzienlijke oppervlakten aan oude bouwlanden met een plaggendeek (cultuurdek) voor. De indruk bestaat dat (een deel van) de cultuurdekken snel zijn aangelegd, waardoor het onderliggende dekzandprofiel nog goed intact is.

Naast het rijks- en provinciaal beleid is het gemeentelijk beleid 'Ons Inspirerend Verleden' uit 2011 opgesteld en ook kent de gemeente een eigen cultuurhistoriekaart (2013). De centrale visie vanuit het gemeentelijk beleid is: cultuurhistorie is een belangrijke drager van de identiteit van Halderberge en maakt integraal onderdeel uit van de ruimtelijke ontwikkeling van Halderberge, waardoor ontmoetingen van heden en verleden gelden als uitdaging en inspiratiebron voor de toekomst.



Op de gemeentelijke cultuurhistoriekaart is het plangebied aangemerkt als zandgrond, (figuur 7). Omdat het zandgrond betreft is het nodig om op structuurniveau ontwikkelingen te sturen, onder andere afstemming op het ruimtelijk karakter is nodig. Daarnaast is een lijn van redelijk hoge waarde een drift/steeg en voormalige turfvaart aanwezig in de nabijheid van het plangebied.

Bij het opstellen van het bestemmingsplan 'Airparc Seppe' is rekening gehouden met de omgeving. De huidige ontwikkeling wijkt niet af van het voormelde bestemmingsplan.

Geconcludeerd kan worden dat het aspect archeologie en cultuurhistorie geen belemmering vormt voor de beoogde ontwikkeling.

4.3 Water

Water en ruimtelijke ordening hebben met elkaar te maken. Enerzijds is water één van de sturende principes in de ruimtelijke ordening en kan daarmee beperkingen opleggen aan het ruimtegebruik. Anderzijds kunnen ontwikkelingen in het ruimtegebruik ongewenste effecten hebben op de waterhuishouding. Een goede afstemming tussen beiden is derhalve noodzakelijk om problemen, zoals wateroverlast, slechte waterkwaliteit, verdroging, te voorkomen. Volgens het Bro is een watertoets in ruimtelijke plannen verplicht geworden. In deze paragraaf wordt beschreven op welke wijze in het plangebied met water en watergerelateerde aspecten wordt omgegaan.

Waterbeleid en toegekende waterhuishoudkundige functies

Waterbeleid 21^e eeuw (Rijksbeleid)

- het water zoveel mogelijk moet worden vastgehouden daarna moet worden geborgen en daarna pas afgevoerd mag worden;
- voor ruimtelijke plannen een zogenaamde watertoets uitgevoerd dient te worden, hierin dienen de keuzes ten aanzien van waterhuishoudkundige aspecten gemotiveerd beschreven te worden.

Provinciaal Milieu- en Waterplan 2016-2021

Provinciale Staten hebben op 18 december 2015 het Provinciaal Milieu- en Waterplan 2016 - 2021 (PMWP) vastgesteld. Het PMWP staat voor samenwerken aan Brabant waar iedereen prettig woont, werkt en leeft in een veilige en gezonde leefomgeving.

Het PMWP gaat voor:

- voldoende water voor mens, plant en dier;
- schone en gezonde leefomgeving (bodem, water en lucht);
- bescherming van Brabant tegen overstromingen en externe risico's;
- verduurzaming van onze grondstoffen-, energie- en voedselvoorziening.

Verordening water Noord-Brabant

In de Verordening water van de provincie Noord-Brabant zijn regels opgenomen voor het waterbeheer. Dit wordt uitgevoerd door de waterschappen.

Zo zijn er normen gesteld voor de regionale waterkeringen en voor wateroverlast. De waterschappen moeten ervoor zorgen dat de keringen en de capaciteit van het watersysteem hieraan voldoen. Ook zijn in de verordening voorschriften opgenomen voor de grondwateronttrekkingen waarvoor de provincie het bevoegd gezag is.

Op de kaarten bij de verordening worden de beschermde gebieden waterhuishouding aangegeven en de natte natuurplek met de attentiegebieden daaromheen. De verordening is de formele basis voor de begrenzing van deze gebieden op perceelsniveau.

Waterbeheerplan 2016-2021

In het waterbeheerplan staan doelen en maatregelen voor de periode van 2016 tot en met 2021. Ook beschrijft het waterschap hoe we inspelen op de veranderende omstandigheden, zoals het klimaat. De langetermijnstrategie van het waterschap uit het voorgaande beheerplan wordt voortgezet voor de verschillende thema's, zoals waterkwaliteitsverbetering, vermindering van de kans op wateroverlast en verdrogingsbestrijding. Zo vaart het waterschap een toekomstbestendige koers. Het waterschap voert daarbij het beheer over het watersysteem en de afvalwaterketen. Het gaat dan over verschillende onderdelen:

- het watersysteem, bestaande uit het samenhangende geheel van oppervlaktewater en ondiep grondwater, inclusief kunstwerken zoals pompen en stuwen; het beheer gaat dan over de waterkwaliteit en de waterkwantiteit: over de stoffen in het water, de planten en dieren in en langs het water en over aan- en afvoer van water en het regelen van de waterstanden.
- de dijken (waterkeringen) langs de grote en kleine rivieren;
- de rioolwaterzuiveringsinstallaties, inclusief de bijbehorende pompen en transportleidingen (samen met de gemeentelijke riolering onderdeel van de afvalwaterketen);
- de regionale vaarwegen voor beroeps- en recreatievaart.

Waterplan Halderberge (2004)

Het Gemeentelijk Waterplan Halderberge, vastgesteld 30 september 2004, is een gezamenlijk beleidsplan van alle betrokken overheden, namelijk de gemeente Halderberge, waterschap Brabantse Delta, Brabant Water en de provincie Noord-Brabant, voor het watersysteem en de waterketen in Halderberge. De aanleiding voor het opstellen van het waterplan is dat het beheer van watersysteem en waterketen over verschillende partijen is versnipperd. Door middel van een geclusterd beleidsplan kan de gezamenlijke uitvoering beter op elkaar worden afgestemd.

Het Gemeentelijk Waterplan Halderberge is opgehangen aan 6 thema's:

1. samen werken aan water;
2. water en kwantiteit;
3. water en kwaliteit en ecologie;
4. watervoorziening, watergebruik, riolering en afvalwaterzuivering;
5. water en ruimte;
6. gebruik, beleving en cultuurhistorie.

In het maatregelenprogramma zijn de maatregelen van het waterplan opgenomen, waaronder uitvoeringsmaatregelen, zoals de aanleg van een bergbezinkbassin of het inrichten van gebieden voor de waterberging. Het oplossen van wateroverlast door grondwater, onder andere als gevolg van een te geringe capaciteit van de riolering, neemt in het maatregelenprogramma een belangrijke plaats in.

GRP Halderberge 2020 – 2023

De gemeente Halderberge heeft haar waterbeleid opgenomen in het 'GRP Halderberge 2020-2023 zoals vastgesteld door de gemeenteraad d.d. 18 juli 2019. In het plan wordt beschreven hoe het stedelijk watersysteem in de huidige situatie functioneert en met welke uitdagingen en ontwikkelingen de gemeente in de nabije toekomst te maken krijgen. Dit dient als vertrekpunt voor de visie op lange termijn en onze strategie op korte termijn en een transparante, toekomstbestendige financiering.

Het gemeentelijke waterbeheer staat niet op zich, maar is continu in beweging door diverse uitdagingen en ontwikkelingen. De belangrijkste zijn onderstaand beschreven en vormen de basis voor de speerpunten voor de planperiode 2020-2023:

- klimaatverandering;
- uitputting energie en grondstoffen;
- veranderende wetgeving;
- energietransitie;
- participatie en bewustzijn;
- vitaliteit;
- veiligheid.

Watertoets

Het watertoetsproces is een belangrijk instrument om het waterbelang in ruimtelijke plannen en besluiten te waarborgen. Het gaat daarbij om alle waterhuishoudkundige aspecten, waaronder veiligheid, wateroverlast, watertekort, waterkwaliteit en verdroging en om alle wateren: rijkswateren, regionale wateren en grondwater. Het is niet een toets achteraf, maar een proces dat de initiatiefnemer van een ruimtelijk plan en de waterbeheerder in een zo vroeg mogelijk stadium met elkaar in gesprek brengt.

Voor de 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. Volledigheidshalve zij verwezen naar het bestemmingsplan 'Airparc Seppe'.

Gelet op het feit dat bij het opstellen van het bestemmingsplan 'Airparc Seppe' reeds rekening is gehouden met de toekomstige uitwerking van het voormelde bestemmingsplan kan worden geconcludeerd dat er geen belemmeringen in het kader van het aspect water voor de voorgenomen uitwerking zijn.

Water(bodem)kwaliteit

Uitgangspunt voor de water(bodem)kwaliteit is behoud/realisatie van een goede water(bodem)kwaliteit onder meer door middel van de trits schoonhouden, scheiden en zuiveren. Het afgekoppelde regenwater van daken en verhardingen is relatief schoon. Het te gebruiken materiaal van de afvoerleidingen en bouwmaterialen moet voldoen aan het bouwbesluit. Hierbij dienen uitlopende bouwmaterialen zoals lood, koper, zink en zacht PVC achterwege gelaten te worden.

Geconcludeerd kan worden dat het aspect water geen belemmering vormt voor de beoogde ontwikkeling.

4.4 Ecologie / flora en fauna

Algemeen

Per 1 januari 2017 is de Wet natuurbescherming in werking getreden. Deze nieuwe wet vervangt drie voormalige wetten: de Natuurbeschermingswet 1998, de Boswet en de Flora- en faunawet. Op basis van de Wet natuurbescherming is het van belang bij de ruimtelijke planvorming vooraf te onderzoeken of en welke diersoorten er in en nabij het plangebied voorkomen, wat hun beschermingsstatus is en wat de effecten zijn van de ingreep op het voortbestaan van de gevonden soorten.

Natuurnetwerk Nederland

Het Nationaal Natuurnetwerk (NNN), voorheen genaamd de Ecologische Hoofdstructuur (EHS), is een samenhangend netwerk van natuur- en landbouwgebieden met natuurwaarden van (inter)nationaal belang. Het doel van het NNN-beleid is het veiligstellen van ecosystemen en het realiseren van leefgebieden met goede condities voor de biodiversiteit. In Noord-Brabant is de NNN hernoemd tot NNB, Natuur Netwerk Brabant.

Natura 2000

Natura 2000-gebieden, Beschermde Natuurmonumenten en wetlands zijn beschermd via de Natuurbeschermingswet 1998 en hebben derhalve een wettelijke status. In of in de nabijheid van de Natuurbeschermingswetgebieden geldt het 'Nee, tenzij'- principe. In principe zijn er geen ontwikkelingen toegestaan als deze ontwikkelingen de natuurlijke waarden van het gebied direct of indirect aantasten.

Conclusie

Het plangebied betreft een braakliggend bouwterrein in het kader van de ontwikkeling van Breda Airport. Het is niet gelegen in of nabij de NNB of een Natura 2000 gebied. Verwezen wordt naar de natuurtoets welke is uitgevoerd in het bestemmingsplan 'Airpark Seppe'

Gelet op het feit dat het plangebied een braakliggend bouwterrein betreft waar dagelijks met materieel wordt gereden kan worden geconcludeerd dat er geen aantasting van flora en fauna plaatsvindt.

Stikstofdepositie

Op grond van de Europese Vogel- en Habitatrichtlijn zijn in de Europese Unie waardevolle natuurgebieden aangewezen en beschermd die gezamenlijk een Europees ecologisch netwerk

vormen, Natura 2000 genaamd. Per Natura 2000-gebied zijn instandhoudingsdoelstellingen geformuleerd. Het per gebied behalen van deze doelstellingen moet ertoe leiden dat op landelijk niveau een gunstige staat van instandhouding van bepaalde soorten en habitattypen behouden of hersteld wordt. In Nederland kennen we ruim 160 Natura 2000-gebieden.

Stikstof vormt een van de grootste belemmeringen voor de realisatie van de Natura 2000-instandhoudingsdoelstellingen. Deze stikstof is voornamelijk afkomstig uit de landbouw en voor een klein deel uit het verkeer en de industrie. Bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen dient onderzocht te worden of de betreffende ontwikkeling al dan niet significant bijdraagt aan de stikstofuitstoot en daarmee een bedreiging vormt voor het behalen van de instandhoudingsdoelstellingen van Natura 2000-gebied.

De beoogde ontwikkeling voorziet in de realisatie van fase 3 en 4 van de verdere uitwerking van Breda International Airport.

Volledigheidshalve zij het volgende opgemerkt. Als (een wijziging van) een bestemmingsplan negatieve gevolgen heeft voor de Natura 2000-gebieden kan het plan in beginsel niet worden vastgesteld. In dat geval moet het bevoegd gezag volgens artikel 2.8, van de Wet natuurbescherming (Wnb) eerst een passende beoordeling opstellen. Uit de passende beoordeling moet blijken dat de instandhoudingsdoelstellingen van de betreffende gebieden niet aangetast worden door het plan. Eventueel worden maatregelen getroffen om dit te bereiken.

Als niet aangetoond wordt dat aan de instandhoudingsdoelstellingen voldaan wordt, kan het plan geen doorgang vinden. Met behulp van een voortoets kan het bevoegd gezag bepalen of op voorhand negatieve gevolgen uit te sluiten zijn. Hierbij moet voor de gewenste situatie worden uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden. Voor plannen die ten opzichte van de uitgangssituatie op het referentiemoment geen significante toename in stikstofdepositie veroorzaken, zijn negatieve effecten ten aanzien van dit aspect uit te sluiten. In dat geval hoeft geen passende beoordeling te worden opgesteld.

Gelet op de uitspraak van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State van 29 mei 2019, kan het Programmat Aanpak Stikstof niet meer worden gehanteerd als toetsingskader op grond van de Wet natuurbescherming. Inmiddels is een nieuwe versie van het rekenprogramma AERIUS uitgebracht. Met dit nieuwe rekenmodel is door het bureau Colson de stikstofdepositie op natuurgebieden berekend. De berekening laat zien dat geen rekenresultaten hoger zijn dan 0,00 mol/ha/j. Stikstof vormt derhalve geen belemmering voor de beoogde ontwikkeling. Het volledige stikstofdepositieonderzoek is opgenomen in de bijlagen.

Geconcludeerd kan worden dat het aspect ecologie geen belemmering vormt voor de beoogde ontwikkeling.

4.5 Milieuhinder

Door het aanbrengen van een zone tussen bedrijvigheid en milieugevoelige bestemmingen (zoals woningbouw) kan de overlast ten gevolge van bedrijfsactiviteiten zo laag mogelijk gehouden worden. Zonering is met name van toepassing bij nieuwbouw van woningen en andere gevoelige functies in de directe omgeving van een bedrijf en bij vestiging van een nieuw bedrijf in de directe

omgeving van gevoelige bestemmingen. Op basis van de VNG-brochure 'Bedrijven en Milieuzonering 2009' wordt onder milieugevoelige functies verstaan: woningen, woongebieden, ziekenhuizen, scholen en verblijfsrecreatie.

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.

Op het bedrijventerrein Breda Airport 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 aan de Pastoor van Breugelstraat 95 en 97. De afstand van de geplande bedrijven tot woning gelegen aan de noordzijde bedraagt ruim 300 meter. Het betreft de woningen aan de Oude Antwerpsepostbaan nr. 99. 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. Gelet op de diverse functies in het gebied is ter plaatse sprake van het omgevingstype gemengd gebied.

Derhalve kan worden geconcludeerd dat het aspect milieuhinder geen belemmering vormt.

4.6 Geluidhinder

Wegverkeerslawaaai

Sinds 1 januari 2007 geldt de Wet geluidhinder (Wgh). Ingevolge artikel 74 Wgh zijn in principe alle wegen gezoneerd. Uitzondering op deze regel zijn wegen waarvoor een maximum snelheid van 30 km per uur geldt en woonerven. Voor gezoneerde wegen geldt een grenswaarde van 48 dB. Deze waarde wordt berekend op basis van Lden. Als een geluidzone geheel of gedeeltelijk binnen het plangebied valt, moet bij de voorbereiding van een bestemmingsplan akoestisch onderzoek worden verricht naar de geluidsbelasting op nieuwe woningen en andere geluidsgevoelige bestemmingen binnen die geluidzone (artikel 77 Wgh). Dit heeft echter slechts betrekking op nieuwe ontwikkelingen die binnen 10 jaar worden voorzien.

Voor het onderhavige uitwerkingsplan is bij het opstellen van het bestemmingsplan 'Airparc Seppe' een korte scan uitgevoerd met betrekking tot 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. Op basis van het bestemmingsplan 'Airparc Seppe' alsmede op basis van het onderhavig uitwerkingsplan worden 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 het onderhavige uitwerkingsplan worden geluidszoneringsplichtige inrichtingen uitgesloten. Geluidgevoelige objecten in de omgeving ondervinden hierdoor geen geluidsoverlast van de nieuwe ontwikkeling.

Conclusie

Het voorliggende bestemmingsplan maakt geen nieuwe geluidsgevoelige functies mogelijk. Een akoestisch onderzoek naar de geluidbelasting vanwege wegverkeer, spoorwegverkeer en vliegverkeer is derhalve niet noodzakelijk. Het bestemmingsplan is derhalve uitvoerbaar vanuit het aspect geluid.

4.7 Luchtkwaliteit

De Wet luchtkwaliteit (verankerd in de Wet Milieubeheer hoofdstuk 5, titel 5.2) is een implementatie van diverse Europese richtlijnen omtrent luchtkwaliteit waarin onder andere grenswaarden voor vervuulende stoffen in de buitenlucht zijn vastgesteld ter bescherming van mens en milieu. In Nederland zijn stikstofdioxide (NO₂) en zwevende deeltjes als PM₁₀ (fijn stof) de maatgevende stoffen waarvan de concentratieniveaus het dichtst bij de grenswaarden liggen.

Hoewel de luchtkwaliteit de afgelopen jaren flink is verbeterd, kan Nederland niet voldoen aan de luchtkwaliteitseisen die in 2010 van kracht zijn geworden. De EU heeft Nederland derogatie (uitstel) verleend op grond van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). Dit betreft een gemeenschappelijke aanpak van het Rijk en diverse regio's om samen te werken aan een schonere lucht waarbij ruimte wordt geboden aan noodzakelijke ruimtelijke ontwikkelingen. Plannen die in betekenende mate bijdragen aan luchtverontreiniging worden opgenomen in het NSL in de provincies c.q. regio's waar overschrijdingen plaatsvinden. Het maatregelenpakket in het NSL is hiermee in evenwicht en zodanig dat op termijn de luchtkwaliteit in heel Nederland onder de grenswaarden ligt.

Plannen die 'niet in betekenende mate' (NIBM) bijdragen aan luchtverontreiniging hoeven niet langer individueel getoetst te worden aan de Europese grenswaarden aangezien deze niet leiden tot een significante verslechtering van de luchtkwaliteit. Dit is vastgelegd in de ministeriële regeling NIBM. Er hoeft geen afzonderlijke toets plaats te vinden indien het project of de activiteit maximaal 3% van de jaargemiddelde grenswaarde bijdraagt aan de concentraties fijn stof (PM₁₀) of stikstofdioxide (NO₂). Dit komt overeen met een toename van maximaal 1,2 µg/m³ voor zowel PM₁₀ als NO₂. Het project is 'in betekenende mate' (IBM) als de toename voor één of beide stoffen hoger is. Er zijn twee mogelijkheden om aannemelijk te maken dat een project binnen de NIBM-grens blijft:

1. Motiveren dat het project binnen de getalsmatige grenzen van een categorie uit de Regeling NIBM valt. Het gaat dan bijvoorbeeld om het realiseren van kantoor- en woningbouwlocaties. Het project is dan NIBM als ze onder de vastgestelde omvang blijft.

2. Op een andere manier aannemelijk maken dat het project de 3% grens niet overschrijdt. Hiervoor kunnen berekeningen nodig zijn. Dit mag ook als een project de getalsmatige grenzen van de Regeling NIBM overschrijdt. Het is dan mogelijk om alsnog via berekeningen aannemelijk te maken dat de 3% grens niet wordt overschreden. Soms kan een kwalitatieve beschrijving voldoende zijn.

Bijlagen 3A en 3B van de Regeling NIBM geven aan, in welke gevallen een nieuwe woningbouwlocatie in ieder geval NIBM is:

3% criterium (vanaf inwerkingtreding Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit):

- 1500 woningen (netto) bij minimaal 1 ontsluitingsweg;
- 3000 woningen bij minimaal 2 ontsluitingswegen met een gelijkmatige verkeersverdeling (voorschrift 3A.2).

Gesteld kan worden dat de beoogde ontwikkeling, de uitwerking van het bestemmingsplan 'Airparc Seppe' met circa 1,5 ha, waarvan maximaal 90% mag worden bebouwd (circa 1,3 ha), naar verhouding kleiner is dan de realisatie van 1500 woningen bij minimaal 1 ontsluitingsweg of 3000 woningen bij minimaal 2 ontsluitingswegen. De bedrijven die ter plaatse zich zullen vestigen, alsmede het verkeer dat deze bedrijvigheid genereert, heeft nooit de omvang van 1500 woningen dan wel 3000 woningen. Daarbij zij opgemerkt dat de gronden reeds positief bestemd zijn met de bestemming 'Bedrijf'. De beoogde ontwikkeling valt derhalve, naar analogie, onder het 3% criterium waardoor het aangemerkt kan worden als zijnde NIBM. Deze ontwikkeling is dan ook dermate kleinschalig dat om deze reden kan worden aangenomen dat het project niet in betekenende mate bijdraagt aan de luchtkwaliteit. Een onderzoek naar luchtkwaliteit hoeft derhalve niet plaats te vinden. Volledigheidshalve zij opgemerkt dat bij het opstellen van het bestemmingsplan 'Airparc Seppe' een onderzoek is gedaan naar de luchtkwaliteit. De huidige ontwikkeling is daar reeds in meegenomen. Uit die berekeningen blijkt dat nergens buiten het bedrijventerrein sprake is van overschrijding van de relevante grenswaarden zoals opgenomen in bijlage 2 van de Wm.

Conclusie

Geconcludeerd kan worden dat het aspect luchtkwaliteit geen belemmering vormt voor de onderhavige ontwikkeling.

4.8 Externe veiligheid

Externe veiligheid heeft betrekking op de veiligheid van degenen die niet bij de risicovolle activiteit zelf zijn betrokken, maar als gevolg van die activiteit wel risico's kunnen lopen, zoals omwonenden. Bij ruimtelijke plannen dient aandacht te worden besteed aan de vraag of er risicovolle activiteiten in en/of nabij het plangebied aanwezig zijn dan wel komen en zo ja, of er sprake is van een toelaatbaar risico. Risicovolle activiteiten zijn:

- het opslaan, gebruiken en/of produceren van gevaarlijke stoffen (inrichtingen);
- het vervoer van gevaarlijke stoffen over auto-, spoor- en waterwegen of door buisleidingen (transportroutes).

Als de afstand tot een risicovolle activiteit maar groot genoeg is, is er sprake van 100% veiligheid. Maar deze afstand kan kilometers groot zijn. Nederland is te klein om deze afstanden te hanteren. Daarom is gekozen voor het hanteren van een basisbeschermingsniveau. Dit wordt geconcretiseerd door toepassing van grens- en richtwaarden voor plaatsgebonden risico (PR) en oriëntatiewaarden voor groepsrisico (GR). Het PR is de kans per jaar dat een persoon die

permanent en onbeschermd op een plaats aanwezig is, overlijdt als gevolg van een ongeval met gevaarlijke stoffen. Het PR wordt weergegeven met risicocontouren rondom een inrichting of langs een transportroute. Ook buiten de PR-contouren bestaat nog een invloedsgebied waarbinnen groepen personen slachtoffer kunnen worden van een ongeval. Daarom moet ook het GR worden onderzocht. Het GR geeft de kans per jaar aan dat in één keer een groep mensen van minimaal een bepaalde omvang die zich in de omgeving van een risicovolle activiteit bevindt, dodelijk door een ongeval met gevaarlijke stoffen wordt getroffen. De hoogte van het GR is niet ruimtelijk weer te geven, wel het invloedsgebied waarover het GR wordt berekend.

Bij het opstellen van het bestemmingsplan 'Airparc Seppe' een onderzoek is gedaan naar externe veiligheid. In het kader hiervan is advies ingewonnen bij de Veiligheidsregio Midden- en West Brabant. Uit het uitgevoerde onderzoek externe veiligheid blijkt dat de ontwikkeling van Airparc Seppe mogelijk is op het gebied van externe veiligheid. Het uitgevoerde onderzoek is opgenomen in de bijlagen.

Gelet op het tijdsverloop heeft er op 8 juli 2020 een update plaatsgevonden door het bureau Antea van het externe veiligheidsonderzoek.

In dit onderzoek heeft een actualisatie plaatsgevonden ten opzicht van het onderzoeksrapport Externe veiligheid Seppe Airport, Risicoanalyse en elementen ter verantwoording van het groepsrisico, Oranjewoud, juli 2011. In dit onderzoek is de bestemde bedrijfssituatie ten zuiden van het vliegveld Seppe opnieuw beoordeeld op gebied van externe veiligheid. Er wordt geen nieuwe planologische situatie beoogd.

A58

- De A58 heeft een PR 10-6 plafond van 0 meter. Daarmee wordt voldaan aan de grens- en richtwaarden uit het Bevt omtrent het plaatsgebonden risico;
- De A58 heeft een plasbrandaandachtsgebied. Er worden geen objecten binnen het PAG beoogd. Daarom gelden er geen aanvullende bouwkunde eisen voor de op te richten objecten;
- De A58 heeft een relatief laag groepsrisiconiveau. Omdat er geen nieuwe planologische ontwikkelingen worden beoogd neemt het groepsrisico niet toe ten opzichte van de huidige situatie. Een beperkte verantwoording van het groepsrisico is verplicht.

Spoorlijn route 12

- Op ongeveer 500 meter ten noorden van het plangebied ligt de spoorlijn route 12 (Roosendaal Oost – Breda). Gelet op de relatief grote afstand tot het plangebied vormt het plaatsgebonden risicocontour en plasbrandaandachtsgebied geen belemmering voor het plangebied. Daarmee wordt voldaan aan de grens- en richtwaarden uit het Bevt omtrent het plaatsgebonden risico en gelden er geen aanvullende bouwkundige eisen voor de op te richten objecten;
- Het plangebied ligt binnen het invloedsgebied van toxische stoffen die over de spoorlijn worden getransporteerd. Een beperkte verantwoording van het groepsrisico is verplicht.

Hogedruk aardgastransportleiding

- Er hebben geen veranderingen plaatsgevonden aan de buisleiding of aan de directe omgeving van de buisleiding tussen deze actualisatie en het voorgaande onderzoek. Hier-

door zullen er geen veranderingen zich vertonen omtrent het plaatsgebonden risico en of groepsrisico;

- De hogedruk aardgastransportleiding heeft geen PR 10-6 contour;
- Het groepsrisico blijft ongewijzigd ten opzichte van de toekomstige situatie (inmiddels huidige situatie) uit het te actualiserende onderzoek en ligt onder de oriëntatiewaarde. Een beperkte verantwoording van het groepsrisico is verplicht.

Seppe Airport

- De PR 10-5 contour van Seppe Airport nagenoeg geheel buiten het plangebied is gelegen;
- De PR 10-6 contour valt over een gedeelte van de geprojecteerde bebouwing van het plangebied. Hiervoor is een verklaring van geen bezwaar van de provincie benodigd. Er wordt voldaan aan de toetspunten voor een verklaring van geen bezwaar van de provincie. De provincie heeft in eerder stadium aangegeven bij de verklaring van geen bezwaar aan te sluiten bij het landelijke beleid en geen scherpere eisen te stellen.

De voormelde actualisatie is opgenomen in de bijlagen.

Het plan is voorts voorgelegd aan de Brandweer Midden- en West-Brabant. Op het gebied van zelfredzaamheid wordt aandacht besteed aan de verbetering van deze zelfredzaamheid tijdens incidenten. De zelfredzaamheid kan worden verbeterd door extra bouwkundige en organisatorische maatregelen te treffen:

1. Voor toxische scenario's zijn nieuwe kantoorgebouwen een uitstekende schuilplaats mits tijdig de ventilatiesystemen worden afgezet en de ramen en deuren worden gesloten.
2. Een goede interne noodprocedure met daarbij verschillende scenario's (buisleiding, Transportroutes en de luchthaven) op te laten stellen en deze jaarlijks te beoefenen. Voorts wordt geadviseerd de waterleiding door te trekken en een brandkraan (A-water) van 60 m³/h op ca. 40 meter afstand van de nieuwbouw aan te brengen.

In de bijlage is de verantwoording van het groepsrisico opgenomen.

Geconcludeerd kan worden dat het aspect externe veiligheid geen belemmering vormt voor de onderhavige ontwikkeling.

4.9 Overige belemmeringen

In paragraaf 4.8 is ingegaan op (grote) planologische relevante buisleidingen (uitgezonderd rioolpersleidingen). Bij de bouwwerkzaamheden zal rekening moeten worden gehouden met eventueel overige aanwezige kabels en leidingen.

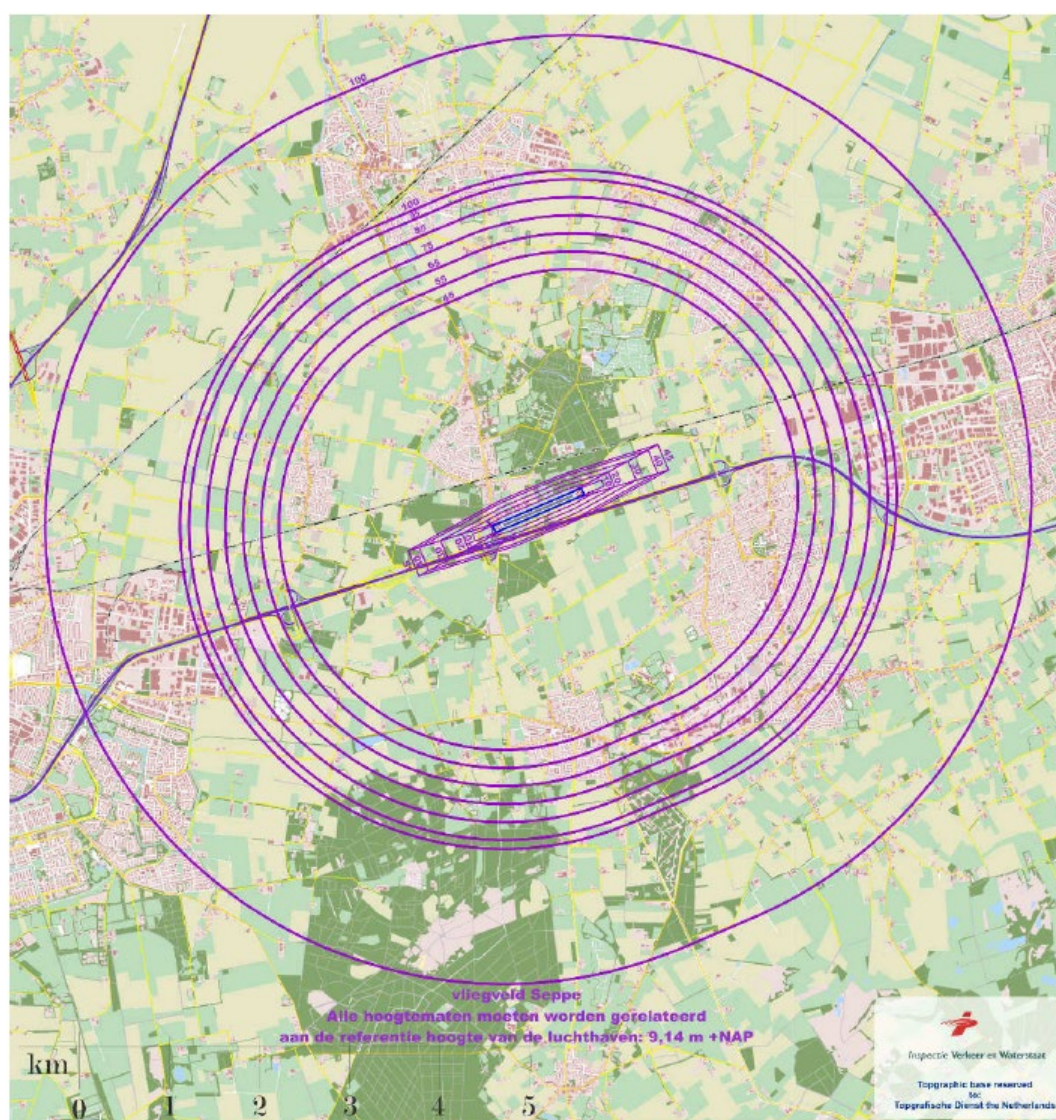
Luchtvaartverkeerszone

Vliegveld Seppe

Seppe Airport behoort tot de groep luchthavens van regionale betekenis. Het vliegverkeer bestaat uit lesvluchten, zakelijk verkeer en recreatief verkeer. Er kunnen per jaar rond de 58.000 vluchten plaatsvinden met luchtvaartuigen met een maximale AUW (All Up Weight) kleiner dan 6.000kg. Op basis van gegevens van de Directie Luchthavens van het ministerie van Verkeer en Waterstaat zijn voorts nog de relevante Bkl-contouren (geluidbelastingseenheden Besluit Kleine luchtvaart) bij Seppe opgenomen (47 – 57 Bkl berekeningsnummers 02- 05-02 110908). De regelgeving met

betrekking tot de Bkl contouren zoals opgenomen in het Besluit Kleine Luchtvaart is echter per 1 november 2009 vervallen en vervangen door de Regelgeving Burgerluchthavens en Militaire Luchthavens (RBML). De provincie is hierin als bevoegd gezag aangewezen. Op basis van het RBML heeft de provincie Noord-Brabant een beleidsnota luchtvaart Noord-Brabant opgesteld welke op 1 november 2011 in werking is getreden.

Naast de toetsingsvlakken van de communicatie-, navigatie- en surveillanceapparatuur gelden er ook hoogtebeperkingen rond luchthavens. Deze hoogtebeperkingen zijn beschreven in de vorm van driedimensionale vlakken die gerelateerd zijn aan een start- en landingsbaan. Doel hiervan is het luchtruim op en rond luchthavens vrij te houden van (hoge) objecten om zodoende de vliegtuigoperaties van en naar de luchthaven veilig te kunnen uitvoeren.



Zones vliegveld Seppe (Bron: Inspectie Verkeer en Waterstaat, 2008)

Figuur 7: Luchtvaartverkeerszone

Op grond van voorschriften van de International Civil Aviation Organisation (ICAO) gelden de volgende obstakelvlakken:

- Stroom: Rond een baan is een obstakelvrije rechthoek gesitueerd: de zogenaamde stroom waarvan de afmetingen variëren. De obstakelvlakken sluiten aan op de stroom. De stroom heeft een breedte van 120 m. De lengte van de stroom is de baanlengte plus 60 m aan beide baaneinden.
- Landingsvlak: Het landingsvlak sluit aan op de korte zijde van de stroom. Afmetingen: Lengte 2.500m, helling 4% oplopend van 0 tot 100 m, het vlak divergeert aan weerszijden met 10% (De afmetingen van het startvlak komen overeen met de afmetingen van het landingsvlak).
- Zijvlak: Het zijvlak sluit aan op de lange zijden van de stroom en op het landingsvlak. Afmetingen: De lengte aan de basis komt overeen met de lange zijde van de stroom. De horizontale lengte haaks op de lange zijde van de stroom bedraagt 225 m. De helling is 20%, oplopend van 0 tot 45 m.
- Binnenste horizontaalvlak: Het binnenste horizontaalvlak ligt boven de luchthaven en de omgeving van de luchthaven. Het oplopende landings- en zijvlak sluiten aan op dit vlak. Afmetingen: Het binnenste horizontaalvlak ligt op een hoogte van 45 m boven de landingsbanen. De grenzen van het binnenste horizontaalvlak worden bepaald door de omhullende van de omcirkelingen vanuit de baaneinden met een straal van 2.500 m.
- Conische vlak: Het conische vlak sluit aan op de bovenste grens (rand) van het horizontaal vlak. Vanaf deze grens loopt het conische vlak over een afstand van 1.100 m op onder een helling van 5%. De hoogte loopt op van 45 tot 100 m.
- Buitenste horizontaalvlak: Het buitenste horizontaalvlak sluit aan op de bovenste grens (rand) van het conische vlak. Vanaf deze grens blijft het buitenste horizontaalvlak horizontaal over een afstand 1.500m. Dit vlak ligt op een hoogte van 100 m boven de landingsbanen.

N.B.: Alle hoogtematen van de obstakelvlakken moeten worden gerelateerd aan de referentiehoogte van de luchthaven, voor vliegveld Seppe is dit 9,14 m.

Het plangebied in een beschermingsgebied van de in- en uitvliegfunnel van vliegtuigen gelegen. Ter plaatse van het plangebied moet dan ook een obstakelvrije zone worden opgenomen in de regels en op de verbeelding. In het uitwerkingsplan is hier rekening mee gehouden.

5 JURIDISCHE ASPECTEN

5.1 Algemene opzet

Inleiding

In dit hoofdstuk wordt een toelichting gegeven op de juridische opzet van het uitwerkingsplan als uitwerking van het wettelijke kader en het beleidskader in het juridische gedeelte van het uitwerkingsplan, namelijk de verbeelding en regels. Het uitwerkingsplan 'Fase 3 en 4 Breda Airport' bestaat uit de volgende onderdelen:

De regels

Deze regels bevatten de bouw- en gebruiksregels binnen de verschillende bestemmingen. Daarnaast zijn bevoegdheden opgenomen om door middel van een omgevingsvergunning af te wijken van het bestemmingsplan om het plan de benodigde flexibiliteit te geven.

De verbeelding

Op de verbeelding zijn de bestemmingen en de waarden (zoals archeologische waarden) opgenomen die kenmerkend zijn voor het gebied. Voor de categorieën waarbij bebouwing voorkomt, zijn op de verbeelding tevens bouwvlakken en eventueel aanduidingen opgenomen over bijvoorbeeld de maximaal te bebouwen oppervlakte. In de desbetreffende regels wordt daarnaar verwezen. De verbeelding en de regels zijn niet los van elkaar te zien. Bij strijd gaan de regels voor op de verbeelding.

De opzet van het plan

Het bestemmingsplan is een juridisch plan dat bindend is voor de burgers en voor de overheid. In het plan zijn er mogelijkheden opgenomen om door middel van een omgevingsvergunning af te wijken van het bestemmingsplan. Deze verschillende regelingen bieden ruimte voor bepaalde ontwikkelingen, maar er kunnen geen directe rechten en/of plichten aan worden ontleend. Er zal altijd een belangenafweging plaatsvinden.

5.2 Verbeelding

Bestemmingen

Op de verbeelding zijn de diverse bestemmingen te onderscheiden. De bestemmingen zijn afgeleid uit het gebruik (de aanwezige functies) en de aan een gebied toegekende waarde. De bestemmingen vormen het zogenaamde casco van het plan, waarvan in beginsel niet mag worden afgeweken.

Aanduidingen

We onderscheiden functieaanduidingen, bouwaanduidingen en maatvoeringsaanduidingen. Op de verbeelding zijn functieaanduidingen weergegeven. Deze functieaanduidingen vertegenwoordigen logischerwijs een functie. Hiermee zijn de specifieke functies aangeduid. Daarnaast zijn er ook bouwaanduidingen op de verbeelding aangegeven. Deze aanduidingen geven bijvoorbeeld aan waar een hoofdgebouw kan worden gebouwd.

De maatvoeringsaanduidingen die op de verbeelding zijn weergegeven, geven de verschillende maten aan met betrekking tot goothoogtes, inhoud et cetera.

5.3 Regels

De systematiek van de regels

De systematiek van de regels kan worden samengevat aan de hand van de hoofdstukindeling. De regels zijn onderverdeeld in vier hoofdstukken.

- Hoofdstuk 1 'Inleidende Regels' gaat in op de begripsomschrijvingen en de wijze van meten.
- Hoofdstuk 2 'Bestemmingsregels' gaat in op de bestemmingen. Hierin wordt een regeling gegeven voor de bestaande functies in het plangebied die positief zijn bestemd. Bepaald is welke vormen van gebruik en bouwwerken rechtstreeks (dus zonder voorafgaande wijziging, afwijking van het bestemmingsplan of omgevingsvergunning) zijn toegestaan.
- In hoofdstuk 3 zijn de algemene regels weergegeven die voor alle bestemmingen gelden (anti-dubbeltelbepaling, algemene bouwregels etcetera).
- In hoofdstuk 4 zijn de overgangs- en slotbepalingen opgenomen.

Hierna worden de hoofdstukken nader toegelicht. Volledigheidshalve zij opgemerkt dat de regels uit de bestemmingsplannen 'Airparc Seppe' en 'Partiële herziening planregels Airparc Seppe' van overeenkomstige toepassing worden verklaard.

5.3.1 HOOFDSTUK 1 INLEIDENDE REGELS

Dit hoofdstuk bevat artikelen, die van belang zijn voor een juiste toepassing van deze regels.

Begrippen

Deze geven een nadere uitleg van een aantal in de regels gehanteerde begrippen. Hierdoor wordt de eenduidigheid en daarmee de rechtszekerheid vergroot.

Wijze van meten

Dit artikel bevat bepalingen die aangeven op welke wijze bepaalde zaken, zoals oppervlakte en inhoud van gebouwen, dienen te worden gemeten.

5.3.2 HOOFDSTUK 2 BESTEMMINGSGEVELS

Opbouw bestemmingsregels

Dit hoofdstuk bevat regels waarin bepalingen zijn opgenomen betreffende de bestemmingen en de aanduidingen. Bij de opzet van deze regels is een alfabetische volgorde gehanteerd alsmede een standaardvolgorde zoals opgenomen in SVBP2012.

- *Bestemmingsomschrijving*
In dit onderdeel wordt de materiële inhoud van de bestemming aangegeven. Dit houdt in: de functies die binnen de bestemming 'bij recht' zijn toegestaan. De bestemmingsomschrijving vormt de eerste 'toetssteen' voor gebruiksvormen en ook voor bouwactiviteiten (past het beoogde gebruik van het gebouw in de bestemming). Beide zijn slechts toegestaan, voor zover zij zullen plaatsvinden binnen de opgenomen omschrijving.
- *Specifieke gebruiksregels*
In dit onderdeel wordt ten opzichte van de bestemmingsomschrijving, specifiek bepaald welke functies al dan niet specifiek zijn toegestaan. Deze bepaling vormt een aanvulling op de Bestemmingsomschrijving.
- *Afwijken van de gebruiksregels*
In dit deel van de regels is de bevoegdheid tot afwijken van de bestemmingsomschrijving en van de specifieke gebruiksregels opgenomen.
- *Omgevingsvergunning voor het uitvoeren van een werk, geen bouwwerk zijnde, of van werkzaamheden*

Voor zover nodig zijn hierin de regels opgenomen voor het uitvoeren van werken en werkzaamheden, voorzien van uitzonderingsregels en criteria.

Bedrijf

Gronden met de bestemming 'Bedrijf' zijn bestemd voor luchtvaartgebonden bedrijvigheid en dienstverlening, alsmede voor luchtvaartgerelateerde bedrijvigheid, waaronder wordt verstaan bedrijven die bij hun bedrijfsvoering gebruik maken van de luchtvaart. 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.

5.3.3 HOOFDSTUK 3 ALGEMENE REGELS

Dit hoofdstuk bevat een aantal bepalingen die op de bestemmingen als bedoeld in hoofdstuk 2 van toepassing zijn. Het betreffen de volgende bepalingen.

- *Anti-dubbeltelbepaling*

Met de anti-dubbeltelbepaling wordt geregeld dat grond die reeds eerder bij een verleende omgevingsvergunning voor het bouwen is meegenomen niet nog eens bij de verlening van een nieuwe omgevingsvergunning voor het bouwen mag worden meegenomen. Deze regel is rechtstreeks overgenomen uit het Besluit ruimtelijke ordening.

- *Algemene afwijkingsregels*

In dit artikel zijn enkele algemene afwijkingsregels opgenomen, zoals een afwijking van de maatvoering van 10 %.

- *Algemene aanduidingsregels:*

In dit artikel is een regeling opgenomen voor de obstakelvrije zone middels de aanduiding 'Luchtvaartverkeerzone 2 en 3'. Daarnaast zijn hier opgenomen de gebiedsaanduidingen 'geluidzone – luchtvaartverkeer -1', en 'milieuzone – grondwaterbeschermingsgebied'.

5.3.4 HOOFDSTUK 4 OVERGANGS- EN SLOTREGELS

Overgangsregels

De overgangsregels hebben tot doel de rechtstoestand te begeleiden van bouwwerken die gebouwd zijn of kunnen worden gebouwd en die afwijken van de bebouwingsbepalingen van het plan. Tevens is bepaald dat het gebruik van onbebouwde gronden en bouwwerken in het plan, voor zover dit gebruik op het tijdstip van het rechtskracht verkrijgen van het plan (rechtsens) afwijkt van de in het onderhavige plan gegeven bestemming, kan worden voortgezet.

Deze regels zijn opgenomen in het Bro en zijn op voorgeschreven wijze overgenomen.

Slotregel

Dit artikel geeft ten slotte aan dat de regels van het bestemmingsplan kunnen worden aangehaald als het uitwerkingsplan 'Fase 3 en 4 Breda Airport'.

6 ECONOMISCHE EN MAATSCHAPPELIJKE UITVOERBAARHEID

6.1 Economische uitvoerbaarheid

In de Wro is in afdeling 6.4 de regelgeving rondom grondexploitatie opgenomen. Centrale doelstelling van de wet is om in de situatie van particuliere grondexploitatie te komen tot een verbetering van het gemeentelijk kostenverhaal en de versterking van de gemeentelijke regie bij locatieontwikkeling. In artikel 6.12 van de Wro is bepaald dat de gemeenteraad een exploitatieplan vaststelt voor gronden waarop een bouwplan is voorgenomen. In artikel 6.2.1 Bro is vastgelegd wat onder een bouwplan wordt verstaan. De bouw van een of meerdere hoofdbouwen is in het betreffende artikel van het Bro opgenomen.

Een exploitatieplan dient tegelijkertijd met een bestemmingsplan te worden vastgesteld. In de Wro is tevens opgenomen, dat kan worden afgeweken van de verplichting tot het opstellen van een exploitatieplan indien het verhaal van kosten van de grondexploitatie over de in het plan of besluit begrepen gronden anderszins verzekerd is. Dit is onder andere het geval indien de gemeente en de initiatiefnemer en/of de ontwikkelende partij een privaatrechtelijke overeenkomst hebben gesloten over de verdeling van kosten bij de grondexploitatie.

De beoogde ontwikkeling 'Fase 3 en 4 Breda Airport' is een privaat initiatief. De gronden ter plaatse van de ontwikkelingslocatie zijn in bezit van de initiatiefnemer. Bij onderhavige ontwikkeling is een anterieure overeenkomst tussen de gemeente en de initiatiefnemer ofwel de ontwikkelende partij gesloten, waardoor het niet noodzakelijk is een exploitatieplan op te stellen.

Conform artikel 3.1.6, sub f van het Bro heeft een onderzoek plaatsgevonden naar de economische uitvoerbaarheid van het plan. De ontwikkeling wordt uit eigen middelen betaald. Er is gebleken dat het plan economisch uitvoerbaar is.

Opgemerkt wordt dat er een anterieure overeenkomst gesloten wordt voor verhaal van kosten en planschade.

6.2 Maatschappelijke toetsing

De gemeente Halderberge dient de bevolking te betrekken bij de voorbereiding van plannen op ruimtelijk gebied. Conform de gemeentelijke inspraakverordening kan het bestuursorgaan zelf besluiten of inspraak wordt verleend bij de voorbereiding van gemeentelijk beleid. Gezien de beperkte omvang en impact van onderhavig plan zal worden afgezien van het ter inzage leggen van een voorontwerp uitwerkingsplan. Het ontwerp uitwerkingsplan zal wel ter visie worden gelegd.

6.3 Overleg

Ter voldoening aan het bepaalde in artikel 3.1.1 van het Bro dient bij de voorbereiding van een uitwerkingsplan, waar nodig, overleg gepleegd te worden met de wettelijk verplichte organisaties.

Het plan is toegestuurd aan de volgende instanties:

- Provincie Noord – Brabant;
- Waterschap Brabantse Delta;

- Rijkswaterstaat Zuid-Nederland;
- Ministerie van Defensie;
- DNWG;
- Brandweer/Veiligheidsregio;
- Gasunie Transport Services.

Provincie Noord-Brabant

Overlegreactie middels het formulier 'Inventarisatie RO belangen

Overlegreactie

Het door de gemeente Halderberge ingevulde formulier over de in het voorontwerp betrokken ruimtelijke aspecten geeft ons geen aanleiding tot het maken van opmerkingen. U kunt het wettelijk vooroverleg dan ook als afgerond beschouwen.

Conclusie

De overlegreactie geeft geen aanleiding om het uitwerkingsplan 'Fase 3 en 4 Breda Airport' aan te passen.

Waterschap Brabantse Delta

Overlegreactie bij schrijven d.d. 21 maart 2021

Overlegreactie

De overleg reactie wordt voor kennisgeving aangenomen en onder de aandacht gebracht bij de initiatiefnemer.

Bij het realiseren van de beoogde bebouwing dienen uitlogende materialen zoals lood, koper, zink en zacht PVC achterwegen gelaten te worden. Deze stoffen kunnen zich ophopen in het water(bodem)systeem en hebben hierdoor een zeer nadelige invloed op de water(bodem)kwaliteit en ecologie. In de toelichting bij het uitwerkingsplan 'Fase 3 en 4 Breda Airport' is de waterparagraaf aangepast.

Conclusie

De overlegreactie geeft aanleiding om de toelichting bij het uitwerkingsplan 'Fase 3 en 4 Breda Airport' aan te passen.

Rijkswaterstaat Zuid-Nederland

Overlegreactie bij e-mail d.d. 22 april 2021

Overlegreactie

Het plangebied is gelegen net ten noorden van de Rijksweg A58 ter plekke. Hier ligt ook een 0-50 m vrijwaringszone. De bebouwing wordt opgericht buiten deze zone. De groenstrook liggend tussen de Rijksweg A58 en het Airparc Breda blijft gehandhaafd.

Rijkswaterstaat merkt op dat te allen tijde een veilige doorstroming van haar weggebruikers op de Rijkswegen wil garanderen. Daarom verzoekt Rijkswaterstaat de initiatiefnemer te handelen conform het afleidingskader 'Beoordeling van objecten langs auto(snel)wegen', vastgesteld d.d. 12 oktober 2011.

In de onderhavige case betekent dit onder meer dat de bebouwing geen voor de weggebruiker afleidende reclame en/of verlichting mag bevatten. Ook reclamemasten kunnen verkeersafleidend zijn. Het afleidingskader zoals bovengenoemd treft u als bijlage bij dit bericht aan.

Conclusie

De overlegreactie geeft geen aanleiding om het uitwerkingsplan 'Fase 3 en 4 Breda Airport' aan te passen.

Van het Ministerie van Defensie, de DNWG, de Brandweer/Veiligheidsregio en de Gasunie Transport Services, zijn geen overlegreacties ontvangen.

