

HOOFDSTUK 3 Beleid

3.1 Inleiding

De beleidscontext voor het plangebied wordt gevormd door landelijke, provinciale, en gemeentelijke beleidsrapportages. In dit hoofdstuk is het relevante Rijks-, provinciaal en gemeentelijk beleid samengevat.

3.2 Rijksbeleid

De meest relevante nationale beleidskaders voor het onderhavige bestemmingsplan zijn hieronder beknopt weergegeven.

3.2.1 Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte

De Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) is op 13 maart 2012 in werking getreden. De structuurvisie geeft een totaalbeeld van het ruimtelijk- en mobiliteitsbeleid op rijksniveau. Zo beschrijft het kabinet in de SVIR in welke infrastructuurprojecten zij de komende jaren wil investeren en op welke manier de bestaande infrastructuur beter benut kan worden. Het Rijk geeft daarbij meer ruimte aan provincies en gemeenten om in te spelen op de eigen situatie, zelf beslissingen te nemen en geeft ruimte aan burgers en bedrijven voor initiatief en ontwikkeling.

De nieuwe Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte vervangt verschillende nota's zoals de:

- Nota Ruimte;
- Structuurvisie Randstad 2040;
- Nota Mobiliteit;
- Mobiliteitsaanpak;
- Structuurvisie voor de Snelwegomgeving;
- Agenda Landschap;
- Agenda Vitaal Platteland;

Pieken in de Delta.

Met de Structuurvisie zet het kabinet het roer om in het nationale ruimtelijke beleid. Er is nu te vaak sprake van bestuurlijke drukte, ingewikkelde regelgeving of een sectorale blik met negatieve gevolgen voor de ontwikkeling van Nederland. Om dit te keren, brengt het Rijk de ruimtelijke ordening zo dicht mogelijk bij burgers en bedrijven, laat het meer over aan gemeenten en provincies en komen de burgers en bedrijven centraal te staan. Dit betekent minder nationale belangen en eenvoudigere regelgeving. Het aantal nationale belangen waarvoor ruimte nodig is, is teruggebracht van 39 naar 13:

1. Een excellent en internationaal bereikbaar vestigingsklimaat in de stedelijke regio's met een concentratie van topsectoren;
2. Ruimte voor het hoofdnetwerk voor (duurzame) energievoorziening en de energietransitie;
3. Ruimte voor het hoofdnetwerk voor vervoer van (gevaarlijke) stoffen via buisleidingen;
4. Efficiënt gebruik van de ondergrond;
5. Een robuust hoofdnetwerk van weg, spoor en vaarwegen rondom en tussen de belangrijkste stedelijke regio's inclusief de achterlandverbindingen;
6. Betere benutting van de capaciteit van het bestaande mobiliteitssysteem van weg, spoor en vaarwegen;
7. Het instandhouden van de hoofdnetwerken van weg, spoor en vaarwegen om het functioneren van de netwerken te waarborgen;
8. Verbeteren van de milieukwaliteit (lucht, bodem, water) en bescherming tegen geluidsoverlast en externe veiligheidsrisico's;
9. Ruimte voor waterveiligheid, een duurzame zoetwatervoorziening en klimaatbestendige stedelijke (her)ontwikkeling;
10. Ruimte voor behoud en versterking van (inter)nationale unieke cultuurhistorische en natuurlijke kwaliteiten;

11. Ruimte voor een nationaal netwerk van natuur voor het overleven en ontwikkelen van flora- en faunasoorten;
12. Ruimte voor militaire terreinen en activiteiten;
13. Zorgvuldige afwegingen en transparante besluitvorming bij alle ruimtelijke plannen.

Voor deze 13 belangen is het Rijk verantwoordelijk en wil het resultaten boeken. Buiten deze 13 belangen hebben decentrale overheden beleidsvrijheid. Een aantal van deze belangen is juridisch geborgd in het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro) en de Regeling algemene regels ruimtelijke ordening. De andere belangen worden in de loop van 2012 verankerd.

Specifiek voor Brabant en Limburg is een aantal gebiedsgerichte nationale belangen en opgaven genoemd. Prioriteit krijgen de in het gebied gelegen brainport Eindhoven en greenport Venlo. Voor Breda zijn geen specifieke opgaven genoemd. Wel geldt, ook voor Breda, dat de in Breda gelegen (herijkte) ecologische hoofdstructuur beschermd moet worden.

Plangebied Tramsingel 22

Het onderhavig plangebied is buiten de ecologische hoofdstructuur gelegen. Daarnaast geldt dat in het plangebied geen nieuwe ontwikkelingen worden mogelijk gemaakt die in strijd zijn met een van de nationale belangen. Samenvattend: Het voorgenomen bestemmingsplan is in lijn met de structuurvisie, aangezien geen nationale belangen in het geding zijn.

3.2.2 Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro)

De nationale belangen uit de SVIR die juridische borging vragen, worden in het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro) geborgd, dat op 30 december 2011 in werking is getreden. Voortaan moeten gemeenten bij het vaststellen van bestemmingsplannen, wijzigings- of uitwerkingsplannen, maar ook bij projectuitvoeringsbesluiten (Crisis- en herstelwet) rekening houden met het Barro. Het besluit is eerder aangekondigd als de Algemene maatregel van bestuur (Amvb) Ruimte. Het besluit heeft in de zomer van 2009 ter inzage gelegen.

Het besluit zorgt voor versnelling van de besluitvorming en vermindering van bestuurlijke drukte. Een aantal rijksbelangen wordt met dit besluit geborgd in bestemmingsplannen en andere ruimtelijke plannen van overheden. Onderwerpen waarvoor het rijk ruimte vraagt zijn de mainportontwikkeling van Rotterdam, bescherming van de waterveiligheid in het kustfundament en in en rond de grote rivieren, bescherming en behoud van de Waddenzee en enkele werelderfgoederen, zoals de Beemster, de Nieuwe Hollandse Waterlinie en de Stelling van Amsterdam en de uitoefening van defensietaken. In de loop van 2012 zal het besluit worden aangevuld met de ruimtevraag voor de onderwerpen veiligheid op rijksvaarwegen, toekomstige uitbreiding van infrastructuur, de elektriciteitsvoorziening, de ecologische hoofdstructuur (EHS), de veiligheid van primaire waterkeringen, reserveringsgebieden voor hoogwater langs de Maas en maximering van de verstedelijkingsruimte in het IJsselmeer. Ook zal het onderwerp duurzame verstedelijking in regelgeving worden opgenomen.

Het kabinet heeft de keuze voor deze onderwerpen gemaakt in de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte. Door de nationale belangen vooraf in bestemmingsplannen te borgen, wordt met het Barro bijgedragen aan versnelling van de besluitvorming bij ruimtelijke ontwikkelingen en vermindering van de bestuurlijke drukte.

De bedoeling is duidelijk: belemmeringen die de realisatie van de genoemde projecten zouden kunnen frustreren of vertragen worden door het Barro op voorhand onmogelijk gemaakt. Dat zal inderdaad kunnen leiden tot een versnelde uitvoering van die projecten. Daar staat tegenover dat gemeenten die een bestemmingsplan opstellen dat raakt aan een belang van één van de projecten in het Barro, nauwkeurig de regelgeving van het Barro moeten checken. Gebeurt dat niet, dan bestaat het risico op een reactieve aanwijzing van Gedeputeerde Staten of van de Minister. Het effect daarvan is dat bepaalde onderdelen van het bestemmingsplan niet in werking treden.

Plangebied Tramsingel 22

In het Barro zijn geen regels en onderwerpen van toepassing die betrekking hebben op het plangebied (bijvoorbeeld niet gelegen in een obstakelbeheergebied). Er hoeven dus geen regels juridisch verankerd te worden in onderhavig bestemmingsplan. Bovendien zijn in dit bestemmingsplan geen

nieuwe ontwikkelingen mogelijk gemaakt die in strijd zijn met een van de nationale belangen. Onderhavig bestemmingsplan is dus niet in strijd met het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening.

3.2.3 Wijziging Besluit ruimtelijke ordening

Op 5 juli 2011 is een wijziging van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) gepubliceerd. Vanaf 1 januari 2012 moet ieder nieuw bestemmingsplan een analyse van cultuurhistorische waarden bevatten. In aansluiting op de vaststelling van de Wet tot wijziging van de Monumentenwet 1988 en de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht in mei 2011 zijn op 17 juni 2011 het Bro, het Besluit omgevingsrecht (Bor) en het Besluit archeologische monumentenzorg aangepast.

Door een wijziging van het Bro moeten cultuurhistorische waarden voortaan vooraf in het proces van ruimtelijke ordening worden meegenomen, met name bij de voorbereiding en vaststelling van bestemmingsplannen. Het Bro bevat eisen waaraan de voorbereiding van een bestemmingsplan moet voldoen. Zo wordt er onder meer een beschrijving verlangd van de manier waarop *met de in het gebied aanwezige cultuurhistorische waarden en in de grond aanwezige of te verwachten monumenten wordt omgegaan*. De regering wil hiermee bereiken dat aandacht voor cultuurhistorische waarden voortaan in het planproces naar voren wordt gehaald.

De gemeente Breda heeft in de visie 'Erfgoed in context 2008-2015' al de basis gelegd voor de Bredase identiteit, hetgeen de basis vormt voor het meenemen van cultuurhistorische waarden in bestemmingsplannen. De cultuurhistorische waarden worden al enige jaren in het begin van het planproces meegenomen.

Plangebied Tramsingel 22

In hoofdstuk 2 is het historisch karakter van het plangebied uiteengezet. De wijze waarop het waardevolle karakter is geborgd, is met name in paragraaf 2.3 beschreven. Hiermee wordt voldaan aan zowel het Barro als het gewijzigde Bro.

3.2.4 Nationaal Milieubeleidsplan (NMP4) 2001

Het NMP4 beschrijft zeven hardnekkige milieuproblemen. De problemen betreffen de thema's biodiversiteit, klimaatverandering, natuurlijke hulpbronnen, gezondheid, externe veiligheid, leefomgeving en mogelijk onbeheersbare risico's. Voor de thema's biodiversiteit, klimaatverandering en natuurlijke hulpbronnen biedt het NMP4 een belangrijke strategische vernieuwing in de vorm van transitiebeleid voor de lange termijn (tot 2030). Voor de thema's gezondheid, externe veiligheid en leefomgeving bevat het NMP4 zogeheten beleidsvernieuwingen.

In het NMP 4 wordt gestreefd naar verminderde uitstoot van CO₂ en NO_x door het wegverkeer. Dit moet bereikt worden door zuinigere en schonere (vracht)auto's, met name door het toepassen van nieuwe technieken. Daarnaast wordt transportpreventie als een belangrijk middel gezien. In het NMP 4 is verder beleid uiteen gezet voor geluid. De geluidshinder wordt gebiedsgericht aangepakt waarbij een grotere rol voor de lokale overheid is weggelegd. Aanvullend op het gebiedsgerichte beleid zal het rijk inzetten op bronbeleid en innovatie om de akoestische kwaliteit te verbeteren. Deze nieuwe verdeling van bevoegdheden wordt uitgewerkt in het Modernisering Instrumentarium Geluidsbeleid (MIG). In het NMP4 is onder andere het volgende opgenomen: voor 2010 is de ambitie dat de akoestische situatie niet is verslechterd ten opzichte van 2000 (stand still).

In het NMP4 wordt ten aanzien van externe veiligheid aangegeven dat de normen voor het externe veiligheidsbeleid een wettelijke status zullen krijgen. Dit heeft inmiddels plaatsgevonden in het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi) en Regeling externe veiligheid inrichtingen (Revi).

Plangebied Tramsingel 22

Het NMP 4 doet geen specifieke uitspraken over het bestemmingsplangebied Tramsingel e.o.. Wel dient onderzoek te worden gedaan naar verschillende aspecten die in het NMP 4 benoemd worden, zoals luchtkwaliteit, geluidhinder en externe veiligheid. Daarbij dienen de voorgeschreven normen in acht te worden genomen.

3.2.5 Flora- en faunawet

De Flora- en faunawet (2002) voorziet in de bescherming van in het wild voorkomende inheemse plant- en diersoorten. Deze wet vervangt sinds april 2002 o.a. de Vogelwet, de Jachtwet en een gedeelte van de Natuurbeschermingswet. In de Flora- en faunawet is een zorgplicht opgenomen, hetgeen inhoudt dat eenieder handelingen achterwege moet laten waarvan redelijkerwijs vermoed kan worden dat deze schade toebrengen aan in het wild levende soorten.

In de wet is onder meer bepaald dat beschermde dieren niet gedood, gevangen of verontrust mogen worden en planten niet geplukt, uitgestoken of verzameld mogen worden. Daarnaast is het niet toegestaan om hun directe leefomgeving, waaronder nesten en holen, te beschadigen, te vernielen of te verstoren.

Onder bepaalde voorwaarden is het mogelijk een ontheffing te krijgen van de hiervoor genoemde verboden. Sinds begin 2005 is een nieuw vrijstellingenbesluit (AMvB) van de Flora- en faunawet in werking. Bij het beoordelen van aanvragen voor zo'n ontheffing wordt in het nieuwe vrijstellingenbesluit onderscheid gemaakt in verschillende categorieën van soorten.

Voor de soorten genoemd in bijlage IV van de Habitatrichtlijn aangevuld met een aantal overige bedreigde en zeldzame soorten (bijlage 1 AMvB vrijstellingenbesluit) kan alleen ontheffing worden verleend, wanneer:

1. voor de ingreep geen andere bevredigende oplossing bestaat, en
2. sprake is van dwingende redenen van groot openbaar belang, met inbegrip van redenen van sociale of economische aard, en voor het milieu gunstige effecten en;
3. geen afbreuk wordt gedaan aan een gunstige staat van instandhouding van beschermde soorten.

Onder bepaalde voorwaarden is het mogelijk van de Minister van LNV vrijstelling te krijgen voor ruimtelijke ontwikkelingen. In februari 2005 is hiertoe een AMvB25 in werking getreden.

Hierin worden de door de Flora- en faunawet beschermde soorten in verschillende categorieën onderverdeeld. Afhankelijk van de categorie waarin een bepaalde soort valt is een ontheffing noodzakelijk of kan een vrijstelling gelden.

Het voorgaande houdt in dat bij ingrepen met effecten op beschermde soorten, maatregelen zijn vereist die een gunstige staat van instandhouding van de betrokken soorten waarborgt en waarbij zoveel mogelijk wordt voorkomen dat er negatieve effecten optreden op beschermde soorten. Voor de beschermde soorten moet er dus altijd voor gezorgd worden dat zij hun leefgebieden behouden of nieuwe leefgebieden krijgen.

Plangebied Tramsingel 22

Voor het onderhavige bestemmingsplangebied betekent een en ander dat een ontheffing moet worden aangevraagd wanneer er rode lijst soorten voorkomen, die mogelijk schade zullen ondervinden van het project.

3.2.6 Wet op de archeologische monumentenzorg (2007)

De Wet op de archeologische monumentenzorg is naar aanleiding van de wijzigingen van onder andere de Monumentenwet, de Wet op de ruimtelijke ordening, de Wet Milieubeheer en de Woningwet opgesteld. Doelstelling van de wet is het culturele erfgoed (en vooral het archeologische erfgoed te beschermen. Hiertoe worden als bestanddelen van het archeologische erfgoed beschouwd alle overblijfselen, voorwerpen en andere sporen van de mens uit het verleden.

De uitgangspunten:

- 1 Archeologische waarden zoveel mogelijk in de bodem bewaren, in sommige gevallen kan opgraven worden maar alleen als behoud in de bodem (in situ) niet mogelijk is.
- 2 In een vroeg stadium van de ruimtelijke ordening zullen initiatiefnemers van ruimtelijke ontwikkelingen moeten aangeven hoe met eventuele archeologische waarden bij bodemverstorende ingrepen omgegaan zal worden. Verplicht is vooronderzoek te doen bij werkzaamheden die de grond kunnen verstoren.
- 3 Bodemverstoorders betalen archeologisch onderzoek en mogelijke opgravingen en noodzakelijke archeologische werkzaamheden.

Voor het plangebied betekent dit mogelijk dat de waarden in beeld moeten worden gebracht en, voor zover deze aanwezig zijn, via in het bestemmingsplan op te nemen regels moeten worden beschermd.

Relatie met het gemeentelijk beleid

Naast het rijksbeleid voor dit aspect heeft de gemeente Breda aanvullend beleid vastgesteld in de vorm van de nota 'Erfgoed in context, ErfgoedVisie Breda 2008-2015'. Dit beleid is leidend voor de planontwikkeling. Uit het kaartmateriaal bij de nota blijkt dat het zuid-westhoekje van het plangebied een hoge archeologische verwachtingswaarde heeft. Het gemeentelijk beleid wordt verder toegelicht in paragraaf 2.3.

3.3 Provinciaal beleid

De meest relevante provinciale beleidskaders voor het onderhavige bestemmingsplan zijn hieronder beknopt weergegeven.

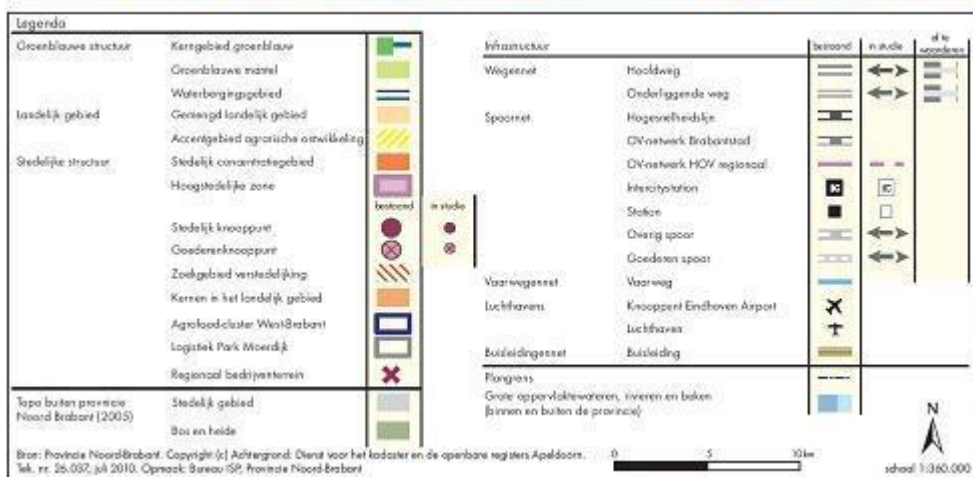
3.3.1 Structuurvisie ruimtelijke ordening

Met de vaststelling van de 'Structuurvisie ruimtelijke ordening' (1 oktober 2010) heeft de provincie aangesloten bij de inwerkingtreding van de Wet ruimtelijke ordening (Wro) per 1 juli 2008. De Wro verplicht provincies tot het opstellen van een structuurvisie. Deze structuurvisie vervangt de delen A en B van de Interimstructuurvisie Noord-Brabant (2008) en is daarmee één van de vier provinciale strategische plannen voor de fysieke leefomgeving. Deel C van de Interimstructuurvisie 'Ontwikkelingsprojecten West-Brabant' blijft in stand. De structuurvisie is op 1 januari 2011 in werking getreden.

De Structuurvisie geeft de samenhang weer tussen het beleid op het gebied van milieu, verkeer en vervoer en water. Het gedachtegoed uit het ontwerp Provinciaal Milieubeleidsplan (juni 2010), het Provinciaal Verkeers- en Vervoersplan (2006) en het Provinciaal Waterplan (2009) zijn in de Structuurvisie ruimtelijke ordening opgenomen en verwerkt. In de Structuurvisie zijn alleen de ruimtelijk relevante hoofdlijnen uit deze andere strategische plannen opgenomen. Een verdere detaillering van het beleid staat in de plannen zelf. Daarnaast houdt de Structuurvisie ruimtelijke ordening rekening met het provinciaal beleid op economisch, sociaal-cultureel en ecologisch vlak; zoals het advies voor de opstelling van een Ruimtelijk Economische Visie, de Cultuurhistorische Waardenkaart en het Natuur- en landschapsoffensief.

In de 'Structuurvisie ruimtelijke ordening' geeft de provincie aan hoe zij omgaat met de ruimtelijke opgave voor de periode tot 2025, met een doorkijk naar 2040. Er gaat geen directe werking uit richting gemeentelijke besluitvorming. De uit de structuurvisie voortvloeiende Verordening ruimte heeft wel een doorwerking naar gemeentelijke besluitvorming.

Het plangebied aan de Tramsingel is als onderdeel van de bestaande stad op de bijbehorende kaarten aangegeven als gebied Hoog stedelijke zone.



Uitsnede structurenkaart – Structuurvisie (Bron : www.brabant.nl)

Binnen deze zone wordt gestreefd naar:

- 1 versterking van de economische kennisclusters (ontwikkelen, ordenen, beschermen, regionaal samenwerken, stimuleren),
- 2 betere verknoping van stedelijke ontwikkelingen aan de infrastructuur (ontwikkelen, ordenen, beschermen, regionaal samenwerken, stimuleren),
- 3 meer aandacht voor ruimtelijke kwaliteit (ontwikkelen, ordenen, beschermen, regionaal samenwerken, stimuleren),
- 4 zorgvuldig ruimtegebruik (ontwikkelen, ordenen, beschermen, regionaal samenwerken, stimuleren),
- 5 concentratie van verstedelijking (ontwikkelen, ordenen, beschermen, regionaal samenwerken, stimuleren)

Plangebied Tramsingel 22

Naast de realisatie van appartementen wordt er door WonenBregburg 1.377m² kantoorruimte gerealiseerd in het plangebied aan de Tramsingel. De ontwikkeling van het plan aan de Tramsingel past binnen het provinciale beleid van 'bouwen op inbreidingslocaties' en 'zuinig ruimtegebruik'.

3.3.2 Verordening Ruimte Noord-Brabant 2011

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. Provinciale Staten hebben op 17 december 2010 de Verordening ruimte Noord-Brabant 2011 vastgesteld.

Deze verordening is in twee fasen tot stand gekomen:

- 1 de Verordening ruimte fase 1, die op 23 april 2010 werd vastgesteld, betrof het omzetten in regels van het toen geldende provinciaal beleid;
- 2 de Verordening ruimte fase 2, waarvan het ontwerp op 1 en 22 juni 2010 werd vastgesteld, betrof het omzetten in regels van nieuw beleid dat is opgenomen in de Structuurvisie ruimtelijke ordening en gedeeltelijk ook een herziening van de verordening ruimte, fase 1.

Provinciale Staten hebben in verband met de leesbaarheid een integrale versie van de verordening vastgesteld waarbij het ontwerp van fase 2 is geïntegreerd in fase 1 en waarbij een herschikking van de hoofdstukken en een hernummering van de artikelen heeft plaatsgevonden. De Verordening ruimte Noord-Brabant 2011 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:

- Regionaal perspectief voor wonen en werken;
- Ruimte-voor-ruimteregeling;
- Groene hoofdstructuur-natuur en Ecologische hoofdstructuur;
- Bescherming tegen wateroverlast en overstromingen;
- Grond- en oppervlaktewatersysteem;
- Land- en tuinbouw;
- Water;
- Cultuurhistorie;
- Agrarisch gebied.
-



Uitsnede Verordening Ruimte, Stedelijke ontwikkeling (Bron: www.babant.nl)

Plangebied Tramsingel 22

Het plangebied is geheel gelegen in bestaand stedelijk gebied, stedelijk concentratiegebied. De Verordening zegt hierover dat bestemmingsplannen die voorzien in een stedelijke ontwikkeling uitsluitend gelegen moeten zijn in het bestaand stedelijk gebied. De ontwikkeling Tramsingel voldoet hieraan. De verordening bevat tevens de regionale afspraken ten aanzien van de woningbouw (verankering). Concreet betekent dit dat Breda voor de periode 2009-2020 en capaciteit van 7350 woningen vertaald zouden moeten worden naar bestemmingsplannen om te kunnen voldoen aan de woningbehoefte. In de periode van 2009 en 2010 zijn er in totaal netto 1159 woningen gerealiseerd. Dit betekent een resterend aantal van 6191 woningen per 1 januari 2011. De locatie Tramsingel wordt ontwikkeld door een woningcorporatie met 77 huurwoningen. Elders in de stad wordt hiervoor programma vrijmaakt. Het leidt dus niet tot een toename van het aantal woningen in de stad Breda.

De ontwikkeling van het plangebied betreft het dichtzetten van een 'gat' in de stedenbouwkundige structuur en het verdichten van een binnenstedelijke locatie. In verband met de huidige ruimtelijke kwaliteit is het niet wenselijk om het gat voort te laten bestaan. Momenteel liggen er veel kantoren direct aan de Tramsingel. Voor een aantal hiervan loopt een pilotproject om deze om te zetten naar

studentenhuisvesting. Wonen past op deze locatie. De appartementen zijn divers wat betreft indeling en prijs. Tevens komt er in de plint van het gebouw kantoorruimte.

De andere onderwerpen in de verordening zijn niet van toepassing op dit plangebied, vanwege het feit dat het plangebied is gelegen in bestaand stedelijk gebied.

3.4 Gemeentelijke beleid

De meest relevante gemeentelijke beleidskaders voor het onderhavige bestemmingsplan zijn hieronder beknopt weergegeven.

3.4.1 Structuurvisie Breda 2020

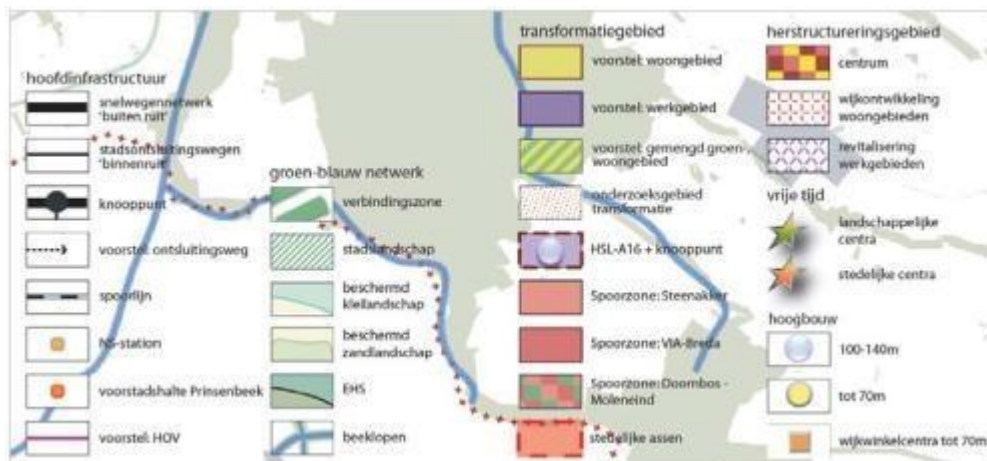
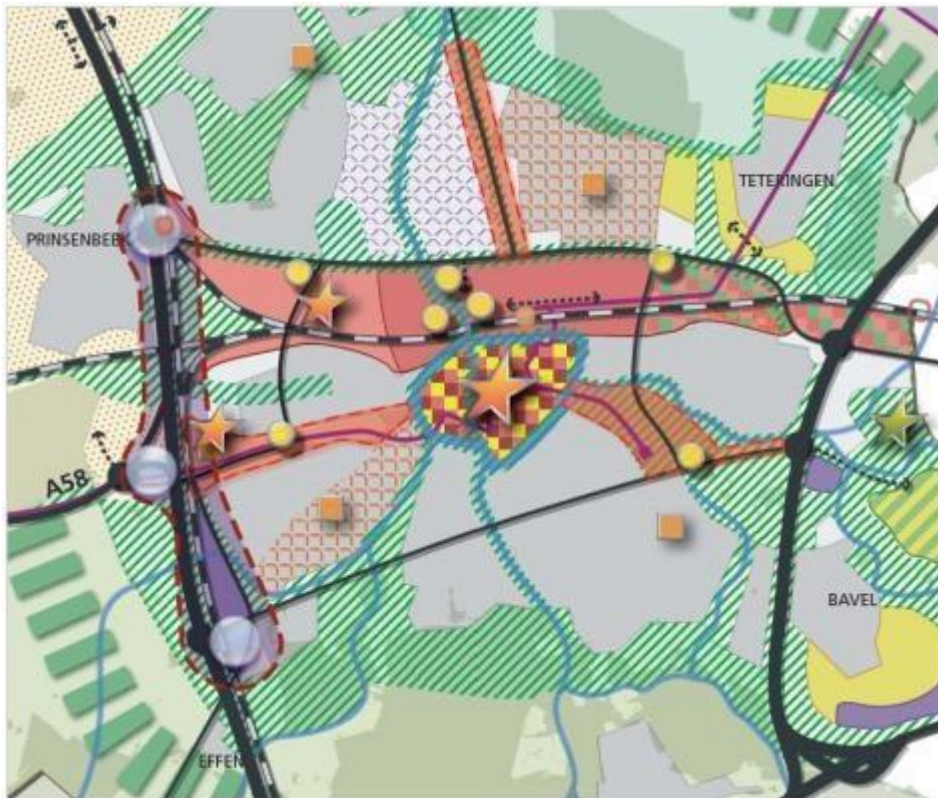
De gemeenteraad heeft in december 2007 de 'Structuurvisie Breda 2020, Stad in Evenwicht', vastgesteld. Deze beleidsnota bevat een ruimtelijke visie voor de gehele stad en vormt het algemene beleids- en toetsingskader voor ruimtelijke ontwikkelingen op de lange termijn (2020). In de structuurvisie is een integrale richting aan de verdere ontwikkeling van Breda gegeven.

In 2007 werd verwacht dat Breda in 2020 zou groeien tot een stad van circa 185.000 inwoners met 15.000 nieuwe wooneenheden, circa 110.000 arbeidsplaatsen en 250 hectare nieuwe bedrijventerreinen. Ook een goede spreiding van kwalitatieve maatschappelijke voorzieningen voor levensloopbestendige wijken in de stad is een vereiste. Bovendien dient de stad goed bereikbaar te zijn en dient het een zuidelijk vervoersknooppunt voor weg en spoor te zijn. Een karakteristieke groen- en waterstructuur in en om de stad maakt ook onderdeel uit van de programmadoelen.

Inmiddels maakt een aantal (autonome) ontwikkelingen het noodzakelijk de programmadoelen voor 2020 en later bij te stellen. Een nieuwe Structuurvisie voor de stad is daarom wenselijk.

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

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



Uitsnede uit structuurvisie

De Structuurvisie gaat uit van programmadoelen voor:

- 1 wonen: circa 185.000 inwoners in 2020, 15.000 nieuwe wooneenheden, woonkansen voor oudere en jonge mensen;
- 2 werken: circa 110.000 arbeidsplaatsen in 2020, 250 ha nieuwe bedrijventerreinen, arbeidsplaatsen voor hoog- en lageropgeleiden;
- 3 een goede spreiding van kwalitatieve maatschappelijke voorzieningen voor levensloopbestendige wijken in de stad;
- 4 een infrastructuur die de bereikbaarheid van de stad in stand houdt;
- 5 een karakteristieke groen- en waterstructuur in en om de stad.

Prioriteit wordt gegeven op de middellange termijn (2015) aan lopende transformatieprogramma's voor wonen en werken. Eén van de projecten die hierin is benoemd betreft de spoorzone in het centrum van Breda. De projectlocatie ligt tegen de Spoorzone aan. Dit gebied, 160 hectare groot, wordt een hoogwaardig stedelijk gebied en zal ruimte bieden voor wonen, werken en recreëren. Het aantrekkelijke gebied de Spoorzone sluit goed aan op de nieuwe ontwikkelingen in het plangebied.

Het gebied aan de Tramsingel zal een goede overbrugging vormen tussen de binnenstad en de Spoorzone. Er zal begin 2012 een visie voor dit gebied worden opgesteld.

Er is als gevolg van het huidige economische klimaat sprake van veranderende marktomstandigheden die van invloed zijn op het woningbouwprogramma. Momenteel is er een overschot aan woningbouwplannen in bepaalde segmenten en kantoorruimte. Onder andere hierdoor gaat de ontwikkeling van de spoorzone langzamer dan eerder is voorzien. Derhalve is gestart met een herziening van de Structuurvisie Breda 2020. De herziene structuurvisie zal inspringen op de gewijzigde omstandigheden.

3.4.2 Woonvisie

In het door de gemeenteraad vast te stellen woonbeleid zal worden ingespeeld op de verwachte en gewenste ontwikkelingen op de Bredase woningmarkt. Omdat de dynamiek op het gebied van Wonen groot is wordt de actualisering van het woonbeleid (eerder vastgelegd in de Woonvisie Breda) uitgevoerd in de vorm van een Woonagenda die periodiek kan worden aangevuld. Tezamen met het regieplan Koersgezet wordt met de Woonagenda richting gegeven aan de toekomst van het Wonen in Breda.

De afspraken uit de Woonagenda zullen worden meegenomen bij de herijking van de prestatieafspraken "Alliantie voor wonen in Breda".

3.4.3 Geschikt wonen voor iedereen (GWI)

Geschikt Wonen voor Iedereen (2005) richt zich op de realisatie van een geschikt woonmilieu voor iedereen, met daarbinnen aandacht voor ouderen en mensen met beperkingen, op wijk- en buurtniveau, zodat mensen zo lang mogelijk zelfstandig en prettig in hun gebied kunnen wonen. GWI is aan te merken als een integrerende aanpak, waarbij de verschillende condities om zo zelfstandig te blijven wonen en functioneren in samenhang worden benaderd. De hoofdelementen zijn:

1. voldoende en geschikte huisvesting;
2. een toegankelijke woonomgeving;
3. de aanwezigheid van primaire voorzieningen (winkels, openbaar vervoer, bank, postkantoor en dergelijke);
4. de aanwezigheid van benodigde zorg- en welzijnsvoorzieningen.

In het kader van het GWI-beleid is Breda verdeeld in 15 GWI-gebieden. Per wijk is in kaart gebracht hoeveel voorzieningen er zijn voor wonen, zorg en welzijn. Centraal binnen het beleid staan de Centrale Zones. De Centrale Zone is het kloppend hart van het GWI-beleid, waarbinnen alle voorzieningen op het gebied van wonen, zorg, welzijn en voorzieningen voor de dagelijkse levensbehoeften geconcentreerd zijn.

3.4.4 Stedelijke programmering 2020, Koers gezet

In de 'Structuurvisie Breda 2020' is geschetst wat het ruimtelijke beleid is voor de stad. Hierin is opgenomen dat de stad tot een omvang van 185.000 inwoners kan groeien in 2020. Om dit doel te verwezenlijken is een woningbouwprogrammering opgesteld waarin is aangegeven waar, wanneer en hoeveel woningen gebouwd kunnen worden. Recente inzichten in de demografische ontwikkelingen geven echter aan dat de gemeente minder snel zal groeien dan gedacht, er hoeven tot 2020 minder woningen gebouwd te worden dan gedacht. In regionale afspraken is het maximale aantal te bouwen woningen (en kantoren) per gemeente vastgelegd. Op basis hiervan is in Breda sprake van een overprogrammering aan woningen en kantoren tot 2020. Breda heeft in de bestaande stad voldoende fysieke ruimte voor ontwikkelingen. Er zijn ook meer dan voldoende nieuwbouwplannen in voorbereiding. Het maximum aantal te bouwen woningen is kleiner dan de aantallen woningen die momenteel in voorbereiding zijn. Er is dus onvoldoende programma beschikbaar om de fysieke ruimte in te vullen. Vraag en aanbod zullen beter op elkaar afgestemd moeten worden. Er moet dus een herprogrammering plaatsvinden, waarbij prioriteiten gesteld worden welke woningbouwplannen wel en geen doorgang mogen vinden.

De gemeenteraad heeft op 16 december 2010 de nota 'Koers gezet' vastgesteld. Hierin is aangegeven op welke projecten en gebieden de gemeente zich de komende jaren wil richten. Aangegeven is op welke projecten en gebieden programmatisch wordt ingezet. Ook is het Regie- en Actieplan vastgesteld dat ingaat op de wijze waarop de stedelijke programmering wordt verankerd en welke acties zijn uitgezet om de vraagstukken zoals benoemd in 'Koers gezet' aan te pakken.

Bij nieuwe ontwikkelingslocaties wordt kritisch gekeken of wel ontwikkeld moet en kan worden en zo ja, met hoeveel woningen en welk woningtype. Een toevoeging van (bedrijfs)woningen zal gepaard moeten gaan met een kwalitatieve verbetering van de locatie en met het niet-realiseren van woningbouw elders in de stad.

Plangebied Tramsingel 22

Ten aanzien van de locatie Tramsingel wordt gesteld dat dit een gewenste ontwikkeling is, maar dat er eerst elders programma ingeleverd moet worden voordat deze locatie ontwikkeld kan worden. Het betreft 77 woningen met een "bereikbare" huurprijs. Ze zijn bedoeld voor huishoudens die recht hebben op huurtoeslag. Derhalve behoort het volledige project tot de categorie "sociale huur".

Als gevolg van de besluiten in 'Koers Gezet' zal er in 2011 gestart worden met een actualisatie van de Structuurvisie Breda.

3.4.5 De Alliantie 2008-2012

In de Woonvisie Breda 2007-2010 en het nieuwe Woonbeleid heeft de gemeente haar ambities en doelen vastgelegd op het gebied van het wonen, mede in relatie tot doelen van andere beleidsvelden. Door de corporaties is deze visie onderschreven, waarmee de woonvisie richtinggevend is voor de gezamenlijke ambities en de te realiseren doelen.

Als illustratie en uitwerking van het partnerschap tussen gemeente en corporaties, is in december 2008 'De Alliantie 2008 – 2012' getekend. In de Alliantie zijn op zeven thema's prestatieafspraken gemaakt die een invulling geven aan de geformuleerde doelstellingen in de woonvisie.

Bijstelling perspectief

Vanaf januari 2009 is de uitvoering van de Alliantie opgepakt. Geconstateerd kan worden dat na anderhalf jaar uitvoering al veel afspraken een uitwerking hebben gekregen. Die 'oogst' van de Alliantie wordt geïllustreerd in het werkplan Uitvoering Alliantie Breda 2008 – 2012. In dit (dynamisch) document wordt de voortgang op de uitvoering van de prestatieafspraken bijgehouden.

Ten gevolge van de stedelijke (her)programmering (in het kader van de uitvoering van het Coalitieakkoord @Breda, 2010-2014) ontstond op enig moment de behoefte om de prestatieafspraken op het thema 'verruiming van de woningvoorraad' te herzien. De Herijkte Alliantie 2011 t/m 2014, getekend op 12 juli 2011, is het resultaat van deze bijstelling van de prestatieafspraken.

De aanleiding voor deze tussentijdse bijstelling van 'De Alliantie 2008 – 2012; meer perspectief voor mensen' is gelegen in de stedelijke (her)programmering. De woningbouwafspraken welke in het kader van de huidige Alliantie 2008-2012 zijn afgesproken, bleken niet langer realistisch tegen de achtergrond van de bijgestelde demografische verwachtingen. Deze noodzaak tot bijstelling werd ook door de corporaties onderkend.

Daartoe is in de tweede helft van 2010 tezamen met de corporaties een proces van herprogrammering doorlopen wat heeft geresulteerd in de gezamenlijke notitie 'Van Koers Gezet naar Gedeelde Koers'. 'Gedeelde Koers' als onderdeel van de besluitvorming rond 'Koers Gezet' is op 16 december 2010 vastgesteld door de Raad. Daarmee werd de basis gelegd om de resultaten van 'Gedeelde Koers' een vertaling te geven via een herijking van de vigerende Alliantie. De Herijkte Alliantie 2011 t/m 2014 is het resultaat van deze bijstelling van de prestatieafspraken en vervangt de Alliantie 2008-2012.

Met de Herijkte Alliantie 2011 t/m 2014 worden enerzijds de woningbouwafspraken met de corporaties voor de periode tot 2020 fors naar beneden bijgesteld alsmede in kwalitatieve zin tegen het licht gehouden, terwijl anderzijds een zogenaamde Plus op de Alliantie is gezet. De maatschappelijke inzet van de corporaties is verbreed ten opzichte van de huidige Alliantie. Tegelijkertijd krijgen de corporaties de mogelijkheid om een aantal nieuwe locaties in de periode tot 2020 in ontwikkeling te brengen.

Herziening Alliantie en locatie Tramsingel

Deze herziening is op 12 juli 2011 getekend door de gemeente en de drie woningcorporaties. De afspraken zijn gebaseerd op de door de gemeenteraad vastgestelde nota 'Koers gezet'.

De nieuwbouw die mogelijk wordt gemaakt in onderhavig bestemmingsplan is gebaseerd op de herziene Alliantie. In de herziening zijn ook locaties (waaronder de beoogde woningbouw aan de Tramsingel), opgenomen waar tot 2020 woningbouw kan komen, mits de woningcorporaties aangeven waar elders in de stad programmatisch ruimte wordt gewonnen door o.a. sloop van woningen en het laten vervallen van bouwrechten. Er wordt momenteel over deze zogenaamde 'verdunninglijst' overleg

gevoerd, die binnenkort een juridische verankering zal krijgen. Dit betekent dat er door deze verrekening in aantal geen woningen in de stad bijkomen.

3.4.6 Kantorennota 2020

In december 2012 is de 'Kantorennota Breda 2020' vastgesteld. De 'Kantorennota Breda 2020' beschrijft de beleidskeuzes die de gemeente wil maken ten aanzien van bestaande en nieuw te ontwikkelen kantorenlocaties in de gemeente tot 2020. In de nota wordt ingegaan op de kenmerken van de bestaande kantorenvorraad, trends en ontwikkelingen op de kantorenmarkt, de leegstandproblematiek, de plancapaciteit en er wordt een behoefteprognose gepresenteerd.

De belangrijkste conclusies die in de nota worden getrokken zijn:

- In Breda is sprake van een grote kwantitatieve mismatch tussen plancapaciteit, bestemmingsplanruimte en behoefte
- Breda kent een bovengemiddelde leegstand
- Meeste vraag naar kantoren in het centrum/stationsgebied en langs de snelwegen A-16 en A-27

Gevolgen voor het plan

Reeds 10 jaar geleden is door de gemeente een vergunning afgegeven voor een kantoorgebouw op deze locatie. Dit initiatief is reeds meegenomen bij de analyses van de kantorenmarkt en hierin meegenomen als reeds bestaand kantoor. Door de ontwikkeling aan de Tramsingel ontstaat er dus in principe geen extra capaciteit aan kantoren. Aan de hand hiervan kan worden geconcludeerd dat het initiatief dus past binnen de kaders van de kantorennota.

3.4.7 Verkeersplan Breda

Het verkeers- en vervoerbeleid van de gemeente Breda is verwoord in het Verkeersplan Breda (2003). Naast uitgangspunten en oplossingen voor nieuwe infrastructurele situaties geeft het verkeersplan richting aan verdere uitwerking van bestaande programma's op het gebied van parkeren, beheer en onderhoud en het verkeer en vervoersprogramma voor verkeersmanagement en veiligheid.

Voor het gemotoriseerde verkeer geeft het Verkeersplan een zogenaamde categorie-indeling van het wegennet. Hierbij is de functie van de wegen benoemd. Zogenaamde stadsontsluitingswegen zorgen voor de afwikkeling van stedelijk autoverkeer, ofwel het verkeer tussen stadsdelen en het verkeer tussen stroomwegen (autosnelwegen) en stadsdelen. Wijkontsluitingswegen brengen het verkeer van de stadsontsluitingswegen naar de wijken. Tot slot zijn er de erftoegangswegen, die dienen ter ontsluiting van woningen, voorzieningen en bedrijven. De gemeente streeft in 2010 naar een afname van het aantal doden met 25% en het aantal ziekenhuisgewonden met 30% ten opzichte van 1998.

Deze doelstelling is onder andere verwoord in het vigerende Verkeersveiligheidsplan Breda (juni 2002). De Tramsingel is een deel van de belangrijke historische weg rondom het stadcentrum en de singel van Breda en kan worden aangemerkt als wijkontsluitingsweg. De Tramsingel wordt ontsloten door belangrijke wegen als de Belclumweg en de Lunetstraat naar het Noorden. Het plangebied aan de Tramsingel zou hier goed op aangesloten kunnen worden.

3.4.8 Parkeernota

In de gemeentelijke Parkeernota is het aantal benodigde parkeerplaatsen per ruimtelijke of functionele ontwikkeling opgenomen. De ontwikkeling betreft de realisatie van woningen (appartementen) en kantoorruimte. Parkeervoorzieningen worden gerealiseerd binnen het plangebied in een parkeergarage (2 lagen). Voor het bouwplan dient rekening gehouden te worden met de volgende normen:

- 1,2 parkeerplaats per appartement,
- 1,0 parkeerplaats per 100 m² bvo als het een kantoor zonder baliefunctie betreft.