

HOOFDSTUK 5 Milieu en Landschap

In de wijzigingsbevoegdheid is aangegeven dat een aantal milieuaspecten nader dienen te worden onderzocht. In onderhavig hoofdstuk wordt hier per milieuaspect nader op ingegaan.

5.1 Cultureel erfgoed

Het perceel is, conform de kaart behorende bij de 'Erfgoednota 2008-2015', gelegen in een gebied met lage archeologische verwachting met een lineair element met een hoge archeologische verwachting aan de oostzijde van het plangebied. Hier liep vroeger de Maastrichtse Baan. Ook een zone rondom de Leyloop wordt aangeduid met een hoge archeologische verwachting. Indien bodemroeringen groter is dan 100 m² en dieper dan 0,3 meter onvermijdelijk zijn zal dit vooraf moeten gaan door een archeologisch onderzoek. Deze gebieden krijgen een dubbelbestemming 'Waarde-Archeologie'.

5.2 Geluid

Geluid is één van de factoren die de beleving van de leefomgeving in belangrijke mate bepalen. Door de toename van het verkeer en de bedrijvigheid wordt de omgeving in steeds sterkere mate belast met geluid. In een aantal extreme gevallen wordt de gezondheid nadelig beïnvloed door geluid. Door de toename van het geluid in de omgeving, wordt de behoefte aan stilte steeds meer als een noodzaak gevoeld.

Om deze zaken te ondervangen zijn normen opgenomen in wetten. Met name de Wet milieubeheer, Wet geluidhinder, het Besluit geluidhinder en het Ontheffingenbeleid Wet geluidhinder van de Gemeente Breda zijn in dit kader van belang.

Toetsing plangebied

Het plangebied laat geen geluidgevoelige bestemmingen toe, het gaat hier enkel om een verruiming van het aantal parkeerplaatsen van 160 naar 230 vrachtwagens. Op basis daarvan is toetsing aan de Wet geluidhinder niet aan de orde.

In het kader van de Wro moet de uitbreiding van het aantal vrachtwagens dat de locatie bezoekt passen binnen een 'goede ruimtelijke ordening'. In dit geval zorgt een toename van verkeersbewegingen voor een kleine toename van het geluid naar de omgeving toe. Gezien het feit dat er geen geluidgevoelige bestemmingen nabij gelegen zijn en dat er al veel verkeer rijdt in de directe omgeving van het terrein (Rijksinfrabundel A16) is de invloed van extra geluid naar de omgeving toe verwaarloosbaar klein. Vervolgens heeft de uitbreiding van parkeerplaatsen aan de zuidzijde van het terrein een gunstige invloed op wildparkeerders op gevaarlijke plaatsen op het bedrijventerrein. Tevens biedt de uitbreiding plaats aan vrachtwagens die een parkeerplaats zoeken binnen de directe stadsgrenzen, zonder dat daar een directe logistieke noodzaak voor is. Het aspect geluid staat de totstandkoming van het bestemmingsplan dan ook niet in de weg.

Conclusie

Het onderhavige plan voorziet niet in de realisatie van geluidgevoelige objecten als woningen, daarnaast is een parkeerterrein niet aan te merken als zoneplichtige weg in het kader van de Wet geluidhinder en liggen er in de nabije omgeving ook geen geluidgevoelige objecten.

5.3 Water

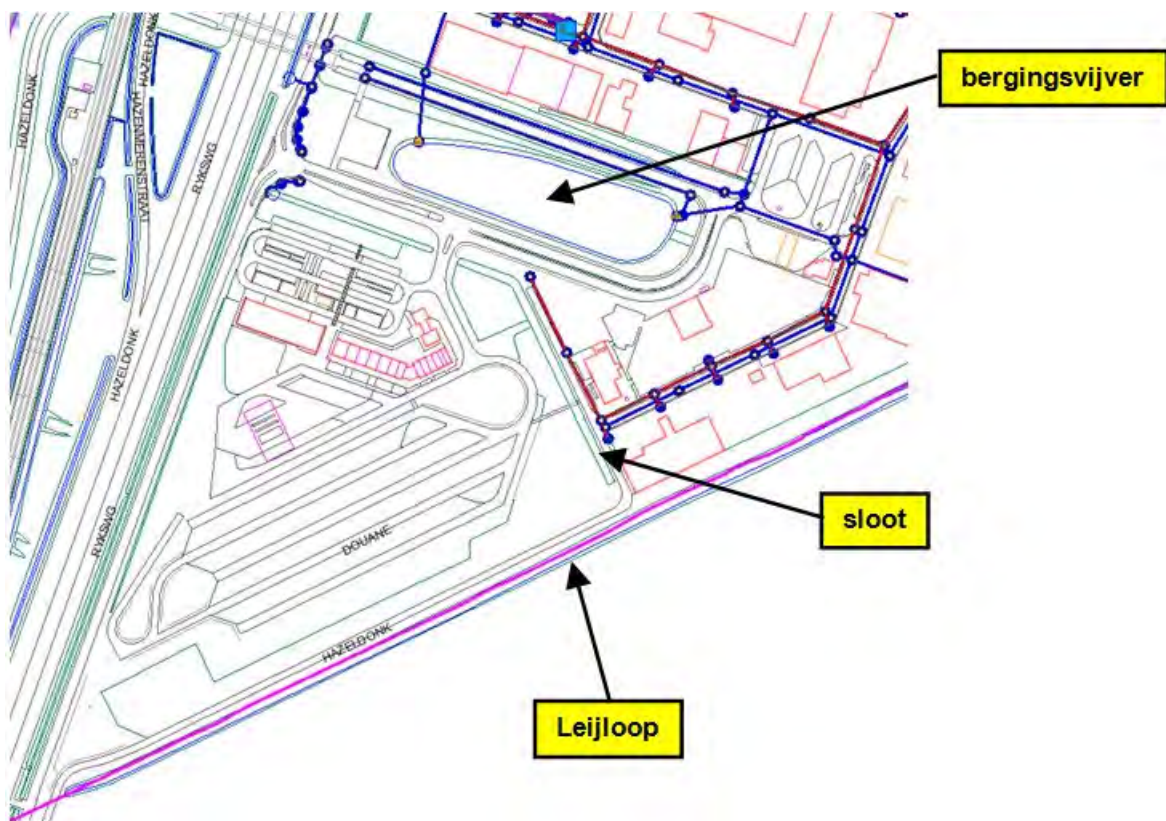
Bestaande situatie

Het bedrijventerrein Hazeldonk ligt in het stroomgebied van de Mark tussen de Leyloop en de Kerselsebeek. Op het bedrijventerrein zijn drie bergingsvijvers gesitueerd, waarvan één nabij het voormalige douaneterrein. In Hazeldonk ligt een gescheiden stelsel. Het vuile rioolwater wordt afgevoerd naar de rioolwaterzuiveringsinstallatie Nieuwveer ten noorden van Breda. Het schone hemelwater wordt geborgen in de bergingsvijvers. De vijver nabij het douaneterrein heeft een overloop naar de Leyloop. Een deel van het verharde oppervlak, met name langs de Leyloop, watert

rechtstreeks af op de waterloop. Dit kan leiden tot verontreiniging van deze waterloop. Het is aan te bevelen om het hemelwater in de toekomst altijd via de retentievijvers af te voeren.

Het regenwater van de huidige verharding van het parkeerterrein watert in de huidige situatie af via kolken. De verdere structuur van de afwatering is onbekend. Het ligt voor de hand dat de kolken zijn aangesloten op verzamelleidingen, die zijn aangesloten op het openbare regenwaterriool en/of op de sloot die in de groenzone aan de oostkant ligt. Het openbare regenwaterriool voert af naar de bergingsvijver ten noorden van het terrein. Van de sloot is niet bekend of deze een afvoer heeft. De aanliggende weg watert hier in ieder geval op af. Verder zijn er enkele oppervlakken die afwateren op onverhard gebied.

Het Waterschap Brabantse Delta is verantwoordelijk voor de waterkwantiteit en -kwaliteit in het onderhavige plangebied. De bestaande riolering in de omgeving van Hazeldonk is in beheer en eigendom van de gemeente Breda.



Huidig water- en rioolsysteem rondom Douaneterrein

Regelgeving

Uitgangspunt voor nieuwe ontwikkelingen is dat negatieve invloed van nieuwe plannen op het watersysteem wordt voorkomen, dan wel gecompenseerd en waar mogelijk negatieve effecten van vroegere maatregelen worden tegengegaan. Concreet komt het er op neer dat voorkomen moet worden dat relatief schoon hemelwater via de riolering wordt afgevoerd naar de waterzuivering. Daarnaast dient voorkomen te worden dat het regenwater versneld wordt afgevoerd door de toename van het verharde oppervlak. Daarom dient het regenwater dat afstroomt van nieuwe verharde oppervlakten waar mogelijk geïnfiltreerd te worden of indien dit niet mogelijk is, tijdelijk opgevangen in een retentievoorziening. Vanuit de berging is een landelijke afvoer toegestaan op oppervlaktewater volgens de voorschriften van het Waterschap Brabantse Delta.

Hemel- en grondwaterbeleid van de gemeente Breda

1. Duurzaam omgaan met hemelwater: De voorkeursvolgorde voor hemelwater in Breda is gericht op het zoveel mogelijk zichtbaar in de bodem brengen en vasthouden van schoon hemelwater, daar waar het valt. Dit betekent dat ten eerste wordt gestreefd naar infiltreren waar het kan, ten

tweede bergen en vertraagd afvoeren waar infiltratie niet kan en als laatste afvoeren naar een andere bergings- of afvoervoorziening. Deze voorkeursvolgorde geldt voor zowel bij een toename van het verhard oppervlak als bij geen toename van verhard oppervlak. Er is geen toename van verhard oppervlak bij het opbreken van bestrating, terugplaatsen van dezelfde of nieuwe bestrating en sloop-nieuwbouw van gebouwen. Verhard oppervlak wat niet afvoert op het riool of open water maar het water infiltreert in de bodem wordt gelijk gesteld aan onverhard oppervlak. In alle gevallen geldt zuiveren waar nodig.

2. Toename van verhard oppervlak: Bij een toename van het aangesloten verhard oppervlak moet de ontwikkelende partij op eigen terrein extreem zware buien kunnen verwerken en schone en vuile waterstromen gescheiden houden tot aan de perceelsgrens. Ter bepaling van het ruimtebeslag en retentiecapaciteit van de hemelwaterverwerkende voorziening hanteert de gemeente een werknorm van 780 m³ waterberging per hectare toename van verhard oppervlak. Dit staat gelijk aan het bergen van 78 mm neerslag. Dit beleid sluit aan bij het beleid uit de Keur van het Waterschap Brabantse Delta.
3. Duurzame omgang met grondwater: De gemeente Breda streeft via het grondwaterbeleid naar een situatie waarbij het grondwater niet tot structurele grondwateroverlast leidt en geen belemmering vormt voor het gebruik van de grond.

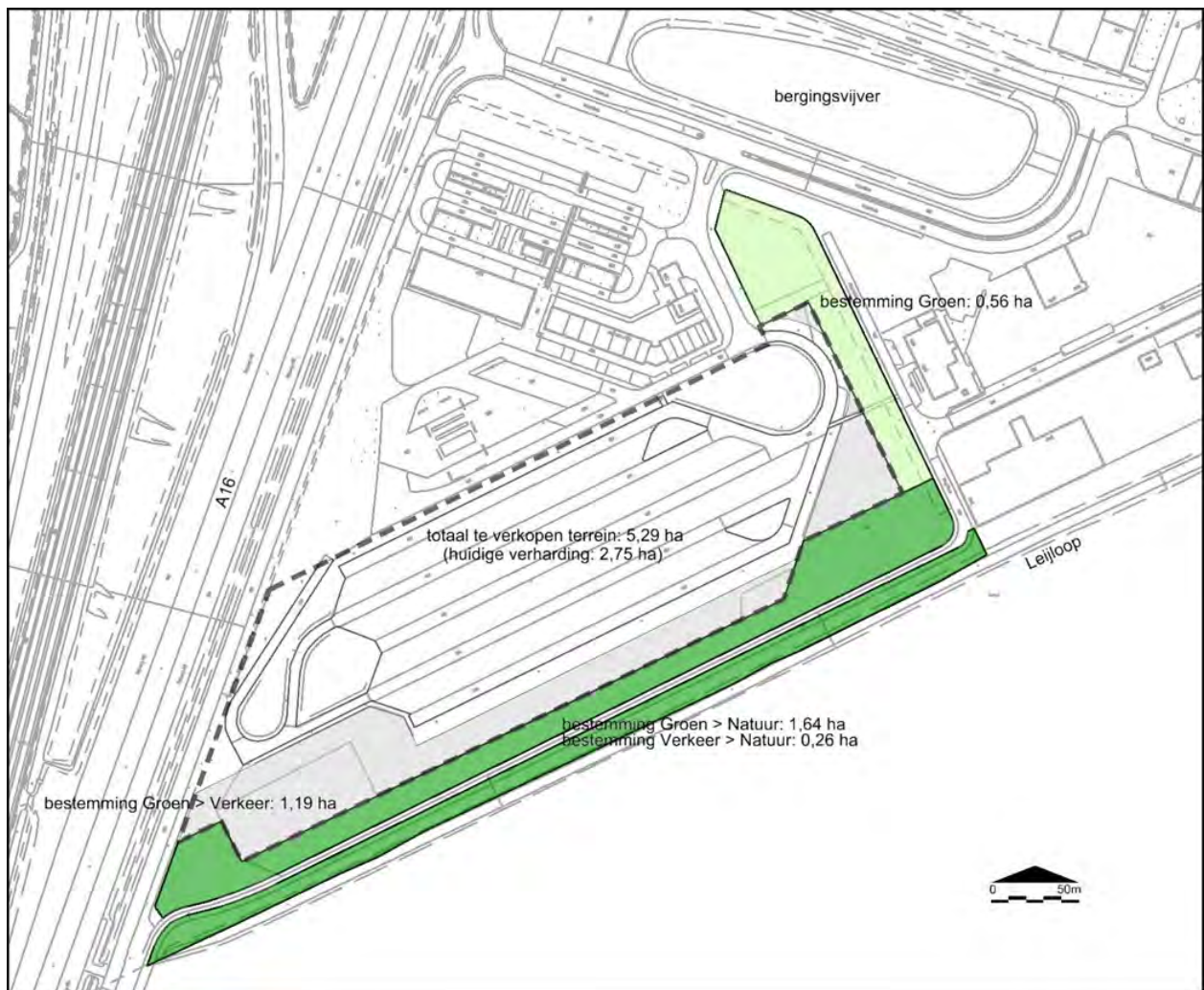
(Her)ontwikkeling

Middels het wijzigingsplan 'Hazeldonk, wijzigingsplan Douaneterrein' wordt voor de gewenste uitbreiding van de huidige parkeercapaciteit van 160 naar 230 parkeerplaatsen een deel van de bestemming 'Groen' gewijzigd in de bestemming 'Verkeer'. Ten behoeve van de realisatie van de ecologische verbindingszone zal een deel van de bestemming 'Verkeer' (ter plaatse van het bestaande fietspad) en een ander deel van de bestemming 'Groen' worden gewijzigd in de bestemming 'Natuur'.

Het totale projectgebied omvat 5,29 ha, waarvan 2,75 ha reeds is verhard. Deze 5,29 ha zal benut worden ten behoeve van de beveiligde parkeerplaats.

Het wijzigingsplan overlapt het projectgebied ten dele en omvat in totaal 3,65 ha, welke als volgt is opgebouwd:

- 1,19 ha met bestemming 'Groen' wordt gewijzigd naar bestemming 'Verkeer' en zal grotendeels worden verhard;
- 1,64 ha met bestemming 'Groen' wordt gewijzigd naar bestemming 'Natuur';
- 1,9 ha met bestemming 'Verkeer' (fietspad) wordt gewijzigd naar bestemming 'Natuur'
- 0,56 ha met bestemming 'Groen' blijft deze bestemming behouden, hierin ligt een sloot, welke ook behouden blijft.



Oppervlakten Douaneterrein

Opgave water

Een definitieve inrichting van het te verkopen terrein is nog niet bekend. Voor de toename in verharding wordt voorlopig uitgegaan van de oppervlakte van de bestemmingswijziging: 1,19 hectare. De bestaande sloten voor ondermeer de afwatering van de omliggende verhardingen blijven gehandhaafd.

De toename van verhard oppervlak is circa 1,19 hectare. De bijbehorende bergingsopgave is 780 m^3 per hectare toename van de (netto) verharding. De bergingsopgave is $780 \text{ m}^3/\text{ha} \times 1,19 \text{ ha} = \text{circa } 930 \text{ m}^3$. Bij een theoretische peilstijging van 1 meter is 930 m^2 wateroppervlakte noodzakelijk, dit is circa 1400 m^2 op maaiveldniveau.

Doorgaans dient de ontwikkelende partij er zorg voor te dragen dat het hemelwater op eigen terrein verwerkt wordt door de aanleg van een retentievoorziening. In dit geval is de afspraak gemaakt dat de verkopende partij (de gemeente) de wateropgave in het gebied oplost.

Advies water

Omdat de huidige capaciteit van de riolering van het parkeerterrein onbekend is, kunnen de mogelijkheden en gevolgen van de uitbreiding van het verhard oppervlak voor dit stelsel nog niet worden ingeschat. Verwacht wordt dat de bestaande riolering gehandhaafd kan worden. Voor de uitbreiding van het terrein kan een nieuwe afvoer gemaakt worden langs de zuidzijde van het parkeerterrein naar de groenzone aan de oostzijde. De sloot in de groenzone kan worden uitgebreid met het benodigde bergingsoppervlak. Een overstort naar de vijver ten noorden van het plangebied lijkt het meest voor de hand te liggen.

Conclusie

De huidige situatie wordt nader onderzocht en de precieze invulling van het hemelwatersysteem wordt nader uitgewerkt. Deze uitwerking zal in overleg met het waterschap worden uitgevoerd. De ontwikkeling, die met dit wijzigingsplan mogelijk wordt gemaakt, zal geen negatieve invloed op het watersysteem hebben.

5.4 Bodem

In 2004 is er een verkennend bodemonderzoek uitgevoerd (dossiernr. 60303, rapportnummer M10440). Zowel de boven- als ondergrond is bestempeld als schoon. Het grondwater was licht verontreinigd met chroom. Dit komt trouwens wel op meer plaatsen voor. In het kader van koop/verkoop van het douaneterrein dient dit onderzoek te worden geactualiseerd.

Conclusie

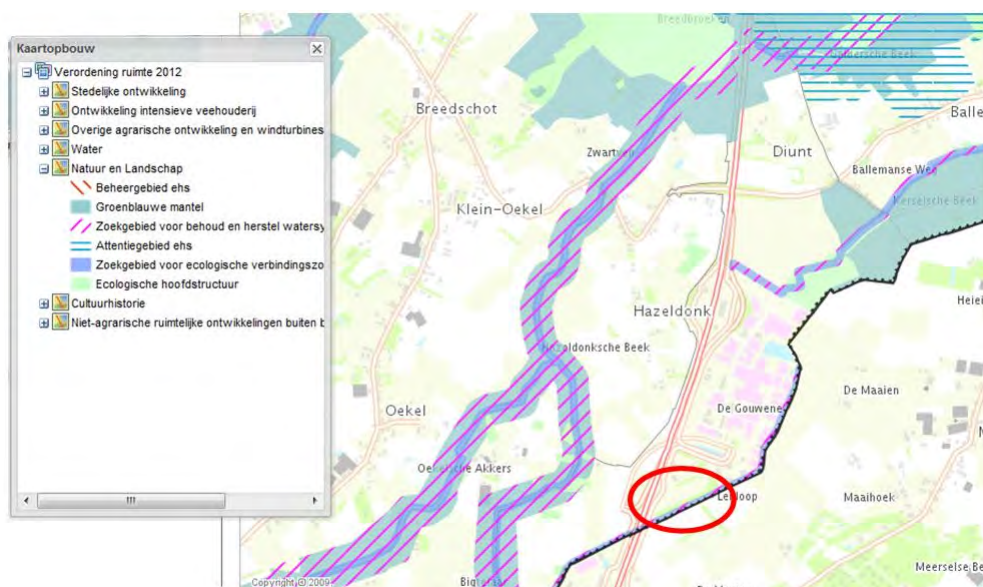
Alhoewel niet langer bruikbaar, geeft het onderzoek uit 2004 een beeld van de te verwachten bodemkwaliteit. In de aanloop naar ontwikkeling zal een hernieuwd verkennend onderzoek moeten worden uitgevoerd op locatie. Hiermee wordt de actuele bodemkwaliteit inzichtelijk gemaakt.

5.5 Natuur

Ecologie

Het Rijk heeft een ecologische hoofdstructuur (EHS) vastgesteld. Aansluitend heeft de provincie de groene hoofdstructuur (GHS) vastgesteld waarin de EHS is opgenomen. De doelstelling van de EHS en GHS is het behoud, het herstel en de ontwikkeling van nationaal en internationaal belangrijke ecosystemen. In de provinciale Verordening ruimte 2012 is een groot gebied ten noordoosten van het bedrijventerrein aangeduid als EHS. Dit gebied heeft de Kerzelse Beek als ruggengraat. Het betreft een afwisselend gebied met bomenweiden, rietmoerassen, slotengebied, weidegebied, bossages, houtsingels en een natuurontwikkelingszone langs de Kerzelse Beek.

Ook diverse gebieden ten zuidwesten van Hazeldonk zijn aangeduid als EHS. Tussen deze gebieden zijn een aantal lijnen aangegeven als 'zoekgebied voor behoud en herstel watersystemen' en 'zoekgebied voor ecologische verdingszone'. De Leystroom is aangeduid als zo'n dergelijke lijn. Een ecologische zone dient een gemiddelde breedte te hebben van 25 meter.



Figuur 4: uit de Verordening Ruimte van de provincie

Flora en fauna

Sinds 1 april 2002 is de Flora- en faunawet van kracht. Het doel van deze wet is het in stand houden en beschermen van in het wild voorkomende planten- en diersoorten. Een van de uitvloeisels van deze regelgeving is dat de invloed van nieuwe plannen op de planten- en diersoorten die in een gebied aanwezig zijn beoordeeld dient te worden.

Toetsing plangebied

Voor het plangebied is door de gemeente Breda op 25 juli 2012 een quickscan flora en fauna uitgevoerd. Doel van deze quickscan is het inzichtelijk maken of beschermde natuurwaarden in het gebied aanwezig zijn en welke betekenis die hebben voor de verdere uitvoering. Tevens wordt inzichtelijk gemaakt of er door de geplande ontwikkeling negatieve effecten te verwachten zijn op beschermde gebieden.

Aan de zuidzijde stroomt de Leyloop. Ten noorden hiervan staan rijen populieren met hiertussen een fietspad. De bodem is bedekt met fluitenkruid. Er zijn twee oude buizerdnesten gezien, maar deze waren niet bewoond. De populieren zijn geschikt als migratieroutes voor vleermuizen. Naar aanleiding van de bevindingen uit de quickscan is nader in de periode september/oktober 2012 onderzoek verricht naar de vleermuismigratie, uit dit onderzoek is gebleken dat binnen het plangebied enkele gewone dwergvleermuizen voorkomen, territoriale ruige dwergvleermuizen en rosse vleermuizen zijn niet waargenomen. Gezien de aard van het plangebied zijn er geen vaste rust en verblijfplaatsen te verwachten. De plannen zijn dus niet in strijd met de Flora en faunawet.

Conclusie

Het aspect flora en fauna vormt voor het plangebied geen belemmering voor de ontwikkeling. Wel dient er rekening meer te worden gehouden dat alle inheemse broedvogels zijn beschermd, in het broedseizoen mogen dan ook geen bomen en struiken gekapt worden.

5.6 Externe veiligheid

Externe veiligheid heeft betrekking op de risico's die mensen lopen ten gevolge van mogelijke ongelukken met gevaarlijke stoffen bij bedrijven en transportverbindingen (wegen, spoorwegen, waterwegen en buisleidingen). Omdat de gevolgen van een ongeluk met gevaarlijke stoffen groot kunnen zijn, zijn de aanvaardbare risico's vastgelegd in diverse besluiten en regelingen. De belangrijkste regelingen zijn:

1. Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi), Staatsblad 2004 nr. 250;
2. Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb), Staatsblad 2010 nr. 686;
3. Circulaire Risiconormering Vervoer Gevaarlijke stoffen, Staatscourant 4/8/2004 nr. 147 (Basisnet weg en spoor).

De normen in de besluiten zijn vastgelegd in de vorm van grenswaarden, richtwaarden en oriënterende waarde. In nieuwe situatie moet aan de grenswaarden worden voldaan. Van de richtwaarden gemotiveerd worden afgeweken. Nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen moeten worden getoetst aan bovengenoemde normen. Het externe risico wordt uitgedrukt in het plaatsgebonden risico (PR) en het groepsrisico (GR).

Toetsing

Bij de bewaakte parkeerplaats op het voormalige douaneterrein spelen de volgende twee aspecten:

1. De locatie ligt binnen het invloedsgebied van Rijksweg A16 en binnen de 1% letaliteitsafstand van het bedrijf Loodet. Een parkeerplaats is niet aangemerkt als (beperkt) kwetsbaar object en ook voor de berekening van het groepsrisico worden parkeerplaatsen buiten beschouwing gelaten.
2. Er kunnen voertuigen met gevaarlijke stoffen worden geparkeerd, wat als risicovolle activiteit beschouwd wordt. De parkeerplaats betreft een bedrijfsmatige activiteit die is begrensd. Een dergelijke bedrijfsmatige, begrensde activiteit valt, indien er drie of meer vrachtauto's worden gestald, onder de Wet milieubeheer. Daarmee is er nog geen sprake van een risicovol bedrijf, dat wordt het pas als de activiteit valt onder het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi) en in het Bevi is een dergelijke categorie niet als zodanig opgenomen.

Conclusie

Uit bovenstaande toetsingsgronden blijkt dat het aspect externe veiligheid geen belemmering vormt voor deze ontwikkeling. Los hiervan bevinden zich binnen het plangebied geen relevante buisleidingen uit het Bevb.

5.7 Bedrijven

De aanwezigheid van bedrijven kan de kwaliteit van de leefomgeving beïnvloeden. Bedrijven kunnen geur, stof, geluid en gevaar ten gevolg hebben. Voorkomen moet worden dat bedrijven hinder veroorzaken naar de omgeving, vooral indien het woongebieden of andere gevoelige bestemmingen

betreft. Daarnaast moeten bedrijven zich kunnen ontwikkelen en eventueel uitbreiden. Om dit te bereiken is het van belang dat bedrijven en gevoelige bestemmingen ruimtelijk goed gesitueerd worden zodat de bedrijven zo min mogelijk overlast opleveren en woongebieden de bedrijven zo min mogelijk beperken in hun bedrijfsuitvoering.

De mate en de ernst van de invloed van een bedrijf is mede afhankelijk van het type en de omvang van het bedrijf. In de uitgave "Bedrijven en milieuzonering" uitgegeven door de VNG is per bedrijfstype een globale indicatie gegeven van het invloedsgebied voor de aspecten geur, stof, geluid en gevaar.

Op basis van het aspect met de grootste afstand zijn de bedrijven in de volgende milieucategorieën ingedeeld:

- Categorie 1 grootste afstanden 0 en 10 meter.
- Categorie 2 grootste afstand 30 meter.
- Categorie 3 grootste afstanden 50 en 100 meter.
- Categorie 4 grootste afstanden 200 en 300 meter.
- Categorie 5 grootste afstanden 500, 700 en 1000 meter.

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

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

Toetsing plangebied

Het parkeerterrein kent geen wijziging in de categorie en heeft hierdoor geen effect op de uitvoerbaarheid. Doordat er geen nieuwe woningen dichtbij worden gerealiseerd, is eveneens de uitstraling naar de omgeving toe nihil.

Conclusie

Dit aspect vormt geen belemmering voor onderhavige ontwikkeling.

5.8 Luchtkwaliteit

In het kader van een planologische procedure dient te worden aangetoond dat voldaan wordt aan de wettelijke normen voor wat betreft luchtkwaliteit. Hierbij dient het effect op de luchtkwaliteit in de omgeving als gevolg van een nieuwe ontwikkeling, als ook de toetsing aan de Wet luchtkwaliteit in beeld te worden gebracht.

De Wet luchtkwaliteit maakt onderdeel uit van de Wet milieubeheer en bevat grenswaarden voor luchtkwaliteit. Conform de richtlijn van de EU gelden de grenswaarden voor de buitenlucht voor het gehele grondgebied van de lidstaten, met uitzondering van de werkplek. De uitvoeringsregels behorend bij de wet zijn vastgelegd in Algemene Maatregelen van Bestuur (AMvB) en ministeriële regelingen (mr) die gelijktijdig met de Wet luchtkwaliteit in werking treden.

De luchtkwaliteitseisen vormen onder de nieuwe Wet luchtkwaliteit geen belemmering voor een ruimtelijke ontwikkeling als:

- er geen sprake is van een feitelijke of dreigende overschrijding van een grenswaarde;
- een project, al dan niet per saldo, niet tot een verslechtering van de luchtkwaliteit leidt;
- een project 'niet in betekenende mate' bijdraagt aan de luchtverontreiniging;
- een project is opgenomen in een regionaal programma van maatregelen of in het NSL Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit).

In de Algemene Maatregel van Bestuur 'Niet in betekenende mate' (Besluit NIBM) en de ministeriële regeling NIBM (Regeling NIBM) zijn de uitvoeringsregels vastgelegd, die betrekking hebben op het begrip NIBM. De EU heeft medio 2009 derogatie verleend waarmee het NSL inwerking is getreden. De NIBM norm is daarbij opgeschoven naar 3% van de grenswaarde voor NO₂ en PM₁₀. De norm voor fijnstof (PM₁₀) moet uiterlijk in juni 2011 gehaald zijn en de norm voor NO₂ uiterlijk 1 januari 2015.

In de Regeling NIBM is een lijst met categorieën van gevallen (inrichtingen, infrastructuur, kantoor- en woningbouwlocaties en activiteiten of handelingen) opgenomen die niet in betekenende mate bijdragen aan de luchtverontreiniging. Deze gevallen kunnen zonder toetsing aan de grenswaarden voor het aspect luchtkwaliteit uitgevoerd worden. Ook indien aannemelijk gemaakt kan worden dat een gepland project NIBM bijdraagt, kan toetsing aan de grenswaarden voor luchtkwaliteit achterwege blijven.

Voor de realisatie van woningen betekent dit dat bij projecten waarbij sprake is van één ontsluitingsweg en 1.500 of meer woningen gerealiseerd worden, een luchtkwaliteitsonderzoek nodig is.

Toetsing plangebied

In feite worden er 90 parkeerplaatsen toegevoegd aan het bestaande parkeerterrein. Hiermee worden er in feite slechts enkele voertuigbewegingen toegevoegd. Aangezien de Rijksweg A16 meer dan 100.000 mvt/etmaal verwerkt zal de omweg die de vrachtwagens maken om op de parkeerplaats te komen niet bijdragen aan een verslechtering van de luchtkwaliteit. Ook is het veilig om aan te nemen dat de ontwikkeling geen meetbare bijdrage levert aan stikstofdepositie in natuurgebieden.

Conclusie

Het aspect luchtkwaliteit vormt geen belemmering voor de planontwikkeling.

5.9 Verkeer

In combinatie met de reconstructie van de A16 en de aanleg van de HSL is, in samenwerking met België, gekozen voor het aanbrengen van parallelwegen aan beide zijden van de snelweg in twee richtingen. Met deze reconstructie werd een zo kort mogelijke verbinding mogelijk tussen het bedrijventerrein 'Hazeldonk' en transportzone 'Meer'.

Tijdens deze reconstructie is tevens de ontsluiting van het bedrijventerrein vernieuwd en zijn de ontsluiting van het bedrijventerrein Hazeldonk en de ontsluiting richting het (voormalig) douane-emplacement aangepast. De inrichting van deze ontsluitingen voldoet aan de richtlijnen (wegbreedte en bochtstralen) zoals deze zijn opgenomen in diverse CROW-publicaties. Daarnaast bleek uit berekeningen, met behulp van software om de rijcurve van vrachtwagens te simuleren, dat de ontsluiting in zijn aangepaste vorm geen problemen oplevert voor vrachtverkeer.

Toetsing plangebied

Momenteel wordt het plangebied aan de noordzijde ontsloten, deze ontsluitingsweg blijft ongewijzigd. De toegang op het beveiligde parkeerterrein zelf zal, voor de ingebruikname van het terrein, aangepast worden door de exploitant.

Conclusie

De ontsluiting van het voormalig parkeerterrein voldoet aan de inrichtingseisen voor de toegankelijkheid van vrachtwagens. Het aantal verkeersbewegingen bij het gebruik van een terrein als parkeerplaats zijn relatief gering. De uitbreiding van het aantal parkeerplaatsen van 160 naar 230 zal dan ook geen nadelige effecten opleveren met betrekking tot de reeds aanwezige ontsluiting.