

Toelichting

HOOFDSTUK 1 Inleiding

1.1 Aanleiding en doel

Aanleiding

Met ingang van een concessie in het openbaar vervoer per 7 januari 2007 is een begin gemaakt met de invoering van hoogwaardig openbaar vervoer (HOV) in de regio West-Brabant. Er wordt op een gefaseerde wijze gewerkt aan een verbetering van het openbaarvervoersnetwerk tussen Etten-Leur, Breda, Teteringen en Oosterhout.

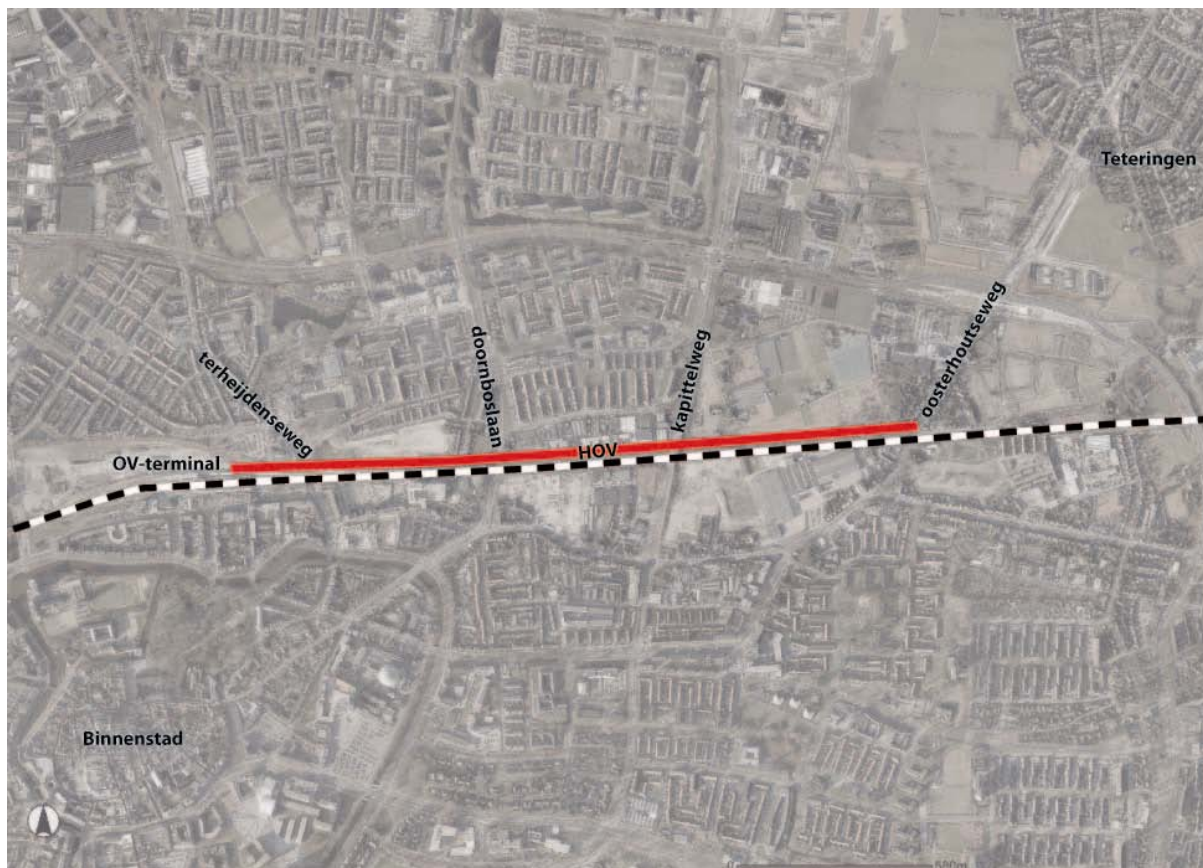
Fase 2 bestaat uit de aanleg van een HOV-baan langs de noordkant van het spoor Breda-Tilburg tussen de Terheijdenseweg en de Oosterhoutseweg. Via de Oosterhoutseweg wordt aansluiting gezocht op de reeds aangelegde HOV-voorzieningen in Teteringen. Anderzijds sluit de HOV-baan aan op de te bouwen openbaarvervoersterminal (OV-terminal/station Breda). In het plan wordt ook al rekening gehouden met de aanleg van fietspaden langs deze weg.

Doel

Het doel van voorliggend bestemmingsplan is het planologisch-juridisch mogelijk maken van de aanleg van een Hoogwaardige Openbaar Vervoerverbinding (HOV) tussen het station en de Oosterhoutseweg.

1.2 Ligging en plangrenzen

Het tracé van het HOV binnen het plangebied strekt zich uit over een lengte van circa twee kilometer vanaf het station van Breda tot de kruising met de Oosterhoutseweg. De HOV-baan is gepland ten noorden van en parallel aan de spoorlijn Breda-Tilburg. Zie onderstaande figuur voor een indicatie van het plangebied.



Ligging plangebied

1.3 Vigerende bestemmingsplannen

Dit bestemmingsplan 'HOV' vervangt geheel of gedeeltelijk de volgende bestemmingsplannen:

Bestemmingsplan:	Nr.:	Vastgesteld:	Goedgekeurd:
Liniestraat 1952	B006	14-01-1953	06-01-1954
Doornbos 1963	B007	22-05-1963	29-01-1964
Doornbos Oost 1964	B008	15-07-1964	03-03-1965
Hoge Steenweg e.o.	B009	11-05-1966	05-07-1967
Teteringsedijk	B010	16-09-1964	10-03-1965
Druivenstraat	B026	25-09-2003	27-04-2004
Verspreid liggende terreinen	B070	12-01-1981	15-12-1981

Bovendien is een gedeelte van de spoorlijn gelegen in een gebied waar slechts de Bouwverordening van toepassing is.

1.4 Leeswijzer

Deze toelichting is onderdeel van het bestemmingsplan 'HOV'. Andere onderdelen van dit bestemmingsplan zijn de verbeelding en de planregels. De toelichting is opgebouwd uit de volgende hoofdstukken:

- In hoofdstuk 2 is de ruimtelijke en functionele analyse van het plangebied opgenomen.
- In hoofdstuk 3 is het relevante ruimtelijke beleid beschreven.
- In hoofdstuk 4 staat de doelstelling van dit bestemmingsplan verwoord.
- In hoofdstuk 5 komen de sectorale milieuaspecten aan bod.
- In hoofdstuk 6 is de juridische planbeschrijving verantwoord.
- In hoofdstuk 7 is de (financiële) uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan beschreven.
- In hoofdstuk 8 zijn de bestemmingsprocedure en het bijbehorende communicatieproces opgenomen.

HOOFDSTUK 2 Gebiedsanalyse

2.1 Inleiding

In dit hoofdstuk zijn, na de positionering van het plangebied in breder verband, de ruimtelijke en functionele structuur van het plangebied uiteengezet. De ruimtelijke structuur is beschreven en in beeld gebracht aan de hand van ondergrond, cultuurhistorie, stedenbouw en openbare ruimte. In de beschrijving van de functionele structuur is ingegaan op de diverse in het plangebied voorkomende functies.

2.2 Positionering plangebied

De HOV-baan ligt volledig binnen het stedelijke gebied van Breda. Het verbindt het centraal station met de Oosterhoutseweg. Het gaat om een rechte strook van 1,8 kilometer parallel aan de spoorlijn van Breda naar Tilburg.

Het plangebied van het HOV valt binnen diverse woonwijken en bedrijventerreinen van verschillende omvang, functie en aanzien. Van west naar oost gaat het om de volgende gebieden:

- Drie Hoefijzers Zuid en Noord: het aan beide zijden van het spoor liggende voormalige brouwerijterrein wordt getransformeerd tot een gedifferentieerd woon- en werkmilieu.
- De Vuchtstraat, een doodlopende weg in de buurt Linie met woningen. Direct ten zuiden van de wijk Linie is ook de Stationslaan gepland.
- Bedrijventerrein Smalle Reep in de buurt Doornbos met kleine zelfstandigen en bedrijfsverzamelgebouwen. De HOV voert over een onbebouwde en onbenut stuk grond.
- Doornbos-Oost aan de Frankenthalerstraat en Druivenstraat: een gemengd terrein met overgebleven agrarische bedrijven, stallingen, woon-, zorg- en recreatiefuncties en een groenstrook aan de Druivenstraat.

Het tracé van de HOV-baan doorsnijdt of overkluist bovendien enkele belangrijke wegen:

- De Terheijdenseweg, een stadsontsluitingsweg die ter hoogte van de tunnel onder het spoor 'geknipt' zal worden omwille van het openbaar vervoer.
- De Doornboslaan, een verbindingsweg met een ongelijkvloerse kruising met de spoorlijn.
- De Kapittelweg: een stadsontsluitingsweg met een ongelijkvloerse kruising met de spoorlijn.
- De Oosterhoutseweg met woningen en een traditionele spoorwegovergang (die op termijn zal worden afgesloten voor autoverkeer).

2.3 Ruimtelijke structuur

2.3.1 Bebouwingsstructuur

De strook die gepland is als HOV-baan is momenteel geheel onbebouwd. De omgeving van de HOV-baan bestaat uit te transformeren bedrijventerreinen, oude al dan niet opgeknipte linten, achterkanten, restgebieden en groenstroken.

De omliggende terreinen van Drie Hoefijzers worden getransformeerd tot moderne woonwijken met een mix aan appartementen en grondgebonden woningen. Er is sprake van strakke vormen voor zowel rooilijnen als daklijnen. Ditzelfde geldt voor Molenkwartier, waar strak vormgegeven appartementen de spoorzijde zullen flankeren.

De Vuchtstraat is een onderbroken voormalig lint dat in verbinding stond met de Brouwmeesterstraat. Aan de Vuchtstraat staan momenteel op elkaar georiënteerde woningen. Een ander voormalig lint dat is onderbroken is de Frankenthalerstraat/Kwekerijstraat. Dit lint, waar nog enkele boerderijen staan, is minder dicht bebouwd dan de Vuchtstraat. Een derde oud lint, dat in tegenstelling tot de eerdere twee niet onderbroken is, is de Oosterhoutseweg. Deze weg is in de vroege negentiende eeuw tot stand gekomen en heeft momenteel een gevarieerd karakter met verspringende rooilijnen en bouwstijlen.

De bedrijven aan de Smalle Reep presenteren zich met hun voorkanten aan het spoor. Het terreintje aan de Goeseelsstraat heeft een andere oriëntatie: vanaf het spoor ziet men de achterkanten van de gebouwen.

2.3.2 Cultureel erfgoed

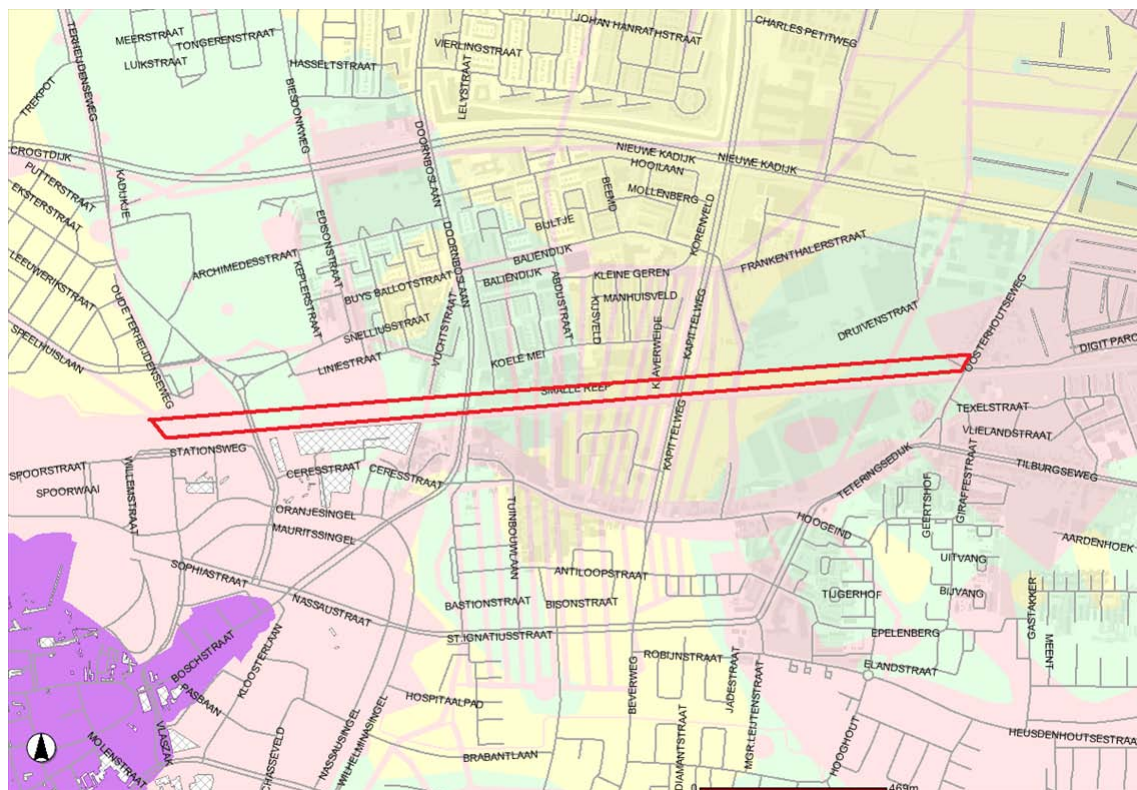
Inleiding

In de nota *Erfgoed in context ErfgoedVisie 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. In deze toelichting is het aanwezige cultureel erfgoed (te verdelen in archeologie, historische geografie en gebouwd erfgoed) globaal in beeld gebracht en wordt aangegeven hoe deze waarden beschermd worden.

Archeologie

Het plangebied is circa 30 meter breed en 2.000 meter lang. In deze langgerekte strook bevinden zich dan ook verschillende landschapselementen. Van west naar oost ligt het plangebied op de lage dekzandrug 'Bredase Aard', de hoge dekzandrug 'Spoordonk', het beekdal 'De Loop-Watervliet', de laagte 'Verdebos Teteringsedijk' en de lage dekzandrug 'Heusdenhout'. Omdat er zich veel verschillende landschapselementen in het plangebied bevinden, heeft het ook verschillende verwachtingen op de *Beleidsadvieskaart Breda's Erfgoed, deel 1 Archeologie*.

Het plangebied ligt in een zone van hoge, middelhoge en lage verwachting op de beleidsadvieskaart. De lage verwachting concentreert zich rond de Kapittelweg en de middelhoge verwachting ten oosten en westen daarvan. De hoge verwachting is aanwezig aan de oost- en westgrens van het plangebied ter hoogte van de hoge dekzandrug alsmede als lijnelementen door het hele gebied heen. Ter hoogte van de Kapittelweg betreffen deze lijnelementen het middeleeuwse ontginningscomplex van het Voortbos. De overige lijnelementen betreffen oude infrastructuur.



archeologische onderzoeksgebieden

- hoge archeologische verwachting
- middelhoge archeologische verwachting
- lage archeologische verwachting

Beleidsadvieskaart Breda's Erfgoed, deel 1 Archeologie

Om de archeologische waarden in het gebied te beschermen conform het vastgestelde gemeentelijk beleid, de Monumentenwet 1988, waarin besloten ligt de Wet op de Archeologische Monumentenzorg 2007, is de dubbelbestemming 'Waarde-Archeologie' opgenomen voor de gebieden die conform de beleidsadvieskaart zijn gekenmerkt als gebieden met een middelhoge en hoge archeologische verwachting. Ter plaatse van gronden met een dubbelbestemming dient voorafgaand aan ontwikkelingen archeologisch onderzoek te worden uitgevoerd. De resultaten van het archeologisch onderzoek wordt door bevoegd gezag, in deze de gemeente Breda, middels een selectiebesluit vervolgens vastgesteld.

Terreinen met een hoge archeologische verwachting

Bodemingrepen zijn in principe niet toegestaan; indien een ingreep dieper gaat dan 0,30 m-mv is en een planoppervlak behelzen van 100 m² of meer is een aanlegvergunning verplicht. Het college van B&W stelt de bepalingen in de aanlegvergunning vast. Het principe 'de verstoorder betaalt' is van toepassing.

Terreinen met een middelhoge archeologische verwachting

Bodemingrepen die dieper gaan dan 0,30 m-mv en een planoppervlak behelzen van 100 m² of meer zijn in principe niet toegestaan, tenzij door het bevoegd gezag van de gemeente Breda een gunstig selectiebesluit is afgegeven. In alle overige gevallen is een aanlegvergunning verplicht. Het college van B&W stelt de bepalingen in de aanlegvergunning vast. Het principe 'de verstoorder betaalt' is van toepassing.

Terreinen met een lage archeologische verwachting

Bodemingrepen zijn in principe toegestaan. Archeologisch vooronderzoek is uitsluitend noodzakelijk bij MER-plichtige projecten en grootschalige inrichtingsplannen die een oppervlak van 5 hectaren of meer omvatten.

Verstoorde terreinen

Ontgronde, verstoorde en archeologisch onderzochte terreinen. Hier gelden geen archeologische beperkingen.

Historische geografie

De HOV-baan doorsnijdt een aantal belangrijke historisch-geografische relictten, die van oost naar west beschreven worden. Voor een deel ligt het plangebied op de voormalige vestinggronden van 1830. Iets verder naar het westen doorkruist het gebied de loop van het Vuchtstraatje, een oude beemdenweg die vroeger Lazarijesteeg heette. Aan deze weg stond de opvang voor leprozen. Aan weerszijden van de Teteringsdijk lag het Voortbos. Dit bos dateerde van de vroege middeleeuwen en was waarschijnlijk genoemd naar een doorwaadbare plaats (voorde) om in Teteringen te kunnen geraken. Het bos lag in een lange uitloper van de Vucht. Het gebied werd bij de ontginning in een opvallend strokenpatroon verkaveld. Naar het westen toe loopt de zichtlijn vanaf landgoed Bergvliet op het torentje van de Beijerd en de voormalige dreef naar Teteringen. Verder doorkruist het plangebied enkele linies uit de Tachtigjarige Oorlog. Van deze relictten zijn in enkele gevallen bovengronds nog gedeeltelijk sporen zichtbaar, ondergronds lijken de meeste relictten nog aanwezig.

Gebouwd erfgoed

Er bevinden zich geen monumenten in het plangebied.



Het plangebied in 1870



Het plangebied in 1967

2.3.3 Groen

Het plangebied is momenteel grotendeels verhard. Het enige substantiële groen is de strook tussen de Druivenstraat en het spoor in het oosten van het plangebied. Voor een waardering van dit groen wordt verwezen naar paragraaf [5.4](#) van deze toelichting.

2.3.4 Verkeer

De HOV-baan koppelt het station en de Oosterhoutseweg. Deze twee wegen zijn belangrijke structuurdragers, zowel in historisch-geografische als huidig-functionele zin. Deze twee wegen vormen sinds ruim twee eeuwen de verbinding met het omliggende Terheijden (en Rotterdam) en Teteringen (en Geertruidenberg/Utrecht).

In de jaren '50 en '60 van de twintigste eeuw zijn tussen deze twee structuurdragers twee voor de stad Breda belangrijke autoverbindingen gerealiseerd. Hier gaat het om de Doornboslaan en de Kapittelweg. Deze wegen maken onderdeel uit van het hoofdnetwerk van de gemeente Breda. De HOV-baan ligt parallel aan de voormalige hoofdverbinding tussen Breda en Teteringen via de Ceresstraat/Nieuwe Boschstraat - Teteringenstraat - Teteringsedijk - Oosterhoutseweg.

2.4 Functionele structuur

2.4.1 Wonen

Drie Hoefijzers en Molenkwartier zijn nieuwe woonwijken. Aan de voormalige linten Vuchtstraat en Oosterhoutseweg wordt ook gewoond.

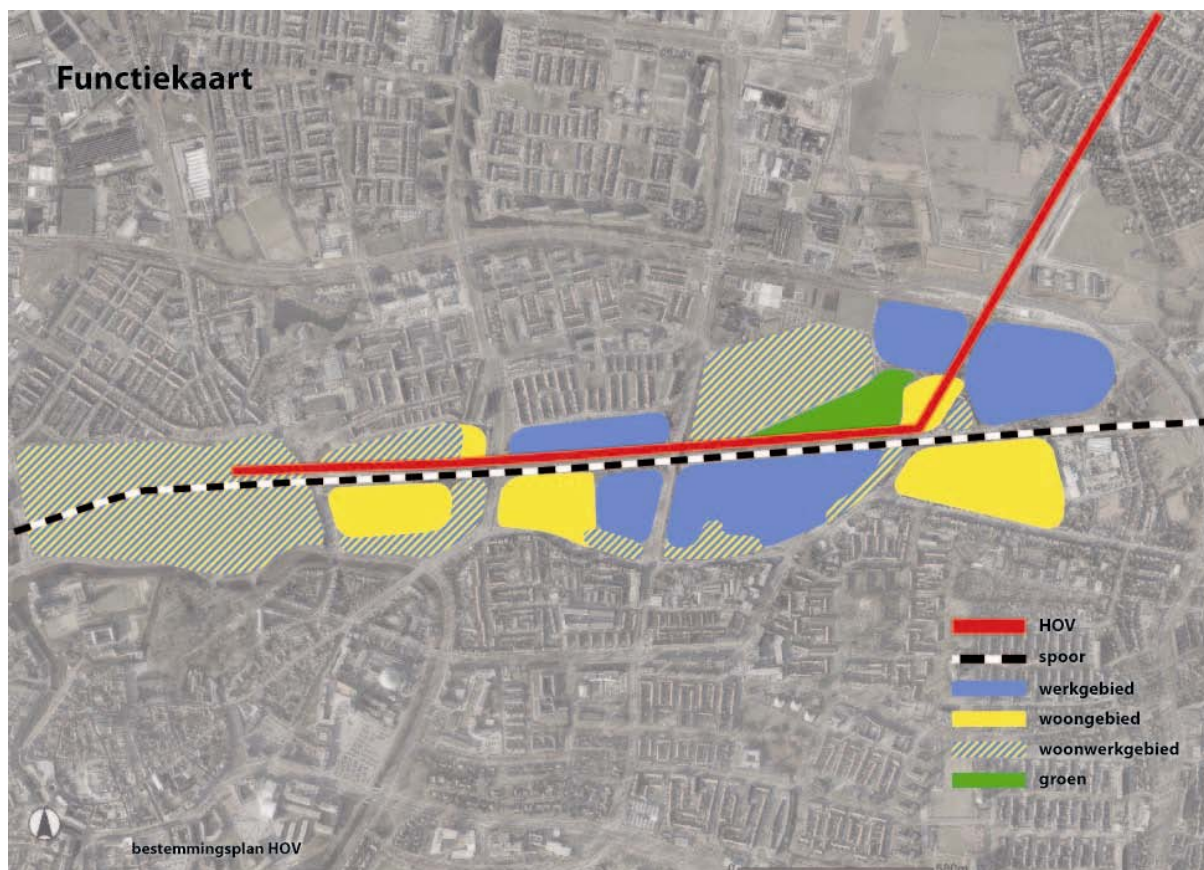
2.4.2 Bedrijven

Aan de Hoge Steenweg en de Smalle Reep staan bedrijven. Bij de eerste drie locaties gaat het vooral om kleinschalige bedrijven, zoals garagebedrijven, verhuurbedrijven, bedrijfsverzamelgebouwen, bedrijven met vormen van kantoor en detailhandel.

Het gebied Doornbos-Oost, gelegen rondom de Frankenthalerstraat en Druivenstraat, is een gemengd gebied waar ook bedrijvigheid voorkomt. Hier gaat het met name om voormalige agrarische bedrijven.

2.4.3 Kantoren en detailhandel

Bij de genoemde bedrijven zijn in ondergeschikte mate ook kantoren en detailhandel aanwezig. Er staan weinig zelfstandige kantoren.



Functiekaart omgeving

HOOFDSTUK 3 Beleid

3.1 Inleiding

Het beleidskader voor het plangebied wordt gevormd door provinciaal en gemeentelijk ruimtelijk beleid. In hoofdstuk 4 'Milieu en landschap' is het sectorale milieubeleid en -wetgeving vertaald.

3.2 Provinciaal beleid

3.2.1 Structuurvisie ruimtelijke ordening

Provinciale Staten van Noord-Brabant hebben op 1 oktober 2010 de Structuurvisie ruimtelijke ordening vastgesteld. In deze structuurvisie is het beleid ten aanzien van de ruimtelijke ontwikkelingen in Brabant op hoofdlijnen uiteengezet.

Daarnaast ondersteunt de structuurvisie het beleid op andere provinciale beleidsterreinen, zoals het economisch-, mobiliteits-, sociaal-, cultureel-, milieu- en natuurbeluid.

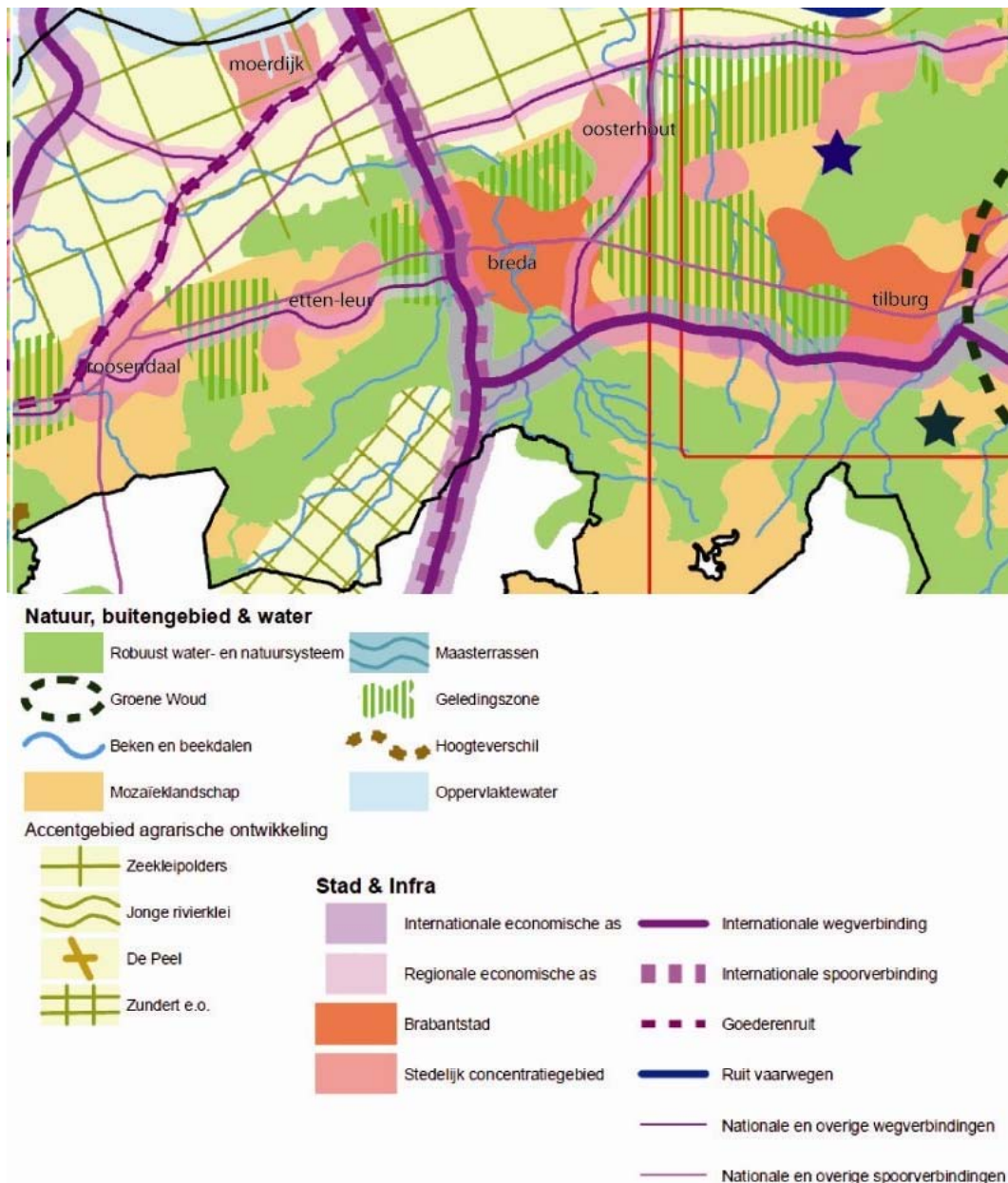
Belangrijk is dat Brabant zich verder ontwikkelt tot een aantrekkelijk woon-, werk- en leefgebied. Dit alles met respect voor de natuurlijke leefomgeving en de landschappelijke en cultuurhistorische rijkdom. Een contrastrijk Brabant wordt daarbij nagestreefd. Zuinig en zorgvuldig ruimtegebruik zijn twee belangrijkste beleidslijnen.

Het belangrijke verschil tussen de structuurvisie en de verordening ruimte (paragrafen [3.2.2](#) en [3.2.3](#) van deze toelichting) is het gegeven dat de structuurvisie abstract en richtinggevend voor de langere termijn (tot 2025 en 2040) is, terwijl de verordening regels biedt die moeten worden overgenomen in gemeentelijke bestemmingsplannen.

De provincie heeft in de structuurvisie 13 ruimtelijke belangen geformuleerd:

1. Regionale contrasten;
2. Een multifunctioneel landelijk gebied;
3. Een robuust en veerkrachtig water- en natuursysteem;
4. Een betere waterveiligheid door preventie;
5. Koppeling van waterberging en droogtebestrijding;
6. Ruimte voor duurzame energie;
7. Concentratie van verstedelijking;
8. Sterk stedelijk netwerk BrabantStad;
9. Groene geleidingszones tussen steden;
10. Goed bereikbare recreatieve voorzieningen;
11. Economische kennisclusters;
12. (Inter)nationale bereikbaarheid;
13. Beleefbaarheid stad en land vanaf de hoofdinfrastructuur.

De directe omgeving van de HOV-baan is bestaand stedelijk gebied binnen een stedelijke regio. Een belangrijk thema is het afremmen van de groei en de spreiding van het stedelijk ruimtebeslag. Het is van belang dat nieuwe ontwikkelingen op een geconcentreerde wijze vorm krijgen. Dit betekent dat, bij het zoeken naar ruimte om te voorzien in de behoeften op het vlak van wonen, werken en voorzieningen, de mogelijkheden binnen de bestaande bebouwde ruimte opnieuw en beter benut moeten worden. Ook wordt belang gehecht aan de intensivering van het ruimtegebruik, onder meer door op een compactere wijze - in de hoogte en de diepte - te bouwen. Dit wordt gedaan met voorliggend bestemmingsplan. Het bestemmingsplan omvat bovendien slechts stedelijk gebied.



Visiekaart bij provinciale structuurvisie

3.2.2 Verordening Ruimte

De Verordening Ruimte is één van de uitvoeringsinstrumenten voor de provincie om haar doelen te realiseren. In de verordening vertaalt de provincie de kaderstellende elementen uit het provinciaal beleid in regels die van toepassing zijn op (gemeentelijke) bestemmingsplannen. Van een aantal onderwerpen verplicht het Rijk de provincie ze uit te werken in de provinciale verordening. Dit is in de Verordening Ruimte opgenomen. De provincie heeft een aantal onderwerpen, die bij het opstellen van deze structuurvisie niet ter discussie staan in de Verordening Ruimte uitgewerkt. Deze is op 1 maart 2011 in werking getreden.

De onderwerpen die in de verordening staan komen uit de provinciale structuurvisie. Daarin staat welke belangen de provincie wil behartigen en hoe ze dat wil doen. De verordening is daarbij een van de manieren om die provinciale belangen veilig te stellen. De regels in de verordening gelden voor gemeenten en niet rechtstreeks voor burgers. De verordening bevat regels voor:

1. Regionaal perspectief voor wonen en werken;
2. Ruimte-voor-ruimteregeling;
3. Groene hoofdstructuur-natuur en Ecologische hoofdstructuur;
4. Bescherming tegen wateroverlast en overstromingen;

5. Grond- en oppervlaktewatersysteem;
6. Land- en tuinbouw;
7. Water;
8. Cultuurhistorie;
9. Agrarisch gebied.

Het plangebied is gelegen in bestaand stedelijk gebied. De verordening zegt hierover dat bestemmingsplannen die voorzien in een stedelijke ontwikkeling, uitsluitend gelegen moeten zijn in het bestaand stedelijk gebied. De ontwikkelingen in het gebied zijn dus mogelijk op basis van de verordening. De andere onderwerpen die in de verordening worden benoemd, zijn niet van toepassing op dit plangebied.

3.3 Gemeentelijk beleid

3.3.1 Structuurvisie Breda 2020

De gemeenteraad heeft in december 2007 de Structuurvisie Breda 2020, Stad in evenwicht, vastgesteld. Deze beleidsnota betreft een ruimtelijke visie voor de gehele stad Breda en vormt het algemene beleid- en toetsingskader voor de ruimtelijke ontwikkelingen op de lange termijn (2020). De beleidsbeslissingen hebben betrekking op de ambities van de stad, het te realiseren programma, de structuur en de planning en uitwerkingen.

Op basis van de Stadsvisie Breda (1999-2005) zijn voor de Structuurvisie Breda 2020 de volgende drie stedelijke ontwikkelingsambities geformuleerd:

1. Breda, een stad waar het goed toeven is, met aantrekkingskracht op mensen van binnen en zeker ook van buiten de stad, zowel sociaal-cultureel als zakelijk/economisch;
2. Breda, een complete en duurzame stad voor haar inwoners, op het gebied van wonen, werken, zorg en cultuur;
3. Breda, een regionale, Brabantse en Europese stad, met een externe oriëntatie.

Binnen het grondgebied van de gemeente is onderscheid gemaakt in drie typen gebieden:

1. Transformatiegebieden (intensivering van de bestaande stad en uitbreiding van de stad waarbij buitengebied wordt omgevormd tot stedelijk gebied);
2. Herstructureringsgebieden (kwaliteitsverbetering van het huidige ruimtegebruik) en
3. Consolidatiegebieden waarbij het behoud en beheer van de bestaande kwaliteiten voorop staat.

Verder zijn diverse strategieën en thema's bepaald. Volgens de structuurvisiekaart gelden voor de HOV vijf beleidsaspecten:

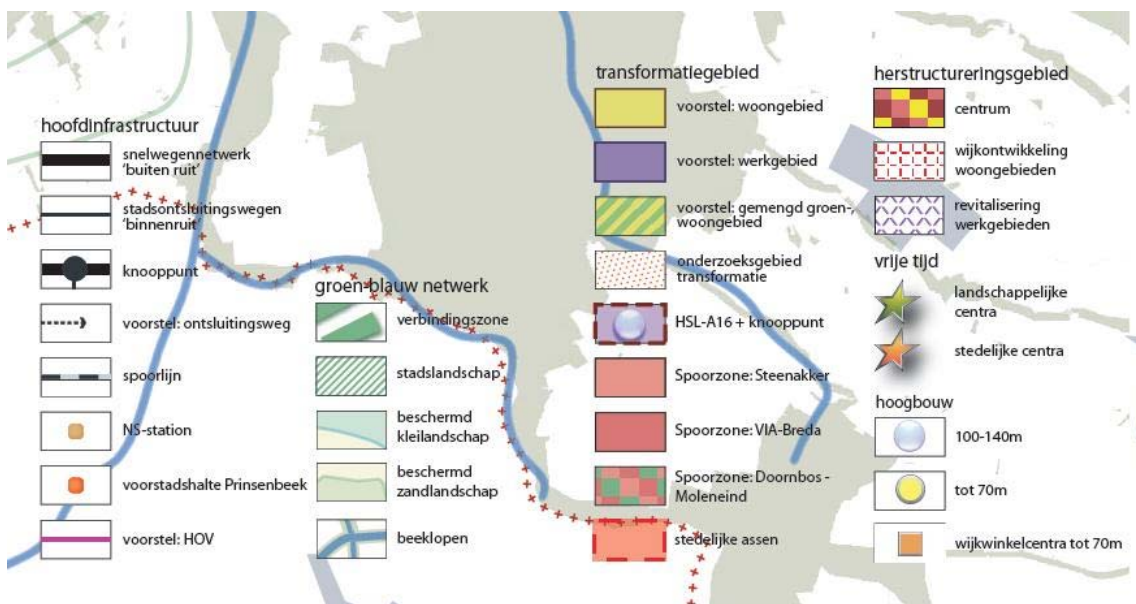
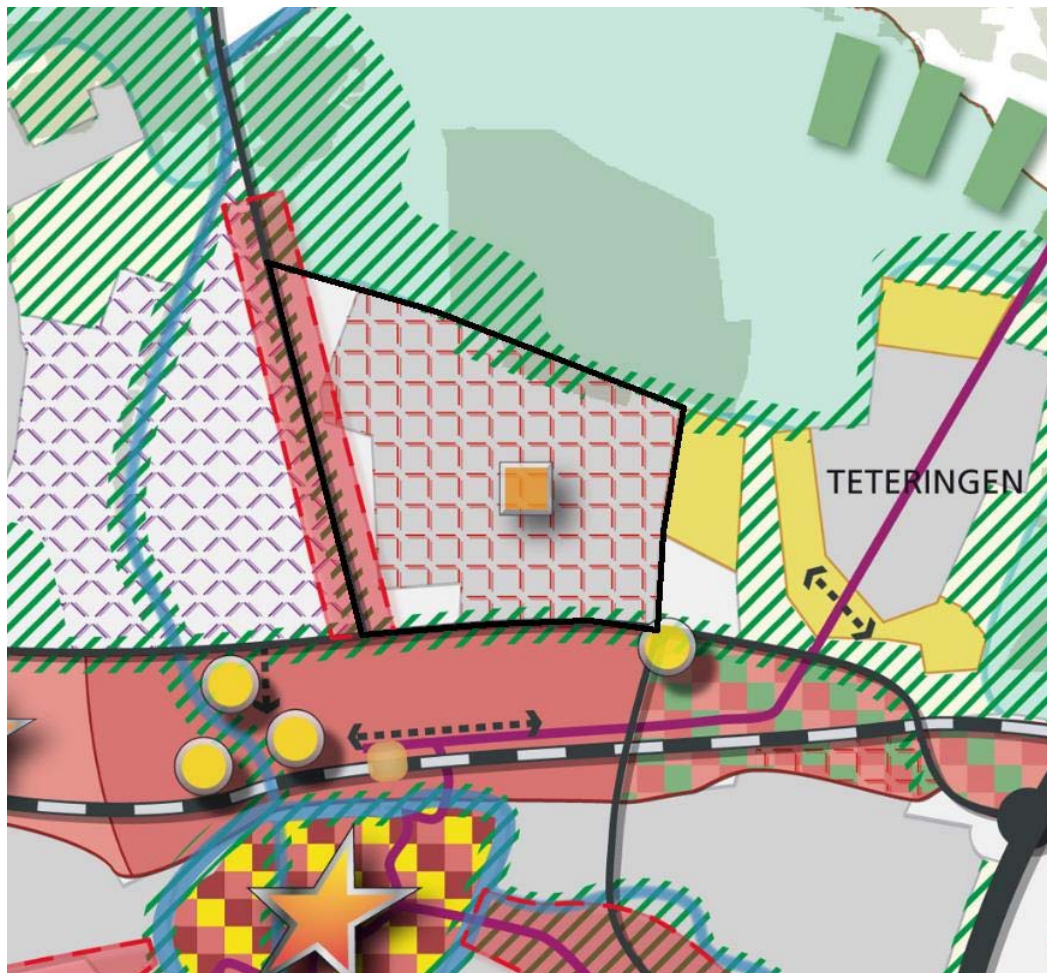
1. Spoorzone Via Breda
2. Spoorzone Doornbos Moleneind
3. Voorstel: HOV
4. Voorstel: ontsluitingsweg
5. Stedelijke as Terheijdenseweg

Spoorzone

De Spoorzone is de gehele west-oostzone tussen de noordelijke rondweg en de spoorlijn, van A16 tot A27. Hierbinnen vindt grote stedelijke dynamiek plaats. De noordelijke rondweg vormt onder andere met de nieuwe Stationslaan, de Tilburgseweg en de diverse dwarsverbindingen een sterk raamwerk, waarbinnen stedelijke ontwikkelingen een plek vinden, met als speerpunt Via Breda met de nieuwe OV-terminal.

Spoorzone Via Breda

Via Breda is een mix van functies complementair aan de binnenstad en het ontwikkelen van nieuwe, hoogwaardige vormen van stedelijkheid. De komende jaren wordt het Stationskwartier, het gebied direct rondom de nieuwe OV-terminal, vormgegeven. Het Stationskwartier vormt de schakel tussen het grotere gebied Via Breda en de binnenstad, waarbij het realiseren van goede verbindingen en openbare ruimtes met kwaliteit belangrijk zijn. De route Speelhuuslaan - OV-terminal - Willemstraat - Valkenberg is hierbij van groot belang, maar even zozeer de verder te ontwikkelen routes langs de Nieuwe Mark.



Structuurvisie Breda 2020

Spoorzone Doornbos Moleneind

Het gebied Doornbos en Moleneind wordt een gebied met samenhangende woon- en werkgebieden in een groene omgeving, zoals het zogenoemde Digitparc: een gebied voor bedrijvigheid in een parkachtige setting.

HOV

HOV is de drager van het toekomstige openbaarvervoersnetwerk. Het langzaam verkeer en het openbaar vervoer moeten een duidelijke plek krijgen in een 'van deur tot deur-concept'. Om de stad in de nabije toekomst bereikbaar te houden zijn innovatieve maatregelen wenselijk, zoals prijsbeleid, doelgroepenbeleid en dynamisch verkeersmanagement. Het ruimtelijk ordeningsbeleid geeft ook een oplossing voor het mobiliteitsvraagstuk van de gehele stad.

Ontsluitingsweg

Om de stad bereikbaar te houden, moet het stadsontsluitingssysteem verbeterd worden en is de maximalisatie van capaciteit voor de langere termijn een belangrijk ontwikkelpunt. De verkeersdruk moet beter verdeeld worden.

Stedelijke as Terheijdenseweg

De Terheijdenseweg is een stadsontsluitingsweg en één van de drie stedelijke assen. Op basis van hun karakteristieken wordt aan deze stedelijke assen een bepaald thema gekoppeld. De Terheijdenseweg wordt aan de westzijde geflankeerd door het bedrijventerrein Krogten en aan de oostzijde door losse bebouwingsclusters in het groen. Het gaat hier met name om scholen en sportvoorzieningen. De sportboulevard vormt aan deze as een stedelijk vrijetijdscenter. De herstructurering van de Krogten en de Hoge Vucht kan op termijn een impuls geven voor mogelijke transformaties en kwaliteitsverbetering van de Terheijdenseweg.

3.3.2 Visie openbare ruimte

In 2009 heeft de gemeenteraad de 'Visie Openbare Ruimte 2020' vastgesteld. Het gebruik, de inrichting en het beheer van de openbare ruimte in de stad moeten het goed toeven van Bredase burgers, forensen en toeristen bevorderen. Dit gebeurt door mogelijkheden te vergroten om samen de openbare ruimte te delen, door de identiteit van buurt, wijk, dorp en stad te versterken en de openbare ruimte duurzaam te gebruiken, in te richten en te beheren. Een krachtige openbare ruimte is noodzakelijk. Krachtig wil zeggen een openbare ruimte die precies past bij de gebruiksbehoefte van mensen, planten en dieren. Een ruimte die mensen aantrekt en uitdaagt, die tegelijk veilig en spannend is. In deze visie worden daartoe drie keuzes gemaakt: 'gedeelde ruimte', 'herkenbare ruimte' en 'duurzame ruimte'.

Gedeelde ruimte

De gedachte achter de gedeelde openbare ruimte is dat gebruikers meer op elkaar aangewezen worden, door de ruimte te delen. De openbare ruimte staat zoveel mogelijk soorten gebruik door mensen, planten en dieren toe en stimuleert deze ook. De openbare ruimte is hierbij niet opgedeeld in functiezones.

Herkenbare ruimte

Een herkenbare openbare ruimte is een ruimte die de gebruiker vindt passen in zijn beleving van de wijk of stad. Herkenbaarheid ontstaat door een duidelijke relatie van de plek met het grotere geheel, zowel in ruimte als tijd (ontstaansgeschiedenis en totale netwerk van openbare ruimten). De strategie is om de openbare ruimte zodanig te gebruiken, in te richten en te onderhouden dat de burgers een duidelijk sociaal herkenningspunt hebben. Naast het opwekken van een thuisgevoel moet het ook een beleving van sociale veiligheid in de openbare ruimte opleveren.

Duurzame ruimte

Duurzame openbare ruimte is ruimte die mogelijkheden biedt voor betekenisvol gebruik nu en in de toekomst. Een duurzame ruimte is duurzaam in beheer, gebruik en inrichting. De openbare ruimte draagt bij aan leefbaarheid in het algemeen en is daarom meer dan een milieudoelstelling. De strategie duurzame ruimte ondersteunt de herkenbaarheid en maakt dat gebruik, inrichting en onderhoud van de openbare ruimte goed aansluit bij het karakter van de natuurlijke, sociale en culturele omgeving.

3.3.3 Verkeersplan

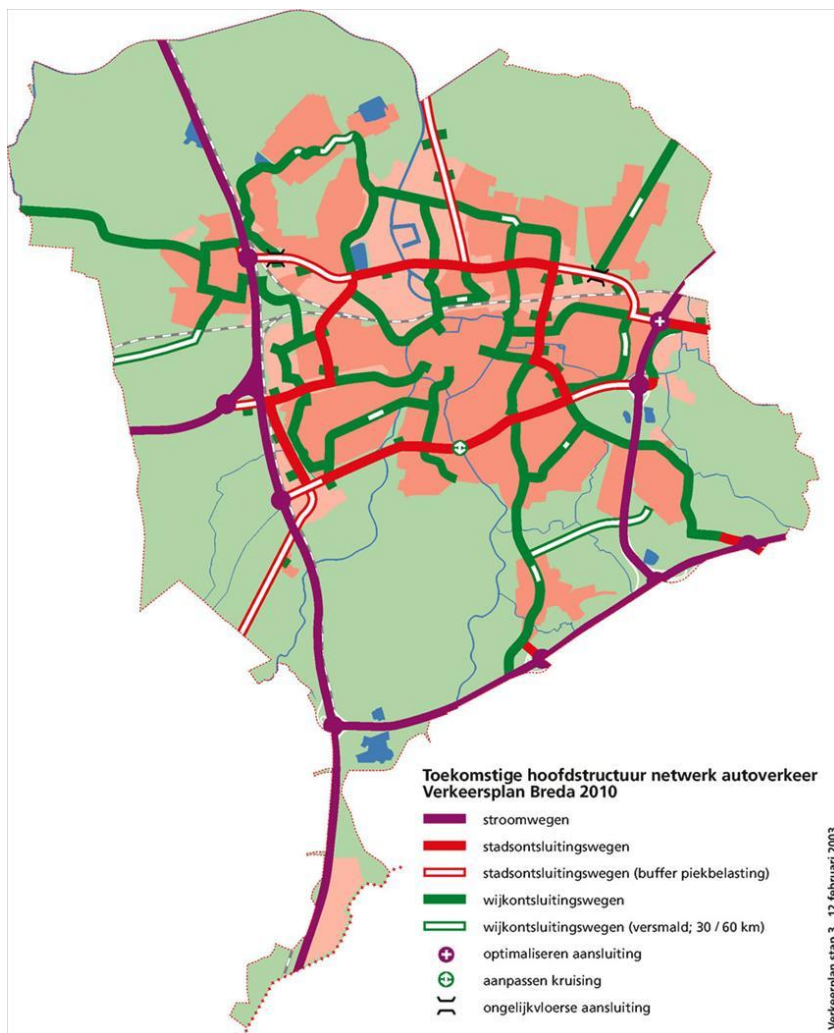
In 2003 is het Verkeersplan Breda vastgesteld. Belangrijk onderdeel van dit plan is een aantal kaarten met hoofdstructuren. In dit bestemmingsplan zijn vooral de hoofdstructuren voor openbaar vervoer, fiets- en autoverkeer relevant.

De HOV-baan langs het spoor maakt deel uit van de OV-structuur zoals genoemd in het Verkeersplan Breda. Hetzelfde geldt voor het fietspad langs de busbaan/spoor in de fietsstructuur. Dit tracé is

vastgesteld via een eigen infrastructuur langs het spoor. Dit tracé werd in eerdere studies als kansrijk betiteld en is in het structuurplan Breda Noordoost – Teteringen (1999) opgenomen als studie tracé.

Voor dit bestemmingsplan is voor wat betreft de autostructuur het volgende van belang:

- De noordelijke rondweg heeft als stadsontsluitingsweg een “doorstroomfunctie”. Dit betekent dat vanwege de drukte op deze weg, deze minder geschikt is als HOV-route.
- De Oosterhoutseweg Zuid is in het verkeersplan benoemd als verblijfsgebied. Dit wordt fysiek onder andere bereikt door het afsluiten van de spoorwegovergang voor autoverkeer. De weg wordt alleen gebruikt door fietsverkeer, HOV en bewoners. Gezien de lengte van het tracé en de bocht ter hoogte van de spoorwegovergang is een maximum snelheid van 30 km/h voor de HOV acceptabel.
- De Kapittelweg (stadsontsluitingsweg) en de Doornboslaan (wijkontsluitingsweg) zijn belangrijke wegen in het verkeerssysteem van de stad. Aangezien de HOV en het fietspad beide wegen ongelijkvloers kruist doet zich geen conflict voor voor de verschillende functies.



Verkeersplan

3.3.4 Fietsnota

In 2007 heeft de gemeenteraad de fietsnota “Fietsen, net zo makkelijk” vastgesteld. In deze nota staat hoe het fietsnetwerk er in 2015 moet uitzien. Onderdeel van dit fietsnetwerk is een hoofdfietsroute langs de HOV-baan. Op deze manier wordt er een snelle en veilige verbinding gecreëerd tussen Teteringen en Breda.

HOOFDSTUK 4 Doel bestemmingsplan

4.1 Inleiding

Het doel van dit bestemmingsplan is het juridisch-planologisch mogelijk maken van een HOV-baan tussen de Terheijdenseweg en de Oosterhoutseweg. In breder verband gaat het om de aanleg van een HOV-baan tussen het station van Breda en de kernen Teteringen en Oosterhout.

4.2 HOV-tracé

Het HOV-tracé begint aan de westzijde van het plangebied van dit bestemmingsplan bij de Terheijdensestraat. Parallel aan het spoor loopt de HOV-baan naar de Oosterhoutseweg. Er is sprake van ongelijkvloerse kruisingen met de Doornboslaan en Kapittelweg.

4.3 Ruimtelijke inpassing

De HOV-baan ligt op gelijke hoogte met de spoorlijn. Tussen de Terheijdenseweg en de Doornboslaan wordt een talud aangelegd. Dit talud heeft dezelfde hoogte als het spoor. De HOV-baan zal vervolgens de Doornboslaan ongelijkvloers passeren, waarbij de bus boven de Doornboslaan zal rijden. Vanaf de Doornboslaan wordt een helling aangelegd zodat de HOV-baan ter hoogte van de Kapittelweg onder dit viaduct door gaat.

De HOV-baan sluit gelijkvloers aan op de Oosterhoutseweg. Ter hoogte van de Oosterhoutseweg wordt de spoorwegovergang afgesloten voor autoverkeer. Dit betekent dat het gedeelte van de Oosterhoutseweg tussen het spoor en de Noordelijke Rondweg bedoeld is voor HOV, bestemmingsverkeer en langzaam verkeer. De maximumsnelheid wordt gesteld op 30 km/h in plaats van 50 km/h. Het autoverkeer van de Oosterhoutseweg wordt omgeleid via de Kapittelweg en de Nieuwe Kadijk.

In dit bestemmingsplan is rekening gehouden met de aanleg van een tweerichtingen fietspad langs de te realiseren busbaan als verbinding tussen Breda Oost en het Station. Dit fietspad loopt vanaf de Oosterhoutseweg tot en met de Doornboslaan en sluit daar aan op het tweerichtingen fietspad langs de aan te leggen Stationslaan. Voor de aansluiting van het fietspad op de Stationslaan zijn er drie opties. Deze drie opties zijn:

1. De aansluiting met een viaduct over de Doornboslaan en vervolgens aan de westkant en parallel aan de Doornboslaan aansluiten op de Stationslaan.
2. De aansluiting met een viaduct over de Doornboslaan, waarbij de aansluiting op de Stationslaan via de Vuchtstraat wordt gerealiseerd.
3. Het fietspad krijgt geen viaduct over de Doornboslaan. Het fietspad wordt aan de oostkant en parallel aan de Doornboslaan gerealiseerd waarna een oversteek met verkeerslichten over de Doornboslaan wordt voorzien.

De voorkeur gaat uit naar de realisatie van een fietsviaduct over de Doornboslaan. Dit is de meest veilige en comfortabele oplossing voor de fietsers. Het daadwerkelijk kunnen realiseren van een fietsviaduct is afhankelijk van een aantal factoren waarover op dit moment nog geen duidelijkheid kan worden gegeven. Deze factoren zijn:

1. De ruimtelijke inpassing van het fietspad in het project Drie Hoefijzers-Noord voor de aansluiting op de Stationslaan.
2. De beschikbaarheid en kosten van gronden welke niet in het bezit zijn van de gemeente.
3. De eventuele integratie van het fietsviaduct in het busviaduct.
4. De kosten van de mogelijke oplossing van een te realiseren fietsviaduct.

De mogelijkheden voor het realiseren fietsviaduct worden verder onderzocht, op basis waarvan een besluit kan worden genomen. Op grond van het dit bestemmingsplan kunnen de opties 1 en 2 worden gerealiseerd. Optie 3 past rechtstreeks binnen het thans vigerende bestemmingsplan voor de Doornboslaan.

4.4 Onderbouwing

Dit bestemmingsplan is een planologische uitwerking van eerdere beleidsdocumenten waarin de HOV-baan als oplossing wordt gezien om een snelle en duurzame openbaar vervoersverbinding te creëren tussen het station van Breda, Teteringen en Oosterhout.

De HOV is een solitaire verbinding die parallel aan het spoor loopt. Er wordt gebruik gemaakt van de al bestaande ongelijkvloerse kruisingen met de Terheijdenseweg, Doornboslaan en Kapittelweg, zodat er geen barrière wordt gevormd voor het doorgaande autoverkeer.

HOOFDSTUK 5 Milieu en Landschap

5.1 Inleiding

Voor het ontwikkelen en instandhouden van een leefbaar en duurzaam Breda dient bij ruimtelijke planvorming rekening gehouden te worden met de milieuhygiënische aspecten die door het plangebied en of de omgeving hiervan worden opgelegd. Zo kan een goed leefklimaat worden ontwikkeld.

5.2 Bodem

Algemeen

Door haar industriële verleden kent Breda plaatselijke bodemverontreinigingen. De gemeente Breda inventariseert zelf (mogelijk) verontreinigde locaties en combineert deze informatie met de vele bodemonderzoeken die worden uitgevoerd bij bouw, aan-/verkoop en grondverzet. Al deze informatie is beschikbaar in bodeminformatiesystemen en wordt gebruikt bij beoordeling en advisering.

Beleid

Saneren naar functie

De tijd dat bodemverontreiniging geheel moet worden weggenomen is voorbij. Begin 2009 heeft de gemeente Breda bodembeleid vastgesteld in de nota 'De Bredase grondslag'. Hierin wordt de landelijke beleidslijn van saneren naar functie verder ingevuld. Tegenwoordig hoeven alleen de zogeheten 'ernstige' verontreinigingen aangepakt te worden. De aanpak wordt afgestemd op de functie. De belangrijkste criteria voor de keuze van maatregelen zijn de risico's voor gezondheid of milieu die de verontreiniging kan vormen. In de praktijk blijken er gelukkig niet vaak risico's te zijn voor de gezondheid van mensen. Milieurisico's komen wel voor, maar meestal gaat het er om dat de ontwikkeling afgestemd wordt op eventueel aanwezige verontreiniging.

Tijdige informatie

Om kansen te benutten en problemen te voorkomen is het van belang dat er bij bouw en ontwikkeling tijdig kennis is van de bodemkwaliteit. Deels bewaakt de gemeente dit door in voorkomende gevallen een bodemtoets uit te laten voeren. De uitkomsten hiervan toetst de gemeente aan de Wet bodembescherming, landelijke circulaires en het Bredase bodembeleid. Zo wordt bepaald waaraan de kwaliteit van de bodem moet voldoen en of er maatregelen als beheer of sanering nodig zijn. De uiteindelijke bodemkwaliteit moet steeds voldoen aan de functie. De bodem is een bepalende factor om tot een duurzame inrichting van een gebied te komen. De bodem moet daarvoor voldoen aan diverse wettelijke regelingen, maar meestal ook aan technische voorwaarden die gesteld worden vanuit de ontwikkeling.

Kwaliteit en functie

De natuurlijke kwaliteit van de bodem kan per gebied variëren. De gemeente Breda heeft een Bodemkwaliteits- en functiekaart vastgesteld, overeenkomstig het Besluit bodemkwaliteit. De bodemkwaliteitskaart is vastgesteld op basis van lokale achtergrondgehalten. Op de functiekaart is de gemeente ingedeeld in de functies 'wonen', 'industrie' en 'niet ingedeeld'. De kwaliteit van de grond die op een locatie gebruikt wordt moet voldoende zijn voor de functie van het gebied. Het gaat hierbij om de natuurlijke achtergrondkwaliteit, verontreinigde locaties zijn van deze kaart uitgesloten. Voor locaties die (door menselijk handelen) zijn verontreinigd geldt het gebruikelijke onderzoek- en saneringstraject.

HOV

Het HOV-tracé ligt direct evenwijdig aan de spoorlijn Breda-Tilburg. In het gebied waar het HOV is gelegen zijn reeds diverse bodemonderzoeken verricht. Uit deze onderzoeken blijkt dat het gebied diffuus is verontreinigd ten gevolge van de (vroegere) bedrijvigheid langs het spoor en het spoor zelf. Daarnaast zijn er enkele spots aangetroffen die, afhankelijk van het toekomstige gebruik, gesaneerd moeten worden.

Voor een functie als de HOV-baan vormen deze verontreinigingen geen belemmering. Wel dient er bij de aanleg rekening mee gehouden te worden.

5.3 Water

Huidige situatie

Het terrein tussen de Terheijdenseweg en de Doornboslaan ligt momenteel braak. Hier was tot een paar jaar terug de bierbrouwerij 'De Drie Hoefijzers' gevestigd. Toentertijd was het terrein grotendeels verhard. Het gedeelte tussen de Doornboslaan en de Kapittelweg is een groenstrook tussen de Smalle Reep en de spoorlijn. De strook tussen de Kapittelweg en de Oosterhoutseweg is in gebruik als grasland.

Binnen het plangebied of in de directe nabijheid is geen oppervlaktewater aanwezig. Wel is langs een deel van de spoorlijn een zaksloot/greppel aanwezig waarin het hemelwater van de spoorlijn zich verzamelt om vervolgens te infiltreren naar het grondwater.

Beleid

Het beleid is erop gericht om het watersysteem op orde te brengen en vervolgens op orde te houden. Dit betekent dat er zo min mogelijk wateroverlast ontstaat en dat de waterkwaliteit voldoende is. Het beleid van het waterschap is gericht op het voorkomen van rechtstreekse lozingen op het oppervlaktewater. De voorkeursvolgorde voor het omgaan met hemelwater is 'vasthouden, bergen, afvoeren'. Ten aanzien van de waterkwaliteit is de voorkeursvolgorde: 'schoonhouden, scheiden en zuiveren'.

Voor nieuwe ontwikkelingen is het uitgangspunt dat deze 'waterneutraal' zijn. Dit betekent dat de ontwikkelingen niet leiden tot verslechtingen aan het watersysteem. Voorkomen moet worden dat het hemelwater versneld afvoert ten gevolge van een toename van het verhard oppervlak. Het hemelwater van de schone oppervlakken wordt bij voorkeur gescheiden van het vuile water afgevoerd.

Om de waterkwaliteit te verbeteren, wordt waar mogelijk schoon verhard oppervlak afgekoppeld van het rioolstelsel. Deze oppervlakken krijgen een eigen afvoervoorziening, waardoor het gemengd stelsel minder wordt belast. Hiermee wordt het aantal overstortgebeurtenissen met vervuild water vanuit het gemengde stelsel verminderd. Voor daken, goten en overige regenwatervoorzieningen en wegverhardingen dienen bij voorkeur niet-uitlogende bouwmaterialen te worden gebruikt.

Om te voorkomen dat water versneld wordt afgevoerd dienen retentievoorzieningen te worden aangelegd, indien het verhard oppervlak toeneemt en indien bestaand verhard oppervlak wordt afgekoppeld. Bij een toename van het verhard oppervlak dient een retentievoorziening van 780 m³ aangelegd te worden per hectare verhard oppervlak (toename). De retentiecapaciteit die moet worden aangelegd bij afkoppeling van bestaand verhard oppervlak is afhankelijk van de situatie. Als richtlijn wordt hiervoor 150 m³ per hectare verhard oppervlak aangehouden.

Sinds kort is de nieuwe Waterwet van kracht geworden. In deze wet wordt duidelijker omschreven wie waar verantwoordelijk voor is. Een van de zaken die hier uit voortvloeit is dat een particulier in eerste instantie zelf verantwoordelijk is voor de verwerking van het hemelwater op zijn eigen terrein. In dit kader verwacht de gemeente in de toekomst meer inspanning van de particulier om zelf maatregelen te nemen om wateroverlast te voorkomen. Dit uitgangspunt is opgenomen in het door de gemeenteraad vastgestelde 'Verbreed Gemeentelijk Rioleringsplan'. Hierbij kan gedacht worden aan de aanleg van retentievoorzieningen op eigen terrein met bijvoorbeeld groene daken en waterdoorlatende verharding.

Invloed bestemmingsplan

De waterhuishouding wordt met name beïnvloed door de toename van het verharde oppervlak van de HOV-baan. Om te voorkomen dat het watersysteem hierdoor negatief wordt beïnvloed, dient voldoende retentiecapaciteit aangelegd te worden.

De toename van het verhard oppervlak binnen het plangebied wordt geschat op 2 hectaren. Hierbij is uitgegaan van een lengte van het tracé van 1,8 km en een breedte van 11,5 m (waarvan 8 m rijbaan en 3,5 meter fietspad). Dit betekent dat een retentiecapaciteit van $2 \times 780 = 1560 \text{ m}^3$ aangelegd dient te worden om de negatieve invloed op het watersysteem te compenseren.

Bijvoorkeur dient het water opgevangen te worden in de groenstroken naast de busbaan. Dit kan gecombineerd worden met de greppel langs de spoorlijn. Waar het niet mogelijk is om het water af te voeren naar de groenstrook, dient het hemelwater via een rioolbuis afgevoerd te worden naar een retentievoorziening elders. Een mogelijkheid hiervoor is de waterpartij die wordt aangelegd achter de woningen aan de Oosterhoutseweg.

Een definitieve keuze voor het watersysteem zal bij de verdere uitwerking worden gemaakt. Uitgangspunt hierbij is dat de ontwikkelingen waterneutraal zijn. De verdere uitwerking van de waterhuishouding zal in samenspraak met het waterschap plaats vinden. Het waterschap dient ontheffing te verlenen voor het lozen van het hemelwater op het oppervlaktewater. Het watersysteem zal niet negatief worden beïnvloed ten gevolge van de ontwikkelingen.

Toepassing bouwmaterialen

Bij de toepassing van bouwmaterialen zal zoveel als mogelijk de toepassing van uitlogbare materialen, zoals lood, koper, zink en zacht PVC, achterwege worden gelaten vanwege het negatieve effect hiervan op de waterkwaliteit en de ecologie.

Watertoets

Deze waterparagraaf is in overleg met het Waterschap Brabantse Delta tot stand gekomen. Hiermee is voldaan aan de watertoets.

5.4 Ecologie

Natuur en groen worden over het algemeen positief gewaardeerd. Mensen vertoeven veel vrije tijd in bossen en parken. De aanwezigheid van voldoende groen op een bereikbare afstand bepaalt voor een belangrijk deel de leefbaarheid van een woongebied. Ook de aanwezigheid van dieren, zoals vogels, in de stad wordt over het algemeen als positief ervaren. De aanwezigheid van voedsel-, nest- en rustgebied is voor dieren van essentieel belang.

Huidige situatie

De strook waar de busbaan wordt aangelegd is in de huidige situatie onbebouwd. Het gedeelte tussen de Terheijdenseweg en de Doornboslaan ligt braak. Tussen de Doornboslaan en de Oosterhoutseweg is de strook begroeid met gras en enkele bossages.

Beleid

In 1990 heeft het Rijk de ecologische hoofdstructuur (EHS) vastgesteld in het "Natuurbeleidsplan". Deze is gericht op het versterken en verbinden van natuurgebieden door middel van aankoop, inrichting en het afsluiten van beheersovereenkomsten. Aansluitend heeft de provincie de Groene hoofdstructuur (GHS) vastgesteld in het "Streekplan Noord-Brabant (1992)". Deze is gericht op de planologische bescherming van de aanwezige natuurwaarden en door de provincie indicatief begrensd.

Binnen het plangebied liggen geen elementen die onderdeel uitmaken van de GHS of de EHS.

Aansluitend op de EHS en de GHS heeft de gemeente Breda een ecologische groenstructuur vastgesteld. Het beleid is erop gericht om een groen-blauwe structuur te creëren en in stand te houden die dient als leefgebied en migratienetwerk voor de inheemse planten en dieren en voor het beleven van natuur in de stad. Een van de mogelijkheden om de ecologische structuur in de stad te versterken is het natuurvriendelijk inrichten en beheren van de bermen langs (spoor)wegen. De aanleg van de busbaan biedt dus kansen.

Deze kansen liggen op het traject tussen de Doornboslaan en Oosterhoutseweg. Hier broeden nu struweel- en boombroeders als kneu, grasmus, putter en vink. Bijzondere soorten zijn de koekoek, nachtegaal en grote lijster waarvan respectievelijk maar acht, vier en vier paren in de Bredase bebouwde kom voorkomen. Hoewel deze soorten niet jaarrond beschermd zijn geeft het ondertekenen van het biodiversiteitsverdrag Countdown 2010 aan dat Breda zich wil inzetten voor het behoud van deze soorten. Dit kan door de omgeving van het HOV-tracé zo in te richten dat deze soorten hier nog geschikte en voldoende rustige broedbiotoop vinden.

Het is mogelijk in de bermen langs de HOV-baan een aantrekkelijk milieu te scheppen voor een bloemrijke en structuurrijke vegetatie met veel vlinders en andere insecten, met fouragemogelijkheden voor stadsvogels, plekjes waar zwaluwen klei kunnen halen et cetera. Verder wordt gedacht aan het gebruik van schraal zand, het maken van hoogteverschillen met op de lage gedeeltes natte plekken in de vorm van zakslootjes en de aanleg van boom- en struikpartijen op specifieke plekken.

Flora- en Faunawet

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. Eén van de uitvloeisels van deze regelgeving is dat de effecten van nieuwe plannen op de plant- en diersoorten die in een gebied aanwezig zijn beoordeeld dienen te worden. Indien de nieuwe ontwikkelingen een negatieve invloed heeft op de aanwezige soorten dient ontheffing aangevraagd te worden. Of deze ontheffing verleend wordt, is afhankelijk van de bijzonderheid van de soorten en het al dan niet nemen van compenserende maatregelen.

Binnen het plangebied zijn geen strikt beschermde soorten aangetroffen danwel te verwachten. Wel komen in het gebied verschillende soorten broedvogels voor waardoor buiten het broedseizoen gewerkt dient te worden. Tot deze broedvogels behoren soorten die in Breda maar beperkt voorkomen.

Invloed van het bestemmingsplan

Met de aanleg van de busbaan wordt de ecologische structuur in de stad niet aangetast. Door een ecologisch beheer van de bermen, kan de ecologische groenstructuur van de stad worden versterkt. De HOV-baan zal niet leiden tot een duurzame aantasting van het leefgebied van beschermde soorten.

5.5 Bedrijven

Binnen het plangebied zelf zijn geen bedrijven gevestigd. De HOV heeft verder ook geen negatieve gevolgen op bedrijven direct buiten het plangebied.

5.6 Geluid

De Wet geluidhinder bepaalt dat bij de aanleg van een nieuwe weg en wijzigingen op of aan een bestaande weg onderzoek moet worden gedaan naar de gevolgen daarvan voor het wegverkeerslawaai op geluidgevoelige bestemmingen zoals woningen. De onderzoeksresultaten moeten worden getoetst aan de wettelijke normen. Vanwege de nieuw aan te leggen HOV-busbaan langs het spoor is de toelaatbare geluidbelasting $L_{DEN,48}$ dB op de gevel van woningen. Voor de Oosterhoutseweg is de toelaatbare geluidbelasting op de woninggevels in principe gelijk of lager dan de huidige geluidbelasting vanwege deze weg.

De aanleg van de HOV-busbaan tussen Oosterhout en Breda betekent de komst van een nieuwe verkeerslawaaibron op de bestaande Oosterhoutseweg en de nieuw aan te leggen busbaan. Per saldo zal de geluidbelasting op de Oosterhoutseweg echter sterk afnemen. Dat komt doordat het reguliere doorgaande autoverkeer niet meer mogelijk is na afsluiting van de spoorwegovergang voor autoverkeer en de wettelijke toelaatbare snelheid van 50 km/uur wordt verlaagd naar 30 km/uur. De woningen langs de Oosterhoutseweg worden in de nieuwe situatie met maximaal $L_{DEN,51}$ dB belast terwijl dat in de huidige situatie nog $L_{DEN,61}$ dB is. Dit is een forse daling die gemiddeld circa 10 dB bedraagt en als een halvering van het geluidniveau wordt ervaren.

Langs het traject evenwijdig aan het spoor bedraagt de maximale geluidbelasting op de gevel van de woning Vuchtstraat 50 nog maar $L_{DEN,48}$ dB (met aftrek van 2 dB conform art 110g van de Wet geluidhinder). Dit is gelijk aan de wettelijke voorkeurswaarde van 48 dB. Dit wordt bereikt na toepassing van geluidarm asfalt.

De bestaande bebouwing aan de zuidzijde van het spoor wordt door de grotere afstand tot de busbaan, het afschermdende spoordijklichaam en de plaatselijk aanwezige geluidschermen langs het spoor zodanig afgeschermd dat de gevelbelasting onder de $L_{DEN,48}$ dB blijft.

Hoewel toepassing van geluidarm asfalt alleen op een beperkt deel van de HOV-busbaan vereist zou zijn om de woning Vuchtstraat 50 (en 17) met minder verkeerslawaai te belasten is dat uit praktische en principiële redenen ongewenst. Voorkeur bestaat voor toepassing van geluidarm asfalt op het hele traject zodat een veel groter gebied, waaronder diverse toekomstige woonlocaties, hiervan de positieve invloed ondervindt. Zeker bij een relatief hoge snelheid van 70 km/uur is dit een effectieve maatregel.

Indien geen geluidarm asfalt toegepast wordt is geluidafscherming vereist om de woningen aan de Vuchtstraat voldoende te beschermen.

Vrijwel het hele plangebied van de HOV-busbaan ligt in de invloedssfeer van het spoorlawaai van de spoorlijn Tilburg-Breda. Bij de meeste in dit onderzoek betrokken woningen is het geluidniveau van het

spoor ongeveer 20 dB hoger dan dat van het wegverkeer. Dat betekent dat spoorweglawaai verreweg de belangrijkste geluidbron is met uitzondering van de meer noordelijk gelegen woningen langs de Oosterhoutseweg.

In de praktijk moet wel rekening gehouden worden met het feit dat de treinen met tussenpozen passeren en er dus perioden van relatieve stilte zijn waarbij het spoorweglawaai het wegverkeerslawaai niet overstemt. Daarom blijft het noodzakelijk alle aandacht ook aan de reductie van het wegverkeer zelf te besteden.

5.7 Luchtkwaliteit

De belangrijkste bepalingen over luchtkwaliteitseisen zijn opgenomen in de Wet milieubeheer (hoofdstuk 5, titel 5.2 Wm). Dit hoofdstuk staat bekend als de 'Wet luchtkwaliteit'. Specifieke onderdelen van de wet zijn uitgewerkt in amvb's en ministeriële regelingen. De nieuwe wetgeving kent een dubbele doelstelling:

- De overheid wil een belangrijke impuls geven aan het treffen van maatregelen ter verbetering van de luchtkwaliteit zodat in ons land de Europese normen worden gehaald.
- Deze regelgeving kent geen directe en harde koppeling meer tussen besluiten en grenswaarden. Deze is vervangen door een meer flexibele toetsing of koppeling tussen (ruimtelijke) besluiten en de gevolgen voor de luchtkwaliteit. Eén van de elementen daarvan is dat projecten die 'niet in betekenende mate bijdragen' aan de concentraties, niet meer afzonderlijk getoetst hoeven te worden aan de grenswaarden voor de buitenlucht.

Dat laatste geldt hier voor de HOV-busbaan: de omvang van dit project en de gevolgen daarvan voor de luchtkwaliteit zijn immers zeer beperkt. Het onderzoek, dat als bijlage bij dit bestemmingsplan is gevoegd, toont dit aan. Het onderzoek omvat zowel de concentratie stikstofdioxide (NO₂) als die van fijn stof (PM₁₀). Omdat ruim aan de norm voor fijn stof (PM₁₀) wordt voldaan wordt ook voldaan aan de norm voor ultra fijn stof (PM_{2,5}).

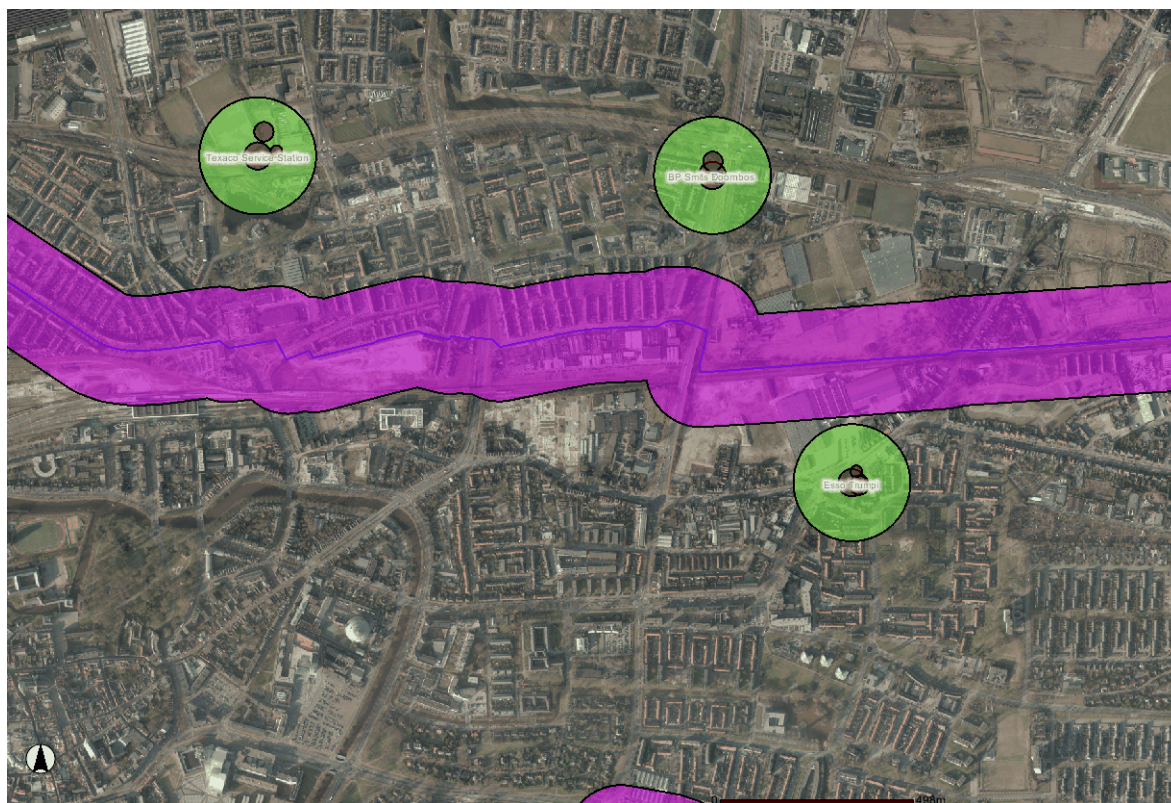
De OV-bussen die over de HOV-busbaan gaan rijden voldoen alle aan de zogenaamde EEV-norm, dat is een norm voor de uitstoot van schadelijke uitlaatgassen die tussen de Euro-5 en Euro-6 norm in ligt. Bij deze normen is de lucht relatief schoon. Het reguliere verkeer op de Oosterhoutseweg verdwijnt grotendeels na afsluiting van de spoorwegovergang voor het autoverkeer. Omdat er geen sprake is van een nauwe straat met dichte en hoge bebouwing en de verkeersintensiteit gering is, blijven de concentraties van schadelijke stoffen ruim onder de grenswaarden van de wet.

5.8 Externe veiligheid

Het plangebied van de HOV-baan ligt direct naast en grotendeels evenwijdig aan de spoorlijn Breda-Tilburg waarover vervoer van gevaarlijke stoffen plaatsvindt. Ten noorden van het spoor ligt onder de Christiaan Huygensstraat, Liniestraat, Doornboslaan, Koele Mei, Kapittelweg en parallel aan het spoor een aardgastransportleiding (Z-520-01). Het HOV-busbaantracé ligt grotendeels boven deze leiding. Deze leiding wordt echter door de Gasunie buiten gebruik gesteld en speelt daarom geen rol meer bij het thema externe veiligheid.

De nieuw aan te leggen HOV-baan beïnvloedt het vervoer van gevaarlijke stoffen op het spoor niet. De afsluiting van de spoorwegovergang in de Oosterhoutseweg voor auto's reduceert het risico van ongevallen tussen auto's en (goederen)treinen waardoor ook het veiligheidsrisico vanwege het spoor vermindert.

De externe veiligheid, die hier na buitengebruikstelling van de hoge druk aardgasleiding alleen nog wordt bepaald door de spoorlijn, vormt geen belemmering voor de aanleg van de HOV-busbaan. De omgeving blijft dezelfde of een iets lagere risicobelasting houden vanwege het spoor. Er worden geen wettelijke grenswaarden overschreden.



Risicokaart omgeving met buisleidingen en benzinestations

HOOFDSTUK 6 Juridische planbeschrijving

6.1 Inleiding

In voorgaande hoofdstukken is ingegaan op de aanwezige waarden en karakteristieken van het plangebied. Om deze waarden daadwerkelijk te kunnen behouden, dienen deze - voor zover ruimtelijk relevant en mogelijk - juridisch vertaald te worden. Het aangewezen planologische instrument hiervoor is dit bestemmingsplan. In navolgende paragrafen komt de juridische planbeschrijving aan bod, waarbij allereerst de hoofdopzet van het bestemmingsplan wordt beschreven en daarna de inleidende regels en bestemmingsregels aan bod komen.

6.2 Hoofdopzet

6.2.1 Bestemmingsplan algemeen

Een bestemmingsplan bestaat uit planregels (vroegere voorschriften) en de verbeelding (vroegere plankaart), vergezeld van een toelichting. De planregels en de verbeelding vormen het juridisch bindende deel van het bestemmingsplan. De verbeelding heeft de rol van visualisering van de bestemmingen. De planregels regelen hoe de betreffende gronden mogen worden gebruikt en bebouwd. De bestemmingen zijn zo opgenomen dat voldoende rechtszekerheid bestaat voor omwonenden en andere gebruikers van het plangebied en de omliggende gebieden.

6.2.2 Indeling planregels

De juridische regeling bestaat uit vier hoofdstukken, te weten:

- Inleidende regels;
- Bestemmingsregels;
- Algemene regels;
- Overgangs- en slotregels.

Deze volgorde is gebaseerd op de indeling zoals deze is voorgeschreven in de SVBP2008 (Standaard Vergelijkbare Bestemmingsplannen 2008).

In het eerste hoofdstuk ('Inleidende regels') worden de in het bestemmingsplan voorkomende begrippen beschreven, die voor de leesbaarheid en de uitleg van het plan van belang zijn. Bij de toetsing aan het bestemmingsplan wordt uitgegaan van de in dit artikel aan de betreffende begrippen toegekende betekenis. Daarnaast staat in dit hoofdstuk de wijze van meten, die aangeeft hoe oppervlakte, hoogte en andere maten die bij het bouwen in acht genomen dienen te worden, gemeten moeten worden.

In het daaropvolgende hoofdstuk ('Bestemmingsregels') wordt ingegaan op de bestemming en het gebruik (zie paragraaf 6.3). Daarna volgt het hoofdstuk ('Algemene regels') waar wordt ingegaan op de algemene regels, zoals algemene ontheffingsregels, algemene wijzigingsregels en procedureregels die op vrijwel alle bestemmingen van toepassing zijn. Hoofdstuk 4 ('Overgangs- en slotregels') gaat in op het overgangsrecht voor bestaand gebruik en bouwwerken en de citeertitel van het plan, zoals die overgenomen moeten worden uit het Besluit ruimtelijke ordening (Bro).

6.3 Bestemmingen

Enkelbestemming 'Verkeer'

Binnen de enkelbestemming 'Verkeer' zijn de in het plangebied gelegen wegen opgenomen, met de daarbij behorende voorzieningen en bouwwerken. Verder vallen binnen deze bestemmingen de openbare ruimten en de groenvoorzieningen die niet worden gerekend tot het structurele groen van het gebied. Binnen deze bestemming is uitwisselbaarheid van verschillende functies in het openbare gebied toegestaan.

Functie-aanduiding 'Openbaar vervoer'

Middels deze functie-aanduiding blijft gewaarborgd dat de HOV-baan slechts door openbaar vervoer mag worden gebruikt.

Dubbelbestemming 'Waarde-Archeologie'

De dubbelbestemming 'Waarde-Archeologie' is gehanteerd voor de gebieden die conform de archeologische beleidsadvieskaart zijn gekenmerkt als gebieden met een hoge en middelhoge archeologische verwachting. Deze bestemming is erop gericht de archeologische belangen op adequate wijze te beschermen. Bodemingrepen zijn op deze gronden in principe niet toegestaan; indien een ingreep dieper gaat dan 0,30 meter onder het maaiveld en een planoppervlak behelst van

100 m² of meer is een aanlegvergunning verplicht. Het college van burgemeester en wethouders stelt de bepalingen in de aanlegvergunning vast. Het principe 'de verstoorder betaalt' is van toepassing. Op de gronden met deze dubbelbestemming dient in beginsel een archeologisch onderzoek uitgevoerd te worden bij dergelijke ingrepen. De resultaten van het onderzoek worden door het bevoegd gezag, in deze de gemeente Breda, middels een selectiebesluit vervolgens vastgesteld. Indien uit onderzoeken blijkt dat geen sprake (meer) is van archeologische waarden of voldoende maatregelen zijn genomen om de archeologische waarden te beschermen, dan is geen aanlegvergunning noodzakelijk.

HOOFDSTUK 7 Uitvoerbaarheid

7.1 Inleiding

Op 1 juli 2008 is de Wet op de ruimtelijke ordening (Wro) in werking getreden. De 'grondexploitatiewet' is een onderdeel van deze Wro (afdeling 6.4) en met name ingesteld om aan de gemeente bij particuliere ontwikkelingen een goede regeling voor kostenverhaal en het stellen van locaties-eisen te bieden. In § 7.2 is beschreven of de grondexploitatiewet van toepassing is op (delen van) het bestemmingsplan en op welke wijze hier uitvoering aan is gegeven.

In §7.3 is aangegeven op welke wijze het bestemmingsplan uitgevoerd zal worden.

7.2 Grondexploitatie

In artikel 6.12 van de Wet ruimtelijke ordening (Wro) is bepaald dat de gemeenteraad een exploitatieplan vast moet stellen voor gronden waarop een bij algemene maatregel van bestuur aangewezen bouwplan is voorgenomen. In artikel 6.2.1 van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) is omschreven om welke bouwplannen het gaat, namelijk:

- a. de bouw van één of meer woningen;
- b. de bouw van één of meer andere hoofdgebouwen;
- c. de uitbreiding van een gebouw met ten minste 1.000 m² bruto-vloeroppervlakte of met één of meer woningen;
- d. de verbouwing van één of meer aaneengesloten gebouwen die voor andere doeleinden in gebruik of ingericht waren, voor woondoeleinden, mits ten minste 10 woningen worden gerealiseerd;
- e. de verbouwing van één of meer aaneengesloten gebouwen die voor andere doeleinden in gebruik of ingericht waren, voor detailhandel, dienstverlening, kantoor of horecadoeleinden, mits de cumulatieve oppervlakte van de nieuwe functies ten minste 1.500 m² bruto-vloeroppervlakte bedraagt;
- f. de bouw van kassen met een oppervlakte van ten minste 1.000 m² bruto-vloeroppervlakte.

In artikel 6.2.1a van het Besluit ruimtelijke ordening is weergegeven in welke gevallen de gemeenteraad kan besluiten geen exploitatieplan vast te stellen, namelijk.

- a. het totaal der exploitatiebijdragen dat met toepassing van artikel 6.19, van de wet kan worden verhaald, minder bedraagt dan € 10.000,-;
- b. er geen verhaalbare kosten zijn als bedoeld in artikel 6.2.4, onderdelen b tot en met f;
- c. de verhaalbare kosten, bedoeld in artikel 6.2.4, onderdelen b tot en met f, uitsluitend de aansluiting van een bouwperceel op de openbare ruimte of de aansluiting op nutsvoorzieningen betreffen.

In voorliggend bestemmingsplan gaat het alleen om de aanleg van nieuwe infrastructuur, waardoor er geen sprake is van nieuwe bouwplannen of bebouwingsmogelijkheden. Er zijn daarom ook geen verhaalbare kosten volgens artikel 6.2.1a lid b en daardoor is een exploitatieplan ook niet nodig. De gemeenteraad heeft daarom besloten geen exploitatieplan op te stellen.

7.3 Uitvoerbaarheid HOV

In deze paragraaf wordt beschreven op welke wijze de gemeente de voorgenomen ontwikkelingen, zoals opgenomen in het bestemmingsplan, wil realiseren.

Economische uitvoerbaarheid

De financieel-economische haalbaarheid van het bestemmingsplan is onderzocht voor dit bestemmingsplan. De financiële haalbaarheid wordt in het bestemmingsplan besproken op hoofdlijnen, de gevraagde gedetailleerde onderbouwingen worden niet opgenomen in het bestemmingsplan omdat deze onderbouwing veelal niet openbare stukken betreft tussen gemeente en diverse private partijen waarvan het niet de bedoeling is dat deze stukken openbaar worden. De financiële haalbaarheid van het project wordt periodiek bewaakt. Op basis van deze periodieke bewaking worden benodigde financiële middelen gereserveerd, onder andere door subsidies en reserveringen uit de algemene middelen (mobiliteitsfonds).

De kosten voor de aanleg van de infrastructuur voor de HOV en het bouwrijp maken worden afgewogen tegen de beschikbare budgetten voor de uitvoering van deze (infrastructurele) werken.

Kosten verwervingen

Het huidig grondeigendom voor de HOV is verdeeld tussen de gemeente, de ontwikkelaar van Drie Hoefijzers Noord en enkele bewoners in het gebied. Het grondeigendom van de gemeente wordt tegen boekwaarde ingebracht. Tussen de gemeente en ontwikkelaar zijn bindende afspraken gemaakt over de onderlinge verkoop van gronden in Drie Hoefijzers. Op basis van deze afspraken zijn de verwervingskosten opgenomen in de investeringskosten. Voor de verwervingen van de particuliere bewoners zijn inschattingen gemaakt van de verwervingskosten welke zijn meegenomen in de investeringskosten.

Kosten aanleg infrastructuur

De kosten voor de aanleg van de benodigde infrastructuur zijn deels begroot door Prorai (viaducten) en deels door het IBB van de gemeente Breda. In de infrastructuur zijn meegenomen de viaducten over de Terheijdenseweg en de Doornboslaan plus een fietsviaduct, terreinafscheiding, de busbaan met het naastgelegen fietspad, de spoorwegovergang Oosterhoutseweg, de aanpassing van de hoek Oosterhoutseweg en de herinrichting van het zuidelijke gedeelte van de Oosterhoutseweg.

Kosten bouwrijp maken ontwikkellocaties

De kosten voor bouwrijpmaken zijn opgenomen in de kosten voor de aanleg van de infrastructuur.

Plankosten

De plankosten voor de infrastructuur zijn bepaald door de infrastructurele kosten te vermenigvuldigen met een percentage wat gebruikelijk is bij de aanleg voor infrastructuur. Uit deze kosten moeten alle onderzoekskosten en inzet van de eigen organisatie gedekt worden.

Budget verwervingen, plankosten, aanleg infrastructuur en bouwrijpmaken

Tegenover de investeringskosten staan enerzijds de subsidie-inkomst uit de HOV-subsidie 2e tranche. Deze subsidie is niet voldoende om alle kosten te dekken; voor het restant van de dekking heeft het college besloten de benodigde middelen uit het mobiliteitsfonds van de gemeente aan te wenden. Hiervoor heeft het college de eerder opgestelde toedeling van dit mobiliteitsfonds gewijzigd zodat er voldoende dekking voor dit HOV-traject aanwezig is. Gelijktijdig met het vaststellen van het bestemmingsplan is ook besluit genomen door het college, de verdeling van het mobiliteitsfonds zodanig aan te passen dat de resterende kosten (welke niet worden gedekt door de HOV-subsidie) uit dit mobiliteitsfonds te betalen. Daarmee is de financieel- economische haalbaarheid verzekerd.

Risico's

Omdat het bestemmingsplan vooraan in het ontwikkelingsproject wordt vastgesteld zijn er nog diverse (on)bekende zaken welke tijdens de verdere ontwikkeling naar boven komen. Deze zaken vertalen zich in risico's. De volgende risico's lopen in ieder geval nog:

1. Het tracé loopt voor een deel over grond van derden en deze gronden zullen dus nog verworven moeten worden. In de exploitaties zijn kosten voor verwerving opgenomen maar de precieze financiële omvang van deze grondtransacties is nog niet exact duidelijk. Voor deze noodzakelijke aankopen is de medewerking van de betrokken eigenaren vereist, hetgeen een risico is vooral ten aanzien van de planning en subsidievoorwaarden. In uiterste geval is een onteigeningsprocedure op basis van het bestemmingsplan aan de orde.
2. De kosten van de aanleg van de infra zijn nog bepaald op basis van globale gegevens en gebaseerd op kengetallen. Bij een verdere uitwerking zullen hier afwijkingen op ontstaan. In de begroting zijn hiervoor posten onvoorzien opgenomen ter afdekking van uitvoeringsrisico's.
3. Aan de verstrekte subsidies zijn voorwaarden verbonden. De gemeente zorgt dat zij aan deze voorwaarden (bijvoorbeeld planning) blijft voldoen, omdat anders de subsidie-inkomsten in gevaar komen.

Beheer Openbare Ruimte

De jaarlijkse beheerkosten voor onderhoud aan groen, reiniging, stedelijk water en civiel vallen niet binnen de investeringskosten van de projecten. Deze HOV is een uitbreiding op het bestaande areaal van de buitenruimte. In de algemene middelen dient een reservering gemaakt te worden voor de beheerkosten van dit gebied. Deze kosten zullen structureel aan de jaarlijkse exploitatie van de Directie Buitenruimte worden toegevoegd.

Financieel-economische haalbaarheid

Op basis van de huidige inzichten blijkt uit de exploitatie dat na de noodzakelijke herverdeling van het mobiliteitsfonds dat deze ontwikkeling financieel-economisch haalbaar is. Bij vaststelling van dit bestemmingsplan zijn voldoende middelen uit het mobiliteitsfonds gereserveerd voor de realisatie van de HOV.

Programma

Het programma betreft enkel de infrastructurele werken welke aangelegd worden ten behoeve van het HOV-trace. In hoofdstuk 4 van dit bestemmingsplan zijn deze werken reeds beschreven.

Planning

De planning van de aanleg van deze infrastructurele werken is een afgeleide van de subsidievoorwaarden van het ministerie van E&I (actieprogramma Regionaal Openbaar Vervoer) waarin wordt aangegeven voor wanneer gestart moet zijn met de werkzaamheden, namelijk voor 31-12-2012. De start van de werkzaamheden is in 2012 en de verwachte oplevering is eind 2013.

Locatie-eisen

Het ontwerp van het HOV-traject wordt door de gemeente zelf uitgevoerd en de realisatie wordt in opdracht van de gemeente uitgevoerd. Zodoende heeft de gemeente de regie over de uiteindelijke inrichting van deze HOV-baan volledig in eigen handen en is het stellen van locatie eisen niet nodig.

HOOFDSTUK 8 Communicatie

8.1 Inleiding

In de Wet ruimtelijke ordening (Wro) is de te volgen wettelijke procedure voor het bestemmingsplan vastgelegd. Allereerst is een conceptontwerpbestemmingsplan opgesteld. In dat stadium vindt het wettelijke vooroverleg plaats met instanties als waterschap en diensten van het Rijk en provincie alsmede andere belanghebbende instanties. Tevens is het conceptontwerpbestemmingsplan onderworpen aan inspraak. Als dit traject is afgerond, start de wettelijke procedure met betrekking tot vaststelling van het bestemmingsplan.

8.2 Procedure

8.2.1 Vooroverleg

In het kader van het overleg als bedoeld in artikel 3.1.1 van het Besluit ruimtelijke ordening is het concept-ontwerpbestemmingsplan toegezonden aan de provincie Noord-Brabant, Waterschap Brabantse Delta en Prorail. Deze instanties hebben allen gereageerd.

De provincie heeft aangegeven op het plan geen op- of aanmerkingen te hebben.

Waterschap Brabantse Delta heeft aangegeven in de toelichting een passage op te nemen over het achterwege laten van het gebruik van uitloogbare materialen. Voorts hebben zij aangegeven betrokken te willen worden bij de realisatie van de benodigde retentievoorzieningen.

In de toelichting is een passage toegevoegd over het gebruik van uitloogbare materialen. Bij de verdere uitwerking van de retentievoorzieningen zal het waterschap worden betrokken.

Prorail heeft in een mailwisseling aangegeven met het plan te kunnen instemmen als verzekerd is dat geluidsschermen tot een hoogte van 6 meter boven de spoorstaven is toegestaan. In het bestemmingsplan is dit inderdaad mogelijk gemaakt.

8.2.2 Inspraak

Inspraak op een conceptbestemmingsplan is niet langer bij wet verplicht gesteld. Voor dit plan is geen inspraak gevolgd. Wel zal in het kader van de informatievoorziening over het ontwerp van de aan te leggen HOV-verbinding tevens informatie worden gegeven over het ontwerpbestemmingsplan. Dit zal geschieden tijdens een informatieavond welke zal worden gehouden tijdens de terinzagetermijn van het ontwerp van het bestemmingsplan.