



Raadsbesluit

Vaststellen bestemmingsplan Ginneken, Cartier van Disselstraat 16-64 voor het realiseren van 62 woningen

Aantal bijlagen: 0

De raad van de gemeente Breda;

gezien het voorstel van burgemeester en wethouders en met overname van de daarin vermelde overwegingen;
gelet op artikel 3.1. Wet ruimtelijke ordening;

Besluit

1. Geen milieueffectrapportage op te stellen ten behoeve van de realisatie van het bouwplan aan de Cartier van Disselstraat 16-64;
2. De tegen het plan naar voren gebrachte zienswijzen overeenkomstig hetgeen is aangegeven in het conceptraadsvoorstel en -besluit met nummer BBV-2018-1659 gedeeltelijk gegrond en gedeeltelijk ongegrond te verklaren;
3. Het bestemmingsplan 'Ginneken, Cartier van Disselstraat 16-64' met planidentificatienummer NL.IMRO.0758.BP2016212004-0401 overeenkomstig bijgevoegd conceptraadsvoorstel en besluit met nummer BBV-2018-1659 vast te stellen;
4. Geen exploitatieplan voor dit bestemmingsplan vast te stellen.

Aldus besloten in zijn openbare vergadering van

19 APR. 2018



, voorzitter



, griffier



Raadsvoorstel

Vaststellen bestemmingsplan Ginneken, Cartier van Disselstraat 16-64 voor het realiseren van 62 woningen

Aantal bijlagen: 0

Voorgesteld besluit

1. Geen milieueffectrapportage op te stellen ten behoeve van de realisatie van het bouwplan aan de Cartier van Disselstraat 16-64;
2. De tegen het plan naar voren gebrachte zienswijzen overeenkomstig hetgeen is aangegeven in het conceptraadsvoorstel en -besluit met nummer BBV-2018-1659 gedeeltelijk gegrond en gedeeltelijk ongegrond te verklaren;
3. Het bestemmingsplan 'Ginneken, Cartier van Disselstraat 16-64' met planidentificatienummer NL.IMRO.0758.BP2016212004-0401 overeenkomstig bijgevoegd conceptraadsvoorstel en besluit met nummer BBV-2018-1659 vast te stellen;
4. Geen exploitatieplan voor dit bestemmingsplan vast te stellen.

Inleiding

- Beschrijf kort de aanleiding: wat is het vraagstuk?
- Wat wordt in dit voorstel voorgelegd of besloten?
- Heeft het bestuur eerder besluiten genomen? Welke waren dat (datum besluit, wie heeft het besluit genomen)?
- Hebben er eerder trajecten gelopen? Welke waren dat? Hoe heeft de communicatie daarover plaatsgevonden?

Milieueffectrapportage

- Voor dit project geldt op grond van het Besluit m.e.r. (categorie D11.2 van bijlage D, uitbreiding stedelijk ontwikkelingsproject) een vromvrije m.e.r.-beoordelingsplicht;
- Uit de m.e.r.-beoordelingsnotitie (aammeldnotitie) blijkt dat bij de realisatie van het project geen belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu te verwachten zijn.

Aanleiding

De Werve is een verzorgingstehuis, de Dissel bestaat uit aanleunwoningen. De consequentie van het financieel scheiden van wonen en zorg is dat de instroom van verblijfsgeïndiceerde cliënten in de traditionele verzorgingshuizen wordt afgebouwd. In het verlengde hiervan is een forse afbouw van de intramurale capaciteit noodzakelijk. Dit sluit aan bij de beleidsdoelstellingen van de gemeente Breda inzake (noodzakelijke) afbouw van de intramurale zorgcapaciteit in de stad. De stad Breda kent een overcapaciteit (met name in het zuid-westen van de stad) voor wat betreft verzorgingshuiszorg.

Op 27 oktober 2015 heeft het college Sanering zorginstellingen aan Surplus Zorg laten weten in te stemmen met verkoop van de locatie de Werve en de Dissel aan Maas-Jacobs.

Op 4 augustus 2016 heeft het college besloten in principe in te stemmen met herontwikkeling van de Werve en de Dissel. Op 13 juli 2017 heeft het college besloten in principe twee extra woningen toe te laten in de gebouwen, omdat bij nadere inspectie en renovatie bleek dat er ruimten in het bestaande pand over waren die geschikt gemaakt konden worden voor bewoning.

Bouwplannen

In totaal komen er 5 eengezinswoningen en 57 appartementen, waarvan minimaal 10 sociale huurwoningen. Voor huize De Werve bestaat de herontwikkeling uit een interne transformatie, waarbij de huidige bebouwing en uitstraling behouden blijft. De bestaande 51 wooneenheden worden vervangen door 14 appartementen en 4 eengezinswoningen. In het complex De Dissel bestaat de herontwikkeling uit een interne transformatie van de voormalige 24 aanleunwoningen naar 25 appartementen. Aan de huidige achterzijde op het binnenterrein komt een uitbouw waarin 11 appartementen zullen komen.



Op het braakliggend terrein aan de Werfstraat komen 8 nieuwe woningen, o.a. bestaande uit één nieuwe grondgebonden woning, gesitueerd tegen de bestaande woning aan de Werfstraat 43. Ten noorden van deze woning komt, terugliggend en in één lijn met huize De Werve, een nieuw complex voor 7 appartementen. Dit appartementencomplex vult het gat in de Werfstraat dat is ontstaan na de sloop van het 'Posthuis'. De bebouwing zal qua architectuur aansluiten op de bestaande bebouwing aan de Werfstraat.

Aan de zuidzijde van het plangebied komen de bergingen voor de appartementen. In de achtertuinen van de eengezinswoningen zullen eveneens bergingen worden geplaatst.

Verkeer

De totale herontwikkeling zorgt voor een toename van 274 motorvoertuigbewegingen per etmaal. Deze verkeerstoeiname is dermate gering dat dit niet zal leiden tot extra knelpunten in de verkeersafwikkeling. De extra verkeersbewegingen gaan op in het huidige verkeersbeeld en het aspect verkeer staat de ontwikkeling niet in de weg.

Parkeren

De bestaande inrit tussen De Werve en De Dissel aan de Cartier van Disselstraat blijft behouden. Het huidige parkeerterrein in het zuiden van het gebied, aan de achterzijde van de bestaande bebouwing, wordt heringericht en uitgebreid. Onder het nieuwe appartementencomplex aan de Werfstraat komt een parkeerkelder, welke bereikbaar is vanaf het achterterrein.

In de bestaande situatie (51 woonzorgeenheden en 24 aanleunwoningen) was er een parkeerbehoefte van 45 parkeerplaatsen. Er waren 13 parkeerplaatsen op eigen terrein aanwezig en 32 auto's moeten in het openbaar gebied parkeren.

In de nieuwe situatie komen er in totaal 57 appartementen en 5 eengezinswoningen en op grond van de huidige parkeernormen hoort hierbij een parkeerbehoefte van 95 parkeerplaatsen.

Het nieuwe plan voorziet in 63 parkeerplaatsen op eigen terrein en 32 auto's zullen in het openbaar gebied moet parkeren. Dit betekent per saldo dat er geen extra parkeerdruk in het openbaar gebied ontstaat ten opzichte van de bestaande bestemming. Hiermee wordt voldaan aan de gemeentelijke parkeernormen.

Structuurvisie

In de Structuurvisie Breda 2030 van september 2013 wordt het toekomstperspectief voor Breda in 2030 geschetst en de visie biedt tevens een afwegingskader voor de stedelijke woningbouwprogrammering. Aangegeven wordt dat er de komende tijd sprake is van een bevolkingstoeiname, vooral van alleenstaanden en eenoudergezinnen. De vergrijzing zal gaan zorgen voor minder doorstroming. Uitgangspunt blijft 'geschikt wonen voor iedereen' en Breda ondersteunt initiatieven en kiest voor een differentiatie in woonmilieus.

Het realiseren van appartementen en eengezinswoningen in diverse prijsklassen sluit goed aan bij de gewenste differentiatie in woonmilieus. Het planvoornemen voldoet daarnaast aan het streven van de gemeente om verdichting plaats te laten vinden in het centrum-stedelijke woonmilieu nabij voorzieningen en waar mogelijk ter hoogte of met gebruik van karakteristieke Bredase panden.

Woningbouwprogrammering

Breda streeft naar een kwalitatief goede, duurzame en gedifferentieerde woningvoorraad, waarbij van belang is dat de voorraad aansluit bij de diversiteit in de vraag vanuit de verschillende groepen van bewoners. In de Uitvoeringsagenda van de Woonvisie van 16 december 2014 wordt richting gegeven aan de uitvoering van de vier kernopgaven uit de Woonvisie:

- aantrekkelijke en betaalbare woningen voor iedereen
- aantrekkelijk wonen voor iedereen: specifieke opgaven
- een prettige woonomgeving
- duurzaam wonen en leven

Met Maas-Jacobs is diverse keren gesproken over het type woningen naar aanleiding van het tekort dat in Breda ontstaan is aan sociale huurwoningen. Hiervoor wordt gekeken naar woningcorporaties en particulieren. Met name bij transformatieverzoeken van maatschappelijk vastgoed wordt gekeken naar de mogelijkheden hiervoor. Bij het toekennen van een woonfunctie aan deze gebouwen, wordt gevraagd een bijdrage te leveren, in dit geval sociale huurwoningen. Afsproken is dat Maas-Jacobs op het binnenterrein, aan de achterzijde van de Dissel nieuwbouw bouwt. In het plan moeten voorts minimaal tien appartementen in de sociale huursector met een instandhoudingsplicht van tien jaar gerealiseerd worden.

Dit is vastgelegd in het bestemmingsplan en de anterieure overeenkomst.

De gemeenteraad heeft op 17 november 2016 (pas na de afspraken met Maas-Jacobs) de aanvulling



op de woonvisie 2013 "Voldoende sociale en middeldure huurwoningen met betaalbare woonlasten in een prettige woonomgeving" vastgesteld. Door deze aanvulling is het mogelijk geworden te sturen op het percentage sociale- en middeldure huurwoningen bij planontwikkelingen.

De Werve kent beperkt mogelijkheden voor transformatie, gezien de indeling en opbouw. De omgeving kenmerkt zich voornamelijk door geschakelde herenhuizen en vrijstaande woningen. De gevraagde toevoeging van grondgebonden woningen en (grotere) appartementen past hierbij. Dit versterkt het bestaande woonmilieu, dat zeer gewild.

De Dissel, bestaand zorgvastgoed, is uitermate geschikt voor het lage segment van de middeldure huurmarkt. Hierdoor kan een doorstroming, o.a. binnen Ginneken, op gang gebracht worden en daarbij vormen de appartementen een aanvulling in woningtype ten opzichte van de bestaande woningvoorraad in de wijk Ginneken.

Zorg

Surplus Zorg heeft toegezegd de mogelijkheid van nieuwbouw met een zorgvoorziening en sociale huur(zorg)woningen in het noorden de stad (Haagse Beemden) te onderzoeken. In dit deel van de stad is juist een tekort in dit soort voorzieningen. Op deze wijze kan een bijdrage geleverd worden aan de maatschappelijke opgave die een zorgaanbieder heeft.

Conclusie

De Woonvisie en Uitvoeringsagenda zijn gestoeld op de regionale woningbouwafspraken en de uitgangspunten van de Structuurvisie Breda 2030. De beoogde ontwikkeling past binnen deze kaders.

Crisis- en herstelwet

Afdeling 2 van hoofdstuk 1 van de Crisis- en herstelwet is op deze procedure van toepassing. Dit betekent dat de belanghebbende in het beroepsschrift moet aangeven welke beroepsgronden hij aanvoert tegen het besluit. Het beroep wordt niet-ontvankelijk verklaard indien binnen de beroepstermijn geen gronden zijn ingediend. Na afloop van de termijn van zes weken kunnen geen nieuwe beroepsgronden worden aangevoerd. Voorts dat de rechter binnen 6 maanden na afloop beroepstermijn uitspraak moet doen.

Beoogd effect van het besluit

- Wat gaat er veranderen door dit besluit? Wat merkt en ziet de stad van het besluit? Noem ook de bijdrage aan de vermindering regeldruk en administratieve lasten (checklist).
- Wat is de (begrotings-)indicator en streefwaarde? Noem de bijdrage van dit besluit aan het behalen van de streefwaarde/indicator (zie checklist).
- Waar is het besluit een uitwerking van (bestuursakkoord, motie, voorjaarsnota, structuurvisie e.d.)?
- Tot op welke hoogte draagt dit besluit bij aan de klimaatdoelstelling van Breda (CO2 neutraal in 2044)? Welk effect heeft het besluit op het streven naar een duurzaam Breda? Hoe wordt een positieve bijdrage aan de circulaire economie geleverd? Welke maatregelen zijn er genomen om een negatieve bijdrage te voorkomen of te beperken?

- Er hoeft geen milieueffectrapportage opgesteld te worden ten behoeve van de realisatie van het bouwplan aan de Cartier van Disselstraat 16-64;
- Het bestemmingsplan 'Ginneken, Cartier van Disselstraat 16-64' biedt een juridisch kader om binnen het plangebied te komen tot het bouwen van de woningen.

Uitvoering van het besluit

- Wie (gemeentelijke afdelingen, organisaties) voert het besluit uit?
- Wat gaat er na besluitvorming gebeuren? Waar en voor wie gaat het besluit gevolgen hebben?
- Geef aan hoe de communicatie met de stad is georganiseerd (denk aan: netwerk, stakeholders, krachtenveld, behoeften van betrokkenen).
- Hoe ziet de communicatiestrategie er uit (welke communicatievormen worden gebruikt op basis van de uitgangspunten van het communicatiebeleid en de gemeentelijke online strategie)?
- Wanneer vindt uitvoering/realisatie plaats? Noem de concrete acties en planning in tijd voor de gemeente en andere partijen.



- Komt dit onderwerp nog een keer terug voor vervolg-besluiten? Zo ja, welke vervolg-besluiten worden verwacht? Komen er tussentijdse informatie updates of evaluaties van het beleid? Zo ja, welke indicator of streefwaarde wordt dan geëvalueerd en wanneer?

Nadat het bestemmingsplan 'Ginneken, Cartier van Disselstraat 16-64' is vastgesteld zal dit voor een periode van zes weken ter visie worden gelegd.

Motivering

- Reden: Waarom dit voorstel? Geef de argumenten en beschikbare cijfers (waarom wel of niet).
- Bestuursakkoord: Wat is de relatie met het bestuursakkoord. Hoe past dit wel of niet?
- Beleidskader: Geef aan met welke vastgestelde beleidskaders het besluit verband houdt
- Alternatieven: Noem de onderzochte alternatieven. Geef hierbij een waardeoordeel. Welk alternatief wordt uiteindelijk voorgelegd om over te besluiten en waarom is dit alternatief beter?
- Voeg desgewenst bijlagen (zoals zienswijzen) toe aan het bestuursvoorstel
- Conclusie: geef een korte "bulletgewijze" opsomming van de argumenten en/of risico's

Procedure

Het ontwerp van het bestemmingsplan 'Ginneken, Cartier van Disselstraat 16-64' met bijlagen heeft van 9 november tot en met 20 december 2017 voor een ieder ter visie gelegen. Tijdens deze termijn zijn meerdere zienswijzen ingediend. De zienswijzen onder 4, 5 en 6 zijn mede-ondertekend door andere personen of de ondertekenaar is gemachtigd door meerdere personen. Zie hiervoor de bijgevoegde adressenlijst. Overigens blijkt dat meerdere personen bij de verschillende brieven hebben ondertekend, waardoor dezelfde adressen meerdere malen voorkomen.

De zienswijzen zijn ingediend door:

1. Dhr. A. van Bijnen, Werfstraat 10 en O de Bont, Werfstraat 8, vertegenwoordigd door Van der Feltz Advocaten en Baker McKenzie;
2. Mevr. Michel-van Beek, Cartier van Disselstraat 17
3. Mevr. I. van Luijk-Roling, Cartier van Disselstraat 25, gemachtigd door meerdere bewoners van de Cartier van Disselstraat, Burg. Passtoorsstraat, Werfstraat, Teijchinélaan Duivelsbruglaan en Baronielaan. Zie bijgevoegde lijst
4. Dhr. F. Lugtmeijer, Werfstraat 27 en mede-ondertekenden, zie bijgevoegde lijst
5. Dhr. G.R. Pruijm, Teijchinélaan 14, mede namens medebewoners, zie bijgevoegde lijst
6. Dhr. M.H. Woltermann, Prins Alexanderlaan 21

De zienswijzen zijn ingekomen binnen de termijn van tervisielegging en zijn derhalve ontvankelijk.

Algemene conclusie:

de zienswijzen zijn gedeeltelijk gegrond en gedeeltelijk ongegrond en leiden niet tot aanpassing van het plan.

Behandeling van de zienswijze

Onderstaand volgt de behandeling van de zienswijzen. Deze zienswijzen zijn samengevat en van een beoordeling voorzien. Indien niet alle afzonderlijke onderdelen van de zienswijzen in de samenvatting zijn opgenomen, zijn deze wel in de totale beoordeling meegenomen.

1. Zienswijze dhr. A. van Bijnen en O. de Bont

Samenvatting 1.1.

Aangegeven wordt dat in de huidige plannen 20 woningen meer worden gerealiseerd dan hen is gepresenteerd tijdens een eerdere informatiebijeenkomst.

Beoordeling

Ad 1.1.

Er zijn 2 informatieavonden door de ontwikkelaar zelf gehouden voordat het ontwerpbestemmingsplan



ter visie is gelegd. Het is juist dat op de eerste avond in de plannen door de ontwikkelaar voorzien was in minder wooneenheden, namelijk totaal 49. Mede op verzoek van de gemeente is gekozen voor meer variatie in woningtype. Zo zijn goedkopere huurwoningen toegevoegd aan het plan in de nieuwbouw, aan de achterkant van het pand De Dissel. Tegelijkertijd is het appartementengebouw aan de Werfstraat voorzien van een parkeerkelder om de hiervoor benodigde extra parkeerplaatsen te realiseren. Op de tweede avond is dit reeds in de presentatie opgenomen. Daarna is in de bestaande bebouwing nog ruimte gevonden voor twee extra appartementen. Er is geen sprake van een flinke verhoging van het aantal woningen ten opzichte van de twee informatieavonden. Het plan dat bij de gemeente is ingediend gaat uit van in totaal 62 woningen/appartementen en dat plan is getoetst en daarvoor is het bestemmingsplan opgesteld.

Samenvatting 1.2.

Reclamanten hebben bezwaar tegen de grotere goot- en bouwhoogten die in het bestemmingsplan zijn opgenomen en dit heeft negatieve gevolgen voor het woon- en leefklimaat in de directe omgeving. Ook past het volgens hen niet in het dorpse karakter van de Werfstraat waar de meeste huizen bestaan uit één verdieping en slechts enkele woningen uit twee verdiepingen, waar de nieuwbouw drie en vier woonverdiepingen kent.

De doelstelling van het bestemmingsplan, namelijk aansluiting van de te realiseren bebouwing bij de bestaande woningen, wordt niet waargemaakt door de opgenomen goot- en bouwhoogten. De nieuwbouw tegenover Werfstraat 8 (De Bont) bestaat uit vier verdiepingen met een nok- en goothoogte van respectievelijk 10 en 14 meter. De hoogten in het vigerende bestemmingsplan zijn respectievelijke goot- en nokhoogte 6 en 10 meter. Ook de woningen van beide reclamanten hebben hoogte van 6 en 10 meter. Bij de bestaande bouw aan de kant van de kopgevel van Huize De Werve is zelfs 16 meter nokhoogte toegelaten.

De opgenomen hoogten stuiten op stedenbouwkundige bezwaren gezien de ligging van het perceel ten opzichte van directe omgeving. Er zal geen stedenbouwkundige eenheid meer zijn in de Werfstraat; de bebouwing sluit niet aan bij de bestaande bebouwing. Reclamanten zien de toegevoegde waarde van de nieuwbouw niet.

Beoordeling

Ad 1.2.

Bij het ontwerpen van het bouwplan en de invulling hiervan op de locatie is gekeken naar de bestaande situatie op het terrein en naar de bestaande bebouwing in de directe omgeving. Het bestaande pand De Werve wordt in hoogte niet aangepast. In het bestemmingsplan Ginneken is voor De Werve goothoogte 6 meter en bouwhoogte 10 meter opgenomen, echter dit bleek niet juist te zijn. De werkelijke hoogte van de hoek van De Werve is 15,2 meter. In het nieuwe bestemmingsplan wordt dit herstelt en de bouwhoogte op de verbeelding wordt teruggebracht van 16 meter naar 15,5 meter.

De hoogte van het nieuw te bouwen appartementencomplex aan de Werfstraat is lager dan het bestaande pand De Werve en de toegelaten hoogten zijn respectievelijk 10 meter goothoogte en 14 meter bouwhoogte. In eerste instantie was op de vierde verdieping van het te bouwen appartementencomplex voorzien in 2 appartementen, maar na aanpassing is gekozen voor één penthouse. Hierdoor is ook de kapvorm aangepast en is een schuine kap aan de zuidzijde gesitueerd, waardoor er een betere stedenbouwkundige aansluiting ontstaat op het nieuwe te bouwen herenhuis. Het appartementencomplex ligt verder van de straat af dan de grondgebonden woningen aan de Werfstraat, het ligt in een lijn met De Werve. Het nieuwe herenhuis wordt twee bouwlagen met een franse kap. De nokhoogte van het herenhuis wordt 10,9 meter. De bestaande grondgebonden woningen direct naast deze nieuwbouw zijn alleen twee bouwlagen met een plat dak of twee bouwlagen met een opbouw (3e bouwlaag). De aangegeven hoogte op de verbeelding van 11.5 meter wordt aangepast naar 11 meter.

Op deze wijze wordt de bebouwing aan de Werfstraat getrapd gerealiseerd en sluit zo aan bij de bestaande bebouwing in de Werfstraat.

Samenvatting 1.3

In de regels is voorts nog opgenomen dat de maximale goot- en bouwhoogte mag worden overschreden voor balustrades ten behoeve van een dakterras met maximaal 1,8 meter. Deze hoogte overschrijding is onvoldoende gemotiveerd en lijkt ingegeven om een hogere verkoopprijs te genereren. Ook het realiseren van een penthouses op de bovenste verdieping van het bestaande pand en de nieuwbouw lijkt alleen nodig om het project rendabel te maken. Zonder deze penthouses



past het plan beter in de straat en zal het minder impact hebben op het woon- en leefklimaat van ieder geval de beide reclamanten.

Beoordeling

Ad 1.3.

In artikel 3 'Wonen' is in 3.2.2 sub b inderdaad opgenomen dat de goot- en bouwhoogte (zoals opgenomen op de verbeelding) mag worden overschreden voor balustrades ten behoeve van een dakterras waarvan de hoogte niet meer mag bedragen dan 1,8 meter.

De bestaande bouw op de kop van het pand De Werve wordt niet hoger dan in de huidige situatie. Er wordt aan de voorzijde van de kop van het pand De Werve een frans balkon gerealiseerd ter plaatse van de bestaande dakkapel; dit wordt geen uitpandig balkon. Het realiseren van een balustrade is derhalve niet aan de orde en artikel 3.2.2. sub b wordt dan ook geschrapt uit de planregels.

Voor ons oordeel over het mogelijk maken van penthouses verwijzen wij naar het gestelde onder beoordeling 1.2.

Daarnaast merken wij ten aanzien van het penthouse in het bestaande pand De Werve op dat conform het huidige bestemmingsplan op de verdiepingen gewoond mag worden. In de bestaande situatie zijn dakkapellen en ramen aanwezig. Het niet realiseren van een penthouse op deze verdieping zou betekenen dat dit deel van het gebouw leeg zou blijven. In het te realiseren penthouse zijn aan de zijde van de Werfstraat de slaapkamer, badkamer en keuken gepland en het woongedeelte aan de binnenzijde.

Samenvatting 1.4.

Reclamant Van Bijnen heeft vooral bezwaar tegen het penthouse dat op de bovenste verdieping in de bestaande kopgevel van Huize De Werve wordt gerealiseerd. In deze verdieping en ook op de zolder wordt in de huidige situatie niet gewoond. Het bezwaar van De Bont is vooral gericht op de toegestane goot- en nokhoogte van respectievelijk 10 en 14 meter voor de nieuwbouw tegenover zijn woning. Voor beiden geldt dat hun privacy, uitzicht, daglicht en zoninval zal worden weggenomen door de voorgenomen bouw. Zij vragen zich af waarom er een groot penthouse moet komen op de bovenste verdieping van het bestaande gebouw en bij de nieuwbouw.

Beoordeling

Ad 1.4.

Voor ons oordeel over het penthouse op de verdieping van het pand De Werve verwijzen wij naar het gestelde onder beoordeling 1.3.

Ter plaatse van de nieuwbouw van de appartementen tegenover het pand van reclamant De Bont merken wij op dat hier voorheen (tot 2008) het Posthuis heeft gestaan, een gebouw bestaande uit twee bouwlagen met een kap. Dit gebouw hoorde bij Huize De Werve en was in gebruik voor woondoeleinden (aanleunwoningen).

Op 25 mei 2005 is voorts een bouwvergunning verleend voor het realiseren van een gezondheidscentrum met 6 appartementen, welke overigens door stichting Surplus later is ingetrokken.

Bebouwing op de locatie waar nu de nieuwbouw van de appartementen is voorzien, was derhalve in het verleden ook aanwezig.

Samenvatting 1.5

Het pand De Werve is door de beeldbepalende architectuur cultuurhistorisch van belang. In het pand zullen grote openslaande deuren aangebracht worden en een balkon aan de voorkant van het dak. De woning en uitrit van reclamant Van Bijnen ligt direct tegenover dit hoekpand en hij vraagt zich af of deze bouwplannen wel passen in de welstandsregels, mede gelet op de cultuurhistorische waarde van het pand. Het is ook niet duidelijk of de kap van de kopgevel De Werve hoger kan komen te liggen dan nu het geval is omdat een maximale bouwhoogte van 16 meter is toegelaten.

Beoordeling

Ad 1.5.

In de toelichting van het bestemmingsplan is in paragraaf 5.6. ingegaan op de cultuurhistorie.

Aangegeven is dat het bestaande gebouw De Werve sinds 1929 aanwezig is, maar ook dat het pand geen monumentale status heeft. Verder dat, gezien de uitstraling van het pand en de beeldbepalende architectuur, behoud ervan wenselijk is.

Zoals bekend blijven zowel het pand van Huize De Werve als het pand van De Dissel in het nieuwbouwplan behouden. Het feit dat er in het pand De Werve openslaande deuren worden



aangebracht en een balkon aan de voorzijde doet niet af aan de beeldbepalendheid van het pand en de cultuurhistorie wordt hierdoor niet aangetast.

De Commissie Ruimtelijke Kwaliteit (voorheen de Welstandscommissie) heeft voorts een positief advies uitgebracht over de voorgenoemde bouwplannen.

Tenslotte is onder beoordeling 1.2 al ingegaan op het handhaven van de bestaande hoogte van het pand De Werve en de aanpassing van de toegestane hoogte op de verbeelding van 16 meter naar 15,5 meter.

Samenvatting 1.6

Het bouwplan wijkt af van de regeling in het vigerende bestemmingsplan uit 2012 en is een forse inbreuk op het daar neergelegde planologische regiem. Er mag niet lichtvaardig afgeweken worden van deze uitgangspunten om de rechtszekerheid voor omwonenden zo groot mogelijk te houden en de nadelige gevolgen voor belanghebbenden mogen niet onevenredig zijn in verhouding tot de met het besluit te dienen doelen.

Beoordeling

Ad 1.6.

In het geldende bestemmingsplan Ginneken 2012 heeft de locatie de bestemming 'maatschappelijk' (artikel 12) en binnen deze bestemming is wonen op de verdiepingen toegelaten. Op grond van de bijbehorende regels is die bebouwing toegelaten tot een goot- en nokhoogte van respectievelijk 6 en 10 meter.

Aangezien bebouwing op grond van het vigerende bestemmingsplan reeds is toegelaten, is ons inziens geen sprake van een forse inbreuk op het planologische regiem.

Daarnaast heeft, zoals reeds onder beoordeling 1.4 is aangegeven, op de locatie jarenlang bebouwing gestaan. Dat de feitelijke situatie op dit moment wellicht anders is, doet niets af aan de bestaande planologische mogelijkheden uit het geldende bestemmingsplan.

Samenvatting 1.7

Reclamant Van Bijnen vreest voor inkijk en verminderde privacy nu rechtstreek in zijn tuin met terras en zwembad zal kunnen worden ingekeken. Zeker nu op de bovenste verdieping van de kopgevel van Huize De Werve openslaande deuren worden aangebracht.

Reclamant De Bont kijkt nu uit op een groen gazon met tuinhuis en rieten dak en straks op een groot en massief woongebouw waar bewoners vanaf alle verdiepingen in zijn woning en tuin kunnen kijken. Zijn privacy wordt daardoor aangetast.

Beoordeling

Ad 1.7

Het appartementencomplex wordt gesitueerd op een afstand van meer dan 32 meter vanaf de voorgevel van de woning van reclamant De Bont. Het nieuwe appartementencomplex, op de locatie van het vroegere Posthuis, wordt evenwijdig aan de rooilijn van Huize De Werve geplaatst. In een stedelijke omgeving is de genoemde afstand van meer dan 30 meter zeer aanvaardbaar.

Het zwembad en de tuin van de heer Van Bijnen zijn aan de achterzijde van de woning gesitueerd en het terras aan de zijkant. Rechtstreekse inkijk is ons inziens niet aan de orde.

Reclamant De Bont geeft aan nu uit te kijken op een groen gazon met tuinhuis en rieten dak en straks niet meer. Voor ons oordeel hieromtrent verwijzen wij naar onze beoordeling onder 1.4.

Samenvatting 1.8.

De verminderde lichtinval en schaduwwerking, door de komst van de nieuwbouw, is niet onderzocht en niet bekend is wat de effecten zijn op de percelen van beide reclamanten. Er is geen bezonningsdiagram gemaakt. Reclamant De Bont vreest dat veel zonlicht zal wegvallen bij zijn woning, terwijl nu al veel schaduwwerking wordt ervaren door de hoge bomen aan de zuidkant. Reclamant Van Bijnen vreest schaduwwerking van het complex.

Reclamanten vragen of er vast beleid is op het gebied van bezonning en schaduw bij ruimtelijke projecten en zo ja, waarom dat hier niet is toegepast.

Beoordeling

Ad 1.8.

Op 8 januari 2018 heeft de ontwikkelaar bezonningsdiagrammen gemaakt. De beoordeelde perioden zijn: 21 maart/21 september op 10.00, 12.00 en 17.00 uur, 21 juni op 08.00, 12.00 en 18.00 uur en 21 december op 10.00, 12.00 en 16.00 uur.



Uit dit diagram, dat is gemaakt voor de nieuwbouw van het appartementencomplex, blijkt dat in de voor- en najaars periode (maart/september) vanaf circa 17.00 uur schaduw valt in de voortuin en een klein gedeelte van de woning op nummer 8. In de zomerperiode (juni) valt vanaf 18.00 uur schaduw in een klein gedeelte in noord-westhoek van het perceel. In de winterperiode (december) valt vanaf 16.00 uur schaduw op de noordoosthoek van het perceel van woning nummer 8 en voor het merendeel op het perceel en de woning op nummer 10. Deze schaduwwerking wordt echter mede veroorzaakt door het bestaande pand van Huize De Werve en de bestaande woningen in de Werfstraat en naarmate het later wordt, wordt de schaduwwerking vanwege de bestaande bouw groter.

De zonnediagrammen zullen als bijlage de toelichting van het vastgestelde plan gevoegd worden.

Samenvatting 1.9.

Reclamanten geven aan dat zij niet kunnen vaststellen of het bouwplan voldoet aan de parkeernormering. De parkeerdruk in de wijk zal gaan toenemen. In de huidige situatie wordt geen parkeeroverlast ervaren, mede omdat het inherent is aan een verzorgingstehuis, waarbij de meeste bewoners zelf geen auto rijden. Alle beschikbare plaatsen zullen gebruikt gaan worden door de bewoners van het toekomstige bouwplan. Zij vragen zich af waarde toekomstige bewoners van De Dissel moeten gaan parkeren.

Een tekening van de parkeerplaatsen op eigen terrein ontbreekt; ook indeling en maatvoering van de parkeervakken is niet bekend. Zijn de parkeervakken goed bereikbaar? Hoe wordt gewaarborgd dat de benodigde plaatsen ook daadwerkelijk worden aangelegd?

Beoordeling

Ad 1.9.

In de toelichting van het bestemmingsplan is in paragraaf 3.5.4 ingegaan op de Nota Parkeer- en Stallingsbeleid van de gemeente Breda 2004 en de herijking van de parkeernorm in 2013. In paragraaf 4.3. is vervolgens de parkeerbilans voor het onderhavige bouwplan toegelicht

Doel van het parkeerbeleid van de gemeente Breda is om met betrekking tot de parkeernorm voldoende ruimte te realiseren voor parkeerplaatsen en daarmee de bereikbaarheid, veiligheid en leefbaarheid in de stad te behouden en te verbeteren. Zonder voldoende parkeerplaatsen ontstaan er problemen op deze vlakken, waardoor potentieel veel zoekverkeer, onveilige situaties en andere overlast ontstaat.

Eén van de uitgangspunten van het beleid is dat geen rekening gehouden hoeft te worden met bestaande bebouwing en de daarbij behorende behoefte. Het aantal parkeerplaatsen benodigd voor de uitbreiding moet berekend en (in dit geval na verrekening) gerealiseerd worden. De bestaande parkeersituatie in de omgeving van het bouwplan is uitgangspunt.

In paragraaf 4.3. is in eerste instantie de bestaande parkeerbehoefte berekend voor de huidige situatie. Op grond van de geldende normen hoorde bij de huidige functie een parkeerbehoefte van 45 parkeerplaatsen. Voor dit aantal waren op eigen terrein 13 parkeerplaatsen aanwezig en voor de overige 32 plaatsen moest geparkeerd worden in het openbare gebied in de omgeving van het bouwplan. Bij het berekenen van deze normen is rekening gehouden met de functie van verzorgingstehuis en aanleunwoningen, waarbij uitgegaan is van het gegeven dat voor een dergelijke functie niet iedereen zelfstandig over een auto beschikt.

De behoefte voor de nieuwe functie is ook berekend en komt uit op een benodigd aantal parkeerplaatsen van in totaal 95 plaatsen. In het plan wordt op eigen terrein voorzien in 63 plaatsen, zowel ondergronds als bovengrond en ook voor het nieuwe bouwplan geldt dat, conform de huidige situatie, voor 32 auto's parkeergelegenheid in het openbaar gebied gebruikt gaat worden. Van belang is dat in de gehanteerde norm ook een deel is opgenomen voor het bezoekersparkeren. Door het nieuwbouwplan zal er daarom geen extra parkeerdruk in het openbaar gebied ontstaan ten opzichte van de huidige bestemming en wordt voldaan aan het gemeentelijk parkeerbeleid.

Reclamanten geven weliswaar aan dat volgens hen in de huidige situatie geen sprake was van een parkeerprobleem omdat de meeste bewoners van Huize De Werve en De Dissel niet de beschikking hadden over een auto. Er werd slechts geparkeerd door bezoekers of verplegenden/verzorgenden en daarvoor was op het binnenterrein altijd voldoende parkeergelegenheid. Van belang is dat in de gehanteerde norm voor het berekenen van het aantal benodigde parkeerplaatsen een deel voor

bezoekers is opgenomen. Dat houdt voorts in dat niet op elk moment het totale aantal van 95 parkeerplaatsen bezet zal zijn. Voor de bewoners van de in totaal 62 appartementen/woningen zijn op het eigen terrein in totaal 63 plaatsen aanwezig en deze zullen normaal gesproken ook bezet zijn als uitgegaan wordt van het gegeven dat alle bewoners over 1 auto beschikken. Niet alle parkeerplaatsen zullen altijd bezet zijn. Er is vaak nog voldoende ruimte voor bezoekers overdag en tijdens avonden en weekenden.

De omgevingsvergunning voor de nieuwbouw is nog niet aangevraagd en te zijner tijd zullen bij de tekeningen de parkeerplaatsen aangegeven moeten worden. In de toelichting van het bestemmingsplan is in paragraaf 4,1. een situatieschets opgenomen waarde parkeerplaatsen zijn voorzien. Op deze schets staan 50 parkeerplaatsen aangegeven en in de ondergrondse parkeerkelder van het nieuwe appartementengebouw worden 13 plaatsen gerealiseerd.

Voor het afgeven van de omgevingsvergunning moet voldaan zijn aan het parkeerbeleid en daarmee moet het aantal benodigde parkeerplaatsen ingetekend zijn, een en ander zoals is geregeld in artikel 9.1 'parkeren'.

Samenvatting 1.10

Reclamanen vrezen overlast door de verkeersaantrekkende werking. Er worden aannames gedaan over de verkeersgeneratie, maar er zijn geen verkeersonderzoeken of verkeerstellingen bekend. Om de situatie goed te kunnen vergelijken moet een vergelijking worden gemaakt met het huidige gebruik als verzorgingstehuis met aanleunwoningen en de nieuwe functie 'wonen'.

Beoordeling

Ad 1.10.

In tegengstelling tot hetgeen reclamant stelt, zijn er verkeerstellingen uitgevoerd en opgenomen in het akoestisch rapport van 8 september 2017, dat als bijlage 4 bij het bestemmingsplan is gevoegd. Ook de Aeriusscalculator/stikstofberekeningen (milieuonderzoek) van 27 maart 2017, bijlage 5 bij het bestemmingsplan) is gebaseerd op deze tellingen.

Ook voor de Cartier van Disselstraat zijn tellingen verricht (juni 2016). Uit de tellingen komen de volgende aantallen naar voren: 5.200 mvt/werkdag (motorvoertuigen per werkdag, van maandag t/m vrijdag) en 4.700 mvt/weekdag (motorvoertuigen per weekdag, maandag t/m zondag). In de aangeleverde verkeersgegevens is overigens gerekend met een aanname voor de Cartier van Disselstraat van 7.400 mvt/weekdag omdat de uitslag van de telling op de Cartier van Disselstraat op dat moment nog niet beschikbaar was. Aangenomen intensiteiten worden altijd heel ruim geschat en ook nu blijkt (achter) dat de aangenomen intensiteit een stuk hoger is dan de tellingen. Bij het akoestisch onderzoek is dus gerekend met hogere cijfers dan de daadwerkelijke cijfers. Er is dus met een soort van 'worst case' gerekend.

Uitgaande van de officiële CROW-normen van de oude invulling (serviceflat) en de nieuwe invulling van de locatie (woningen en appartementen) is de netto toevoeging als gevolg van de nieuwe invulling circa 100 mvt/etmaal. Deze 100 mvt verdelen zich op de Cartier van Disselstraat in oost- en westelijke richting. De netto toename als gevolg van de nieuwe ontwikkeling is op de Cartier van Disselstraat ongeveer 1% en dit is een zeer marginale toename van de verkeersintensiteit.

Samenvatting 1.11

Daarnaast wordt aangegeven dat de geluidbelasting op de gevels van de nieuwbouw ten gevolge van de niet-gezoneerde weg Werfstraat 58 dB zal bedragen. Een gedegen onderzoek mag verwacht worden bij een dergelijke kritische waarde.

Beoordeling

Ad 1.11.

In het kader van het bestemmingsplan is een akoestisch onderzoek uitgevoerd. Voor het bestemmingsplan wordt de geluidwaarden op de gevel van de nieuwe woningen berekend. Hierbij worden alleen gezoneerde wegen (wegen waar 50 km/uur of harder gereden mag worden) meegenomen in het kader van de Wet geluidhinder. In het kader van een goede ruimtelijke ordening worden eveneens de wegen met een lagere snelheid meegenomen. Hieronder vallen onder andere de Cartier van Disselstraat en de Werfstraat.

Cartier van Disselstraat



De geluidbelasting op de gevels van de woningbouw ten gevolge van de niet-gezoneerde weg Cartier van Disselstraat bedraagt ten hoogste 60 dB. De richtwaarde van 48 dB wordt overschreden, de maximaal aanvaardbare waarde van 63 dB voor nieuwe woningen en 68 dB voor vervangende nieuwbouw niet.

Werfstraat

De geluidbelasting op de gevels van de woningbouw ten gevolge van de niet-gezoneerde weg Werfstraat bedraagt ten hoogste 58 dB. De richtwaarde van 48 dB wordt overschreden, de maximaal aanvaardbare waarde van 63 dB voor nieuwe woningen en 68 dB voor vervangende nieuwbouw niet.

De hoge geluidbelasting is op een dergelijke locatie acceptabel.

In het kader van nieuwbouw of verbouw moet men voldoen aan de normen voor de binnenwaarde die gesteld zijn in het bouwbesluit.

In het akoestisch onderzoek zijn de nabij gelegen 30 km/ uur wegen in het kader van een goede ruimtelijke ordening meegenomen.

Conclusie

De zienswijze is gegrond voor zover dit betreft het aanpassen van de hoogte op de verbeelding van 16 meter nokhoogte naar 15,5 meter, het aanpassen van artikel 3.2.2. sub en het toevoegen van de zonnediagrammen en voor het overige ongegrond.

2. Zienswijze mevr. Michel-van Beek

Samenvatting 2.1.

Reclamant maakt zich zorgen om de toename van de verkeersdruk in de Cartier van Disselstraat. In de straat is het nu al vaak verkeersonveilig doordat auto's te hard rijden en er onvoldoende rekening wordt gehouden met de fietsers en oudere bewoners in de straat. Reclamanten beseffen dat de Cartier van Disselstraat van belang is voor de doorstroming van het verkeer, maar vragen ook aandacht voor de bewoners in de straat. Het verkeer zal door het nieuwbouwplan significant toenemen en de toegang tot de locatie concentreert zich in de straat ter hoogte van de inrit naar het gebied. Daarnaast zal, door de komst van 16 woningen in het bouwplan De Tuin van de Baron', een fietsers- en voetgangerspassage ter hoogte van de Teijchinélaan ontstaan.

Daarnaast geeft reclamant aan dat er ook toenemend verkeer is doordat vooral in de spits de route Noordelijke Willem van Oranjelaan-Chopinstraat-Cartier van Disselstraat- Koningin Emmalaan-Ginnekenweg-Raadhuisstraat veelvuldig wordt gebruikt als afsnijroute. Tenslotte blijkt dat het doorgaande verkeer zich zeer regelmatig niet houdt aan de toegestane snelheid. Dit alles levert verkeersonveilige situaties, vooral voor kwetsbare verkeersdeelnemers, op in de Cartier van Disselstraat.

Reclamant geeft aan dat het bouwplan voor de locatie De Werve/De Dissel alleen acceptabel is als er aanpassingen aan de infrastructuur komen en de Cartier van Disselstraat het karakter van een woonwijk krijgt in plaats van een drukke verkeersader.

Reclamant vraagt daarom om de in- en uitrit van het Project De Werve te realiseren in de Werfstraat (hoewel reclamant zich overigens realiseert dat het bouwplan dan drastisch herzien moet worden) en vraagt om naleving van de maximaal toegestane snelheid van 30 km/u door bijvoorbeeld het aanbrengen van verkeersheuvels en flitspalen.

Beoordeling

Ad 2.1.

Voor ons oordeel over de verkeersgeneratie verwijzen wij naar de beoordeling onder 1.10.

Wat de verkeersveiligheid betreft het volgende. Door de nieuwe ontwikkeling neemt de intensiteit op de Cartier van Disselstraat slechts, zoals hierboven aangegeven, zeer beperkt toe. De impact op de verkeersveiligheid zal dan ook gering zijn. Voor de extra auto's die de nieuwe ontwikkeling genereren kan gezegd worden: meer auto's betekent in principe weliswaar meer conflictkansen, maar ook betekent meer auto's een lagere snelheid. De auto's die de inrit van de nieuwe ontwikkeling in- en uitrijden zullen ook een snelheidsremmende werking hebben.

Reclamant wijst op de toename van het verkeer doordat dit deel van Ginneken als sluiproute wordt gebruikt. Op de Cartier van Disselstraat zit inderdaad doorgaand verkeer cq. sluipverkeer. Voor het Ginneken zelf vervult de Cartier van Disselstraat een veel grotere functie omdat deze straat een van de weinige oost-westverbindingen is in de wijk, over de rivier De Mark. Deze weg 'op slot' zetten



betekent dat ook een groot deel van het Ginneken 'op slot' gezet wordt en dit is zeer onwenselijk. Het plan voor de woningen in de 'Tuin van de Baron' valt niet binnen dit bestemmingsplan, maar aangegeven kan worden dat de toename van het verkeer voor de daar te zijner tijd te ontwikkelen 16 woningen zo goed als geen invloed heeft op de verkeersgeneratie van de Cartier van Disselstraat.

Samenvatting 2.2.

Reclamant geeft het volgende alternatief om aan de verkeersveiligheid tegemoet te komen.

De in- en uitrit blijft in de Cartier van Disselstraat, zoals nu ook al is, maar de straat wordt ter hoogte van nummer 41 afgesloten. Het verkeer van en naar de Cartier van Disselstraat verloopt dan via of de Baronielaan of de Teijchinélaan en het verkeer van en naar het Ginneken verloopt dan via de Werfstraat. Op deze wijze wordt het sluipverkeer eveneens ontmoedigd. Ook zouden dan geen aanvullende maatregelen in de Cartier van Disselstraat nodig zijn om de snelheid te handhaven. Tevens kan aan een zijde in de Werfstraat een parkeerverbod worden ingesteld, waardoor deze straat dient als veilige alternatieve ontsluitingsroute voor het Ginneken.

Beoordeling

Ad 2.2.

Het afsluiten van de Cartier van Disselstraat ter hoogte van nummer 41 zal als gevolg hebben dat de Werfstraat en (in mindere mate) de Teijchinélaan al het verkeer te verwerken krijgen. De omrijtijd is namelijk maar gering voor deze wegen. De hoeveelheid doorgaand verkeer zal dus nauwelijks afnemen, maar dezelfde hoeveelheid verkeer als voorheen zal nu over twee in plaats van drie straten verdeeld worden.

Samenvatting 2.3

Door het instellen van een parkeerverbod aan een zijde in de Werfstraat kan deze straat dienen als veilige alternatieve ontsluitingsweg voor het Ginneken. Tenslotte kunnen ter hoogte van de afsluiting bij nummer 41 in de Cartier van Disselstraat compenserende parkeervakken worden gerealiseerd.

Beoordeling

Ad 2.3.

Het instellen van een parkeerverbod betekent dat er per saldo minder parkeerplaatsen beschikbaar zijn in deze straat, die nu wel worden gebruikt. Dit is een tegenstrijdigheid met de zorg dat er te weinig parkeerplaatsen zijn nu en straks. Ook de compenserende parkeervakken lossen dit probleem niet op en bovendien is dat vanuit verkeersveiligheid (haaksparkeren) daar niet wenselijk.

Conclusie

De zienswijze achten wij ongegrond.

3. Zienswijze mevr. I. van Luijk-Roling, mede namens gemachtigden

Samenvatting 3.1.

Reclamant en alle gemachtigden eisen in een petitie een waarborg van de gemeente dat er voldoende parkeerplaatsen zijn en dat bij alle nieuwe verzoeken om vergunningen voldaan wordt aan het gemeentelijk parkeerbeleid. Aangegeven wordt dat blijkt dat vanwege het bouwplan in de directe omgeving in het openbaar gebied 32 auto's moeten worden geparkeerd. Volgens de gemeente is dit hetzelfde aantal auto's dat ten tijde van het in gebruik zijn van het verzorgingstehuis ook in de omgeving parkeerde. Aangegeven wordt dat dit niet het geval was. De meeste bewoners destijds hadden niet de beschikking over een auto en zij die dat wel hadden, parkeerden altijd op het eigen terrein.

Op dit moment zijn er in de Cartier van Disselstraat, na de recente herinrichting, 37 parkeerplaatsen aanwezig. Volgens de gemeentelijke norm zouden dit er 89,6 moeten zijn. Reclamant geeft hierbij aan dat er 24 woningen zijn (norm 1,9 dus 45,6 parkeerplaatsen), 8 appartementen (norm 1,5 dus 12 parkeerplaatsen) en 32 auto's van het nieuwe bouwplan. Veel te weinig derhalve en nu wordt al uitgeweken naar parkeerplaatsen in de Teijchinélaan en de Burgemeester Passtoorsstraat. De hele wijk maakt zich zorgen om het parkeren en helemaal na het realiseren van het bouwplan.

Beoordeling

Ad 3.1.

Parkeernormen worden toegepast bij nieuwe ontwikkelingen waar een omgevingsvergunning voor nodig is. Dat betekent dat de norm wordt toegepast bij nieuwbouw, verbouw, functieveranderingen en

uitbreiding. Uitgangspunt is dat per saldo de situatie niet mag verslechteren. Het oplossen van eventuele bestaande problemen of het toepassen van een nieuwe norm op oude functies (woningen in de omliggende straten) wordt daarbij dus niet gedaan. Per saldo is het verschil tussen de oude en nieuwe functies 50 parkeerplaatsen en dit verschil wordt per saldo dan ook aangelegd, naast de 13 parkeerplaatsen die al aanwezig waren op het achterterrein. Daarmee wordt voldaan aan de gemeentelijke parkeernormen

Samenvatting 3.2

Reclamant draagt ook oplossingen aan. Parkeren op eigen terrein en dat kan om de ruimte bij de voortuinen van De Dissel aan de Teijchinelaan om te zetten naar extra parkeerplaatsen.

De ondergrondse 12 parkeerplaatsen uit breiden naar een op het eigen terrein aanwezige 2-laagse parkeervoorziening.

Door het weghalen van de bosschages, die nu op gemeenteground liggen in de Werfstraat (komend vanaf de Cartier van Disselstraat) kunnen parkeervakken in de lengte gemaakt worden en het aantal daar kan dan verdubbeld worden.

Tenslotte: maak van de Cartier van Disselstraat een eenrichtingstraat met veel parkeerhavens.

Beoordeling

Ad 3.2.

Dit zijn geen realistische opties die de gemeente voorstaat of voor een ontwikkelaar haalbaar zijn. Bovendien zijn ze, zoals al eerder aangegeven en rekening houdend met het voldoen aan de parkeernormen, ook niet nodig voor deze ontwikkeling. Het instellen van eenrichtingsverkeer is geen wenselijke opgave. Het betekent dat verkeer zich door andere straten verplaatst die veel smaller zijn en bovendien gaat de gemiddelde snelheid omhoog.

Samenvatting 3.3.

Reclamant vraagt om een extra aansluiting te maken naar het terrein van De Werve/De Dissel. De Cartier van Disselstraat is na de recente herinrichting smaller geworden en, door de komst van extra verkeer vanwege het bouwplan, wordt de straat extra gevaarlijk. Komend vanuit de uitrit van het terrein van De Werve en dan rechts afslaand wordt al snel op de weghelft van de tegenligger gekomen omdat de bocht te scherp is. Moet het terrein weer opgereden worden, moet er eerst gewacht worden tot de linkerkant vrij is. Dit veroorzaakt opstoppen. De fietsende schooljeugd gaat hierop niet wachten en zal zich mogelijk via de stoep verder bewegen.

Een extra ontsluiting zorgt ervoor dat de verkeersdruk zich verspreid.

Een extra inrit kan komen door de boom en het elektriciteitsgebouwtje, om het pand van de Dissel heen, weg te halen en zo kan er een aansluiting van het middenterrein naar de Teijchinélaan worden aangelegd.

Schrap de oprit bij het herenhuis H1 in het bouwplan, maak de tuin smaller en zo kan er een afrit of toegangsweg via de Werfstraat worden gemaakt.

Beoordeling

Ad 3.3.

De totale extra verkeersproductie die erbij komt is, zoals al aangegeven, slechts 1%. Dit is een zeer marginale toename die niet voor extra opstoppen of andere problemen zorgt. Het verkeer kan prima via één centrale toegang worden afgewikkeld.

De door reclamanten voorgestelde alternatieve mogelijkheden stuiten daarnaast op andere problemen. Het elektrahuisje aan de Teijchinélaan is nog gewoon in gebruik en verplaatsen is dan ook niet haalbaar.

Als er langs De Dissel een ontsluiting gemaakt zou worden, moeten bergingen op een andere plaats op het achterterrein gesitueerd worden en dit zal ten koste gaan van veel parkeerplaatsen.

Als er langs de Werfstraat (die smal is) een uitrit gemaakt zou worden, zou de voordeur van herenhuis 1 op de weg uitkomen; dit is niet wenselijk. Tevens zijn daar 2 parkeerplaatsen geleden aan de voorzijde en zal op het achterterrein ook nog parkeerplaatsen verloren gaan.

Samenvatting 3.4.

Reclamant geeft voorts privé nog aan dat het opknappen van het pand De Werve wordt toegejuicht, maar het volproppen van het terrein met een extra herenhuis en appartementen is teveel van het goede. De allure van de tuin verdwijnt in het geheel. Ook is reclamant niet blij met de nieuwbouw bij De Dissel. Het pand De Dissel is lelijk en het is jammer dat dat niet afgebroken wordt. De nu



aanwezige kleine woonunits hadden wat groter gemaakt moeten worden en verdeeld over twee etages. Het aantal units kan dan minder worden en het plan past dan beter bij de buurt.

Beoordeling

Ad 3.4.

Het geldende bestemmingsplan 'Ginneken' heeft de locatie de bestemming 'maatschappelijk' en is een bouwvlak, nagenoeg voor de gehele locatie, aangegeven. Binnen het bouwvlak mag gebouwd worden. In dit geldende bestemmingsplan is niet aangegeven dat er een tuin aangelegd moet worden, met andere woorden; er is geen 'recht' op behoud van een tuin.

Hergebruik van bestaande gebouwen heeft vanuit duurzaamheidsaspecten de voorkeur boven sloop en nieuwbouw. Vanuit de gemeente wordt juist toegejuicht dat De Dissel niet gesloopt wordt, maar hergebruikt. De gevel zal worden opgeknapt en in een modern jasje gestoken worden. De woonunits in De Dissel zullen worden opgeknapt maar niet worden vergoot. Ons inziens past dit gevarieerd aanbod in dit nieuwbouwplan, alleen grote woningen en appartementen is niet wenselijk.

Conclusie

De zienswijze achten wij ongegrond.

4. Zienswijze dhr. F. Lugtmeijer en mede-ondertekenaars

Samenvatting 4.1.

Reclamanten maken zich zorgen over het parkeren. Het plan betreft het realiseren van 62 woningen waarvoor 32 parkeerplaatsen in het openbaar gebied nodig zijn. Deze ruimte is volgens reclamanten niet aanwezig en er zal gezocht worden naar alternatieve parkeergelegenheid en leidt tot onevenredige toename van de parkeerdruk. Ook de projectontwikkelaar zelf is, volgens reclamanten, van mening dat de parkeergelegenheid te gering is. Bij de pré-sale op 21 november 2017 heeft de ontwikkelaar nota bene zelf aangegeven dat 'gezien de geringe parkeergelegenheid in de directe omgeving wij u verzoeken om niet per auto langs te komen'.

Deelt de gemeente de zorgen omtrent het parkeren, wat voor maatregelen kunnen worden getroffen?

Beoordeling

Ad 4.1.

Zie voor ons oordeel het gestelde onder beoordeling 3.1.

De ontwikkelaar heeft in de uitnodiging voor de verkoopdagen inderdaad aangegeven om niet met de auto te komen, maar dat is ingegeven door het feit dat meer dan 1450 mensen inmiddels ingeschreven stonden en er derhalve enorm veel belangstelling was voor de pré-sale.

Samenvatting 4.2.

De voorziene parkeerkelder zal invloed hebben op de waterhuishouding in de directe omgeving. In het bestemmingsplan geeft het Waterschap Brabantse Delta aan dat de waterparagraaf nog onvoldoende beschrijft wat de effecten zijn van de ontwikkeling op het watersysteem en de waterketen. Daarnaast uit het Waterschap haar zorgen over de wijze waarop de gemeente de berging van het hemelwater realiseert. Reclamanten maken zich derhalve zorgen over de invloed van de bouwactiviteiten op de staat van de funderingen van de huizen. Welke maatregelen worden getroffen om problemen met de fundering te voorkomen?

Beoordeling

Ad 4.2.

Het Waterschap heeft tijdens het vooroverleg opmerkingen gemaakt over de waterparagraaf in de toelichting. Deze opmerkingen zijn in de toelichting van het bestemmingsplan opgenomen (paragraaf 8.2.1.) en van een antwoord voorzien. Deze opmerkingen zijn, zoals in het antwoord is aangegeven, in het ontwerpbestemmingsplan verwerkt. Bij de omgevingsvergunning zal de wijze van het aanleggen van de parkeerkelder en de invloed op de omliggende bebouwing nader worden uitgewerkt.

Samenvatting 4.3.

De nieuwbouw zorgt wellicht voor ongewenste schaduweffecten bij de woningen die dicht op de nieuwe bebouwing staan. Mogelijk leidt de bouw ook tot ongewenste inkijk in de woningen. Welke maatregelen worden getroffen om deze overlast tot een minimum te beperken?

Beoordeling**Ad 4.3.**

Zoals reeds onder beoordeling 1.8 is aangegeven zijn zonnediagrammen gemaakt en voor ons oordeel verwijzen wij daarnaar.

De balkons van appartementen C3 en C5, aan de zijde waar ze grenzen aan het naastgelegen herenhuis H5 worden voorzien van een privacy-scherm, uitgevoerd met stalen kaders en gevuld met ondoorzichtig glas.

Samenvatting 4.4

Reclamanten vragen zich af hoe het bouwverkeer geleid wordt door de toch al drukke straten in de omgeving, heeft het bouwverkeer straks invloed op de doorstroming van het verkeer. Op welke momenten worden laad- en loswerkzaamheden verricht en wordt hierbij rekening gehouden met de drukke verkeersmomenten en geluidsoverlast?

De bouwactiviteiten zullen ook trillingen en geluid ten gevolge hebben en reclamanten maken zich hieromtrent zorgen ten aanzien van hun huizen. Bij de inloopavond is aangegeven dat er een nulmeting gehouden wordt en reclamanten vindt dat dit in een ruime cirkel (minimaal 300 meter) rondom het project moet gebeuren. Is al bekend waar de nulmetingen worden gehouden?

Beoordeling**Ad 4.4.**

In zijn algemeenheid kan gezegd worden dat bij elk bouwplan waar bouwactiviteiten gaan plaatsvinden er bouwverkeer gegenereerd wordt. Een bouwplaatsinrichtingvergunning moet te zijner tijd verleend worden en daarin worden regels opgenomen voor het bouwverkeer en de opslag van materialen.

Voor de start van de bouwactiviteiten worden er, zoals gebruikelijk, bij de omliggende woningen nulmetingen uitgevoerd.

Samenvatting 4.5.

Op het terrein zijn karakteristieke bomen aanwezig welke voor een deel het aanzien van de wijk bepalen. Wat is gedaan om het kappen van de bomen tot een minimum te beperken en geldt eventueel een herplantplicht en hoe wordt daaraan dan invulling gegeven.

Beoordeling**Ad 4.5.**

Bij de inrichting van binnenterrein is gekeken naar de karakteristieke bomen en deze zijn ingepast. Toch zullen op het terrein aanwezige, minderwaardevolle, bomen moeten worden gekapt. Bij de noodzakelijke kapvergunning zal o.a. een herplantplicht opgelegd worden.

Conclusie

De zienswijze achten wij ongegrond.

5. Zienswijze dhr. G.R. Pruim en medebewoners**Samenvatting 5.1.**

Reclamanten maken zich zorgen over het parkeren. Zij willen inzicht in de berekening van de parkeernorm en de toereikendheid van het huidige aantal parkeerplaatsen in het gehele gebied van de Werve en De Dissel tussen de Mark en de Baronielaan. Deze moet dan gebaseerd zijn op de huidige bewoning van de straten: Cartiervan Disselstraat, Burg. Passtoorsstraat, Teijchinélaan, Werfstraat, Duivelsbruglaan. Pas dan is inzichtelijk of het gebied de 32 auto's in het openbaar gebied vanwege het nieuwe bouwplan kan opvangen.

Beoordeling**Ad 5.1.**

Zie voor ons oordeel het gestelde onder beoordeling 1.9 en 3.1.

Samenvatting 5.2.

Reclamanten willen een waarborg van de gemeente dat het aantal inderdaad toereikend is en dat de parkeerdruk niet zal toenemen.

Beoordeling



Ad 5.2.

De parkeernormering wordt, zoals reeds eerder is aangegeven, vastgesteld aan de hand van normen. Voor elke functie, woning, winkel, bedrijf en afhankelijk ook van de ligging in de stad, gelden andere normen. In de normen is ook altijd rekening gehouden met het bezoekersparkeren. Een waarborg dat het aantal toereikend is, kan niet afgegeven worden. Volgens de normen is het toereikend, maar de gemeente kan uiteraard niet voorzien in een situatie dat bij wijze van spreken vele huishoudens over 2 of meer auto's gaan beschikken. In een dergelijk geval zal de parkeersituatie niet toereikend zijn. De normen zijn voorts gebaseerd op ondermeer landelijke ervaringscijfers. Zie voor ons oordeel ook het gestelde onder beoordeling 1.9 en 3.1.

Samenvatting 5.3.

Reclamanten willen een toezegging van een nieuwe telling op het moment dat de nieuwe bewoners zich gevestigd hebben op de nieuwbouwlocatie, gebaseerd op het daadwerkelijk in gebruik zijnde aantal parkeerplaatsen en een meting van de daadwerkelijk ervaren parkeerdruk van de bewoners in de aanpalende straten. Dus een toetsing in de praktijk of de theoretische berekende ruimte voldoende is.

Blijkt de ruimte onvoldoende dat willen reclamanten een toezegging dat de gemeente zorgt voor een oplossing. Hiertoe kan gedacht worden aan de openbare ruimte in de Werfstraat door bijvoorbeeld de haag (die nu op gemeentegrond staat) te verwijderen en hier schuin instekende parkeerplaatsen te maken in plaats van de huidige smalle strook kop-staart parkeerplaatsen.

Beoordeling

Ad 5.3.

Toezeggingen in dit kader kunnen niet worden gemaakt. Het plan voldoet aan de gemeentelijke parkeernormen en er komen in principe geen extra parkeerplaatsen bij in dit kader, ook niet in de nabije toekomst.

Conclusie

De zienswijze achten wij ongegrond.

6. Zienswijze dhr. Woïtermann

Samenvatting 6.1.

Reclamant maakt zich zorgen over de toename van het autoverkeer in zijn laan. Verkeer dat vanuit de Cartier van Disselstraat naar de Ginnekenweg gaat, richting stadscentrum, rijdt nu al veelal door de Prins Alexanderlaan. De laan is nu al druk en dan komt daar nog het verkeer van 62 huizen bij.

Reclamant vraagt zich af of goed gekeken is naar de verkeersafwikkeling in relatie tot het nieuwe bouwplan.

Een oplossing voor dit probleem zou kunnen zijn om de doorgang van de Johan Willem Frisolaan naar de Ginnekenweg af te sluiten voor auto's ter hoogte van KIN Makelaars. Reclamant geeft hierbij overigens wel aan dat daar ook een nadeel aan kleeft: al het autoverkeer richting de stad zou dan gaan via de Baronielaan, alsmede via de Willem van Oranjelaan, Graaf Hendrik III-laan en eventueel via Kalishoek en de Rozenlaan.

Reclamant vraagt in ieder geval een wijziging van de verkeerssituatie om enerzijds de huidige overlast te beperken en anderzijds om te voorkomen dat de overlast in de toekomst weer toeneemt.

Beoordeling

Ad 6.1

Reclamant woont niet in de directe omgeving van het plangebied. De hoeveelheid extra verkeer is dermate gering dat de Cartier van Disselstraat en overige wegen dit goed kunnen verwerken zonder dat extra vertragingen/files ontstaan ten opzichte van de huidige situatie. Voor ons oordeel zie ook het gestelde onder beoordeling 1.10.

Conclusie

De zienswijze achten wij ongegrond.

Eindconclusie

De ingediende zienswijzen geven geen aanleiding om het plan niet vast te stellen. Wel hebben enkele (onderdelen van) zienswijzen aanleiding gegeven om het plan gewijzigd, zowel ten aanzien van de

regels als de verbeelding, vast te stellen.

Juridisch

☒ Van toepassing

Consequenties

Wat zijn de (mogelijke) juridische gevolgen van het voorgestelde besluit (bijv. gebondenheid aan een overeenkomst, bezwaar- en beroepsmogelijkheden).

Na vaststelling van het bestemmingsplan door de raad wordt het bestemmingsplan op grond van artikel 3.8, vierde lid, Wro, opnieuw aan de provincie voorgelegd, omdat wijzigingen zijn aangebracht ten opzichte van het ontwerpbestemmingsplan.

Vervolgens wordt het vastgestelde bestemmingsplan bekendgemaakt en kunnen belanghebbenden gedurende 6 weken beroep instellen bij de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State. Na afloop van de beroepstermijn treedt het besluit in werking, tenzij naast beroepschriften ook verzoeken om voorlopige voorzieningen worden ingediend. Een verzoek om voorlopige voorziening heeft schorsende werking, dus treedt het besluit waartegen een voorlopige voorziening is ingesteld, pas in werking nadat de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State het verzoek om voorlopige voorziening heeft afgewezen vanwege het ontbreken van een spoedeisend belang aan de zijde van appellant.

Bevoegdheid

Wie is bevoegd om het gevraagde besluit te nemen waar is dat te vinden (bijv. wet, *mandaatbesluit*)?

De gemeenteraad is bevoegd op grond van de Wet ruimtelijke ordening.

Bekendmaking

Moet het besluit bekend gemaakt worden? Zo ja, hoe wordt het besluit bekend gemaakt? (bijv. elektronisch gemeenteblad, Staatscourant, toezending aan betrokkene).

Het vaststellingsbesluit, het bestemmingsplan en de verleende omgevingsvergunning zullen 6 weken ter inzage worden gelegd. Hiervan zal kennis worden gegeven via de Staatscourant en overheid.nl. Reclamanten zullen schriftelijk van het besluit over het bestemmingsplan worden geïnformeerd. Reclamanten worden tevens in de gelegenheid gesteld om de raadsvergaderingen bij te wonen en zullen hiervan schriftelijke op de hoogte worden gesteld.

Financieel

☒ Van toepassing

Geef aan hoe de eventuele kosten van het besluit gedekt worden en hoe dat bedrag is opgebouwd. Vul dit samen met de financieel adviseur in. (De financieel adviseur dient vooraf akkoord te zijn).

De gemeente en initiatiefnemer hebben voor deze ontwikkeling een anterieure overeenkomst afgesloten waarin onder meer het kostenverhaal en eventuele planschade is geregeld. Een exploitatieplan is om deze reden niet noodzakelijk. Voor de aankoop, sloop, planontwikkeling en uitvoering zijn door de initiatiefnemer voldoende middelen gereserveerd.

Pagina

☐ Indien geen financiële consequenties, geef argumenten waarom:

☐ Voorstel impliceert begrotingswijziging. Geef argumenten waarom het voorstel een begrotingswijziging tot gevolg heeft:



☐ Voorstel betreft een investering.

Voeg "Financiële Bijlage bij bestuursvoorstellen" toe

☐ Voorstel betreft exploitatie-uitgaven.

Voeg "Financiële Bijlage bij bestuursvoorstellen" toe

Risicomanagement

- Noem de risico's die voor het college en raad relevant zijn (financieel, precedentwerking, fatale beslistermijn(en), onzekerheden/bijwerkingen, imago, rechtmatigheid, veiligheid).
- Welke beheersmaatregelen zijn genomen om met de genoemde risico's om te gaan of te beheersen?

Bijlagen bij dit bestuursvoorstel

☒ Meegezonden Bijlagen

Noem de meegestuurd documenten.

Aanmeldnotitie 'Ginneken, Cartier van Disselstraat 16-64 vormvrije m.e.r.-beoordeling.

Vast te stellen bestemmingsplan Ginneken, Cartier van Disselstraat 16-64, raadpleegbaar via de onderstaande link

<http://www.ruimtelijkeplannen.nl/?planid=NL.IMRO.0758.BP2016212004-0401>

☐ Te tekenen document(en)

Noem de meegestuurde, te tekenen, documenten.

Burgemeester en wethouders van Breda,

, burgemeester

, gemeentesecretaris