

HOOFDSTUK 9 Inspraak en vooroverleg

Op grond van artikel 3.1.1. van het Besluit ruimtelijke ordening dient overleg te worden gepleegd met de besturen van de betrokken gemeenten, waterschappen en die diensten van provincie en rijk die betrokken zijn bij de zorg voor de ruimtelijke ordening of belast zijn met de behartiging van belangen welke in het plan in het geding zijn. In dat kader is het concept-ontwerp van het bestemmingsplan toegestuurd aan:

1. Provincie Noord-Brabant, directie ROH;
2. Inspecteur voor de Ruimtelijke ordening Zuid;
3. Rijkswaterstaat, directie Noord-Brabant;
4. Rijksdienst voor archeologie, cultuurlandschap en monumenten;
5. Ministerie Economische zaken;
6. Kamer van Koophandel;
7. Ministerie van Defensie directie Zuid;
8. KPN
9. Waterschap Brabantse Delta;
10. Enexis;
11. Prorail;
12. NV Nederlandse Spoorwegen;
13. N.V. Nederlandse Gasunie;
14. Intergas;
15. Casema;
16. Brabant Water;
17. Brabantse Milieufederatie;
18. Brandweer Midden- en West-Brabant.
19. Gemeente Oosterhout
20. Vereniging Bedrijven Breda Oost (VBBO).

De ingekomen overlegreacties zullen in dit hoofdstuk worden behandeld.

Er is een schriftelijke reactie ingekomen van de instanties genoemd onder 1 t/m 3, 6 en 10 t/m 13 en 20. Alleen de instanties genoemd onder 2, 3, 6, 9, 11, 13 en 20 hebben opmerkingen op het plan. De overige hebben aangegeven geen opmerkingen te hebben op het plan.

Hieronder zullen de reacties van de genoemde instanties kort worden samengevat en van commentaar worden voorzien.

VROM-inspectie

Inhoud reactie

1. Over het plangebied loopt een invliegfunnel van de vliegbasis Gilze-Rijen. Binnen die invliegfunnel mag maar tot een bepaalde vastgestelde hoogte worden gebouwd. Ondanks het feit dat in het plan geen hogere bebouwing is toegestaan dient deze invliegfunnel wel op de verbeelding en in de regels te worden opgenomen;
2. De vliegbasis Gilze-Rijen beschikt verder over een Instrument Landing System. (ISL). Dit systeem kent een horizontaal en oplopend verstoringsgebied. Binnen dit gebied mag geen verstoring optreden door bijvoorbeeld bebouwing. Ter plaats van het plangebied is een zonder meer toelaatbare bouwhoogte van 72,6 meter boven NAP mogelijk zonder verstoringseffecten. Bij een hogere bouwhoogte kan met een ontheffing worden gewerkt waarbij advies verplicht wordt gesteld van de beheerder van het betrokken ILS.

Commentaar

Met het gestelde onder 1 en 2 is in het ontwerp van het bestemmingsplan rekening gehouden.

Rijkswaterstaat

Inhoud reactie

In de Nota Ruimte en de nota Mobiliteit van de overheid is vastgelegd dat voor een aantal wegen, waaronder de A27, een vrijwaringszone, een zone waarbinnen niet gebouwd mag worden dan na overleg met Rijkswaterstaat, moet worden vrijgehouden in verband met mogelijke uitbreidingen van die weg. Deze vrijwaringszone ligt op 50 meter van de buitenkant van de huidige verharding. Verzocht wordt deze vrijwaringszone in het bestemmingsplan op te nemen. Voorts verzoeken zij in het plan een overlegzone van 75 meter op te nemen waarbinnen een verklaring van geen bezwaar van Rijkswaterstaat nodig is als daarbinnen nieuwe bebouwing wordt gepland. Tenslotte wordt verzocht ten aanzien van de reclamemast op te nemen dat deze geen negatieve effecten mag hebben op de verkeersveiligheid. Te denken valt hierbij aan mate van verlichting van de mast of de snelheid waarmee beelden wisselen.

Commentaar

In het plan is hiermee rekening gehouden en zowel op de verbeelding, via gebiedsaanduidingen, als in de regels is een en ander vastgelegd.

De eisen die opgenomen zouden moeten worden in het kader van de op te richten reclamemasten kunnen niet in het plan worden verankerd omdat zij geen ruimtelijke impact hebben. Wellicht dat een en ander via de eventuele vergunningverlening kan plaatsvinden.

Kamer van Koophandel

Inhoud reactie

1. Bepleiten een verdere verruiming van de bebouwingsmogelijkheden (bebouwingspercentage en bouwhoogtes) teneinde intensief ruimtegebruik mogelijk te maken door alle regels die hierop invloed hebben uit het plan te verwijderen;
2. Vragen te bezien of op het terrein mogelijk een algemene parkeerplaats aangelegd kan worden om de parkeerpieken op te kunnen vangen. Deze zou mogelijk ook een functie kunnen krijgen in de ontwikkelingen rond de Bavelse Berg;
3. Bestaande situaties, hoewel in strijd met het bestemmingsplan, mogen worden gehandhaafd. Het zou dan om legale situaties moeten gaan, maar dat is in het plan niet terug te vinden;
4. De indeling in milieuklassen zorgt voor verwarring. Als bijvoorbeeld de milieuklasse 3 is toegestaan is dan ook milieuklasse 3.2 toegestaan. Graag meer informatie hierover;
5. Niet alle bestaande rechten uit de vigerende bestemmingsplan worden gehonoreerd in het nieuwe bestemmingsplan. Gevraagd wordt de ondernemers hierop te wijzen en voorts te wijzen op hun bezwaar- en beroepsmogelijkheden.

Commentaar

1. Er is gekeken naar mogelijkheden om intensief ruimtegebruik te bevorderen, maar het geheel loslaten van objectief toetsbare normen in de regels kan niet. Bestemmingsplanvoorschriften moeten namelijk toetsbaar zijn, zodat belanghebbenden hieraan rechten kunnen ontleen. Om objectief toetsbaar te zijn moet voor derden duidelijk zijn wat op de gronden mag en tot welke hoogte gebouwd mag worden;
2. In dit plan wordt qua parkeernorm aangesloten op de door de gemeenteraad vastgestelde nota Parkeer- en Stallingsbeleid Breda uit 2004. Hierin staat centraal dat parkeren hoofdzakelijk op het eigen perceel dient te worden geacommodeerd. Parkeren in de openbare ruimte is slechts beperkt additioneel. Gelet hierop en gelet op het feit dat ook de ontwikkeling op de Bavelse Berg zelf voor voldoende parkeergelegenheid moet zorgen, is er geen aanleiding om binnen het plangebied een centrale parkeerplaats aan te leggen;
3. Gedoeld wordt hierbij waarschijnlijk op het in het plan opgenomen overgangsrecht. In het overgangsrecht is in het eerste lid onder c en het tweede lid onder d opgenomen dat dit niet geldt voor gebouwen of gebruik dat al in strijd is met het vigerende plan. De tekst inzake het overgangsrecht bouwwerken in lid c is wel enigszins aangepast en daardoor verduidelijkt. Een en

ander betekent dat aanwezige illegale situaties door dit plan niet automatisch worden gelegaliseerd;

4. Het is de bedoeling dat alle bedrijven die vallen binnen milieuklasse 3, dus ook 3.1 en 3.2 zijn toegestaan. In de regels is dit verder verduidelijkt teneinde mogelijke verwarring bij de toetsing aan het plan te voorkomen;
5. Bij de terinzagelegging van het ontwerp van het plan zal in de bekendmaking worden opgenomen op welke manier belanghebbenden tegen het plan op kunnen komen. Het voert echter te ver om hierin exact alle wijzigingen ten opzichte van de vigerende plannen op te nemen omdat deze nogal divers zijn.

Waterschap Brabantse Delta

Inhoud reactie

Willen in de toelichting graag vermeld zien dat op het plangebied de 'Keur waterkeringen en oppervlaktewateren Waterschap Brabantse Delta' van toepassing is. Verder is het Waterschap van mening dat de waterhuishoudkundige belangen in het plan goed zijn gewaarborgd door leggerwatergangen en schouwpaden met de bestemming Water in het plan op te nemen. Het Waterschap geeft dan ook een positief wateradvies af.

Commentaar

In de toelichting is de gevraagde toevoeging aangebracht. Het overige wordt voor kennisgeving aangenomen.

Prorail

Inhoud reactie

Binnen de bestemming Verkeer is daar waar de spoorlijn gelegen de aanduiding 'Railverkeer' niet opgenomen. Bovendien dient het plan zodanig te worden aangepast dat als peil bij spoorwegen gaat gelden 'bovenkant spoorstaaf'.

In de toelichting dient in het kader van de externe veiligheid rekening te worden gehouden met de nota "Marktverwachting vervoer gevaarlijke stoffen per spoor". Verzocht wordt de toelichting hierop aan te passen.

Commentaar

De gevraagde wijzigingen op de verbeelding en in de regels zijn doorgevoerd.

Ten aanzien van de opmerkingen inzake de externe veiligheid wordt opgemerkt dat is uitgegaan van de juiste vervoersprognoses voor het berekenen en vastleggen van de externe veiligheidsrisico's. Op 13 maart 2006 hebben de ministers van VROM en V&W namelijk een brief aan de gemeente Breda gezonden waarin is opgenomen dat de beleidsvrije marktprognose van ProRail (met kenmerk PrP/2003/183 d.d. 5 december 2003), op 26 april 2004 door de Minister van V&W aan de Tweede Kamer gezonden, de basis is voor de externe veiligheidsberekeningen voor het bestemmingsplan Stationskwartier, waarvan het Nieuwe Sleutelproject onderdeel is. Aangezien er voor en na het Nieuwe Sleutelproject geen aan- en/of aftakkingen zijn op het spoor door Breda kan er ter hoogte van het bestemmingsplan Bedrijventerrein Hogeind niet meer vervoer van gevaarlijke stoffen plaatsvinden dan in de genoemde beleidsvrije marktprognose is opgenomen.

NV Nederlandse Gasunie

Inhoud reactie

Buiten het plangebied ligt een gastransportleiding waarvan de invloedssfeer tot binnen het plangebied reikt. Voor het deel dat minder dan 4 meter uit de grens van het plangebied is gelegen dient een dubbelbestemming te worden opgenomen in het plan.

In de toelichting is aangegeven dat voor deze leiding een risicocontour is aangehouden van 200 meter. Gasunie houdt een risicocontour aan van 140 meter. Verzoeken dit aan te passen.

Commentaar

Ten behoeve van de leiding is in het plan alsnog een dubbelbestemming 'Leiding - Gas' opgenomen. Ook de risicocontour als opgenomen in de toelichting is gewijzigd van 200 naar 140 meter zoals is gevraagd.

Vereniging bedrijven Breda-Oost

Inhoud reactie

1. In de inleiding van het bestemmingsplan wordt als doel de versterking van het plan genoemd als win-winsituatie. Er is volgens de inspreker echter geen sprake van een win-winsituatie als conserverend wordt bestemd of huidige mogelijkheden ongedaan worden gemaakt zoals het wegbestemmen van de mogelijkheid om op het bedrijventerrein autobedrijven te vestigen en voor het oprichten van windmolens. De inspreker is dan ook tegen elke verslechtering t.o.v. het huidige vigerende bestemmingsplan. Verder ontstaat er geen winsituatie als horeca en andere additionele voorzieningen worden beperkt tot hetgeen aanwezig is. Bovendien zou gelet op de ontwikkelingen op de Bavelse Berg ook invloed moeten hebben op de ontwikkelingen binnen het bestemmingsplan voor Hoogeind. Er wordt hierbij gedacht aan zaken welke nu op basis van het bestemmingsplan niet meer kunnen zoals autobedrijven, horeca en kinderopvang.
2. Verkeer neemt een bijzondere positie in binnen het plangebied. De inspreker wil middels een aanpassing van het plan in de kader meer mogelijk maken voor wat betreft de doelen verkeer en veiligheid. Er wordt hierbij gedacht aan het inrichten van een parkeerplaats en aanpassen van de parkeernorm. Verder zouden er mogelijkheden moeten komen tot beveiliging van het terrein en wordt er verzocht in het bestemmingsplan de mogelijkheid op te nemen de toegankelijkheid te beperken voor bepaalde delen van het terrein.
3. De overgangsregels uit het bestemmingsplan mogen geen belemmering vormen voor het handhaven van de bestemmingen op het terrein. Verder wordt er verzocht de handhaving daar waar nodig voortvarend op te pakken.

Commentaar

1. Naar aanleiding van deze inspraakreactie is opnieuw gekeken naar de bestaande rechten en zijn deze zoveel mogelijk in het ontwerpbestemmingsplan opgenomen.
2. In dit plan wordt qua parkeernorm aangesloten op de door de gemeenteraad vastgestelde nota Parkeer- en Stallingsbeleid Breda uit 2004. Hierin staat centraal dat parkeren hoofdzakelijk op het eigen perceel dient te worden geacommodeerd. Parkeren in de openbare ruimte is slechts beperkt additioneel. Gelet hierop en gelet op het feit dat ook de ontwikkeling op de Bavelse Berg zelf voor voldoende parkeergelegenheid moet zorgen, is er geen aanleiding om binnen het plangebied een centrale parkeerplaats aan te leggen;
3. De overgangsregels zijn conform de wettelijk voorgeschreven standaard SVBP 2008, zodat door het vaststellen van het plan illegale zaken niet alsnog worden gelegaliseerd.

