

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.

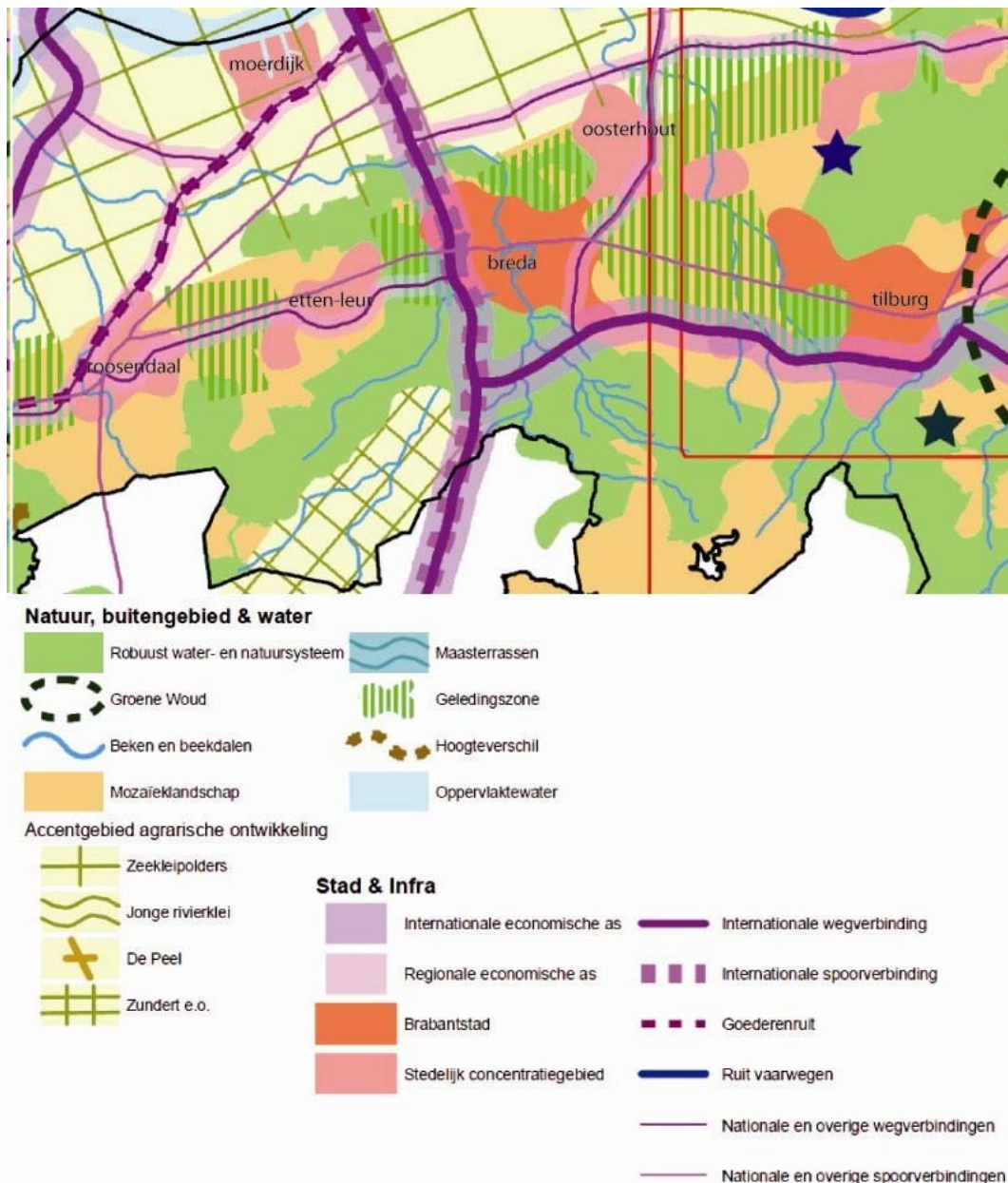
Belangrijk is dat Brabant zich verder ontwikkelt tot een aantrekkelijk woon-, werk- en leefgebied. Dit alles met respect voor de natuurlijke leefomgeving en de landschappelijke en cultuurhistorische rijkdom. Een contrastrijk Brabant wordt daarbij nagestreefd. Zuinig en zorgvuldig ruimtegebruik zijn twee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

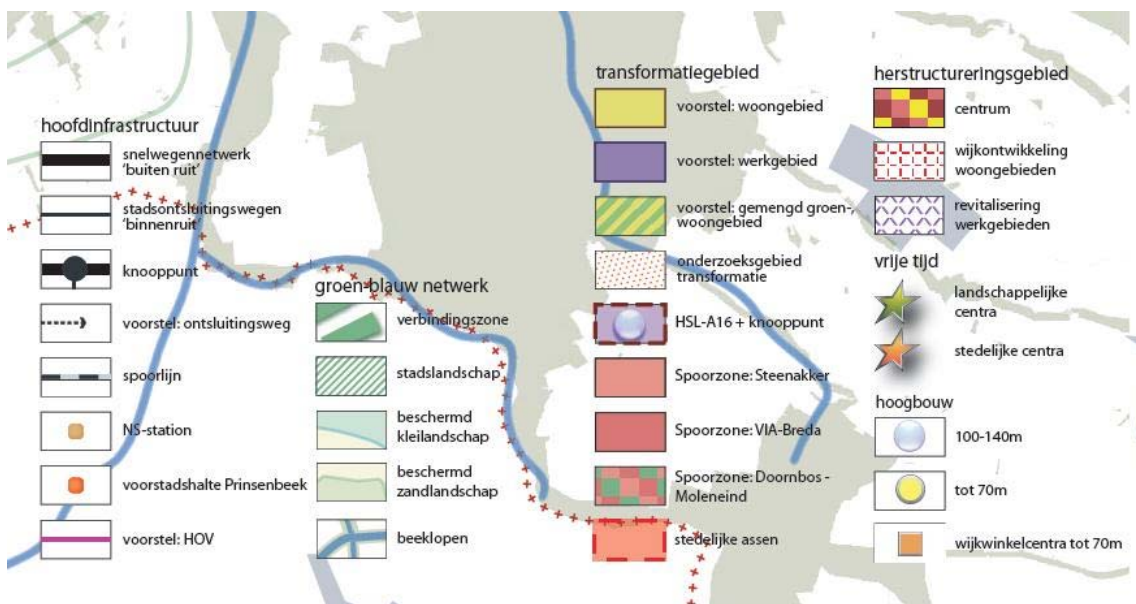
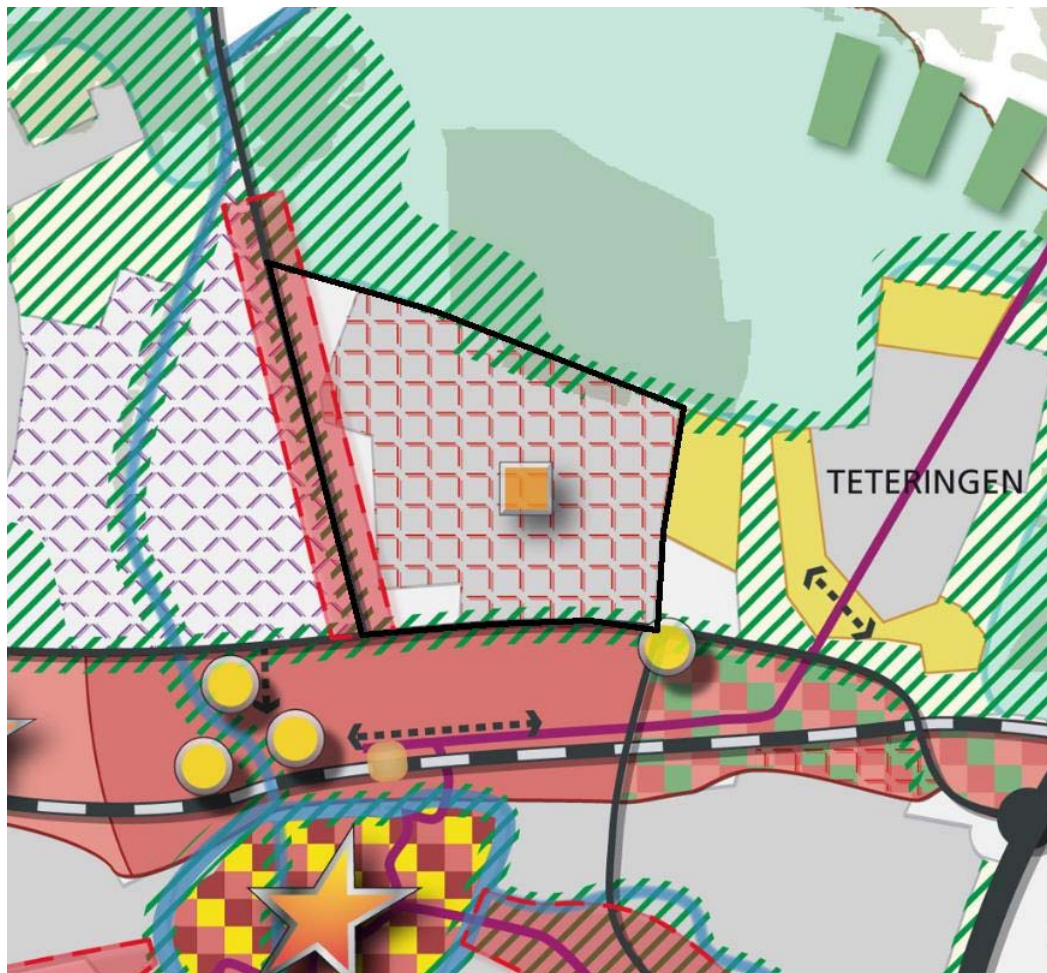
1. Spoorzone Via Breda
2. Spoorzone Doornbos Moleneind
3. Voorstel: HOV
4. Voorstel: ontsluitingsweg
5. Stedelijke as Terheijdenseweg

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 Speelhuyslaan - 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

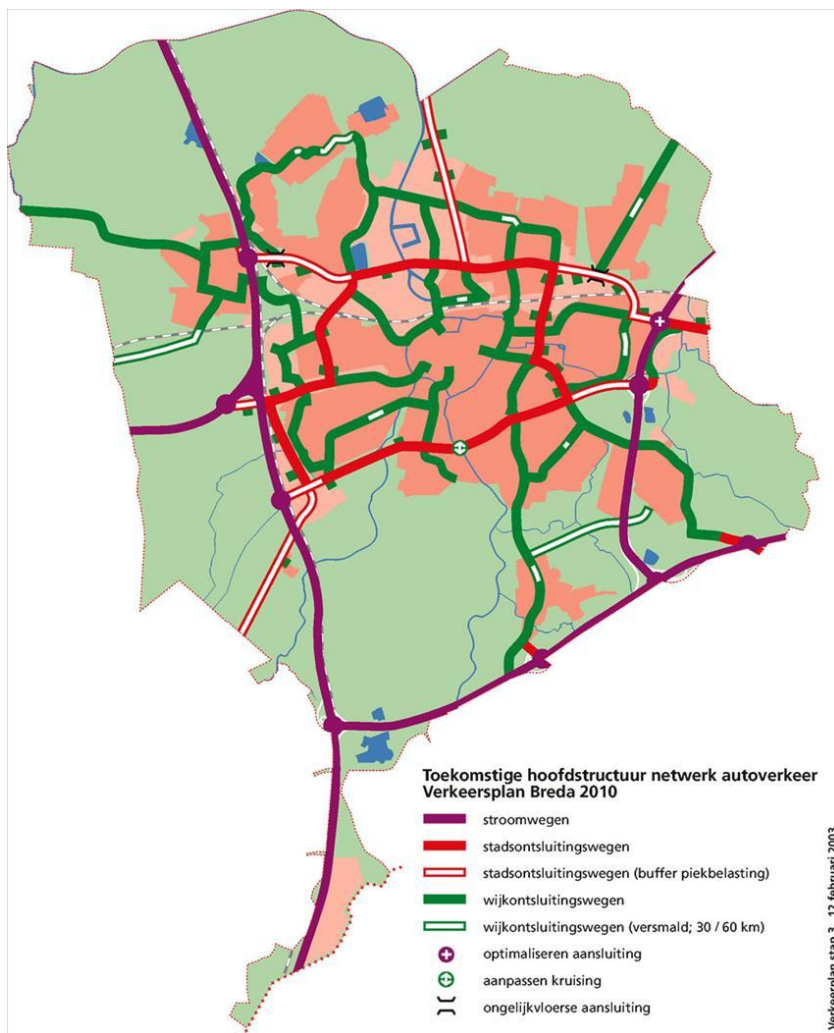
In 2003 is het Verkeersplan Breda vastgesteld. Belangrijk onderdeel van dit plan is een aantal kaarten met hoofdstructuren. In dit bestemmingsplan zijn vooral de hoofdstructuren voor openbaar vervoer, fiets- en autoverkeer relevant.

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.