

Bijlage bij de toelichting

Nota van commentaar voorontwerp bestemmingsplan Park de Bavelse Berg.

Nota van commentaar

naar aanleiding van de inspraak en

vooroverleg met betrekking tot het

Voorontwerpbestemmingsplan

Park De Bavelse Berg

Project-MER De Bavelse Berg

Januari 2013

Hoofdstuk 1 - Inleiding

Aan de oostkant van Breda, langs de A27, ligt het plangebied Park de Bavelse Berg. Voor dit plangebied is een nieuw bestemmingsplan opgesteld vanwege de herontwikkeling van de voormalige afvalberging, in de volksmond de Bavelse Berg genoemd, en het aangrenzende gebied. Het ontwerpbestemmingsplan Park de Bavelse Berg voorziet in de ontwikkeling van een evenementencomplex gecombineerd met een leisure-, recreatie- en werkgebied met ondersteunende thematische detailhandel. Ook de aanleg van een nieuwe ontsluitingsweg, een nieuw te ontwikkelen bedrijventerrein in de oksel van de A27 en deze ontsluitingsweg en een natuurgebied, vallen binnen het plan.

Gelet op het grote aantal jaarlijks te verwachten bezoekers van het evenementencomplex, en de Berg is voor het geheel een Milieueffectrapport (MER) opgesteld. Het MER geeft een toelichting op de voorgenomen initiatieven en de milieueffecten ervan. Mede op basis hiervan is het voorontwerpbestemmingsplan gemaakt waarmee aan bovengenoemde ontwikkelingen en initiatieven een juridische basis wordt gegeven.

Op het voorontwerpbestemmingsplan en het MER is de mogelijkheid geboden om in het kader van inspraak en vooroverleg mondelinge en schriftelijke reacties in te dienen. Het voorontwerpbestemmingsplan Park De Bavelse Berg en de Project-MER Park de Bavelse Berg hebben van 22 mei tot en met 2 juli 2008 ter inzage gelegen. In deze periode heeft op 3 juni 2008 een informatieavond plaatsgevonden. De ingediende inspraakreacties komen in hoofdstuk 2 aan de orde. De instanties die zijn benaderd in het kader van het vooroverleg ex artikel 10 van het Besluit op de ruimtelijke ordening (Bro) hebben voorts tot 1 augustus 2008 de gelegenheid gehad om hun reactie kenbaar te maken. Hierop wordt in hoofdstuk 3 ingegaan.

Deze Nota van Commentaar vormt derhalve de weerslag van alle op de voorontwerpversie ontvangen reacties en het gemeentelijk antwoord daarop. Gelet op het feit dat de ontwikkeling van het project vertraging heeft opgelopen ten gevolge van gewijzigde maatschappelijke en economische omstandigheden, heeft ook de oplevering van deze Nota van Commentaar enige tijd op zich laten wachten. In deze periode is opnieuw naar plan gekeken en is een aantal wijzigingen doorgevoerd. De belangrijkste wijzigingen zijn:

- De ontsluitingsweg wordt niet langer doorgetrokken in oostelijke richting; door het wegvallen van de uitbreidingslocatie Lijndonk-Tervoort is dit niet langer noodzakelijk;

- het plangebied is aan de oostzijde kleiner geworden doordat de oostelijke percelen aan de zuidkant van de berg (de (overloop) parkeerterreinen) zijn vervallen;
- het aantal m2 detailhandel is teruggebracht.
- het plangebied is aan de zuidzijde van de ontsluitingsweg uitgebreid met een perceel bestemd voor natuur en waterberging;
- de helihaven is vervallen;
- de skibaan is vervallen;
- de bestemming 'Groen-Landschapspark' is vervallen omdat het landschapspark is vervangen door een robuust natuur- en waterbergingsgebied - het programma op de berg wordt niet meer ineens ontwikkeld maar gefaseerd. De totale ontwikkeling omvat 80.000 m2 bvo (was: 85.000 m2 bvo) ; de eerste fase omvat 20.000 m2 bvo.

Ook heeft op basis van voormelde wijzigingen en actuele wet- en regelgeving een actualisatie plaatsgevonden van de onderzoeken die ten grondslag lagen aan het MER en het voorontwerpbestemmingsplan. Deze geactualiseerde onderzoeken vormen de basis voor het ontwerpbestemmingsplan. Indien de geactualiseerde onderzoeken afwijken van de onderzoeken die de basis vormden voor het MER, is dit in de beantwoording aangegeven

In verband met de doorgevoerde wijzigingen in het plan is een aantal reacties ten aanzien van bovenvermelde planonderdelen niet langer relevant; deze zijn derhalve in onderhavige nota buiten beschouwing gebleven. Inmiddels is de planvorming weer opgestart en daarmee ook de bestemmingsplanprocedure.

Hoofdstuk 2 - Inspraakreacties

Inleiding

In het kader van de inspraak op het voorontwerpbestemmingsplan en het milieueffectrapport (MER) zijn 48 schriftelijke reacties ontvangen van 40 onderstaande personen en instanties. Indien personen of instanties meerdere reacties hebben ingestuurd is dit tussen haakjes aangegeven. Bij het bespreken van de reacties zijn deze reacties als één reactie beschouwd.

Van de volgende personen en instellingen zijn één of meer reacties ontvangen. Ter bescherming van de privacy van natuurlijke personen zijn deze insprekers geanonimiseerd.

- | | | |
|-----|--|---|
| 1. | Inspreker Dorstseweg A te Bavel | D.A. Bal en P.M. de Jong, Hemelaer, Dorstseweg 43, Bavel |
| 2. | Inspreker Dorstseweg B te Bavel | M.J.J.H. Grootenboers, Dorstseweg 45, Bavel |
| 3. | Inspreker Kluisstraat te Bavel | P.L.M. Melker, Kluisstraat 7, Bavel |
| 4. | Inspreker, Mariastraat te Bavel | Familie Linders Ellis, Mariastraat 12, Bavel |
| 5. | Inspreker Vennekes te Bavel (2) | F.W. Saeijs, Vennekes 5, Bavel |
| 6. | ZLTO Advies, namens cliënt Akkerweg te Bavel (2) | door A.C.H.M. Commissaris, Spoorlaan 350, Tilburg, namens C. Brooimans |
| 7. | Rombouts Rentmeesterskantoor B.V. namens cliënt Gilzeweg te Bavel | door M.J.C. Rombouts, Vierbanse Gantel 21, Tilburg, namens familie Vermulst |
| 8. | Inspreker Franklin Rooseveltlaan A te Breda | B. Veltman, Franklin Rooseveltlaan 100, Breda |
| 9. | Inspreker Franklin Rooseveltlaan B te Breda | S. Verheyen, Franklin Rooseveltlaan 47, Breda |
| 10. | Inspreker Groenestraat te Dorst (2) | C.E.M. van Wezel, Groenestraat 20, Dorst |
| 11. | Inspreker Rijksweg A te Dorst (2) | E.F.M. Versluis en M.J. Roks, Rijksweg 54, Dorst |
| 12. | Inspreker Rijksweg B te Dorst | C. van Gool, Rijksweg 96a, Dorst |
| 13. | Inspreker Bavelstraat A te Dorst | T. en M. Luijferink-Van Hooijdonk, Bavelstraat 32, Dorst |
| 14. | Inspreker Bavelstraat B te Dorst | J. Schoenmakers, Bavelstraat 33, Dorst |
| 15. | Inspreker Pastoor van Rietstraat te Molenschot | D. Klaassen, Pastoor van Rietstraat 7, Molenschot |
| 16. | Inspreker (zonder adresspecificatie) | W.J. Staat (zonder adresgegevens) |
| 17. | Vereniging Dorp Bavel (2) | door B. Akkermans, p/a Heining 10, Bavel |
| 18. | Buurtvereniging de Groentjes | door Y. de Vet, Groenestraat 11, Dorst |
| 19. | Klankbordgroep Breda-Oost | door G. Dirven, p/a Lijndonkseweg 1, Bavel |
| 20. | Vereniging Bedrijven Breda-Oost (3) | door A.A. Ammerlaan, Stadionstraat 13/4, Breda |
| 21. | Wijkraad Heusdenhout | Postbus 9413, Breda |
| 22. | Dorpsraad Dorst (2) | door G. Verhagen, p/a Sint Marcoenstraat 8, Dorst |

- | | | |
|-----|--|--|
| 23. | Stichting WSG te Geertruidenberg | door P.J.F.B. Span, postbus 112, Geertruidenberg |
| 24. | Amgen Europe B.V., Minervum te Breda | door E. Martens, Minervum 7061, Breda |
| 25. | Van Wezel Elektrotechniek, Minervum te Breda (2) | door C.E.M. van Wezel-Goos, Minervum 7345, Breda |
| 26. | Tigchelaar Groep, Minervum te Breda | door S.B. Tigchelaar, Minervum 7001, Breda |
| 27. | Coleman Benelux BV, Minervum te Breda | door I. de Mooij, Minervum 7168, Breda |
| 28. | Ronstreeet Properties, namens Breedhoeve c.v., Minervum te Breda | door J.J. Segers, Minervum 7032, Breda |
| 29. | Alfa Laval Benelux BV, Baarschot te Breda | door J. Lokhoff, Baarschot 2, Breda |
| 30. | Broeders, Minervum te Breda | H. Broeders, Minervum 7066, Breda |
| 31. | Damac Houtbewerkingsmachines B.V., Minervum te Breda | door M. Mennen, Minervum 7232, Breda |
| 32. | MK2 Audiovisueel, Minervum te Breda | door R. Vermaat, Minervum 7352, Breda |
| 33. | KraussMaffei, Minervum te Breda | door V. Van Schendel, Minervum 7408, Breda |
| 34. | De Baronie Koel- en Vriestechniek BV, Minervum te Breda | door J. Goos, Minervum 7047, Breda |
| 35. | Waalwear Men B.V., Minervum te Breda | door T. Heidman, Minervum 7032, Breda |
| 36. | Van Dorp Installaties, Minervum te Breda | door M. Bruinsma, Minervum 7217, Breda |
| 37. | GeoNed B.V., Minervum te Breda | door K. Goos, Minervum 7491, Breda |
| 38. | Vila Etiketten B.V., Minervum te Breda | door T. Reichardt, Minervum 7314, Breda |
| 39. | Nassau Beheer Breda BV / Nassaufarma BV, Minervum te Breda | door E.F.C.L. Boon, Minervum 7221/E, Breda |
| 40. | Kemppi Benelux, Minervum te Breda | door G. Van Zantvliet, Minervum 7284, Breda |

Opzet en structuur Nota van Commentaar

Dit hoofdstuk is onderverdeeld in een algemeen gedeelte en een individueel gedeelte. Per onderwerp worden de reacties zoveel mogelijk samengevat, waarna onder het kopje commentaar hierop wordt ingegaan.

In het algemene gedeelte A (pagina's 5 t/m 13) zijn onderwerpen samengevat en van commentaar voorzien die door meerdere personen/instanties zijn aangedragen.. Daarna worden, in het individuele gedeelte B (pagina's 14 t/m 57) alle overige reacties afzonderlijk samengevat en van commentaar voorzien .

De onderwerpen die in het algemene deel A aan de orde komen zijn:

1. Infrastructuur, verkeer en parkeren;
2. Geluidhinder door verkeer en evenementen;
3. Luchtkwaliteit;
4. Woongenot en planschade.

A.1 Infrastructuur, verkeer en parkeren - algemeen

Algemene reacties

Uit de ingekomen reacties, kan het volgende beeld gedistilleerd worden.

Het is insprekers onvoldoende duidelijk wat de consequenties zijn aangaande de parkeergelegenheid in relatie tot het verwachte bezoekersaantal. Een aantal insprekers geeft aan dat het bedrijventerrein Hoogeind/Minervum niet gebruikt mag worden om het verwachte parkeertekort op de Bavelse Berg op te vangen. Bedrijven moeten voor medewerkers en klanten altijd bereikbaar zijn, zonder files. Enige uitzondering kan zijn het aanleggen van extra parkeercapaciteit op het bedrijventerrein dat gedeeld kan worden, zodat ook de huidige bestaande parkeeroverlast bij de bedrijven ontlast wordt, aldus de insprekers. Vragen als “Waar wordt het tekort aan parkeerplaatsen opgelost?” en “Tijdens de inspraakavond is gezegd dat er slechts overlast is tijdens 10 dagen per jaar en dat die door middel van een vervoersplan zal worden opgelost. Waar wordt die garantie geborgd en hoe?” worden meerdere malen gesteld.

Bovendien spreekt uit de reacties de zorg omtrent het betaald parkeren. Vanwege het betaald parkeren zullen bezoekers alternatieven zoeken, omdat zij gratis willen parkeren. Gevreesd wordt dat ook het bedrijventerrein Bavel Noord en de woonstraten van Bavel en Dorst hiervoor gebruikt gaan worden met alle gevolgen van “wildparkeren”, gevaarlijke situaties, vervuiling en vandalisme van dien. Dit is onaanvaardbaar voor veel insprekers, en/of het MER voorziet hierin niet dan wel niet afdoende.

Algemeen Commentaar verkeer, vervoer en parkeren

Ontsluiting

Het Park de Bavelse Berg zal op drie wijzen ontsloten worden, namelijk middels:

- 1. een primaire hoofdontsluiting ten zuiden van de voormalige vuilstort; aansluitend op afrit 15 van de A27 voor al het verkeer;*
- 2. een secundaire ontsluiting via het bedrijventerrein Hoogeind, voor de eerste fase van de ontwikkeling van de berg;*
- 3. een tertiaire ontsluiting in het Noordwestelijk deel van het plangebied, alleen voor calamiteiten verkeer, hulpdiensten en (mogelijk) openbaar vervoer.*

Nabij afrit 15 op de A27 en in het verlengde van de Franklin Rooseveltlaan is de nieuwe ontsluiting van het Park de Bavelse Berg voorzien. Deze nieuwe ontsluiting wordt vanaf de A27 bewegwijzerd en hiermee worden zowel de ontwikkelingen op de berg zelf) als de ontwikkelingen aan de voet van de berg ontsloten. In het geval van evenementen worden met het oog op bereikbaarheid de voorzieningen op de berg (leisure, detailhandel, werklocaties) eveneens ontsloten via de secundaire ontsluiting. Belangrijk uitgangspunt hierbij is dat de toekomstige exploitant van het evenemententerrein bij de inrichting van het terrein en tijdens evenementen er op toe moet zien dat als gevolg van deze extra ontsluiting er geen:

*uitwijk en overloop van parkeren plaatsvindt op bedrijventerrein Hoogeind;
alternatieve ontsluitingsroute via Hoogeind richting N282 ontstaat.*

De maat en vorm van de nieuwe ontsluitingsweg is gedimensioneerd op het maximaal aantal te realiseren parkeerplaatsen en, daarmee samenhangend, met het aantal motorvoertuigen per uur dat het terrein kan bereiken en verlaten. Dit uitgangspunt, samen met een goed onderbouwde minimum lengte van de opstelstroken tussen verkeersregelinstallaties op afrit 15 (A27) én de vrije inrijdmogelijkheden moeten zorg dragen voor zo min mogelijk congestie. Door de wijze waarop de parkeervoorzieningen zijn gesitueerd, is er voldoende mogelijkheid om het uitgaande verkeer te bufferen op het terrein zelf om het vervolgens gedoseerd het evenemententerrein te laten verlaten.

Voor een evenemententerrein is het overigens niet gebruikelijk de ontsluiting af te stemmen op het maximaal aantal bezoekers. Bij een groot evenement zullen in een tijdsbestek van een uur circa 30.000 bezoekers het terrein willen verlaten. Het hierop ontwerpen van infrastructuur is onmogelijk kosteneffectief en duurzaam te maken. Uitgangspunt bij grootschalige evenementen is dat een significant deel van de bezoekers het evenemententerrein met een andere vervoerswijze dan de auto bereikt. Dit moet worden vastgelegd in een mobiliteitsplan. De initiatiefnemer van het evenement, of de exploitant van het evenementencomplex, geeft hierin aan hoe de bereikbaarheid van het evenemententerrein tijdens het evenement gegarandeerd blijft en de overlast voor de directe omgeving wordt tegengegaan. De Gemeente toetst de mobiliteitsplannen bij de aanvraag van de betreffende vergunning.

Naast het reguliere openbaar vervoer (dat in overleg met de Provincie op de nieuwe situatie zal worden aangepast), zal voor de grotere evenementen aanvullend vervoer worden ingezet vanuit station Breda centraal en parkeerplaatsen elders in de stad.

Kenmerken van het parkeren

Voortschrijdend inzicht heeft ertoe geleid dat in de uitwerking van de plannen een aantal verschuivingen heeft plaatsgevonden, die in de fase van het ontwerpbestemmingsplan worden vastgelegd. In de plannen is geen sprake meer van (overloop) parkeren in het oostelijk deel van het plangebied; daarmee valt bosperceel de Hemelaer buiten het plangebied. Verder wordt de berg gefaseerd ontwikkeld; het ontwerpbestemmingsplan maakt de ontwikkeling van 20.000 m² bvo mogelijk op de berg met de daarbij behorende parkeerplaatsen (200).

Momenteel wordt voorzien in 2250 parkeerplaatsen ten behoeve van de evenementenzone. Dit is gebaseerd op de voorlopige programmering, waarbij op basis van type evenement, verwacht aantal bezoekers, verwacht aantal autobezoekers en verwachte bezettingsgraad per auto is gekeken naar de verwachte parkeerbehoefte. Op basis van het op 10 na grootste evenement is het aantal van 2250 parkeerplaatsen bepaald. Daarnaast zijn nog parkeerplaatsen gecalculeerd voor de overige voorzieningen binnen de evenementenzone, waardoor het aantal parkeerplaatsen in de evenementenzone circa 3100 moet bedragen. Hier dienen nog de parkeerplaatsen op de berg (binnen Gemengd -1) bij opgeteld te worden. Dit aantal wordt berekend op basis van de nota Parkeer en Stallingbeleid, waarbij vooralsnog wordt uitgegaan van 200 parkeerplaatsen voor de eerste fase van 20.000 meter bvo. Daarmee komt het totaal voor de eerste fase op circa 3300 parkeerplaatsen uit.

Afwijking van het MER

In deze procedure worden afwijkingen van het MER, mits onderbouwd, toegestaan.

De gehanteerde kwantitatieve uitgangspunten met betrekking tot het parkeren zijn :

- het realiseren van 200 parkeerplaatsen op de berg (tbv de eerste fase op de berg)*
- het realiseren van 2250 parkeerplaatsen aan de voet van de berg (tbv evenemententerrein) en 850 tbv overige voorzieningen.*

Deze aantallen zijn bepaald op basis van de zogenaamde Bredase Parkeernormen waarbij is uitgegaan van dubbelgebruik.

De gehanteerde kwalitatieve uitgangspunten met betrekking tot het parkeren zijn:

- de 2250 vaste parkeerplaatsen aan de voet van de berg worden zowel verhard als semiverhard uitgevoerd op maaiveld of worden gerealiseerd in een gebouwde voorziening en liggen binnen de bestemming Gemengd 2.*
- de 200 parkeerplaatsen op de berg worden verhard en semi-verhard uitgevoerd en liggen binnen de bestemming Gemengd 1;*
- vanwege de omvang is de parkeerbehoefte van het evenemententerrein maatgevend voor de parkeerpiek;*
- het evenemententerrein en de evenementenhal zijn tegelijkertijd niet maximaal in gebruik.*

In de MER rapportage is opgenomen dat voor de Top 10 evenementen altijd een mobiliteitsplan gemaakt moet worden. De gemeente ziet er vervolgens op toe dat ook bij de andere evenementen er geen parkeeroverlast ontstaat. Concreet houdt dit in dat voor elk evenement waarbij het verwachte aantal bezoekers, en de daarmee samenhangende parkeerbehoefte, de beschikbare parkeercapaciteit overschrijdt, er een mobiliteitsplan opgesteld moet worden. Ook voor die evenementen waarvan naar aard en grootte verwacht wordt dat congestie kan ontstaan(maximum aantal toe te laten motorvoertuigen per uur) dient een mobiliteitsplan gemaakt te worden.

In het mobiliteitsplan wordt door de initiatiefnemer van het evenement of de exploitant van het evenementencomplex aangegeven hoe het tekort aan parkeerplaatsen en/of het overschot aan motorvoertuigen opgevangen wordt. Dit omvat onder meer de volgende zaken.

- *de statistieken van het evenement ten aanzien hoeveel bezoekers er worden verwacht, wat is het aandeel auto, , etc.*
- *de spreiding in aankomst en vertrektijden om te voorkomen dat er teveel bezoekers tegelijkertijd het plangebied in of uit willen rijden;*
- *de bereikbaarheid van de voorzieningen op de berg (leisure, werken en detailhandel) ten tijde van een evenement;*
- *de mate waarin de parkeercapaciteit van de berg (in eerste fase circa 400)) kan worden ingezet;*
- *welke overige parkeerplaatsen in de stad voorhanden zijn;*
- *hoe buspendels worden ingezet;*
- *wanneer en waar er verkeersregelaars worden ingezet (van belang hoe hierin Hoogeind ontzien wordt);*
- *hoe de bewegwijzering plaatsvindt;*
- *of combitickets worden aangeboden (kaartje inclusief vervoer met OV en/of pendelbus).*

Hierbij valt te denken aan een systematiek van scenario's, waarbij er een waaier aan mobiliteitsoplossingen ontwikkeld wordt. Afhankelijk van het evenementtype en verwachte aantal bezoekers kan er gekozen worden voor een scenario waarvan de mobiliteitsvoorwaarden- en oplossingen vastliggen.

Randvoorwaardelijk bij de Top 10 evenementen is dat de programmering dusdanig wordt aangepast dat de vervoersstromen buiten de spitsperiodes vallen. Dit geeft het minste overlast voor het bedrijventerrein en de omwonenden. De Gemeente toetst de mobiliteitsplannen en handhaaft de afgegeven vergunningen.

De bijstelling van de parkeernorm en de verplichting een mobiliteitsplan te maken, dragen bij aan een zo beperkt mogelijke verkeersdruk op het wegennet.

A2 Toename geluidhinder door verkeer en evenementen - algemeen

Algemene reactie

De toename van geluidbelasting veroorzaakt door pop-evenementen op de woningen in Molenschot is niet onderzocht volgens insprekers. Daarnaast is volgens hen ook niet onderzocht wat de invloed van extra geluid door verkeer op het dorp Molenschot zal zijn.

Algemeen commentaar

In het MER zijn de geluidscontouren bepaald voor grootschalige muziekevenementen. Op basis hiervan kan de geluidbelasting van de woningen in Molenschot worden ingeschat. Gezien de afstand tot het evenemententerrein zal de geluidbelasting in Molenschot beperkt zijn.

Ook de invloed van het geluid van het verkeer zal in Molenschot beperkt zijn. Het verkeer zal zich met name afwikkelen via de A27.

Een en ander is meegenomen in de akoestische rapportage die ten behoeve van het MER is opgesteld en deze rapportage heeft mede ter inzage gelegen. Er is een nieuw akoestisch onderzoek opgesteld waarin is onderzocht wat het effect van grootschalige muziekevenementen op de omgeving is. Voor dergelijke evenementen kan de gemeente maximaal 12 keer per jaar ontheffing verlenen ten opzichte van de reguliere situatie. Omdat de gemeente ook voor die twaalf keer een acceptabele situatie vereist is, is deze incidentele situatie aan een maximum toelaatbare waarde gekoppeld. Bij een overschrijding hiervan zal handhavend worden opgetreden.

Algemene reactie

Met betrekking tot de berekening van de geluidbelasting ten gevolge van evenementen is sprake van een manco. Bij de berekening van het aantal geluidbelaste woningen in de scenario's 3a en 3b zijn de nog te realiseren nieuwbouwwoningen in Lijndonk-Tervoort (max. 3.000) niet meegerekend, want "van deze woningen is er geen adressenbestand beschikbaar". MER heeft hier aanvulling. Deze aanvullende berekening is ook van belang omdat in het MMA en VKA wordt gekozen voor variant 3b. Dit is voor Lijndonk-Tervoort wat betreft geluidbelasting door evenementen het meest ongunstig.

Algemeen commentaar

De ontwikkeling van Lijndonk-Tervoort is vervallen.

Nu de ontwikkeling van Lijndonk-Tervoort van de baan is, zal de conclusie van het MER niet veranderen. Een aanvulling is verder ook niet nodig.

A3 Luchtkwaliteit - algemeen

Algemene reactie

Onder andere de dorpsraad van Bavel is van mening dat de luchtkwaliteit nu al verstoord wordt door reeds geplande uitbreidingen. In de omgeving is daarom geen plaats voor de voorgenomen ontwikkeling van Park de Bavelse Berg. De dorpsraad heeft een contra-expertise van het Milieurapport Breda Oost van februari 2007 uit laten voeren door Bureau Blauw. De dorpsraad verzoekt de Commissie voor milieueffectrapportage de uitgangspunten en de uitkomsten van dit rapport te betrekken in en mede ten grondslag te leggen aan haar conclusies aangaande de ontwikkelingen van de luchtkwaliteit, zoals uitgewerkt in het MER.

Algemeen commentaar

Ten behoeve van het MER heeft Arcadis een uitgebreid verkeersonderzoek uitgevoerd naar de gevolgen op de verkeersintensiteit in Breda-oost. Het verkeersmodel dat hiervoor is gebruikt en de inputgegevens zijn kortgesloten met diverse andere overheden. Wij hebben geen redenen om aan deze getallen te twijfelen. Op basis van de berekende verkeersintensiteiten, die uit dit onderzoek zijn overgenomen, zijn vervolgens de luchtkwaliteitsberekeningen uitgevoerd. Deze berekeningen zijn uitgevoerd overeenkomstig de "Regeling beoordeling Luchtkwaliteit 2007". In het onderzoek van Buro Blauw is gebruik gemaakt van een globaler model. Dit model is bedoeld is om een eerste indruk te krijgen. Dit model is minder nauwkeurig en heeft daardoor een grotere onzekerheid dan de modellen die gebruikt zijn door Arcadis. In 2012 is een nieuw luchtkwaliteitsonderzoek uitgevoerd door Grontmij. Ook daaruit blijkt dat er geen overschrijdingen van de grenswaarden verwacht mag worden op basis van uitgevoerde modelberekeningen voor de toekomstige situatie.

Algemene reactie

De integrale meetresultaten betreffende PM10 van meetpunt 240, zijnde meetpunt Takkebijsters te Breda, gedurende de meest recente periode van 365 dagen wijzen uit dat betreffende norm wordt overschreden. Dit is in tegenspraak met het MER waarin op pagina 129 wordt gesteld dat deze norm nergens wordt overschreden.

Algemeen commentaar

Het meetstation langs de Tilburgseweg, dat onderdeel uitmaakt van het landelijk meetnet luchtkwaliteit van het RIVM, functioneert inmiddels een aantal jaren. In de begintijd wezen de resultaten uit dat er een aantal forse overschrijdingen waren van de norm ten aanzien van fijnstof. Omdat deze resultaten niet overeenkomstig de verwachtingen waren, is er in 2006 – 2007 onderzoek verricht naar dit meetstation en overigens ook naar het totale meetsysteem in Nederland.

Dit heeft geresulteerd in 2 rapporten; RIVM rapport 680708003/2007, Resultaten van onderzoek naar fijn stof aan de Tilburgseweg te Breda en RIVM rapport 680708001 / 2007, PM10: Validatie en equivalentie 2006.

Hieruit bleek dat de meetresultaten inderdaad gecorrigeerd dienden te worden. Op basis van dit onderzoek zijn de resultaten (over de jaren 2005 en 2006) gecorrigeerd.

In 2007 is op 36 dagen de 24-uursgrenswaarde voor fijn stof van $50 \mu\text{g}/\text{m}^3$ overschreden. Toelaatbaar is een overschrijding op maximaal 35 dagen. In 2008 is de norm ruimschoots gehaald. Het aantal dagen overschrijding van de 24-uur grenswaarde bedroeg in 2008 20 dagen. Deze verschillen zijn grotendeels te verklaren door weersinvloeden en voor een klein deel door het schoner worden van het wagenpark.

Inzicht in de luchtkwaliteit in de toekomst, zoals vereist in een MER-studie, kan uiteraard alleen worden verkregen door berekening en niet door meting. Deze berekeningen worden geijkt aan de hand van metingen onder andere van de zogenaamde straatstations zoals dat aan de Tilburgseweg. Bij het maken van berekeningen is het noodzakelijk te weten wat de achtergrondconcentratie van bijvoorbeeld fijn stof is en van diverse kengetallen van de uitstoot van fijn stof door het verkeer en bepaalde weersfactoren van de afgelopen jaren. Deze gegevens worden jaarlijks geactualiseerd.

De landelijke meetstations die de luchtkwaliteit in steden en op het platteland meten worden ondermeer gebruikt om de achtergrondconcentraties te bepalen in een raster van 5×5 km en tegenwoordig van 1×1 km. Bij berekeningen is vervolgens sprake van een zekere “middeling” van de achtergrondconcentraties van de diverse meetstations. Uiteindelijk voldoen de (wettelijk voorgeschreven) berekeningswijzen en metingen aan de eisen met bijbehorende marges die daaraan gesteld worden vanuit de Europese richtlijnen. Het kan dus altijd voorkomen dat een bepaalde meting, op een specifieke plaats, afwijkt van een berekening.

A4 Woongenot / planschade - algemeen

Algemene reactie

Door een aantal insprekers is aangegeven dat de plannen rond de Bavelse Berg voor hen nadelige gevolgen hebben in verband met uitzicht, rust en privacy. Zij vrezen dat de waarde van hun woning zal dalen en hun woongenot zal verminderen.

Algemeen commentaar

Indien insprekers menen door het onderhavige bestemmingsplan schade te leiden, waaronder waardevermindering van de woning, welke redelijkerwijs niet voor rekening van inspreker kan blijven of waarvan tegemoetkoming hierin niet anders is vastgelegd, kunnen zij deze schade claimen bij de gemeente op basis van artikel 6.1 en volgende van de Wet ruimtelijke ordening. Een dergelijk verzoek kan echter pas worden ingediend nadat het bestemmingsplan onherroepelijk is geworden.

Algemene reactie

De eigenaar van het perceel Gilzeweg 1 vreest dat door de gepresenteerde plannen van de bij zijn woning behorende (weide)gronden en opslag- en bergruimte (nagenoeg) niets zal worden behouden. Hierdoor kan hij mogelijk niet langer zijn hobby's uitoefenen.

Algemeen commentaar

Met de wijziging van de plannen blijken gronden van inspreker niet nodig te zijn voor de ontwikkeling. Het plan wordt volledig binnen de plangrenzen gerealiseerd. Binnen de plangrenzen is ook al grond gereserveerd voor de overgangszone tussen Bedrijventerrein/Evenementenzone en het buitengebied.

3. Specifieke reacties per onderwerp

| B1 | Insprekers infrastructuur, verkeer en parkeren | Inspraakreactie | Commentaar op reactie | Voorgestelde actie |
|----|--|---|---|-------------------------|
| 1 | Inspreker Vennekes te Bavel | <p>Het totaal aantal parkeerplaatsen van 3.350 dat gerealiseerd wordt, in tegenspraak is met het totaal aantal verkeersbewegingen dat het evenementencomplex genereert op zaterdag en zondag tussen 23 en 24 uur zijnde 4.200 tot 4.400. Daarnaast loopt gedurende 33 dagen het aantal bezoekers op tot meer dan 11.000. Dit betekent dat bij dit aantal en de gemiddelde bezetting per auto het aantal parkeerplaatsen kritisch is. Parkeeroverlast in de omgeving is dus onvermijdbaar.</p> <p>Op de plankaart is wel aangegeven waar niet geparkeerd mag worden, maar niet waar het wel mag. Naast overlast voor bewoners en bedrijven is het ook voor hulpdiensten lastiger het gebied te bereiken.</p> | <p>Op basis van de evenementenkalender en de beoogde invulling van de evenementenzone zijn circa 3100 parkeerplaatsen benodigd. <i>Voor de tien drukste evenementen wordt</i> een mobiliteitsplan opgesteld (combitickets, pendelbussen etc.). Alleen de verkeersproductie in aantallen auto's wordt berekend. Dit kan vervolgens beschouwd worden als een zogenaamd <i>worst case</i> scenario. In de praktijk wordt voor de evenementen waarbij verwacht wordt dat de parkeerplaatsen (meer dan) maximaal worden gebruikt altijd een mobiliteitsplan opgesteld. Hierdoor wordt juist voorkomen dat de (parkeer)vraag groter wordt dan het (parkeer)aanbod. In een mobiliteitsplan wordt ervoor gezorgd dat het verkeer al eerder naar alternatieve plaatsen in de stad wordt geleid.</p> <p>Voor wat betreft het parkeren op de berg (Gemengd-1) en het Bedrijventerrein, wordt gesteld dat daar aan de parkeernormen moet worden voldaan, zoals deze zijn vastgelegd in de Nota parkeer en stallingsbeleid van de gemeente Breda uit 2004.</p> <p>In het ontwerpbestemmingsplan is ten aanzien van het parkeren nu aangegeven waar wel geparkeerd mag worden. De bereikbaarheid voor hulpdiensten is geregeld via het bedrijventerrein Hoogeind. Hier wordt een additionele, tertiaire ontsluiting voorzien specifiek voor hulpdiensten. De hoofdtoegang van de berg loopt via de verlengde Franklin Rooseveltlaan en de nieuwe ontsluitingsweg.</p> | <p>Geen</p> <p>Geen</p> |

| B1 | Insprekers infrastructuur, verkeer en parkeren | Inspraakreactie | Commentaar op reactie | Voorgestelde actie |
|----|--|--|---|--------------------|
| | | <p>Bezwaar wordt gemaakt tegen het openstellen van een weiland voor extra parkeercapaciteit omdat hierdoor het groenblauwe raamwerk wordt aangetast. Ook is aangegeven dat deze parkeerlocaties op de A58 moeten worden aangegeven. Dit betekent dat Bavel toch last zal krijgen van extra verkeer, omdat deze weilanden alleen via de Lange Bunder en de Dorstseweg bereikt kunnen worden.</p> | <p>Er zijn geen weilanden aangewezen voor overloopparkeren tijdens topevenementen. In het MER is dit slechts als voorbeeldsuggestie aangedragen. Zie ook beantwoording onder A1.</p> | Geen |
| 2 | Inspreker Kluisstraat te Bavel | <p>Gevraagd wordt waarom niet is voorzien in een ruime parkeergarage naast, onder of op de evenementenhal.</p> | <p>Vooralsnog is het financieel (exploitatietechnisch) niet haalbaar om onder of op de evenementenhal een parkeergarage te bouwen. In het stedenbouwkundige plan is wel een aparte parkeergarage opgenomen binnen de bestemming Gemengd -2.</p> | |
| 3 | Dorpsraad Bavel | <p>Een punt van grote zorg vormen de verkeersontwikkelingen in en rondom Bavel, waarbij de dorpsraad drie aspecten onderscheidt.</p> <p><i>1. Autonome ontwikkelingen</i></p> <p>Naar de mening van de Dorpsraad kan aan de berekeningen van de autonome ontwikkeling van het verkeer in relatie tot de ontwikkelingen op de verkeersaders A27 en A58 geen afdoende waarde worden gehecht, zulks los van de uitkomsten van deze berekeningen, zolang niet bekend is welke concrete maatregelen er van overheidswege worden genomen om de overlast op de A27 en A58 te verminderen. De autonome ontwikkelingen kunnen niet losgekoppeld worden van de ontwikkelingen, welke het gevolg zijn van de mogelijke komst van de Bavelse Berg.</p> | <p>Bij de onderzoeken is de autonome ontwikkeling als basis genomen (zonder de ontwikkelingen op de Bavelse Berg). Vervolgens is gekeken wat er gebeurt als de ontwikkelingen op en aan de voet van de berg hierbij komen. Er is dus geen sprake van een loskoppeling, maar juist van een optelsom.</p> | Geen |
| | | <p><i>2. Ontwikkelingen door realisatie van de Bavelse Berg</i></p> <p>Wat betreft de verkeersafwikkeling op de Bavelse Berg voorziet de gemeente in een aanpassing van de afrit op de A27 ter hoogte van het plangebied.</p> | <p>Harde randvoorwaarde voor de opening en het functioneren van het evenemententerrein is de realisatie van een robuuste verkeersontsluiting op de</p> | Geen |

| B1 Insprekers infrastructuur, verkeer en parkeren | Inspraakreactie | Commentaar op reactie | Voorgestelde actie |
|---|---|---|-------------------------|
| | <p>Onbeantwoord is echter of deze extra afrit kan/zal worden gerealiseerd. Ook dhr. Saeijs geeft aan dat de ontsluiting van het plangebied op de A27 de komende jaren voor problemen zal zorgen, aangezien de herstructurering van de aansluiting op de A27 nog nauwelijks in de planning zit.</p> <p>De aanwezigheid van een aangepaste afrit acht de dorpsraad een wezenlijk onderdeel van het onderzoek naar de verkeerseffecten. De aansluiting dient tegelijkertijd met de opening van de Bavelse Berg in 2010 gerealiseerd te zijn. Voorts is uitgangspunt dat de verkeersafwikkeling alleen via de A27 kan en zal plaatsvinden. Dit dient een 'hard gegeven' te zijn. Bovendien is het zo dat de rondweg niet zal worden aangelegd als de woningbehoefte over een aantal jaren zodanig blijkt terug te lopen dat wordt afgezien van woningbouw in Lijndonk-Tervoort. Wordt de verbindingsweg tussen de A27 en A58 dan toch aangelegd voor de ontsluiting van de Bavelse Berg? Betekent dit dan ontsluitingsalternatief 2+ in combinatie met woningbouw Tervoort?</p> <p>3. <i>Cumulatie van vorenstaande ontwikkelingen</i></p> <p>Het is ontoelaatbaar dat een cumulatie van verkeersontwikkelingen leidt tot een uitermate negatief scenario.</p> <p>Daarnaast worden door de Dorpsraad vraagtekens geplaatst bij de stelling dat een verkeerstoename van jaarlijks 1,5% te verwachten is. De cijfers in tabel 2.1 op pagina 8 van het achtergronddocument laten echter een totaal ander beeld zien van toenames</p> | <p>A27 (afrit 15). Omdat Lijndonk-Tervoort niet langer doorgaat, hoeft de aansluiting vanaf de A27 niet in oostelijke richting doorgevoerd te worden. Er is wel een aanpassing van het kruispunt noodzakelijk, na de opstartfase van het project. Over de aanpassing van dit kruispunt zijn afspraken gemaakt. Het evenementencomplex kan niet in gebruik worden genomen als de ontsluitende infrastructuur niet aangepast is.</p> <p>In het MER en de daarbij behorende onderzoeken is de cumulatie van de diverse verkeersontwikkelingen in de omgeving nadrukkelijk onderzocht. Uit deze onderzoeken blijkt dat indien alle ontwikkelingen worden gerealiseerd er weliswaar een toename van verkeer plaats zal vinden maar dat de voorziene infrastructuur dit goed kan verwerken. De gevolgen voor de geluidssituatie en de luchtkwaliteit zijn eveneens acceptabel. De ontwikkelingen kunnen binnen de wettelijke normen worden gerealiseerd.</p> <p>In het verkeersonderzoek uit 2012 is gewerkt met het gemeentelijke verkeersmodel. Dit model heeft als basisjaar 2007. Van 2007 tot en met 2012 is rekening gehouden met in totaal 7 % autonome groei. Van 2012 tot en met 2022 is rekening gehouden met in totaal 3 %</p> | <p>Geen</p> <p>Geen</p> |

| B1 | Insprekers infrastructuur, verkeer en parkeren | Inspraakreactie | Commentaar op reactie | Voorgestelde actie |
|----|--|--|---|--------------------|
| | | <p>tussen de 189% en 900%. Gezien bovenstaande percentages zijn mitigerende maatregelen zoals de gemeente voorstelt niet voldoende. Extreme maatregelen zijn nodig om Bavel van verstikking te vrijwaren.</p> | <p>autonome groei. In het model zijn tevens de verwachte ontwikkelingen als gevolg van het voorgestane plan opgenomen. Procentueel lijkt de toename op enkele wegvakken spectaculair, in absolute aantallen zijn deze toenames gering en verkeerskundig (bereikbaarheid, veiligheid, leefbaarheid) gezien acceptabel en verklaarbaar vanuit voornoemde ontwikkelingen. De effecten van de absolute groei op de omgeving ten aanzien van bereikbaarheid, veiligheid en leefbaarheid is in beeld gebracht en getoetst aan de door de gemeente gehanteerde kaders. Daar waar overschrijdingen naar voren komen, zijn mitigerende en compenserende maatregelen opgenomen.</p> | |
| 4 | <p>Rombouts Rentmeesterkantoor B.V. namens cliënt Gilzeweg te Bavel</p> | <p>Cliënt vreest dat bij de aanleg van de ontsluitingsweg vanaf de A58 een deel van de gronden moeten worden ingeleverd en dat, in het ergste geval, zijn woning aan de Gilzeweg moet worden gesloopt. Zoals het er nu uitziet zal er van de bij het woonhuis behorende (weide)gronden en opslag- en bergruimten (nagenoeg) niets kunnen worden behouden. Als gevolg hiervan zal er geen sprake meer zijn van een rustig woongenot ter plaatse. Bovendien is in het MER geconstateerd dat het meetpunt ter plaatse van de geplande sociaal culturele accommodatie voor fijnstof op deze locatie het meest kritische punt is.</p> | <p>Door verandering van de plannen samenhangend met het gegeven dat de beoogde ontwikkeling van Lijndonk – Tervoort niet doorgaat zal het plan niet langer voorzien in een doorgaande ontsluitingsstructuur, maar enkel in gebiedsontsluiting.</p> | Geen |
| | | <p>Om te kunnen beoordelen in hoeverre de ontsluitingsalternatieven 2 t/m 5 zullen worden belast met verkeer van en naar Park de Bavelse Berg, dienen in het MER de volgende gegevens te worden opgenomen en onderbouwd:</p> <ul style="list-style-type: none"> – het verkeer dat het dorp Lijndonk-Tervoort genereert; – het verkeer naar en vanaf het Park Bavelse Berg dat gebruik maakt van de ontsluitingsalternatieven 2 t/m 5; | <p>Ten aanzien hiervan kan worden opgemerkt dat de ontsluiting van evenemententerrein Park Bavelse Berg is gericht op de A27. Alle hier genoemde verkeersstromen zijn wel meegenomen in de berekeningen die zijn gemaakt ten behoeve de MER. De ontwikkeling van de nieuwe woonwijk Lijndonk-Tervoort is inmiddels van de baan.</p> | Geen |

| B1 | Insprekers infrastructuur, verkeer en parkeren | Inspraakreactie | Commentaar op reactie | Voorgestelde actie |
|----|--|---|--|--|
| | | <ul style="list-style-type: none"> – het verkeer naar en vanaf het bedrijventerrein Bavel-Zuid dat gebruik maakt van de ontsluitingsalternatieven 2 t/m 5; – het sluipverkeer vanaf de A58 en A27 dat gebruik maakt van deze ontsluitingsalternatieven (in situatie 2020 bij wel en geen verbetering van snelwegen). <p>In het MER wordt geen enkele aandacht besteed aan het minimaliseren van negatieve effecten bij ruimer gebruik van de weg langs Lijndonk-Tervoort dan voor de ontsluiting van dit toekomstige dorp. De nieuwe weg langs Lijndonk-Tervoort dient enkel gebruikt te worden voor ontsluiting van het nieuwe dorp. Tijdens de inspraakavond is ook gesteld dat ontsluiting via de A27 en via het bedrijventerrein Hoogeind naar de Tilburgseweg mogelijk is. Dit zal ook tot 2020 moeten gebeuren en wellicht langer als het dorp Lijndonk-Tervoort nog later of in z'n geheel niet gerealiseerd wordt. Ontsluiting via een weg langs Lijndonk-Tervoort is dus niet alleen onwenselijk, maar ook niet nodig.</p> | | |
| 5 | Amgen Europe B.V., Minervum te Breda | <p>Gevreesd wordt voor verkeerscongestie op, van en naar het bedrijventerrein Minervum als gevolg van recreatief verkeer van en naar de Bavelse Berg. Hierdoor zou de dagelijkse, logistieke stroom van producten van inspreker vertraging kunnen oplopen. Daarnaast is het vaak zo dat mensenstromen een negatief effect hebben op de veiligheid. Om beide redenen wordt gepleit het 'toeristisch' verkeer te scheiden van het 'zakelijk' verkeer door het realiseren van aparte ontsluitingswegen.</p> | <p>De grote evenementen zullen veelal in het weekend plaatsvinden en komen hierdoor niet in conflict met de bedrijvigheid op Hoogeind. Voor evenementen op een werkdag is de afspraak gemaakt dat de aanvang van een evenement niet tijdens de spitsperioden is. Eén en ander moet worden opgenomen in het mobiliteitsplan behorende bij het evenement. Het is daarnaast onmogelijk (financieel en ruimtelijk) om aparte wegen aan te leggen voor de verschillende doelgroepen. Zie beantwoording onder A1.</p> <p>Ten behoeve van de ontwikkelingen rond de berg is een veiligheidseffectrapportage(VER) opgesteld door Arcadis (rapportnr.: 141223/EA7/179/000563/hde, 19 september 2007). In dit rapport zijn de door insprekers genoemde effecten op de veiligheid meegenomen.</p> | <p>Bij de verdere uitwerking van de plannen wil de Gemeente graag met direct aan de berg gesitueerde bedrijven (bijvoorbeeld via de Bedrijvenvereniging Breda Oost) afstemming over hoe de veiligheid te optimaliseren. Daarnaast zullen de aan- en afrijdtijden worden meegenomen in de uitwerking van de aan te passen infrastructuur.</p> |

| B1 Insprekers infrastructuur, verkeer en parkeren | Inspraakreactie | Commentaar op reactie | Voorgestelde actie |
|--|--|--|---------------------------|
| 6/7 Inspreker Franklin Rooseveltlaan A te Breda en inspreker Franklin Rooseveltlaan B te Breda | <p>De verkeersbeïnvloeding vanuit de Bavelse Berg is niet doorgezet tot en met de stadsontsluitingsweg (Zuidelijke Rondweg), het risico op doorgaand verkeer is niet beoordeeld en de toezeggingen over de geringe mate van doorgaand verkeer op de zuidelijke rondweg zijn ‘vergeten’, terwijl de gemeente nog wel medeondertekenaar van die MER is.</p> <p>Gevraagd wordt welke maatregelen worden getroffen en welk effect deze hebben indien de mate van doorgaand verkeer op de zuidelijke rondweg vanwege de Bavelse Berg te hoog wordt.</p> <p>Indien de zuidelijke rondweg onveranderd als doorgangsweg wordt gebruikt en daarnaast ook als aan- en afvoerroute van de stad, verslechtert de</p> | <p>Tevens zijn er maatregelen in genoemd om de negatieve effecten te bestrijden. De uitkomsten van dit rapport zullen worden meegenomen bij de uitwerking van de plannen.</p> <p>In dit rapport wordt over dit specifieke onderwerp gesproken over maatregelen zoals:</p> <ul style="list-style-type: none"> – het zorgen voor een goede aansluiting OV; – de inzet van verkeersregelaars tijdens grote evenementen, waaronder op het bedrijventerrein; – toezicht bij grote evenementen (security op het terrein, politie daarbuiten); – de opzet en inzet van een gedegen parkmanagement-organisatie; – cameratoezicht; – goede verlichting op en rond het park; – opstellen calamiteitsplannen. <p>Bovengenoemde punten zullen ook in de door initiatiefnemer te ontwikkelen mobiliteitsplannen moeten worden opgenomen. Deze zullen goedgekeurd moeten worden door gemeente.</p> <p>In het MER is onderzocht wat de effecten van de ontwikkeling van de Bavelse Berg zijn op de Zuidelijke Rondweg. Uit dit onderzoek blijkt dat de Zuidelijk Rondweg voldoende capaciteit heeft om de extra toename van het evenementenverkeer te kunnen verwerken.</p> <p>De voorgestelde knip in de Zuidelijke Rondweg leidt ertoe dat deze weg zijn functie als stadsontsluitingsweg voor Breda verliest . Dit heeft grote nadelige gevolgen voor het onderliggende wegennet, aangezien als gevolg hiervan ongewenste alternatieve routes ontstaan. Ook zal de bereikbaarheid van een aantal economische toplocaties (o.a. binnenstad) als gevolg van deze maatregel verslechteren.</p> | Geen |

| B1 | Insprekers infrastructuur, verkeer en parkeren | Inspraakreactie | Commentaar op reactie | Voorgestelde actie |
|----|--|---|--|--------------------|
| | | bereikbaarheid van de stad verder. | | |
| | | Met de voorgenomen plannen wordt dat effect alleen groter met alle gevolgen van dien: toename geluidsoverlast en vervuilde lucht, vermindering verkoopbaarheid woning. Verzocht wordt de volgende mogelijkheid uit te werken: vanaf Hotel Brabant is het niet meer mogelijk de afrit zuidwest te bereiken via de zuidelijke rondweg. Men zou dan de A58/A27 moeten nemen om de A16 te bereiken. Dit geldt eveneens als vanaf de Kamer van Koophandel en Baronielaan niet meer via de zuidelijke rondweg naar Minervum (afslag zuidoost) gereden kan worden. | Uit het geluids- en luchtkwaliteitsonderzoek, dat is uitgevoerd ten behoeve van het MER, blijkt dat de geluidstoename ten gevolge van de verkeerstoename langs de Franklin Rooseveltlaan beperkt is (max. 0,4 dB). Uit dit rapport blijkt tevens dat de luchtkwaliteit zal voldoen aan de wettelijke normen. Op basis van de onderzoeken die in 2012 zijn uitgevoerd is dit beeld niet veranderd. | Geen |
| 8 | Dorpsraad Dost | Aangegeven wordt dat de verkeersafwikkeling zoals in het MER voorgesteld niet afdoende zekerheid biedt dat Dorst in de toekomst niet veelvuldig te maken zal krijgen met verkeers- en doorstromingsproblemen, aangezien de N282 het enige redelijke ontsluitingsalternatief zal zijn voor de Bavelse Berg. | De problematiek rondom de leefbaarheid in Dorst is meegenomen in de MER-studie Bavelse Berg. Er zijn verschillende varianten doorgerekend. Daarbij is rekening gehouden met een ontsluiting richting Lijndonk – Tervoort. Door het wegvallen van deze ontwikkeling, wordt de ontsluitingsweg naar Park de Bavele Berg niet doorgetrokken waardoor er geen sprake is van verkeersbelasting op Dorst als gevolg van de ontwikkeling. Uit het MER en het verkeersonderzoek uit 2012 blijkt dat er nauwelijks meer verkeer dan de autonome groei via Dorst gaat rijden. Ook dient opgemerkt te worden dat niet de N282 het ontsluitingsalternatief voor de Bavelse Berg is, maar dat er juist ter hoogte van aansluiting 15 op de A27 een nieuwe primaire ontsluiting richting Bavelse Berg wordt gemaakt. | Geen |
| | | Ook zal een toename van extra uitstoot van fijn stof en geluidhinder optreden. De komstructuur van de N282 | In het MER is de invloed van de ontwikkelingen van de luchtkwaliteit en geluidhinder in dit kader onderzocht. | Geen |

| B1 | Insprekers infrastructuur, verkeer en parkeren | Inspraakreactie | Commentaar op reactie | Voorgestelde actie |
|----|--|---|---|--------------------|
| | | om Dorst, zou een goede oplossing zijn. | Uit deze onderzoeken blijkt dat de ontwikkelingen op en rond de Bavelse Berg niet zullen leiden tot een overschrijding van de normen. Dit wordt in de onderzoeken uit 2012 wederom onderschreven. | |
| 9 | Vereniging Bedrijven Breda-Oost | <p>De Vereniging Bedrijven Breda-Oost (VBBO) geeft aan dat ervan wordt uitgegaan dat de wegcapaciteit door de Gemeente Breda tijdig zal worden aangepast aan de werkelijke en voorspelde intensiteit opdat het verkeer zonder problemen kan worden afgewikkeld. Verwacht wordt dat er veel meer wordt aangepast dan in het MER wordt voorgesteld. De gepresenteerde resultaten (wegdelen gepresenteerd in categorie onder de I/C kleiner dan 0,85) sluiten niet aan bij de dagelijkse praktijk (stilstaand verkeer).</p> <p>In tabel 2.1 van het achtergronddocument verkeer worden voor deze baanvakken enorme groeicijfers voorspelt in de periode tot 2020. Dit baart VBBO zorgen.</p> <p>Uitgangspunt in de berekeningen is onder andere de verwachting van de vertrekpunten van de toekomstige bezoekers. Die veronderstelt dat het grootste deel uit het oosten zal komen en dus aangevoerd zal worden over de snelwegen. In hoeverre is dit een betrouwbare verwachting, aangezien een andere veel logische verdeling over alle winstreken een grote druk legt op de noordelijke en zuidelijke rondweg.</p> <p>Kern van het onderzoek is de splitsing in autonome groei van de spits en verkeer voor bezoek aan het plangebied en in die volgorde. Daarbij wordt de autonome groei als enorm bestempeld en gegeven die groei, de belasting door bezoekers aan het plangebied klein is. Niet onderzocht is in hoeverre die twee ontwikkelingen op elkaar inwerken en elkaar verdrukken.</p> | <p>De herkomst van de bezoekers is opgenomen in het verkeersmodel en is gebaseerd op ervaringsgegevens. De toedeling van het bezoek over de verschillende wegen is hiermee bepaald. In het verkeersmodel zijn onder andere opgenomen de autonome groei, de groei als gevolg nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen en de ontwikkelingen op het Rijkswegennet. De afzonderlijke effecten van deze ontwikkelingen en de onderlinge beïnvloeding op de verkeersproductie en –attractie worden door het model omgezet tot een etmaal totaal.</p> <p>Voor de grotere evenementen worden mobiliteitplannen opgesteld, onderdeel hiervan is ook het aankomen en vertrekken van de grotere stromen buiten de spitsijden.</p> | Geen |

| B1 Insprekers infrastructuur, verkeer en parkeren | Inspraakreactie | Commentaar op reactie | Voorgestelde actie |
|---|---|--|---------------------------|
| | <p>De N282 en A27 en het bedrijventerrein zullen door de plannen nog meer overbelast raken dan dat ze nu al zijn. Er zal een veel grotere verkeersafwikkeling zijn door de activiteiten op de berg. Bij evenementen zal de verkeersafwikkeling nog groter en moeizamer zijn. De stelling op pagina 8 en 9 van de “Samenvatting MER Bavelse Berg” dat de invloed op de verkeersafwikkeling gering zal zijn, is dan ook onjuist.</p> | <p>Uit de modelberekeningen blijkt dat de invloed op de verkeersafwikkeling gering zal zijn (zie ook antwoord hierboven). Dit komt met name door de spreiding van de verschillende piekmomenten (werken en evenementenbezoek). Deze conclusies is ook door de MER commissie onderschreven. Er wordt derhalve niet getwijfeld aan de uitkomsten van de MER.</p> | Geen |
| | <p>Verzocht wordt om in het MER duidelijk aan te geven wat verstaan wordt onder een groot en klein evenement en waar dan de bezoekers vandaan komen, maar ook grenzen aan te geven voor wat betreft maximale verkeersbewegingen- en bezoekersaantallen bij een klein en een groot evenement waarvoor dan een vervoersplan noodzakelijk is. Gevraagd wordt dit ook in het MER te verwerken. In het MER wordt nu alleen een prognose gegeven van het aantal te verwachten bezoekers.</p> | <p>Het MER is inmiddels aanvaard en in procedure gebracht. Deze is ter beoordeling voorgelegd aan de Commissie voor het mer. In dit stadium kunnen geen wijzigingen meer in het MER worden aangebracht. Zie ook antwoord A1 inzake het mobiliteitsplan.</p> | Geen |
| | <p>Het MER gaat uit van meetgegevens uit het jaar 2003 en eerder. Dit geeft geen realistisch beeld van de huidige verkeerssituatie in het plangebied en de directe omgeving. Met name de groei en de daaraan gerelateerde vervoersproblemen en doorstroming in verkeer in de laatste jaren is door een aantal aanwijsbare factoren, bijvoorbeeld de groei van Tilburg West en het daaraan gerelateerde woonwerkverkeer, sterk onderbelicht. De onderbouwing van het verkeersaspect zoals in het MER is vermeld, is niet als realistisch te beschouwen. Een duidelijke en gefundeerde onderbouwing met een controle naar recente metingen om de beweringen te staven is niet aanwezig, zodat de aannames in het MER in twijfel worden getrokken. De vermelde autonome groei is in dit opzicht dan ook niet als realistisch te beschouwen, evenals de prognose van de verkeerssituatie na realisatie van de</p> | <p>Het gebruikte verkeersmodel is een regionaal model dat is afgestemd met RWS , de Provincie en de regio West-Brabant . In dit model is voor het studiegebied (woning bouw in Bavel-Zuid en -Oost en in Dorst, bedrijventerrein ten zuiden van Bavel) de autonome groei van 2003 naar 2020 opgenomen. Evenals de te verwachte ontwikkelingen in deze periode. Het model is daarmee gevalideerd. De MER commissie heeft de uitkomsten van de MER geaccepteerd. De uitkomsten van de MER kunnen daarmee als vaststaand worden beschouwd (zie ook antwoord A1, voor wat betreft het mobiliteitsplan. De gemeente heeft wel gemeend een actueel verkeeronderzoek uit te moeten voeren in het kader van het vervolg van de plannen, gezien het feit dat het plan enkele jaren stil heeft gelegen. Daarom is in het kader van het ontwerpbestemmingsplan een nieuw onderzoek uit gevoerd.</p> | Geen |
| | | | Geen |

| B1 | Insprekers infrastructuur, verkeer en parkeren | Inspraakreactie | Commentaar op reactie | Voorgestelde actie |
|----|--|---|---|--------------------|
| | | Bavelse Berg en het evenemententerrein. Ook zullen sluijpvverkeer en wild parkeren bij grotere evenementen tot aanzienlijke overlast zorgen voor de directe omgeving, waar in het MER geen goed alternatief voor wordt aangegeven. | | |
| 10 | KraussMaffei, Minervum te Breda | Gevreesd wordt voor teveel verkeerstoelooop en, bij files op de A27 en A58, een verkeersinfarct op industrieterrein Hoogeind. Indien de plannen doorgaan, voorkomen dat deze ontsloten worden via Hoogeind I en II omdat de wegen hiervoor te krap bemeten zijn. | De hoofdentree van het evenemententerrein loopt via een nieuwe weg in het verlengde van de Franklin Rooseveltlaan/A27 (afrit 15). Zoals eerder gesteld wordt deze aansluiting aangepast aan het verwachte verkeersaanbod. Zie ook antwoord A1. Bij grote evenementen worden via mobiliteitsplannen de bezoekersaantallen per auto gereduceerd. Vervolgens wordt er bij grote evenementen gebruik gemaakt van verkeersregelaars die verkeer richting evenemententerrein stuurt en niet naar Hoogeind. Kortom, qua aanbod en route wordt er direct gestuurd naar de aangepaste afrit/aansluiting 15 op de A27 en dus niet naar de N282. | Geen |
| 11 | Stichting WSG te Geertruidenberg | <p>De stichting is voornemens om de locatie West, zoals opgenomen in het Structuurplan Dorst (gemeente Oosterhout, januari 2007), in samenwerking met de gemeente Oosterhout te gaan ontwikkelen. WSG maakt zich echter zorgen dat de plannen van de Bavelse Berg een negatieve invloed hebben op de leefkwaliteit in Dorst en negatieve gevolgen hebben voor de woningbouwplannen op genoemde locatie door toename van:</p> <ul style="list-style-type: none"> – geluidsoverlast bij evenementen, rekeninghoudend met de overheersende zuidwesten winden in Nederland; – de verkeersintensiteiten met als gevolg congestie en luchtvervuiling. | Door de nieuwe planopzet voor Park de Bavelse Berg is de invloed op Dorst substantieel kleiner dan oorspronkelijk het geval was. Hierdoor is geen sprake van geluidsoverlast. Door het besluit Lijndonk – Tervoort niet te ontwikkelen is evenmin sprake van een verkeershinderlijke situatie in Dorst | Geen |
| | | In het geluidonderzoek is geen rekening gehouden met het feit dat binnenkort meer helikopters gestationeerd zullen worden op het militaire vliegveld | Op basis van recente gegevens van defensie is geen sprake van geluidszones van het vliegveld Gilze-Rijen waar rekening mee gehouden dient te worden. | Geen |

| B1 Insprekers infrastructuur, verkeer en parkeren | Inspraakreactie | Commentaar op reactie | Voorgestelde actie |
|---|---|------------------------------|---------------------------|
| | in Gilze en Rijen, waardoor de geluidhinder toeneemt. | | |

| B2 | Insprekers geluidhinder door verkeer en evenementen | Inspraakreactie | Commentaar op reactie | Voorgestelde actie |
|-------------------|--|--|--|---------------------------|
| 12 | Inspreker Pastoor van Rietstraat te Molenschot | <p>Niet is onderzocht de toename van geluidbelasting die popconcerten veroorzaken op de woningen in Molenschot. Daarnaast is ook niet onderzocht wat de invloed van extra geluid door verkeer op het dorp Molenschot zal zijn.</p> | <p>In het MER zijn de geluidscontouren bepaald voor grootschalige muziekevenementen. Op basis hiervan kan de geluidbelasting van de woningen in Molenschot worden ingeschat. Gezien de afstand tot het evenemententerrein zal de geluidbelasting in Molenschot nagenoeg nihil zijn. In het akoestisch onderzoek uit 2012 zijn die punten meegenomen waar geluidsoverlast te verwachten was. Hier zaten geen meetpunten in Molenschot bij. Het verkeer zal zich met name afwikkelen via de A27. De invloed in Molenschot zal derhalve minimaal zijn. Een en ander is meegenomen in de akoestische rapportage die ten behoeve van het MER is opgesteld en deze rapportage heeft mede ter inzage gelegen.</p> | Geen |
| | | <p>Met betrekking tot de berekening van de geluidbelasting ten gevolge van evenementen is sprake van een manco. Bij de berekening van het aantal geluidbelaste woningen in de scenario's 3a en 3b zijn de nog te realiseren nieuwbouwwoningen in Lijndonk-Tervoort (max. 3.000) niet meegerekend, want "van deze woningen is er geen adressenbestand beschikbaar". MER heeft hier aanvulling. Deze aanvullende berekening is ook van belang omdat in het MMA en VKA wordt gekozen voor variant 3b. Dit is voor Lijndonk-Tervoort wat betreft geluidbelasting door evenementen het meest ongunstig.</p> | <p>De ontwikkeling van woningbouwlocatie Lijndonk-Tervoort is van de baan. Wijziging van de conclusie en/of aanvulling van het MER is verder ook niet nodig.</p> | Geen |
| 13/ 14 | Inspreker Kluisstraat te Bavel en inspreker Groenestraat te Dorst | <p>Insprekers vrezen voor geluidhinder door de grote en kleine (buiten)evenementen. Deze evenementen worden vooral in de zomer georganiseerd en dat betekent dus bijna ieder weekend overlast.</p> | <p>Er worden eisen geteld aan het aantal (buiten) activiteiten en aan het geluid dat hierbij mag worden geproduceerd. Het valt niet uit te sluiten dat, met name op de dagen dat er grootschalige popfestivals plaatsvinden, geluidhinder ontstaat. Dit mag niet vaker dan 12 dagen per jaar gebeuren. Op de andere dagen gelden voor het evenemententerrein dezelfde normen als voor andere bedrijven. De geluidbelasting ten gevolge van het evenemententerrein op woningen of andere</p> | Geen |

| B2 | Insprekers geluidhinder door verkeer en evenementen | Inspraakreactie | Commentaar op reactie | Voorgestelde actie |
|-----------|--|---|--|--------------------|
| | | | geluidgevoelige objecten mag dan niet groter zijn dan van een willekeurig ander bedrijf. Bovendien dient gesteld dat niet alle buitenevenementen pop evenementen betreffend. Dit zal beperkt zijn. | |
| 15 | Inspreker Dorstseweg A te Bavel | Bezwaar wordt gemaakt tegen het maximaal aantal dagen met verkeers- en/of geluidsoverlast. Door deze los van elkaar te zien, is er nu de mogelijkheid van 22 dagen overlast (i.p.v. 12 dagen). Dit is een onacceptabel voorstel. | In het MER wordt aangegeven dat er per jaar 10 evenementen worden georganiseerd waarbij extra veel publiek wordt verwacht. Omdat het financieel niet verantwoord is om de infrastructuur aan te leggen voor deze grootschalige evenementen, zijn deze niet ook meegenomen in de verkeersberekeningen. Wel wordt de eis gesteld dat, indien dergelijke evenementen georganiseerd worden, er een mobiliteitsplan (zie hierover A1) moet worden opgesteld om overlast te voorkomen. Daarnaast is er gesteld dat er, buiten de normale bedrijfsvoering, maximaal 12 keer een evenement mag worden gehouden, waarbij meer geluid mag worden geproduceerd (bv popfestivals). Vaak zullen dit de evenementen zijn die extra veel publiek trekken. Dit hoeft echter niet altijd het geval te zijn. | Geen |
| 16/ 17 | Tigchelaar Groep, Minervum te Breda en een individuele inspreker | Insprekers bestrijden dat er maximaal 12 geluidsdagen per jaar zijn toegestaan. Voor A-evenementen, zoals circuits Zandvoort en Assen, zijn maximaal 5 a 6 dagen extreem geluid toegestaan. Het is dus onduidelijk waarom voor de Bavelse Berg veel meer geluidsdagen zijn toegestaan. Verwacht wordt dat de initiatiefnemers zich conformeren aan de door de overheid opgestelde geluidsnormen en voorwaarden. De gemeente is tevens verplicht om op verschillende locaties geluidsregistratie te laten geschieden. Bij overtreding van de normen moeten sancties opgelegd worden. | Op grond van de Wet geluidhinder mag gedurende ten hoogste 12 dagen per jaar sprake zijn van een zodanig uitzonderlijke bedrijfsomstandigheid dat daarbij de geluidsnormen worden overschreden. Op basis van het belang hiervan voor de bedrijfsexploitatie wordt beslist over het feitelijk te vergunnen aantal dagen. Een dergelijke afweging kan voor een evenemententerrein leiden tot een andere uitkomst dan voor een circuit. Overigens beschikt Circuit Park Zandvoort inmiddels ook over 12 zogenoemde geluidsdagen. | Geen |
| | | Het maximale toegestane geluidsniveau van 140 dB(A) klopt niet, aangezien dit niet eens in de racerij gemeten wordt. Bij evenementen waarvoor geen geluidsvergunning gegeven wordt, mag de overlast op | De uitgangspunten, waaronder het bronvermogen van 140 dB(A) dat voor het evenemententerrein is gehanteerd, komen overeen met de uitgangspunten die de provincie Limburg heeft gebruikt voor het | |

| B2 | Insprekers geluidhinder door verkeer en evenementen | Inspraakreactie | Commentaar op reactie | Voorgestelde actie |
|----|---|---|---|--------------------|
| | | het terrein maximaal 90 dBA bedragen. Dit is in strijd met de opmerking van de wethouder. | <p>Pinkpopterrein. Maximaal 12 keer per jaar mogen er evenementen plaatsvinden waarbij de wettelijke geluidnormen worden overschreden. Maar ook in die gevallen is sprake van regels waaraan de organisator zich moet houden. Hoe de handhaving hiervan georganiseerd gaat worden, moet nog worden uitgewerkt.</p> <p>De maximale geluidbelasting wordt in principe getoetst op de dichtstbijzijnde woning. Dit is in de regel de zwaarst 'belaste' woning.</p> | |
| 18 | ZLTO Advies namens cliënt Akkerweg te Bavel | <p>Cliënt verwacht zeker tijdens grootschalige muziekevenementen geluidhinder te ondervinden. De geluidsbelasting ter plaatse van de bedrijfswoning en de stallen aan de Akkerweg en de Bavelstraat is niet af te leiden uit afbeelding 4.53. Cliënt maakt zich zorgen over de gevolgen voor de varkens. Verzocht wordt om duidelijker te laten zien hoe hoog de geluidsbelasting ter plaatse van geluidsgevoelige objecten is.</p> | <p>Ten behoeve van het MER zijn globale berekeningen uitgevoerd. De precieze gevelbelastingen zijn derhalve niet te geven op basis van deze berekeningen.</p> <p>In het geluidsonderzoek uit 2012 is wel de gevelbelasting berekend op nabijgelegen woningen. Hieruit blijkt dat er geen overschrijding van de normen plaatsvindt bij reguliere evenementen. In geval van evenementen die onder de twaalf uitzonderingen vallen is wel een grenswaarde gekoppeld. Indien normen overschreden worden kan handhavend worden opgetreden.</p> | Geen |

| B3 | Insprekers luchtkwaliteit | Inspraakreactie | Commentaar op reactie | Voorgestelde actie |
|-----------|------------------------------------|---|---|---------------------------|
| 19 | Dorpsraad Bavel | De dorpsraad is van mening dat de luchtkwaliteit nu al verstoord wordt door reeds geplande uitbreidingen. In de omgeving is daarom geen plaats voor de voorgenomen ontwikkeling van de Bavelse Berg. De dorpsraad heeft een contra-expertise van het Milieurapport Breda Oost van februari 2007 uit laten voeren door Bureau Blauw. De dorpsraad verzoekt de Commissie voor milieueffectrapportage de uitgangspunten en de uitkomsten van dit rapport te betrekken in en mede ten grondslag te leggen aan haar conclusies aangaande de ontwikkelingen van de luchtkwaliteit, zoals uitgewerkt in het MER. | <p>De problematiek rondom de leefbaarheid in Bavel is meegenomen in de MER-studie Bavelse Berg. Er zijn verschillende varianten doorgerekend. Daarbij is rekening gehouden met een ontsluiting richting Lijndonk – Tervoort. Door het wegvallen van deze ontwikkeling, wordt de ontsluitingsweg naar Park de Bavele Berg niet doorgetrokken waardoor er geen sprake is van verkeersbelasting op Dorst als gevolg van de ontwikkeling. . Uit het MER en het verkeersonderzoek uit 2012 blijkt dat er nauwelijks meer verkeer dan de autonome groei via Dorst gaat rijden. Ook dient opgemerkt te worden dat niet de N282 het ontsluitingsalternatief voor de Bavelse Berg is, maar dat er juist ter hoogte van aansluiting 15 op de A27 een nieuwe primaire ontsluiting richting Bavelse Berg wordt gemaakt. In het in 2012 uitgevoerde onderzoek naar luchtkwaliteit blijkt dat de plannen voldoen aan de gestelde grenswaarden.</p> <p>In het onderzoek van Buro Blauw is gebruik gemaakt van een globaal model. Dit model is bedoeld is om een eerste indruk te krijgen. Dit model is minder nauwkeurig en heeft daardoor een grotere onzekerheid dan de modellen die gebruikt zijn door Arcadis.</p> | Geen |
| 20 | Inspreker Vennekes te Bavel | <p>Inspreker beschikt over de integrale meetresultaten ten aanzien van PM10 van meetpunt 240, zijnde meetpunt Takkebijsters te Breda, gedurende de meest recente periode van 365 dagen.</p> <p>In het MER wordt op pagina 129 gesteld dat nergens de norm wordt overschreden. Dit lijkt in tegenspraak te zijn met de recente beschikbare meetresultaten.</p> | Verwezen wordt naar het algemene gedeelte onder A3. | Geen |

| B3 | Insprekers luchtkwalitet | Inspraakreactie | Commentaar op reactie | Voorgestelde actie |
|-----------|---------------------------------|------------------------|------------------------------|---------------------------|
|-----------|---------------------------------|------------------------|------------------------------|---------------------------|

| B4 | Insprekers woongenot / planschade | Inspraakreactie | Commentaar op reactie | Voorgestelde actie |
|----|-----------------------------------|---|---|--------------------|
| 21 | Diverse insprekers | Door meerdere insprekers is aangegeven dat de plannen rond de Bavelse Berg nadelige gevolgen hebben voor insprekers in verband met uitzicht, rust en privacy. Zij vrezen dat de <u>waarde van hun woning</u> zal dalen en hun woongenot zal verminderen. | Indien insprekers menen door het onderhavige bestemmingsplan schade te leiden, waaronder waardevermindering van de woning, die redelijkerwijs niet voor rekening van inspreker kan blijven of waarvan tegemoetkoming hierin niet anders is vastgelegd, kunnen zij deze schade claimen bij de gemeente op basis van artikel 6.1 en volgende van de Wet ruimtelijke ordening. Een dergelijk verzoek kan echter pas worden ingediend nadat het betreffende bestemmingsplan onherroepelijk is geworden. | Geen |
| 22 | Inspreker Gilzeweg te Bavel | De eigenaar van een perceel aan de Gilzeweg vreest dat door de gepresenteerde plannen van de bij zijn woning behorende (weide)gronden en opslag- en bergruimte (nagenoeg) niets zal worden behouden. Hierdoor <u>kan hij mogelijk niet langer zijn hobby's uitoefenen</u> . | Verwezen wordt naar het algemene gedeelte onder A4. | Geen |

| B5 | Reacties met betrekking tot specifieke elementen | Inspraakreactie | Commentaar op reactie | Voorgestelde actie |
|----|--|---|---|---|
| 23 | Inspreker Dorstseweg A te Bavel | <p>Een gedeelte van hun perceel is bestemd als 'Groen-Landschapspark'. Insprekers verzoeken dit gedeelte ook te bestemmen als 'Wonen'.</p> <p>Aangegeven wordt dat de afmetingen van hun woning niet passen binnen de genoemde omschrijving in hoofdstuk 5.1. onder 8 (pagina 34) en het genoemde in artikel 7 'Wonen'.</p> <p>Het <u>bosperceel 'Hemelaer'</u> is eigendom van insprekers. Insprekers maken bezwaar tegen de voorgenomen wijziging van de huidige status met betrekking tot onder andere de doeleinden genoemd in artikel 3, lid 3.1, onder d t/m f. Daarnaast bevreemd het insprekers dat nooit contact is geweest over dergelijke wijziging.</p> <p>Insprekers zijn van mening dat meerdere functies (parkeren en kamperen) in de bestemmingsomschrijving niet passen binnen een <u>landschapspark</u>. Onduidelijk is aan welke voorwaarden deze functies dienen te voldoen. Ook kan het betekenen dat al deze functies binnen de hele bestemming uitgeoefend kunnen worden en ook direct aan hun achtertuin. Dit zal leiden tot extra overlast en tot waardevermindering van hun woning. Insprekers willen duidelijkheid over hoe de <u>cultuurhistorische waarde</u> (zoals genoemd op pagina 27/28 van de toelichting) in het toekomstige plan zal worden gewaarborgd, omdat deze waarde sterk wordt aangetast door de ruime bestemmingsmogelijkheden grenzend aan de Dorstseweg.</p> <p>Zoals ook in paragraaf 6.8 van de toelichting is beschreven, wordt de <u>ecologische hoofdstructuur</u> op het landgoed 'Hemelaer' aangetast door</p> | <p>Het plangebied is aangepast en dit gedeelte valt buiten het bereik van het Ontwerpbestemmingsplan.</p> <p>Het plangebied is aangepast en dit gedeelte valt buiten het bereik van het Ontwerpbestemmingsplan</p> <p>Het plangebied is aangepast en dit gedeelte valt buiten het bereik van het Ontwerpbestemmingsplan</p> <p>In het nieuwe plan wordt de huidige standaard voor bestemmingsplannen gevolgd. De bestemming Landschapspark komt niet meer voor in het plan. Binnen Natuur is parkeren en kamperen niet mogelijk. Dit wordt wel mogelijk gemaakt binnen de bestemming Gemengd – 1 en Gemengd -2. .</p> <p>De gronden met de bestemming Landschapspark aan de zuidoostzijde van de berg maken niet langer onderdeel uit van het plan.</p> <p>Het plangebied is aangepast en dit gedeelte valt buiten het bereik van het</p> | <p>Geen</p> <p>Geen</p> <p>Geen</p> <p>Geen</p> <p>Geen</p> <p>Geen</p> |

| B5 | Reacties met betrekking tot specifieke elementen | Inspraakreactie | Commentaar op reactie | Voorgestelde actie |
|----|--|--|--|--------------------|
| | | <p>voorgenomen ontwikkeling. Ondanks de compensatie van het bosgebied, zijn insprekers van mening dat sprake is van een onverantwoorde aantasting van het bosgebied en EHS-status. De huidige situatie dient gehandhaafd te blijven.</p> | <p>Ontwerpbestemmingsplan.</p> | |
| | | <p>Gevreesd wordt voor de verkeersafwikkeling indien de nieuwe <u>woonwijk Lijndonk-Tervoort</u> gerealiseerd gaat worden. De getoonde ontsluitingsvarianten zijn zeer uiteenlopend en hebben gevolgen voor insprekers.</p> | <p>De ontwikkeling van de locatie Lijndonk-Tervoort is van de baan.</p> | <p>Geen</p> |
| 24 | Vereniging Dorp Bavel | <p>Opmerkingen ten aanzien van het onderdeel <u>luchtkwaliteit</u> in het MER</p> | <p><i>Hiervoor wordt verwezen wordt naar het algemene antwoord onder 4 over luchtkwaliteit.</i></p> | |
| | | <p>De vereniging is van mening dat bij de realisatie van voorgenomen ontwikkeling vastgehouden dient te worden aan het <u>meest milieuvriendelijke alternatief</u> (MMA) en niet aan het voorkeursalternatief, waaraan redenen van economische haalbaarheid ten grondslag liggen. Hiermee wordt het leefklimaat ondergeschikt gemaakt aan het economische belang. De gemeente kan bij de ontwikkeling van het evenementencomplex slechts als overheidspartij betrokken zijn voor zover investeringen en exploitatie in verband staan met het evenemententerrein, evenementenhal, landschapspark en (een deel van) de infrastructurele aangelegenheden, welke hiermee verband houden. Voor de gemeente is vanuit economisch oogpunt niet gebleken dat het noodzakelijk is om voor een sluitende begroting qua investering en exploitatie een bedrijventerrein van 6 ha te ontwikkelen. Daarnaast heeft de gemeente geen ander belang dan een economisch belang bij de komst van een helihaven. Het college heeft aangegeven dat</p> | <p>In een MER worden verschillende varianten onderzocht en met elkaar vergeleken. Een van die varianten is het scenario waarbij negatieve effecten zoveel mogelijk worden beperkt of voorkomen terwijl nog steeds aan de gestelde doelen van het project wordt voldaan. Dit is het MMA. Naast het MMA wordt in het MER ook altijd het voorkeursalternatief (VKA) geformuleerd. Dit is het alternatief wat de voorkeur heeft van de initiatiefnemers en is of wordt opgenomen in het bestemmingsplan. De initiatiefnemer kan gemotiveerd van het MMA afwijken. Argumenten hierbij kunnen onder andere economische motieven zijn. In het bestemmingsplan is variant 3B uitgewerkt.</p> | <p>Geen</p> |

| B5 | Reacties met betrekking tot specifieke elementen | Inspraakreactie | Commentaar op reactie | Voorgestelde actie |
|----|---|---|---|--------------------|
| | | <p>behoefte is aan een helihaven als extra vervoersfunctie. Dit is echter niet uit enig onderzoek gebleken. De helihaven is daardoor onnodig en leidt tot aantasting van het leefklimaat.</p> | | |
| | | <p>Opmerkingen ten aanzien van <u>verkeersontwikkelingen en parkeren</u>.</p> | <p>Hiervoor wordt verwezen naar het algemene antwoord onder 1 over Infrastructuur, verkeer en parkeren.</p> | Geen |
| | | <p>Volgens het MER is nog niet bekend op welke wijze de <u>voormalige stortplaats</u> zal worden bebouwd. Onderzoek vindt momenteel plaats. De uitkomsten zijn nog niet bekend en geven onzekerheid voor de toekomst.</p> | <p>Het onderzoek naar de mogelijkheden tot bebouwing is inmiddels afgerond. Uit dit onderzoek blijkt dat bebouwing op de stortplaats mogelijk is indien rekening wordt gehouden met de condities van de stortplaats. De uitkomsten van dit onderzoek worden meegenomen in het kader van de omgevingsvergunning, waarin de wijze van fundering wordt getoetst. Dit onderzoek is tevens meegenomen in het "Hergebruiksplan" dat voor de stortplaats is opgesteld en goedgekeurd door de provincie. Dit Hergebruiksplan wordt thans onderdeel van de omgevingsvergunning voor de stortplaats.</p> | Geen |
| 25 | <p>Inspreker Pastoor van Rietstraat te Molenschot e.a.</p> | <p>Inspreker is verbaasd dat is niet gekozen voor het <u>MMA</u>, maar voor alternatief 3, dat als slechtste naar voren komt.</p> | <p>In een MER worden verschillende varianten onderzocht en met elkaar vergeleken. Een van die varianten is het scenario waarbij negatieve effecten zoveel mogelijk worden beperkt of voorkomen terwijl nog steeds aan de gestelde doelen van het project wordt voldaan. Dit is het MMA. Naast het MMA wordt in het MER ook altijd het voorkeursalternatief (VKA) geformuleerd. Dit is het alternatief wat de voorkeur heeft van de initiatiefnemers en is of wordt opgenomen in het bestemmingsplan.</p> <p>De initiatiefnemer kan gemotiveerd van het MMA afwijken. Argumenten hierbij kunnen onder andere economische motieven zijn. In het</p> | Geen |

| B5 | Reacties met betrekking tot specifieke elementen | Inspraakreactie | Commentaar op reactie | Voorgestelde actie |
|----|--|---|--|--------------------|
| | | | bestemmingsplan is variant 3B uitgewerkt. | |
| | | Opmerkingen ten aanzien van <u>geluid</u> . | Verwezen wordt naar het algemene onder 3 over de toename van geluid. | Geen |
| | | Onduidelijk is wat de effecten zijn voor <u>verkeer en veiligheid</u> voor het dorp Molenschot, na ontwikkeling van de Bavelse Berg en Lijndonk-Tervoort. Voor Molenschot zouden deze effecten ook gegeven moeten worden. Ook is in het MER niet terug te vinden of onderzocht is hoe groot de hinder van extra verkeer op de wegen rond Molenschot zal zijn. | Er is onderzocht wat de consequenties van de verschillende ontsluitingsvarianten op de omgeving zijn. Ook voor Molenschot. In de MER-rapportage wordt geconcludeerd dat er nauwelijks gebiedsoverschrijdende verkeerseffecten optreden (blz 40 Achtergronddocument). | Geen |
| | | Er wordt gesproken over een <u>bijlage 8</u> , maar die is niet op de site van de gemeente te vinden. | Op pagina 109 van het MER wordt inderdaad verwezen naar bijlage 8. Gedoeld wordt op bijlage 8 ('kruispuntberekeningen') van het achtergronddocument verkeer (MER Park Bavelse Berg – achtergronddocument verkeer). Dit document heeft eveneens ter inzage gelegen en dient als onderlegger van het rapport MER en moet in samenhang hiermee gelezen worden. | Geen |
| | | Voor wat betreft de gevolgen voor de aanwezige <u>vogels</u> is aangegeven wordt dat een deel van het leefgebied van de scholekster zal verdwijnen door de komst van het bedrijventerrein. Dit dient gemeld te worden aan de autoriteiten en de vogelbescherming. | <p>In het plan wordt rekening gehouden met de aanwezige soorten. Indien noodzakelijk zal in het kader van de Flora- en Faunawet een melding worden gedaan of, indien nodig, zal een ontheffing worden aangevraagd bij de bevoegde instanties. Werkzaamheden zullen buiten het broedseizoen worden uitgevoerd.</p> <p>Voor een verstoring van het leefgebied van de scholekster is geen ontheffing noodzakelijk in het kader van de Flora- en Faunawet. Wel dienen de werkzaamheden in het gebied buiten het broedseizoen te worden uitgevoerd.</p> | Geen |

| B5 | Reacties met betrekking tot specifieke elementen | Inspraakreactie | Commentaar op reactie | Voorgestelde actie |
|----|--|--|---|--------------------|
| | | <p>Ten aanzien van het aspect <u>zichtbeleving / invloed op woonomgeving</u> is in het MER niet gekeken naar de effecten voor Molenschot, terwijl het plangebied dicht in de buurt van Molenschot is gelegen.</p> | <p>De bebouwing op de Bavelse Berg zal, evenals vanuit Bavel en Dorst, ook zichtbaar zijn vanuit Molenschot. Beperking of verlies van uitzicht is niet bepalend voor het beoordelen van ruimtelijke initiatieven op hun aanvaardbaarheid.</p> <p>Deze planologische aanvaardbaarheid staat los van een eventueel recht op planschade vanwege verlies aan uitzicht. In het MER is de invloed van de ontwikkelingen op de omgeving in kaart gebracht. Op basis van deze gegevens kan geconcludeerd worden dat de invloed van de ontwikkelingen op Molenschot beperkt zijn. Het aspect geluid zal het meest effect op Molenschot kunnen geven, met name op de 12 dagen dat grootschalige buitenevenementen worden gehouden. Op basis van de gepresenteerde gegevens kan een goede inschatting gemaakt worden op de invloed in Molenschot. Bij de reguliere bedrijfsvoering zal de invloed op Molenschot beperkt zijn. Bij de weergave van de contouren is de wettelijk norm aangehouden als ondergrens. Op de plaatsen die buiten deze contouren liggen wordt dus ruimschoots voldaan aan de normen.</p> | Geen |
| 26 | <p>Rombouts Rentmeesterkantoor B.V. namens cliënt Gilzeweg te Bavel</p> | <p>Opmerkingen ten aanzien de <u>toename milieuhinder, verkeersafwikkeling en parkeren</u></p> | <p>Verwezen wordt naar het algemene antwoord onder 1 over infrastructuur, verkeer en parkeren en het algemene antwoord onder 4 over luchtkwaliteit.</p> | Geen |
| | | <p>De gekozen locatie aan de Gilzeweg voor de <u>multifunctionele accommodatie</u> is volstrekt onlogisch, vanwege het tegenover liggende transportbedrijf. Dit leidt tot gevaarlijk (verkeers)situaties. Bovendien is het de vraag of de geluidcontouren van het vliegveld geen belemmering vormen voor deze functie.</p> | <p>Betreffende accommodatie maakt geen deel uit van het bestemmingsplan Park de Bavelse Berg maar van het bestemmingsplan Bavel-Zuid. De inspraakreactie is in het kader van het bestemmingsplan Bavel beantwoord</p> | Geen |

| B5 | Reacties met betrekking tot specifieke elementen | Inspraakreactie | Commentaar op reactie | Voorgestelde actie |
|----|--|--|--|--------------------|
| | | Opmerkingen ten aanzien de verwachte vermindering van <u>het woongenot</u> | Verwezen wordt naar het algemene antwoord onder 5 over planschade | Geen |
| | | In de plannen is aangegeven dat er diverse <u>fietsroutes</u> zullen worden aangelegd naar de Bavelse Berg. Gevreesd wordt dat dit grote gevolgen heeft voor de bewoners van de woongebieden van Bavel. Bezoekers en werknemers zullen de auto gratis in Bavel neerzetten en zullen vanuit daar met de fiets richting de berg gaan. | Een bezoekerstrekkende voorziening als Park de Bavelse Berg dient ook middels andere vervoersmodaliteiten dan alleen de auto bereikbaar te zijn. Bereikbaarheid per fiets is daarmee van belang. Daarnaast zullen er voor de reguliere evenementen voldoende parkeerplaatsen voorhanden zijn, waardoor bezoekers geen moeite hoeven te doen om naar de locatie te komen. Voor de grotere evenementen zullen mobiliteitsplannen er voor moeten zorgen dat het aantal bezoekers op een efficiënte wijze naar en van het evenemententerrein kan worden geleid. Het door insprekers genoemde probleem, wordt door de gemeente niet onderschreven. Te meer omdat de afstand per fiets vanuit Dorst of Bavel naar de ingang van het terrein groot is. Ook zullen er naar verwachting niet veel bezoekers zijn die met de fiets op de auto naar een evenement gaan. | Geen |
| | | Het <u>MER is uitgevoerd in 2 fasen</u> , hetgeen niet correct is, aangezien het één groot plan is dat ook als één geheel dient te worden gezien, waarbij de impact van een dergelijke grootschalige ontwikkeling velen malen grote is dan de afzonderlijke impact van de drie op zichzelf staande plannen. Indien in 2020 gestart wordt met de ontwikkeling van Lijndonk kunnen de gegevens gebruikt voor de huidige MER niet meer actueel zijn. Gevreesd wordt dat dan geen nieuwe MER zal worden uitgevoerd. | De ontwikkeling van het gebied Lijndonk – Tervoort tot woongebied is niet langer aan de orde. Om een goed inzicht te krijgen in de milieueffecten is het belangrijk om alle ontwikkelingen in Breda-Oost te beoordelen. Daarom is voor het plangebied van het Structuurplan Breda-Oost én de op te stellen Structuurvisie Lijndonk-Tervoort een strategische milieubeoordeling (SMB) uitgevoerd. Het MER Breda-Oost dat in 2006 is opgesteld heeft tevens betrekking gehad op het gehele plangebied Breda-Oost met uitzondering van het te ontwikkelen evenemententerrein, de Bavelse Berg. Dit is gedaan omdat ten tijde van het opstellen van het MER Breda-Oost het realiseren van de Bavelse Berg nog geen vastgestelde ontwikkeling was. Met | Geen |

| B5 | Reacties met betrekking tot specifieke elementen | Inspraakreactie | Commentaar op reactie | Voorgestelde actie |
|----|--|---|--|--------------------|
| | | | <p>toestemming van de landelijke commissie voor de milieueffectrapportage is voor de Bavelse Berg een aparte MER opgesteld. De MER commissie heeft wel geëist dat in het MER Bavelse Berg de cumulatieve effecten van de totale ontwikkeling in Breda-Oost wordt beschreven. Dit is gedaan in hoofdstuk 5 van het MER Park de Bavelse Berg.</p> <p>De houdbaarheidsdatum van een MER hangt geheel af van de omstandigheden. Het MER geldt zolang het ten grondslag kan liggen aan het ruimtelijke besluit. Als de omstandigheden zodanig wijzigen dat dit niet meer mogelijk is dan moet er een aanvulling op het MER worden gemaakt. Te zijner tijd zal voor de ontwikkeling van Lijndonk gekeken moeten worden of het MER nog voldoet.</p> | |
| | | <p>Er was sprake van één structuurvisie waarop het MER is gebaseerd. Er zijn nu 3 bestemmingsplannen in de maak, alsmede een groen/blauw raamwerk. Alle aandacht gaat echter uit naar de uitvoering van de 3 plannen. De <u>invulling van het compenserende 'groen'</u> voor het te bouwen 'rood' krijgt echter weinig aandacht. Gevreesd wordt dat het 'groen' achter zal blijven en mogelijk niet of gedeeltelijk zal worden uitgevoerd als dit parallel met het 'rood' wordt uitgewerkt.</p> | <p>Het bestemmingsplan Gilzewouwerbeek, zijnde het ruimtelijk en juridisch kader voor het groenblauwe raamwerk, is in procedure gebracht en reeds in uitvoering. De plannen voor Park de Bavelse Berg sluiten hierop aan, doordat in het plan wordt voorzien in een Natuurgebied aan de zuidzijde van het plangebied dat de overgang tussen stedelijk en landelijk gebied vormgeeft.</p> | Geen |
| 27 | Buurtvereniging de Groentjes te Dorst | Opmerkingen ten aanzien de <u>verkeersafwikkeling en parkeren</u> | Verwezen wordt naar het algemene antwoord onder 1 over infrastructuur, verkeer en parkeren. | Geen |
| 28 | Klankbordgroep Breda-Oost | Klankbordgroep kan zich in grote lijnen verenigen met het <u>Meest Milieuvriendelijk Alternatief</u> (MMA) en niet in het voorkeursalternatief (VKA) dat initiatiefnemers aanhouden. De Klankbordgroep beoordeelt dit VKA negatief | In een MER worden verschillende varianten onderzocht en met elkaar vergeleken. Een van die varianten is het scenario waarbij negatieve effecten zoveel mogelijk worden beperkt of voorkomen terwijl nog steeds aan de gestelde doelen van het | Geen |

| B5 | Reacties met betrekking tot specifieke elementen | Inspraakreactie | Commentaar op reactie | Voorgestelde actie |
|----|--|--|---|--------------------|
| | | <p>omdat een aantal van de mitigerende maatregelen uit het MMA niet worden overgenomen. De Klankbordgroep acht dit VKA voor wat betreft het bedrijventerrein in strijd met het volgende advies van het MER-commissie:</p> <ul style="list-style-type: none"> – ontwikkel voor dit bedrijventerrein in het MER alternatieve inrichtingsvoorstellen, alternatieve locaties voor de aangegeven locatie in het plangebied; werk hierbij ten minste één locatiealternatief uit dat de ruimtereservering voor het groen-blauwe raamwerk niet aantast; – geef aan wat de gevolgen zijn van het initiatief voor het groen-blauwe raamwerk uit het Structuurplan Breda-Oost. | <p>project wordt voldaan. Dit is het MMA. Naast het MMA wordt in het MER ook altijd het voorkeursalternatief (VKA) geformuleerd. Dit is het alternatief wat de voorkeur heeft van de initiatiefnemers en is of wordt opgenomen in het bestemmingsplan.</p> <p>De initiatiefnemer kan gemotiveerd van het MMA afwijken. Argumenten hierbij kunnen onder andere economische motieven zijn. In het bestemmingsplan is variant 3B uitgewerkt.</p> | |
| | | <p>In het MER is gesteld dat het plangebied geen deel meer uitmaakt van het groen-blauwe raamwerk. Dit is tegenspraak met het genoemde in het MER Breda-Oost, aangezien daarin in het VKA als MMA wordt uitgegaan van volledige realisatie van het raamwerk.</p> <p>In het MER stelt men eveneens dat er alleen buiten het plangebied alternatieve locaties zijn voor het bedrijventerrein. Echter, de uitwerking hiervan past niet binnen de reikwijdte van het MER. De Klankbordgroep vindt dit een zwak argument, aangezien de gemeente competent is om binnen de gemeentegrenzen te zoeken naar alternatieve locaties. De Klankbordgroep verzoekt dan ook te zoeken naar een alternatieve locatie voor het bedrijventerrein, waarbij het oorspronkelijk vastgestelde groen-blauwe raamwerk volledig intact blijft.</p> | | |
| | | <p><u>Verstedelijkingsprojecten in het landelijk gebied moeten worden gecompenseerd</u> via 'groen-blauwe' projecten. Deze compensatie werd voor</p> | <p>Het bestemmingsplan Gilzewouwerbeek, zijnde het ruimtelijk en juridisch kader voor het groenblauwe raamwerk, is in procedure gebracht en reeds in</p> | Geen |

| B5 | Reacties met betrekking tot specifieke elementen | Inspraakreactie | Commentaar op reactie | Voorgestelde actie |
|----|--|---|--|--------------------|
| | | de verstedelijking in Breda-Oost gevonden in het groen-blauwe raamwerk. Echter in deze MER wordt 6 ha in mindering gebracht dat wordt ingevuld door het bedrijventerrein. Dit betekent dat niet alleen 6 ha van de compensatie wordt 'afgesnoept', maar ook wordt verzuimd voor deze extra 6 ha verstedelijking compensatie in 'groenblauwe' aan te geven. | uitvoering. De plannen voor Park de Bavelse Berg sluiten hierop aan, doordat in het plan wordt voorzien in een Natuurgebied aan de zuidzijde van het plangebied dat de overgang tussen stedelijk en landelijk gebied vormgeeft. De Natuurbestemming voorziet in de compensatie (Verordening Ruimte). | |
| | | <u>Opmerkingen ten aanzien de ontsluitingsalternatieven en parkeren</u> | Verwezen wordt naar het algemene antwoord onder 1 over infrastructuur, verkeer en parkeren. | Geen |
| | | <p>Op pagina 51 van het MER staan summier gegevens over de herkomst van bezoekers van evenementen. Verzocht wordt dit concreter, met geschatte aantallen, weer te geven. Daarnaast stelt de Klankbordgroep de volgende vragen:</p> <ul style="list-style-type: none"> – vanaf welk aantal bezoekers is sprake van een grote activiteit? – heldere omschrijving van 'grote' activiteit ontbreekt in MER? – hoe bewaakt men het maximum van 10 grote activiteiten per jaar? – in afbeelding 3.16 en 3.17 is tussen 23 en 24 uur sprake van een maximale verkeersproductie van meer dan 4.000. Hoe is dit mogelijk bij een aantal parkeerplaatsen van 3.500? | <p>Onder een groot evenement wordt verstaan de 10 evenementen met de grootste bezoekers aantallen per auto. Daarnaast die evenementen waarvan wordt verwacht dat er meer parkeerplaatsen gebruikt worden dan er op dat moment beschikbaar zijn.</p> <p>Het verkeersmodel houdt geen rekening met een mobiliteitsplan (combitickets, pendelbussen etc.). Alleen de verkeersproductie in aantallen auto's wordt berekend. Dit kan vervolgens beschouwd worden als een zogenaamd 'worst case' scenario. Dit verklaart het verschil. In de praktijk wordt er voor de evenementen waarbij verwacht wordt dat de parkeerplaatsen (meer dan) maximaal gebruikt altijd een mobiliteitsplan opgesteld. Hierdoor wordt juist voorkomen dan de (parkeer)vraag groter wordt dan het (parkeer)aanbod.</p> | Geen |
| | | <u>Opmerkingen ten aanzien de geluidoverlast evenementen</u> | Verwezen wordt naar het algemene antwoord onder 3 over toename van geluid. | Geen |
| 29 | Amgen Europe B.V., Minervum | Opmerkingen ten aanzien de <u>verkeersafwikkeling</u> | Verwezen wordt naar het algemene antwoord | Geen |

| B5 | Reacties met betrekking tot specifieke elementen | Inspraakreactie | Commentaar op reactie | Voorgestelde actie |
|----|--|--|--|---|
| | te Breda | <u>en veiligheid</u> | onder 1 over infrastructuur, verkeer en parkeren. | |
| 30 | Inspreker Franklin Rooseveltlaan A te Breda | Opmerkingen ten aanzien de <u>verkeersafwikkeling</u> en <u>-maatregelen</u> | Verwezen wordt naar het algemene antwoord onder 1 over infrastructuur, verkeer en parkeren. | Geen |
| 31 | Dorpsraad Dorst | <p>Ten aanzien van het aspect <u>geluid</u> wordt gevraagd een antwoord te geven op onderstaande vragen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Welke parameters zijn gebruikt in het geluidsonderzoek van het MER? - Hoe wordt omgegaan met de verschillende emissiepunten en de invloed van de windrichting op deze emissiepunten? <p>Vanwege de overwegend zuidwesten wind, betekent het dat het geluid meestal richting Dorst gaat. De enorme geluidsbelasting zal zeer negatief zijn voor de leefbaarheid van Dorst. Insprekers zien graag maatregelen getroffen om het effect van de wind op het voortbrengen van het geluid te reduceren.</p> <p>Opmerkingen ten aanzien de <u>verkeersafwikkeling</u></p> <p>Gevraagd wordt aanvullende passages op te nemen waarin de bewaking van de veiligheid van Dorst in het geval van <u>calamiteiten</u> (verslechtering van de bereikbaarheid van hulpdiensten) en incidenten (toename risico door evenementen, helihaven) nader is uitgewerkt.</p> <p>Voor de berekening van het groen op de berg en de omliggende terreinen is <u>water</u> nodig. Mede door het wegvallen van het groen-blauwe</p> | <p>Voor de geluidsberekeningen is de hiervoor geldende regelgeving gehanteerd. De geluidscontouren zijn berekend met behulp van het rekenprogramma Geonoise dat is gebaseerd op de overdrachtsmethode II.8 uit de "Handleiding Meten en Rekenen Industrielawaai, 1999". In deze handleiding wordt uitgegaan van onder andere een gemiddelde windrichting en windsnelheid.</p> <p>Bij de aanvraag om de milieuvergunning zal er door middel van een akoestisch onderzoek moeten worden aangetoond dat die maatregelen worden getroffen zodat wordt voldaan aan de normstelling.</p> <p>Verwezen wordt naar het algemene antwoord onder 1 over infrastructuur, verkeer en parkeren.</p> <p>Ten behoeve van de ontwikkelingen is een "Veiligheidseffectrapportage" opgesteld. De aanbevelingen die hierin zijn opgenomen zullen worden meegenomen bij de uitwerking van de plannen.</p> <p>Het gebied onder aan de berg is een relatief nat gebied. Berekening zal hier niet of nauwelijks nodig zijn. Verdroging is derhalve geen item. Voor</p> | <p>Geen</p> <p>Geen</p> <p>Geen</p> <p>Geen</p> |

| B5 | Reacties met betrekking tot specifieke elementen | Inspraakreactie | Commentaar op reactie | Voorgestelde actie |
|----|--|--|--|--------------------|
| | | <p>raamwerk in dit project zal de natuur in Dorst direct worden beïnvloed door de grotere watervraag in deze streek, met mogelijke verdroging en uitsterving van het lokale planten- en dierenbestand. Gevraagd wordt welke maatregelen hiertegen getroffen worden.</p> | <p>eventuele berekening op de berg zal zoveel als mogelijk regenwater dat op de berg valt worden gebruikt. Dit wordt te zijner tijd op het moment dat het geohydrologisch plan wordt opgesteld voor het plangebied nader uitgewerkt.</p> | |
| 32 | Vereniging Bedrijven Breda-Oost | <p>De <u>doelstellingen</u> in hoofdstuk 5 van het voorontwerp zijn voornamelijk intern gericht. Het VBBO wil de doelstellingen aanvullen om ook extern, naar de huidige en toekomstige burens, doelen te stellen. Het moet gaan om meer doelstellingen die duidelijk boven de minimale wettelijke kaders liggen. Een hoge ambitie vereist ook een plan met kwaliteit.</p> | <p>Met het bestemmingsplan is getracht dit ook te bewerkstelligen. Zo is ten behoeve van de ontwikkeling een Veiligheids-effectrapportage (VER) opgesteld (VER Arcadis dd 19 september 2007 nr 141223/EA7/179/ 000563/hde). Hierin zijn maatregelen benoemd om overlast voor de omgeving te voorkomen dan wel te beperken.</p> | Geen |
| | | <p>De doelstelling (inhoudelijk) moet onder andere zijn een goede buur van de aangrenzende gebieden. Dit betekent onder andere een goede ontsluiting van het bedrijventerrein en voldoende parkeergelegenheid in het plangebied en in de aangrenzende gebieden. Daarnaast dient ook aandacht te zijn voor een zo groot mogelijke beperking van de mogelijke overlast, onder andere door geluid, criminaliteit, voor aangrenzende gebieden.</p> | <p>Er wordt een parkmanagementorganisatie opgericht die het beheer over het plangebied gaat voeren en zorg zal dragen voor de afstemming met de omgeving. Deze parkmanagementorganisatie wordt ook belast met het uitvoeren van maatregelen zoals genoemd in de VER.</p> | Geen |
| | | <p>Opmerkingen ten aanzien de <u>verkeerssituatie</u></p> | <p>Verwezen wordt naar het algemene antwoord onder 1 over infrastructuur, verkeer en parkeren.</p> | Geen |
| | | <p>De <u>veiligheidsmaatregelen</u> waaraan thans door het VBBO en SBBB worden gewerkt, moeten niet worden belast door de nieuwe ontwikkelingen. Wij verzoeken u zorg te dragen dat het de nieuwe terreinen verplicht wordt deel te nemen aan deze beveiligingen. Bovendien mogen deze</p> | <p>Voor Park de Bavelse Berg wordt een parkmanagementorganisatie opgericht die het beheer over het plangebied gaat voeren. Onderdeel van het beheer is de beveiliging van het gebied. Hiervoor zal een specifiek beveiligingsconcept worden ontwikkeld dat waar nodig wordt</p> | Geen |

| B5 | Reacties met betrekking tot specifieke elementen | Inspraakreactie | Commentaar op reactie | Voorgestelde actie |
|----|--|--|--|--------------------|
| | | ontwikkelingen niet in de weg komen te staan voor verdere verbeteringen van de veiligheid. | afgestemd met de omgeving. | |
| | | <u>Bezoekersgebonden overlast</u> (o.a criminaliteit) kan worden beperkt door op alle gebieden (zoveel mogelijk) fysieke scheiding aan te brengen tussen het bedrijventerrein. Uitgangspunt blijft dat de bedrijven niet letterlijk en figuurlijk op moeten draaien voor de overlast die gebonden is aan bezoekersaantallen. | Het plangebied wordt volledig afsluitbaar en zal derhalve fysiek zijn gescheiden van het omliggende bedrijventerrein. De parkmanagementorganisatie, die het beheer over het plangebied gaat voeren en zorg zal dragen voor de afstemming met de omgeving, wordt ook belast met het uitvoeren van maatregelen zoals genoemd in de VER. | Geen |
| | | De VBBO dringt er op aan zelfstandig de norm voor <u>geluidsoverlast</u> voor bedrijven aan te passen aan de normen voor particulieren. Daarbij spelen redelijkheid en billijkheid een grote rol. Daarnaast is geen rekening gehouden met de permanente bewoning op het bedrijventerrein. Ook is het geluid van de luchthaven Gilze niet meegenomen, dus ook niet in de cumulatie. | Bedrijven zijn in de Wet geluidhinder voor geluid ongevoelige bestemmingen. De normen voor geluidgevoelige bestemmingen, zoals woningen, kunnen niet van toepassing worden verklaard op voor bedrijven. Omdat bedrijven overlast kunnen veroorzaken worden deze zoveel als mogelijk gescheiden van woningen, zodat deze bedrijven geen hinder veroorzaken op nabijgelegen woningen en/of andere geluidgevoelige bestemmingen. Op het aangrenzende bedrijventerrein is overigens geen permanente bewoning toegestaan. Het geluid afkomstig van de luchthaven Gilze-Rijen is niet meegenomen in deze MER omdat het een ontwikkeling van een niet gevoelige bestemming betreft. De ontwikkelingen liggen overigens ruim buiten de geluidscontour van het vliegveld. De cumulatie van geluid is meegenomen in het MER (blz 125). | Geen |
| | | Gezien de <u>onzekerheden</u> ten aanzien van de in het MER genoemde maatregelen dient een overzicht te worden opgenomen van: de mogelijk te nemen maatregelen, de onvoorwaardelijk te realiseren maatregelen en de toekomstige maatregelen die nog beheersbaar zijn. In het MER ontbreken de volgende zaken: | In hoofdstuk 7 van het MER wordt beschreven welke leemten in kennis er zijn en wordt een aanzet gegeven voor het evaluatieprogramma. Bij de leemten in kennis komen de onzekerheden en de betrouwbaarheid van de informatie aan bod. Het evaluatieprogramma zal te zijner tijd worden opgesteld. In het MER wordt al wel een aanzet | Geen |

| B5 | Reacties met betrekking tot specifieke elementen | Inspraakreactie | Commentaar op reactie | Voorgestelde actie |
|----|--|--|--|--------------------|
| | | <ul style="list-style-type: none"> - betrouwbaarheid van de resultaten wordt niet aangegeven (de voorspellende werking); - evaluatie traject is niet uitgewerkt (de corrigerende werking). <p>Opsomming van mogelijke onderwerpen die voor evaluatie in aanmerking komen, ontbreekt als samenvatting. Daarmee ook de lijst die niet voor evaluatie en correctie in aanmerking komt. Mogelijke evaluatieonderdelen moeten worden ingedeeld naar:</p> <ul style="list-style-type: none"> - waarvoor; - effectiviteit; - beheersbaarheid; - interactie. | <p>gegeven voor dit programma. Belangrijke onderdelen in de evaluatie van het MER Bavelse Berg zijn de bezoekersaantallen en de verkeersbewegingen. Deze zijn in de MER gebaseerd op kengetallen en zullen dus moeten worden geëvalueerd of deze (binnen een bepaalde marge) overeenkomen met de werkelijke aantallen. Een andere belangrijke onzekerheid in de MER was nog de invulling van de voormalige stortplaats en de technische mogelijkheden in het bijzonder. Dit is inmiddels onderzocht.</p> | |
| | | <p>Met betrekking tot de normen die worden gebruikt om de gevolgen in te delen valt het op dat die <u>indelingen</u> niet gemotiveerd zijn. Dat is ongewenst. Hoe verhoudt zich dat met de betrouwbaarheid van de resultaten?</p> | <p>De gebruikte indeling is op de eerste plaats gebaseerd op de wettelijke normen. Vervolgens is een indeling gemaakt in logische stappen. Dit zijn stappen die in de praktijk vrijwel altijd worden gebruikt. De indeling heeft geen invloed op de betrouwbaarheid van de resultaten.</p> | Geen |
| | | <p>Onvoldoende is onderzocht hoe het <u>openbaar vervoer</u> kan aansluiten op de te verwachten vervoerstromen verdeeld over het tijdstip van de dag.</p> | <p>Er vindt overleg plaats over het uitbreiden van het bestaande reguliere openbaar vervoer en anderzijds wordt er met incidenteel aanvullend openbaar vervoer (OV pendel en overig OV in het mobiliteitsplan) maatwerk geleverd.</p> | Geen |
| 33 | Inspreker Vennekes te Bavel | <p>Bezwaar wordt gemaakt tegen het besluit om het plangebied t.b.v. het geprojecteerde bedrijventerrein naast de A27 te onttrekken aan het Groen-blauwe raamwerk.</p> <p>Uitgangspunt van het MER-commissie is steeds geweest dat alleen het <u>Meest Milieuvriendelijke</u></p> | <p>In een MER worden verschillende varianten onderzocht en met elkaar vergeleken. Een van die varianten is het scenario waarbij negatieve effecten zoveel mogelijk worden beperkt of voorkomen terwijl nog steeds aan de gestelde doelen van het project wordt voldaan. Dit is het MMA. Naast het</p> | Geen |

| B5 | Reacties met betrekking tot specifieke elementen | Inspraakreactie | Commentaar op reactie | Voorgestelde actie |
|----|--|--|--|--------------------|
| | | <p><u>Alternatief</u> (MMA) ontwikkeld zou mogen worden, dus geen VKA, maar het MMA. Dit betekent het evenementencomplex + 0 ha. bedrijventerrein, zonder helihaven. Indien de gemeente vasthoudt aan deze wijziging van eerdere standpunten, dan is hier geen sprake van 'voortschrijdend inzicht' en toont de gemeente zich geen betrouwbare overheid.</p> | <p>MMA wordt in het MER ook altijd het voorkeursalternatief (VKA) geformuleerd. Dit is het alternatief wat de voorkeur heeft van de initiatiefnemers en is of wordt opgenomen in het bestemmingsplan.</p> | |
| | | <p>Opmerkingen ten aanzien <u>verkeer</u></p> | <p>De initiatiefnemer kan gemotiveerd van het MMA afwijken. Argumenten hierbij kunnen onder andere economische motieven zijn. In het bestemmingsplan is variant 3B uitgewerkt. In de Verordening Ruimte is het gebied aangeduid als integratiegebied Stad – Land. Er is gekozen voor een integrale invulling van dit gebied waarbij een natuurlijke overgang wordt gecreëerd tussen stedelijk en landelijk gebied door een Natuurstrook in te richten die ook ruimte biedt voor beekherstel. Verwezen wordt naar het algemene antwoord onder 1 over infrastructuur, verkeer en parkeren.</p> | <p>Geen</p> |
| | | <p>Onduidelijk is of het mogelijk en verantwoord is om <u>op de voormalige stortplaats te bouwen</u>. Indien een positief onderzoeksresultaat door Geodelft uitblijft, mag het hele project geen doorgang vinden</p> | <p>Het onderzoek naar de mogelijkheden tot bebouwing is inmiddels afgerond. Uit dit onderzoek blijkt dat bebouwing op de stortplaats mogelijk is indien rekening wordt gehouden met de condities van de stortplaats. De uitkomsten van dit onderzoek worden meegenomen in het kader van de omgevingsvergunning, waarin de wijze van fundering wordt getoetst.</p> | <p>Geen</p> |
| | | <p>In de MER-beoordeling is niet meegenomen <u>overlast</u> door evenementenlawaai , waarbij moet worden bedacht dat wordt uitgegaan van een maximale geluidsbelasting van 140 dB(A), terwijl de menselijke pijngrens bij 110 dB(A) ligt.</p> | <p>De overlast ten gevolg van evenement zijn goed in beeld gebracht. De 140 dB(A) betreft niet de maximale geluidbelasting, maar het bronvermogen. Dit is een reëel uitgangspunt. Ook helikopterlawaai is meegenomen in het MER, maar de realisatie van een helihaven is in het ontwerpbestemmingsplan vervallen.</p> | <p>Geen</p> |

| B5 | Reacties met betrekking tot specifieke elementen | Inspraakreactie | Commentaar op reactie | Voorgestelde actie |
|----|--|---|---|--------------------|
| 34 | Inspreker Kluisstraat te Bavel | Opmerkingen ten aanzien <u>geluid</u> | Verwezen wordt naar het algemene antwoord onder 3 over de toename van geluid. | Geen |
| | | De <u>Kluisstraat</u> is momenteel een onverhard fietspad met een zeer landelijke uitstraling. Indien de Kluisstraat een fietsroute wordt naar het evenemententerrein, zal de toename van geluid en stofoverlast veel hinder veroorzaken. De Kluisstraat zal dan ook steeds vaker als vluchtroute naar de A27 gebruikt worden om files te vermijden. Gevraagd wordt het landelijke karakter van de Kluisstraat zoveel als mogelijk intact te laten. | De Kluisstraat heeft nu een verbinding naar het viaduct over de A27 en het bedrijventerrein Hoogeind. Deze verbinding blijft gehandhaafd, echter alleen voor langzaam verkeer. Er zal geen sluipverkeer op deze manier naar het evenemententerrein kunnen. | Geen |
| | | Verzocht wordt om een <u>geluidwal</u> te realiseren langs de A27 tot de afslag naar het evenemententerrein om de toename van geluidhinder en fijnstof op de A27 te beperken. | De invloed op de luchtkwaliteit en de geluidhinder ten gevolge van het verkeer op de A27 zal slechts in beperkte mate toenemen ten gevolge van de nieuwe ontwikkelingen en blijft binnen de gestelde normen. Het aanleggen van een geluidwal in verband met de voorgenomen ontwikkelingen op de berg, wordt daarom niet noodzakelijk geacht. | Geen |
| | | Opmerkingen ten aanzien <u>planschade</u> | Indien insprekers menen door het onderhavige bestemmingsplan schade te leiden, waaronder waardevermindering van de woning, die redelijkerwijs niet voor rekening van inspreker kan blijven of waarvan tegemoetkoming hierin niet anders is vastgelegd, kunnen zij deze schade claimen bij de gemeente op basis van artikel 6.1 en volgende van de Wet ruimtelijke ordening. Een dergelijk verzoek kan echter pas worden ingediend nadat het betreffende bestemmingsplan onherroepelijk is geworden. | Geen |
| 35 | Inspreker Groenestraat te Dorst | Opmerkingen ten aanzien de <u>ontsluiting en</u> | Verwezen wordt naar het algemene antwoord | Geen |

| B5 | Reacties met betrekking tot specifieke elementen | Inspraakreactie | Commentaar op reactie | Voorgestelde actie |
|----|--|--|--|--------------------|
| | | <u>parkeren</u> | onder 1 over infrastructuur, verkeer en parkeren. | |
| | | Opmerkingen ten aanzien <u>geluidoverlast</u> | Verwezen wordt naar het algemene antwoord onder 3 over de toename van geluid. | Geen |
| | | Wat betreft <u>alternatieven</u> heeft variant 2+ de voorkeur bij realisatie van Tervoort. Bij realisatie van Park Bavelse Berg in samenhang met plan Lijndonk-Tervoort zijn volgens het MER 'geen onoplosbare knelpunten' voorzien in de verkeersontsluiting. Dit wordt te gemakkelijk geconcludeerd. De verkeersontwikkeling zal een groot probleem geven, vooral als beide plannen uitgevoerd gaan worden. Variant 5 heeft de voorkeur van insprekers. Het is de plicht van de gemeente Breda om het initiatief te nemen om samen met de omliggende gemeenten een goed alternatief te vinden voor de problemen. | Door de wijziging van de plannen ten aanzien van Lijndonk Tervoort is dit niet langer aan de orde. | Geen |
| 36 | Van Wezel Elektrotechniek, Minervum te Breda | Opmerkingen ten aanzien de <u>ontsluiting en parkeren</u> | Verwezen wordt naar het algemene antwoord onder 1 over infrastructuur, verkeer en parkeren. | Geen |
| | | Opmerkingen ten aanzien <u>geluidoverlast</u> | Verwezen wordt naar het algemene antwoord onder 3 over de toename van geluid. | Geen |
| | | Opmerkingen ten aanzien <u>alternatieven</u> | In een MER worden verschillende varianten onderzocht en met elkaar vergeleken. Een van die varianten is het scenario waarbij negatieve effecten zoveel mogelijk worden beperkt of voorkomen terwijl nog steeds aan de gestelde doelen van het project wordt voldaan. Dit is het MMA. Naast het MMA wordt in het MER ook altijd het | Geen |

| B5 | Reacties met betrekking tot specifieke elementen | Inspraakreactie | Commentaar op reactie | Voorgestelde actie |
|----|--|--|---|--------------------|
| | | | <p>voorkeursalternatief (VKA) geformuleerd. Dit is het alternatief wat de voorkeur heeft van de initiatiefnemers en is of wordt opgenomen in het bestemmingsplan.</p> <p>De initiatiefnemer kan gemotiveerd van het MMA afwijken. Argumenten hierbij kunnen onder andere economische motieven zijn. In het bestemmingsplan is variant 3B uitgewerkt.</p> | |
| 37 | Inspreker Rijksweg B te Dorst | Opmerkingen ten aanzien de <u>verkeersgegevens</u> | Verwezen wordt naar het algemene antwoord onder 1 over infrastructuur, verkeer en parkeren. | Geen |
| | | <p>De verkeersproblematiek tijdens evenementen legt een grote belasting op de lokale wegen waarbij Dorst en specifiek de N282 en de Bavelstraat uiteindelijk tijdelijk onbruikbaar zijn voor aanrijdroutes van <u>hulpdiensten</u>. Dit zorgt voor een sterke isolatie van het dorp Dorst en haar bewoners wat onacceptabel is. Deze problematiek is niet in het MER vermeld.</p> | <p>Uit het verkeersonderzoek blijkt dat er geen problemen te verwachten zijn ten aanzien van de opstopping op de N282 of op bedrijventerrein Hoogeind. Daarnaast is er een veiligheidseffectrapportage opgesteld, waarin aandacht aan deze materie is besteed. De calamiteitenroute loopt overigens via bedrijventerrein Hoogeind.</p> | Geen |
| | | <p>De toegestane bouwwerken van 30 meter hoog leiden tot <u>horizonvervuiling</u> vanaf Dorst en een sterke verstoring van de landelijke uitstraling en lintstructuur die dit gebied kenmerken. De huidige vuilstort vormt nu een groene barrière met de achterliggende hoogbouw van bedrijven en stad. Bouwwerken zullen bijdragen aan het versterken van bijvoorbeeld de akoestiek van buitenevenementen, waardoor de overlast voor Dorst versterkt wordt.</p> | <p>De ontwikkeling van Park de Bavelse Berg betreft niet enkel de realisatie van gebouwen, maar ook de ontwikkeling van groen. Aan de oevers van de Molenley en de Gilzewouwerbeek wordt robuuste natuurontwikkeling gepleegd en op de Berg wordt eveneens substantiële groenaanplant gerealiseerd. Hierdoor is sprake van een zorgvuldige landschappelijke inpassing van de diverse functies in het landschap.</p> <p>Dat Park de Bavelse Berg vanuit Dorst zichtbaar is, hoeft niet per definitie een achteruitgang in de beleving van het buitengebied te betekenen; het landschap en de stad zijn immers dynamische gebieden. Waar het om draait is de architectonische vormgeving van de bouwvolumes en de situering</p> | Geen |

| B5 | Reacties met betrekking tot specifieke elementen | Inspraakreactie | Commentaar op reactie | Voorgestelde actie |
|----|--|---|--|--------------------|
| | | | <p>daarvan in het plangebied.</p> <p>Bij een beoordeling van de aanvaardbaarheid van ruimtelijke ontwikkelingen, spelen de gevolgen hiervan voor het uitzicht van bestaande woningen geen rol. In het kader van de vaststelling van eventuele planschade wordt dit aspect wel meegewogen.</p> <p>De invloed van de gebouwen op de geluidhinder zijn meegenomen in de akoestische onderzoek die zijn uitgevoerd ten behoeve van het MER en sindsdien geactualiseerd. Bij de aanvraag om de milieuvergunning zal door middel van een akoestisch onderzoek moeten worden aangetoond dat aan de normstelling wordt voldaan. De effecten van de bebouwing op de geluidhinder worden hierbij meegenomen.</p> | |
| | | <p>Bouwwerken worden op of in de directe nabijheid van de berg gepland, waarbij de mogelijkheid bestaat voor het incidenteel of met een vorm van regelmaat vrijkomen van stortgas. In het MER worden de <u>mogelijke risico's en de gevolgen voor deze incidenten</u> niet goed beschreven, waardoor dit risico sterk onderbelicht blijft. Ook de gevolgen van een beschadiging van de deklaag op de langere termijn of bij incidenten is niet realistisch weergegeven en kunnen ingrijpend zijn. Het MER maakt melding van een onderzoek naar de bouwveiligheid op de stortplaats. Echter de uitkomsten van dit onderzoek zijn niet in het MER meegenomen, waardoor het MER als incompleet gezien moet worden.</p> | <p>Het stortgas uit de stortplaats wordt afgevangen en omgezet in elektriciteit. De risico's ten gevolge van het stortgas zijn beperkt, omdat sprake is van een zeer lage druk. De hoeveelheid stortgas is overigens de laatste jaren sterk afgenomen en zal in de toekomst verder afnemen.</p> <p>Een van de eisen die aan de ontwikkelingen worden gesteld is dat de afdeklaag intact blijft. Het onderzoek naar de bebouwingmogelijkheden van de stortplaats is inmiddels uitgevoerd. Hieruit blijkt dat bebouwing van de stortplaats verantwoord is, mits rekening wordt gehouden met de randvoorwaarden die voortvloeien uit dit onderzoek.</p> | Geen |
| | | <p>Het MER gaat uit van ten hoogste 12 grote <u>evenementen</u> per jaar, waarvoor een milieuvergunning zal zijn vereist. Zijn op basis van een milieuvergunning ook evenementen mogelijk</p> | <p>De evenementenhal en het evenemententerrein vallen onder de vergunningsplicht van de Wet milieubeheer, waarvoor de gemeente bevoegd gezag is. In de milieu (omgevings)vergunning zullen</p> | Geen |

| B5 | Reacties met betrekking tot specifieke elementen | Inspraakreactie | Commentaar op reactie | Voorgestelde actie |
|----|--|--|---|--------------------|
| | | <p>van gelijke orde als de geplande 12 of is de regelgeving strikter met grotere gevolgen voor de grootte van de evenementen en dus een beperking van de overlast naar de directe omgeving?</p> <p>Wie bepaalt wanneer een evenement overlast veroorzaakt en wanneer hier sancties worden opgelegd? Het MER gaat niet in op de mogelijkheid van relevante metingen en standaarden die gelden voor de kwalificatie van de grootte van evenementen, waardoor dit deel van het MER een dubieus karakter krijgt. Een degelijk vergunningbeleid van evenementen met een regionale belasting dient dan ook door alle betrokken gemeentes te worden behandeld en niet enkel door de gemeente Breda.</p> | <p>er onder andere geluidsnormen worden opgenomen. Net als voor alle andere bedrijven is hiervoor de Handreiking industrielawaai en vergunningverlening het toetsingskader. Dit betekent dus dat in de representatieve bedrijfssituatie zowel de activiteiten in de evenementenhal als op het evenemententerrein niet meer geluid mogen maken dan elk ander willekeurig bedrijf.</p> <p>De Handreiking industrielawaai en vergunningverlening geeft mogelijkheid om 12 dagen per jaar meer geluidsruidruimte toe te staan. Dit geldt voor alle bedrijven en wordt de niet-representatieve bedrijfssituatie of 12-dagencriterium genoemd. Dit wil niet zeggen dat in de milieu (omgevings)vergunning voor deze situaties geen regels zullen worden opgenomen. Voor de evenementen die onder dit 12-dagencriterium vallen zal (voor de maximale geluidnormstelling) aansluiting worden gezocht bij de Nota 'evenementen met een luidruchtig karakter'. Deze nota is een in den lande gebruikelijk toetsingskader voor dergelijke buitenevenementen. Bovendien zullen er bepalingen worden opgenomen ten aanzien van begin- en eindtijden, positionering van podia, opstellen van een vervoersplan etc. teneinde de (geluids)overlast zoveel als mogelijk te beperken.</p> | |
| | | <p>Het bestemmingsplan maakt melding van het ontbreken van een geschikte <u>locatie</u> voor evenementen in de gemeente. Inspreker geeft een aantal voorbeelden van locaties die geschikt zijn voor evenementen, evenals alternatieve locaties. De huidige berg is een natuurlandschap dat door</p> | <p>In een eerder stadium is gezocht naar een voor het houden van evenementen geschikte locatie. De Bavelse berg kwam daaruit naar voren als het meest geschikt.</p> <p>In het totaal van de plannen in Breda-Oost is ook gekeken naar het behoud en verbetering van de</p> | Geen |

| B5 | Reacties met betrekking tot specifieke elementen | Inspraakreactie | Commentaar op reactie | Voorgestelde actie |
|----|--|--|---|--------------------|
| | | de plannen sterk negatief wordt veranderd. Het beleidspunt van zuinig ruimtegebruik en bevordering van het natuurbehoud zijn met deze voorgenomen plannen zeker niet nagestreefd. | ecologische kwaliteit. Dit heeft onder andere geleid tot de plannen voor het groenblauwe raamwerk. In de plannen voor de Bavelse berg zal ook rekening worden gehouden met de ecologische waarde van het gebied. De huidige berg is geen natuurlandschap zoals door inspreker bedoeld, maar een voormalige afvalberg. Het bebouwen van een voormalige stortplaats is een goed voorbeeld van zuinig ruimtegebruik. Verder is deze locatie zeer goed te ontsluiten op de A27 en biedt het ruimte voor de unieke combinatie van een evenementenhal en een evenemententerrein. | |
| | | Het hemelwater wordt door de toename van de bebouwing en infrastructuur minder snel afgevoerd in de bodem. Daarnaast kan verontreiniging van het water door restanten in de vuilstort of het evenemententerrein grote invloed hebben op de omliggende natuur. Het MER geeft geen duidelijkheid wat betreft de omvang, oplossingen en risico's. | Om de invloed van de bebouwing op de waterhuishouding te compenseren zullen voorzieningen worden aangelegd. Dit is voor dit plan niet anders dan voor andere plannen. In overleg met het waterschap zullen de benodigde (retentie)voorzieningen aangelegd worden. De stortplaats is in zijn geheel afgedekt met een afdeklaag. Deze afdeklaag dient te allen tijde intact te blijven. De invloed van het stort op de waterkwaliteit is derhalve nihil. Dit geldt eveneens voor de ontwikkelingen op en rond het stort. De plannen leiden dan ook niet tot een verslechtering van de natuur door een afname van de waterkwaliteit. | Geen |
| 38 | Tigchelaar Groep, Minervum te Breda | Opmerkingen ten aanzien van <u>bereikbaarheid en parkeren</u> . | Verwezen wordt naar het algemene antwoord onder 1 over infrastructuur, verkeer en parkeren. | Geen |
| | | Opmerkingen ten aanzien van <u>geluid</u> . | Verwezen wordt naar het algemene antwoord onder 3 over de toename van geluid. | Geen |

| B5 | Reacties met betrekking tot specifieke elementen | Inspraakreactie | Commentaar op reactie | Voorgestelde actie |
|----|--|--|--|--------------------|
| 39 | Coleman Benelux BV. Minervum te Breda | Opmerkingen ten aanzien van <u>verkeer en parkeren</u> . | Verwezen wordt naar het algemene antwoord onder 1 over infrastructuur, verkeer en parkeren. | Geen |
| | | Opmerkingen ten aanzien van <u>geluid</u> . | Verwezen wordt naar het algemene antwoord onder 3 over de toename van geluid. | Geen |
| 40 | ZLTO Advies namens cliënt Akkerweg te Bavel | Opmerkingen ten aanzien van <u>verkeer en parkeren</u> . | Verwezen wordt naar het algemene antwoord onder 1 over infrastructuur, verkeer en parkeren. | Geen |
| | | Er wordt mee ingestemd dat geen geurgevoelige objecten mogen worden opgericht binnen de <u>geurcontour</u> , maar de realisatie van activiteiten op en rond de berg zijn toch een bedreiging voor de mogelijkheden van het bedrijf van cliënt aan de Akkerweg . Verzocht wordt om nader te bekijken of de activiteiten recreatie en landbouw zo dicht bij elkaar kunnen bestaan, zodat er geen klachten door exploitanten of bezoekers tegen het bedrijf ingediend worden. Daarnaast is het onduidelijk of de juiste gegevens van vergunningen gebruikt zijn voor de berekening van de geurcontouren. Verzocht wordt inzicht te geven in de berekening van de geurcontouren van bedrijfsgebouwen aan Akkerweg en Bavelstraat. | De geur afkomstig van veehouderijen wordt getoetst aan de Wet geurhinder en veehouderijen. Deze wet biedt gemeenten de mogelijkheid om een geurverordening op te stellen, die afwijkt van de wettelijke normen. De gemeente Breda heeft gebruikt gemaakt van deze mogelijkheid en heeft op 30 oktober 2008 de 'Verordening geurhinder en veehouderij gemeente Breda 2008' vastgesteld. Hierin is weergegeven dat voor nieuwe woon- en werklocaties de norm van 8 ou aangehouden moet worden. Binnen deze contour mogen geen nieuwe woningen en bedrijven gevestigd worden. Binnen de aanwezige geurcontouren voorziet het plan niet in ontwikkelingen. | Geen |
| | | Opmerkingen ten aanzien van <u>geluid</u> . | Verwezen wordt naar het algemene antwoord onder 3 over de toename van geluid. | Geen |
| | | Opmerkingen ten aanzien <u>planschade</u> | Verwezen wordt naar het algemene antwoord onder 5 over planschade. | Geen |

| B5 | Reacties met betrekking tot specifieke elementen | Inspraakreactie | Commentaar op reactie | Voorgestelde actie |
|----|---|---|--|--------------------|
| 41 | Ronstreek Properties B.V. namens Breedhoeve C.V., Minervum te Breda | Opmerkingen ten aanzien van <u>verkeer en parkeren</u> . | Verwezen wordt naar het algemene antwoord onder 1 over infrastructuur, verkeer en parkeren. | Geen |
| | | De <u>veiligheid / afsluitbaarheid</u> van het bestaande industrieterrein is niet opgenomen. | Ten behoeve van de ontwikkelingen is door Arcadis een Veiligheidseffectrapportage opgesteld. De voorgestelde beheersmaatregelen op het gebied van sociale veiligheid, safety en security die hieruit naar voren zijn gekomen worden bij de verdere uitwerking van de plannen meegenomen. Het plangebied wordt volledig afsluitbaar en zal derhalve fysiek zijn gescheiden van het omliggende bedrijventerrein. De parkmanagementorganisatie, die het beheer over het plangebied gaat voeren en zorg zal dragen voor de afstemming met de omgeving, wordt ook belast met het uitvoeren van maatregelen zoals genoemd in de VER. | Geen |
| | | De <u>openingstijden</u> van te realiseren accommodaties is onduidelijk. | Openingstijden zijn over het algemeen ruimtelijk niet-relevant en kunnen dan ook niet worden vastgelegd in een bestemmingsplan. Men zal zich aan wettelijk voorgeschreven sluitingstijden moeten houden en aan regels ter voorkoming van overlast. Binnen deze grenzen zullen openingstijden sterk afhankelijk zijn van de soort activiteit dat ter plaatse wordt georganiseerd. | Geen |
| | | Opmerkingen ten aanzien van <u>geluid</u> . | Verwezen wordt naar het algemene antwoord onder 3 over de toename van geluid. | Geen |
| 42 | Inspreker Bavelstraat A te Dorst | Gevraagd wordt wat het effect is van het belasten van de vuilstort met bebouwing voor wat betreft | Een van de eisen die aan de ontwikkelingen worden gesteld is dat de afdeklaag intact blijft. | Geen |

| B5 | Reacties met betrekking tot specifieke elementen | Inspraakreactie | Commentaar op reactie | Voorgestelde actie |
|----|--|---|---|--------------------|
| | | de waterdichte <u>folielaag</u> . Bij lekkage kan een milieuprobleem ontstaan. | Het onderzoek naar de bebouwingmogelijkheden van de stortplaats is inmiddels uitgevoerd. Hieruit blijkt dat bebouwing van de stortplaats verantwoord is, mits rekening wordt gehouden met de randvoorwaarden die voortvloeien uit dit onderzoek. | |
| | | Gevraagd wordt wat het effect van <u>horizonvervuiling</u> is. Uitzicht van insprekers wordt aangetast. | De ontwikkeling van Park de Bavelse Berg betreft niet enkel de realisatie van gebouwen, maar ook de ontwikkeling van groen. Aan de oevers van de Molenley en de Gilzewouwerbeek wordt robuuste natuurontwikkeling gepleegd en op de Berg wordt eveneens substantiële groenaanplant gerealiseerd. Hierdoor is sprake van een zorgvuldige landschappelijke inpassing van de diverse functies in het landschap. Dat Park de Bavelse Berg vanuit Dorst zichtbaar is, hoeft niet per definitie een achteruitgang in de beleving van het buitengebied te betekenen; het landschap en de stad zijn immers dynamische gebieden. Waar het om draait is de architectonische vormgeving van de bouwvolumes en de situering daarvan in het plangebied. | Geen |
| | | Wat is het <u>effect van het evenementencomplex</u> wat betreft geluid, verkeer en woon- en werkmilieu, wild kamperen, sluipverkeer, wild parkeren? | De effecten ten aanzien van deze aspecten zijn onderzocht in het kader van het MER en de uitkomsten zijn opgenomen de hierbij behorende achtergrondrapporten. Wild kamperen en wild parkeren is niet toegestaan. Indien dit in de praktijk toch wordt gedaan, zal hiertegen worden opgetreden. | Geen |
| | | De <u>overloopparkerplaatsen</u> zijn in de plannen het dichtst bij insprekers gesitueerd. Dit oogt groen ingericht. Gevraagd wordt of dit zo is of wordt alles geasfalteerd? | Dit gedeelte maakt geen onderdeel meer uit van het plangebied. | Geen |

| B5 | Reacties met betrekking tot specifieke elementen | Inspraakreactie | Commentaar op reactie | Voorgestelde actie |
|-----------|---|--|--|---------------------------|
| 43 | Alfa Laval Benelux BV, Baarschot te Breda | Opmerkingen ten aanzien van <u>verkeer en parkeren</u> . | Verwezen wordt naar het algemene antwoord onder 1 over infrastructuur, verkeer en parkeren. | Geen |
| 44 | Inspreker Minervum te Breda | Opmerkingen ten aanzien van <u>parkeren</u> . | Verwezen wordt naar het algemene antwoord onder 1 over infrastructuur, verkeer en parkeren. | Geen |
| 45 | Damac Houtbewerkingsmachines B.V., Minervum te Breda | Opmerkingen ten aanzien van <u>criminaliteit</u> . | Ten behoeve van de ontwikkelingen is door Arcadis een Veiligheidseffectrapportage opgesteld. De voorgestelde beheersmaatregelen op het gebied van sociale veiligheid, safety en security die hieruit naar voren zijn gekomen worden bij de verdere uitwerking van de plannen meegenomen. | Geen |
| 46 | MK2 Audiovisueel, Minervum te Breda | Opmerkingen ten aanzien van <u>verkeer en parkeren</u> . | Verwezen wordt naar het algemene antwoord onder 1 over infrastructuur, verkeer en parkeren. | Geen |
| 47 | KraussMaffei, Minervum te Breda | Opmerkingen ten aanzien van <u>verkeer en parkeren</u> . | Verwezen wordt naar het algemene antwoord onder 1 over infrastructuur, verkeer en parkeren. | Geen |
| 48 | De Baronie Koel- & Vriestechniek B.V., Minervum te Breda | Opmerkingen ten aanzien van <u>verkeer en parkeren</u> . | Verwezen wordt naar het algemene antwoord onder 1 over infrastructuur, verkeer en parkeren. | Geen |
| | | Opmerkingen ten aanzien van <u>criminaliteit</u> . | Ten behoeve van de ontwikkelingen is door Arcadis een Veiligheidseffectrapportage opgesteld. De voorgestelde beheersmaatregelen op het gebied van sociale veiligheid, safety en security die hieruit naar voren zijn gekomen worden bij de verdere uitwerking van de plannen meegenomen. | GeenG |

| B5 | Reacties met betrekking tot specifieke elementen | Inspraakreactie | Commentaar op reactie | Voorgestelde actie |
|----|--|--|--|--------------------|
| | | Opmerkingen ten aanzien van <u>geluid</u> . | Verwezen wordt naar het algemene antwoord onder 3 over de toename van geluid. | Geen |
| 49 | Waalwear Men B.V., Minervum te Breda | Opmerkingen ten aanzien van <u>verkeer en parkeren</u> . | Verwezen wordt naar het algemene antwoord onder 1 over infrastructuur, verkeer en parkeren. | Geen |
| | | Opmerkingen ten aanzien van <u>criminaliteit</u> . | Ten behoeve van de ontwikkelingen is door Arcadis een Veiligheidseffectrapportage opgesteld. De voorgestelde beheersmaatregelen op het gebied van sociale veiligheid, safety en security die hieruit naar voren zijn gekomen worden bij de verdere uitwerking van de plannen meegenomen. | Geen |
| | | De <u>openingstijden</u> van te realiseren accommodaties is onduidelijk. | Openingstijden zijn over het algemeen ruimtelijk niet-relevant en kunnen dan ook niet worden vastgelegd in een bestemmingsplan. Men zal zich aan wettelijk voorgeschreven sluitingstijden moeten houden en aan regels ter voorkoming van overlast. Binnen deze grenzen zullen openingstijden sterk afhankelijk zijn van de soort activiteit dat ter plaatse wordt georganiseerd. | Geen |
| | | Opmerkingen ten aanzien van <u>geluid</u> . | Verwezen wordt naar het algemene antwoord onder 3 over de toename van geluid. | Geen |
| 50 | Van Dorp Installaties, Minervum te Breda | Opmerkingen ten aanzien van <u>geluid</u> . | Verwezen wordt naar het algemene antwoord onder 3 over de toename van geluid. | Geen |
| | | Opmerkingen ten aanzien van <u>verkeer en</u> | Verwezen wordt naar het algemene antwoord onder 1 over infrastructuur, verkeer en parkeren. | Geen |

| B5 | Reacties met betrekking tot specifieke elementen | Inspraakreactie | Commentaar op reactie | Voorgestelde actie |
|----|--|--|--|--------------------|
| | | <u>parkeren.</u> | | |
| 51 | GeoNed B.V., Minervum te Breda | Opmerkingen ten aanzien van <u>geluid.</u> | Verwezen wordt naar het algemene antwoord onder 3 over de toename van geluid. | Geen |
| | | Opmerkingen ten aanzien van <u>verkeer en parkeren.</u> | Verwezen wordt naar het algemene antwoord onder 1 over infrastructuur, verkeer en parkeren. | Geen |
| | | Opmerkingen ten aanzien van <u>criminaliteit.</u> | Ten behoeve van de ontwikkelingen is door Arcadis een Veiligheidseffectrapportage opgesteld. De voorgestelde beheersmaatregelen op het gebied van sociale veiligheid, safety en security die hieruit naar voren zijn gekomen worden bij de verdere uitwerking van de plannen meegenomen. | Geen |
| 52 | Vila Etiketten B.V., Minervum te Breda | Opmerkingen ten aanzien van <u>verkeer en parkeren.</u> | Verwezen wordt naar het algemene antwoord onder 1 over infrastructuur, verkeer en parkeren. | Geen |
| 53 | Inspreker Dorstseweg A te Bavel | Een gedeelte van het perceel van inspreker is bestemd als 'Groen-Landschapspark'. Insprekers verzoeken dit gedeelte van hun perceel wat hun eigendom is te bestemmen als 'Tuin'. | Dit gedeelte maakt geen onderdeel meer uit van het plangebied. | Geen |
| | | Inspreker maakt bezwaar tegen het onverharde <u>parkeerterrein</u> direct achter zijn woning. | Dit gedeelte maakt geen onderdeel meer uit van het plangebied.. | Geen |
| | | In de plannen wordt niet gesproken over aan het gebruik verbonden voorwaarden, zodat overlast niet is uit te sluiten. | | |
| | | Tevens kan sprake zijn van <u>waardevermindering</u> van de grond en woning. | Indien insprekers menen door het onderhavige bestemmingsplan schade te leiden, waaronder | Geen |

| B5 | Reacties met betrekking tot specifieke elementen | Inspraakreactie | Commentaar op reactie | Voorgestelde actie |
|----|--|---|---|--------------------|
| | | | <p>waardevermindering van de woning, die redelijkerwijs niet voor rekening van inspreker kan blijven of waarvan tegemoetkoming hierin niet anders is vastgelegd, kunnen zij deze schade claimen bij de gemeente op basis van artikel 6.1 en volgende van de Wet ruimtelijke ordening. Een dergelijk verzoek kan echter pas worden ingediend nadat het betreffende bestemmingsplan onherroepelijk is geworden.</p> | |
| | | <p>Inspreker maakt zich eveneens zorgen over een toekomstig gebruik met verharde grond en bestemmingen als transferium en campinggelegenheid. Een alternatief kan zijn uitbreiding van het overloopterrein ten zuiden van het bos (naast de Dorstseweg en achter de hoofdentree) met de mogelijkheid achter het landgoed grenzend aan Dorst echt een landschapspark te maken.</p> | <p>Door de nieuwe planopzet is dit niet langer aan de orde.</p> | Geen |
| | | <p>Opmerkingen ten aanzien van <u>geluid</u>.</p> | <p>Verwezen wordt naar het algemene antwoord onder 3 over de toename van geluid.</p> | Geen |
| | | <p>Inspreker maakt bezwaar tegen de voorgenomen verlenging van de <u>zuidelijke rondweg</u> direct ten zuiden van de woning met, zoals beschreven, te verwachten normoverschrijdende geluidsbelasting indien de nieuwe wijk Tervoort worden gerealiseerd.</p> | <p>Uit het geluids- en luchtonderzoek Park de Balvese Berg (achtergrondrapport bij MER) blijkt dat verlenging van de zuidelijke rondweg zoals deze in de huidige plannen is opgenomen niet leidt tot een overschrijding van de geluidnormen. De ontwikkeling van de nieuwe woningen bij Lijndonk-Tervoort is inmiddels van de baan.</p> | Geen |
| | | <p>Inspreker maakt bezwaar tegen de consequenties die ontstaan als de eigendommen van inspreker onderdeel zullen gaan uitmaken van het plan Bavelse Berg i.c. het verloren gaan van eventuele toekomstige verkoop van (niet-)agrarische grond</p> | <p>Door de gewijzigde planopzet is dit niet meer aan de orde.</p> | Geen |

| B5 | Reacties met betrekking tot specifieke elementen | Inspraakreactie | Commentaar op reactie | Voorgestelde actie |
|----------------|--|--|--|--------------------|
| | | aan derden en onderwerping aan voorwaarden voor woondoeleinden uit het bestemmingsplan. | | |
| Hoofdstuk 3 54 | Hoofdstuk 4 Inspreker (geen adres) | Hoofdstuk 5 Opmerkingen ten aanzien van <u>geluid</u> . | Hoofdstuk 6 Verwezen wordt naar het algemene antwoord onder 3 over de toename van geluid. | Geen |
| 55 | Wijkraad Heusdenhout | Opmerkingen ten aanzien van <u>verkeer en parkeren</u> . | Verwezen wordt naar het algemene antwoord onder 1 over infrastructuur, verkeer en parkeren. | Geen |
| 56 | Inspreker Bavelstraat B te Dorst | Gevraagd wordt wat het effect is van het belasten van de vuilstort met bebouwing voor wat betreft de waterdichte <u>folielaag</u> . Bij lekkage kan een milieuprobleem ontstaan. | Een van de eisen die aan de ontwikkelingen worden gesteld is dat de afdeklaag intact blijft. Het onderzoek naar de bebouwingmogelijkheden van de stortplaats is inmiddels uitgevoerd. Hieruit blijkt dat bebouwing van de stortplaats verantwoord is, mits rekening wordt gehouden met de randvoorwaarden die voortvloeien uit dit onderzoek. | Geen |
| | | Gevraagd wordt wat het effect van <u>horizonvervuiling</u> is. Uitzicht van insprekers wordt aangetast. | De ontwikkeling van Park de Bavelse Berg betreft niet enkel de realisatie van gebouwen, maar ook de ontwikkeling van groen. Aan de oevers van de Molenley en de Gilzewouwerbeek wordt robuuste natuurontwikkeling gepleegd en op de Berg wordt eveneens substantiële groenaanplant gerealiseerd. Hierdoor is sprake van een zorgvuldige landschappelijke inpassing van de diverse functies in het landschap. Dat Park de Bavelse Berg vanuit Dorst zichtbaar is, hoeft niet per definitie een achteruitgang in de beleving van het buitengebied te betekenen; het landschap en de stad zijn immers dynamische gebieden. Waar het om draait is de architectonische vormgeving van de bouwvolumes en de situering | Geen |

| B5 | Reacties met betrekking tot specifieke elementen | Inspraakreactie | Commentaar op reactie | Voorgestelde actie |
|----|--|--|---|--------------------|
| | | | daarvan in het plangebied. | |
| | | Wat is het <u>effect van het evenementencomplex</u> wat betreft geluid, verkeer en woon- en werkmilieu, wild kamperen, sluijverkeer, wild parkeren? | De effecten ten aanzien van deze aspecten zijn onderzocht in het kader van het MER en de uitkomsten zijn opgenomen de hierbij behorende achtergrondrapporten. Wild kamperen en wild parkeren is niet toegestaan. Indien dit in de praktijk toch wordt gedaan, zal hiertegen worden opgetreden. | Geen |
| | | Inspreker maakt bezwaar tegen het onverharde <u>parkeerterrein</u> nabij zijn woning. | Dit gedeelte maakt geen deel meer uit van het plangebied. | Geen |
| 57 | Stichting WSG, Geertruidenberg | Opmerkingen ten aanzien van <u>geluid</u> ten opzichte van Dorst . | Verwezen wordt naar het algemene antwoord onder 3 over de toename van geluid. | Geen |
| | | Opmerkingen ten aanzien van <u>verkeer en parkeren</u> ten opzichte van Dorst | Verwezen wordt naar het algemene antwoord onder 1 over infrastructuur, verkeer en parkeren. | Geen |
| 58 | Nassau Beheer Breda B.V. / Nassaufarma B.V. , Minervum te Breda | Opmerkingen ten aanzien van <u>geluid</u> . | Verwezen wordt naar het algemene antwoord onder 3 over de toename van geluid. | |
| | | Opmerkingen ten aanzien van <u>verkeer en parkeren</u> . | Verwezen wordt naar het algemene antwoord onder 1 over infrastructuur, verkeer en parkeren. | Geen |
| | | In het bestemmingsplan is direct naast het perceel van inspreker sprake van een <u>geprojecteerde weg</u> . Gevraagd wordt of het profiel van de weg gelijk is aan de rest van het bedrijventerrein met aan de kant van het bedrijf een trottoir met | De ontsluitingsweg vanaf Minervum is bedoeld voor calamiteitenverkeer en gaat mogelijk een rol vervullen bij het uitvoeren van het mobiliteitsplan. Er wordt uitgegaan van een reservering van 15 meter breed; het exacte profiel is nog niet bekend. | Geen |

| B5 | Reacties met betrekking tot specifieke elementen | Inspraakreactie | Commentaar op reactie | Voorgestelde actie |
|----|---|---|---|--------------------|
| | | <p>parkeervlakken en verlichting, alsmede ook de ingang aan de achterzijde voor grote vrachtwagens toegankelijk is.</p> | <p>Hierin zal geen parkeerstrook worden opgenomen.</p> | |
| | | <p>In het bestemmingsplan wordt een <u>bouwhoogte</u> toegestaan van 30 meter. In het MER is aangegeven dat dergelijke objecten enorm zijn in verhouding met het landschap en een nadere eis voor <u>architectuur</u> vragen voor een goede inpassing. Gevraagd wordt of de bouwhoogte lager kan en of dit uitsluitend voor de skihal toegestaan is en hoe de nadere eis voor architectuur wordt veiliggesteld.</p> | <p>De evenementenhal mag maximaal 25 meter hoog worden. De overige bebouwing mag maximaal 15 meter hoog worden. De skihal is komen te vervallen</p> | Geen |
| | | <p>Verzocht wordt het gebied van en rond de <u>EHS</u> te behouden, omdat dit een mooi en waardevol natuurgebied is.</p> | <p>Verwezen wordt naar het algemene antwoord onder 1 over de ecologische hoofdstructuur. Er ligt binnen het plangebied overigens geen EHS. Het plan voorziet wel in de aanleg van een robuuste natuurontwikkeling langs de Gilzewouwerbeek</p> | Geen |
| | | <p>Verzocht wordt nader te onderzoeken dat de inspanningen die momenteel genomen worden door de bedrijven aan opschaling van de <u>veiligheid</u> niet belast of gefrustreerd worden door het nieuwe plan</p> | <p>Ten behoeve van de ontwikkelingen is door Arcadis een Veiligheidseffectrapportage opgesteld. De voorgestelde beheersmaatregelen op het gebied van sociale veiligheid, safety en security die hieruit naar voren zijn gekomen worden bij de verdere uitwerking van de plannen meegenomen.</p> | Geen |
| 59 | <p>Inspreker Franklin Rooseveltlaan B te Breda</p> | <p>Opmerkingen ten aanzien van de verkeersbelasting zuidelijke rondweg</p> | <p>Verwezen wordt naar het algemene antwoord onder 1 over infrastructuur, verkeer en parkeren.</p> | Geen |
| 60 | <p>Inspreker Mariastraat te Bavel</p> | <p>Is bezorgd over het te verwachten <u>sluipverkeer</u> door Bavel en met name de straat van inspreker, zeker gezien de verjonging in de straat. In het Structuurplan Breda-Oost wordt gesproken over de voortschrijdende <u>verstedelijking</u>, wat als onherroepelijk wordt gezien. Echter, toekomstige</p> | <p>Door de aanpassing van het plan is sluipverkeer niet aan de orde.</p> <p>De ontwikkeling van dit project heeft geen effect op de dorpse kwaliteit en uitstraling van Bavel.</p> | Geen |

| B5 | Reacties met betrekking tot specifieke elementen | Inspraakreactie | Commentaar op reactie | Voorgestelde actie |
|----|--|---|---|--------------------|
| | | ontwikkelingen mogen nooit ten koste gaan van het dorpse karakter en de landelijke omgeving van Bavel. | | |
| | | De plannen die er nu liggen, zullen de <u>identiteit</u> van Bavel en de betrokkenheid van de inwoners bij hun dorpse gemeenschap verslechteren. | De afstand tot het dorp Bavel is zodanig dat realisatie hiervan weinig tot geen invloed zal hebben op de identiteit van het dorp en op het gemeenschapsgevoel. Het is overigens goed voorstelbaar dat de bevolking van Bavel gebruik zal gaan maken van de voorzieningen die zullen worden gerealiseerd. | Geen |
| | | <p>Inspreker acht met name de volgende <u>ontwikkelingen</u> in en nabij Bavel ongewenst:</p> <ul style="list-style-type: none"> – het aantal geplande woningen van 600 à 1.000 richting de A58; – aanleg van 90 hectare bedrijventerrein; – met de realisatie van het terrein voor motortrial; – het concentreren van alle winkels in de kern; – het uitbreiden van winkelpanden. | Deze ontwikkelingen hebben geen betrekking op de nieuwe ontwikkelingen die in onderhavig plan zijn voorzien. In dit kader kan dan ook niet hierop worden ingegaan. De reactie zal voor wat betreft deze elementen wel worden betrokken bij de uitwerking van plannen voor vooral Bavel Zuid. | Geen |
| | | <p>Het <u>evenemententerrein</u> ligt te dicht bij woonwijken en is niet goed bereikbaar, ook niet met het openbaar vervoer. Andere locaties zijn vanwege die redenen geschikter. Insprekers zijn tegen het houden van buitenevenementen. Slechts een deel van de inwoners van Breda zit te wachten op een evenemententerrein van deze schaal.</p> | In een eerder stadium is gezocht naar een voor het houden van evenementen geschikte locatie. De Bavelse berg kwam daaruit naar voren als het meest geschikt. deze locatie is zeer goed te ontsluiten op de A27 en biedt ruimte voor de unieke combinatie van een evenementenhal en een evenemententerrein. | Geen |
| | | Er kunnen problemen ontstaan met betrekking tot de <u>openbare orde en veiligheid</u> . | Ten behoeve van de ontwikkelingen is door Arcadis een Veiligheidseffectrapportage opgesteld. De voorgestelde beheersmaatregelen op het gebied van sociale veiligheid, safety en security die hieruit naar voren zijn gekomen worden bij de verdere | Geen |

| B5 | Reacties met betrekking tot specifieke elementen | Inspraakreactie | Commentaar op reactie | Voorgestelde actie |
|----|--|--|---|--------------------|
| | | | uitwerking van de plannen meegenomen. | |
| 61 | Kemppi Benelux B.V., Minervum te Breda | Opmerkingen ten aanzien van <u>verkeer en parkeren</u> . | Verwezen wordt naar het algemene antwoord onder 1 over infrastructuur, verkeer en parkeren. | Geen |

Hoofdstuk 7 Overleg reacties

Per brief van 23 mei 2008 is aan diverse instanties het Milieueffectrapport Park de Bavelse Berg en het voorontwerpbestemmingsplan Park de Bavelse Berg voorgelegd in het kader van de advisering op grond van het toen geldende artikel 10 van het Besluit op de ruimtelijke ordening (Bro) (per 1 juli 2008 overeenkomstig gewijzigd in artikel 3.1.1 van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro)). De instanties hebben tot 1 augustus 2008 de tijd gekregen om schriftelijk op de plannen te reageren.

Met betrekking tot het milieueffectrapport (MER) en het voorontwerpbestemmingsplan is van de volgende instanties een schriftelijke reactie ontvangen:

1. Waterschap Brabantse Delta, Breda;
2. N.V. Nederlandse Gasunie, Waddinxveen;
3. Kamer van Koophandel Zuidwest-Nederland, Breda;
4. Gemeente Oosterhout;
5. VROM-inspectie, regio Zuid, Eindhoven (inmiddels opgevolgd door Inspectie Leefomgeving en Transport);
6. Milieu & Afval Regio Breda, Breda (2x);
7. Brabantse Milieufederatie, Tilburg;
8. Natuur- en milieuvereniging Markkant, mw. A. Hengst, postbus 14, Bavel;
9. Provincie Noord-Brabant, directie Ruimtelijke Ontwikkeling en Handhaving, 's-Hertogenbosch;
10. Essent Netwerk B.V., regio West Brabant, afdeling A&E, Breda;
11. Essent Netwerk B.V., Nederweert;
12. KPN Vaste Net, Apeldoorn;
13. NV Nederlandse Spoorwegen, afd. Bedrijfs- en Productontwikkeling, Utrecht;
14. Gemeente Gilze en Rijen.

De instanties onder 11, 12, 13 en 14 hebben schriftelijk aangegeven dat zij geen op- en aanmerkingen hebben of geen belangen hebben in het gebied. De overige ingekomen reacties worden hieronder kort samengevat en voorzien van commentaar.

| | Overlegpartner | Reactie | Commentaar | Voorgestelde actie |
|---|-----------------------------------|--|--|---|
| 1 | Waterschap Brabantse Delta, Breda | <p data-bbox="546 240 1167 496"><u>Waterhuishoudkundig plan</u> Het waterschap geeft aan dat zij in overleg is met Grontmij en de gemeente Breda over het waterhuishoudkundig plan. Het waterschap gaat ervan uit dat dit overleg een oplossing zal opleveren die gepaste invulling geeft aan het concept ‘waterneutraal bouwen’.</p> <p data-bbox="546 539 1167 730"><u>Waterneutraal bouwen</u> In de waterparagraaf is geen passage opgenomen van het concept ‘waterneutraal bouwen ten opzichte van de omgeving’. Hierdoor is de waterparagraaf onvolledig. Verzocht wordt hierover een passage op te nemen.</p> <p data-bbox="546 774 1167 1161"><u>Retentievoorzieningen</u> De retentievoorzieningen ter compensatie van de uitbreiding van verhard oppervlak zullen gerealiseerd worden in het groen-blauwe raamwerk. Vanwege het feit dat deze retentievoorzieningen, zonder aanvullende maatregelen, bij hoge waterstanden gevuld zijn met oppervlaktewater, zal er geen retentie beschikbaar zijn voor de vertraging van afvloeiend hemelwater. Hiervoor moet in het waterhuishoudingsplan een oplossing gezocht worden en verzocht wordt dit in de waterparagraaf op te nemen.</p> <p data-bbox="546 1204 1167 1358"><u>Schouwstrook</u> Het waterschap verzoekt om in de voorschriften te regelen dat een strook van 5 meter breed langs de waterlopen en waterpartijen wordt vrij gehouden van bouwwerken en beplanting.</p> | <p data-bbox="1173 240 1809 400">Inmiddels is met het waterschap overeenstemming bereikt over de wijze waarop de waterhuishouding in het plangebied wordt vormgegeven.</p> <p data-bbox="1173 571 1809 603">De waterparagraaf is hierop aangepast.</p> <p data-bbox="1173 805 1809 869">Met het Waterschap is overeenstemming bereikt over de wijze waarop hierin zal worden voorzien.</p> <p data-bbox="1173 1236 1809 1332">Door het toevoegen van de dubbelbestemming Waterstaat – Waterbergingsgebied wordt hierin voorzien.</p> | <p data-bbox="1816 240 2145 336">Geen</p> <p data-bbox="1816 571 2145 603">Geen</p> <p data-bbox="1816 805 2145 837">Geen</p> <p data-bbox="1816 1236 2145 1268">Geen</p> |

| Overlegpartner | Reactie | Commentaar | Voorgestelde actie | |
|----------------|---|--|---|-------------|
| | <p><u>Wateradvies</u></p> <p>Het waterschap geeft aan dat vooralsnog geen volwaardig wateradvies afgeven kan worden omdat er nog geen waterhuishoudkundig plan is uitgewerkt.</p> | <p>Het waterhuishoudkundig plan is inmiddels gereed en aan het waterschap voorgelegd.</p> | <p>Geen</p> | |
| 2 | N.V. Nederlandse Gasunie | <p><u>Verantwoording groepsrisico</u></p> <p>Gasunie geeft aan dat er in het plangebied een gastransportleiding ligt. Verder wordt er op gewezen dat het ministerie van VROM doende is om de richtlijn "Zonering langs hogedruk aardgastransportleidingen" uit 1984 aan te passen in het kader van het nieuwe externe veiligheidsbeleid rondom aardgasleidingen (AMvB Buisleidingen). In dit kader heeft de Gasunie een advies bijgevoegd betreffende externe veiligheidsaspecten gerelateerd aan de aardgastransportleiding die gebruikt kan worden bij de verantwoording van het groepsrisico.</p> <p><u>Veiligheidszone leiding</u></p> <p>Op de plankaart is een veiligheidszone voor de leiding opgenomen ter breedte van 14 meter ter weerszijden van de hartlijn van de leiding. Gasunie geeft aan dat het voldoende is deze breedte te beperken tot een zone van 4 meter ter weerszijden van de hartlijn van de leiding en verzoekt deze breedte aan te passen.</p> <p><u>Aanlegvergunning</u></p> <p>Gasunie is van mening dat een onvoldoende waarborging plaatsvindt van een veilig en bedrijfszeker gastransport en een beperking van gevaar voor personen en goederen in de directe omgeving van de leiding. Om die reden wordt verzocht artikel 9 "Leiding-Gas L-G" uit te breiden met een aanlegvergunningstelsel. Gasunie heeft aangegeven</p> | <p>Door Grontmij is een risicoberekening uitgevoerd in verband met de aanwezige hoge druk aardgasleiding waarbij is getoetst aan het inmiddels in werking zijnde Besluit externe veiligheid buisleidingen.</p> <p>De grenswaarde voor wat betreft het plaatsgebonden risicocontour is 10-6 per jaar. Deze risicocontour bedraagt bij deze gasleiding echter 0 m. en is derhalve niet relevant.</p> <p>Uit de berekening blijkt tevens dat de ontwikkeling niet leidt tot een toename van het groepsrisico. Het aspect externe veiligheid is opgenomen in de toelichting bij het bestemmingsplan. De risicoberekening is als bijlage bij het bestemmingsplan gevoegd</p> | <p>Geen</p> |
| | | <p>Dit is verwerkt</p> | <p>Geen</p> | |
| | | <p>De regels zijn hierop aangepast in overeenstemming met de wensen van Gasunie.</p> | <p>Geen</p> | |

| Overlegpartner | Reactie | Commentaar | Voorgestelde actie |
|---|--|--|---|
| | welke werkzaamheden binnen dit aanlegvergunningstelsel opgenomen dienen te worden. | | |
| <p data-bbox="91 272 427 300">3 Kamer van Koophandel</p> | <p data-bbox="562 272 1153 400">Aangegeven wordt dat zij grotendeels instemmen met zowel de inhoud als de conclusies van het MER. Gevraagd is bij de uitwerking van de plannen nog met de volgende punten rekening te houden.</p> <p data-bbox="562 437 663 464"><u>Parkeren</u></p> <p data-bbox="562 472 1153 890">Uitgegaan wordt van een zeer grove raming van het aantal parkeerplaatsen (circa 3.500). Dit aantal is gebaseerd op modellen die deels achterhaald zijn. In het MER wordt er vanuit gegaan dat bij ‘grote evenementen’ de verkeers- en parkeerdruk door allerlei alternatieve maatregelen opgevangen kan worden. Echter, indien dit niet lukt, dan ontstaan zeer onwenselijke situaties, vooral ook voor de ondernemers op het aangrenzende bedrijventerrein. Gevraagd wordt nader overleg te hebben met de Ondernemersvereniging VBBO en de Kamer van Koophandel over aspecten op het gebied van verkeer en vervoer.</p> <p data-bbox="562 927 703 954"><u>Detailhandel</u></p> <p data-bbox="562 962 1153 1257">De Kamer van Koophandel complimenteert de gemeente over de manier waarop hun op- en aanmerkingen verwerkt zijn in het bestemmingsplan, met name over detailhandel binnen het evenementencomplex. Wel wordt gevraagd dit aspect door te vertalen in de voorschriften. Het gaat dan om het onderscheiden van vormen van detailhandel en maximale metrages. Voorgesteld wordt artikel 4.3.1.c aan te vullen met de volgende tekst: “waarbij geldt dat:</p> <ul data-bbox="562 1294 1153 1425" style="list-style-type: none"> – wat betreft het thematische onderdeel (outdoor) sport het gaat om een detailhandelsontwikkeling tot een maximum van 20.000 m² bvo; – wat betreft detailhandel bij de thema’s wellness | <p data-bbox="1182 472 1787 695">Voor het evenemententerrein is het aantal parkeerplaatsen vastgelegd in het bestemmingsplan. Voor de overige ontwikkelingen binnen het plangebied dient voldaan te worden aan de parkeernormen. Voor de top 10 grootste evenementen wordt voorzien in een mobiliteitsplan. Deze is gekoppeld aan de milieuvergunning.</p> <p data-bbox="1182 962 1704 1026">In de planregels is een beperking van het aantal vierkante meters verwerkt.</p> | <p data-bbox="1816 472 1883 499">Geen</p> <p data-bbox="1816 962 1883 989">Geen</p> |

| Overlegpartner | Reactie | Commentaar | Voorgestelde actie |
|----------------|--|--|-------------------------|
| | <p>en interactivity, het gaat om detailhandel als ondergeschikte functie bij de hoofdactiviteit (zijnde geen detailhandel) tot een maximum van 5.000 m² bvo;</p> <p>– aanvullend aanbod (kleinschalige gemakswinkels en horeca passend in de doelstelling “een dagje uit”) is toegestaan tot een maximum van 500 m² bvo.”</p> <p><u>Overeenkomsten</u></p> <p>In het bestemmingsplan is aangegeven dat de soorten detailhandel die zich bij de Bavelse Berg mogen vestigen niet alleen bestuursrechtelijk, maar ook privaatrechtelijk gewaarborgd zullen worden. De Kamer van Koophandel biedt de gemeente aan deze overeenkomsten in overleg op te stellen, dan wel door op houdbaarheid te laten toetsen.</p> <p><u>Vrijstellingsbevoegdheid</u></p> <p>Gevraagd wordt, in het kader van het tegengaan van overbodige regelgeving, de vrijstellingsbevoegdheid in artikel 8, lid 8.3.3., onder b en c, te schrappen en een maximaal bebouwingspercentage van 100% en een bouwhoogte van 50 meter rechtstreeks toe te staan, waarbij uitsluitend de voorwaarde wordt behouden dat het parkeren voor zowel het personeel als de bezoekers op eigen terrein moet worden opgelost.</p> | <p>Indien nodig zal van de aangeboden diensten van de Kamer van Koophandel gebruik worden gemaakt.</p> <p>Het schrappen van overbodige regelgeving is een loffelijk streven, maar in dit geval kan het voorstel van de kamer leiden tot zeer ongewenste effecten op de omliggende percelen. De bewuste vrijstellingsbevoegdheid leidt overigens nauwelijks tot extra procedure tijd, maar biedt wel een instrument om belangen integraal af te wegen</p> | <p>Geen</p> <p>Geen</p> |

4 **Gemeente Oosterhout**

Verkeersdruk

De gemeente is het niet eens met de conclusie in het MER dat de ontstane problemen met de verkeersafwikkeling (zoals op de A27 Breda-Noord – Oosterhout Zuid) worden toegeschreven aan de autonome ontwikkeling en niet als een probleem van de Bavelse Berg wordt gezien. Momenteel treedt op de ontsluitingswegen naar de Bavelse Berg al congestie op en dit heeft gevolgen voor de bereikbaarheid van de berg, met als gevolg het ontstaan van sluiproutes. Herstructurering van de op-

Voor het maken van het MER is een verkeersmodel gebruikt waarbij de uitgangspunten zijn afgestemd met gemeente Oosterhout, Rijkswaterstaat en provincie.

In het MER is aangegeven en berekend dat de I/C waarde al in de autonome situatie een knelpunt is en dat in alle varianten dit gelijk blijft of licht stijgt. (Pag. 113 MER, pag. 73 ev. Bijlage Verkeer).

De extra drukte tengevolge van de Bavelse Berg leidt

Geen

| Overlegpartner | Reactie | Commentaar | Voorgestelde actie |
|----------------|--|--|--------------------|
| | <p>en afritten van de A27 en de kruispunten lost dit probleem niet op. Een toename van het verkeer op de ontsluitingswegen zorgt ook voor meer klachten dan nu al over verkeersveiligheid, oversteekbaarheid en geluidsoverlast bestaan.</p> | <p>door de aan te passen kruising van de A27 met de Franklin Rooseveltlaan niet tot een toename van de problemen op de A27. De conclusies uit de MER worden niet in twijfel getrokken.</p> | |
| | <p><u>Berekende verkeersproductie</u> Opgemerkt wordt dat er geen juist beeld wordt gegeven over de verkeersproductie. Het verdisconteren van de verkeersaantallen over een hele week terwijl de piek met name in de weekenden zal voorkomen geen juist beeld geeft van de hoeveelheid verkeer en de (akoestische) effecten hiervan op de omgeving.</p> | <p>Het MER toont de verkeersproductie voor de verschillende dag- en weekdelen.</p> | Geen |
| | <p><u>Bereikbaarheid bij calamiteiten</u> Het feit dat de Bavelse Berg niet bereikbaar is bij calamiteiten op de A27 en A58 wordt te simpel weggeschreven. De nood- en hulpdiensten zullen aanvullende eisen stellen voor alternatieve routes, die door Dorst kunnen lopen. Gevraagd wordt de alternatieve routes tijdig in beeld te brengen om de effecten goed te kunnen beoordelen.</p> | <p>Bij de uitwerking van de plannen zal dit aspect nader worden uitgewerkt in samenspraak met de hulpverlenende instanties.</p> <p>De calamiteitenroutes naar de Bavelse Berg lopen via Hoogeind. Precieze invulling zal tijdig met partners worden besproken.</p> | Geen |
| | <p><u>Effecten van grootschalige evenementen</u> De 10 grootschalige evenementen, hebben een negatief effect op de verkeersafwikkeling en met name op de leefbaarheid in Dorst, onder andere wat betreft geluid. De effecten zijn onderbelicht in het MER-rapportage.</p> | <p>Bij deze evenementen wordt een mobiliteitsplan geëist. Dit plan moet er toe leiden dat de negatieve effecten ten aanzien van de verkeersafwikkeling worden beperkt. Er wordt niet getwijfeld aan de uitkomsten van de MER.</p> | Geen |
| | <p><u>Ontsluitingsvarianten</u> De gemeente Oosterhout willen zo snel mogelijk met de provincie en de gemeente Breda een vervolgstudie starten naar de <u>ontsluitingsvarianten</u> waarbij met name de ruimtelijke inpasbaarheid, milieuaspecten en globale financiële consequenties in beeld worden gebracht. Doel van deze inpasbaarheidstudie is het</p> | <p>Gemeente Oosterhout heeft medio 2012 besloten vooralsnog geen omleidingsstructuur te realiseren</p> | Geen |

| Overlegpartner | Reactie | Commentaar | Voorgestelde actie |
|----------------|---|---|--------------------|
| | komen tot een afgewogen keuze voor een omleidingsstructuur van de N282 bij Dorst. | | |
| | <p><u>Parkeren</u></p> <p>De congestie op de aansluiting A27, de eventuele kosten voor het parkeren en op piekmomenten de beperkte beschikbaarheid van parkeergelegenheid kan leiden tot ongewenst parkeergedrag in de berm van de Bavelstraat e.o.</p> <p>Daarnaast is informatie over een apart mobiliteitsplan bij grote evenementen zeer beperkt. Gevreesd wordt voor negatieve gevolgen voor de parkeeroverlast in Dorst en een toename van het verkeer op de wegen in Dorst door het aanwijzen van alternatieve parkeerterreinen.</p> | Verwezen wordt naar het algemene antwoord onder 1 over infrastructuur, verkeer en parkeren. | Geen |
| | <p><u>Openbaar vervoer</u></p> <p>Zolang Lijndonk-Tervoort niet gerealiseerd wordt, zal de openbaar vervoerontsluiting in het plangebied beperkt blijven tot de huidige 1-uurslijnen naar het bedrijventerrein Minervum en Bavel. Dit biedt onvoldoende kwaliteit om de verwachte 20% van de bezoekers te kunnen halen. Het niveau zal hoger moeten liggen.</p> | Naast het reguliere openbaar vervoer (dat in overleg met de provincie op de nieuwe situatie zal worden aangepast), zal voor de grotere evenementen aanvullend vervoer ingezet gaan worden tussen Breda Centraal Station, parkeerplaatsen elders en het evenemententerrein. | Geen |
| | <p><u>Geluidsoverlast</u></p> <p>Met name housemuziekevenementen in de hal zullen tot geluidsoverlast leiden in Dorst, met name in de woningen in de avond en nacht. Ook is gebleken dat een laagfrequent geluid voor veel meer overlast zorgt, over een grotere afstand in plaats van de in de rapportage genoemde 63 Hz.</p> <p>Gevraagd wordt om een nadere beschouwing van de effecten van het laag frequent geluid op de omgeving en een aanpassing van de plannen om geluidsoverlast in Dorst te voorkomen.</p> | Evenementen die in de hal plaats vinden dienen te voldoen aan de eisen die in de milieuvergunning worden opgenomen. De normen die hiervoor gelden vloeien voort uit de Wet milieubeheer. Dit geldt ook voor housemuziekevenementen. Als blijkt dat er niet voldaan kan worden aan deze voorwaarden bij housemuziekevenementen, betekent dit dat deze niet kunnen worden georganiseerd. Door de constructie van de hal, middels een zogenaamde “doos in doos” constructie zal geluidsoverlast van indoor evenementen niet voorkomen. | Geen |
| | In de MER-rapportage wordt niet in beeld gebracht | Gezien de afstand tot de boswachterij wordt de invloed | Geen |

| Overlegpartner | Reactie | Commentaar | Voorgestelde actie |
|--|---|--|--|
| | <p>wat het <u>verstoringeffect</u> is als gevolg van met name geluid en licht op de noordelijk gelegen Boswachterij Dorst.</p> <p>De milieuzone rond de intensieve veehouderij aan de Akkerweg 9 ligt voor een groot deel over het plangebied. Dit heeft gevolgen voor de geurgevoelige objecten die binnen deze milieuzone kunnen worden gerealiseerd. Anderzijds kan de bedrijfsvoering van dit bedrijf worden beïnvloed. De gemeente Oosterhout treedt hierover graag in overleg met de gemeente Breda.</p> | <p>hierop beperkt geacht. Tussen de evenementenzone en de Boswachterij liggen immers een spoorlijn, een bedrijventerrein en een provinciale weg; de effecten van de evenementzone vallen daartegen weg.</p> <p>Het betreft een zeer beperkte overschrijding van de grenzen van het plangebied. Hiermee is bij de invulling van de functies rekeninggehouden.</p> | <p>Geen</p> |
| <p>5 VROM-Inspectie, regio Zuid</p> | <p><u>Externe veiligheid aardgastransportleiding</u></p> <p>In paragraaf 4.6 van de toelichting is aangegeven dat een hogedruk aardgastransportleiding onder de A27 door het plangebied loopt. Verzocht wordt in artikel 9 van de voorschriften de ruimtelijke mogelijkheden beter te regelen door de begrippen toetsingsafstand en bebouwingsafstand te gebruiken.</p> <p>Volgens de VROM-inspectie loopt er een tweede leiding in het noordoostelijke gedeelte door het plangebied. Verzocht wordt de gegevens van deze gasleiding en de ruimtelijke consequenties (toetsings- en bebouwingsafstanden) na advies bij de Gasunie op te nemen in de toelichting, voorschriften en plankaart. De circulaire uit 1984 is daarvoor het kader.</p> <p>Voor hogedruk aardgastransportleidingen is nieuw beleid in ontwikkeling. Dit betekent onder meer dat voor het plaatsgebonden risico (PR) de 10^{-6} contour dient te worden berekend en vastgelegd. Om inzicht te krijgen in eventuele toekomstige knelpunten wordt geadviseerd de PR 10^{-6} contour door bv de Gasunie te bepalen en de consequenties hiervan in het bestemmingsplan op te nemen.</p> | <p>De regels voor dit soort leidingen zijn aangepast aan de standaard en de risico's welke aanwezig zijn ten opzichte van de binnen het plangebied te vestigen functies.</p> <p>Deze leiding is verwerkt in genoemde documenten.</p> <p>De gemeente heeft de Gasunie gevraagd een risicoberekening uit te voeren. De externe veiligheidsparagraaf is op basis van dit onderzoek aangepast.</p> | <p><u>Geen</u></p> <p>Aanpassen toelichting, voorschriften en verbeelding.</p> <p>Geen</p> |

| Overlegpartner | Reactie | Commentaar | Voorgestelde actie |
|----------------|---|--|---|
| | <p><u>Externe veiligheid bedrijf De Rooij Coatings</u></p> <p>Op de plankaart is betreffende veiligheidszone-externe veiligheid 10^{-6} aangegeven. De VROM-inspectie merkt op dat waarschijnlijk abusievelijk op de plankaart een veiligheidszone 10^{-6} contour van 300 meter is gehanteerd. Geadviseerd wordt dit aan te passen.</p> | <p>De veiligheidszone zoals opgenomen in het bestemmingsplan Hoogeind wordt verwerkt in het bestemmingsplan voor Park de Bavelse Berg.</p> | <p>Geen</p> |
| | <p><u>Obstakelvrije zone</u></p> <p>Het plangebied is gelegen onder de obstakelvrije zone van de vliegbasis Gilze-Rijen. Deze zijn op de plankaart aangeduid als 'luchtvaartverkeerzone'. Echter, een vertaling in de voorschriften vanwege de maximale bouwhoogte ontbreekt. Deze dient alsnog in de voorschriften opgenomen te worden.</p> | <p>De huidige regeling is in overleg met Defensie tot stand gekomen.</p> | <p>Aanpassen van verbeelding.</p> |
| | <p><u>Instrument Landing System (ILS)</u></p> <p>Het plangebied is eveneens gelegen onder het ILS van de vliegbasis Gilze-Rijen. Deze ligt lager dan de obstakelvrije zone. Objecten die door dit vlak heen steken dienen te worden getoetst op hun eventuele verstoring van de landingsradar. Er gaat niet direct een bouwverbod vanuit, echter opname in tenminste de toelichting is nodig. Verzocht wordt het bestemmingsplan met informatie over deze zone uit te breiden op basis van vorig jaar verstrekte informatie door het ministerie van Defensie.</p> | <p>Dit is verwerkt op de plankaart.</p> | <p>Aanpassen verbeelding en daarmee samenhangende regels.</p> |
| | <p><u>Ecologische Hoofdstructuur (EHS)</u></p> <p>In het voorontwerp staat vermeld dat sprake is van een aantasting van de EHS ter grootte van 0,7 ha en dat compensatie plaatsvindt. Het bestemmingsplan zegt echter niets over de 'nee, tenzij...'-afweging, die ten grondslag dient te liggen aan de voorgestelde compensatie. Verzocht wordt deze afweging inzichtelijk te maken.</p> | <p>Dit gedeelte maakt geen onderdeel meer uit van het plangebied.</p> | <p>Geen</p> |

| 6 | Overlegpartner | Reactie | Commentaar | Voorgestelde actie |
|---|----------------------------|---|---|--|
| | Milieu & Afval Regio Breda | <p><u>Digitale en analoge weergave</u></p> <p>Het PDF-bestand van internet en de ontvangen hardcopy met nummer 110501.701783 blijken qua inhoud niet overeen te stemmen.</p> | <p>Bij het opstellen en digitaal beschikbaar stellen van het ontwerp van het plan zal er voor worden gezorgd dat deze inhoudelijk hetzelfde zijn.</p> <p>Hierbij wordt aangetekend dat het digitaal raadpleegbaar plan (IMRO) dat voldoet aan hiervoor geldende standaarden de norm is. Daarnaast wordt nog voor inzage op het gemeentehuis een analoge versie geproduceerd.</p> | Geen |
| | | <p><u>Bereikbaarheid afvalvoorzieningen</u></p> <p>Voor de instandhouding en monitoring van de eeuwigdurende nazorg van de gesloten stortplaats zijn leidingen, gebouwen en een affakkelinstallatie aanwezig. In het bestemmingsplan dient te worden gewaarborgd dat deze voorzieningen gehandhaafd kunnen blijven en te allen tijde (eeuwigdurend) bereikbaar zijn. Deze borging komt nu onvoldoende tot uiting in de huidige teksten.</p> | <p>De toelichting en de regels worden ten aanzien hiervan aangevuld.</p> | <p>De toelichting en de regels worden aangevuld.</p> |
| | | <p><u>Bouwen op de vuilstort</u></p> <p>Momenteel wordt een haalbaarheidsstudie uitgevoerd naar de mogelijkheden voor bouwen op de berg. Zodra de resultaten bekend zijn, dienen deze ingepast te worden in dit bestemmingsplan.</p> <p>Daarnaast is het onduidelijk in hoeverre in het bestemmingsplan voorzieningen worden geëist om het risico bij beschadiging van de bovenafdichting door bouwen en zettingen van constructies te voorkomen.</p> | <p>Het onderzoek naar de mogelijkheden tot bouwen op de stort is inmiddels afgerond. Uit dit onderzoek blijkt dat het bouwen op de stort mogelijk is. Wel dienen de nodige zaken in acht te worden genomen. Deze zaken zullen met name worden geregeld via de omgevingsvergunning. Daarnaast zijn in het "Hergebruikplan" voorwaarden opgenomen waaraan moet worden voldaan. Dit hergebruikplan is eerder goedgekeurd door de Provincie en gaat nu onderdeel uitmaken van de omgevingsvergunning voor de stortplaats. Het is duidelijk dat de afdeklaag in alle gevallen intact dient te blijven.</p> <p>In het bestemmingsplan kan dit niet worden afgedwongen tenzij je een verbod op het bouwen op de vuilstort opneemt. Vanuit de nazorg zal er bij de ontwikkelaar aandacht moeten zijn voor de maatregelen welke genomen moeten worden om de voormalige vuilstort in tact te laten althans de eventuele negatieve</p> | Geen |

| Overlegpartner | Reactie | Commentaar | Voorgestelde actie |
|----------------|--|---|--------------------|
| | <p><u>Parkmanagement</u></p> <p>MARB verzoekt in de paragraaf 6.3 'Bewakingsconcept, parkmanagement' van het bestemmingsplan (pagina 55, hardcopy) en paragraaf 2.2.4 'Duurzaamheidsambities' van het MER toe te voegen dat het parkmanagement de verantwoordelijkheid krijgt om te zorgen dat de functie van de afdeklaag en bovenafdichting niet verandert. MARB heeft hierbij als standpunt ingenomen dat zij geen partij wordt in het parkmanagement ter voorkoming van vermenging van verantwoordelijkheden.</p> <p>MARB claimt daarbij wel een toetsende rol om te kunnen (laten) beoordelen in hoeverre voorgenomen activiteiten van invloed kunnen zijn op de financiële risico's van eeuwigdurende zorg: het belang van MARB.</p> | <p>gevolgen van een aantasting hiervan te voorkomen.</p> <p>Grontmij is verantwoordelijk voor de nazorg van de voormalige afvalberging. Het hergebruik van de voormalige afvalberging vindt plaats onder de voorwaarden zoals gesteld in het Hergebruikplan (straks: de omgevingsvergunning) waarbij bescherming en instandhouding van nazorgvoorzieningen als randvoorwaarde geldt. Grontmij dient dit te waarborgen. Of en in hoeverre Grontmij hiervoor de op te richten Parkmanagementorganisatie inschakelt, is de keuze van Grontmij en valt buiten het bereik van bestemmingsplan en/of MER.</p> | Geen |
| | <p><u>Effecten op de bovenafdichting</u></p> <p>De MARB constateert dat er gelet op de nog lopende 'pilotstudie hergebruik afvalberging Bavel te Breda' waarin belastingsproeven van de bovenafdichting een onderdeel vormen, een ernstige leemte in kennis is, in tegenstelling tot wat in het MER geconstateerd is. Onvoldoende duidelijk is in hoeverre de beoogde funderingsconstructies invloed hebben op de bovenafdichting en welke effecten ontstaan bij te grote intreding van water op de stabiliteit van de taluds van de afvalberging. De mogelijke funderingstechnieken en effecten van zakkingen, zoals onder ander opgenomen in bijlage 4, behoeven een nadere onderbouwing.</p> | <p>Het onderzoek naar de mogelijkheden tot bouwen op de stort is inmiddels afgerond. Uit dit onderzoek blijkt dat het bouwen op de stort mogelijk is. Wel dienen de nodige zaken in acht te worden genomen. Deze zaken zullen met name worden geregeld via de omgevingsvergunning. Daarnaast zijn in het "Hergebruikplan" voorwaarden opgenomen waaraan moet worden voldaan. Dit hergebruikplan is eerder goedgekeurd door de Provincie en gaat nu onderdeel uitmaken van de omgevingsvergunning voor de stortplaats. Het is duidelijk dat de afdeklaag in alle gevallen intact dient te blijven.</p> | Geen |
| | <p>Het MER-commissie heeft voorwaarden gegeven voor het bouwen op een afvalstort die in MER dienen te worden aangegeven. Dit is nog onvoldoende gebeurd. Het verbaast de MARB dan ook dat bij hoofdpunten</p> | | |

| Overlegpartner | Reactie | Commentaar | Voorgestelde actie |
|--|--|---|-------------------------|
| | <p>uit de richtlijnen voor het MER geen punt is opgenomen 'zorg voor de bovenafdichting van de berg'.</p> <p><u>Toekomstige milieuhygiënische situatie</u> In paragraaf 2.2.3., pagina 32, valt op dat Grontmij in het hergebruikplan geen onderzoek/uitspraak doet over de toekomstige milieuhygiënische situatie. Dit is een belangrijk aspect.</p> <p><u>Leegloop berg</u> In paragraaf 4.4.2., pagina 81, is aangegeven dat de leeglooptijd van de berg circa 8 jaar is. Dit impliceert niet dat er dan geen verontreinigingen meer aanwezig zijn in het grondwater onder en buiten de afvalberging.</p> | <p>De toekomstige milieuhygiënische situatie is in beeld gebracht middels het MER</p> <p>Dat klopt. Omdat het stortmateriaal deels in het grondwater ligt zal er ook nog nalevering blijven bestaan. De invloed van de plannen is hierop echter zeer beperkt. Er blijft dan ook continue monitoring plaatsvinden ten aanzien van dit aspect.</p> | <p>Geen</p> <p>Geen</p> |
| <p>7 Brabantse Milieu Federatie</p> | <p><u>Juridische vormgeving bestemmingsplan</u> Gepleit wordt voor een meer gedetailleerd plan om onder andere natuur-, milieu- en landschapswaarden meer te beschermen. Het 'globale eindplan' biedt nu te veel flexibiliteit.</p> <p><u>Nut en noodzaak</u> Nut en noodzaak van het geplande bedrijventerrein is niet aangetoond. Dit levert veel nadelen op voor de natuur en het milieu (geluidoverlast, invloed EHS, externe veiligheid). Het beoogde bedrijventerrein schaadt bovendien het groen-blauwe raamwerk. Net als het MER-commissie dient voor het bedrijventerrein een locatiealternatief uitgewerkt te worden dat het groen-blauwe raamwerk niet aantast.</p> | <p>Er is gekozen voor een globaal bestemmingsplan, waarbinnen veel flexibiliteit is. De natuurontwikkeling rond de Gilzewouwerbeek is overigens wel specifiek bestemd. Consequentie van deze benadering is dat in de onderzoeken uit is gegaan van een worst case benadering. In het bestemmingsplan wordt in de toelichting geattendeerd op mogelijke risico's ten aanzien van de uitvoering. Middels sectorale wetgeving wordt hierop getoetst. Dit komt aan de orde bij de aanvraag voor de omgevingsvergunning.</p> <p>De toelichting van het ontwerp bestemmingsplan voorziet in een onderbouwing. Belangrijk hierin is de toevoeging van het natuurgebied, dat mede bedoeld is om de verstedelijking te compenseren. De maatregelen die genomen worden zijn breder dan wat hiertoe noodzakelijk is.</p> | <p>Geen</p> <p>Geen</p> |

| Overlegpartner | Reactie | Commentaar | Voorgestelde actie |
|----------------|---|---|-------------------------|
| | <p><u>Verkeer en parkeren</u></p> <p>Het plan dient beoordeeld te worden in samenhang met de ontwikkelingen in de omgeving, zoals de ontsluiting van het ziekenhuis op de Claudius Prinsenlaan, voorgenomen bouwactiviteiten in Brabantpark, ontwikkeling van Digit Parc, etc. Deze ontwikkelingen leggen samen een grote druk op de capaciteit van de C. Prinsenlaan en de rondwegen van Breda. De luchtkwaliteit wordt hierdoor negatief beïnvloed.</p> <p>De verwachte 2,2 miljoen bezoekers per jaar kunnen duurzamer worden vervoerd. Bovendien zal door duurzaam openbaar vervoer minder ruimte nodig zijn voor het parkeren van auto's. Daarnaast dient de parkeervoorziening meer duurzaam en efficiënt te worden ingericht, zodat er minder effecten op de natuur zijn.</p> | <p>In het gemeentelijk verkeersmodel zijn alle vastgestelde plannen, zoals VIA Breda, ontwikkelingen Claudius Prinsenlaan, opgenomen. Dit verkeersmodel is de basis voor alle milieuberekeningen en conclusies.</p> <p>Geconcludeerd is dat de wettelijke normen niet worden overschreden.</p> <p>Inrichting van de parkeervoorziening is nog niet uitgekristalliseerd. Voor parkeren ligt een gemeentelijke eis vast in de vastgestelde parkeernorm. Voor de evenementen waarvan wordt verwacht dat zij meer dan het aantal beschikbare parkeerplaatsen nodig hebben, dient een mobiliteitsplan te worden opgesteld.</p> <p>Daarnaast is er geen sprake meer van 2,2 miljoen bezoekers per jaar.</p> | <p>Geen</p> <p>Geen</p> |
| | <p><u>Natuur</u></p> <p>In het plangebied liggen twee gebieden die onderdeel uitmaken van de EHS/GHS en die worden aangetast door de voorgenomen ontwikkelingen: de 'Hemelaer' en het bosgebied ten noordwesten van de afvalberging. De vraag is of er zwaarwegende maatschappelijke belangen aanwezig zijn om in de EHS/GHS in te grijpen. Indien dit het geval is, zal er binnen het plangebied ter compensatie voor dit verlies gelijkwaardige natuur moeten worden gerealiseerd die beschermd wordt door de bestemming 'Natuur'.</p> <p>Ook dienen er concrete maatregelen ter bescherming van flora en fauna worden genomen. Voor de door de Flora- en Faunawet beschermde soorten dienen compenserende maatregelen worden genomen voordat het plan tot uitvoering wordt gebracht.</p> | <p>Dit gedeelte maakt geen onderdeel meer uit van het plangebied.</p> <p>Er wordt een robuust natuur- en waterbergingsgebied aangelegd, mede ter bescherming en versterking van de al aanwezige flora en fauna.</p> | <p>Geen</p> <p>Geen</p> |

| Overlegpartner | Reactie | Commentaar | Voorgestelde actie |
|---|---|--|---|
| | <p data-bbox="555 137 1099 164">Verzocht wordt deze wettelijke plicht in te vullen.</p> <p data-bbox="555 204 1144 496"><u>Breda Hippique</u> Tot het moment van realisatie van het evenemententerrein zou Breda Hippique nog in 't Hout mogen plaatsvinden. In de drie bestemmingsplannen die betrekking hebben op de omgeving van 't Hout is nu nog een uitzondering voor het evenement opgenomen. Verzocht wordt de uitzonderingsmogelijkheden in de drie bestemmingsplannen te verwijderen.</p> <p data-bbox="555 536 1137 691"><u>Milieustraat</u> Hoewel er plannen bestaan om een milieustraat aan te leggen wordt er in onderhavig plan niet over gesproken. Verzocht wordt informatie te verstrekken over de locatie van een toekomstige milieustraat.</p> | <p data-bbox="1167 240 1765 331">In dit bestemmingsplan is momenteel geen specifieke regeling opgenomen om Breda Hippique te kunnen organiseren.</p> <p data-bbox="1167 568 1704 627">Er zijn geen plannen voor een milieustraat in dit plangebied.</p> | <p data-bbox="1816 240 1883 268">Geen</p> <p data-bbox="1816 568 1883 595">Geen</p> |
| <p data-bbox="85 732 479 791">8 Natuur- en milieuvereniging Markkant</p> | <p data-bbox="555 732 734 759"><u>Afvalstortplaats</u></p> <p data-bbox="555 799 1115 922">Hergebruik van afvalstortplaats is een zinvolle ontwikkeling in het kader van zuinig ruimtegebruik. Echter, gevraagd wordt een groener en duurzamer ontwerp.</p> | <p data-bbox="1167 799 1794 1217">Een afgewerkte vuilstortlocatie wordt aangemerkt als bestaand stedelijk ruimtebeslag. Het principe van zuinig ruimtegebruik vraagt in verband hiermee om een zo doelmatig mogelijk gebruik van deze locatie. Het bestemmingsplan is geen inrichtingsplan. Binnen de bestemming "Gemengd" is ook ruimte voor groen. De duurzaamheid van de bouwplannen zal t.z.t. worden getoetst. Als leidraad voor duurzaam bouwen maakt de Gemeente Breda gebruik van het Nationaal pakket Duurzaam Bouwen. Uitgangspunt is dat gebouwen en omgevingen gerealiseerd worden, die zowel nu als in de toekomst voldoen aan de wensen en eisen van de gebruikers.</p> <p data-bbox="1167 1257 1787 1380">Duurzaamheid omvat naast locatiekeuze en verkaveling ook de inrichting van de waterhuishouding, flexibel en levensloopbestendig bouwen, energievoorziening, veiligheid en gezondheid.</p> | <p data-bbox="1816 799 1883 826">Geen</p> |

| Overlegpartner | Reactie | Commentaar | Voorgestelde actie |
|----------------|--|--|--------------------|
| | <p><u>Groenblauw raamwerk versus bedrijventerrein</u> De gereserveerde ruimte voor de waterberging (kaderrichtlijnwater) mag niet gebruikt worden voor compensatie van de toename van de verharding, zeker niet voor nieuwe verharding voor het bedrijventerrein.</p> <p>Het ontwikkelen van het bedrijventerrein is een financiële sluitpost. Indien de 4 miljoen euro door de betrokken ontwikkelaars op tafel wordt gelegd, hoeft het bedrijventerrein niet gerealiseerd te worden.</p> | <p>Met het Waterschap is overeenstemming bereikt over de wijze waarop dit moet worden gerealiseerd. Daarbij kan worden opgemerkt dat het Waterschap ook stuurt op natuurvriendelijke oplossingen</p> <p>Plannen dienen immer in onderlinge samenhang beschouwd te worden en financieel uitvoerbaar te zijn. Momenteel is behoefte aan een bedrijventerrein op deze locatie, zoals in de toelichting uiteengezet.</p> | Geen |
| | <p><u>Parkeren</u> Het MER-rapport geeft aan dat er leemte in kennis is waar het gaat om de realisatie van parkeervoorzieningen in relatie tot het groen-blauwe raamwerk. Markkant dringt aan op alternatieven voor parkeren in de vorm van ondergronds of meerdere verdiepingen. Een oppervlakte van 8 ha voor uitsluitend parkeren legt een groot beslag op de natuur.</p> | <p>Voor parkeren ligt een gemeentelijke eis vast in de vastgestelde parkeernorm. Voor de evenementen, waarvan wordt verwacht dat zij meer dan het aantal beschikbare parkeerplaatsen nodig hebben, dient een mobiliteitsplan te worden opgesteld. Binnen de bestemming Gemengd is ruimte voor een permanent parkeerterrein. Het overloopparkerterrein maakt geen onderdeel meer uit van het plangebied.</p> | Geen |
| | <p><u>Verkeersbewegingen</u> Markkant mist in het MER-rapport een duidelijk alternatief voor de te verwachte verkeersbewegingen, zoals transferium, HOV, NS-station. De 2,2 miljoen bezoekers die voor 80% met eigen vervoer komen, zullen een groot probleem vormen.</p> | In het algemene deel onder A1 komt dit aan de orde. | Geen |
| | <p><u>Energie</u> Er zal een duidelijke planvorming dienen te zijn als</p> | Voor de plannen lijkt energieneutraal bouwen niet | Geen |

| Overlegpartner | Reactie | Commentaar | Voorgestelde actie |
|--|---|--|--------------------|
| | <p>Breda energieneutraal wil zijn.</p> <p><u>Broedvogels</u> Het verdwijnen van het leefgebied van de broedvogels is eveneens een punt van zorg. Bij scenario 3b wordt het bosgebied 'De Hemelaer' sterk verstoord, ook gaat de EHS verloren. Getwijfeld wordt of er een zwaarwegend maatschappelijk belang is om dit verlies te rechtvaardigen.</p> | <p>langer haalbaar. Deze wens of ambitie is dus bijgesteld. Dit wil niet zeggen dat straks bij de invulling van de Berg (en de toetsing) het aspect energie en klimaat niet zal worden meegenomen.</p> <p>Het gebied van de Hemelaer maakt geen onderdeel meer uit van het plangebied.</p> | <p>Geen</p> |
| <p>9 Provincie Noord-Brabant, directie Ruimtelijke Ontwikkeling en Handhaving</p> | <p><u>Bestemming 'Bedrijventerrein – uit te werken'</u></p> <p>Het beoogde bedrijventerrein is strijdig met de aanduiding 'Stedelijke groene drager' in dit gebied in het provinciale uitwerkingsplan voor de stedelijke regio. Het gaat daarbij om het waarborgen van het groene karakter in de ruimtelijke structuur. Het bedrijventerrein maakt qua situering, in omvang en onder andere vanwege een toegelaten bebouwingspercentage van 80% een onaanvaardbare inbreuk op de ruimtelijke opbouw zoals vastgelegd in het duurzaam ruimtelijk structuurbeeld. Daar doet niet aan af dat bij de uitvoering ervan gesteld is dat toegezien wordt op de ruimtelijke kwaliteit. Uitgaande van het voorstel wordt nagenoeg het gehele gebied dat is aangeduid als 'stedelijke groene drager' tot aan de bestaande waterplas als bedrijventerrein ingevuld. Dat is een te groot stedelijk ruimtebeslag wat in strijd is met het provinciale uitwerkingsplan en een aantasting vormt van de betekenis en kwaliteiten van het gebied, welke van provinciaal belang zijn.</p> <p>1 of 2 echt hoge gebouwen met een beperkt grondoppervlak gesitueerd direct aan de noordelijke ontsluitingsweg in een landschappelijke setting welke naar alle kanten kwaliteiten uitstralen en waarmee de</p> | <p>In overeenstemming met het Provinciaal beleid is gezocht naar een hoogwaardige invulling van het gebied dat is aangewezen voor 'Integratie Stad- Land'</p> | <p>Geen</p> |

| Overlegpartner | Reactie | Commentaar | Voorgestelde actie |
|----------------|--|--|--------------------|
| | <p>betekenis van het gebied als 'stedelijk groene drager' gewaarborgd blijft, kan aanvaardbaar zijn, mits daarmee recht gedaan wordt aan de betekenis van de locatie en dit een bijdrage vormt aan de beeldbepalende betekenis van de locatie. Het voorgestelde bedrijventerrein vormt geen bijdrage aan het evenementencomplex en is in strijd met het provinciaal belang.</p> <p>Daarnaast wordt aangegeven dat de motivering voor deze bedrijfsbestemming is gelegen in de noodzaak op korte termijn over extra bedrijventerrein te beschikken. Om in de regionale behoefte aan bedrijventerrein te voorzien is met de stedelijke regio en programma ontwikkeld. De jaarlijkse voortgangsrapportages tot en met 2007 geven aan dat met dit programma kan worden voorzien in de terreinbehoefte tot 2020. Er is dan ook geen reden dit programma uit te breiden met de onderhavige locatie. Plan Bavel Zuid biedt daarbij voldoende ruimte voor vestiging van hoogwaardige bedrijven. Geadviseerd wordt een nieuwe bedrijventerreinnota, indien een aanpassing van het programma volgt, te bespreken met het planteam en in te brengen in het regionale overleg eind 2008.</p> | <p>Momenteel is behoefte aan een bedrijventerrein op deze locatie, zoals in de toelichting uiteengezet. Dit temeer omdat de ontwikkeling van bedrijventerreinen in Bavel Zuid is ingeperkt.</p> | |
| | <p><u>Aanduiding 'stedelijk knooppunt'</u></p> <p>De aansluiting op de rijksweg is in het provinciale uitwerkingsplan de aanduiding 'stedelijke knooppunt' opgenomen. De bijbehorende omschrijving biedt mogelijkheden voor een knooppuntenontwikkeling. Dat vereist dat uitgewerkt wordt wat dat kan inhouden op deze locatie waarbij het gehele knooppunt gezien moet worden. In het plan wordt op dit punt niet ingegaan.</p> | <p>In de Structuurvisie Ruimtelijke Ordening Noord Brabant is onder andere opgenomen dat het internationale vestigingsklimaat van Noord-Brabant gebaat is bij sterke steden met een hoog voorzieningenniveau. Om de voorzieningen in de steden op peil te (kunnen) houden is draagvlak nodig. Daarom kiest de provincie er voor om (boven)regionale en bezoekersintensieve voorzieningen te concentreren op goed ontsloten plekken nabij het stedelijk concentratiegebied.</p> | <p>Geen</p> |

| Overlegpartner | Reactie | Commentaar | Voorgestelde actie |
|----------------|---|---|--------------------|
| | | <p>Park de Bavelse Berg grenst aan bestaand stedelijk gebied en zal worden ontsloten via afrit 15 van de A27. Dit punt is in de Structuurvisie aangewezen als stedelijk knooppunt wat inhoudt dat het door de goede autobereikbaarheid potentieel heeft voor (bezoekers)intensieve stedelijke ontwikkelingen.</p> | |
| | <p><u>Detailhandel</u></p> <p>In de brief van 23 januari 2007 is aangegeven dat de provincie in beginsel niet afwijzend staat ten opzichte van het ontwikkelen van een locatie voor grootschalige detailhandel in het plangebied omdat de locatie binnen een zoekgebied voor verstedelijking ligt in de stedelijke regio. De provinciale medewerking aan dit initiatief hangt mede af van de uitkomsten van het door de provincie voorgestelde en nog uit te voeren distributieplanologisch onderzoek (DPO). Gedeputeerde Staten twijfelen of de markt ruimte biedt voor een dergelijk grootschalig initiatief zonder dat dit gevolgen heeft voor de regionale voorzieningenstructuur omdat het om een thematisch assortiment gaat dat nu veelal gevestigd is en kan worden binnen bestaande winkelcentra. GS zien geen aanleiding te constateren dat in het onderhavige geval sprake is van een zodanig specifiek en bijzonder initiatief dat dit anders beoordeeld zou moeten worden.</p> <p>In het bestemmingsplan en de bijbehorende stukken wordt niet ingegaan op de overwegingen zoals genoemd in de brief van 23 januari 2007. Zonder de gevraagde onderbouwing stemt de provincie niet in met het bieden van deze ruimte en acht zij dit strijd met het provinciaal belang. Verzocht wordt het plan aan te passen.</p> | <p>Retail is een sector die continue in ontwikkeling is en vraagt om een detailhandelsbeleid dat hierin meegaat. Belangrijk bij het volgen van retailontwikkelingen is het beoordelen van nieuwe initiatieven op de toegevoegde waarde voor de bestaande detailhandelsstructuur.</p> <p>Ten opzichte van het voorontwerpbestemmingsplan is in het ontwerpbestemmingsplan ruimte geboden voor een geringer aantal detailhandelometers (in totaal 11500 m2). Het initiatief is gericht op thematische detailhandel met als belangrijkste drager het thema outdoor en sport. In aanvulling op eerder uitgevoerde onderzoeken is voor deze nieuwe situatie de marktruimte onderzocht en gebleken is dat een dergelijk initiatief past in de huidige markt en zelfs leidt tot een toename van het aantal bezoeken aan de binnenstad.</p> | <p>Geen</p> |

| Overlegpartner | Reactie | Commentaar | Voorgestelde actie |
|----------------|---|--|--------------------|
| | De beheerorganisatie Parkmanagement Bavelse Berg moet borg staan voor het behouden van de uitgangspunten van het concept. Daarmee wordt de verantwoordelijkheid geheel gelegd bij de private partijen. Een beheerovereenkomst ontbreekt bij de stukken. | Privaatrechtelijk is met marktpartijen overeen gekomen dat zij de verantwoordelijk voor de ontwikkeling en het beheer van het te ontwikkelen gebied. De parkmanagementorganisatie die hiervoor verantwoordelijk wordt, wordt in een latere fase opgericht. | Geen |
| | <u>GHS/EHS-begrenzing</u> De provincie stemt in met het feit dat in het bestemmingsplan vanuit gegaan wordt dat geen GHS-waarden meer aanwezig zijn aan de noordwesthoek van de berg. De provincie past de GHS-detailkaart hierop aan. De provincie geeft aan dat eerder verzocht is hoe de gemeente de GHS/EHS in bestemmingsplannen begrenst. Daarover is nog geen reactie ontvangen. | Binnen het plangebied is geen EHS aanwezig. | Geen |
| | <u>Ruimtelijke kwaliteit – beeldkwaliteit</u> De bestemming 'Gemengd' is globaal en laat veel mogelijke invullingen toe. Gelet op de omvang, ligging en uitstraling van het plangebied moeten, om de toekomstige ruimtelijke kwaliteit in het plangebied veilig te stellen, in het bestemmingsplan meer kwalitatieve maatstaven worden opgenomen. | In het ontwerp van het plan zijn meer kwalitatieve en programmatische maatstaven opgenomen. | Geen |
| | <u>Uitwerking rood-met-groen koppeling</u> De groenstructuur binnen het voorliggende plan vormt voornamelijk een onderdeel van de gebiedsontwikkeling en houdt, gezien het daarin toegelaten gebruik, maar zeer beperkt een verbetering in van de ruimtelijke kwaliteit in het buitengebied zoals die bedoeld wordt met de rood-met-groen koppeling. In de Structuurvisie Breda Oost komt dit wel tot uitdrukking in het groen-blauwe raamwerk. Het is echter onduidelijk hoe de koppeling | Dit plan voorziet in een robuust natuur- en waterbergingsgebied als onderdeel van het Groenblauwe raamwerk (Molenleij en Gilzewouwerbeek maken hier onderdeel van uit). | Geen |

| Overlegpartner | Reactie | Commentaar | Voorgestelde actie |
|--|---|--|--------------------|
| | <p>in relatie tot het voorliggende plan wordt vastgelegd. De directie acht het vanwege het provinciale belang noodzakelijk dat dit wordt aangegeven en gelijktijdig met de vaststelling van bestemmingsplan is vastgelegd.</p> <p>De directie merkt hierbij wel op dat zij zich in deze situatie redelijkerwijs kunnen voorstellen dat hoewel het gebied beleidsmatig als buitengebied wordt aangeduid, het hergebruik van de afgewerkte vuilstortlocatie niet wordt aangemerkt als nieuw stedelijk ruimtebeslag waarbij dit hergebruik invulling geeft aan het leidende principe van zuinig ruimtegebruik.</p> | | |
| | <p><u>Toekomstige ontsluiting Breda-Oost</u></p> <p>De directie acht het noodzakelijk bij de beschrijving van de ontsluiting aan te geven dat de geprojecteerde weg in een later stadium een functie gaat vervullen voor de ontsluiting van het gehele ontwikkelingsgebied Breda Oost. Dit kan door een kaartje uit het Structuurplan toe te voegen.</p> | <p>Door het besluit van de gemeenteraad om Lijndonk – tervoort niet te ontwikkelen, zal de ontsluiting niet langer dienst doen als ontsluiting voor het achterliggende gebied.</p> | <p>Geen</p> |
| <p>10 Essent Netwerk B.V., regio West Brabant, afdeling A&E</p> | <p><u>Transformatorstation met middenspanningskabel</u></p> <p>Binnen het plangebied is een transformatorstation met nummer 064.059 aanwezig ten behoeve van de gaswinning vuilstort Bavel met de bijbehorende middenspanningskabel.</p> | <p>Binnen de bestemming GD zijn nutsvoorzieningen toegestaan.</p> | <p>Geen</p> |