

Toelichting

Belcrum

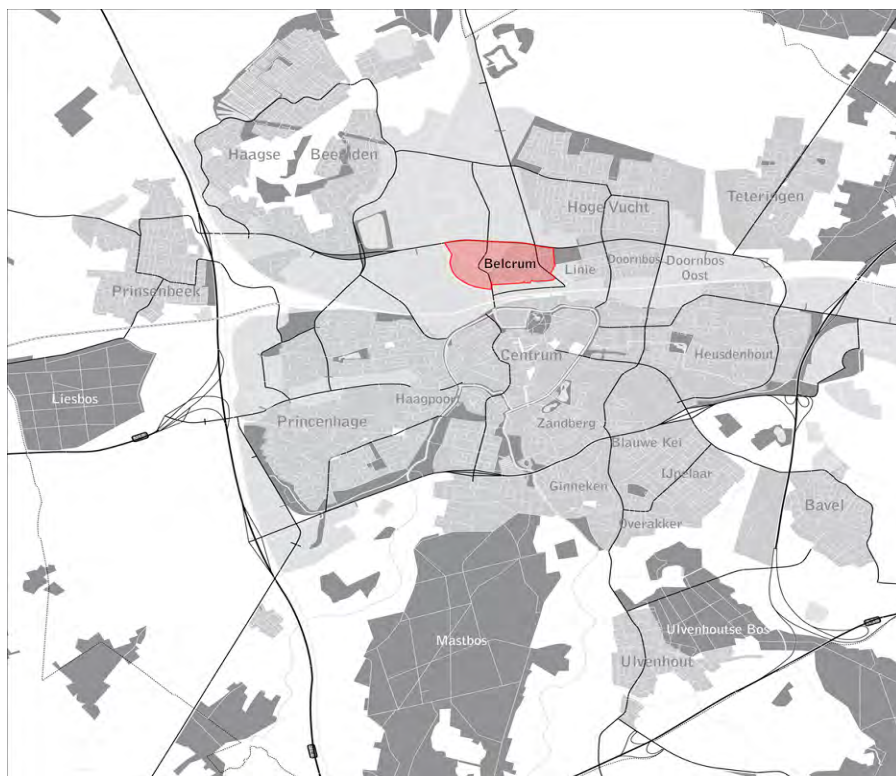
HOOFDSTUK 1 Inleiding

1.1 Aanleiding en doel

De voor het plangebied Belcrum geldende bestemmingsplannen zijn deels ouder dan de wettelijk voorgeschreven 10 jaar en zijn uit dat oogpunt aan herziening toe. Dit geldt temeer nu per 1 juli 2008 de Wet ruimtelijke ordening (Wro) in werking is getreden. Hierdoor wordt de noodzaak om te beschikken over actuele bestemmingsplannen alleen maar groter. Het voorgaande vormt de voornaamste reden voor het opstellen van het onderhavige bestemmingsplan. Het bestemmingsplan heeft als doel om het bestaande woon- en leefmilieu, alsmede het werkgebied te beschermen, hiertoe wordt de bestaande planologisch juridische situatie zoveel mogelijk verankerd en worden onwenselijke ruimtelijke ontwikkelingen voorkomen.

1.2 Ligging en plangrenzen

Voor wat betreft de grenzen van het plangebied is er voor gekozen om nieuwe plangrenzen te kiezen, die aansluiten bij de natuurlijke en fysieke structuren. De grenzen van het nieuwe bestemmingsplan Belcrum zijn aan de westzijde de rivier de Mark, aan de noordzijde de Noordelijke Rondweg, aan de oostzijde betreft het de Lachappellestraat en gedeeltelijk de Terheijdenseweg en aan de zuidzijde het plangebied van het Stationskwartier.



Figuur 1: Globale ligging plangebied in de stad

1.3 Huidige planologie

Het bestemmingsplan Belcrum vervangt een aantal bestemmingsplannen geheel of gedeeltelijk. In tabel 1.1 is een overzicht opgenomen van de bestemmingsplannen die worden vervangen door onderhavig bestemmingsplan. Voor het plangebied zal één nieuw bestemmingsplan worden opgesteld.

	Bestemmingsplan	Vaststelling	Goedkeuring	RvS
1	Krogtten-Zuid	31-10-1996	26-5-1997	12-11-1998
2	Krogtten-Zuid, partiële herziening 1998/1	28-1-1999	7-9-1999	29-08-2001
3	Belcrum	30-01-2003	10-6-2003	26-11-2003
4	Voormalig Slachthuisterrein	24-2-2000	27-11-2001	07-08-2002

5	Christus koning-kerk	24-6-1999	18-01-2000	nvt
6	Christus koningkerk, partiële herziening 2000/1	28-6-2000	31-7-2000	nvt
7	Emer-Zuid	21-12-2000	4-9-2001	nvt
8	Emer-Zuid, partiële herziening 2004/1	7-7-2005	31-1-2006	13-09-2006
9	Paraplubestemmingsplan parkeernormen	29-06-2006	25-09-2006	nvt
10	Paraplubestemmingsplan Horeca	24-09-2009	nvt	nvt
11	Parapluherziening geluidszone industrieterrein Breda Noord	17-12-2009	nvt	30-03-2011
12	Paraplubestemmingsplan Smart-, grow- en headshops en belwinkels	16-07-2009	nvt	nvt

Tabel 1.1 : Vigerende bestemmingsplannen

1.4 Planvorm

Het ruimtelijke en functionele toekomstbeeld voor het gebied is gericht op behoud van het bestaande karakter. Grootschalige ontwikkelingen komen in het plangebied niet voor. De doelstelling van het bestemmingsplan is behoud en, indien mogelijk, versterking van de bestaande ruimtelijke kwaliteit. Hierdoor is *in hoofdzaak* sprake van een consoliderend bestemmingsplan, waarbij de bestaande, fysieke en planologisch-juridische situatie als uitgangspunt voor de juridische regeling dient. Maar de regeling biedt daarbij ook voldoende flexibiliteit voor planologisch aanvaardbare bouwinitiatieven danwel (beperkte) functiewijzigingen.

Voor de aan westzijde gelegen haventerreinen ligt de zaak een nuance anders. Voor de periode na 2020 is het beleid gericht op een transformatie van bedrijventerrein naar een stedelijk gebied waarin de functies wonen, werken en recreëren verweven zijn tot een hoogwaardig niveau. Dit houdt in dat het conserverende karakter moet worden gezien als een overgangsregiem naar een toekomstige herontwikkeling. Deze herontwikkeling ligt overigens voorbij de planhorizon van dit bestemmingsplan.

1.5 Leeswijzer

In hoofdstuk 2 'Gebiedsanalyse' is allereerst een ruimtelijke en functionele analyse van het plangebied opgenomen. Het hoofdstuk wordt afgesloten met de in het plangebied te verwachten ontwikkelingen. In hoofdstuk 3 'Beleid' wordt het (relevante) ruimtelijke rijks-, provinciaal en gemeentelijk beleid beschreven. In hoofdstuk 4 'Milieu en landschap' komen de sectorale milieu- en landschapsaspecten aan bod. Daarna volgt in hoofdstuk 5 de juridische planbeschrijving. In dit hoofdstuk wordt de wijze van bestemmen uiteengezet en is een toelichting gegeven op de regels van het bestemmingsplan. In hoofdstuk 6 wordt de financiële uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan beschreven. Tot slot is hoofdstuk 7 'Communicatie' gereserveerd voor de uitkomsten van het vooroverleg zoals bedoeld in artikel 3.1.1 van het Besluit ruimtelijke ordening en de inspraak, evenals een beschrijving van de verdere procedure.

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

Het plangebied is gelegen ten noorden van de historische binnenstad.

Het plangebied is bovendien gelegen naast de transformatiegebieden rond het station. In deze Spoorzone worden de oude en in onbruik geraakte emplacements, alsmede de vervallen bedrijfsterreinen langs die spoorcomplexen in de komende jaren getransformeerd tot een hoogwaardig en wervend hoogstedelijke milieu.

Het woongebied Belcrum is een woongebied dat grotendeels in de jaren dertig van de vorige eeuw is gerealiseerd. Begin van deze eeuw zijn de laatste woningen opgeleverd (slachthuisterrein). De buurt bestaat voor het overgrote deel uit eengezinswoningen.

Het bedrijventerrein aan de Belcrumhaven dateert uit de jaren dertig van de vorige eeuw en was de ideale vestigingslocatie voor de metaal- en machinefabrieken van de stad. Vanaf de jaren zeventig trad het verval in. Deze complexen vormen momenteel onderdeel van de transformatieproces in het kader van de Spoorzone-ontwikkeling. Deze havencomplexen vormen onderdeel van het grote bedrijventerrein Breda-noord.

De in het plangebied gelegen Belcrumweg en Terheijdenseweg vormen belangrijke verbindingslijnen voor verkeer dat vanuit het noorden naar het station en het centrum van de stad reist. Dit betreft niet alleen de bewoners van de woonwijk Haagse Beemden, maar ook forensen van buiten de gemeente. Vanwege de ligging van het station is er ook een belangrijke stroom vanuit het station naar bestemming in het noorden van Breda en noordelijk van Breda.

2.3 Ruimtelijke structuur

De stad Breda is gelegen op de landschappelijke overgang van het zand van Brabant en het veen-klei van Holland. Deze overgang heeft geen scherpe grens, maar kent een diffuse overgang met veel plaatselijke nuances. Langs de rivier Mark zijn plaatselijk kleine verhogingen ("donk") die al snel voor bewoning in aanmerking kwamen. Breda is op zo'n donk gesitueerd.

Breda dankt zijn ontstaan aan de ligging op het kruispunt van de verbinding tussen Bergen op Zoom en Den Bosch en de verbinding tussen de Hollandse steden en Antwerpen. Daarnaast vormde de stad, met de residentie van de Nassau's en de daarmee samenhangende hofhouding, een bestuurlijk centrum voor de omgeving.

Zoals gebruikelijk was de stad 'bevestigd'. In de middeleeuwen omringde een muur de stad. In de loop der tijd werd deze verdediging geperfectioneerd tot een diep uitgebouwd vestinglandschap. Buiten de vesting lagen de schootsvelden; bebouwing was daar verboden.



figuur 2: topografische kaart 1925

Belcrum lag buiten de vesting. Het laaggelegen land werd al snel ingepolderd en als weidegebied in gebruik genomen.

Langs de Mark werd, op een donk, het Speelhuys gerealiseerd; een buiten van de Nassau's dat gebruikt werd als vertrekpunt voor de jacht en voor andere adellijke geneugten. De Speelhuislaan verbond het Speelhuys met de Bossche poort en de stad.

Rond de jaren 1850-1870 komt in Nederland de Industriële Revolutie op gang. De ontwikkeling van de stoommachine brengt de maatschappij in een technologische stroomversnelling. In een korte tijdspanne verandert de stad drastisch van uitstraling. Meest opmerkelijk is het slechten van de vestingwerken. Hierdoor ontstaat de ruimte die nodig is om de stad te laten groeien. Aan de noordzijde van de stad wordt in de periode 1855-1866 de spoorlijn aangelegd. Daarbij lag het station aanvankelijk nog aan de westzijde van de Mark, pas in 1873 is het station op de huidige locatie terecht gekomen. In samenhang daarmee worden de terreinen aan weerszijde van de spoorlijn gebruikt voor bedrijven. Ook wordt de Terheijdenseweg aangelegd; een moderne straatweg.

In 1925 neemt de gemeenteraad het stedenbouwkundigplan van ir. Schaap aan. Dit plan voorzag in de ontwikkeling van diverse gebieden rond de stad, ten behoeve van woningbouw en bedrijventerreinen. Op basis van dit plan werd in de jaren '30 het woongebied Belcrum ontwikkeld. De gebieden langs de Mark werd een bedrijfsbestemming toegekend. Het plan kenmerkt zich door een rationele, rechthoekige ("orthogonale") verkavelingsstructuur. Op de door de straten omsloten terreinen is ruimte voor bebouwing. Kenmerkend voor bebouwing uit de jaren '30 is de aandacht voor bebouwing op de hoek van de straten: vaak is hier een speciaal ontworpen hoekwoning, waarbij het zicht op de achtertuinen wordt afgeschermd. Aan de Speelhuislaan zijn op de hoeken veelal winkels of andere functies gevestigd.

De terreinen langs de Mark werden door moderne bedrijven in gebruik genomen. De ligging aan het water en aan langs het spoor, leidde tot een concentratie van metaalverwerkende bedrijven (Tauw, Backer-en-Reub, Verschuuren). Ook andere moderne stedelijke voorzieningen zoals het slachthuis en de watertoren, vonden een plek in dit nieuwe deel van de stad.



foto: watertoren

Na de oorlog werd de wijk Linie en later ook de wijken Doornbos en Hoge Vucht, ten noorden van het spoor gerealiseerd. Na de verhoging van de spoorbaan, en de daarbij horende viaducten, ("operatie spoorslag" in de jaren '70) lagen deze wijken "achter het spoor". De ontwikkeling van de Noordelijke Rondweg in de jaren '60 zorgde voor een heldere begrenzing van Belcrum met het bedrijventerrein Krogten. Deze verzwaring van de infrastructuur en de ligging aan bedrijventerreinen leidde tot een enigszins geïsoleerde ligging van de woonwijk Belcrum.

In de jaren '90 van vorige eeuw begint een neerwaartse ontwikkeling voor de bedrijvigheid aan de haven. Ook andere bedrijvigheid langs de spoorlijn komt als gevolg van economische en bedrijfsmatige processen, in een neerwaartse spiraal. Tegelijk veranderen ook de inzichten omtrent het goederenvervoer per spoor en het belang van het emplacement. In het begin van de 21ste eeuw is duidelijk dat de bedrijfszone rond het spoor geen lang leven meer beschoren is en beschikbaar komt voor transformatie.

In het gevolg van deze constatering worden stedenbouwkundige plannen opgesteld om de vrijkomende terreinen te ontwikkelen tot dynamische en hoogstedelijke woon- en werkgebieden. Daarbij wordt tevens gestreefd naar het verbeteren van de noord-zuid relaties. Voor Belcrum is de aanleg van de nieuwe Stationslaan het meest van betekenis. Hierdoor wordt de barrière van het spoor verminderd, maar bovendien krijgt het nieuwe station ook aan de Belcrumse zijde een entree; Belcrum ligt niet meer achter het spoor, maar aan de voorkant van het station.

De teloorgang van de bedrijvigheid in de directe omgeving heeft voor het woonklimaat in Belcrum een positieve uitwerking. De sluiting van de CSM, brouwerij De Drie Hoefijzers en het Slachthuis zorgt dat geuroverlast tot het verleden behoort.

De bebouwing in het plangebied is in een periode van circa 30 jaar tot stand gekomen. In die periode zijn fraaie woningbouwcomplexen gerealiseerd. Door bureau BAAC is onderzoek (BAAC A-12.0380) van november 2012 verricht naar de bouwhistorische waarde van de bebouwing, hetgeen als bijlage bij de toelichting is gevoegd. De complexen en individuele panden met de hoogste waarden zijn opgenomen in de dubbelbestemming 'Waarde - Cultuurhistorie'. Door middel van deze dubbelbestemming heeft het college van burgemeester en wethouders de mogelijkheid om ongewenste ontwikkelingen, zoals sloop van waardevolle panden en bijbehorende opstallen tegen te gaan of bij een eventuele verbouwing van deze panden en/of opstallen de cultuurhistorische waarden veilig te stellen.

In de Structuurvisie Spoorzone (2008) worden de vrijkomende terreinen nieuwe functies toegekend. De economische omstandigheden en de recente demografische verwachtingen, maken dat deze plannen momenteel erg ambitieus zijn. Door de gemeenteraad zijn de plannen daarom getemporeerd tot na de periode 2020-2025. Voor de terreinen rond de haven betekent dit dat tot die periode gezocht moet worden naar tijdelijke gebruiksvormen; transitiebeheer in afwachting van definitieve herontwikkeling.

2.4 Functionele structuur

2.4.1 Wonen

De raad heeft op 16 december 2010 de beleidsregels 'Stedelijke programmering 2020, Koers Gezet' vastgesteld. Deze nota geeft inzicht in de vraagstukken van de stedelijke programmering, stelt hernieuwde kaders vast en er worden locatiekeuzen gemaakt. Prognoses van de demografische ontwikkelingen laten een ander beeld zien dan die bij het maken van de Structuurvisie 'Stad in Evenwicht' (2007) zijn gehanteerd. Hierdoor is sprake van gewijzigde omstandigheden die effect hebben op het bestaande beleid dat uitgaat van eerdere groeiverwachtingen. Dit beleid heeft consequenties voor de gestelde programmadoelen in de vastgestelde Structuurvisie 'Stad in Evenwicht' 2020, december 2007. "Koers gezet" stelt o.a. vast dat er sprake is van een overprogrammering van de woningbouw en een kwalitatieve mismatch in woningbouwplannen.

Om meer evenwicht tussen vraag en aanbod (kwantitatief en kwalitatief) te creëren zoals verwoord in "Koers gezet" is het 'regieplan Koers gezet en acties stedelijke herprogrammering' vastgesteld door het college op 23 november 2010. Hierin is onder andere gefocust op het terugdringen van bestemmingsplancapaciteit (woningen die volgens geldende bestemmingsplannen rechtstreeks mogelijk zijn, maar nog niet gebouwd zijn) en daar waar mogelijk het aanpassen van plancapaciteit aan kwaliteiten die de komende vijf jaar nodig zijn.



foto: eengezinswoningen Belcrum

Op 8 mei 2012 heeft het college de '2e Voortgangsrapportage stedelijke programmering' vastgesteld. Gelet op de gesignaleerde overprogrammering en kwalitatieve mismatch is het wenselijk om tot een bijsturing van de projecten te komen. De gemeente heeft zowel publiek- als privaatrechtelijke mogelijkheden om tot bijsturing van het programma te komen. Een inventarisatie van de instrumenten heeft plaatsgevonden en gelet op de financiële consequenties is gekozen voor een actieve rol van ingrijpen op een natuurlijk moment. Op die natuurlijke momenten zal optimaal ingezet worden op toepassing van het publiek- en privaatrechtelijke instrumentarium.

De 'Woonagenda 2011-2014' is op 20 september 2011 door het college vastgesteld. De kern van de Woonagenda is het beter afstemmen van vraag en aanbod op de woningmarkt. De Woonagenda zet vooral in op acties in de bestaande voorraad. Hiermee levert zij een bijdrage aan de planologische

opgave die volgt uit de nota Koers Gezet. De woonagenda is onder andere opgesteld op basis van het Woononderzoek 2010.

Verzilvering@Breda is het actieplan 'Wonen, zorg en welzijn' voor de periode 2011-2015. Het college geeft hiermee invulling aan de raadsmotie van december 2010, waarin gevraagd wordt om toegankelijke en kwalitatief goede woon- en zorgvoorzieningen te realiseren voor ouderen en mensen met beperkingen. Verzilvering bouwt voort op de aanpak en uitvoering van het stedelijk beleid 'Geschikt wonen voor iedereen' (GWI). Verzilvering@Breda scherpt het GWI beleid aan door het geplande nieuwbouwprogramma om te buigen naar 'levensloopgeschikt' en 'verzorgd wonen' en door aanpassingen in de bestaande voorraad te bewerkstellingen.

Consequenties beleid voor het bestemmingsplan

Bovenstaande beleidsdoelstellingen en de activiteiten die daarbij horen kunnen slechts ten dele via het bestemmingsplan bewerkstelligd worden, met name omdat het over een bestaande wijk gaat. In dit bestemmingsplan is er naar gestreefd waar mogelijk de 'verborgen plancapaciteit' (woningbouw) terug te dringen en de onbenutte woningbouwmogelijkheden terug te dringen waar ten tijde van de terinzagelegging van onderhavig bestemmingsplan geen concreet initiatief is. Mocht er te zijner tijd ergens een initiatief zijn om woningbouw te realiseren dan zal o.a. gemotiveerd moeten worden waarom woningbouw passend is binnen de kaders van Koers gezet en de regionale woningbouwafspraken. Als na een integrale afweging van dat initiatief een positief besluit is genomen door het college zal een aparte juridische procedure doorlopen moeten worden.

Ten aanzien van het aspect kamerverhuur kan het volgende worden opgemerkt. Kamerverhuur is een vorm van bewoning welke op gespannen voet kan staan met het heersende woonmilieu. Vooral wanneer kamerbewoning een zekere grens overschrijdt en de dominante woonvorm van de betrokken straat gaat vormen, kan daarmee de leefbaarheid voor de overige bewoners onder druk komen te staan. Voor Belcrum kan gesteld worden dat de grenzen van de tolerantie voor kamerbewoning in zicht zijn, zo niet bereikt zijn. Derhalve is in september 2012 een voorbereidingsbesluit genomen om de verdere toename van kamerverhuur tegen te gaan. In dit bestemmingsplan is als vervolg hierop een verbod opgenomen voor verdere groei van het aantal panden dat voor kamerverhuur in gebruik is. Daarbij is een uitzondering gemaakt voor situaties waar de hoofdbewoner één of twee kamers aan één of twee kamerbewoners verhuurd (zogenoemde hospitairegeling).

2.4.2 Detailhandel

Het detailhandelsbeleid ten aanzien van de buurt- en wijkwinkelcentra in de gemeente Breda ligt vast in de Detailhandelsnota 2010-2020. Voor buurt- en wijkwinkelcentra geldt in z'n algemeenheid dat het streven gericht is op het handhaven van het boodschappenaanbod dicht bij de burger, geconcentreerd in levensvatbare, centraal in het verzorgingsgebied gelegen winkelcentra. Wijkwinkelcentra met een verzorgingsbereik en -functie dat het wijkniveau duidelijk overstijgt worden getypeerd als stadsdeelcentrum en zijn geschikt als vestigingslocatie voor een megasupermarkt (max. 6.000 m² bvo).

Het aantal inwoners in Breda Noord-Oost zal op kortere termijn niet of nauwelijks toenemen. Een groter winkelcentrum als Hoge Vucht kan wel profiteren van de woningbouw bij Teteringen.

Op langere termijn zorgt de woningbouw in de spoorzone ook voor meer draagvlak in Belcrum. Nu kent deze wijk veel verspreide bewinkeling en de reeds eerder voorgestane concentratie zal een structuurversterking betekenen. Na de vestiging van een discountsupermarkt aan de Belcrumweg is het supermarktaanbod zeer ruim geworden. Tot 2020 zal het primaire draagvlak volgens de prognoses (ca. 4.000 inwoners) te klein blijven voor een echt wijkwinkelcentrum, te meer daar rond het station ook nog winkelaanbod komt. Om deze redenen wordt ingezet op de realisatie van een buurtwinkelcentrum (na 2020).

De voorgestane ontwikkelingsrichting voor de buurt- en wijkverzorging in Breda Noord-oost is:

- Hoge Vucht: moderniseren en uitbouwen tot klein stadsdeelcentrum met mogelijkheid bestaande supermarkt uit te bereiden tot megasupermarkt.
- Winkelstrip Charleroisstraat: handhaven als buurtsteunpunt.
- Baliëndijk: handhaven als buurtwinkelcentrum

Belcrum: op langere termijn (na 2020) realisatie nieuw buurtwinkelcentrum, streven naar verplaatsing gevestigd winkelaanbod. Maatvoering afstemmen op primair draagvlak.

Motorbrandstofverkooppunten

In het plangebied is aan de Belcrumweg 9 een motorbrandstofverkooppunt gevestigd. Ten aanzien van verkooppunten van motorbrandstoffen geeft het gemeentelijk beleid aan dat een shop aanwezig mag zijn van 100 m² bvo.

2.4.3 Horeca

Het horecabeleid ligt vast in het Horecabeleidsplan (2005) en de actualisatie hiervan op het onderdeel categorie indeling (2011). Ten aanzien van de dorpen en wijken in Breda wordt in principe uitgegaan van de bestaande situatie. Alleen daar waar sprake is van een groeiend inwonertal en/of substantiële toevoeging van bijvoorbeeld het winkelaanbod of het leisuuraanbod, kan ter ondersteuning van de betreffende functie of ontwikkeling een daarbij passende uitbreiding van het horeca aanbod worden nagestreefd. Het doel daarbij is om de dorpen en wijken attractief en leefbaar te houden voor de inwoners. Het aantal horecagelegenheden in Belcrum kan worden aangemerkt als een passend aanbod, zodat de wijk als attractief en leefbaar kan worden bestempeld.

2.4.4 Maatschappelijke voorzieningen

Onderwijs

In februari 2011 is de Beleidsvisie Brede scholen Breda 2011-2014 vastgesteld door de gemeenteraad van Breda met de ondertitel een "kansrijke omgeving voor jong talent". Deze visie is de eerste deeluitwerking van de visie op het jeugdbeleid, vastgelegd in de nota Jong@Breda. In 2014 moeten alle basisscholen een brede school vormen door samen te werken met tenminste de kinderopvangvoorzieningen (kinderdagverblijven / peuterspeelruimte / voorschool / buitenschoolse opvang), maar ook met andere voorzieningen in het gebied die de talentontwikkeling van kinderen stimuleren, zoals sport, cultuur, gezondheid. Het gaat vooral om inhoudelijke samenwerking (doorgaande leer- en ontwikkelingslijnen). Daarbij wordt de school gezien als het hart van de wijk. Er wordt breder gebruik gemaakt van de ruimte in de scholen en samengewerkt met andere voorzieningen voor de realisatie van dagarrangementen, waardoor kinderen gedurende werkdagen in een sluitend programma de hele dag kunnen worden opgevangen binnen schooltijd en vrije tijd van 7.00-19.00 uur. De functie van schoolgebouwen verandert hierdoor. Als hart van de wijk worden ze niet alleen gebruikt voor het onderwijsprogramma aan kinderen, maar kan er ook buiten schooltijden gebruik van worden gemaakt door zowel kinderen als anderen die bijdragen aan de ontwikkeling van het brede schoolconcept. Schoolpleinen worden waar mogelijk openbaar speelterrein.

Er is een duidelijk signaal dat met name de basisschool De Spoorzoeker een uitbreiding nodig heeft. Er is daartoe een haalbaarheidsonderzoek gestart. Er ligt in dat kader een voorlopig ontwerp om te achterhalen of het volledige gebouw moet worden herbouwd, dan wel kan worden volstaan met een verbouwing van het bestaande pand.

Buurthuis

In Belcrum is een wijkcentrum, 'De Belcrum'. In 2011 heeft de raad besloten de functie van dit wijkcentrum te handhaven, maar wel een opdracht te geven de exploitatie zodanig in te richten dat het voortbestaan van het wijkcentrum voor langere tijd is gegarandeerd. Hierover zijn gemeente en het bestuur nog in gesprek.

2.4.5 Verkeer

Huidige situatie

Auto

De Belcrum is een woonwijk welke omsloten wordt door drukke verkeersaders. Aan de noordzijde ligt de Crogt dijk als onderdeel van de Noordelijke Rondweg, de belangrijkste ontsluitingsweg in Breda. De Belcrumweg aan de westzijde is een wijkontsluitingsweg welke de Belcrum, het Havenkwartier en de westelijke binnenstad ontsluit. Met een profiel welke grotendeels uit 2 x 2 rijstroken bestaat, heeft deze ruim voldoende capaciteit om dit te verwerken

De Terheijdenseweg heeft momenteel ook een functie als wijkontsluitingsweg welke de Belcrum, Linie en woongebieden ten zuiden van het spoor ontsluit. Daarnaast heeft deze momenteel een functie als doorgaande verbinding tussen Breda Noord en Zuid en de binnenstad. Door zijn beperkte profiel met 2 rijstroken en beperkte capaciteit van de kruising met de Crogtijk ontstaan hier regelmatig lange wachtrijen.

De Speelhuislaan heeft formeel een functie als woonstraat en ontsluiting van de Belcrum. Deze heeft daarnaast in de huidige situatie ook een functie als doorgaande route tussen Breda Noord en Zuid en de binnenstad van Breda.

Alle overige straten zijn 30 km verblijfsgebied welke ook grotendeels als zodanig zijn ingericht.

Fiets

Langs de wijkontsluitingswegen zijn vrijliggende fietspaden gelegen. De Speelhuislaan is voorzien van fietsstroken en in de overige woonstraten rijdt het fietsverkeer mee met het autoverkeer. Door enkele afgesloten woonstraten (Van Voorst tot Voorststraat, Minister Kanstraat, Oude Terheijdenseweg) heeft de fiets vaak kortere, snellere en veilige verbinding met omliggende gebieden dan het autoverkeer.

Voetgangers

Alle wegen en straten in de Belcrum zijn voorzien van voetpaden waardoor er een fijnmazig netwerk voor voetgangers aanwezig is. Ook de belangrijkste oversteekplaatsen op de Terheijdenseweg en de Belcrumweg zijn voorzien van maatregelen om veilig over te kunnen steken.

Openbaar Vervoer

In de huidige situatie rijden er lijndiensten door de Terheijdenseweg en de Speelhuislaan tussen centrum en Breda Noord.

Nieuwe situatie

Met de realisatie van het Stationskwartier nemen ook de verkeersbewegingen in de Belcrum toe als geen extra maatregelen worden genomen. In het 'Bereikbaarheidsplan Via Breda' is aangegeven hoe deze verkeerstromen kunnen worden verwerkt zonder te leiden tot overlast en onveilige situaties. Enerzijds dienen de maatregelen om het Stationskwartier met zijn nieuwe station bereikbaar te maken en te houden, anderzijds om de bestaande overlast in de Belcrum te beperken.

Auto

Voor de bereikbaarheid van de nieuwe ontwikkelingen Stationskwartier wordt/is een nieuwe weg aangelegd tussen de Belcrumweg en de Doornboslaan, de Stationslaan. Het tracé hiervan loopt tussen de bestaande wijken Belcrum en Linie en de nieuwe ontwikkelingen Stationskwartier en Drie Hoefijzers Noord. Tussen het Speelhuisplein en de Belcrumweg komt een strook bebouwing tussen de Belcrum en de nieuwe weg.

Samen met de Belcrumweg en de Doornboslaan vormen deze wijkontsluitingswegen een ruit om de Belcrum (en Linie) heen. Hierover wordt het bestemmingsverkeer voor de ontwikkelingen in het Stationskwartier afgewikkeld.

Om te voorkomen dat dit verkeer gebruik gaat maken van de Speelhuislaan en de Terheijdenseweg wordt de Terheijdenseweg niet aangesloten op de Stationslaan. Hierdoor is voor autoverkeer geen rechtstreekse verbinding tussen Stationslaan en de Belcrum.

Een tweede voordeel hiervan is dat het huidige doorgaande verkeer via Speelhuislaan en Terheijdenseweg ook geen gebruik meer kan maken van deze routes. Zij zijn gedwongen om andere routes buitenom de Belcrum en Linie te gaan rijden over wegen welke daar meer geschikt voor zijn. Deze maatregelen verhogen de veiligheid en leefbaarheid in de Belcrum aanzienlijk.

De Speelhuislaan wordt een woonstraat/ buurtverzamelweg met een 30 km/uur regime en een fors lagere intensiteit autoverkeer. Op het gedeelte tussen de Terheijdenseweg en de Vinkstraat wordt eenrichtingsverkeer ingesteld van oost naar west. De Terheijdenseweg blijft een 50 km/uur weg vanwege de aanwezigheid van buslijnen en het profiel van de weg. Ook hier zal sprake zijn van een forse afname van het autoverkeer.

De Belcrum wordt bereikbaar via de Terheijdenseweg vanaf de Crogtijk en via de Speelhuislaan vanuit centrum en de Crogtijk. Deze ontsluit tevens het huidige Havenkwartier.



foto: Artist Impression Stationslaan

Fiets

De Belcrumweg, de Crogtijk en de Doornboslaan zijn reeds voorzien van goede fietsvoorzieningen in de vorm van vrijliggende fietspaden. De Belcrumweg heeft nog deels fietsstroken.

De Stationslaan wordt voorzien van vrijliggende fietspaden, aan de zuidzijde over de gehele lengte te berijden in twee richtingen.

De belangrijkste oversteekplaatsen voor fietsers zijn voorzien van verkeerslichten, ook overige oversteekplaatsen zijn veilig te passeren (veelal door de aanwezigheid van een middenberm en/of snelheidsremmende en attentie verhogende voorzieningen).

Door forse afname van het autoverkeer op de Speelhuislaan is er meer ruimte voor de fietsers (30 km/gebied). Op de Terheijdenseweg blijft het huidige profiel gehandhaafd, door de lagere intensiteiten wordt de oversteekbaarheid fors verbeterd.

Voetgangers

De aanwezige voetgangersvoorzieningen in de wijk worden uitgebreid met ruime voetpaden langs de Stationslaan. Op de belangrijkste oversteekplaatsen worden verkeerslichten voorzien. Andere belangrijke oversteekplaatsen zijn ofwel voorzien van een middenberm en/of snelheidsremmende voorzieningen.

De looproutes in de wijk worden veiliger en comfortabeler door een forse afname van het autoverkeer op de belangrijke over te steken wegen en herinrichting van de Speelhuislaan met meer ruimte voor voetgangers.

Openbaar vervoer

De lijndienst op de Speelhuislaan vervalt en wordt omgelegd via de nieuwe Stationslaan en de Belcrumweg. Op de Terheijdenseweg blijven de bestaande buslijnen rijden, deze hebben wel een aansluiting op de Stationslaan.

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 beleid samengevat. Het samengevatte beleidskader is niet uitputtend. In de toelichting is op een aantal plaatsen verwezen naar beleid of notities die niet in dit hoofdstuk worden behandeld.

In hoofdstuk 4 'Milieu en landschap' is het sectorale milieubeleid en -wetgeving vertaald.

3.2 Rijksbeleid

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.

Centrale doelstelling in de SVIR is "Nederland concurrerend, bereikbaar, leefbaar en veilig".

Met de Structuurvisie gooit 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.

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:

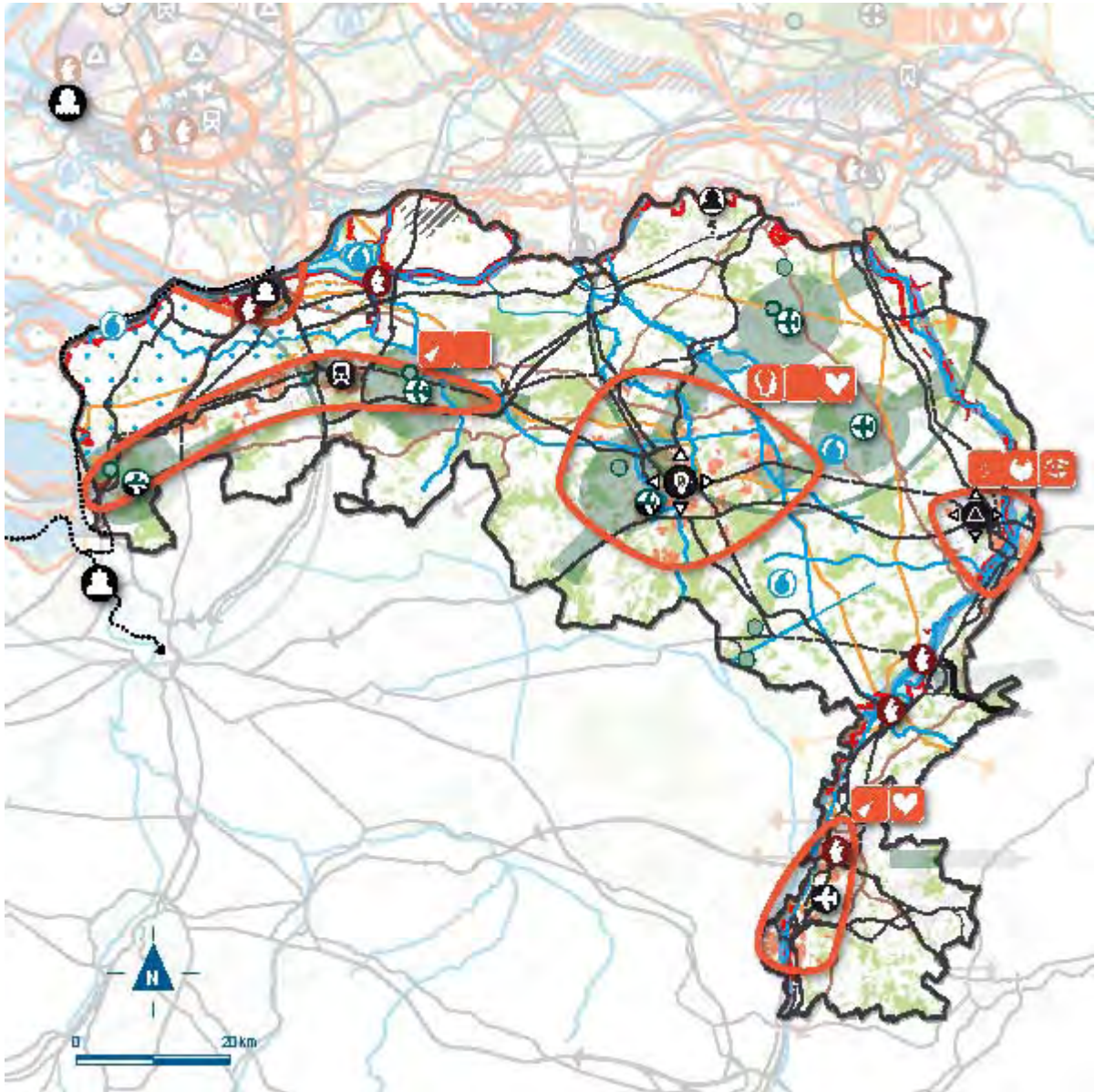
- Nota Ruimte;
- Structuurvisie Randstad 2040;
- Nota Mobiliteit;
- Mobiliteitsaanpak;
- Structuurvisie voor de Snelwegomgeving;
- Agenda Landschap;

- Agenda Vitaal Platteland;
- Pieken in de Delta.

Voor deze 13 belangen is het Rijk verantwoordelijk en wil het resultaten boeken. Buiten deze 13 belangen hebben decentrale overheden beleidsvrijheid. Een groot deel van deze belangen is juridisch geborgd in het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro) en de Regeling algemene regels ruimtelijke ordening.

Het kabinet formuleert in de SVIR "ambities voor concurrentiekracht, bereikbaarheid, leefbaarheid en veiligheid". Door het Rijk wordt met de SVIR vooral nadruk gelegd op infrastructuur (bereikbaarheid en mobiliteit) en op de economische kracht (concurrentie en topsegmenten) van Nederland. Hoewel hiermee de indruk lijkt te ontstaan dat, in vergelijking met het voorgaande Rijksbeleid, het belang van vitale en leefbare steden wordt ontkent, is niets minder waar. In de door het Rijk geformuleerde ambities komt de kwaliteit van de stad als woon- en leefmilieu helder naar voren. De kracht van de steden vormt een basisvereiste voor het beleid; al de inzet op de economische aspecten en infrastructurele werken heeft immers geen enkele zin als niemand meer in de steden wil leven. Het Rijk zet in op een veilige en gezonde leefomgeving met een goede milieukwaliteit.

Voor Brabant en Limburg is een aantal opgaven van nationaal belang genoemd. Prioriteit krijgen de in het gebied gelegen brainport Eindhoven en greenport Venlo. Verder geldt, ook voor Breda, dat de ecologische hoofdstructuur beschermd moet worden.



figuur 3: SVIR, kaart Brabant en Limburg

Specifiek voor Breda kan het volgende worden opgemerkt. Breda hoort samen met Tilburg, Etten-Leur, Roosendaal en Bergen op Zoom tot een samenhangende "stedelijke regio met een concentratie van topsectoren". Hierbij worden met name de sectoren Chemie en High Tech Systemen en Materialen genoemd.

Ook het Nieuw Sleutelproject Breda (het Stationskwartier) wordt expliciet vermeld. Woongebied Belcrum hoort formeel niet tot NSP, maar draagt daar wel aan bij. Omgekeerd zal Belcrum ook beïnvloed worden door de ontwikkelingen in het NSP. Het havengebied hoort evenmin bij het NSP, maar de ontwikkeling van deze havens draagt zeker bij tot de ontwikkeling van het euregionaal milieu dat zo nadrukkelijk gezocht wordt bij het NSP.

Het voorgenomen bestemmingsplan is in lijn met de structuurvisie, aangezien geen nationale belangen in het geding zijn en wordt bijgedragen aan de specifiek voor Breda aangegeven doelstellingen.

3.2.2 Besluit algemene regels ruimtelijke ordening

De nationale belangen uit de SVIR die juridische borging vragen, zijn in het 'Besluit algemene regels ruimtelijke ordening' (Barro, 1 oktober 2012) geborgd. In het Barro is een aantal projecten die van rijksbelang zijn, genoemd en met behulp van digitale kaartbestanden exact ingekaderd. Per project zijn vervolgens regels gegeven, waaraan bestemmingsplannen moeten voldoen. Onderwerpen waarvoor het Rijk ruimte vraagt zijn:

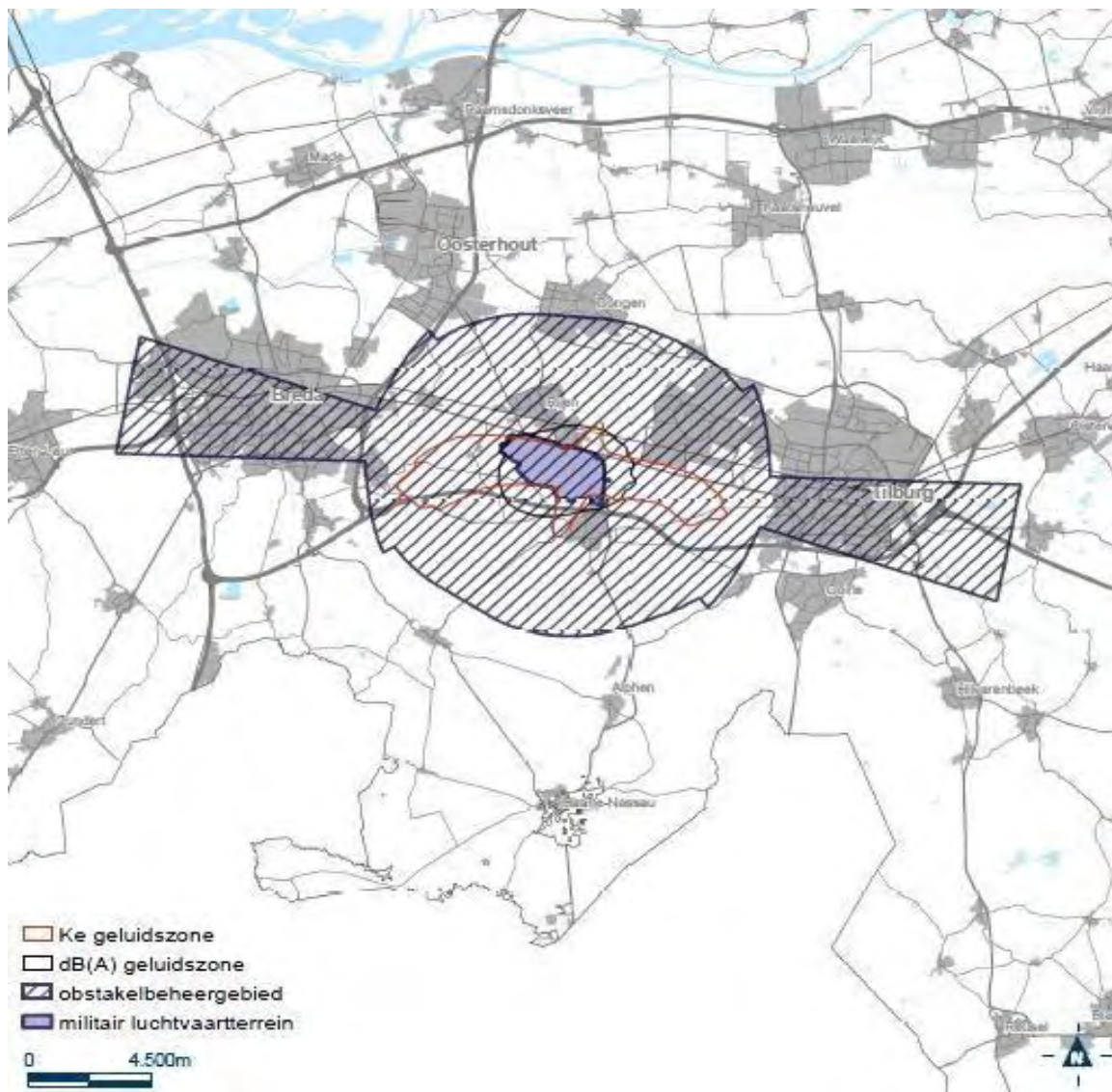
1. de mainportontwikkeling van Rotterdam;
2. de bescherming van de waterveiligheid in het kustfundament en in en rond de grote rivieren;
3. de bescherming en behoud van de Waddenzee;
4. de bescherming en behoud van enkele werelderfgoederen, zoals de Beemster, de Nieuwe Hollandse Waterlinie en de Stelling van Amsterdam;
5. de uitoefening van defensietaken;
6. veiligheid rond rijkswaagen;
7. toekomstige uitbreiding van hoofd(spoor)wegennet;
8. de elektriciteitsvoorziening;
9. de ecologische hoofdstructuur (EHS);
10. de veiligheid en bescherming van primaire waterkeringen buiten het kustfundament;
11. toekomstige rivierverruiming langs de Maas;
12. verstedelijking in het IJsselmeer;
13. duurzame verstedelijking.

Het kabinet heeft de keuze voor deze onderwerpen gemaakt in de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (paragraaf 3.2.1). Door de nationale belangen vooraf in bestemmingsplannen te borgen, wordt met het Barro bijgedragen aan versnelling van de besluitvorming bij ruimtelijke ontwikkelingen van nationaal belang en vermindering van de bestuurlijke drukte. De bedoeling is duidelijk: belemmeringen die de realisatie van de genoemde projecten zouden kunnen frustreren of vertragen worden door het Barro op voorhand onmogelijk gemaakt. Dat zal inderdaad kunnen leiden tot een versnelde uitvoering van die projecten.

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

Plangebied

In het Barro zijn verschillende regels opgenomen voor de bescherming van de nationale belangen. Voor het plangebied geldt dat in het Barro regels zijn opgenomen inzake de uitoefening van defensietaken. Het plangebied is namelijk deels gelegen in het obstakelbeheergebied van het militaire luchtvaartterrein Gilze-Rijen. Een obstakelbeheergebied bij een (militair) luchtvaartterrein kenmerkt zich door – gezien vanuit het vliegveld – een aantal vlakken waarvan de hoogte oploopt met het toenemen van de afstand tot het luchtvaartterrein. In het gebied gelden beperkingen ten aanzien van de hoogte van objecten. Het obstakelbeheergebied is een samenstelling van de funnel en het 'Inner Horizontal and Conical Surface', die beide zijn gekoppeld aan de ligging van de start- en landingsbaan (banen) ter waarborging van veilige vliegprocedures voor startende en landende vliegtuigen, alsmede vlakken die verband houden met het goed functioneren van het Instrument Landing Systeem en eventueel andere aanwezige navigatiemiddelen (op de bijbehorende kaarten, zie ook figuur 4, zijn ter indicatie van het obstakelbeheergebied alleen de contouren van de buitenste beperkingen opgenomen).



Figuur 4 Uitsnede militair luchtvaartterrein - vliegbasis Gilze-Rijen; Regeling algemene regels ruimtelijke ordening

Concreet betekent dit dat binnen het obstakelbeheergebied een hoogte voor objecten van maximaal 162,5 meter mag gelden. Echter, de maximale bouwhoogte die is toegestaan binnen het plangebied, is 18 meter voor het appartementengebouw aan het Pastor Potterplein. De maximale hoogte in het plangebied is dus lager dan toegestaan is in het kader van het obstakelbeheergebied. Het bestemmingsplan is dus niet in strijd met het nationale belang 'uitoefening van defensietaken'.

De bescherming van de ecologische hoofdstructuur is sinds 2012 in het Barro geregeld. In onderhavig bestemmingsplan Belcrum is zodoende niet in strijd met het rijksbelang.

Verder worden geen nieuwe ontwikkelingen mogelijk gemaakt in onderhavig bestemmingsplan die in strijd zijn met één van de nationale belangen. Onderhavig bestemmingsplan is dus in overeenstemming met het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening.

3.3 Provinciaal beleid

Structuurvisie ruimtelijke ordening

De 'Structuurvisie ruimtelijke ordening' is op 1 januari 2011 in werking getreden en is daarmee één van de vier provinciale strategische plannen voor de fysieke leefomgeving. 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 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.

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 de twee belangrijkste beleidslijnen.

Het bestemmingsplan Belcrum is in overeenstemming met de structuurvisie van de provincie.

Verordening ruimte

De 'Verordening ruimte 2012' (vastgesteld op 11 mei 2012 en 1 juni 2012 in werking getreden) 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 en rijksbeleid in regels die van toepassing zijn op (gemeentelijke) bestemmingsplannen.

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. Belangrijke onderwerpen in de Verordening ruimte zijn:

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

De regels van de Verordening ruimte zijn, in lijn met het beleid van de Structuurvisie ruimtelijke ordening, erop gericht om het merendeel van de stedelijke ontwikkelingen plaats te laten vinden in de stedelijke regio's en in het bestaand stedelijk gebied. De begrenzingen van de stedelijke en landelijke regio's zijn vastgelegd in de kaarten behorende bij de Verordening ruimte. In de Verordening ruimte zijn ook het bestaand stedelijk gebied, de zoekgebieden voor stedelijke ontwikkeling en de ecologische hoofdstructuur begrensd. In de Verordening ruimte zijn regels opgenomen waaraan ruimtelijke plannen, zoals een bestemmingsplan, dienen te voldoen. In de Verordening zijn voor de verschillende onderwerpen gebieden tot op perceelniveau begrensd op een kaart. Hierdoor is duidelijk voor welke gebieden de regels gelden. Hieronder wordt per onderwerp aangegeven of voor het plangebied regels gelden en zo ja, welke.

Stedelijk gebied

De Verordening geeft aan dat bestemmingsplannen die voorzien in een stedelijke ontwikkeling uitsluitend gelegen moeten zijn in het bestaand stedelijk gebied. Ook moet gemotiveerd worden dat een ontwikkeling, gericht op wonen en werken, past binnen de regionale afspraken hierover. In onderhavig bestemmingsplan worden geen nieuwe ontwikkelingen mogelijk gemaakt. Onderhavig bestemmingsplan is daarom passend binnen de regels van de verordening.

Natuur en landschap

De rivier De Mark is gelegen binnen de ecologische hoofdstructuur. In dit bestemmingsplan is op grond van artikel 4.2. van de Verordening ruimte de ecologische waarden van de rivier 'De Mark' beschermd door het opnemen van de dubbelbestemming 'Waarde - Ecologische hoofdstructuur', voor De Mark inclusief de oevers. Daarmee is het provinciaal belang in dit bestemmingsplan gewaarborgd.

3.4 Gemeentelijk beleid

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. Hiervoor is een nieuwe Structuurvisie, Breda 2030 opgesteld.

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 woningen zal gepaard moeten gaan met een kwalitatieve verbetering van de locatie en met het niet-realiseren van woningbouw elders in de stad.

In het plangebied zijn ten opzichte van de vigerende bestemmingsplannen enkel aan de van Voorst tot Voorststraat en de Minister Kanstraat extra woningen mogelijk gemaakt. Voor deze projecten met appartementen is reeds een bouwvergunning verstrekt, maar is men nog niet gestart met de realisatie.

Woningvermeerdering is, in overeenstemming met Koers gezet, in het hele plangebied uitgesloten.

Structuurvisie Breda 2030

De tenor van de nieuwe visie is dat de groei van de stad niet meer tot in de spreekwoordelijke hemel reikt. De fysieke groei van de stad, zoals die de afgelopen 150 jaar heeft plaats gevonden, heeft zijn hoogtepunt bereikt en verdere ontwikkeling van de stad moet vooral gezocht worden in een herstructurering van bestaand stedelijk gebied. Dit uit zich in het ontwikkelen van een compacte, duurzame stad, waarin ruimte is voor initiatief. De compacte stad koestert haar historie en beseft de verbondenheid van stedelijk en landelijk gebied. Het situeren van verstedelijkingsopgaven binnen het bestaande stedelijk gebied heeft de voorkeur boven de ontwikkeling van nieuwe buitenstedelijke terreinen. De 'compacte stad' is gebaseerd op het creëren van kwaliteit: het behouden van de kwaliteit van het bebouwde gebied én het behouden van de kwaliteit van het buitengebied. De dynamiek in het stedelijk gebied van Breda is groot. Er is en komt de komende periode veel ruimte beschikbaar, zoveel dat er maar beperkte behoefte is aan uitbreiding van het stedelijk gebied. In de

Structuurvisie is daarom de nadruk gelegd op het bieden van binnenstedelijke ruimte voor het nieuwe en veranderende programma. Door de vrijkomende stedelijke ruimte en gebouwen te gebruiken, wordt de kwaliteit van het bebouwde gebied en de kwaliteit van het buitengebied gerespecteerd. In het bebouwde gebied wordt het draagvlak voor bestaande voorzieningen behouden, kan mobiliteit worden beperkt en wordt efficiënter omgegaan met energie. In het buitengebied blijft ruimte voor agrarische bedrijvigheid, natuur, natuurbeleving en recreatie.

Op deze manier wordt Breda aantrekkelijk en onderscheidend als sterke centrumstad in de regio, met een bovenregionale economische aantrekkingskracht. Daarbij staat de kracht van het initiatief centraal, burgers, bedrijfsleven en overheid hebben hier allemaal een rol in. De verschillen in functie en karakter van delen van de stad maken Breda aantrekkelijk voor de diversiteit aan gebruikers. Belangrijk hierbij is het bereiken van een duurzame balans tussen de drie eenheid 'people - planet - profit'. De rol van de overheid bij ruimtelijke ontwikkelingen verschuift daarbij van sturend naar faciliterend, van confectie naar maatwerk, van aanbod naar vraag, van groot naar klein.

Het centrum is een van de belangrijkste (her)ontwikkelingsgebieden in de Structuurvisie Breda 2030. Een samenhangende ontwikkeling van de binnenstad en van Via Breda is zowel van belang voor de versterking van de positie van Breda als centrumstad in de (Eu)regio, als voor de stad zelf. Het water en de cultuurhistorie zijn de dragers van het gebied.

Kenmerkend voor deze structuurvisie is de fasering van de diverse ontwikkelingen/projecten. Niet langer wordt overal tegelijk aan gewerkt, maar de projecten worden nadrukkelijk in de tijd gefaseerd. Dit betekent onder andere dat de herontwikkeling van de terreinen rond de Belcrumhaven pas ná 2020-2025 ter hand wordt genomen.

Detailhandelsbeleid

In de vastgestelde beleidsnota "Visie op de detailhandelsstructuur 2009-2020" wordt aangegeven dat de omvang van een shop bij een motorbrandstofverkooppunt 100 m² bvo mag bedragen.

HOOFDSTUK 4 Milieu en landschap

4.1 Inleiding

Voor het ontwikkelen en in stand houden 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. Door rekening te houden met deze aspecten kan een goed leefklimaat worden ontwikkeld. In dit hoofdstuk worden de verschillende milieuhygiënische aspecten die van belang zijn voor het plangebied nader toegelicht.

4.2 Milieueffectrapportage

De wijk Belcrum is gelegen naast de Spoorzone dat door een grootschalige herontwikkeling zal worden getransformeerd in een modern stedelijk woon en werkgebied. Vanwege het gedachte programma aan woningen, kantoren en andere stedelijke functies is een m.e.r.-procedure gevoerd. Deze procedure was gekoppeld aan het bestemmingsplan Stationskwartier, dat in 2007 is vastgesteld.

In deze m.e.r.-procedure werd geconcludeerd dat herontwikkeling van de voormalige spoorcomplexen en industriële terreinen geen negatieve milieueffecten in Belcrum veroorzaakten. De ontmanteling van de bedrijfsterreinen leidt zelfs tot positieve effecten op de buurt.

De aanleg van nieuwe infrastructuur en de veranderende verkeerstromen leiden wel plaatselijk tot een achteruitgang van de milieukwaliteit. Deze achteruitgang leidt overigens nergens tot een overschrijding van de betrokken normen voor geluid en luchtkwaliteit. In juridisch-planologische zin zijn deze zaken geregeld en verankerd in het 'naastgelegen' bestemmingsplan Stationslaan (2012).

Verder moet opgemerkt worden dat als gevolg van de huidige economische omstandigheden de ontwikkeling van de Spoorzone is vertraagd. In het licht daarvan is door de gemeenteraad in december 2010 de beleidnota "Stedelijke programmering 2020, Koers gezet" vastgesteld. In dit document is ontwikkeling van delen van de Spoorzone (CSM-terrein en het Havenkwartier /Krogten zuid) niet meer voorzien vóór 2020. Indien de ontwikkeling na 2020 worden opgepakt, dan is het aannemelijk om te veronderstellen dat deze ontwikkelingen gefaseerd tot stand zullen komen.

Conclusie

Het bestemmingsplan Belcrum is een conserverend plan en voorziet niet in nieuwe ontwikkelingen. Het plan is derhalve in overeenstemming met de resultaten van het MER.

4.3 Bodem

Algemeen

Door het industriële verleden van Breda, is er plaatselijk bodemverontreiniging aanwezig. De gemeente Breda inventariseert (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.

Naast de bodemkwaliteit speelt er meer in de ondergrond. Denk aan installaties voor Warmte-Koude Opslag (WKO), kabels en leidingen, archeologie, etc. Het meenemen van de ondergrond in de planvorming geeft ruimtelijke, milieukundige en financiële voordelen. Door de ondergrond efficiënt in te richten kan een gemeente functies als waterberging en Warmte-Koude Opslag zo goed mogelijk realiseren. Alleen door slim gebruik van de ondergrond blijft deze schatkamer voor biodiversiteit, milieukwaliteit, schoon water, cultuurhistorie en geologie beschermd. De gemeente Breda vraagt dan ook in het bijzonder aandacht voor:

- Grondwateronttrekkingen. Bij onttrekking en lozing van grondwater zullen voor zover relevant ingevolge de Grondwaterwet, de Wet Verontreiniging Oppervlaktewateren en de Lozingsregeling riolering meldingen c.q. aanvragen voor vergunningen moeten worden ingediend.
- Plaatsing WKO-installaties. Deze kunnen niet overal geïnstalleerd worden: er kan ongewenste beïnvloeding van een andere WKO-installatie zijn of van een grootschalige

grondwaterverontreiniging. De gemeente wil alle installaties registreren, dus zowel open als gesloten systemen. Voor een open systeem is bovendien vergunning van de provincie nodig. Nabij en binnen het plangebied is bekend dat de Heren van Breda, Drie Hoefijzers Zuid en OV-Terminalcomplex reeds met een WKO-installatie werken of binnenkort gaan werken met een WKO-installatie.

- Met betrekking tot archeologie stelt de gemeente eisen.

Regelgeving

De tijd dat bodemverontreiniging geheel moet worden weggenomen is voorbij. Begin 2009 heeft de gemeente Breda haar eigen bodembeleid vastgesteld middels 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 in Breda echter de ontwikkeling wordt afgestemd op eventueel aanwezige verontreiniging om risico's te nivelleren.

Onderzoek

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 te verlangen. De gemeente toetst de uitkomsten hiervan aan de Wet bodembescherming, landelijke circulaire 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.

De natuurlijke kwaliteit van de bodem kan per gebied variëren. De gemeente Breda heeft een Bodemkwaliteit- en functiekaart vastgesteld, overeenkomstig het Besluit bodemkwaliteit. De bodemkwaliteitskaart is vastgesteld op basis van lokale achtergrondgehalten. Op de functiekaart is het gemeentelijk grondgebied ingedeeld in de functies 'wonen', 'industrie' en 'niet ingedeeld' (de schone stukken). 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 onderzoeks- en saneringstraject. In verband met de huidige bebouwing of het huidige gebruik van enkele gebieden, zal na de sloop van gebouwen of bij beëindiging van het huidige gebruik mogelijk aanvullend onderzoek nodig zijn.

Gemeente Breda beschikt over informatie omtrent de bodemkwaliteit. Deze informatie is te raadplegen via de website van Breda, www.Breda.nl.

Binnen het plangebied zijn 59 locaties waarvan onderzoeksgegevens bekend zijn.

Er zijn veel onderzochte, gesaneerde en nog verontreinigde locaties die direct grenzen aan het plangebied. Het is ook belangrijk te constateren dat er veel verontreinigende activiteiten hebben plaatsgevonden in én rond het plangebied. Veel is inmiddels al gesaneerd of beheerst maar naar verwachting liggen er nog veel bodemverontreinigingsproblemen die niet ontdekt zijn en die aangepakt moeten worden. Dit geldt met name (maar niet uitsluitend) voor de tot bedrijventerrein bestemde delen van het plangebied.

Als op hoofdlijnen inzicht is verkregen in de bodemkwaliteit kan worden beoordeeld of de bodemkwaliteit geschikt is voor de functies die in het gebied gaan plaats vinden. Bij het verplaatsen van grond is het goed rekening te houden met de bodemkwaliteitskaart.

Indien er ontwikkelingen plaatsvinden waarbij grond afgevoerd moet worden naar een erkende verwerker (o.a. grondbank) brengt meerkosten met zich mee.

Het verdient aanbeveling te werken met een gesloten grondbalans. Dit is te realiseren door onder andere:

- maaiveldniveau zodanig kiezen dat er geen sprake is van overtollige grond;
- aangepaste bouwmethoden;
- ondergrondse voorzieningen beperken;
- aanleg van waterpartijen combineren met ophogingen (wallen).

De regels voor toepassen van hergebruikgrond in Breda zijn aangepast en aan de Raad ter besluitvorming (2012) voorgelegd in de vorm van de nota "Hergebruik van grond en baggerspecie in Breda".

Belcrum

Volgens de bodemfunctie kaart heeft de bodem in de woonwijk de functie 'wonen'.

Krogten-zuid

Volgens de bodemfunctie kaart heeft de bodem van het industrieterrein een gemiddelde kwaliteit conform bodemrichtlijn, AW2000.

Conclusie

Het bestemmingsplan is consoliderend van aard waardoor het aspect bodem de uitvoering van het bestemmingsplan niet in de weg staat.

4.4 Water

Het bedrijventerrein ligt naast de rivier Mark en de Belcrumhaven. De Mark maakt onderdeel uit van de Ecologische Hoofdstructuur, dat betekent dat op grond van artikel 4.2 van de Verordening ruimte van de Provincie Noord-Brabant de ecologische waarden beschermd dienen te worden. De haven heeft een open verbinding met De Mark en heeft daarmee dezelfde dynamiek in waterpeilen. In de haven liggen enkele woonboten die permanent bewoond worden en daarbij een deel van de oevers gebruiken. Door het uitvoeren van een aantal maatregelen in het kader van Brabant aan Zee, zoals het ophogen van de Trambrug, is het de verwachting dat het recreatieve waterverkeer op de Mark gaat toenemen. De consequenties voor het plangebied zijn echter beperkt doordat er geen aanlegplaatsen voor recreatievaartuigen zijn. In het woongebied Belcrum is geen oppervlaktewater aanwezig.

Het hemelwater wordt via een gemengd riool opgevangen en met het afvalwater afgevoerd richting rioolwaterzuivering. Bij hevige neerslag stort dit water over op de haven waardoor er een zichtbare vervuiling van het water ontstaat. Bij een mogelijke herontwikkeling wordt het hemelwater direct afgevoerd op het oppervlaktewater. Bij (her)ontwikkelingen dient het hemelwater- en grondwaterbeleid van de gemeente Breda toegepast te worden.

Er liggen geen transportleidingen van waterschap of gemeente in het plangebied.

Het grondwater levert voor zover bekend geen onoverkomelijke problemen op.

4.5 Bedrijven

De aanwezigheid van bedrijven kan de kwaliteit van de leefomgeving beïnvloeden. Bedrijven kunnen geur-, stof-, geluidhinder veroorzaken en gevaar voor de omgeving ten gevolg hebben. Voorkomen moet worden dat bedrijven hinder veroorzaken naar de omgeving, vooral indien het woongebieden of andere gevoelige bestemmingen betreft. Daarnaast moeten bedrijven zich kunnen ontwikkelen en eventueel uitbreiden. Om dit bereiken is het van belang dat bedrijven en gevoelige bestemmingen ruimtelijk goed gesitueerd worden zodat de bedrijven zo min mogelijk overlast opleveren en woongebieden de bedrijven zo min mogelijk beperken in hun bedrijfsuitvoering. In de milieuvisie is de volgende doelstelling opgenomen:

"Milieu, economie en ruimtelijke ordening worden in samenhang beschouwd. Hierbij wordt gestreefd naar het maximaal haalbare milieurendement. Economische groei gaat hand in hand met een vermindering van de milieubelasting. De gemeente, bedrijven en instellingen zijn in dialoog over het te voeren milieubeleid en wisselen kennis uit."

De mate en de ernst van de invloed van een bedrijf is mede afhankelijk van het type en de omvang van het bedrijf. In de VNG publicatie "Bedrijven en milieuzonering" (editie 2009), is voor een lijst met bedrijfsactiviteiten per milieuaspect een richtafstand opgenomen. Op basis van het milieuaspect met de grootste richtafstand (geur, stof, geluid of gevaar) zijn de bedrijven in de categorieën 1 t/m 6 ingedeeld. De richtafstanden zijn van toepassing op het gebiedstype 'rustige woonwijk' of 'rustig buitengebied'. De afstanden gelden in principe tussen de perceelsgrens van het bedrijf (bij een

gangbare perceelsgrootte en -indeling) en anderzijds de gevel van een woning. De afstanden in bovengenoemde uitgaven moeten als indicatief gezien worden. Doordat de omvang van bedrijven kan verschillen en omdat bedrijven maatregelen kunnen nemen om de invloed te beperken kan de invloedssfeer in werkelijkheid afwijken van bovengenoemde afstanden.

Indien sprake is van een gebied waar functiemenging aanwezig is of juist gewenst is, zoals in centrumgebieden of langs drukke wegen, wordt binnen dat gebied niet gewerkt met richtafstanden omdat de bedrijfsactiviteiten in dergelijke gebieden qua omvang en invloed sterk kunnen verschillen van activiteiten op een bedrijventerrein. In gebieden met functiemenging wordt gewerkt met een categorie indeling waarmee wordt aangegeven in welke mate een bedrijfsactiviteit direct naast woningen toelaatbaar is (zie bijlage 4 bij de VNG-publicatie).

De uiteindelijke afstemming tussen de hinder van het bedrijf en de omgeving wordt geregeld in het kader van de Wet milieubeheer.

Invloed bedrijven op woningen

Het plan Belcrum en Krogten zuid bestaat uit woonwijk Belcrum en een bedrijventerrein Krogten zuid. Het bestemmingsplan is consoliderend. Er zijn geen nieuwe ontwikkelingen voorzien in het gebied. De toegestane milieuzonering voor bedrijven binnen de Belcrum is maximaal categorie 2 toegestaan. Op de bedrijfsterreinen is maximaal categorie 3 toegestaan.

De Bredase Container Terminal, Speelhuislaan 173 heeft een hogere milieucategorie (4.2) dan de overige bedrijven in het gebied en is daarom op de verbeelding en in de regels opgenomen met de aanduiding 'Specifieke vorm van bedrijventerrein – containerterminal'.

4.6 Geluid

Algemeen

Geluid is één van de factoren die de beleving van de leefomgeving in belangrijke mate bepalen. Bij nieuwe ontwikkelingen dient de geluidssituatie in beeld gebracht worden. De geluidsniveaus op de gevel van nieuwe geluidsgevoelige gebouwen (onder meer woningen, onderwijsgebouwen, ziekenhuizen) en/of op de grens van geluidsgevoelige terreinen (standplaats en ligplaats in het water) worden getoetst aan de geluidsnormen. De volgende bronnen van geluid zijn relevant:

- wegverkeerslawaaai
- spoorlawaaai
- industrielawaaai
- vliegtuiglawaaai

Voor elke bron zijn zogenaamde geluidzones vastgesteld. Indien nieuwe ontwikkelingen buiten deze zones plaats vinden, kan er in principe vanuit gegaan worden dat de geluidssituatie voldoende is.

Indien nieuwe ontwikkelingen binnen een geluidzone zijn gepland, dient met akoestisch onderzoek aangetoond te worden dat er een goede geluidssituatie gerealiseerd wordt.

Wet- en regelgeving

Het juridisch kader voor wegverkeerslawaaai, spoorlawaaai en industrielawaaai wordt gevormd door de Wet geluidhinder en het Besluit geluidhinder. Daarnaast is door de gemeente Breda het Ontheffingenbeleid Wet geluidhinder vastgesteld. Vliegtuiglawaaai wordt geregeld in de Luchtvaartwet. Geluidbronnen van inrichtingen in het kader van de Wet milieubeheer worden op basis van de methodiek van de VNG in kaart gebracht. Deze geluidbronnen worden nader besproken in het kopje 'bedrijven'. Tenslotte wordt middels het Bouwbesluit 2012 eisen gesteld aan de geluidwering van de gevel van nieuwbouw, op deze wijze wordt de toelaatbaarheid van de binnenniveaus gewaarborgd.

Onder de noemer 'Swung' (Samen Werken in de Uitvoering van Nieuw Geluidbeleid) is in 2012 een aanzet gegeven tot het aanpassen van de geluidwetgeving.

Swung 1 richt zich op de geluidruimte die rijksinfrastructurele bronnen krijgen (rijkswegen en spoorwegen). Aan deze bronnen wordt een plafond gekoppeld, een zogenaamd geluidproductieplafond (gpp). De geluidsbelasting vanwege de bron mag het vastgestelde plafond niet overschrijden, als dit wel dreigt te gebeuren moet de bronbeheerder maatregelen treffen om de geluidsbelasting te verminderen. De invoering van de van gpp voor de rijksinfrastructuur is per 1 juli 2012 geregeld via een nieuw Hoofdstuk 11 Geluid in de Wet milieubeheer.

In aanvulling op Swung-1 wordt gewerkt aan Swung-2, dit wetsvoorstel ziet op gpp voor de provinciale en gemeentelijke wegen en gezoneerde industrieterreinen. Daarnaast zal ook het normenstelsel worden aangepast.

Vooralsnog hebben de aanpassingen uit Swung-1 geen directe gevolgen voor de ontwikkelingen binnen de gemeente Breda.

Begrenzing plangebied

Het plangebied wordt begrenst:

Aan de noordzijde door de Noordelijke Rondweg, aan de oostzijde door de Lachappellestraat, aan de zuidzijde door de Stationslaan en aan de west zijde door de rivier Mark.

Binnen het plangebied dient rekening te worden gehouden met wegverkeerslawaaai, spoorlawaaai en industrielawaaai.

Wegverkeerslawaaai

Binnen of nabij het plangebied hebben de volgende wegen een regiem van 50 km/uur Stationslaan, Belcrumweg, Speelhuisplein en Terheijdensweg. Naar verwachting worden deze twee laatste wegen op termijn 30 km/uur. Hier is echter nog geen besluit over genomen. Voor de noordelijke rondweg geldt een snelheidsregiem van 70 km/uur. Voor de overige straten is het snelheidsregiem 30 km/uur

Spoorlawaaai

Het spoor heeft een geluidzone die over het plangebied is gelegen.

Industrielawaaai

De 50 dB(A)-zone van industrieterrein Breda noord is gelegen over de noordwest zijde van het plangebied. Woningbouw binnen de 50 dB(A) zone is niet wenselijk en alleen mogelijk indien er een ontheffing is verleend.

Geluidsgevoelige objecten en geluidsgevoelige terreinen in het plangebied

Binnen het plangebied zijn ligplaatsen in het water, bestemd voor woonschepen, aanwezig. Het betreft hier bestaande ligplaatsen die zijn opgenomen in de gemeentelijke verordening.

Ligplaatsen voor woonschepen die bij gemeentelijke verordening zijn aangewezen, zonder dat daarvoor aanwijzing in het bestemmingsplan heeft plaatsgevonden, worden niet aangemerkt als geluidsgevoelig terrein. Voor het juridisch "overhevelen" van bestaande ligplaatsen van een verordening naar het bestemmingsplan is overgangsrecht opgenomen.



foto: woonschepen Belcrum

Dit overgangsrecht houdt in dat ligplaatsen die op 1 juli 2012 in een gemeentelijke verordening zijn aangewezen om door een woonschip te worden ingenomen, tot 1 juli 2022 bij de eerste toepassing van de volgende procedure van rechtswege kunnen worden opgenomen in het bestemmingsplan zonder dat ze worden getoetst als geluidsgevoelig terrein.

Dit overgangsrecht is opgenomen omdat het niet redelijk wordt geacht bestaande ligplaatsen te toetsen als ware het nieuwe ligplaatsen enkel omdat deze ligplaatsen vanuit de verordening worden overgenomen in het bestemmingsplan. Bedrijven zouden kunnen worden belemmerd in hun bedrijfsvoering wanneer de locatie als geluidgevoelig wordt aangemerkt, zonder dat de bedrijven daar naar redelijkheid op kunnen inspelen met hun bedrijfsvoering. De ligplaatsen worden aangemerkt als niet-geluidgevoelig terrein conform de Wet geluidhinder.

Ontwikkelingen ten zuiden van het plangebied

Het plangebied grenst in het zuiden aan de ontwikkelingslocatie Via Breda, een gebied waar vele ontwikkelingen plaatsvinden zoals de aanleg van een Openbaar Vervoer Terminalcomplex, een Hoogwaardige Openbaar Vervoertracé en de (Verlengde) Stationslaan. Deze ontwikkelingen zijn van invloed gebleken op de geluidssituatie ten zuiden van het plangebied 'Belcrum'. Bij vaststelling van de bestemmingsplannen 'Stationslaan' en 'Openbaar Vervoer Terminalcomplex' zijn akoestische onderzoeken verricht. Voor diverse locaties binnen het plangebied van de bestemmingsplannen 'Stationslaan' en 'Openbaar Vervoer Terminalcomplex' heeft het college hogere waarden voor de ten hoogst toelaatbare geluidbelasting vastgesteld. Deze bestemmingsplannen en de besluiten hogere waarden zijn inmiddels onherroepelijk en blijven dan ook binnen het bestemmingsplan 'Belcrum' verder buiten beschouwing.

Conclusie

Het plan is consoliderend van aard. Binnen het plangebied zijn geen nieuwe ontwikkelingen beoogd. Voor bestaande geluidsgevoelige objecten en terreinen binnen de zone van bestaande (spoor)wegen en industrieterreinen hoeft geen toetsing aan de Wet geluidhinder plaats te vinden. Ten behoeve van het onderhavige bestemmingsplan is dan ook geen akoestisch onderzoek noodzakelijk. De bestaande ligplaats ten behoeve van woonschepen worden aangemerkt als niet-geluidgevoelig terrein.

4.7 Luchtkwaliteit

Algemeen

Door de uitstoot van uitlaatgassen door onder andere de industrie en het verkeer komen schadelijke stoffen in de lucht. Vooral langs drukke wegen kunnen de concentraties van verschillende stoffen zo hoog zijn dat deze de gezondheid kunnen aantasten. Om te voorkomen dat de gezondheid wordt aangetast door luchtverontreiniging dient bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen rekening gehouden te worden met de luchtkwaliteit ter plaatse. In de Bredase milieuvisie is de volgende doelstelling voor 2015 opgenomen: *'De luchtkwaliteit is inzichtelijk, bekend en aanvaardbaar'*.

Regelgeving

Op 15 november 2007 is in de Wet milieubeheer onder titel 5.2 'Luchtkwaliteitseisen' opgenomen. Dit onderdeel is een implementatie van de Europese regelgeving uit 1996, en bevat luchtkwaliteitsnormen voor de stoffen zwaveldioxide, stikstofoxiden en stikstofdioxide, zwevende deeltjes (fijn stof (PM^{10})), lood, koolmonoxide en benzeen. Nieuwe ontwikkelingen dienen getoetst te worden aan de grenswaarden. Een grenswaarde geeft de kwaliteit aan die op een bepaald tijdstip ten minste moet zijn bereikt, en die, waar zij aanwezig is, ten minste moet worden in stand gehouden. Behalve voor zwevende deeltjes (PM^{10}) en stikstofdioxide voldoet de luchtkwaliteit overal in Breda aan de gestelde grenswaarden.

Mede door de relatief hoge achtergrondconcentraties overschrijden de concentraties zwevende deeltjes en stikstofdioxide plaatselijk de grenswaarden. De overschrijdingen hangen in de meeste gevallen samen met het drukke verkeer.

Vanaf 1 augustus 2009 is het NSL in werking. Het NSL regelt dat het besluit "Niet In Betekenende Mate" (NIBM) in werking. Conform artikel 5.16 van de Wet milieubeheer is voor een ontwikkeling dat NIBM bijdraagt aan de luchtkwaliteit, geen uitgebreid luchtkwaliteitsonderzoek nodig en kan de ontwikkeling zonder toetsing aan de luchtkwaliteitseisen doorgang vinden. VROM heeft de definitie van 'in betekenende mate' vastgelegd in een algemene maatregel van bestuur (AMvB). Projecten die de concentratie CO_2 of fijn stof met meer dan 3% van de grenswaarde verhogen, dragen in betekenende mate bij aan de luchtvervuiling. Dit criterium is een 'of-benadering'. Als een project voor één stof de 3%-grens overschrijdt, dan verslechtert het project 'in betekenende mate' de luchtkwaliteit. Deze 3%-grens is voor een aantal categorieën projecten in een ministeriële regeling omgezet in getalsmatige grenzen, bijvoorbeeld:

- woningbouw: 1.500 woningen netto bij 1 ontsluitingsweg, 3.000 woningen bij 2 ontsluitingswegen;
- kantoorlocaties: 100.000 m² bruto vloeroppervlak bij 1 ontsluitingsweg, 200.000 m² bruto vloeroppervlak bij 2 ontsluitingswegen

Besluit gevoelige bestemmingen

Op 15 januari 2009 is het Besluit 'gevoelige bestemmingen (luchtkwaliteitseisen)' in Staatsblad nr. 14 gepubliceerd, waarna het besluit op 16 januari in werking getreden is. Het besluit is gericht op bescherming van mensen met een verhoogde gevoeligheid voor fijn stof (PM^{10}) en stikstofdioxide (NO_2), met name kinderen, ouderen en zieken. Daartoe voorziet het besluit in zones waarbinnen luchtkwaliteitsonderzoek nodig is: 300 meter aan weerszijden van rijkswegen en 50 meter langs provinciale wegen, gemeten vanaf de rand van de weg. Waar in zo'n onderzoekszone de grenswaarden voor PM^{10} of NO_2 (dreigen te) worden overschreden, mag het totaal aantal mensen dat hoort bij een 'gevoelige bestemming' niet toenemen. Met dit besluit is de bouw van zogenaamde 'gevoelige bestemmingen', zoals een school, in de nabijheid van (snel)wegen beperkt.

Nieuwe ontwikkelingen mogen er niet toe leiden dat de grenswaarden worden overschreden. Indien blijkt dat dit toch het geval is, kan onderzocht worden of het mogelijk is om met maatregelen toch te voldoen aan de normen. Hierbij hebben bronmaatregelen de voorkeur. Indien dit niet mogelijk is kunnen overdrachtsmaatregelen of in het uiterste geval maatregelen bij de ontvanger worden genomen.

Onderzoek

Het bestemmingsplan is consoliderend, er zijn geen nieuwe ontwikkelingen beoogd. Voor de locatie is geen luchtkwaliteitsonderzoek uitgevoerd, omdat in het gebied vanuit de monitoring luchtkwaliteit geen overschrijdingen zijn geconstateerd. Locatie Belcrum en Krogten zuid is deels meegenomen in het luchtkwaliteitsonderzoek ten behoeve van de ontwikkeling spoorzone. Uit het onderzoek voor de stationszone volgt dat in het studiegebied zowel voor als na planrealisatie (aanleg Stationslaan inclusief overige ontwikkelingen) wordt voldaan aan de grenswaarden zoals gesteld in de Wet milieubeheer.

Conclusie

Het plan is consoliderend, er vinden geen ontwikkelingen plaats die van invloed zijn op de luchtkwaliteit.

4.8 Geur

Algemeen

De geur kan de beleving van de leefomgeving zowel positief als negatief beïnvloeden. De waardering van geur verschilt echter ook per persoon: wat de een vindt stinken, vindt de ander lekker ruiken. Hoewel de stoffen die de geur veroorzaken geen invloed hebben op de gezondheid, kan de hinder van geur toch een negatieve invloed hebben op de volksgezondheid.

Behalve voor veehouderijen is er is voor geur/ stank geen op een wet gebaseerd normenstelsel van kracht. Beleid kan zich baseren op de Herziene nota stankbeleid uit 1994, plus de aanpassingen daarop verwoord in een brief van de Minister van VROM uit 1995. Uitgangspunt is het voorkomen van (nieuwe) hinder. In het kort komt één en ander erop neer dat in het kader van de milieuvergunning het bevoegd gezag het acceptabel hinderniveau rond een bedrijf bepaalt. De mate van hinder kan onder andere worden bepaald via een belevingsonderzoek, hinderenquête, klachtenregistratie enz.

Planologische ontwikkelingen worden momenteel ook getoetst op het aspect geurhinder: zowel de toetsende overheid (provincie) door het vertalen van geuremissie in afstandseisen, als de industrie door het eisen van afstand aan oprukkende woonbebouwing.

In de Bredase milievisie is de doelstelling voor 2015 ten aanzien van geur: *Ernstige hinder door geur komt in Breda niet voor.*

In de omgeving van het plangebied zijn twee geurrelevante bedrijven gelegen waarvan de geurcontouren gedeeltelijk over het plangebied zijn gelegen. Het betreft de inrichting van Perfetti Van Melle Benelux bv, gelegen aan de Zoete Inval 20 en de inrichting van Peco Suikerwerken B.V., gelegen aan de Lunetstraat 158. Voor de inrichting van Perfetti Van Melle Benelux BV is een veranderingsvergunning Wet milieubeheer verleend op 26 augustus 2008 waarin de vergunning van Peco Suikerwerken BV is geïntegreerd. Reeds in 2004 is voor beide bedrijven een geuronderzoek uitgevoerd waarin cumulatieve geurcontouren zijn berekend voor de huidige bedrijfssituatie van beide inrichtingen. Uit de milieuvergunning volgt dat de geur van beide inrichtingen als 'niet-hinderlijke' geur is beoordeeld.

Voor dit type geur treedt hinder pas op bij een geurconcentratie van 10 ge/m³ 98-perc.

Uit de geurverspreidingsberekening blijkt dat de geurbelasting van beide inrichtingen ter plaatse van het plangebied bij het beoogde Havenkwartier, Krogten zuid net binnen de 10 ge/m³ 98-percentiel is gelegen. Binnen de 5 ge/m³ 98-percentiel is geen sprake van geurhinder.

Enkele woningen en woonschepen liggen binnen de 5-10 ge/m³ 98-percentiel. Er zijn echter geen geurklachten bekend.

Conclusie

Het plan is consoliderend van aard. Daarnaast zijn bij de gemeente momenteel ook geen geurklachten bekend.

Vanuit het oogpunt van geurhinder is er sprake van een aanvaardbaar leefklimaat. Het aspect industriële geurhinder staat de uitvoering van het plan niet in de weg.

4.9 Externe veiligheid

Algemeen

Reeds in het bestemmingsplan Stationskwartier uit 2007 is het onderwerp externe veiligheid voor dit gebied als onderdeel van het grotere Stationskwartier beoordeeld. Deze beoordeling (d.d. december 2004) is nog steeds van kracht. Dit omdat enerzijds de voor deze beoordeling gebruikte inputgegevens nog actueel zijn. Anderzijds is de Tweede Kamer door de minister van I&M (voorheen V&W) met een schrijven d.d. 9 juli 2010 (kenmerk 30373 nr. 42) wel op de hoogte gebracht dat de vertegenwoordigers van het bedrijfsleven, IPO en VNG op hoofdlijnen hebben ingestemd met het Rijksontwerp Basisnet Spoor voor het vervoer van gevaarlijke stoffen, maar dit is nog niet in formele wet- en regelgeving omgezet. Er is inmiddels wel een ontwerp Besluit externe veiligheid transportroutes gepubliceerd. Dit besluit is gebaseerd op het Rijksontwerp Basisnet Spoor.

Externe veiligheid heeft betrekking op de risico's die mensen lopen ten gevolge van mogelijke ongelukken met gevaarlijke stoffen bij bedrijven en transportverbindingen (wegen, spoorwegen, waterwegen en buisleidingen). Externe veiligheid gaat nadrukkelijk niet over de veiligheid van de mensen die werkzaam zijn binnen het bedrijf of de betreffende transportroute.

De doelstelling ten aanzien van externe veiligheid in de Bredase milieuvisie is: 'In 2015 zijn de risico's inzichtelijk, bekend en aanvaardbaar. Waar noodzakelijk liggen rampenplannen en vluchtroutes klaar. De hulpverleningsdiensten zijn opgeleid en de Bredanaars weten wat ze moeten doen bij gevaarlijke situaties'.

Regelgeving

Omdat de gevolgen van een ongeluk met gevaarlijke stoffen groot kunnen zijn, zijn de aanvaardbare risico's vastgelegd in diverse besluiten en regelingen. De belangrijkste regelingen zijn:

- Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi), Staatsblad 2004 nr. 250;
- Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb), Staatsblad 2010 nr. 686;
- Circulaire Risiconormering Vervoer Gevaarlijke stoffen, Staatscourant 4/8/2004 nr. 147 / ontwerp-Besluit externe veiligheid transportroutes (Bevt).

De normen in de besluiten zijn vastgelegd in de vorm van grenswaarden en richtwaarden. De grenswaarden geven de milieukwaliteit aan die op een bepaald tijdstip ten minste moet zijn bereikt, en die, waar zij aanwezig is, ten minste in stand moet worden gehouden. De richtwaarden geven de kwaliteit aan die op een bepaald tijdstip zoveel mogelijk moet zijn bereikt en die, waar zij aanwezig is, zoveel mogelijk in stand moet worden gehouden.

De externe veiligheidsrisico's worden uitgedrukt in het plaatsgebonden risico (PR) en het groepsrisico (GR) binnen het invloedsgebied. onder deze begrippen wordt het volgende verstaan:

Plaatsgebonden risico (PR)

Het plaatsgebonden risico geeft inzicht in de theoretische kans op overlijden van een individu op een bepaalde horizontale afstand van een risicovolle activiteit. Het plaatsgebonden risico wordt bepaald door te stellen dat een (fictief) persoon zich 24 uur per dag gedurende een heel jaar onbeschermd op een bepaalde plaats bevindt. Het plaatsgebonden risico wordt bepaald door het aantal transporten van gevaarlijke stoffen en de ongevalfrequentie en wordt uitgedrukt als een kans per jaar.

De plaatsgebonden risicocontour is een contour waarbij alle punten met een gelijk risico met elkaar verbonden worden. Deze punten worden bepaald door de kans van optreden van diverse ongevalsscenario's. De grenswaarde voor het plaatsgebonden risico is 10^{-6} per jaar en geldt voor nieuwe situaties. Hierbinnen mogen geen kwetsbare objecten worden toegevoegd en ook nieuwe beperkt kwetsbare objecten, zijn in beginsel niet toegestaan. Als het plaatsgebonden risico 10^{-8} per jaar is, wordt het als verwaarloosbaar beschouwd.

Groepsrisico (GR)

Het groepsrisico wordt behalve de ongevalfrequentie en het aantal transporten van gevaarlijke stoffen, tevens bepaald door de hoeveelheid aanwezige mensen in de nabijheid van een mogelijk ongeval. Bij het aangeven van representatieve hoeveelheden personen wordt gewerkt vanuit zowel kwetsbare als beperkt kwetsbare objecten. Met het groepsrisico wordt aangegeven hoe groot het aantal dodelijke slachtoffers bij een ongeval kan zijn op basis van de hoeveelheid aanwezige mensen. Naarmate de groep slachtoffers groter wordt, moet de kans op een dergelijk ongeval (kwadratisch) kleiner zijn. Bij het bepalen van het groepsrisico wordt getoetst aan de oriëntatiewaarde.

Invloedsgebied

Gebied aan weerszijden van een weg, spoorweg of binnenwater waar ten hoogste 1% van de in dat gebied aanwezige personen kan overlijden als rechtstreeks gevolg van een ongewoon voorval op die weg, spoorweg of binnenwater waarbij een gevaarlijke stof betrokken is.

Voor wat betreft risicobedrijven is het invloedsgebied het gebied, dat in het Reglement externe veiligheid inrichtingen is bepaald, waarin personen worden meegeteld voor de berekening van het groepsrisico.

Ruimtelijke plannen moeten worden getoetst aan deze normen. Nieuwe ontwikkelingen zijn niet toegestaan indien deze leiden tot een overschrijding van de grenswaarden. Van de richtwaarden kan gemotiveerd worden afgeweken.

Circulaire Risiconormering Vervoer Gevaarlijke stoffen / ontwerp Besluit externe veiligheid transportroutes.

Langs het plangebied loopt het spoortraject Breda – Tilburg. Over dit traject worden gevaarlijke stoffen vervoerd.

Het externe veiligheidsbeleid voor vervoer van gevaarlijke stoffen staat in de nota Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen (nota Rnvgs). In de circulaire Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen wordt dit beleid verder uitgewerkt en verduidelijkt. Dit is nodig omdat de nota Rnvgs niet in alle gevallen eenduidig wordt uitgelegd en toegepast.

Het Basisnet Spoor, dat inmiddels is vastgesteld, is het spoornetwerk voor het vervoer van gevaarlijke stoffen. Voor elk traject op het Basisnet is een zogeheten risicoplaafond vastgesteld. Hiermee moeten niet alleen vervoerders van gevaarlijke stoffen rekening houden, maar ook gemeenten die langs een traject van het Basisnet willen gaan bouwen. Het Basisnet spoor zorgt ervoor dat economische belangen niet worden gehinderd en dat tegelijkertijd de veiligheid van omwonenden zoveel mogelijk wordt gegarandeerd. Voor het wettelijk vastleggen van het Basisnet spoor zal dus het Besluit externe veiligheid transportroutes, naar verwachting op 1 januari 2014 in werking treden en zal daarmee de circulaire Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen vervangen. Het ontwerpbesluit is in december 2012 gepubliceerd.

Voor het vervoer van gevaarlijke stoffen per spoor zijn in het verleden diverse onderzoeken uitgevoerd. Gezien het feit dat het Basisnet Spoor nog niet in definitieve wet- en regelgeving is omgezet, wordt bij het vaststellen van de externe veiligheidssituatie binnen het plangebied Belcrum uitgegaan van het laatste onderzoek van december 2004.

In deze risicoanalyse zijn inputgegevens als bijvoorbeeld de sporenlay-out, de snelheid waarmee mag worden gereden en toegepaste beveiligingssystemen verwerkt. Bij andere belangrijke inputgegevens, de (toekomstige) vervoers- en aanwezigheidsgegevens, is uitgegaan van:

- De beleidsvrije vervoersprognose die door ProRail in 2003 is opgesteld en door de toenmalige minister van V&W in april 2004 naar de Tweede Kamer is gestuurd. In een schrijven van de ministers van VROM en V&W d.d. 13 maart 2006 is door het Rijk (nogmaals) bevestigd dat de gemeente Breda voor het vastleggen van de externe veiligheidssituatie in het plangebied Stationskwartier van deze prognose uit mocht gaan.
- De functies en m2, en daaraan gerelateerd de hoeveelheid aanwezigen, voor het plangebied Belcrum, zoals verwoord in de structuurvisie Spoorzone 2025.

Conclusie uit deze berekeningen is dat de PR-contour (10^{-6} -contour) in de toekomstige situatie binnen de sporenbundel blijft. Voor het GR geldt dat dit (aanzienlijk) zal dalen, maar niet (zoals eerder wel verwacht) onder de oriëntatiewaarde zal komen te liggen. Hiervoor is in het eerder genoemde bestemmingsplan Stationskwartier ook verantwoording afgelegd en met het vaststellen van dat bestemmingsplan door de Gemeenteraad van Breda geaccepteerd.

Voor de volledigheid wordt opgemerkt dat de conclusies uit berekeningen die in het kader van het Basisnet Spoor zijn uitgevoerd hetzelfde zijn.

Bij de berekeningen voor Basisnet Spoor is uitgegaan van:

- Meer gebruik van de Betuweroute.
In het routenetwerk van het Basisnet wordt zoveel mogelijk gebruik gemaakt van de Betuweroute. Echter, het goederenvervoer tussen Rotterdam en Sittard-Geleen (chemische fabrieken Chemelot) blijft lopen via de Drechtsteden en de Brabantroute (Breda, Tilburg, Eindhoven en Venlo).
- Het veilig samenstellen van treinen met brandbare gassen.
Wagons met brandbaar gas zullen zoveel mogelijk gescheiden worden vervoerd van wagons met zeer brandbare vloeistof, om een explosie (zgn. BLEVE) te voorkomen.
- Infrastructurele maatregelen, onder meer extra beveiligde seinen.
Door middel van Automatisch Trein Beveiliging verbeterde versie (ATBvv) kan automatisch worden ingegrepen als een trein door een rood sein rijdt, om ongelukken te voorkomen. Daarnaast wordt apparatuur geplaatst die het warmlopen van assen van treinen signaleert.

De overschrijding van de oriëntatiewaarde voor het GR houdt in ieder geval in dat de

rampenbestrijdingsplannen en aanvalsplannen van de brandweer hierop moeten worden aangepast om ernstige gevolgen van een calamiteit zoveel als mogelijk te voorkomen.

Verantwoording groepsrisico tengevolge van de gevaarlijke transporten over spoor (artikelen 7 en 8 van het ontwerp Besluit externe veiligheid transportroutes, Bevt)

a. De mogelijkheden tot voorbereiding van, bestrijding en beperking van de omvang van een ramp op die spoorweg.

Het plangebied is goed bereikbaar en is gelegen binnen het dekkinggebied van een waarschuwing- en alarmeringsinstallatie. Er zijn voldoende effectieve bluswatervoorzieningen aanwezig.

De brandweer Midden- en West-Brabant wordt, overeenkomstig het gestelde in het Bevt, in de gelegenheid gesteld om advies uit te brengen.

b. Voor zover dat plan of die vergunning betrekking heeft op nog niet aanwezige kwetsbare of beperkt kwetsbare objecten: de mogelijkheden voor personen om zich in veiligheid te brengen indien zich op die spoorweg een ramp voordoet.

Het is een (overwegend) conserverend bestemmingsplan. De (beperkte) kwetsbare objecten zijn reeds aanwezig.

c. De dichtheid van personen in het invloedsgebied van de transportroute, rekening houdend met de reeds aanwezige personen en de personen die in dat gebied op grond van het geldende bestemmingsplan(nen) te verwachten zijn.

Het is een overwegend conserverend bestemmingsplan. In het kader van Spoorzone ontwikkeling zijn er diverse onderzoeken uitgevoerd. Ook in het kader van het Basisnet spoor is het groepsrisico in beeld gebracht. In het spoorzone gebied is sprake van een (lichte) overschrijding van het groepsrisico. In het kader van (de vaststelling van) het bestemmingsplan Stationskwartier is het groepsrisico uitgebreid toegelicht en verantwoord.

d. het groepsrisico op het tijdstip waarop dat besluit wordt vastgesteld en de bijdrage van de in dat besluit toegelaten kwetsbare en beperkt kwetsbare objecten aan de hoogte van het groepsrisico, vergeleken met de oriëntatiewaarde.

In het spoorzone gebied is sprake van een overschrijding van het groepsrisico. Deze overschrijding is voornamelijk ontstaan vanwege de ontwikkelingen in het spoorzone gebied. De bijdrage vanwege het onderhavige (overwegend) conserverende bestemmingsplan is beperkt.

e. De maatregelen ter beperking van het groepsrisico die bij de voorbereiding van het plan zijn overwogen en de opgenomen maatregelen, waaronder de stedenbouwkundige opzet en voorzieningen met betrekking tot de inrichting van de openbare ruimte.

In dit plan zijn dergelijke maatregelen niet opgenomen. Het is een (overwegend) conserverend bestemmingsplan. Nieuwe ontwikkelingen worden niet of nauwelijks mogelijk gemaakt. In het kader van Basisnet Spoor zijn maatregelen opgenomen om het groepsrisico te beperken (zie hierboven).

f. De mogelijkheden voor ruimtelijke ontwikkelingen met een lager groepsrisico en de voor- en nadelen ervan.

Deze zijn niet onderzocht. Het is een overwegend conserverend bestemmingsplan. Nieuwe ontwikkelingen worden niet of nauwelijks mogelijk gemaakt.

Besluit externe veiligheid buisleidingen.

In (de nabijheid) van het plangebied zijn geen buisleidingen aanwezig welke vallen onder de werkingssfeer van het Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb). De nabij gelegen hoge druk aardgasleiding (Z 520-01) is in 2011 buiten gebruik gesteld en kan derhalve buiten beschouwing worden gelaten.

Besluit externe veiligheid inrichtingen.

In of in de nabijheid van het plangebied zijn meerdere bedrijven aanwezig die vallen onder de werkingssfeer van het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi) twee LPG tankstations aanwezig namelijk:

- Texaco, Nieuwe Kadijk 25.
- Shell Krogerijen, Backer en Ruebweg 2.

Daarnaast is ook het bedrijf Nemijtek Vrieshuizen BV gelegen in het plangebied aan de Veilingkade 4. Nemijtek heeft ammoniakkoelinstallaties en valt onder de werkingssfeer van het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi). Nemijtek heeft echter geen PR 10-6 contouren en geen invloedsgebied.

Texaco, Nieuwe Kadijk 25.

Nabij het plangebied aan de Nieuwe Kadijk 25 het LPG tankstation Texaco, waarvan het invloedsgebied over het plangebied reikt. Binnen dit deel van het plangebied is echter geen bebouwing aanwezig. Het plangebied heeft derhalve geen bijdrage aan het groepsrisico. Er wordt dan ook niet nader op ingegaan.

Shell Krogterijen, Backer en Ruebweg 2.

Zoals hierboven al is vermeld is nabij het plangebied het LPG tankstation Shell Krogterijen gelegen waarvan het invloedsgebied over het plangebied reikt. Dit bedrijf valt onder de werkingssfeer van het Bevi.

Plaatsgebonden risico.

Voor de PR-contour (10^{-6} per jaar contour) bij LPG-tankstations zijn in het Bevi vaste afstanden genoemd waarbinnen geen kwetsbare bestemmingen aanwezig mogen zijn. Voor het onderhavige tankstation, is een reservoir van 20 m³ aanwezig en is de doorzet van LPG is begrensd tot ten hoogste 1.000 m³ per jaar. De volgende afstanden gelden ten aanzien van:

- het LPG vulpunt, 35 meter (getoetst aan een bestaande situatie),
- het LPG vulpunt, 45 meter (getoetst aan een nieuwe situatie);
- het ondergronds LPG reservoir, 25 meter;
- de LPG afleverzuil, 15 meter.

Het plangebied is gelegen buiten de bovengenoemde PR 10^{-6} per jaar contouren. Dat betekent dat wat deze contouren betreft er aan de normstelling wordt voldaan.

Groepsrisico.

De invloedsgebieden waarbinnen het groepsrisico moet worden verantwoord, zijn 150 meter vanaf het LPG reservoir en het LPG vulpunt.

Het plangebied is voor een klein deel gelegen binnen deze invloedsgebieden. De bestemming is 'bedrijventerrein'.

Door adviesbureau DHV BV is in januari 2012 een kwantitatieve risicoanalyse uitgevoerd in verband met de tijdelijke vestiging van een AH-supermarkt op deze locatie gelegen binnen de invloedsgebieden.

Uit de analyse/berekening blijkt dat het groepsrisico door de vestiging van het AH-supermarkt de oriëntatiewaarde voor het groepsrisico licht toeneemt maar niet wordt overschreden.

In het onderhavige plan wordt de oorspronkelijke bestemming 'bedrijventerrein' weer opgenomen. Dit betekent dat, ten opzichte van een supermarkt, het aantal aanwezige personen zal afnemen.

Hierdoor zal het groepsrisico alleen maar afnemen.

Verantwoording van het groepsrisico tengevolge van het risicovolle bedrijf (artikel 13 van het Besluit externe veiligheid inrichtingen)

a. de aanwezige en de te verwachten dichtheid van personen in het invloedsgebied.

Ten behoeve van de vestiging van een tijdelijke supermarkt is er een groepsrisico berekening uitgevoerd. De oriëntatiewaarde werd niet overschreden. De huidige bestemming luidt "bedrijventerrein". Ten opzichte van een supermarkt zal het aantal aanwezigen verminderen.

b. het groepsrisico op het tijdstip waarop dat besluit wordt vastgesteld en de bijdrage van de in dat besluit toegelaten kwetsbare en beperkt kwetsbare objecten aan de hoogte van het groepsrisico, vergeleken met de kans op een ongeval met 10 of meer dodelijke slachtoffers van ten hoogste 10^{-5} per jaar, met de kans op een ongeval met 100 of meer dodelijke slachtoffers van ten hoogste 10^{-7} per jaar en met de kans op een ongeval met 1000 of meer dodelijke slachtoffers van ten hoogste 10^{-9} per jaar.

Zie hierboven onder a.

c. indien mogelijk, de maatregelen en voorschriften ter beperking van het groepsrisico;

Het groepsrisico is door toepassing van een hittewerende coating op de LPG tankauto's, de verbeterde losslang en de venstertijden al beperkt.

In de omgevingsvergunning milieu van het tankstation zijn venstertijden opgenomen. Dat betekent dat er enkel LPG worden afgeleverd in de nachtperiode (het moment dat het minst aantal personen aanwezig is in het invloedsgebied).

d. de voor- en nadelen van andere mogelijkheden voor ruimtelijke ontwikkelingen met een lager groepsrisico.

Het betreft een overwegend conserverend bestemmingsplan.

Voor de locatie hoek Crogtijk-Konijnenberg is voor een periode van 4 jaar eerder vrijstelling verleend voor de vestiging van een supermarkt. Deze vestiging is tijdelijk. In dit bestemmingsplan wordt de bestemming van vóór de vrijstelling gecontinueerd.

e. de mogelijkheden en de voorgenomen maatregelen tot beperking van het groepsrisico in de nabije toekomst.

Geen. Er is sprake van een (overwegend) conserverend bestemmingsplan.

f. de mogelijkheden tot voorbereiding van bestrijding en beperking van de omvang van een ramp of zwaar ongeval in de inrichting die het groepsrisico veroorzaakt of mede veroorzaakt waarvan de gevolgen zich uitstrekken buiten de inrichting.

Het plangebied is goed bereikbaar en is gelegen binnen het dekingsgebied van een waarschuwing- en alarmeringsinstallatie. Nabij het tankstation zijn voldoende effectieve bluswatervoorzieningen aanwezig.

De brandweer Midden- en West-Brabant wordt, overeenkomstig het gestelde in het Bevi, in de gelegenheid gesteld om advies uit te brengen.

g. de mogelijkheden voor personen die zich bevinden in het invloedsgebied van de inrichting die het groepsrisico veroorzaakt of mede veroorzaakt, om zich in veiligheid te brengen indien zich in de inrichting een ramp of zwaar ongeval voordoet.

In het invloedsgebied zijn voornamelijk bedrijven gelegen. Er zijn geen groepen van verminderd zelfredzame personen aanwezig. Er zijn voldoende vluchtwegen.

Amazing Oriental Breda, Belcrumweg 34/36.

In het pand aan de Belcrumweg 34/36, wordt in de eindejaarsperiode consumentenvuurwerk opgeslagen en verkocht. Deze activiteit valt onder de werkingssfeer van het Vuurwerkbesluit. Het Bevi is niet van toepassing op dergelijke verkooppunten.

Het Vuurwerkbesluit kent een effectgerichte benadering. Dit betekent dat de veiligheidscontouren binnen de inrichtingsgrens zijn gelegen. Bij een incident zijn er dus geen effecten buiten de inrichtingsgrens te verwachten. Deze bedrijven worden dan ook niet aangemerkt als risicobedrijven.

Advies regionale brandweer

Overeenkomstig het ontwerp Besluit transportroutes externe veiligheid en het Besluit externe veiligheid inrichtingen is de regionale brandweer in het kader van het vooroverleg in de gelegenheid gesteld om advies uit te brengen in verband met het groepsrisico en de mogelijkheden tot voorbereiding van bestrijding en beperking van de omvang van een ramp of zwaar ongeval alsmede hulpverlening en zelfredzaamheid.

4.10 Duurzaamheid

Breda kiest voor een duurzame ontwikkeling tot het niveau van een CO² neutrale stad in 2044.

In het uitvoeringsprogramma Klimaatbeleid 2009-2012 zijn de volgende doelstellingen opgenomen:

- In 2015 is in Breda voor 25% van dit doel gerealiseerd
- De energie komt uit energiebronnen die niet opraken, zoals zon, wind, water, biomassa en aardwarmte.

De maatregelen die hiervoor worden genomen zorgen voor een duurzame energiehuishouding. De voorkeurvulgorde voor maatregelen is volgens de "trias energetica":

- beperken energieverbruik;
- toepassen duurzame energiebronnen;

- efficiënt gebruik van fossiele brandstoffen.

Een duurzame ontwikkeling stelt eisen aan het energiegebruik en de energiebronnen van de locatie. In de milieuvisie is de volgende doelstelling opgenomen:

In 2015 is Breda een eind op weg een energieneutrale stad te worden. Dit is een stad waarin de energievraag drastisch is afgenomen. De energie die nog nodig is, komt uit energiebronnen die niet opraken, zoals zon, wind, water, biomassa en aardwarmte.

Tevens moet duurzaamheid worden geborgd door gebouwen geschikt te maken voor toekomstige energievoorzieningen. Het borgen van duurzaamheid kan door:

- Compacte bouwvorm en goede isolatie, oriëntatie op de zon, etc.
- Ruimte in een gebouw reserveren voor installaties en nieuwe technieken zoals warmtepomp en zonnecellen.
- Ruimte in een gebied reserveren voor collectieve installaties om duurzame energie op te wekken.
- flexibele energie-infrastructuur aanleggen die eenvoudig is aan te passen aan nieuwe energiebronnen etc. (al in ontwerpfase).

Duurzaam utiliteitsbouw

Het bestaande wettelijke kader (Bouwbesluit en bestemmingsplan) dient volledig te worden benut.

Bij een duurzaam gebouw gaat het erom dat het aantal nadelige milieueffecten in alle bouwfasen zoveel mogelijk beperkt wordt door: verantwoord materiaalgebruik, energiezuinigheid, gezond binnenmilieu, maar ook afvalpreventie. Dit is het best te realiseren volgens de "drie-stappen-strategie":

1. Voorkom onnodig gebruik van energie, water, materialen en het produceren van afval.
2. Gebruik duurzame/hernieuwbare bronnen zoals zon, wind, regen en hergebruik afval.
3. Gebruik de niet duurzame bronnen verstandig en verwerk afval verstandig.

Een voldoende duurzaam gebouw voldoet aan de vaste maatregelen uit het Nationaal Pakket Duurzaam Bouwen Utiliteitsbouw, en gestreefd wordt naar een gebouw met een energieprestatiecoëfficiënt (EPC) van tenminste 10% onder de norm van het Bouwbesluit. Dit bevat onder meer een aantal 'vaste' maatregelen. Deze hebben een onbetwist milieuvoordeel, zijn algemeen toepasbaar in alle bouwwerken en hebben geen of zeer beperkte meerkosten tot gevolg. Daarnaast zijn er variabele maatregelen; deze hebben een onbetwist milieuvoordeel, maar kunnen niet altijd worden toegepast als gevolg van hogere kosten of de specifieke situatie van een project.

Marktpartijen in Breda worden uitgedaagd en gestimuleerd om vooral zelf het initiatief te nemen om projecten te ontwikkelen die als een voorbeeld kunnen dienen. Dit kan gerealiseerd worden door aanvullende maatregelen uit het Nationaal Pakket Utiliteitsbouw te kiezen. Voorbeelden zijn te vinden op het DUBO Register Utiliteitsbouw: www.duboregister.nl. Kansrijke energieopties zijn o.a. warmtepompsystemen.

Ook kan een gebouw worden doorgerekend met GPR en GreenCalc, zie ook www.greencalc.com. De milieubelasting van een gebouw kan worden uitgedrukt in een getal, waardoor deze meetbaar wordt en projecten onderling vergelijkbaar worden.

Een energielabel is verplicht voor onder andere niet-industriële gebouwen en voor gebouwen waar geen EPC geldt. De Europese richtlijn Energieprestatie voor Gebouwen EPDB 2002/91/eg stelt dat voor elk gebouw bij verandering van huurder of eigenaar transparantie over de energetische kwaliteit gegeven moet worden (Energiecertificaat, energie index en energielabel).

Bij nieuwe gebouwen van meer dan 1000 m² moet er een studie gemaakt worden van de haalbaarheid van energiezuinige en duurzame energiesystemen (technische en economische haalbaarheid van systemen als warmtekrachtkoppeling, warmtepompen, biomassa, zonne-energie etc.).

Het besluit aanleg energie-infrastructuur geeft aan dat voor gebieden waarin projecten voor de bouw of vernieuwing van ten minste 500 woningen of woningequivalenten worden ontwikkeld men een energiescan kan vragen.

Om de duurzaamheid te borgen voor de toekomst is monitoring en parkmanagement een goede optie. Hiermee blijven behaalde resultaten geborgd en kan men periodiek nagaan van nieuwe mogelijkheden om de duurzaamheid te behouden of verder uit te bouwen. Het instrument

"Milieubarometer" biedt voor monitoring goede mogelijkheden en wordt binnen Breda frequent toegepast, ondersteund door de gemeente.

HOOFDSTUK 5 Juridische planbeschrijving

5.1 Inleiding

In de voorgaande hoofdstukken is ingegaan op de aanwezige karakteristieken en waarden 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 het 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 de bestemmingsregels aan bod komen.

5.2 Standaard vergelijkbare bestemmingsplannen

5.2.1 Hoofdopzet

Het bestemmingsplan bestaat uit planregels, een verbeelding, 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 gebied en de omliggende gebieden. In de toelichting is gemotiveerd waarom sprake is van een goede ruimtelijke ordening.

In Nederland zijn regels vastgesteld voor de naamgeving, de opbouw van de planregels en hoe deze worden verbeeld. Dit wordt de zogenoemde Standaard Vergelijkbare Bestemmingsplannen (SVBP) genoemd. Dit alles om alle bestemmingsplannen in Nederland beter te kunnen vergelijken en ze ook digitaal uitwisselbaar te maken. Per 1 januari 2010 is deze digitalisering verplicht. Onderhavig bestemmingsplan is opgesteld volgens deze landelijke richtlijnen en standaarden.

5.2.2 Indeling

De juridische regeling bestaat uit vier hoofdstukken, te weten:

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

Deze volgorde is gebaseerd op in indeling zoals deze is voorgeschreven in de SVBP.

In hoofdstuk 1 ('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 hoogte- en andere maten die bij het bouwen in acht genomen dienen te worden, gemeten moeten worden.

In het volgende hoofdstuk ('Bestemmingsregels') wordt ingegaan op de bestemmingen en hun gebruik (zie paragraaf 5.3). 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).

5.2.3 Voorliggend bestemmingsplan

De basis van het bestemmingsplan is de bestaande ruimtelijke en functionele structuur van de wijk. Voor het bestemmingsplan wordt gestreefd naar het beschermen van de aanwezige ruimtelijke en functionele kwaliteiten aan de ene kant en naar voldoende flexibiliteit aan de andere kant.

Ontwikkelingen die zich binnen deze planperiode voordoen, zullen in samenhang met de mogelijkheden van deze fysieke structuur plaats moeten vinden. Voorkomen moet worden dat voor iedere functiewijziging, welke niet op ruimtelijke bezwaren stuit, een ontheffing dan wel een wijziging van het bestemmingsplan moet worden doorlopen.

Het plangebied kan daarom in planologisch-juridisch opzicht worden opgevat als een overwegend geconsolideerd gebied, waarbij enkele ontwikkelingen mogelijk zijn.

5.3 Bestemmingen

In de voorgaande hoofdstukken is aangegeven dat er in de wijk nagenoeg geen nieuwbouw van woningen of andere gebouwen zal plaatsvinden. Er zijn evenmin locaties waar het zeker is dat op afzienbare termijn de functie zal vervallen en waar herontwikkeling gepleegd kan worden. Toch wil dit niet zeggen dat de wijk altijd zo zal blijven en dat er geen veranderingen zullen plaatsvinden. Binnen de regels is altijd verandering, vernieuwing en aanpassing van de bestaande bebouwing mogelijk. Ook is denkbaar dat gebouwen hun huidige functie verliezen en voor herontwikkeling in aanmerking komen. Mocht zich een dergelijke situatie voordoen, dan kan daaraan, indien het in het licht van een goede ruimtelijke ordening wenselijk is, medewerking worden verleend. Dit kan door middel van bijvoorbeeld een bestemmingsplanherziening.

In dit bestemmingsplan komen de volgende bestemmingen voor:

Bedrijf (artikel 3)

Verspreid in het plangebied liggen twee bedrijven. De bebouwing dient binnen het aangegeven bouwvlak gebouwd te worden. De bouwhoogte en het bebouwingspercentage is op basis van de aanwezige bebouwing vastgelegd. Vanwege de ligging te midden van woningen zijn bedrijven in de categorieën 1 en 2 toegestaan.

Tevens zijn de grotere nutsinstallaties met een aanduiding 'nutsvoorziening' binnen deze bestemming opgenomen. Andere kleinschalige meet- en regelkasten zijn binnen de andere bestemmingen mogelijk gemaakt en niet afzonderlijk aangeduid.

Bedrijventerrein (artikel 4)

Deze bestemming is gegeven aan de bedrijfspercelen rond de Belcrumhaven. Hoewel op termijn voorzien is dat deze terreinen transformeren naar een ander gebruik, is in deze tussentijd een adequate bedrijfsbestemming noodzakelijk voor het functioneren van de gevestigde bedrijven of de zich tijdelijke vestigende bedrijvigheid. Binnen de bestemming is permanente vestiging van bedrijven toegestaan.

Gezien de ligging aansluitend op het woongebied Belcrum, is een zonering in de toegestane milieucategorieën aangebracht. Hiermee wordt aangesloten op de zonering die reeds in het bestemmingsplan Krogten Zuid was opgenomen. Er wordt verwezen naar de moderne Staat van bedrijven en Inrichtingen.

Ten behoeve van het transitiebeheer van de terreinen is de mogelijkheid opgenomen om culturele initiatieven toe te laten. De bestaande vestiging van Bloos en Elektron zijn als functieaanduiding aangegeven. Voor de initiatieven die samenhangen met 'Breda Broeit' is een wijzigingsbevoegdheid opgenomen in de algemene regels (artikel 20). Hierdoor kan de planologische inpassing van het concrete initiatief in een "maatwerk"-afweging worden beoordeeld.

Detailhandel (artikel 5)

Deze bestemming is gegeven aan de twee bestaande supermarkten c.a. aan de Belcrumweg. Er is niet voorzien in uitbreidingsruimte voor de vestigingen.

Gemengd-1 (artikel 6)

Voor divers hoekpanden aan de Speelhuislaan en elders in de Belcrum geldt de bestemming 'Gemengd-1'. Hierbinnen zijn de volgende functies toegestaan: kleinschalige bedrijvigheid, detailhandel, dienstverlening, maatschappelijke voorzieningen en wonen. Daar waar een horecavestiging is gevestigd, is dat aangeduid. Nieuwe horecavestigingen zijn niet toegestaan. Overeenkomstig de karakteristiek van de Belcrum is de woonfunctie enkel op de etages toegestaan en is woningvermeerdering eveneens niet toegestaan. De bestaande supermarkt aan de Belcrumweg is specifiek aangeduid. Nieuwe supermarkten zijn binnen de bestemming niet toegestaan.

Gemengd-2 (artikel 7)

Binnen de bestemming 'Gemengd-2' zijn de volgende functies toegestaan: kleinschalige bedrijvigheid, cultuur en ontspanning, dienstverlening, maatschappelijke voorzieningen, kantoren, maatschappelijke voorzieningen en sportvoorzieningen.

Groen (artikel 8)

Binnen deze bestemming is het openbare groen opgenomen dat een structurele en waardevolle betekenis heeft voor het gebied. Naast het feitelijke groen zijn binnen deze bestemming ook speelvoorzieningen, nutsvoorzieningen en ondergeschikte verhardingen in de vorm van voet- en fietspaden toegestaan.

Bebouwing is uitsluitend toegestaan in de vorm van bouwwerken, geen gebouwen zijnde. De maximale hoogten voor de verschillende bouwwerken, geen gebouwen zijnde, zijn in de planregels vastgelegd.

Horeca (artikel 9)

De bestemming 'Horeca' is gegeven aan het hotel aan de Speelhuislaan en Van Rijckevorselstraat. Binnen de bestemming is een omzetting naar een andere type horeca niet toegestaan.

Maatschappelijk (artikel 10)

De verschillende maatschappelijke voorzieningen in het plangebied zijn bestemd als 'Maatschappelijk'. Binnen deze bestemming zijn diverse maatschappelijke voorzieningen mogelijk, zoals onderwijs-, zorg- en (kinder)opvangvoorzieningen. Binnen deze bestemming is uitwisselbaarheid van verschillende maatschappelijke voorzieningen mogelijk.

De bebouwing dient binnen het aangegeven bouwvlak gebouwd te worden. De bouwregels (bouwhoogte, bebouwingspercentage) zijn grotendeels op basis van de aanwezige bebouwing en de vigerende situatie vastgelegd.

Verkeer (artikel 11)

Alle wegen en het (verharde) verblijfsgebied binnen het plangebied hebben de bestemming 'Verkeer'. Verder vallen binnen deze bestemming 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. Ook vallen de aanwezige garageboxen onder deze bestemming. Deze zijn aangeduid met de aanduiding 'garagebox'.

Water (artikel 12)

De rivier Mark en de vijver bij de voormalige watertoren zijn bestemd als 'Water'. Bij deze bestemming horen ook de oevers en kades, alsmede andere zaken die direct met de waterhuishouding te maken hebben. De waterhuishoudkundige belangen zijn dominant.

Wonen (artikel 13)

Circa de helft van het plangebied bestaat uit woongebied. Binnen de bestemming 'Wonen' zijn de woningen, de tuinen, eventuele achterpaden en andere privéruimten begrepen. Centraal binnen deze bestemming staat het behoud van de woonfunctie en het woongenot. De regels zijn er op gericht de bestaande stedenbouwkundige typologie te handhaven. Rooilijnen, oriëntaties en bouwhoogten zorgen voor een heldere definiëring van de openbare ruimte. Het bestemmingsplan bevat planregels voor het behoud, verbouwen en renoveren van de woningen. De planregels bieden ruimte voor het beperkt uitbreiden van de woning aan de achterzijde. Dit sluit aan bij een veel voorkomende wens, welke bovendien niet strijdig is met de bescherming van de karakteristiek van de openbare ruimte of de stedenbouwkundige typologie. In veel gevallen zijn aan- en uitbouwen aanwezig aan de voorzijde. Het betreft hier gebouwen in veel variaties die (veelal) sinds de bouw van de woning aanwezig zijn en als zodanig zijn mee ontworpen.

Uitbreiding van de woning op het perceel is, rekeninghoudend met de betreffende bouwregels, mogelijk. Woningvermeerdering is echter niet toegestaan. Onderscheid wordt aangebracht tussen grondgebonden en gestapelde woningen. Binnen de grondgebonden woningen wordt onderscheid gemaakt in verschillende typen om hieraan het bebouwingspercentage per bouwperceel te koppelen. In de begrippen is duidelijk aangegeven wat verstaan wordt onder welk woningtype. Bewoners kunnen op die manier zien onder welk type hun woning valt en welke bouwregels daarbij horen.

De goot- en bouwhoogten van de hoofdgebouwen mogen maximaal respectievelijk 7 en 11 meter bedragen, tenzij op de verbeelding anders is aangeduid of als de bestaande maatvoering hoger is. Uitbreiding van het hoofdgebouw met aan- en uitbouwen en bijgebouwen is toegestaan, mits voldaan wordt aan de voorwaarden zoals opgenomen in de planregels. Deze randvoorwaarden zijn vooral gericht op het beschermen van het prettig woonmilieu van de naastgelegen bewoners en het voorkomen van onevenredige aantasting daarvan.

Naast de woonfunctie is het uitoefenen van een aan-huis-verbonden beroeps- of bedrijfsactiviteit toegestaan in het hoofdgebouw. In de begripsbepaling van 'aan-huis-verbonden beroeps- of bedrijfsactiviteit' is aangegeven wat hieronder verstaan wordt en onder welke voorwaarden deze activiteiten mogelijk zijn. Dergelijke activiteiten in een bijgebouw zijn via een afwijking van de gebruiksregels wel mogelijk als voldaan wordt aan de gestelde randvoorwaarden in de planregels. Deze randvoorwaarden zijn vooral gericht op het beschermen van het prettig woonmilieu van de naastgelegen bewoners en het voorkomen van onevenredige aantasting daarvan. Verder is aangegeven dat het gebruik van een (vrijstaand) bijgebouw als onafhankelijke woonruimte in principe niet is toegestaan. Echter, burgemeester en wethouders kunnen gebruik maken van een binnenplanse ontheffing om dit gebruik bij een aanvraag onder voorwaarden mogelijk te maken.

Binnen de regels is expliciet aangegeven dat kamerverhuur niet is toegestaan. Daarbij zijn bestaande, legale vestigingen vanzelfsprekend wel toegestaan. Ook is verhuur van kamers door een hospita wel toegestaan ("hospitaregeling"), omdat deze vorm van kamerverhuur voor de leefbaarheid van de betrokken straat een aanvaardbaarder vorm is dan verhuur van het gehele pand.

Waarde-Archeologie (artikel 14)

Bij ruimtelijke inrichting en ontwikkelingen in een gedeelte van het plangebied moet worden gezocht naar beschermings- en inpassingmogelijkheden van eventuele archeologische waarden. 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; als een ingreep dieper gaat dan 0,30 meter onder het maaiveld en een planoppervlak behelsd van 100 m² of meer is een omgevingsvergunning verplicht. Het college van burgemeester en wethouders stelt de bepalingen in de omgevingsvergunning 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 omgevingsvergunning noodzakelijk.

Waarde-Cultuurhistorie (artikel 15)

Met de dubbelbestemming 'Waarde-Cultuurhistorie' wordt bebouwing met cultuurhistorische waarde beschermd. De bestaande bebouwing mag niet zonder meer zonder omgevingsvergunning vergroot of gewijzigd dan wel gesloopt worden.

Waarde - Ecologische hoofdstructuur (artikel 16)

Met de dubbelbestemming 'Waarde - Ecologische hoofdstructuur' wordt de hydrologische en ecologische waarde van de rivier De Mark beschermd, die deel uitmaakt van de ecologische hoofdstructuur.

Hoofdstuk 3 Algemene regels

In dit hoofdstuk zijn de gebruikelijke regels ten aanzien van bouwen en gebruiken opgenomen.

Tevens zijn in dit hoofdstuk regels opgenomen ten aanzien van het 'zoekgebied voor behoud en herstel van de watersystemen' en het 'zoekgebied voor ecologische verbindingszone'. Beide zoekgebieden zijn gelegen aan de boorden van de rivier Mark.

Bovendien is een wijzigingsbevoegdheid opgenomen voor het vestigen van culturele voorzieningen in het kader van Breda Broeit.

Hoofdstuk 4 Overgangs- en slotregels

In dit hoofdstuk zijn de gebruikelijke regels opgenomen ten aanzien van de overgangsregels alsmede de citeertitel.

HOOFDSTUK 6 Uitvoerbaarheid

6.1 Inleiding

Dit hoofdstuk beschrijft de onderdelen die zijn doorlopen voor het zekerstellen van de economische uitvoerbaarheid van onderhavig bestemmingsplan. Indien het bestemmingsplan voorziet in de uitvoering van werken door de gemeente moet de financieel-economische uitvoerbaarheid hiervan worden aangetoond. Er wordt nader ingegaan op de grondexploitatie en de koppeling met het exploitatieplan.

6.2 Toepassing grondexploitiewet

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

In artikel 6.12 van de Wro is bepaald dat de gemeenteraad een exploitatieplan vast moet stellen voor gronden waarop een bij algemene maatregel van bestuur aangewezen bouwplan is voorgenomen. Bij ruimtelijke besluiten kan het nodig zijn om een exploitatieplan vast te stellen, namelijk bij de vaststelling van een bestemmingsplan, wijzigingsplan of een omgevingsvergunning. Om daadwerkelijk na te kunnen gaan of een exploitatieplan noodzakelijk is, dient beoordeeld te worden of er sprake is van een bouwplan zoals bedoeld in artikel 6.2.1. Besluit ruimtelijke ordening (bro). In dit artikel is omschreven om welke bouwplannen het gaat, namelijk:

- de bouw van een of meer woningen;
- de bouw van een of meer andere hoofdgebouwen;
- de uitbreiding van een gebouw met ten minste 1.000 m² bvo of met een of meer woningen;
- de verbouwing van een of meer aaneengesloten gebouwen die voor andere doeleinden in gebruik of ingericht waren, voor woondoeleinden, mits ten minste 10 woningen worden gerealiseerd;
- de verbouwing van een 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 tenminste 1.500 m² bvo bedraagt;
- de bouw van kassen met een oppervlakte van ten minste 1.000 m² bvo.

Bovendien is een exploitatieplan nodig als locatie-eisen (aan openbare ruimte of woningcategorieën) gesteld moeten worden en/of het bepalen van een tijdvak of fasering noodzakelijk is.

Geen exploitatieplan is nodig indien het verhaal van de kosten van grondexploitatie anderszins verzekerd is én er geen fasering of tijdvak behoeft te worden vastgelegd en geen locatie-eisen (aan openbare ruimte of woningbouwcategorieën) hoeven te worden vastgesteld. Indien de kosten minder dan € 10.000,- bedragen, kan ervoor gekozen worden deze middels andere wijze dan een exploitatieplan te verhalen.

6.3 Financiële haalbaarheid

Het onderhavige plan betreft een in hoofdzaak conserverend plan waarbinnen het merendeel van bebouwing reeds aanwezig is. Het beleid is voornamelijk gericht op het handhaven van de huidige situatie in het plangebied en het behouden van de kwaliteiten.

In het bestemmingsplan is opgenomen dat niet zonder het voeren van een aparte procedure extra woningen mogen worden gebouwd (woningvermeerdering is uitgesloten). Er bestaat dus geen noodzaak tot het stellen van regels omtrent woningbouwcategorieën. Ook hoeven er geen eisen meer gesteld te worden aan de openbare ruimte omdat deze reeds in zijn geheel is aangelegd. Er hoeven geen kosten verhaald te worden en een exploitatieplan is dus niet nodig. Hetgeen aan uitbreiding nog mogelijk is, zijn geen bouwplannen in de zin van artikel 6.2.1 van het Bro.

De kosten voor het opstellen van onderhouds bestemmingsplan zijn geïnitieerd en gefinancierd door de gemeente Breda. Voor de actualisering van bestemmingsplannen zijn financiële middelen beschikbaar gesteld, dit bestemmingsplan wordt daaruit bekostigd. Hiermee wordt het bestemmingsplan uitvoerbaar geacht.

Conclusie

Er bestaat op basis van het bovenstaande voor het onderhouds bestemmingsplan geen aanleiding tot kostenverhaal middels een exploitatieplan. Gelet op het vorenstaande is er dan ook geen verplichting om tegelijkertijd met dit bestemmingsplan een exploitatieplan op te stellen.

HOOFDSTUK 7 Communicatie

7.1 Inleiding

In het bestemmingsplanproces bestaan diverse mogelijkheden tot communicatie. De voor dit voorliggende bestemmingsplan relevante communicatie wordt in dit hoofdstuk belicht.

7.2 Procedure

7.2.1 Vooroverleg

Er heeft vooroverleg plaatsgevonden. Dit ontwerpbestemmingsplan is opgestuurd naar:

1. Gedeputeerde Staten van Noord-Brabant;
2. Waterschap Brabantse Delta;
3. VROM-inspectie Zuid;
4. Brabant Water;
5. Brandweer Midden- en West-Brabant;
6. Enexis;
7. Kamer van Koophandel;
8. KPN;
9. Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed;
10. Tennet.

Het conceptontwerp van het bestemmingsplan Belcrum is ook opgestuurd naar de wijkraad.

7.2.2 Inspraak

Er heeft vooroverleg plaatsgevonden en het conceptontwerp van het bestemmingsplan heeft van 7 januari tot en met 3 februari 2013 voor inspraak ter inzage gelegen. Op 14 januari 2013 is tevens een inloop- c.q. informatiebijeenkomst gehouden. Daarnaast is huis-aan-huis een 'Breda Bericht' over het bestemmingsplan verspreid. Ook is in de Bredase Bode en op de gemeentelijke website een kennisgeving gepubliceerd over het conceptontwerp van het bestemmingsplan.

De samenvatting en beantwoording van de ingekomen inspraak- en vooroverlegreacties zijn als bijlage bij de toelichting gevoegd.

7.2.3 Zienswijzen

Met de terinzagelegging van het ontwerpbestemmingsplan is de formele vaststellingsprocedure gestart. Gedurende de periode van de terinzagelegging van 6 weken kan iedereen schriftelijk of mondeling zienswijzen tegen het plan inbrengen. De zienswijzen zijn in het raadsvoorstel tot vaststelling samengevat en van commentaar voorzien. Deze zienswijzen zijn beoordeeld op het feit of, en zo ja, in hoeverre het ontwerp aanpassing behoeft. Vervolgens is via het college aan de raad voorgesteld het bestemmingsplan gewijzigd vast te stellen.

7.2.4 Beroep

Na vaststelling wordt het plan wederom zes weken ter visie gelegd. Gedurende deze periode kunnen belanghebbenden tegen het vaststellingsbesluit beroep instellen bij de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State. Indien geen beroep wordt ingesteld, is het plan na deze beroepstermijn onherroepelijk en treedt het plan in werking.