

Gemeente Breda

Ruimtelijke onderbouwing Kolfbaanstraat 30 bis 4814 CL Breda



Werknummer: 12 049

Datum: 24 juli 2014

Gemeente Breda

Ruimtelijke onderbouwing Kolfbaanstraat 30 bis 4814 CL Breda

Opdrachtgever : dhr. P. Bicskei

Ontwerper : Buro Sutorius

Contactpersoon gemeente : Mevr. L. Dolmans

Inhoud

1. INLEIDING	4
1.1. Aanleiding.....	4
1.2. Leeswijzer	6
2. Procedure	6
3.1. Afbakening projectgebied	10
3.2. Beschrijving huidige situatie.....	10
4. HET PROJECTPROFIEL	12
4.1. Planopzet.....	12
5.1. Wegverkeerslawaaï	14
5.2. Bedrijven en milieuzonering.....	14
5.3. Bodem	14
5.4. Cultureel erfgoed.....	14
5.5. Water.....	16
5.6. Natuur en ecologie	16
5.7. Kabels en leidingen.....	16
5.8. Externe veiligheid	17
5.9. Financieel-economische uitvoerbaarheid	17
6. BELEID	18
6.1. Rijksbeleid.....	18
6.2. Provinciaal beleid	19
6.3. Gemeentelijk beleid	20
7. EFFECTEN EN AFWEGING	22
7.1. Inleiding	22
7.2. Effecten en afweging.....	22
7.3. Wenselijkheid	23
7.4. Integrale afweging.....	24



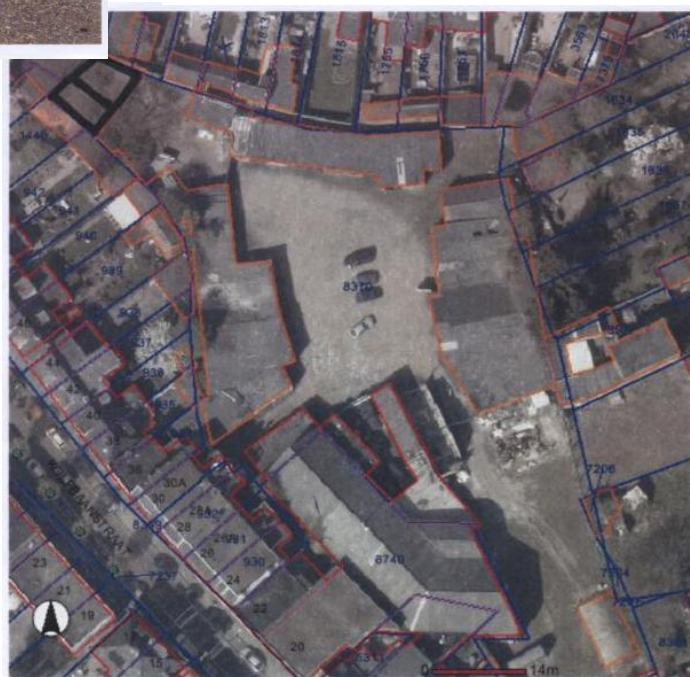
Huidige garage boxen binnenterrein



Te slopen bestaande garage boxen



Uitrit naar kolfbaanstraat



Luchtfoto huidige binnenterrein

1. INLEIDING

1.1. Aanleiding

Dhr. P. Bicskei is van plan de huidige 45 garageboxen in onder meer diverse lossen loodsen te slopen en 59 nieuwe garageboxen te bouwen op een binnenterrein gelegen aan de Kolfbaanstraat 30 bis.

De locatie bevindt zich in de wijk Tuinzigt.

De bouw van de 59 garageboxen is binnen het vigerende bestemmingsplan niet mogelijk, de bebouwing vindt voor een gedeelte plaats buiten de bouwblokken en hoogte van 11 van de 59 garageboxen is hoger dan in het bestemmingsplan is toegestaan.

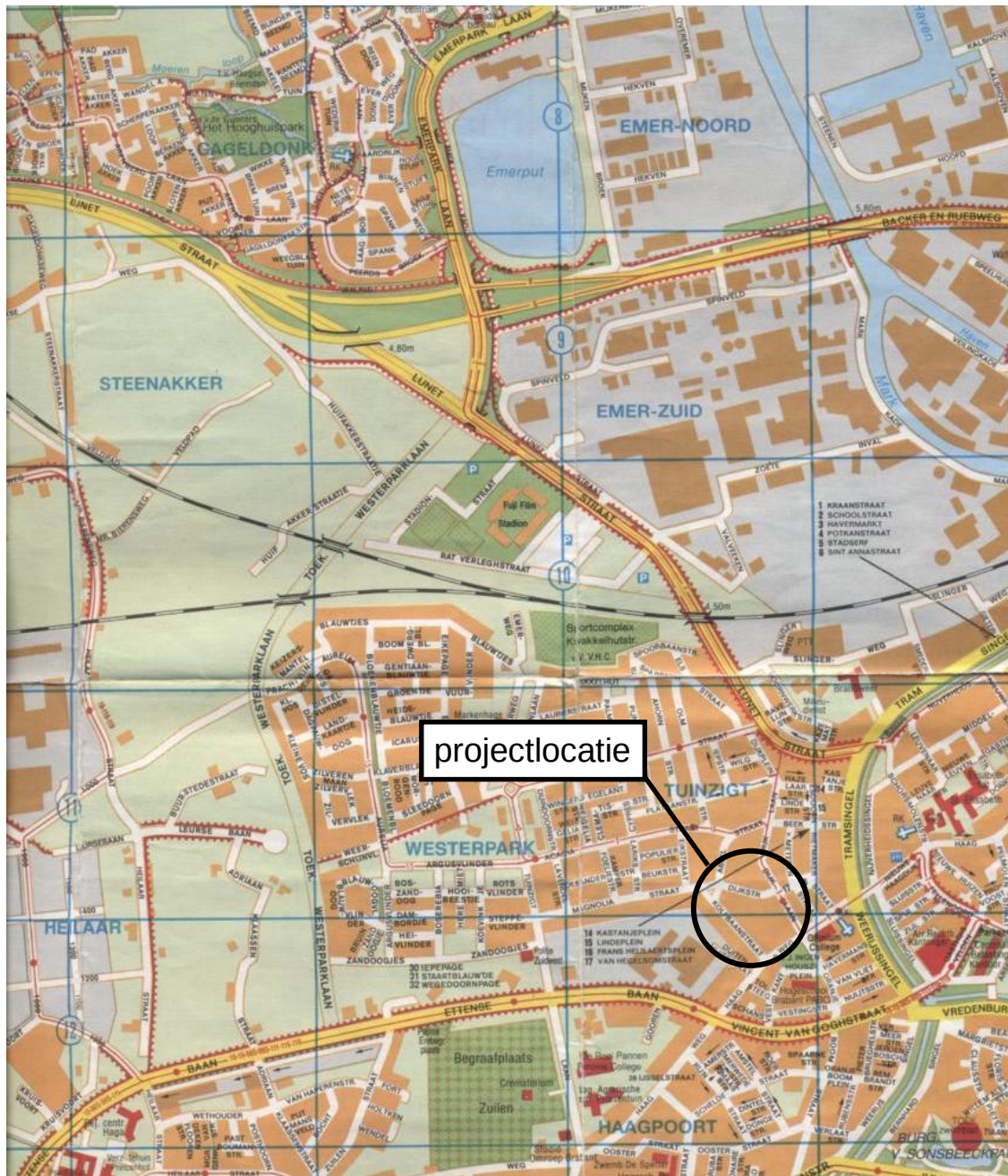
Op basis van het vigerende bestemmingsplan zijn garageboxen toegestaan binnen het aangegeven bouwblok met een bouwhoogte van max. 3m.

Het college van B&W heeft echter de mogelijkheid mee te werken aan een dergelijk verzoek door middel van het verlenen van een omgevingsvergunning met afwijking voor het opheffen van het strijdig planologisch gebruik van de gronden en bouwwerken met het vigerende bestemmingsplan, zoals opgenomen in artikel 2.1 lid 1, onder c JUNCTO artikel 2.12 lid 1, sub a, onder 3° Wabo.

De aanvraag dient in een dergelijk geval niet in strijd te zijn met de goede ruimtelijke ordening. Dit dient aangetoond te worden door middel van een “ruimtelijke onderbouwing”, waarin o.a. is verwoord wat het plan inhoudt, hoe het plan zich verhoudt tot rijks -, provinciaal en gemeentelijk beleid en hoe het plan past binnen de omgeving.

De onderliggende rapportage vormt de ruimtelijke onderbouwing voor de bouw van de 59 garageboxen op een binnenterrein gelegen aan de Kolfbaanstraat 30 bis te Breda voor de dhr. P. Bicskei.

Topografische kaart



1.2. Leeswijzer

- In hoofdstuk 2 volgt een nadere beschrijving van de procedure.
- In hoofdstuk 3 komt het gebiedsprofiel aan de orde, met een afbakening van het projectgebied en een beschrijving van de huidige situatie en relevante ontwikkelingen.
- In hoofdstuk 4 komt het projectprofiel aan de orde, waarin het project uitgebreid zal worden beschreven.
- In hoofdstuk 5 komen de verschillende planologisch relevante uitvoering aspecten aan bod.
- In hoofdstuk 6 wordt nader ingegaan op het relevante vigerende beleid van boven lokale en gemeentelijke overheden.
- In hoofdstuk 7 volgt een beschrijving van de effecten van het plan en een afweging van de wenselijkheid van het plan. Gemotiveerd wordt waarom aan het project doorgang moet worden verleend.

2. Procedure

Procedure aanvraag omgevingsvergunning met afwijking

De WABO maakt het mogelijk om een omgevingsvergunning die niet past binnen het vigerend bestemmingsplan, toch te verlenen.

De omgevingsvergunning ex artikel; 2.1 lid 1, onder c WABO stelt het bestemmingsplan niet buiten werking.

Het is een eenmalige toestemming om van het bestemmingsplan af te mogen wijken. Ieder nieuw project zal dan ook opnieuw getoetst moeten worden aan het vigerende bestemmingsplan.

Met een omgevingsvergunning wordt het mogelijk gemaakt de 59 garageboxen te bouwen op het binnenterrein gelegen aan de Kolfbaanstraat 30 bis.

Voor een omgevingsvergunning ex artikel 2.1 lid 1 onder c JUNCTO 2.12 lid sub 1 onder 3° WABO is een “verklaring van geen bedenkingen” van de gemeenteraad vereist.

Op 19 juni 2014 heeft de gemeenteraad een gewijzigd “Besluit tot het aanwijzen van categorieën van gevallen waarin een verklaring van geen bedenkingen als bedoeld in artikel 6.5, derde lid Besluit omgevingsrecht (BOR) niet is vereist”(besluit AVVGB) vastgesteld.

Hierin is opgenomen dat voor aanvragen die voldoen aan een aantal randvoorwaarden, de ‘verklaring van geen bedenkingen’ niet vereist is. Het gewijzigde besluit is op 3 juli 2014 in werking getreden en bepaald het volgende.

Algemene voorwaarden

1. De aanvraag moet voldoen aan het vereiste van een goede ruimtelijke onderbouwing;
2. De aanvraag mag niet in strijd zijn met ruimtelijk gemeentelijk, provinciaal of rijksbeleid;
3. De aanvraag mag niet in strijd zijn met relevante wet- en regelgeving;

Specifieke voorwaarden

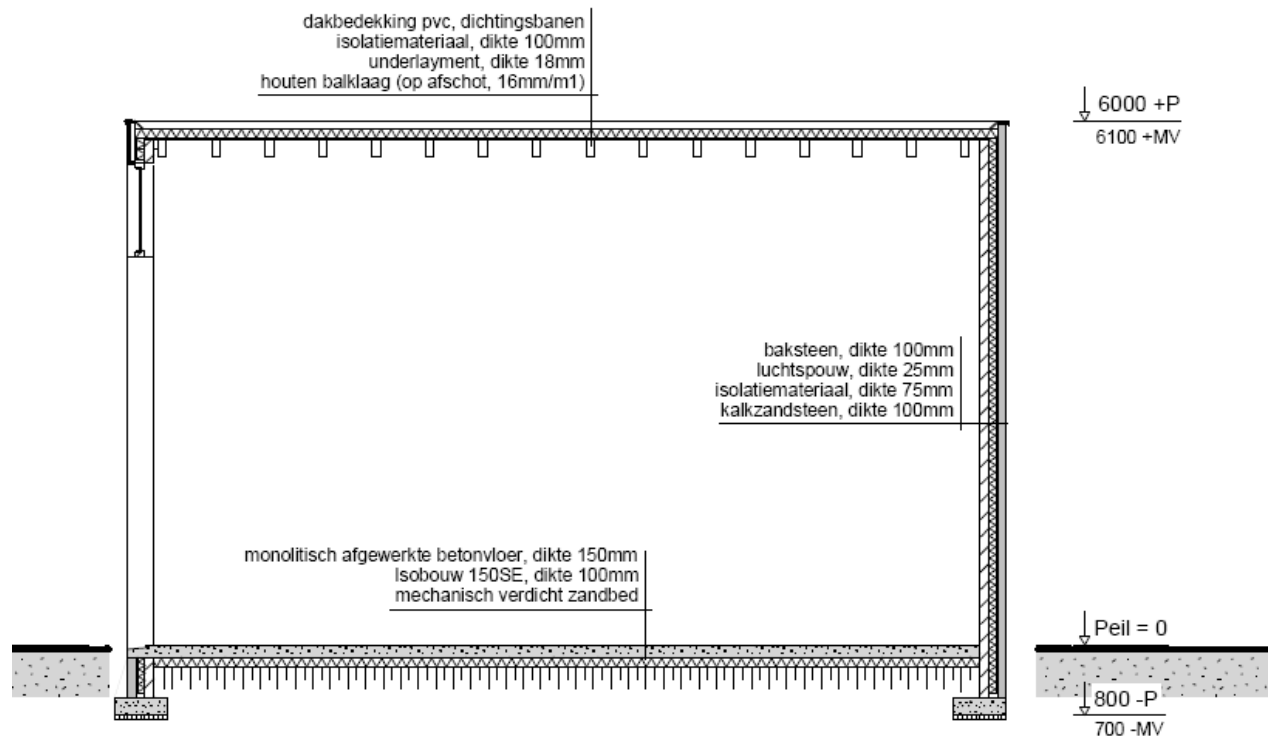
De gronden moeten gelegen zijn in het grondgebied van de gemeente Breda en voldoen aan onderstaande criteria:

1. Het oprichten, wijzigen of uitbreiden van een bouwwerk, geen gebouw zijnde tot een hoogte van maximaal 25 meter;
2. Het realiseren van maximaal 20 woningen of zorggerelateerde woningen en/of studenteneenheden, met inbegrip van bijgebouwen, met een bouwhoogte van maximaal 10 meter;
3. Het oprichten, wijzigen of uitbreiden alsmede het gebruiken van een gebouw, inclusief gevelwijzigingen, niet zijnde woningen of zorggerelateerde woningen en/of studenteneenheden met een maximum van 2.000 m² bvo (conform NEN 2580);
4. Het wijzigen van het gebruik van onbebouwde gronden, niet ten behoeve van bouwen;
5. Het oprichten, wijzigen of uitbreiden van een bouwwerk ten behoeve van infrastructurele of openbare voorzieningen als bedoeld in artikel 2, onderdeel 18 onder a van bijlage 2 van het Besluit omgevingsrecht;
6. De aanleg of aanpassing van een weg of parkeer- , water- en/of groenvoorzieningen.
7. In afwijking van het gestelde onder lid II sub A: voor locatie gelegen in het buitengebied het oprichten van een gebouw specifiek bedoeld voor het bouwen van carnavalswagens met een hoogte van maximaal 10 meter en een oppervlakte van maximaal 500 m² mogelijk te maken, mits voldaan wordt aan de Landschapsinvesteringsregeling Breda.

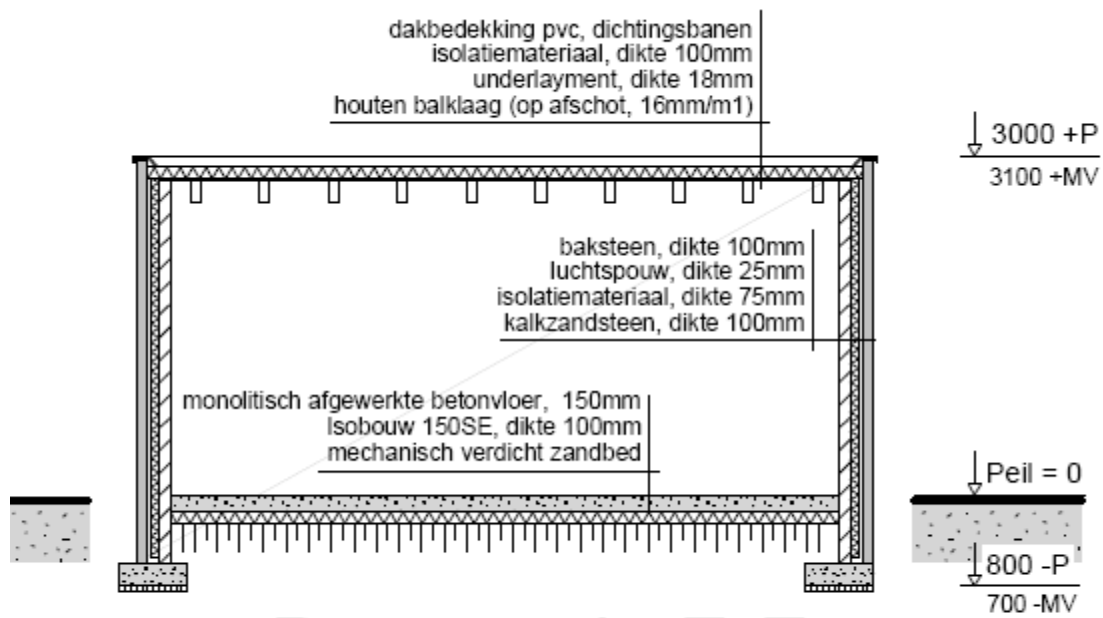
Overige voorwaarden

Een verklaring van geen bedenking is eveneens niet vereist voor aanvragen, waarvoor reeds een ontwerpbestemmingsplan ter inzage is gelegd, waaraan de aanvraag voldoet.

Het onderhavige initiatief betreft het realiseren van garageboxen en valt derhalve binnen categorie 3 van de specifieke voorwaarden.



— Doorsnede D-D —
Blok D



— Doorsnede E-E —
 Blok D

3. HET GEBIEDSPROFIEL

3.1. Afbakening projectgebied

Het project bestaat de sloop van de huidige garageboxen in onder meer diverse lossen loodsen en de bouw van 59 nieuwe garageboxen op het binnenterrein aan de Kolfbaanstraat 30 bis te Breda.

3.2. Beschrijving huidige situatie

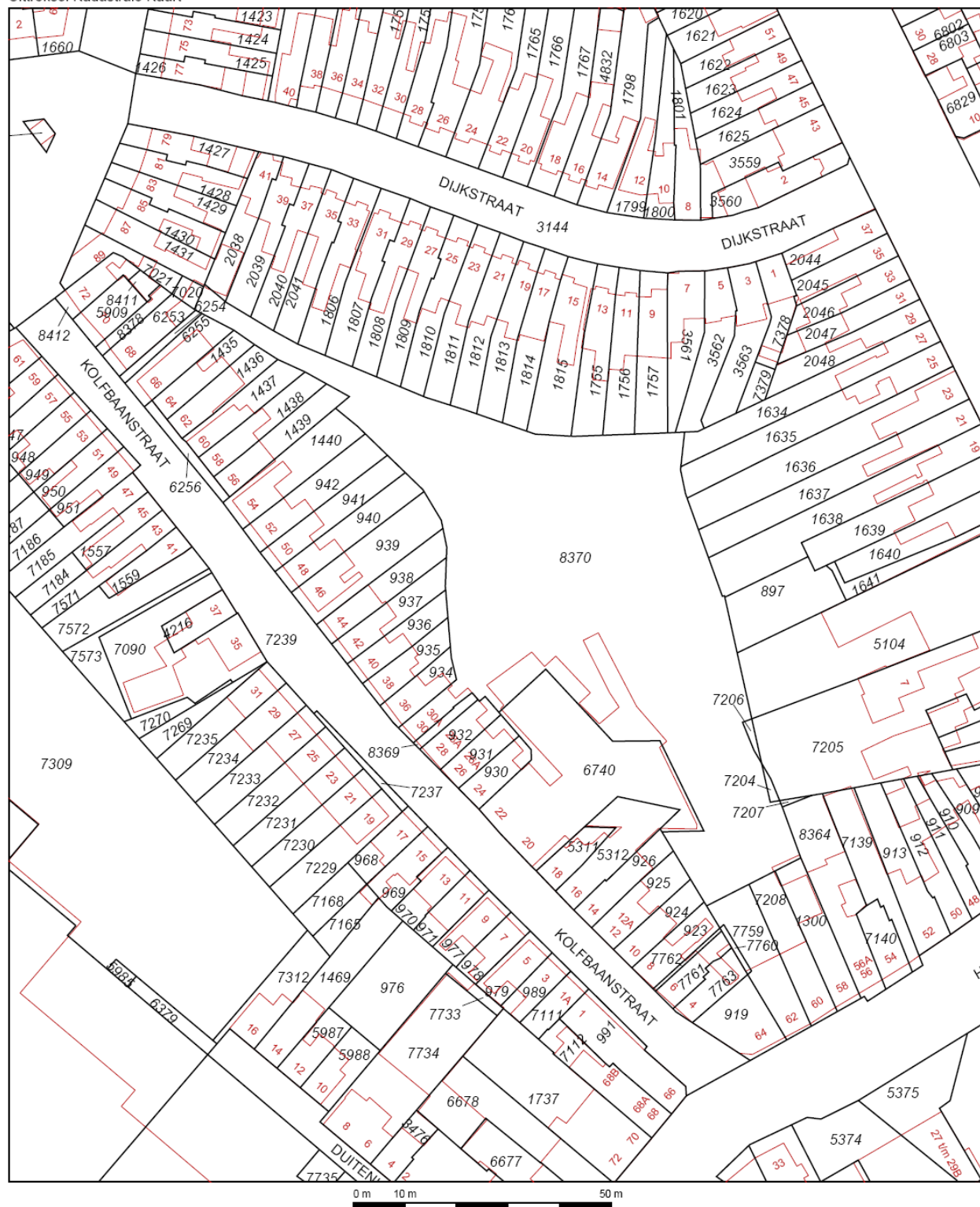
De gemeente Breda is een grote gemeente in de provincie Noord – Brabant. De projectlocatie is gelegen ten zuidwesten van Breda. De projectlocatie is gelegen op een binnenterrein waarvan de ontsluiting aan de Kolfbaanstraat is georiënteerd.

De projectlocatie betreft een binnenterrein met bestaande garageboxen van ongeveer 3780 m² groot (kadastrale aanduidingen Sectie E nummer 8370).

Op het perceel zijn momenteel garageboxen gelegen met circa 45 stallingsplaatsen.

Deze zullen worden gesloopt in het kader van de nieuw te bouwen garageboxen.

Het begin van het binnenterrein is gelegen op een afstand van ruim 20 meter tot de as van de weg Kolfbaanstraat.



Deze kaart is noordgericht		Schaal 1:1000		
12345	Perceelnummer	Kadastrale gemeente		BREDA
25	Huisnummer	Sectie		E
—	Kadastrale grens	Perceel		8370
—	Voorlopige grens			
—	Bebouwing			
—	Overige topografie			
Voor een eensluidend uittreksel, Apeldoorn, 27 augustus 2012 De bewaarder van het kadaster en de openbare registers		Aan dit uittreksel kunnen geen betrouwbare maten worden ontleend. De Dienst voor het kadaster en de openbare registers behoudt zich de intellectuele eigendomsrechten voor, waaronder het auteursrecht en het databankenrecht.		

4. HET PROJECTPROFIEL

4.1. Planopzet

Aanleiding

Aanleiding van het project is dat het huidige binnenterrein wordt voorzien van nieuwe garageboxen.

Algemeen

Het project omvat de sloop van de huidige garageboxen. Hier zijn grote en kleine bij, in totaal is er momenteel ruimte voor circa 45 auto's in deze boxen. De nieuwbouw omvat de bouw van 59 nieuwe garageboxen op het binnenterrein aan de Kolfbaanstraat 30 bis te Breda conform het Bouwbesluit.

De garageboxen worden opgetrokken in één bouwlaag met een platdak en heeft een totale inhoud van 7120 m³.

De garageboxen worden geplaatst op een bestaand binnenterrein. Met deze situering komen de eerste garageboxen ongeveer op 20 meter afstand vanaf de as van de weg Kolfbaanstraat te staan. De goot- en nokhoogte bedragen respectievelijk 3,0 en 6,0 m vanaf peil.

De hoge garageboxen worden niet op de erf grens gesitueerd maar grotendeels midden op het terrein, waardoor geen schaduwwerking ontstaat of een hele hoge muur in tuin van omwonende. Uitzondering zijn twee hoge garageboxen in de zuid – oosthoek.

Deze twee garageboxen zijn echter zo gesitueerd dat deze aansluiten op een achtererf waar een magazijn van een bedrijf is gevestigd, en geen bewoning plaats vindt.

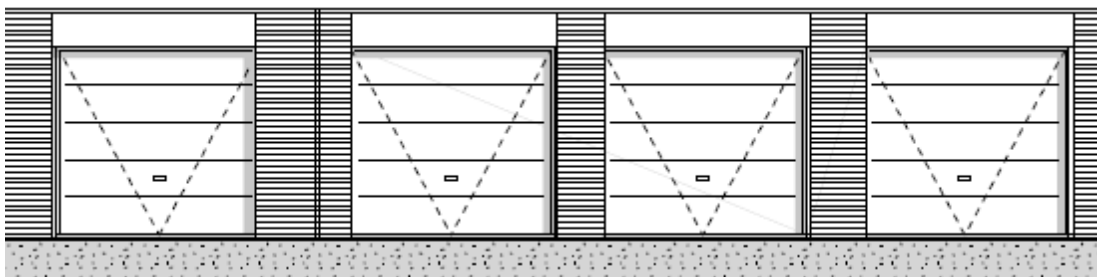
Mogelijk dat deze partij voor uitbreiding van hun opslag, deze twee garageboxen zal gaan huren.

Functioneel programma

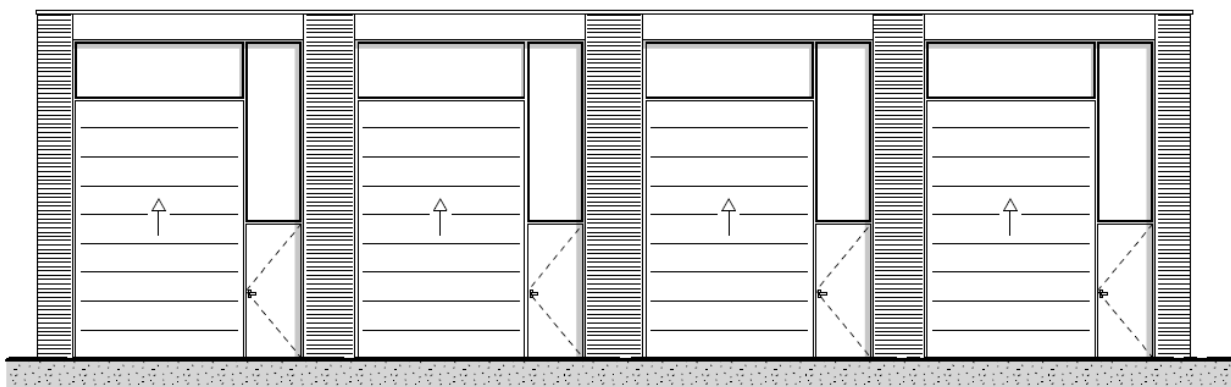
Het functionele programma van de garageboxen is als volgt:

- Begane grond: stalling en opslagruimte
- Mogelijk dat er indien nodig een verdiepingsvloer komt voor opslagruimte deze vloer is niet in aanvraag vergunning meegenomen, zonodig zal hiervoor een vergunning voor worden aangevraagd bij de gemeente Breda.

De garageboxen worden in hoofdzaak benut voor de stalling van personenauto's en bedrijfswagens en de opslag van goederen. De garageboxen zullen met name worden verhuurd aan bewoners en middenstanders uit de directe omgeving.



Vooraanzicht garageboxen 3,0 m hoog gemeten vanaf peil.



Vooraanzicht garageboxen 6,0 m hoog gemeten vanaf peil.

Vormgeving en architectuur

Wat betreft de vormgeving van de garageboxen wordt een strakke uitstraling nagestreefd. De bouwmassa is beperkt tot één bouwlaag van 3,0 en 6,0 meter hoog gemeten vanaf peil met een platdak.

De gevels worden uitgevoerd in baksteen (kleur: rood).

Het dak wordt bedekt met pvc dak bedekking (kleur: zwart/grijs).

De puilen en deuren worden uitgevoerd in aluminium (kleur: crème wit).

Inrichting bebouw terrein

Het overige deel van het perceel wordt geheel bestraat met klinkerbestrating en voorzien van straatkolken voor de opvang en afvoer regenwater.

5. PLANOLOGISCH RELEVANTE ASPECTEN

5.1. Wegverkeerslawaaai

In het kader van verkeerslawaaai zal er niet of nauwelijks toename van verkeer plaatsvinden, aangezien het aantal stallingsplaatsen met maximaal 14 plaatsen toeneemt. Daar staat bovendien tegenover dat het terrein in de toekomst alleen nog naar betreedbaar is voor huurders, waardoor het niet meer kan worden gebruikt door onbevoegden. De toename van verkeersbewegingen zal per saldo verwaarloosbaar zijn.

5.2. Bedrijven en milieuzonering

In de nabijheid van de projectlocatie bevindt zich geen bedrijven. Er is dan ook geen sprake van mogelijke hinder. Het is de bedoeling dat de garageboxen weer worden verhuurd aan buurtbewoners, dat er buiten de stalling van voertuigen, opslag zal plaatsvinden van goederen van particulieren en middenstanders uit de buurt. Er zullen geen bedrijfsactiviteiten anders dan de opslag van goederen op het achterterrein zelf plaatsvinden, zodat er geen sprake zal zijn van (milieu) hinder voor de omwonenden.

5.3. Bodem

Op basis van de huidige milieuwetgeving hoeft er geen bodemonderzoek plaats te vinden, indien de functie van het terrein niet wordt gewijzigd. Omdat ook in de toekomst het terrein alleen zal worden gebruikt voor de stalling van voertuigen en de opslag van goederen, net zoals momenteel het geval is. Dit zal in het kader van de omgevingsvergunning ook aangetoond worden.

5.4. Cultureel erfgoed

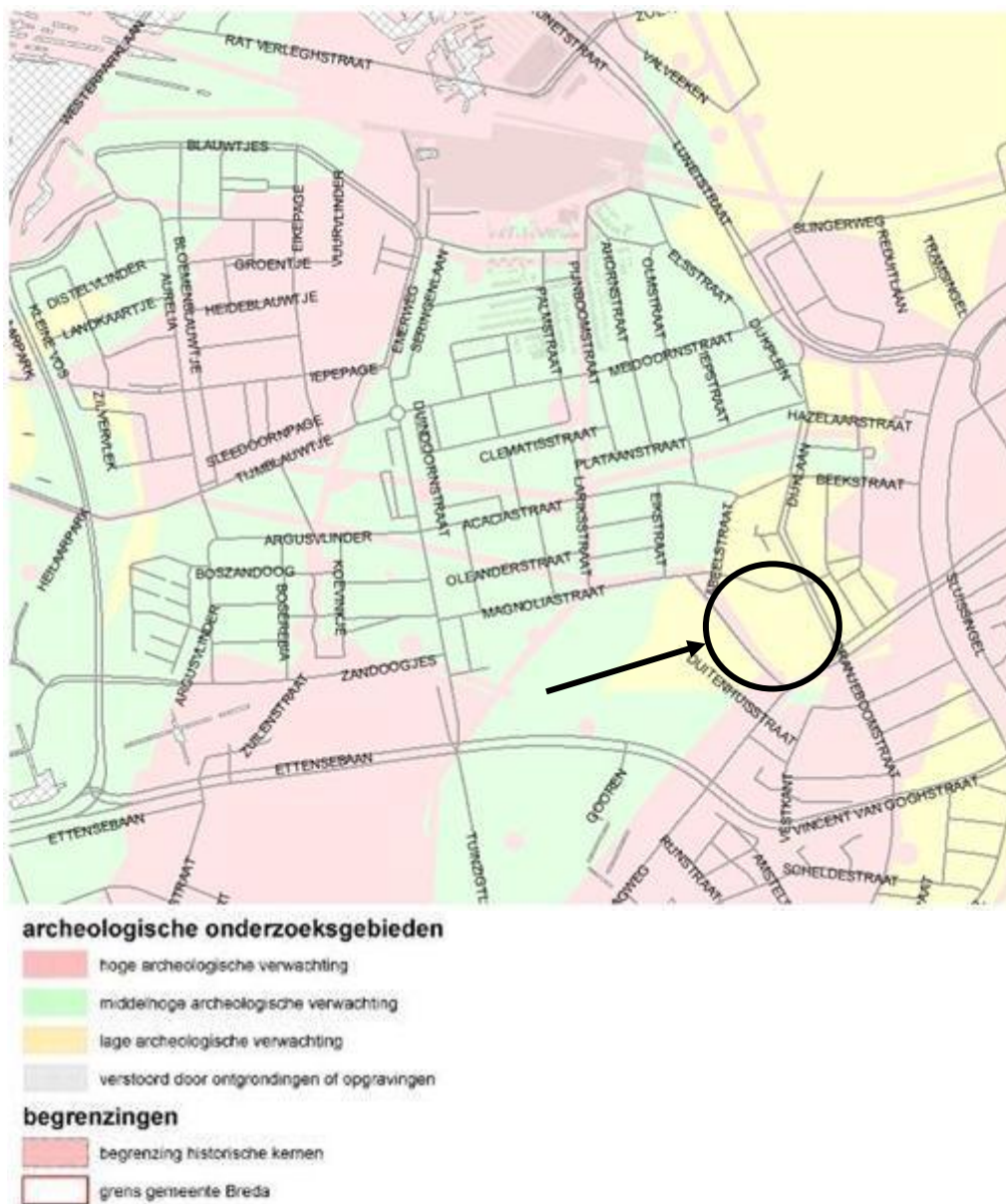
Cultuurhistorie

Uit de cultuurhistorische waarden kaart blijkt dat er geen cultuurhistorische waarden in de omgeving aanwezig zijn.

Archeologie

In de nota "Erfgoed in context Erfgoed Visie Breda 2008-2015" is vastgesteld dat het Bredase erfgoed de basis vormt van de Bredase identiteit en tevens de basis vormt van ruimtelijke ontwikkelingen in Breda. Om het erfgoed in brede zin op herkenbare wijze te kunnen inpassen in nieuwe ruimtelijke ontwikkelingsprocessen is een goede inventarisatie noodzakelijk.

Een archeologisch onderzoek is niet nodig.



5.5. Water

Het projectterrein is niet gelegen in een grondwaterbeschermingsgebied.

Er worden voor het project geen bijzondere voorzieningen op het gebied van de water - huishouding voorzien. Aangesloten zal worden op het bestaande gemengde rioleringsstelsel.

Er is geen sprake van een verslechtering van de waterhuishoudkundige situatie aangezien het project het plaatsen van garageboxen op een bestaand terrein betreft waarop zich momenteel bestaande garageboxen bevinden, deze garageboxen worden gesloopt.

Er vindt wel een bescheiden toename van bebouwd en verhard oppervlak plaats, maar daar staat tegenover dat de opvang van hemelwater beter wordt geregeld en er kolken op het terrein worden aangelegd.

Als uitgangspunt geldt verder dat er bij het project geen uitlogende materialen (zoals zinken goten) worden gebruikt die mogelijk de waterkwaliteit negatief beïnvloeden.

Het waterschap stelt de eis dat er aanvullende maatregelen dienen te worden genomen als het bebouwd oppervlak toeneemt.

Het huidige terrein bestaat uit 1475 m² betonvloer bestaande garageboxen, 2080 m² steenkorrel en 224 m² klinkerbestrating.

In de nieuwe situatie zal dat 1815 m² betonvloer nieuwe garageboxen en 1780 m² klinkerbestrating.

185 m² zal worden verkocht aan als tuin. Dit stukje grond maakt geen onderdeel uit van deze aanvraag om omgevingsvergunning met afwijking.

5.6. Natuur en ecologie

Het project betreft het bouwen van 59 garageboxen, op dezelfde locatie als de bestaande garageboxen. De nieuwe garageboxen worden gesitueerd op een bestaand terrein alwaar bestaande garageboxen en loodsen worden gesloopt. Het perceel is altijd verhard geweest met steenkorrel en gedeeltelijke bestrating, 1475 m² betonvloer garageboxen, 2080 m² steenkorrel en 224 m² klinkerbestrating.

Er worden dan ook geen bijzondere soorten in het kader van de flora en fauna verwacht.

Wel is sprake van enkele algemene soorten, maar die zullen door de sloop en bouw van de garageboxen niet ernstig dan wel blijvend worden verstoord.

Concluderend kan gesteld worden dat er geen beperkingen zijn op het gebied van natuur en ecologie.

5.7. Kabels en leidingen

Uit de plankaart van het bestemmingsplan blijkt dat er geen belangrijke hoofdkabels of leidingen aanwezig zijn in het terrein waar op voorhand rekening mee dient te worden gehouden.

Ook gezien het feit dat de locatie reeds gedurende lange tijd bebouwd is geweest, hoeven geen belangrijke kabels en leidingen te worden verwacht.

Luchtkwaliteit

Het gebruik van de locatie wordt niet gewijzigd en zal ook niet leiden tot een dusdanige toename van het verkeer dat er sprake kan zijn van een betekenende mate negatieve invloed op de luchtkwaliteit.

5.8. Externe veiligheid

Met betrekking tot externe veiligheid kan gesteld worden dat er geen bedrijven en wegen in de nabijheid zijn gelegen die toetsing aan het Besluit externe veiligheid noodzakelijk maken. De garageboxen worden verhuurd aan buurtbewoners, dat er buiten de stalling van voertuigen, opslag zal plaatsvinden van goederen van particulieren en middenstanders uit de buurt. Er zullen geen bedrijfsactiviteiten anders dan opslag van goederen op het achterterrein zelf plaats vinden. De toegang tot het achterterrein zal middels pas toegangstelsysteem en registratie geschieden. Ook komt er cameratoezicht.

5.9. Financieel-economische uitvoerbaarheid

In de WRO is in afdeling 6.4 de regelgeving rondom grondexploitatie (Grexwet) opgenomen. Centrale doelstelling van de Grexwet is om in de situatie van particuliere grondexploitatie te komen tot een verbetering van het gemeentelijk kostenverhaal en de versterking van de gemeentelijk regie bij locatieontwikkeling.

In artikel 6.12 van de WRO is bepaald dat de gemeenteraad een exploitatieplan vast moet stellen voor gronden waarop een bij algemene maatregel van bestuur aangewezen bouwplan is voorgenomen. Bij drie ruimtelijke besluiten kan het nodig zijn om een exploitatieplan vast te stellen, namelijk bij de vaststelling van een bestemmingsplan, wijzigingsplan of een omgevingsvergunning. Om daadwerkelijk na te kunnen gaan of een exploitatieplan noodzakelijk is, dient beoordeeld te worden of er sprake is van een bouwplan zoals bedoeld in artikel 6.2.1 Besluit ruimtelijke ordening (bro). In dit artikel is omschreven om welke bouwplannen het gaat. In principe valt de aanvraag om de omgevingsvergunning Kolfbaanstraat 30 bis in een van deze categorieën. Geen exploitatieplan is nodig indien het verhaal van de kosten van grondexploitatie anderszins verzekerd is. In dit geval zullen de kosten middels leges bij de aanvrager in rekening gebracht worden.

6. BELEID

6.1. Rijksbeleid

Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte.

De ‘Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte’ (SVIR) is op 13 maart 2012 in werking getreden. De structuurvisie geeft een totaalbeeld van het ruimtelijk- en mobiliteitsbeleid op rijksniveau. Zo beschrijft het kabinet in de SVIR in welke infrastructuurprojecten zij de komende jaren wil investeren en op welke manier de bestaande infrastructuur beter benut kan worden. Het Rijk geeft daarbij meer ruimte aan provincies en gemeenten om in te spelen op de eigen situatie, zelf beslissingen te nemen en geeft ruimte aan burgers en bedrijven voor initiatief en ontwikkeling. Met de Structuurvisie zet het kabinet het roer om in het nationale ruimtelijke beleid. Er is nu te vaak sprake van bestuurlijke drukte, ingewikkelde regelgeving of een sectorale blik met negatieve gevolgen voor de ontwikkeling van Nederland. Om dit te keren, brengt het Rijk de ruimtelijke ordening zo dicht mogelijk bij burgers en bedrijven, laat het meer over aan gemeenten en provincies en komen de burgers en bedrijven centraal te staan. Dit betekent minder nationale belangen en eenvoudigere regelgeving. Het aantal nationale belangen waarvoor ruimte nodig is, is teruggebracht van 39 naar 13. Voor deze 13 belangen is het Rijk verantwoordelijk en wil het resultaten boeken. Buiten deze 13 belangen hebben decentrale overheden beleidsvrijheid. Een groot deel van deze belangen is juridisch geborgd in het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening en de Regeling algemene regels ruimtelijke ordening.

Het kabinet formuleert in de SVIR “ambities voor concurrentiekracht, bereikbaarheid, leefbaarheid en veiligheid “. Door het Rijk wordt met de SVIR vooral nadruk gelegd op infrastructuur (bereikbaarheid en mobiliteit) en op de economische kracht (concurrentie en topsegmenten) van Nederland.

Hoewel hiermee de indruk lijkt te ontstaan dat, in vergelijking met het voorgaande Rijksbeleid, het belang van vitale en leefbare steden wordt ontkend, is niets minder waar.

In de door het Rijk geformuleerde ambities komt de kwaliteit van de stad als woon- en leefmilieu helder naar voren. De kracht van de steden vormt een basisvereiste voor het beleid; de inzet op de economische aspecten en infrastructurele werken immers geen enkele zin als niemand meer in de steden wil leven. Het Rijk zet in op een veilige en gezonde leefomgeving met een goede milieukwaliteit.

Voor Brabant en Limburg is een aantal opgaven van nationaal belang genoemd.

Prioriteit krijgen de in het gebied gelegen brainport Eindhoven en greenport Venlo.

Specifiek voor Breda kan het volgende worden opgemerkt. Breda hoort samen met Tilburg, Etten-Leur, Roosendaal en Bergen op Zoom tot een samenhangende “stedelijke regio met een concentratie van topsectoren”. Hierbij worden met name de sectoren ‘Chemie’ en ‘High Tech Systemen en Materialen’ genoemd. Ook het Nieuw Sleutelproject Breda (nieuwe stationsomgeving) wordt expliciet vermeld. Verder geldt, ook voor Breda, dat de ecologische hoofdstructuur beschermd moet worden. De gevraagde garageboxen zijn in lijn met de Nota Ruimte en ook in lijn met de Structuurvisie, aangezien geen nationale belangen in het geding zijn.

Besluit algemene regels ruimtelijke ordening.

De nationale belangen uit de SVIR die juridische borging vragen, worden in het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro) geborgd, dat op 1 oktober 2012 inwerking is getreden.

In het Barro is een aantal projecten die van rijksbelang zijn, genoemd en met behulp van digitale kaartbestanden exact ingekaderd. Per project zijn vervolgens regels gegeven, waaraan bestemmingsplannen moeten voldoen.

Het kabinet heeft de keuze voor deze onderwerpen gemaakt in de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte. Door de nationale belangen vooraf in bestemmingsplannen te borgen, wordt met het Barro bijgedragen aan versnelling van de besluitvorming bij ruimtelijke ontwikkelingen van nationaal belang en vermindering van de bestuurlijke drukte. De bedoeling is duidelijk: belemmeringen die de realisatie van de genoemde projecten zouden kunnen frustreren of vertragen worden door het Barro op voorhand onmogelijk gemaakt. Dat zal inderdaad kunnen leiden tot een versnelde uitvoering van die projecten.

Daar staat tegenover dat gemeenten die een bestemmingsplan opstellen dat raakt aan een belang van één van de projecten in het Barro, nauwkeurig de regelgeving van het Barro moeten checken. Gebeurt dat niet, dan bestaat het risico op een reactieve aanwijzing van Gedeputeerde Staten of van de Minister. Het effect daarvan is dat bepaalde onderdelen van het bestemmingsplan niet in werking treden.

In het Barro zijn geen regels en onderwerpen van toepassing die betrekking hebben op het plangebied. Er hoeven dus geen regels juridisch verankerd te worden in onderhavig bestemmingsplan. Bovendien zijn in dit bestemmingsplan geen nieuwe ontwikkelingen mogelijk gemaakt die in strijd zijn met een van de nationale belangen. Onderhavig bestemmingsplan is dus in overeenstemming met het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening.

6.2. Provinciaal beleid

Structuurvisie ruimtelijke ordening

Op 1 juni 2012 is de Structuurvisie ruimtelijke ordening Noord-Brabant in werking getreden. Deze structuurvisie vervangt de delen A en B van de Interim structuurvisie Noord-Brabant (2008) en is daarmee een van de vier provinciale strategische plannen voor de fysieke leefomgeving. Deel C van de Interim structuurvisie ‘Ontwikkelingsprojecten West - Brabant’ blijft in stand. De structuurvisie geeft de samenhang weer tussen het beleid op het gebied milieu, Milieubeleidsplan 9 juni (2010), het Provinciaal Verkeer- en Vervoersplan (2006) en het Provinciaal Waterplan (2009) zijn in de Structuurvisie ruimtelijke ordening opgenomen en verwerkt. In de Structuurvisie zijn alleen de ruimtelijk relevante hoofdlijnen uit deze andere strategische plannen opgenomen. Een verdere detaillering van het beleid staat in de plannen zelf.

Daarnaast houdt de Structuurvisie ruimtelijke ordening rekening met het provinciaal beleid op economisch, sociaal-cultureel en ecologisch vlak; zoals het advies voor de opstelling van een Ruimtelijk Economische Visie en het Natuur- en Landschapsoffensief. In de Structuurvisie ruimtelijke ordening geeft de provincie aan hoe zij omgaat met de ruimtelijke opgave voor de periode tot 2025, met een doorkijk naar 2040. Er gaat geen directe werking uit richting gemeentelijke besluitvorming. De Verordening ruimte heeft wel een doorwerking naar gemeentelijke besluitvorming.

Verordening Ruimte

De Verordening ruimte 2014 (vastgesteld op 7 februari 2014 en per 19 maart 2014 in werking) is een van de uitvoeringsinstrumenten voor de provincie om haar doelen te realiseren. In de verordening vertaalt de provincie de kaderstellende elementen uit het provinciaal en rijksbeleid in regels die van toepassing zijn op (gemeentelijke) bestemmingsplannen.

In de Verordening ruimte staat de zorg voor de ruimtelijke kwaliteit centraal. De ruimtelijke belangen en keuzes zijn in de Verordening vertaald aan de hand van de vier concrete ruimtelijke structuren uit de provinciale Structuurvisie ruimtelijke ordening: de groenblauwe structuur, het landelijke gebied, de stedelijke structuur en de infrastructuur. Binnen deze structuren worden de belangrijkste maatschappelijke ontwikkelingen opgevangen en kiest de provincie voor een bepaalde ordening van functies. De regels in de verordening gelden voor gemeenten en niet rechtstreeks voor burgers. Belangrijke onderwerpen in de Verordening ruimte zijn:

- ruimtelijke kwaliteit;
- stedelijke ontwikkelingen;
- natuurgebieden en andere gebieden met waarden;
- agrarische ontwikkelingen, waaronder de intensieve veehouderij;
- overige ontwikkelingen in het landelijk gebied;

De locatie Kolfbaanstraat 30 bis ligt op de Structurenkaart van de Structuurvisie en de kaarten behorende bij de Verordening Ruimte binnen een gebied met de aanduiding “Stedelijk concentratiegebied”. Stedelijke concentratiegebieden zijn primair bedoeld ten behoeve van stedelijk functies. De voorgenomen bouw van de garageboxen past hier binnen.

6.3. Gemeentelijk beleid

Structuurvisie Breda 2030

De gemeenteraad heeft op 26 september 2013 de Structuurvisie Breda 2030 vastgesteld. In essentie is de Structuurvisie een ruimtelijk document, een visie die iets zegt over de ruimtelijke ontwikkeling van stad, dorp en buitengebied. Maar de Structuurvisie Breda 2030 is breder en omvat een ruim spectrum aan onderwerpen: van economie tot mobiliteit, van cultuur tot sociale aspecten, van wonen tot groen en water.

De ruimtelijke visie bestaat uit drie lagen;

1. kernwaarden: wat zijn de sterke punten van Breda, wat wil Breda behouden. De stad, dorpen en buitengebied geven Breda samen haar kleur en identiteit, deze diversiteit moet behouden blijven.
2. fundament: mede op basis van de kernwaarden is een fundament voor ontwikkeling geformuleerd: compact, duurzaam en met veel ruimte voor initiatief. Compact wil zeggen dat ontwikkelingen geconcentreerd moeten zijn binnen de huidige stedelijke grenzen. Duurzaam betekent naast aandacht voor het milieu ook oog voor mensen, sociale aspecten, winst en waarde. Daarnaast is ruimte voor grote projecten, maar ook voor kleinschalige initiatieven essentieel.
3. hoofdlijnen: voor ontwikkeling van Breda gelden de thema's 'Knooppunt Breda', 'Breda Markstad' en 'Breda Mozaïek'.

Inzake wonen is gesteld dat de bestaande woningvoorraad van belang is, verduurzaming is het sleutelwoord. Het is zaak een realistisch woonprogramma te realiseren en te faseren. De gevraagde garageboxen passen in de gedachte van de Structuurvisie.

Vigerend bestemmingsplan

Het vigerende bestemmingsplan voor het onderhavige project is "Bestemmingsplan Tuinzigt – Westerpark". De bestaande locatie van de garageboxen, als mede de locatie waar de toekomstige garageboxen worden gerealiseerd, is gelegen binnen de bestemming "garageboxen". Deze gronden zijn bestemd voor stalling en opslag, maar de gevraagde garageboxen passen niet binnen de bebouwingsregels van dit bestemmingsplan. Op basis van deze bestemming mag de bouwhoogte niet meer bedragen dan 3 meter bedragen. De hoogte van de gevraagde garageboxen vanaf peil is respectievelijk 3,0 en 6,0 meter en de garageboxen staan gedeeltelijk buiten het bestaande bebouwingsvla

7. EFFECTEN EN AFWEGING

7.1. Inleiding

In dit hoofdstuk worden de effecten van het project beschreven en wordt ingegaan op de haalbaarheid en uitvoerbaarheid van het project vanuit diverse invalshoeken. De volgende aspecten komen aan de orde:

- Afstemming met beleid;
- Bestemmingsplan;
- Stedenbouwkundige / visuele gevolgen;
- Maatschappelijke gevolgen;
- Financieel-economische uitvoerbaarheid.

Daarna volgt in dit hoofdstuk de afweging van de wenselijkheid van dit project. Er worden hierbij motieven genoemd waarom het wenselijk is dat aan het onderhavige project doorgang wordt verleend.

7.2. Effecten en afweging

Afstemming met beleid

“ Het project is in lijn met het rijks-, provinciaal-en gemeentelijk beleid.”

- het project past binnen het beleid.
- bij onderhavig project worden de nieuwe garageboxen op de huidige locatie geplaatst, uitgangspunt bij het plan was dat de garageboxen zoals omschreven in lijn zijn met Nota ruimte en Structuurvisie.

Bestemmingsplan

Er wordt alleen voor wat betreft de hoge garages afgeweken van de maximum bouwhoogte van 3 meter uit het bestemmingsplan “Tuinzigt - Westerpark”, en deze hogere garageboxen bevinden zich voornamelijk op het midden van het terrein.

Stedenbouwkundige / visuele gevolgen

De stedenbouwkundige / visuele gevolgen van het project zijn zeer beperkt. De hoge garageboxen welke in de erfgrans zijn geplaatst bezorgen geen overlast voor wat betreft schaduwwerking of hele hoge muur in tuin van omwonende, daar de twee hoge garageboxen in de zuid - oosthoek grenzen aan een achtererf waarop een magazijn is gebouwd en waar dus geen bewoning plaats vindt.

Het project betreft het slopen van 45 bestaande stallingsplaatsen en het bouwen van 59 nieuwe garageboxen. De vervanging van de huidige bebouwing, wordt ondanks een toename van het aantal garageboxen gezien als een ruimtelijke en kwalitatieve verbetering van de inrichting van

het binnenterrein. Doordat er een poort komt met pascontrole en er camera's komen ter beveiliging van het terrein, zal dit leiden tot een aanmerkelijke verbetering waardoor niet langer sprake zal zijn van overlast voor de omgeving.

Hiernaast kan gesteld worden dat de nieuwe garageboxen een passende vormgeving heeft en, ook wat betreft materiaal- en kleurgebruik, aansluit op de omgeving.

Maatschappelijke gevolgen

Ondanks een lichte toename van het aantal garageboxen zullen de maatschappelijke gevolgen positief zijn, doordat het verwaarloosde binnenterrein volledig wordt verhard en opgeknapt, asbestplaatsen worden verwijderd en door de positionering van de garageboxen het terrein beter wordt afgeschermd voor onbevoegden. Door het aanbrengen van een deugdelijke poort en het aanbrengen van beveiligingscamera's wordt het terrein dusdanig beveiligd dat dit een positief effect zal hebben om de (sociale) veiligheid in de buurt. Het feit dat verhuur voornamelijk zal plaatsvinden aan bewoners en middenstanders uit de buurt, versterkt dit effect.

Financieel-economische uitvoerbaarheid

De initiatiefnemer, dhr. P. Bicskei, geldt als de financiële drager van het project, de financiering geeft voldoende ruimte om het gehele project volledig uit te voeren. Eerst zal begonnen worden om de huidige bebouwing volledig te slopen waarbij de asbest door een erkend bedrijf zal worden verwijderd en afgevoerd, vervolgens zal het terrein waarnodig middels hekwerken worden afgesloten zodat voor omliggende bewoners geen open tuin situatie zal ontstaan. Daarna zal met de bouwwerkzaamheden van de nieuwe garageboxen begonnen worden. Voor de gemeente verloopt het project kostenneutraal.

7.3. Wenselijkheid

Om de volgende redenen is het wenselijk aan het project doorgang te verlenen:

- De huidige situatie is binnenterrein met oude bouwvallige garageboxen; de nieuwe garageboxen voldoen aan de moderne eisen.
- De stedenbouwkundige / visuele gevolgen van het project zijn positief. Hiermee kan de bestaande onwenselijke situatie worden opgeheven en worden de garageboxen die qua schaalgrootte, vormgeving en detaillering goed aansluit op de omgeving en daardoor het ruimtelijk beeld kan versterken;
- Het project past goed binnen het ruimtelijke beleid. De beoogde afmetingen van de garageboxen komen overeen met de heersende opvatting wat op deze locaties toelaatbaar c.q. gewenst is;
- Doordat het verwaarloosde binnenterrein volledig wordt verhard en opgeknapt, asbest wordt verwijderd, door de positionering van de garageboxen het terrein beter wordt beschermd voor onbevoegden zijn er tegen het onderhavige project van gemeentewege geen planologische bezwaren.

7.4. Integrale afweging

Samenvattend kan als integrale afweging het volgende worden gesteld:

Ruimtelijk beleid

Het project past binnen het beleid. De oppervlakte van de garageboxen is algemeen aanvaard en toelaatbaar.

Uitvoeringsaspecten

Er liggen geen belangrijke belemmeringen om tot uitvoer van het project te komen.

Ruimtelijke gevolgen

De ruimtelijke impact van het project is over het geheel genomen positief.

Conclusie

Concluderend kan gesteld worden dat het project past binnen het beleid en er geen belemmeringen zijn bij realisatie van het onderhavige project.