

Principeverzoek

Ontwikkeling Facility Point Moerdijk
Definitief



colofon

projectnaam
**Principeverzoek
Facility Point Moerdijk**

datum
6 december 2021

projectnummer
P04032

opdrachtgever
Crefinsta Groep

BRO
projectleider
GvdS

projectteam
WdR

bron kافت
PDOK

BRO
Bosscheweg 107
5282 WV Boxtel
T +31 (0)411 850 400
E info@bro.nl
www.bro.nl

BRO
Ruimte | om in te leven



“Succes komt als je het lef hebt ergens aan te beginnen.”

Mansal

Inhoudsopgave

1 Inleiding	4	3 Planlocatie i.r.t. LPM	14
1.1 Aanleiding en ambitie	4	3.1 Wijziging infrastructuur t.h.v. de planlocatie	15
1.2 De initiatiefnemers	5	3.2 Ontsluitingsmogelijkheden planlocatie	16
1.3 Afbakening studiegebied	5		
1.4 Beoogde samenwerking	5	4 Planvoornemen	17
1.5 Eigendommen	5		
1.6 Het programma	6	5 Planconcept	18
1.6.1 Het planvoornemen	6		
1.6.2 Signalen uit de markt	6	6 Schetsmodel	19
1.7 De twee varianten	7		
1.8 Het principeverzoek	7	7 Stedenbouwkundige visie	20
		7.1 Variant 1	20
2 Ruimtelijke verkenning	8	7.1.1 Ontwerpprincipes	20
2.1 Inleiding	8	7.1.2 Groencompensatie	22
2.2 Een ruimtelijke verkenning	8	7.1.3 Parkeeropgave	23
2.3 Ruimtelijke context planlocatie	9	7.1.4 Mogelijke functies	23
2.4 Planlocatie i.r.t. de infrastructuur	10	7.2 Variant 2	24
2.5 Planlocatie i.r.t. het landschap	11	7.2.1 Invulling	24
2.6 Functies planlocatie	12	7.2.2 Toewerken naar de maximale versie	24
2.7 Hoofdpunten beleid	13	7.3 Eigendomssituatie	25
Bestemmingsplan 'Buitengebied'	13		
Interim omgevingsverordening Noord Brabant	13		
Structuurvisie Moerdijk 2020	13		
Helder water (stedelijk water)	13		
Gevarieerde natuur	13		
Woonomgeving (verkeer)	13		
Woonomgeving (parkeren)	13		
Woonomgeving (cultuurhistorie en archeologie)	13		
Externe en fysieke veiligheid	13		

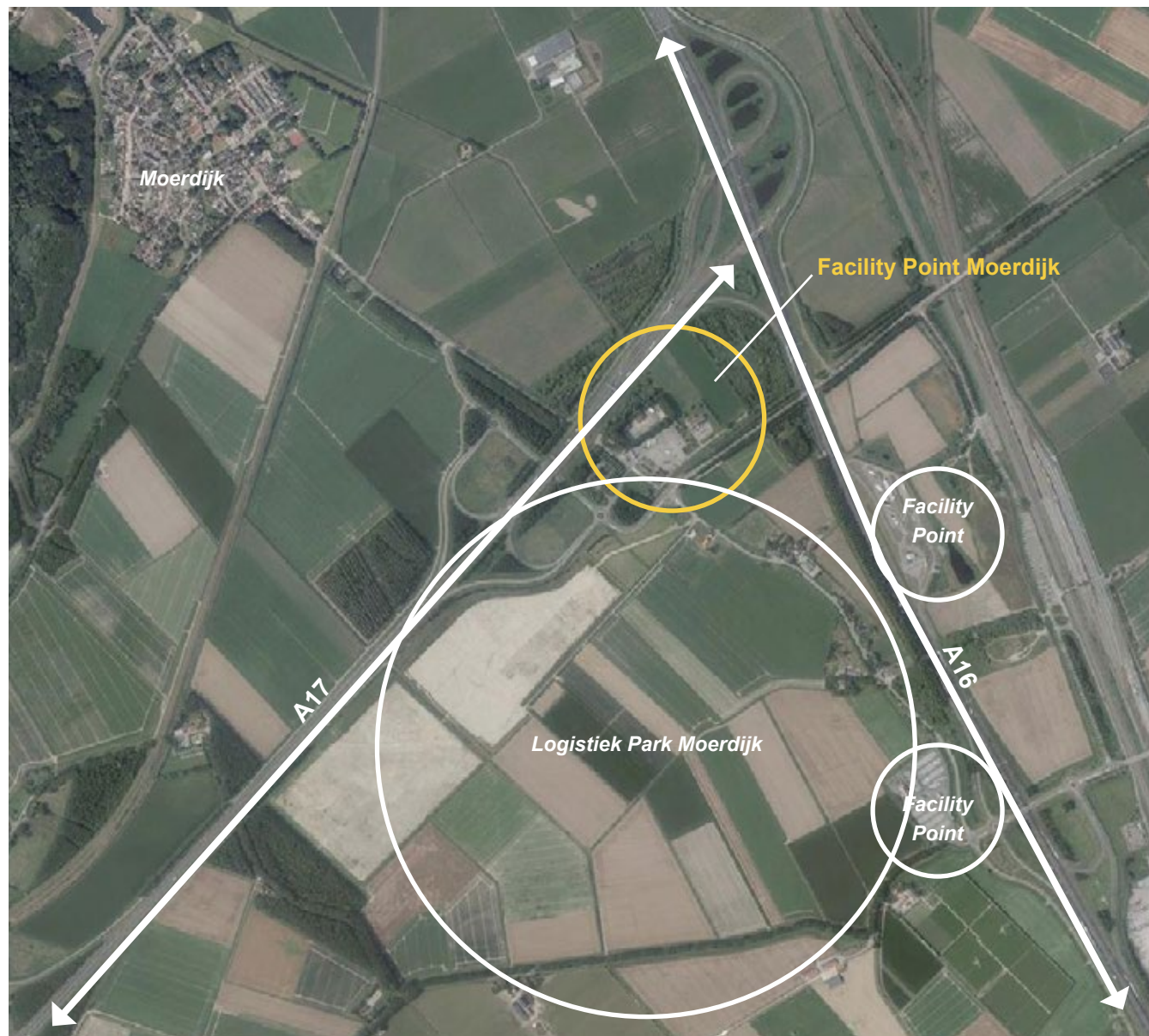
1 Inleiding

1.1 Aanleiding en ambitie

Op 30 maart 2020 heeft de gemeenteraad het 'Startdocument Foodcourt Kanters Moerdijk' vastgesteld. In deze startovereenkomst is overeengekomen om als gemeente en ontwikkelaar samen te werken aan de ontwikkeling van het 'Facility Point Moerdijk' (FPM). Dit besluit van de gemeenteraad is een vervolg van een eerder besluit van het college op 9 oktober 2018 om de ontwikkeling van het FPM als kansrijk initiatief op te pakken.

Het doel is om te komen tot een integrale ontwikkeling van het Facility Point Moerdijk met een Foodcourt en Pick-up Point, een beveiligde Truckparking, uitbreiding van de Hotel-/Logies functie en hieraan ondersteunende / complementaire functies zoals parkeerfuncties, water en groen. Het Facility Point zal o.a. het naastgelegen toekomstig 'Logistiek Park Moerdijk' (LPM) gaan ondersteunen.

Om een goede afweging van de initiatieven te maken is dit document in gezamenlijk overleg (gemeente en initiatiefnemer / ontwikkelaar) samengesteld. Het document bestaat uit een ruimtelijke verkenning/gebiedsvisie voor het projectgebied waarin de ruimtelijke karakteristieken en het beoogde programma worden beschreven. Daarnaast worden de mogelijkheden voor ontwikkeling van het Facility Point middels twee stedenbouwkundige modellen geïllustreerd. Het document is aangevuld met een principeverzoek aan het College van B&W voor het benodigde draagvlak om de verdere ontwikkeling mogelijk te kunnen maken.



Figuur 1: Ligging Facility Point Moerdijk.

1.2 De initiatiefnemers

Crefinsta RED heeft in september 2020 het initiatief genomen de eigendommen van Kanters over te nemen welke grotendeels onderdeel vormen van de nu beoogde projectlocatie. In samenwerking met haar investerende partner JFG Property heeft dit uiteindelijk geresulteerd in een overname per december 2020. JFG Property is in basis alleen een investerende partij, geen ontwikkelende. Crefinsta RED is de vooruitgeschoven ontwikkelende partij die mede namens JFG Property optreedt en de ontwikkeling van deze projectlocatie ter hand heeft genomen.

1.3 Afbakening studiegebied

Het studiegebied waar voorliggend principeverzoek betrekking op heeft is groter dan het gebied dat in het startdocument van de gemeente wordt aangewezen. Het gebied is vergroot omdat het vanuit stedenbouwkundig oogpunt logisch is om het totale gebied dat ingeklemd ligt tussen de snelwegen het LPM mee te nemen in de visieontwikkeling. Door verder te kijken dan alleen de eigendommen van de initiatiefnemers ontstaan er kansen om een meer samenhangend gebied te ontwikkelen waarin bestaande en nieuwe functies worden samengebracht. Het studiegebied wordt hierna planlocatie genoemd.

1.4 Beoogde samenwerking

Vanuit deze ambitie willen de initiatiefnemers na ontvangst van een akkoord op het principeverzoek graag het gesprek verder aangaan met de andere eigenaren in het gebied, en daarmee onderzoeken of het mogelijk is om gezamenlijk op te trekken in de planontwikkeling.

Samenwerking met de aangrenzende eigenaren is in de ogen van de initiatiefnemers dan ook noodzakelijk. Voor het faciliteren van de door gemeente en provincie graag gewenste beveiligde truckparking is namelijk ook het gebied nodig dat momenteel grotendeels in eigendom is van De Staat/Rijkswaterstaat. Daarnaast is het wenselijk om de eigendommen van Club A16 mee te nemen in de planvorming.

Een onderdeel van dit principeverzoek betreft dan ook de vraag of de gemeente kan instemmen met de algehele omvang van planlocatie als uitgangspunt voor de ontwikkeling, en daarnaast ook bereid is om gezamenlijk met de initiatiefnemers de andere eigenaren actief bij het planproces te gaan betrekken.

Belangrijk is dat de gemeente instemt per deelontwikkeling; Food en Pickup Point, Hotel- en Logiesuitbreiding en deelontwikkeling van de Truckparking. Het is immers mogelijk dat delen van het totaal beoogd plangebied niet verworven kunnen worden, waarna er gekeken dient te worden naar een afgeslankt programma of een andere vorm van realisatie. Mogelijk zouden ook functies en/of programmaonderdelen nog kunnen wijzigen naar aanleiding van de diverse gesprekken met de overige eigenaren, omwonenden en andere belanghebbenden in het gebied.

1.5 Eigendommen

Meerdere partijen zijn eigendom van de planlocatie. Het gaat om:

- (voormalige) eigendommen Kanters (nu JFG/Crefinsta);
- Hotel Moerdijk;
- De Staat/Rijkswaterstaat;
- Gemeente Moerdijk;
- Club A16;
- EG Group (Firezone tankstation).



Figuur 2: Planlocatie (studiegebied) voor het Facility Point Moerdijk.

1.6 Het programma

1.6.1 Het planvoornemen

Het planvoornemen betreft de ontwikkeling van een hoogwaardig 'Facility Point' met diverse voorzieningen die gericht zijn op de regionale ligging, de omliggende snelwegen, het Havengebied en de toekomstige bedrijvigheid van het Logistiek Park Moerdijk. Het krijgt de naam 'Facility Point Moerdijk'.

De ontwikkeling bestaat uit:

1. Een Foodcourt en PickUp Point: behoud en renovatie van Restaurant Kanters en de toevoeging van een cluster van horecavoorzieningen gericht op de passanten, werknemers van LPM en truckers (o.a. fastfood). Daarnaast een aantal PickUp Points van bijvoorbeeld de reguliere bedrijven die pakketdistributie verzorgen;
2. Herstel van de reguliere hotelfunctie met uitbreiding hiervan mede ten behoeve van ook de overnachtingen voor de truckers én daarnaast vernieuwing en uitbreiding van de huidige logiesfuncties voor arbeidsmigranten. Tevens het voorzien van bijbehorende interne voorzieningen voor ontspanning en sport;
3. Een beveiligde parkeervoorziening voor vrachtwagens (Truckparking), een extra tankstation met name ook voor het laden van de vrachtwagens (o.a. elektriciteit of waterstof). Daarnaast is ook een mini-supermarktfunctie en truckwash beoogd;
4. Het (mogelijk) verplaatsen van het steunpunt van Rijkswaterstaat voor de (noodzakelijke) capaciteitsvergroting van de Truckparking;
5. Bijhorende voorzieningen zoals (auto-)parkeerplaatsen, waterberging, landschappelijke inpassing, wandelpaden, ontspanningsplaatsen, etc.;
6. Het realiseren van een algeheel Parkmanagement dat zorgdraagt voor de afstemming en sociale controle over het gehele gebied.

1.6.2 Signalen uit de markt

Momenteel melden zich meerdere nationale en internationale partijen met interesse voor overname en/of exploitatie en/of huur van het geheel beoogde Facility Point of delen daarvan.

Met de eigenaren van de huidige hotellocatie is inmiddels een goede samenwerking en overleg voor het oppakken en uitwerken van deze deellootatie zoals in dit document opgenomen.

1.7 De twee varianten

Zoals beschreven zijn er meerdere eigenaars in het studiegebied. Dit heeft geleid tot het maken van twee varianten.

De eerste variant betreft het gehele studiegebied, inclusief de gronden van RWS/De Staat/Club A16. De tweede variant komt voort uit de situatie waarin het niet lukt om samen met andere eigenaren tot variant 1 te komen (al of niet voorlopig, op latere termijn).

1.8 Het principeverzoek

Hieronder hebben we de onderdelen van het principeverzoek op een rij gezet. We vragen Gemeente Moerdijk om:

- In te stemmen met de omvang van de planlocatie, variant 1, als uitgangspunt voor de ontwikkeling;
- In te stemmen met de realisatie van de (meest) optimale ontwikkeling overeenkomstig variant 1;
- In te stemmen met minimaal de realisatie van een deel van de ontwikkeling, overeenkomstig variant 2;
- In te stemmen met (in goed overleg) nader te bepalen varianten gebaseerd op varianten 1 en/of 2;
- Zich bereid te verklaren gezamenlijk met de initiatiefnemers de andere eigenaren actief bij het planproces te betrekken;
- Zich bereid te verklaren gezamenlijk met de initiatiefnemers zich in te zetten tot het zo voortvarend als mogelijk laten slagen van deze ontwikkeling.

2 Ruimtelijke verkenning

2.1 Inleiding

De komst van het Logistiek Park Moerdijk (LPM), een bedrijventerrein voor grootschalige logistieke bedrijven, biedt kansen voor de ontwikkeling van ondersteunende voorzieningen in het plangebied. Door de ligging naast de op- en afritten van snelweg A17 en tevens naast de entree van het LPM, ontstaan mogelijkheden om het plangebied uit te laten groeien tot het 'Facility Point' voor het LPM en omliggende snelwegen.

In onderhavige studie zijn de mogelijkheden van de ontwikkeling en invulling van het Facility Point te Moerdijk onderzocht. Het betreft een eerste ruimtelijke verkenning, waarbij voornamelijk is gekeken naar de ruimtelijke (on-)mogelijkheden op deze plek en naar de kansen voor invulling van het gebied met diverse functies waaronder een foodcourt, beveiligde truckparking en hotel/logie voor truckers, arbeidsmigranten en passanten. De ruimtelijke verkenning heeft vervolgens in een stedenbouwkundige visie van het plangebied geresulteerd.

2.2 Een ruimtelijke verkenning

Onderhavige ruimtelijke studie betreft een verkenning van de mogelijkheden voor de ontwikkeling van een facility point. Allereerst wordt kort ingegaan op de huidige ruimtelijke karakteristieken van de planlocatie en omgeving, het vigerend ruimtelijk beleid en de mogelijkheden voor een aansluiting op het toekomstige LPM. De resultaten van de studie zijn vervolgens gebruikt voor de uitwerking van een planconcept en een stedenbouwkundige visie voor de planlocatie.

Hiermee biedt onderhavige studie een eerste stap in het planproces van het Facility Point Moerdijk. Vanzelfsprekend zijn navolgende resultaten verre van compleet, en dienen veel aspecten nog nader onderzocht en uitgewerkt te worden. Het resultaat moet daarom ook worden gelezen als een globale verkenning en een visie, niet als een uitgewerkt en allesomvattend plan.

Hierna worden kort de bevindingen van de verkenning weergegeven middels een reeks kaarten en modellen, te weten:

1. Ruimtelijke context planlocatie;
2. Bestaande plannen LPM en infrastructuur;
3. Ambitie voor het Facility Point Moerdijk;
4. Het planconcept voor het Facility Point;
5. Vertaling naar een stedenbouwkundige visie.

2.3 Ruimtelijke context planlocatie

De planlocatie betreft een gebied met diverse functies, omgeven door (grootschalige) infrastructuur en het agrarisch buitengebied van gemeente Moerdijk. De infrastructuur bestaat uit snelwegen, regionale wegen en het spoortracé tussen Breda en Dordrecht. De overige gronden zijn veelal in gebruik voor agrarische doeleinden of voor opgaande beplanting, waaronder kleine bospercelen. Het gebied ligt circa 1.2 km van de kern Moerdijk en op circa 1.4 km van het havengebied van Moerdijk.

Op de volgende pagina's worden de relatie tussen de planlocatie en de omliggende infrastructuur en het landschap nader toegelicht.

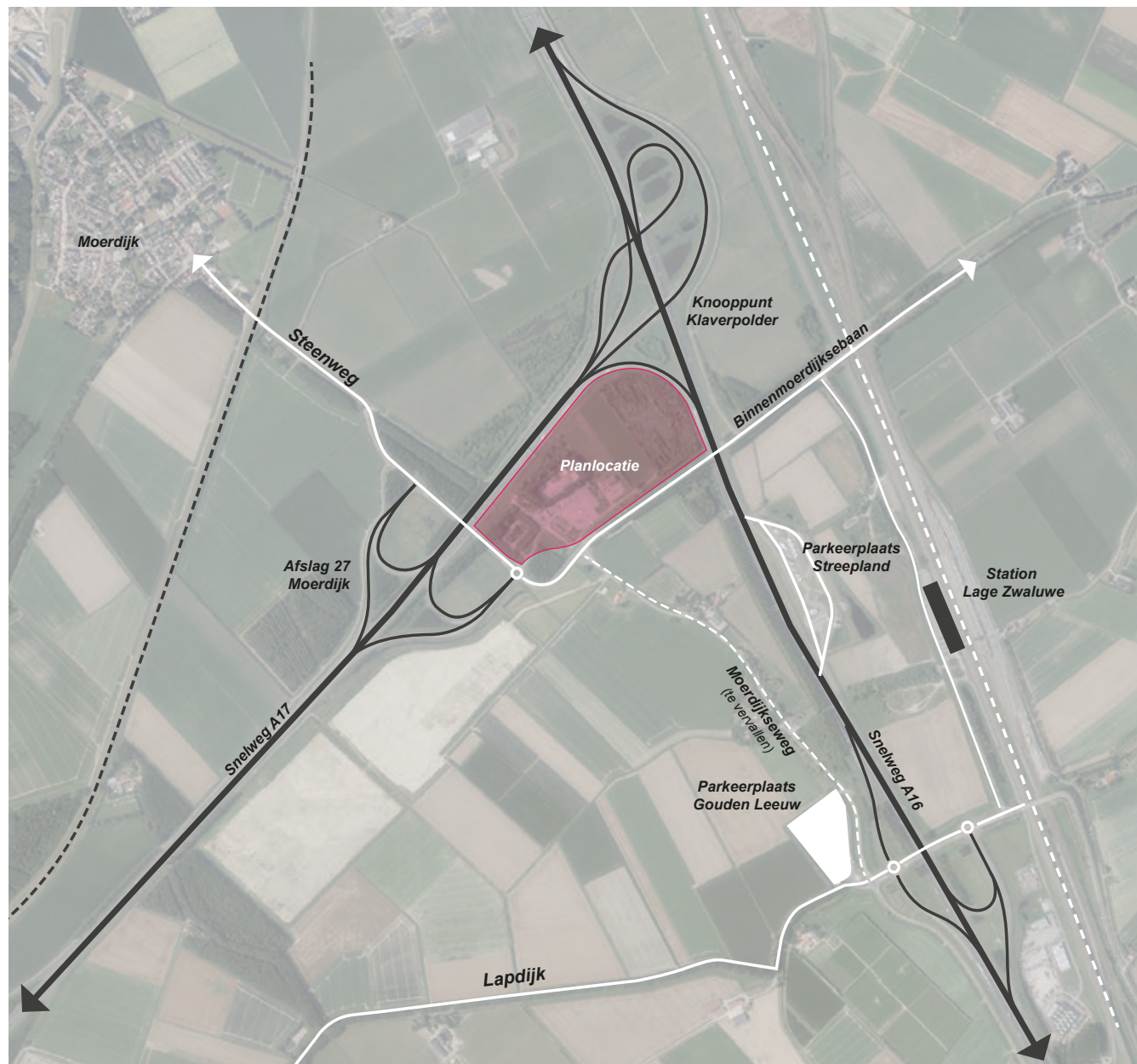


2.4 Planlocatie i.r.t. de infrastructuur

De planlocatie ligt in de 'oksel' van knooppunt Klaverpolder; de kruising van de snelwegen A16 en A17.

Kenmerken:

- Door de verhoogde ligging van de snelweg A17 en de opgaande beplanting langs de snelweg vormt deze een nadrukkelijke begrenzing van het plangebied in het noorden en noordwesten;
- Aan de zuidwestzijde sluit de planlocatie direct aan op de op- en afritten van de snelweg A17;
- Langs snelweg A16 liggen twee locaties met vergelijkbare (snelweg ondersteunende) voorzieningen, namelijk verzorgingsplaats Streepland en De Gouden Leeuw;
- De zuidzijde van de planlocatie wordt begrenst door de Steenweg en de Binnenmoerdijksebaan. De kruising van beide wegen zal in de toekomst veranderen als gevolg van de komst van het LPM (zie 'Planlocatie i.r.t. LPM').



2.5 Planlocatie i.r.t. het landschap

De planlocatie maakt deel uit van het agrarisch buitengebied van Gemeente Moerdijk.

Kenmerken:

- De planlocatie ligt volgens het 'Landschapskwaliteitsplan Gemeente Moerdijk' (april 2016) in het landschap van de oude polders rondom Moerdijk;
- De omgeving wordt derhalve gekenmerkt door het grootschalig open polderlandschap. Een deel ten zuiden van de planlocatie zal echter bebouwd (en dus verdicht) worden in het kader van de realisatie van het LPM;
- Het tracé van de snelweg wordt gekenmerkt door kleine bospercelen en andere landschapselementen met opgaande beplanting. Hetgeen heeft veelal tot doel om de infrastructuur in te passen in het landschap;
- Rondom de planlocatie zijn nog enkele (oude) dijklinten te vinden, waaronder de Lapdijk.



2.6 Functies planlocatie

De planlocatie wordt omgeven door de snelwegen A16, A17, en het toekomstig Logistiek Park Moerdijk (LPM). Momenteel bestaat het gebied uit diverse functies welke voornamelijk gericht zijn op passanten van de omliggende snelwegen. Het gebied bestaat uit:

- Restaurant Kanters;
- Hotel 'Port of Moerdijk';
- Een steunpunt van Rijkswaterstaat;
- Een truckersparkeerplaats;
- Een tankstation;
- Een sexclub;
- Een zendmast;
- Een carpoolplaats;
- Agrarische percelen;
- En diverse landschapselementen zoals bospercelen en groensingels.

Door diverse wijzigingen in de omliggende infrastructuur heeft het gebied in de loop der tijd een enigzins onsamenhangend karakter gekregen. Dit is voornamelijk het gevolg van de reconstructie van de Steenweg/Binnenmoerdijksebaan en de op- en afritten van de A17. Daarnaast ontbreekt een logische interne ordening en zijn de functies op een ogenschijnlijk willekeurige wijze met elkaar verbonden.



2.7 Hoofdpunten beleid

uit: Startdocument 195. Foodcourt Kanters Moerdijk (2019)

Bestemmingsplan 'Buitengebied'

Ontwikkeling, of onderdelen hiervan passen niet binnen het geldende bestemmingsplan. Een bestemmingsplanherziening is noodzakelijk.

Interim omgevingsverordening Noord Brabant

De regels maken het mogelijk om een stedelijke ontwikkeling mogelijk te maken. Echter wel rekening houden met kaders zoals landschappelijke inpassing.

Structuurvisie Moerdijk 2020

Ruimte voor groenblauwe afronding/inbedding.

Helder water (stedelijk water)

Het functioneren van het huidige watersysteem mag kwantitatief en kwalitatief niet verslechteren. Ca. 10% van het te ontwikkelen gebied reserveren voor waterberging. Water bij voorkeur bovengronds bergen. Uitbreiding van verhard oppervlak moet hydrologisch neutraal gebeuren.

Gevarieerde natuur

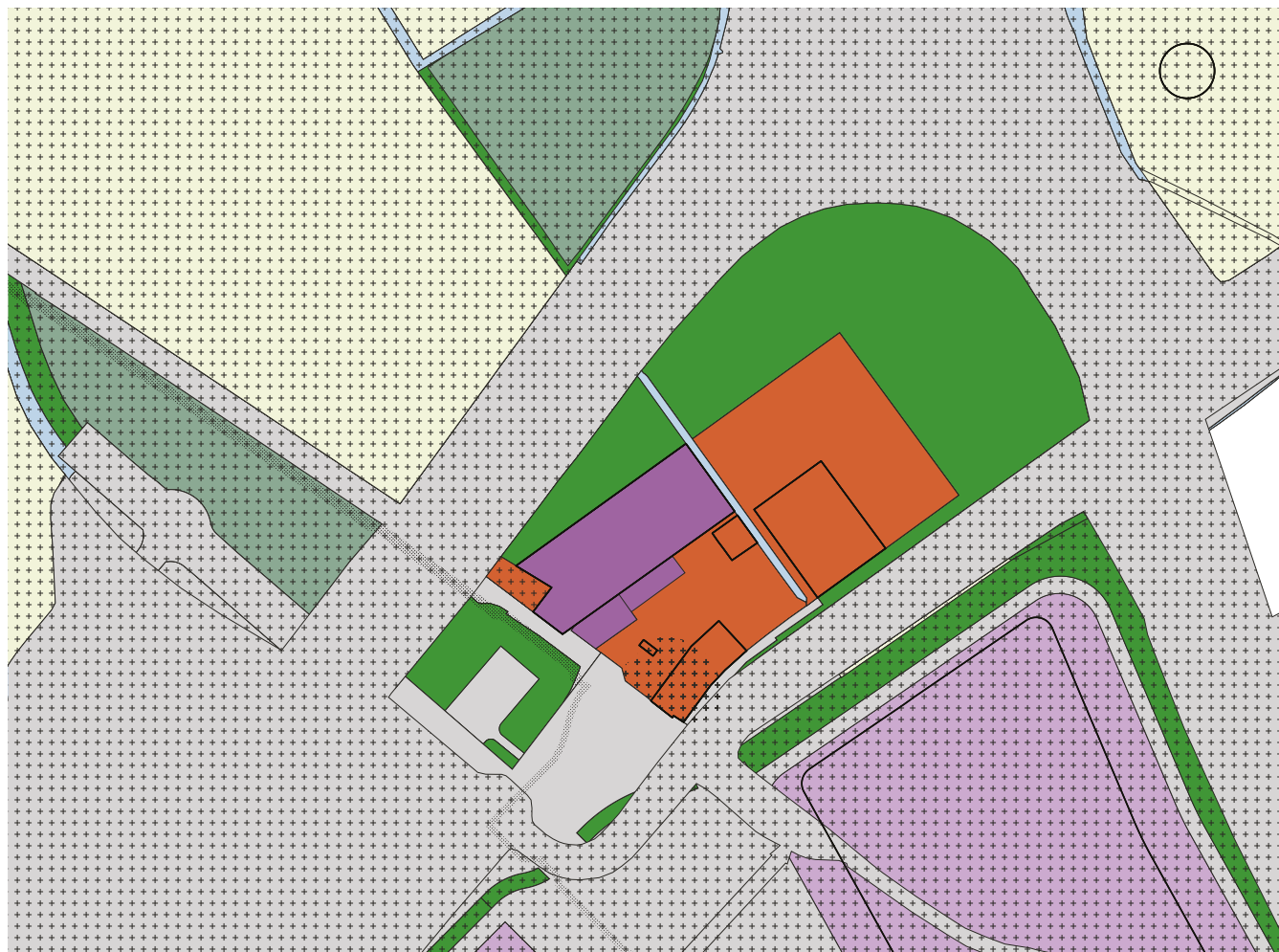
Het gebied maakt geen onderdeel uit van een Vogelrichtlijn-, Habitatrichtlijngebied of beschermd natuurmonument. Houd bij planvorming rekening met biodiversiteit. Wens: inpassen van natuur en groen.

Woonomgeving (verkeer)

Rekening houden met hoge verkeersintensiteiten.

Woonomgeving (parkeren)

Bij het planontwerp wordt de vigerende parkeernorm gehanteerd.



Woonomgeving (cultuurhistorie en archeologie)

Geen bijzonderheden.

Externe en fysieke veiligheid

Ten noorden en oosten van het ontwikkelgebied ligt een buisleiding van Rotterdam naar Venlo. Twee kilometer ten westen

van het plangebied ligt bedrijventerrein Moerdijk, waar diverse gevaarlijke stoffen worden geproduceerd, gebruikt en opgeslagen. In het plangebied ligt een tankstation. Risico op ontploffing in het ontwikkelgebied is dus aanwezig.

3 Planlocatie i.r.t. LPM

Het Logistiek Park Moerdijk (LPM) wordt een bedrijventerrein met ruimte voor grootschalige logistieke bedrijven. In totaal wordt ca. 150 ha uitgeefbaar terrein gerealiseerd. Het Facility Point Moerdijk kan hier een positieve bijdrage aan leveren door de realisatie van ondersteunende voorzieningen zoals eet-, parkeer- en overnachting-gelegenheden.

Belangrijkste kenmerken LPM i.r.t. planlocatie:

- Het LPM sluit o.a. aan op de op- en afrit van de A17 nabij de planlocatie. Een groot deel van het (vracht-) verkeer komt dus langs de planlocatie;
- Aan de randen van het LPM is ruimte gereserveerd voor bovengrondse waterberging en een robuuste landschappelijke inpassing;
- Nabij de rotonde van de Binnenmoerdijksebaan wordt een 'groene entree' gerealiseerd. Deze sluit aan op de zuidwesthoek van de planlocatie.



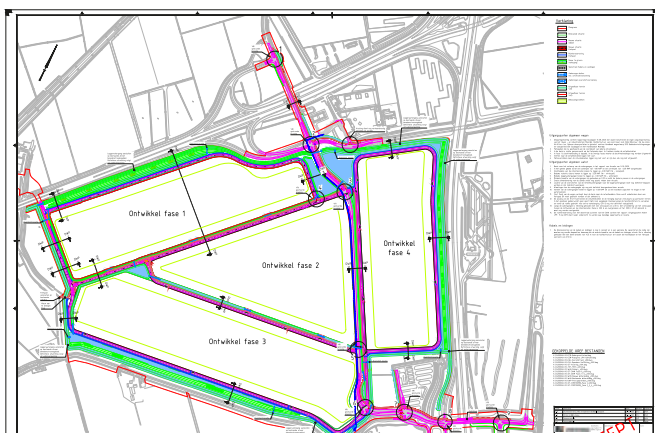
Figuur 3: Gebruikte overlay: Ruimtelijk ontwerp Logistiek Park Moerdijk, StudioMarcoVermeulen.



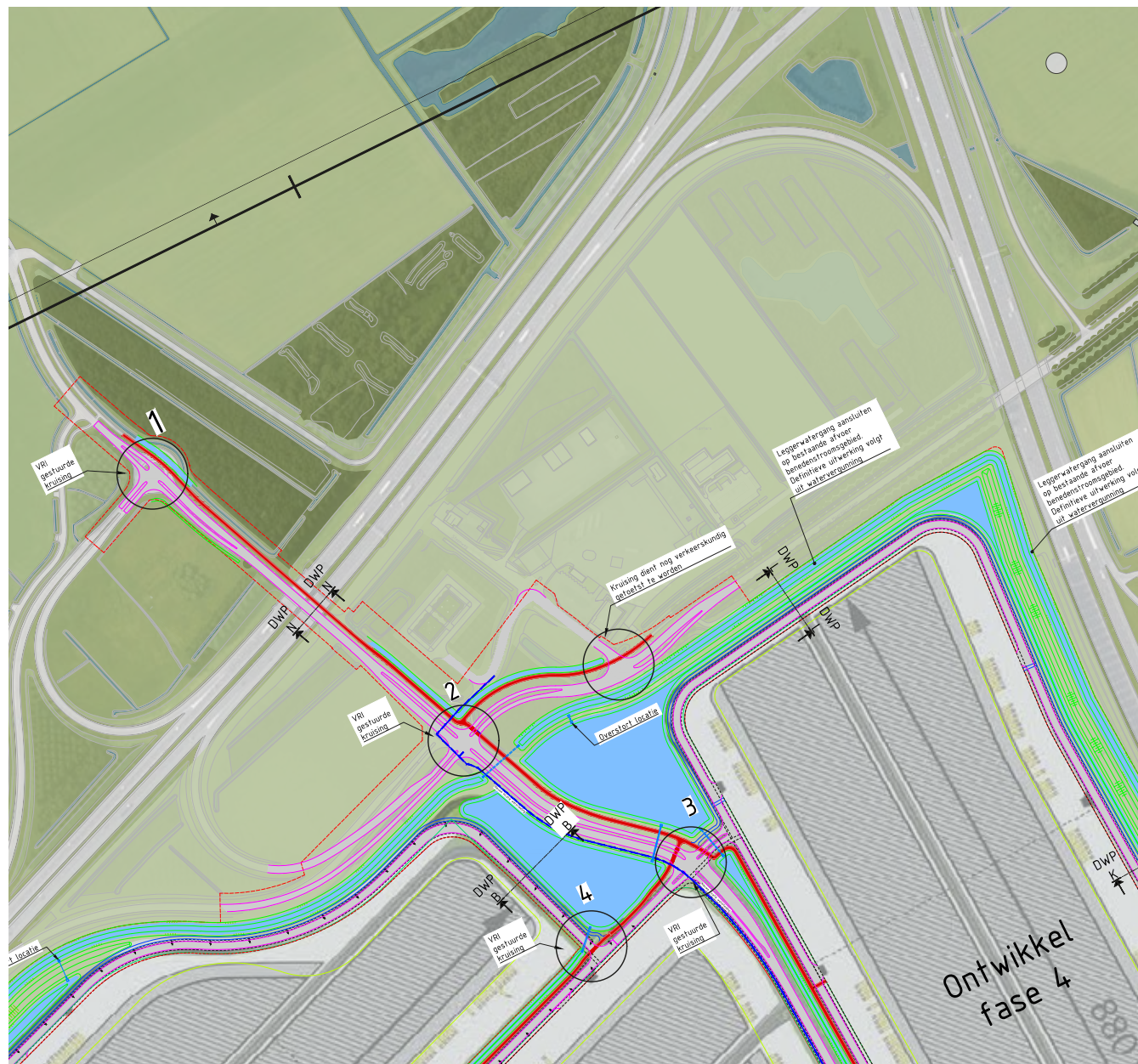
3.1 Wijziging infrastructuur t.h.v. de planlocatie

Een goede ontsluiting van het LPM is cruciaal voor de (veelal logistieke) bedrijvigheid en daarom wordt met de komst van het LPM ook de omliggende infrastructuur aangepakt. Dit heeft gevolgen voor (de ontwikkeling van) de planlocatie.

Ter hoogte van de planlocatie wordt de aansluiting van de Steenweg en de Binnenmoerdijksebaan gewijzigd. Nevenstaande kaart toont de geplande wijziging in relatie tot het plangebied. Op de volgende pagina is een vereenvoudigde weergave van deze wijziging weergegeven.



Figuur 4: Gebruikte overlay: Concepttekening Bovengrondse infra LPM, FL aannemingsbedrijf.



3.2 Ontsluitingsmogelijkheden planlocatie

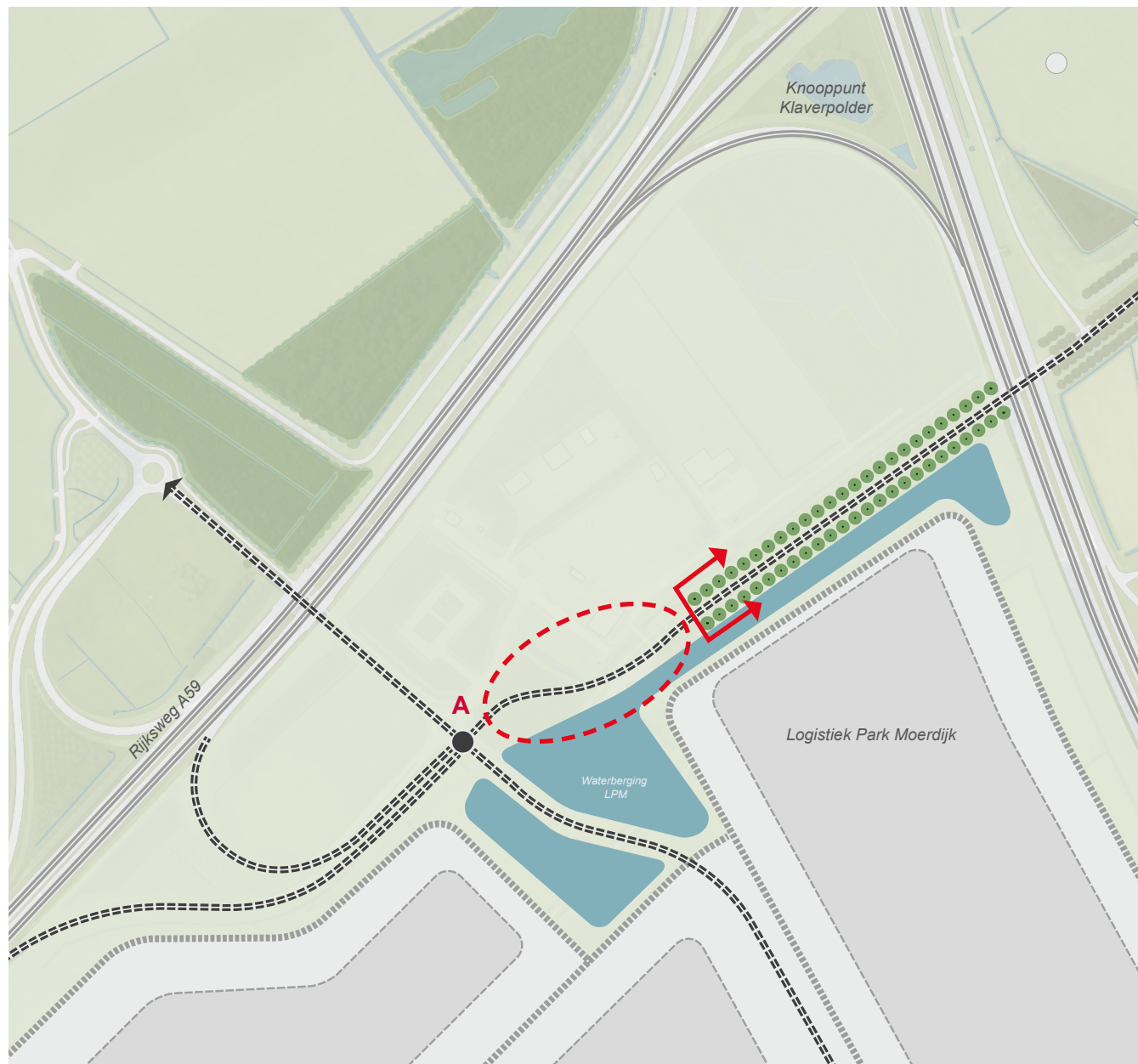
De geplande wijziging van de omliggende infrastructuur heeft gevolgen voor de ontsluiting van de planlocatie. De Steenweg, de Binnenmoerdijksebaan en de entree van het LPM zullen een rechtstreekse aansluiting krijgen op de kruising met de op- en afrit van de snelweg A17 (weergegeven op nevenstaande kaart met 'A'). De huidige aansluiting van het plangebied op deze kruising komt daarmee in principe te vervallen (gele pijl op de luchtfoto hieronder).

Er zal derhalve een nieuwe ontsluiting moeten komen tussen de bestaande kruising en het viaduct van de Binnenmoerdijksebaan over de snelweg A16. Een extra aansluiting op de Steenweg is immers niet mogelijk en/of wenselijk vanwege de te korte afstand tussen het viaduct en de kruising. Vanwege het oplopend talud van het viaduct, en de bestaande bomenlaan op het talud, is een ontsluiting tussen de kruising en restaurant Kanters het meest voor de hand liggend. Nevenstaande kaart toont het zoekgebied voor de ontsluiting van de planlocatie.

Initiatiefnemers beogen mee te gaan liften op de Smartway logistieke toepassingen waarin digitaal efficiënt laden/lossen, parkeren en overnachten worden geregeld.



Figuur 5: Huidige situatie ontsluiting planlocatie.



4 Planvoornemen

Het planvoornemen betreft de ontwikkeling van een hoogwaardige hotspot voor voorzieningen die gericht zijn op de omliggende snelwegen en de toekomstige bedrijvigheid van het LPM: het Facility Point Moerdijk. Dit betekent onder andere ontwikkeling van:

- Een foodcourt: een cluster van horecavoorzieningen, veelal gericht op de passant en trucker (o.a. fastfood);
- Behoud en uitbreiding van het hotel;
- Een parkeervoorziening voor vrachtwagens;
- Het (mogelijk) verplaatsen van het steunpunt van Rijks-waterstaat;
- Bijhorende voorzieningen zoals tankstation(s), parkeerplaatsen, waterberging, landschappelijke inpassing, etc.

Om deze voorzieningen samen te brengen tot een ruimtelijk en functioneel logisch gebied, is een ruimtelijke visie opgesteld. De visie bestaat uit een planconcept, een globaal schetsmodel en een stedenbouwkundige visie.

Hiermee biedt onderhavige studie een eerste stap in het planproces van het Facility Point Moerdijk. Vanzelfsprekend zijn navolgende resultaten verre van compleet, en dienen veel aspecten nog nader onderzocht en uitgewerkt te worden. Het resultaat moet daarom ook worden gelezen als een globale verkenning en een visie, niet als een uitgewerkt en allesomvattend plan.



Figuur 6: Het planconcept met de ambitie voor het Facility Point Moerdijk



Figuur 7: Het planconcept vertaald naar een globaal schetsmodel met grove indeling.



Figuur 8: Het schetsmodel nader uitgewerkt in een stedenbouwkundige visie.

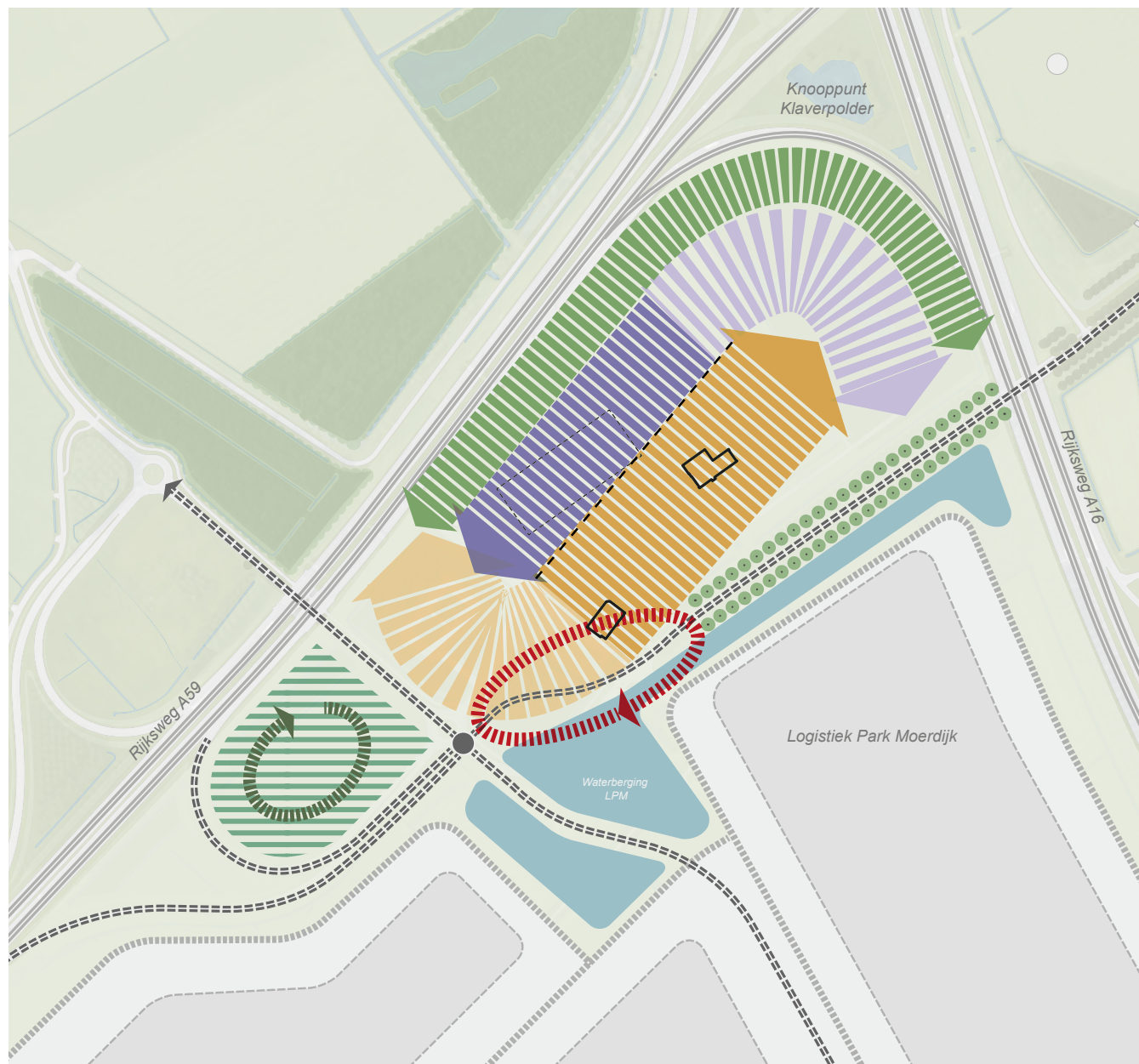
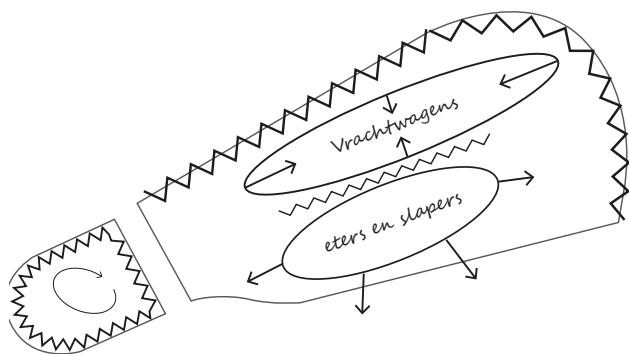
5 Planconcept

Het planconcept voor het Facility Point Moerdijk gaat uit van een eenvoudige en functionele ruimtelijke opzet.

De planlocatie uit twee 'hoofdclusters': het cluster met de vrachtwagenparkeerplaats, en het cluster met horeca- en verblijfsvoorzieningen. Deze twee clusters zullen vanwege de uiteenlopende gebruiksdoeleinden en doelgroepen ruimtelijk gescheiden blijven. Het cluster met horeca- en verblijfsvoorzieningen krijgt een plek aan de zichtkant van de planlocatie, direct verbonden met de entree. Het vrachtwagenparkeren komt in de 'luwe zone' tegen de snelweg aan, goeddeels uit het zicht vanaf omliggende wegen.

In de 'oksel' van de op- en afrit van snelweg A17 is ruimte voor een een extensieve functie, volledig omgeven met een robuuste groenaanplant.

Aan de zijde van de snelweg zal deze robuuste groenstructuur op de planlocatie worden doorgezet. Het groen zorgt voor een inpassing van de planlocatie en een voorzetting van de regionale groenstructuur (zie par 2.3) evenwijdig aan het snelwegtracé.



6 Schetsmodel

Aan de hand van het planconcept is een globaal schetsmodel uitgewerkt. Het model illustreert de globale ordening van de diverse voorzieningen en functies.

Het de ordening is als volgt:

- Zoekgebied voor de eenduidige ontsluiting. Het zoekgebied is het resultaat van de wijzigingen van de infrastructuur die de komst van het LPM met zich meebrengt (zie paragraaf 3.1 en 3.2);
- Zoekgebied voor de clustering van de (horeca-)voorzieningen aan de zichtzijde en de entree. Restaurant Kanters en het hotel worden hierin opgenomen. Door het zoekgebied aan de binnenzijde te situeren, wordt het aan de meest geluidsluwe zijde van de planlocatie gesitueerd. Tevens is dit de 'zichtzijde': het ligt aan de entree van het LPM en de op- en afritten van de A17. Daarnaast sluit het direct aan de op de te realiseren ontsluiting waardoor voertuigbewegingen t.b.v. de horeca beperkt kunnen blijven;
- Mogelijke uitbreiding van de voorzieningen;
- Zoekgebied voor het vrachtwagenparkeren. De vrachtwagenparkeerplaats wordt het ingeklemd tussen enerzijds de snelweg, anderzijds het horecacluster. Hierdoor is het minder zichtbaar vanuit de omgeving. Daarnaast ondervindt deze functie mogelijk minder hinder van het verkeerslawaaï;
- Mogelijk uitbreiding van het vrachtwagenparkeren;
- Een robuuste landschappelijke inpassing aan de snelwegzijde;
- Mogelijke verplaatsing van het steunpunt van RWS naar de oksel van de op- en afrit. Het steunpunt is immers een extensieve functie met relatief weinig voertuigbewegingen.



7 Stedenbouwkundige visie

7.1 Variant 1

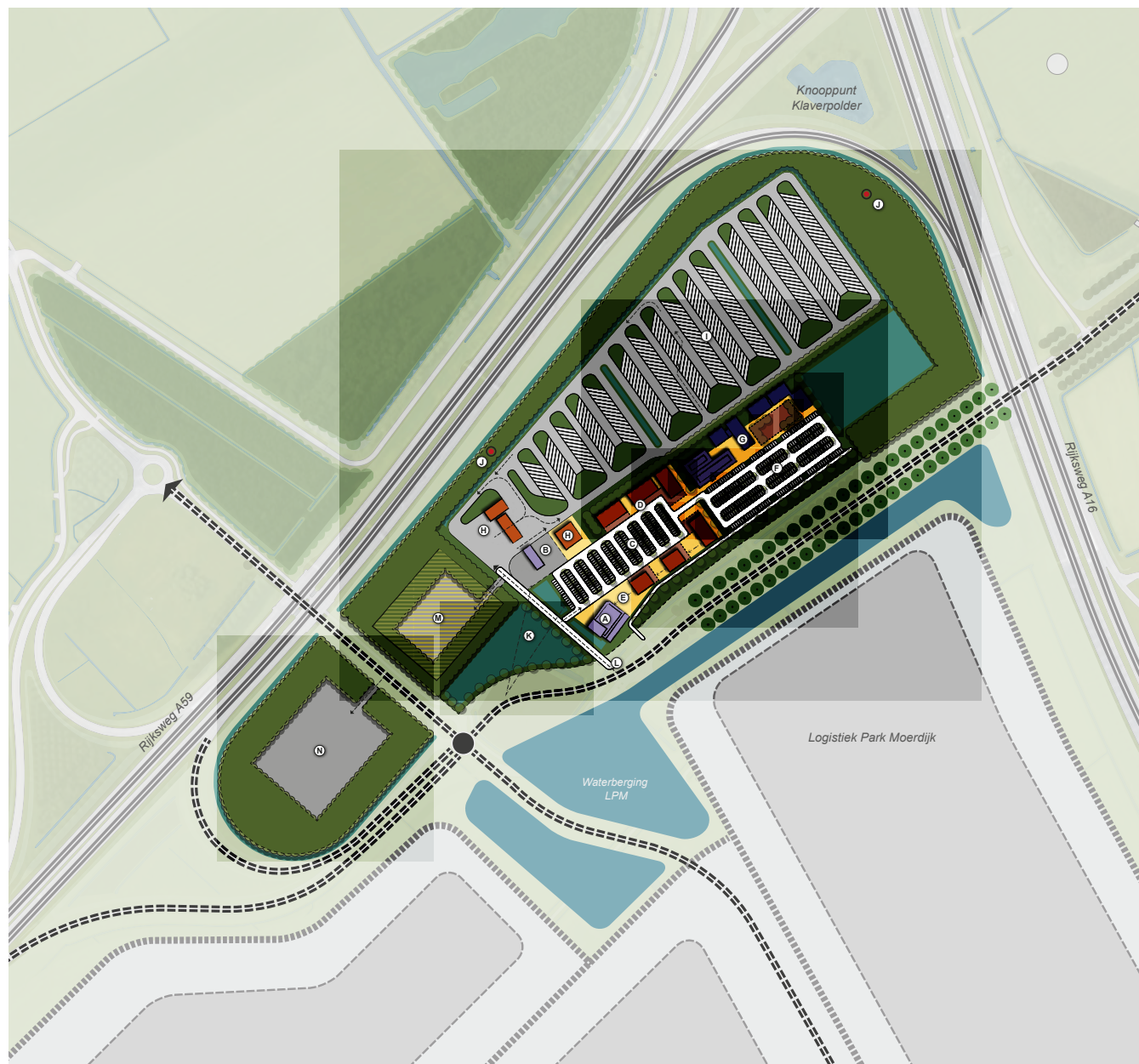
Aan de hand van het schetsmodel is het planvoornemen uitgewerkt tot een stedenbouwkundige visie. De diverse plandelen worden op de volgende pagina's aan de hand van grotere uitsneden toegelicht.

7.1.1 Ontwerpprincipes

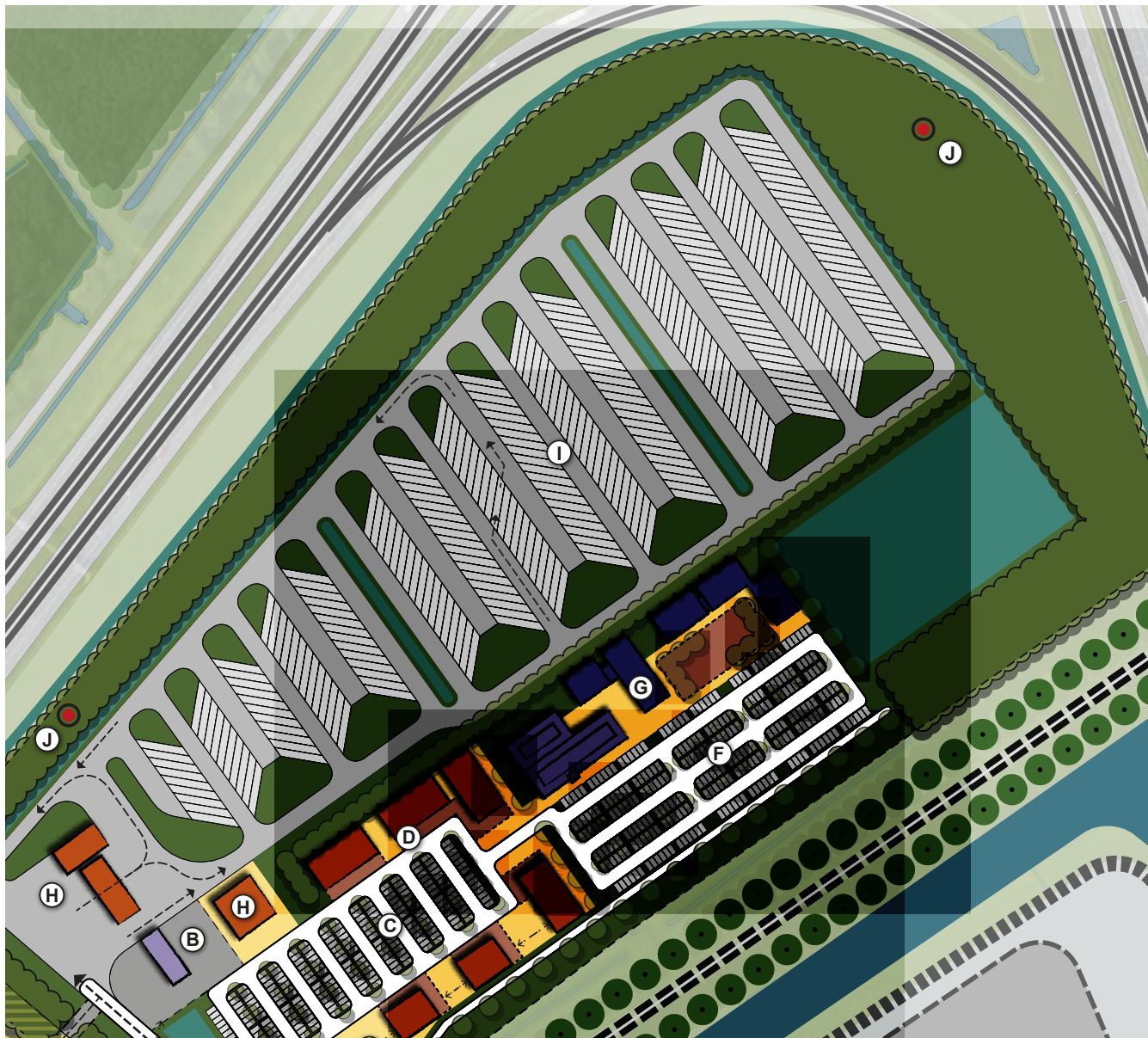
(zie afbeelding volgende pagina)

- A. Behoud van het restaurant Kanters. Het restaurant ligt nabij de entree van het plangebied en krijgt daarmee een prominente plaats (zichtlocatie);
- B. Behoud van het tankstation. Deze wordt direct verbonden met de entree van het plangebied. Mogelijk dat het tankstation wordt samengevoegd met het tankstation voor de vrachtwagens;
- C. Centrale parkeerplaats foodcourt, ingepast met lage hagen en bomen. Gecombineerd met B en C zijn de tankfaciliteiten uit te breiden met waterstof en elektra (bijvoorbeeld op kop parkeercoffer);
- D. Ruimte voor het Foodcourt en de Pick-Up Points. Deze functies worden gericht op het gemeenschappelijke binnenterrein. Aan de noordzijde wordt een hogere dichtheid voorzien dan aan de zuidzijde. Op deze wijze wordt het foodcourt aan de noordzijde gescheiden van het vrachtwagen parkeren, en wordt hiermee een duidelijke bebouwingswand gecreëerd;

nb. D en E: De ontwikkelruimte rondom de PUP's (Pick-Up-Points) restaurants en hotel zijn de gebruikelijke ruimtes voor terrassen, afhaal- en leverantie- routes, kort parkeren ivm afhalen, parkeren personeel, fietsenstallingen, etc.



- E. Aan de zuidzijde biedt de lagere dichtheid juist de mogelijkheden voor het creëren van doorzichten vanaf de Binnenmoerdijksebaan;
- F. Centrale parkeerplaats hotel;
- G. Behoud en uitbreiding van het hotel en aanvullende voorzieningen. Ten oosten van het hotel is een hemelwaterberging voorzien. Deze fungeert tevens als mogelijke uitbreidingszone voor hotel of beveiligd vrachtwagen parkeren (dit is afhankelijk van de definitieve berekening van de benodigde hemelwaterberging);
- H. Realisatie van een tankstation met wasstraat en mogelijk een kleine supermarktfunctie voor vrachtwagens aan de entree van de vrachtwagenparkeerplaats;
- I. Ruimte voor het beveiligd vrachtwagen parkeren. Deze wordt zodanig ingericht dat vrachtwagens niet achteruit hoeven te steken om de parkeerplek te verlaten. Vanzelfsprekend zal een beveiligde voetgangersverbinding tussen de parkeerplaats en het foodcourt / hotel worden gerealiseerd;
- J. Zoekgebied reclamemasten (aan beide snelwegen een mast);
- K. Zoekgebied voor bovengrondse waterberging, mogelijk aansluitend op de geplande waterberging van het LPM. De overige waterbergingen zijn gepland tussen en ten noorden van de vrachtwagenparkeerplaatsen, nabij de entree en ten oosten van het hotel. Het ingetekende oppervlak betreft een reservering; het benodigde oppervlak zal blijken uit het definitieve plan en de berekening van de hemelwaterberging die hiermee gepaard gaat;



- L. Aansluiting plangebied op de Binnenmoerdijksebaan. Het fietsverkeer wordt gescheiden van het auto- en vrachtverkeer door vrijliggende fietspaden (niet ingetekend). Deze zullen vervolgens weer aansluiten op het geplande fietsnetwerk van het LPM. Tevens zal een tweede aansluiting worden gerealiseerd welke uitsluitend is bedoeld voor calamiteiten (t.h.v. de huidige Sebastiaansweg);
- M. Zoekgebied voor aanvullende voorzieningen ter plaatse van de huidige carpoolplek. Carpoolers kunnen gebruik maken van de centrale parkeerplaats van het foodcourt. Mogelijke functies:
- Truck en carwash;
 - Glasgarage trucks en auto's;
 - Banden/reparatie-service trucks (en auto's);
 - (additionele) Pickup Points;
 - Laadstations trucks/auto's w.o. waterstof, elektrisch.
 - Ook uitbreiding truckparking is mogelijk door verdraaiing kopgebouw haaks op Steenweg.
- N. Mogelijke verplaatsing van het steunpunt van rijkswaterstaat, ingepast met een robuuste groenzone. Vanwege het relatief lage aantal voertuigbewegingen kan het steunpunt mogelijk direct op de Steenweg worden aangesloten.

7.1.2 Groencompensatie

Voor variant 1 zal mogelijk groen moeten worden gecompenseerd. De verwachting is dat die compensatie elders geregeld kan worden. Er zijn hierover reeds contacten gelegd met verschillende eigenaren.



7.1.3 Parkeeropgave

Autoparkeren

Parkeren C en F wordt hoofdzakelijk geregeld in centrale parkeerplaatsen:

- Koffer Facility Point (C) ca. 288 pp.
- Koffer Hotel ca. 270 pp.

Niet getekend: parkeermogelijkheden tussen/aan de gebouwen zoals gebruikelijk bij bijv. Mc Donalds, PUP's (Pick-Up-Points) etc. ook tbv personeel.

Truckparkeren

- In variant 1: 279 pp (maximale versie);
- In variant 2: 122 pp (minimale versie);

Parkeerbehoefte en BVO's Facility Point

(zie ook mogelijke functies):

- PUP's (Pickup Point): ca. 800 m² -> parkeren en afhaalroutes op eigen terrein.
- Fastfood: ca. 2.000 m² -> norm 10pp/100m² bvo -> 200 pp.
- Restaurant Kanters: ca. 800 m² -> norm 13pp/100m² bvo -> 104 pp.
- Totaal: 304 pp (aanwezig 288).

Hotel

- Reguliere Hotelfunctie inclusief uitbreiding (148 kamers): 108 parkeerplaatsen.
- Logiesverblijven (arbeidsmigranten; 288 bedden): 96 parkeerplaatsen.
- Totaal: 204pp (aanwezig 270).

Voor motivatie zie bijlage 'Studie Hotellocatie' d.d. 06-12-2021.

7.1.4 Mogelijke functies

Horeca

Zoals Mc Donalds, KFC, De Beren, Burger King, Dunkin' Donuts, New York Pizza, Subway, bestaande restaurant.

Facilitair / ondersteunend

Tank c.q. laadfaciliteiten elektrisch, waterstof, fossiele brandstof.

Wasstraat / bandenservice auto en vrachtwagen.

Pickup Points: Jumbo, AH, PostNL, DHL, etc.

Kleine supermarkt gekoppeld aan pompstations, m.n. voor truckers - vergelijkbaar met de kassa/supermarkt van pompstations langs rijkswegen.

Verblijf

Hotel-/Logiesfunctie in meerdere gradaties Mid Stay / Short Stay / Ultra Short Stay waaronder 'Truckers' > directe ontsluiting richting Truckparking. Zie aparte bijlage 'Studie Hotellocatie' d.d. 06-12-2021.

7.2 Variant 2

Dit betreft de minimale versie. Alleen de eigendommen van JFG (Kanters) en het hotel zijn betrokken in de visie. De overige eigendommen blijven ongewijzigd.

7.2.1 Invulling

- Realisatie Facility Point / Food Court;
- Behoud bestaand pompstation;
- Bestaand hotel met uitbreiding in gradaties en aanverwante functies;
- Truckparking met 122 plaatsen, ontsloten via een eigen entree tussen het pompstation en het Facility Point;
- Calamiteitenweg betreft de Sebastiaansweg;
- Optimalisatie ruimtelijke verbinding tussen truckparking en faciliteiten.

7.2.2 Toewerken naar de maximale versie

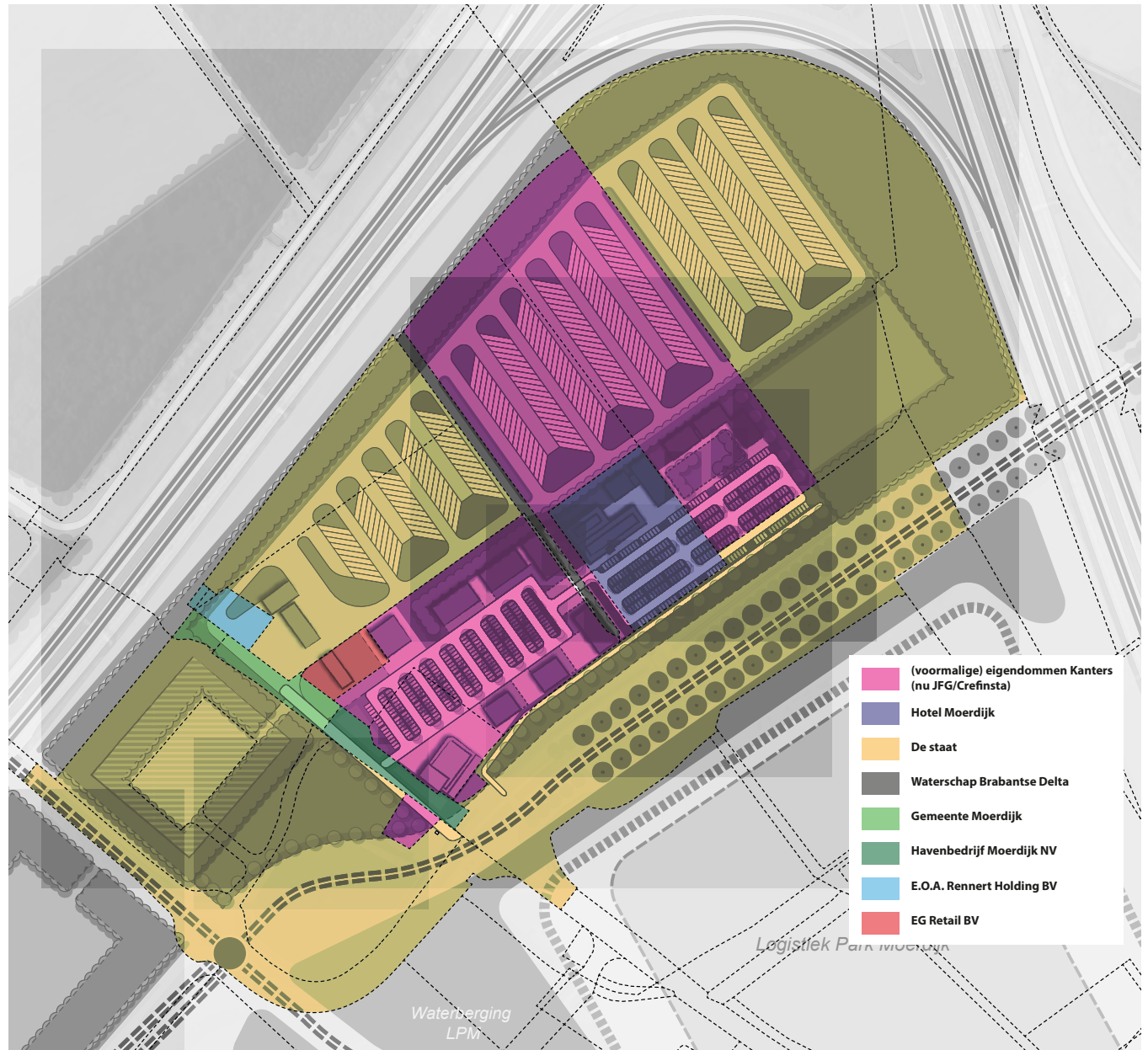
(Gefaseerde) aankoop van percelen m.n. voor uitbreiding truckparking:

- Richting knooppunt (De Staat) > uitbreiding ca. 96 pp en extra retentiegebied;
- RWS > uitbreiding 61 pp en extra pompstation voor vrachtwagens;
- Ontsluiting minimale versie vervalt, in tussengebied pompstation-supermarket;
- Huidige pompstation omzetten naar autopompstation, waterstof, elektra evt. gecombineerd met truckpompstation;
- Carpool kan eventueel vervallen, deze dan combineren met parkeercoffer Facility Point / Food Court > eea afhankelijk van parkeer / verkeer balans irt functies etc;
- Verdere optimalisatie ruimtelijke verbinding truckparking en faciliteiten.



7.3 Eigendomssituatie

Nevenstaande kaart toont de stedenbouwkundige visie (variant 1) in relatie tot de huidige eigendomssituatie.



www.bro.nl | info@bro.nl

Hoofdvestiging Boxtel

Boscheweg 107
5282 WV Boxtel
T +31 (0)411 850 400

Vestiging Amsterdam

Rhijnspoorplein 38
1018 TX Amsterdam
T +31 (0)20 506 19 99

Vestiging Venlo

Industriestraat 94
5931 PK Tegelen
T +31 (0)77 373 06 01