



Voorgesteld besluit

1. Geen milieueffectrapportage op te stellen ten behoeve van de realisatie van het bouwplan aan de Middenweg-Brabantstraat;
2. De tegen het plan naar voren gebrachte zienswijzen overeenkomstig hetgeen is aangegeven in het conceptraadsvoorstel gedeeltelijk gegrond en gedeeltelijk ongegrond te verklaren;
3. Het bestemmingsplan 'Prinsenbeek, Middenweg - Brabantstraat' met planidentificatienummer NL.IMRO.0758.2016216004-0401 overeenkomstig bijgevoegd conceptraadsvoorstel en - besluit met nummer BBV-2018-1658 vast te stellen;
4. Voor dit bestemmingsplan geen exploitatieplan 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.

Bouwplan

Op het terrein zal het centraal in het plangebied gelegen voormalige verzorgingstehuis gesloopt worden en er komt een nieuw woningbouwplan, bestaande uit een combinatie van grondgebonden woningen en (senioren)appartementen. Het bestaande complex appartementen in de zuidoosthoek blijft bestaan maar wordt omgevormd naar sociale huurappartementen.

Het terrein wordt in feite opgesplitst in 4 deelprojecten.

1. Acht ommuurde grondgebonden aaneengebouwde woningen in één laag (gedeeltelijk met opbouwen) aan de westzijde. De ontsluiting van deze woningen vindt plaats via een nieuwe straat die aansluit op de Brabantstraat.
2. Een complex van 25 appartementen bestaande uit 5 bouwlagen in het noorden van de het plangebied ter plaatse van de huidige hoogbouw van Hagedonk. Het gebouw heeft een gezamenlijke entree met trappenhuis. De ontsluiting van deze woningen vindt plaats via de Nassastraat en het parkeren vindt plaats op maaiveld ten oosten van het complex.
3. In het zuiden 21 seniorenappartementen in de sociale huurklasse, bestaande uit een gebouw van 4 bouwlagen. Ook dit gebouw heeft een gezamenlijke entree en ontsluit via de Nassastraat. Het parkeren gebeurt op maaiveld ten noorden van het complex.
4. Tenslotte blijven de bestaande 18 seniorenwoningen in het zuidoosten behouden maar worden omgevormd tot sociale huurwoningen in de klasse tot € 585,- / maand. In het complex van de 21 appartementen wordt op de begane grond een ontmoetingsruimte gerealiseerd, waar ook de bewoners van de te behouden appartementen op de hoek van de Nassastraat-Brabantstraat gebruik van maken. Op deze wijze vervallen niet alle voorzieningen zoals die aanwezig waren ten tijde van het verzorgingstehuis.



De overige gronden in het plangebied worden ingericht ten behoeve van groen, waarbij ruime afstanden worden aangehouden ten opzichte van de bestaande wegen en de omliggende bebouwing. Het groene karakter van de omgeving blijft gewaarborgd. Het bestaande groen wordt opgewaardeerd, bestaande bomen blijven zoveel mogelijk behouden en nieuwe bomen worden tussengevoegd. Tussen het groen komt een openbaar wandelpad.

Structuurvisie.

De Structuurvisie (vastgesteld september 2013) schetst een toekomstperspectief voor Breda in 2030 en biedt daarmee een afwegingskader voor de stedelijke programmering. De visie is richtinggevend voor de keuzen die aan de orde zijn voor de korte en middellange termijn en dient als integrale basis voor o.a. bestemmingsplannen. Fundament is het ontwikkelen van een compacte, duurzame stad waarin ruimte is voor initiatief. De compacte stad koestert haar historie en beseft de verbondenheid van stedelijke en landelijke gebieden. Verstedelijkingsopgaven in het bestaand stedelijk gebied hebben de voorkeur boven de ontwikkeling van nieuwe buitenstedelijke terreinen.

Wat woningbouw betreft is het streven gericht op een aansluiting van de nieuwbouw op de bestaande voorraad en de ontwikkelende woningvraag. Prioriteiten moeten worden gesteld welke woningbouwplannen wel en welke geen doorgang vinden. Verdichting in centrum-stedelijke en dorpse woonmilieus is één van de uitgangspunten.

De komende jaren is sprake van een bevolkingstoename, vooral van eenoudergezinnen en alleenstaanden, en dan met name in de middelbare leeftijdsgroep. Ook vindt een verschuiving plaats van koop naar huur. Vergrijzing zorgt voor minder doorstroming. Uitgangspunt blijft 'geschikt wonen voor iedereen'. Breda ondersteunt initiatieven en kiest voor een differentiatie in woonmilieus.

Conclusie

Het realiseren van appartementen en levensloopbestendige woningen sluit goed aan bij de vergrijzing. Het voornemen voldoet daarnaast naar het streven om verdichting plaats te laten vinden in het stedelijke woonmilieu nabij voorzieningen.

Woningbouwcapaciteit

In de Woonvisie Breda van december 2013 wordt o.a. aangegeven dat Breda voor iedereen een passend en duurzaam (t)huis wil bieden dat voldoet aan de wensen en behoeften. Verder wordt vastgesteld dat er sprake is van een toegenomen belangstelling voor het centrum-stedelijk wonen maar ook dat de vraag naar landelijk-dorps wonen nabij de stad toeneemt.

De Uitvoeringsagenda van 2014 kent vier kernopgaven, te weten:

- Aantrekkelijke en betaalbare woningen voor iedereen
- Aantrekkelijk wonen voor iedereen; specifieke opgaven
- Een prettige woonomgeving
- Duurzaam wonen en leven.

Conclusie

Het totale woningbouwplan behelst 72 woningen (inclusief de 18 bestaande appartementen), waarvan 39 sociale huurwoningen en dit past uitstekend binnen de gemeentelijke opgave en bij de huidige woningvraag in Prinsenbeek en de uitgangspunten van de Woonvisie.

Realisatiestrategie Prinsenbeek

Uitgangspunt voor Prinsenbeek is het behoud van een dorps woonmilieu met een historische kern. De opgave in de woningbouw ligt met name op het realiseren van woningen voor kleine huishoudens om te voorzien in de behoefte aan woningen voor ouderen en starters. Dit hoeven overigens niet per definitie seniorenwoningen te zijn, maar woningen die door hun flexibele inrichting geschikt zijn voor diverse leeftijdsgroepen en voldoen aan de eisen van levensloopbestendigheid. Met name voor senioren is er behoefte aan betaalbare woningen en naast grondgebonden woningen ook aan appartementen.

Conclusie

De locatie is opgenomen als ontwikkellocatie binnen de Realisatiestrategie en ligt binnen de GWI-zone. Hiermee voldoet de locatie aan het beleid voor het huisvesten van senioren nabij voorzieningen.



Coördinatie

De raad heeft op 2 februari 2017 toestemming verleend voor toepassing van de coördinatieregeling voor de locatie Middenweg-Brabantsraat. Het toepassen van deze regeling houdt in dat het ontwerpbestemmingsplan tegelijk met de ontwerp omgevingsvergunning ter visie is gelegd. De vaststelling van het bestemmingsplan wordt gecombineerd met de verlening van de omgevingsvergunning. Hierna worden beide besluiten (het vastgestelde bestemmingsplan en de verleende omgevingsvergunning) tegelijk ter visie gelegd voor de beroepstermijn.

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 Middenweg-Brabantstraat;
- Het bestemmingsplan 'Prinsenbeek, Middenweg - Brabantstraat' 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 'Prinsenbeek, Middenweg - Brabantlaan' is vastgesteld zal dit, in verband met de gecoördineerde besluitvorming, samen met het vaststellingsbesluit alsook met de verleende omgevingsvergunning 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

Het ontwerp van het bestemmingsplan 'Prinsenbeek, Middenweg - Brabantstraat' met bijlagen heeft van 7 december 2017 tot en met 17 januari 2018 voor een ieder ter inzage gelegen. Tijdens deze termijn zijn zienswijzen ingediend door:

1. Dhr. G.P. van de Haar, Roerdomp 14
2. Dhr. C.H. van Gooi en mevr. B. van Gool-van Poppel, Brabantstraat 76
3. Dhr. W. Houtepen en mevr. M.J.D.A. van Wanrooij, Brabantstraat 80
4. Dhr. M. Zelis, Heikantsestraat 25

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

De 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 G.P. van Haar, Roerdomp 14

Samenvatting 1.

Reclamant geeft aan dat het niet duidelijk is of er gevolgen zijn voor de aanwezige beschermde bomen volgens de bomenkaart. Graag ziet hij geborgd dat deze bomen gehandhaafd blijven en dusdanig worden beschermd dat er geen schade wordt toegebracht tijdens de werkzaamheden.

Beoordeling

Ad 1.

De bomen die opgenomen zijn op de Bomenkaart van de gemeente Breda blijven staan. In de toelichting van het bestemmingsplan wordt in paragraaf 4.12, ecologie, onder het kopje 'bomen' ook aangegeven dat er 6 behoudenswaardige bomen aanwezig zijn en dat er 18 nieuwe bomen worden geplant. Tijdens de bouwwerkzaamheden zullen de bomen, die dicht op de bouwlocatie staan, worden beschermd.

Conclusie

De zienswijze is ongegrond.

2. Dhr. C.H. van Gooi en mevr. B. van Gool-van Poppel, Brabantstraat 76

Samenvatting 2.1.

Reclamanten maken bezwaar tegen de plannen voor de 21 sociale nieuwbouwappartementen op de hoek Brabantstraat-Nassaustraet. Dit gebouw komt 3 meter naar voren ten opzichte van het bestaande complex en wordt één verdieping hoger, waardoor de toekomstige bewoners in hun huiskamer kunnen kijken aangezien de woonkamers van de appartementen aan de Brabantstraat zijn gesitueerd.

Beoordeling

Ad 2.1.

Het is juist dat de nieuwbouw van het appartementencomplex van Woonzorg Nederland is verschoven ten opzichte van de bestaande bebouwing. De hoogte van het nieuwe appartementencomplex is 1 bouwlaag meer dan het gebouw dat blijft behouden; de nieuwbouw is overigens wel lager dan de hoogbouw die er nu staat.



De reden hiervoor is dat de gemeente het stedenbouwkundig van belang vindt dat de aanwezige groenstroken rondom het plan worden doorgezet. De groenstrook aan de Brabantlaan is doorgetrokken vanuit De Hertenhoek. Het plan is nu zowel aan de noordzijde als de zuidzijde ingesloten door een groenstrook.

Tussen de nieuwe appartementen en de Brabantstraat blijft er nog een groenstrook aanwezig van circa 8 meter breed, waarin de bestaande beplanting grotendeels behouden blijft. Daarnaast komt de voorgevel van de appartementen op ruim 23 meter afstand te staan van de voorgevels van de woningen aan de Brabantstraat. Dit is een dermate grote afstand waardoor inkijk in eikaars woning nauwelijks aan de orde is. In 'reguliere' woonstraten bedraagt de afstand van voorgevel tot voorgevel (voortuin, stoep, straat, stoep, voortuin) gemiddeld 15 tot 20 meter.

Samenvatting 2.2.

Bekend is dat de aannemer heipalen gaat plaatsen waardoor trillingen ontstaan en schade wordt veroorzaakt aan de huizen. Dit heeft als gevolg een waardedaling van de woning die vergoed moet worden.

Beoordeling

Ad 2.2.

De aannemer zal gaan werken met boorpalen en dit is een trillingsarme methode. Door deze methode is de door reclamant verwachte schade door heiwerk niet aan de orde en zal ook niet leiden tot waardedaling van de woning.

Indien reclamant verwacht dat toch planschade ontstaat, die redelijkerwijs wordt veroorzaakt door de komst van het bouwplan, kan te zijner tijd bij het college een verzoek om planschadevergoeding worden ingediend. Dit verzoek wordt voor advisering toegezonden aan een onafhankelijk planschadebureau. Voor dit verzoek zijn legeskosten verschuldigd die overigens worden terugbetaald indien daadwerkelijk sprake is van planschade.

Samenvatting 2.3.

Reclamanten geven aan dat de inrit van de nieuw te bouwen patiowoningen aan de Brabantstraat komt te liggen. Hierdoor wordt het verkeer in de Brabantstraat drukker en de veiligheid van de kinderen is daardoor ook weg.

Beoordeling

Ad 2.3.

De inrit van de patiowoningen ligt inderdaad aan de Brabantstraat. Het gaat echter om in totaal 8 patiowoningen waarvan de in- uitrit ligt aan een doorlopende weg voor verkeer. De verwachte extra drukte is dermate gering dat dit geen onaanvaardbare gevolgen heeft.

Juist om het verkeer aan de Brabantstraat te beperken is in het plan het parkeren voor de patiowoningen niet verbonden met de parkeerplaatsen van de appartementen. Het parkeren van de appartementen wordt ontsloten via de Nassaustraat. De in-uitrit wordt daarnaast zodanig ingericht dat deze duidelijk herkenbaar is. Ook wordt via bebording en/of wegmarkering geregeld dat er een verkeerveilige situatie voor alle weggebruikers blijft bestaan.

Samenvatting 2.4.

Het parkeren in de Brabantstraat wordt ook veel drukker terwijl reclamanten aangeven nu al parkeeroverlast hebben vanwege de aanwezige huisartsenpraktijk.

Beoordeling

Ad 2.4.

De patiowoningen hebben allen een parkeerplaats op eigen terrein terwijl bovendien nog extra parkeerplaatsen worden aangelegd volgens de norm uit het gemeentelijk parkeerbeleid.

De door de huisartsen in gebruik zijnde parkeerplaatsen blijven behouden en deze zullen als zodanig gebruikt blijven worden.

Door het parkeren op eigen terrein van de patiowoningen zal een eventueel bestaand parkeerprobleem niet worden vergroot en niet voor extra overlast zorgen.



Conclusie

De zienswijze is ongegrond.

3. Dhr. W. Houtepen en mevr. M.J.D.A. van Wanrooij, Brabantstraat 80

Samenvatting 3.1.

De oprit van de meeste parkeerplaatsen komt aan Brabantstraat, waardoor er grote verkeersdrukte ontstaat. Dit is gevaarlijk voor de spelende kinderen. Nu is er al parkeeroverlast door bezoekers aan de huisarts en straks komen daar de bezoeker van de nieuwbouw nog bij. Reclamanten vragen om de oprit volledig aan de Middenweg te situeren en alleen een noodoprit voor hulpdiensten aan de Brabantstraat.

Beoordeling

Ad 3.1.

De oprit van de meeste parkeerplaatsen komt niet aan de Brabantstraat maar aan de Nassaustraat. Juist om het verkeer aan de Brabantsraat te beperken is in het plan het parkeren voor de patiowoningen niet verbonden met het parkeren voor de appartementen.

Alleen de inrit van de 8 patiowoningen ligt aan de Brabantstraat, wat een doorlopende weg is voor het verkeer. De verwachte extra drukte is dermate gering dat dit geen onaanvaardbare gevolgen heeft voor de Brabantstraat.

Voor het parkeren van bezoekers aan de huisarts verwijzen wij naar het gestelde onder beoordeling 2.4.

Samenvatting 3.2.

De nieuwbouw van 4 bouwlagen hoog, parallel aan de Brabantstraat, komt 3 meter naar voren ten opzichte van de huidige serviceflats. In de bestaande situatie kunnen reclamanten net binnenkijken bij de huidige serviceflats, maar dit wordt anders als het gebouw 3 meter naar voren komt. Dan is er rechtstreeks inkijk in het huis van reclamanten en dat over alle verdiepingen en dat gebeurt door de bewoners van minimaal 4 adressen omdat de nieuwbouw 4 lagen hoog wordt. Alle privacy is straks dus weg, zeker als ook de huidige haag en bomen worden verwijderd.

Daarnaast is het de verwachting dat Woonzorg op termijn ook de appartementen, die er nu reeds staan, gaat vervangen en ook naar voren toe plaatst.

Beoordeling

Ad 3.2.

Voor ons oordeel over de hoogte van het appartementencomplex en het verschuiven hiervan ten opzichte van de bestaande bouw verwijzen wij naar het gestelde onder beoordeling 2.1.

Het naar voren plaatsen van de appartementen die, volgens reclamant op termijn ook vervangen worden, is niet aan de orde: dit gebouw kan niet naar voren geplaatst worden door de locatie van het bouwvlak zoals dat op de verbeelding is opgenomen.

Samenvatting 3.3.

Een ander gevolg is dat de lichtinval in de woning van reclamanten minder wordt, het groene uitzicht gaat weg, er zal minder vrij zicht zijn een derhalve een waardevermindering van de woningen.

Reclamanten stellen dan ook voor de woningen meer naar de Middenweg toe te realiseren; gevolg is dat het vrije uitzicht en het groen blijft en de privacy niet wordt aangetast. Dit is ook prettiger voor de toekomstige bewoners omdat zij geen last hebben van ons als bewoners en van onze kinderen. De nieuwbouw kan omzoomd worden met een groene strook waar de nieuwe bewoners kunnen wandelen hetgeen voor hen ook prettiger is.

Beoordeling

Ad 3.3.

Het plangebied grenst aan de noordzijde aan de hoofdgroenstructuur van Prinsenbeek: langs de Haverdijk en de Middenweg. Vanuit de noordoostzijde verbindt een langzaam verkeerroute via Park Overbos en over de snelweg heen, Prinsenbeek met Breda.

Daarnaast fungeert de groene noordwesthoek van het plangebied als landschappelijk 'scharnierpunt' voor de wijk; het verbindt de groene ruimten van de Haverdijk en Middenweg en is onderdeel van een belangrijke ruimtelijke structuur in Prinsenbeek. Een ruime groenzone, variërend van 30 meter ter plaatse van de overgang Middenweg- Haverdijk naar 15 meter ter plaatse van de groene zone van



het fietspad naar Park Overbos, om in te kunnen richten als gazon met boomgroepen. Deze afmetingen bieden condities voor een volwassen groenstructuur.

Door de ligging van het plangebied aan een woonbuurt aan de zuid- en oostzijde is een onderscheid gemaakt tussen de groenstructuur op de schaal van Prinsenbeek aan de noordzijde en de groenstructuur op schaal van de woonbuurt aan de zuidzijde van het plangebied. Deze groene zone van 10 meter breed aan de Brabantstraat voegt ruimtelijke kwaliteit toe aan de woonbuurt, met groeicondities voor grote bomen. Deze groenzone is qua afmeting vergelijkbaar met andere groenzones in de buurt en zorgt tevens voor afstand van de appartementen t.o.v. de tegenovergelegen woningen.

Voorts is van belang dat tussen de appartementengebouwen en de patiowoningen, op het binnenterrein, parkeerplaatsen zijn gesitueerd. Deze zijn nodig om te kunnen voldoen aan de parkeereisen van het plan. Zou het plan opschuiven dan kunnen de parkeerplaatsen alleen maar in de noordwesthoek van het plan, in de bestaande, te behouden groenstructuur gesitueerd worden.

Het vrije uitzicht en de privacy van reclamant wordt niet verminderd. Op dit moment is er aan de Brabantstraat reeds hoge beplanting aanwezig die zoveel mogelijk gehandhaafd blijft. Omdat de groenstrook blijft, zal het nieuwe appartementencomplex niet leiden tot vermindering in lichtinval. De woning van reclamant ligt daarnaast ten zuiden van het plangebied. Verminderde lichtinval door schaduwwerking is daarmee niet van toepassing.

Voor ons oordeel omtrent eventuele waardevermindering verwijzen wij naar het gestelde onder beoordeling 2.2.

Conclusie

De zienswijze is ongegrond.

4. Dhr. M. Zelis, Heikantsestraat 25

Algemeen

De heer Zelis gaat in zijn zienswijze meerdere malen in op het systeem van stadsontsluitingswegen, wijkontsluitingswegen, erftoegangswegen, het Verkeersplan van de gemeente Breda, op het al dan niet houden van verkeerstellingen etc.

Een goed ingericht en toegerust wegennet is de basis voor een goede en veilige afwikkeling van het verkeer. De categorisering van het wegennet is daarbij de basis. Daarom zal, alvorens per onderdeel de zienswijze wordt samengevat en van een beoordeling voorzien, eerst een algemene inleiding worden gegeven.

Wegtypen in Breda

Er zijn een viertal hoofdcategorieën benoemd. Daarnaast zijn er ook voor het openbaar vervoer en fietsverkeer speciale paden en routes.

Voor elk onderdeel van het wegennet kunnen uitspraken gedaan worden over de functie, de gewenste vormgeving en het gebruik.

Functie en vorm

Elk onderdeel heeft zijn eigen functie en bijpassende vormgeving in het wegennet.

Verkeersveiligheid en helderheid voor de gebruiker gaan hier hand in hand.

Stroomwegen

Deze snelwegen rond de stad hebben primair tot doel het bovenstedelijke verkeer af te wikkelen.

Autoverkeer blijft zo lang mogelijk op het hoofdwegennet en kiest een afrit dicht bij de bestemming. Zo blijft voor het stedelijk verkeer ruimte op de stadsontsluitingswegen voorhanden. Doorstroming en een ongehinderde afwikkeling van het autoverkeer hebben hier de hoogste prioriteit. Scheiding van rijrichtingen en ongelijkvloers kruisen zijn uitgangspunten voor de inrichting van deze (rijks-)wegen.



Stadsontsluitingswegen

Stadsontsluitingswegen, onder andere de Noordelijke en Zuidelijke rondweg, zijn primair bedoeld voor het stedelijk autoverkeer. Het verkeer tussen stadsdelen en het verkeer tussen de stroomwegen en de stadsdelen in de stad. Sluipverkeer (verkeer dat een alternatief heeft over de stroomwegen) moet worden ontmoedigd. De stadsontsluitingswegen in Breda zijn bij voorkeur 2 maal 2 of 2 maal 1 rijstrook. Een scheiding van de rijrichtingen en verkeerssoorten is uitgangspunt voor de inrichting. Om een optimale doorstroming over deze wegen te kunnen garanderen is het soms nodig ondergeschikte aansluitingen te laten vervallen.

Wijkontsluitingswegen

Wijkontsluitingswegen brengen het autoverkeer van de stadsontsluitingswegen naar de wijken. Voorbeelden zijn de Fatimastraat, Ignatiusstraat en Doornboslaan. Ze hebben vaak ook een functie als hoofdroute voor het fietsverkeer en het openbaar vervoer.

Scheiding van verkeerssoorten (vrijliggende fietsvoorzieningen) is uitgangspunt voor de inrichting van deze wegen. De inrichting van deze wegen is in principe 2 maal 1 of 1 maal 2 rijstroken, uitgezonderd plekken waar sprake is van een hoge verkeersbelasting. De snelheid is over het algemeen 50 km per uur. Bij kruisingen van wijkontsluitingswegen met andere wegen hebben rotondes de voorkeur boven verkeersregelingen. Per situatie wordt bekeken of dit mogelijk is en ter plekke past.

Buiten de bebouwde kom vallen ook de belangrijkste verbindingen tussen de kernen onder deze categorie. Een voorbeeld is de Leurse baan. Hier gelden in de basis dezelfde uitgangspunten. De snelheid is echter 60 km per uur.

Erftoegangswegen

Op de erftoegangswegen gaat het er om de woningen, voorzieningen en bedrijven te ontsluiten voor alle verkeerssoorten. Een goed verblijfsklimaat heeft de hoogste prioriteit. De wegen maken onderdeel uit van 30 km zones. De inrichting van deze wegen gaat uit van gelijkwaardigheid voor alle verkeerssoorten (voorrang van rechts). In de 30 km gebieden kunnen hoofdfietsroutes en busroutes voorkomen. De inrichting van deze straten kan daardoor afwijken. In het buitengebied gelden voor erftoegangswegen dezelfde uitgangspunten. Het snelheidsregime is echter 60 km per uur.

Er worden geen exacte capaciteitswaarden aan de soorten wegen gehangen. Het is zeer afhankelijk van de inrichting en gebruik van de wegen of een weg veilig is en goed functioneert. Er zijn meer factoren dan alleen intensiteit die bepalen of een weg goed functioneert. De stedenbouwkundige opbouw en ruimtelijke factoren spelen daarin ook een grote rol.

Richtlijnen voor intensiteiten zijn :

Erftoegangswegen tot ongeveer 4000 mvt

Wijkontsluitingswegen van 4000mvt tot ongeveer 15.000mvt

Stadsontsluitingswegen zitten daar boven en kunnen soms tot 50.000 mvt verwerken.

Meerdere gemeenten werken met deze getallen en deze waarden worden ook door het CROW onderschreven. Het blijven echter richtlijnen en in sommige gevallen wordt hiervan afgeweken.

Samenvatting 4.1.

De Middenweg is gecategoriseerd als gebiedsontsluitingsweg. In het verkeersplan van de gemeente wordt voor gebiedsontsluitingswegen onderscheid gemaakt tussen stadsontsluitingswegen en wijkontsluitingswegen, en in de toelichting van het bestemmingsplan wordt de Middenweg omschreven als een wijkontsluitingsweg. De Haverdijk is geen erftoegangsweg maar een wijkontsluitingsweg. Dit moet voor beiden in het plan aangepast worden.

Beoordeling

Ad 4.1.

In de toelichting, paragraaf 4.5.1. is de tekst aangepast naar wijkontsluitingsweg.

De snelheidsverlaging, zo wordt aangegeven, is 'naar verwachting' niet wenselijk en reclamant vraagt hoe dit is onderbouwd. Reclamant vraagt zich af waarom er geen verlaging van de snelheid van 50 km/uur naar 30 km/uur haalbaar is.



Beoordeling

Ad 4.2.

In de toelichting is in paragraaf 4.5.1 onder het kopje 'Haverdijk en Middenweg' de tekst aangepast. Gezien de wijkontsluitende functie van de wegen en het gebruik als busroute is een snelheidsverlaging niet wenselijk. De wegen hebben namelijk een functie als hoofdroute voor zowel autoverkeer, fietsverkeer als openbaar vervoer waarbij het bevorderen van de doorstroming van essentieel belang is.

Samenvatting 4.3.

Voorts staat aangegeven dat 'maatregelen ter reductie van de geluidsbelasting niet mogelijk of doelmatig zijn'. Hierbij moet echter onderscheid gemaakt worden tussen de A16 en de overige wegen in het plangebied, waaronder de Haverdijk en Middenweg. In het akoestisch rapport wordt dit uitgebreider toegelicht en daar staat o.a. dat het terugbrengen van 50 km/uur naar 30 km/uur op zowel de Haverdijk als ook de Middenweg resulteert in een situatie waarbij de voorkeursgrenswaarde niet meer wordt overschreden'. Het blijkt dus volgens reclamant dat er een eenvoudige oplossing is en ook doelmatig en mogelijk.

Beoordeling

Ad 4.3.

In de toelichting in paragraaf 4.5.1 onder 'Haverdijk en Middenweg' en dan 'conclusie' is de tekst aangepast. Aangegeven is dat maatregelen ter reductie van de geluidsbelasting vanuit de A16 niet mogelijk en/of wenselijk zijn vanuit financieel en uitvoeringstechnisch standpunt. Maatregelen ter reductie van de geluidsbelasting vanuit de Haverdijk en Middenweg (zoals verlagen snelheid en aanpassen wegdekverharding) zijn doelmatig, maar vanuit de gemeente niet wenselijk vanuit verkeerskundig, financieel en stedenbouwkundig oogpunt. Omdat de maximaal aanvaardbare waarde van 63 dB niet wordt overschreden, is besloten hogere waarden te verlenen.

Samenvatting 4.4.

Reclamant geeft aan dat de aanname, namelijk dat de intensiteit op de Middenweg/Haverdijk gelijk is aan de gemeten intensiteit op de Valdijk ter hoogte van de A16, onjuist is. Alleen een juiste meting geeft inzicht in het correcte aantal motorvoertuigen per etmaal op de Haverdijk en de Middenweg.

Beoordeling

Ad 4.4.

Voor de Valdijk zijn in het verleden tellingen uitgevoerd waaruit bleek dat er op een gemiddelde weekdag 5.522 motorvoertuigen (afgerond 5.500 motorvoertuigen) passeerden. Ten behoeve van de beantwoording van de zienswijze is een aanvullende telling uitgevoerd in februari 2018 op de Middenweg tussen de Vliet en de Bongerd. Deze telling is daarmee ook representatief voor de Haverdijk aangezien het verkeer grotendeels de doorgaande route vanuit of richting de Haverdijk volgt. Uit deze telling blijkt dat op een gemiddelde weekdag 4.515 motorvoertuigen passeren. Deze intensiteit is ongeveer 1.000 mvt/weekdag lager dan de aannames die zijn gebruikt voor de milieu- en akoestische berekeningen. Hieruit blijkt dat het gelijkstellen van de intensiteiten als aanname voor de geluidsberekeningen erg ruim en daarmee worst-case was.

Samenvatting 4.5.

Bij de berekening van het aantal motorvoertuigen per etmaal is geen rekening gehouden met de ontwikkeling van Westrik waar 135 woningen gerealiseerd zullen worden. Reclamant vindt dat alle bekende gegevens meegenomen moeten worden in de analyses en berekeningen.

Beoordeling

Ad 4.5.

Uit de verkeersparagraaf van het bestemmingsplan 'Prinsenbeek, 2 locaties aan de Gertrudisoord en Westrik' blijkt daarnaast dat, gezien de ligging van op- en afrit van de A16, de verwachting is dat 60% van het verkeer vanuit Westrik zich in noordelijke richting verplaatst via de Vliet en 40% in zuidelijke richting via de Westrikseweg en Vaareindseweg. Voor het plan 'Westrik' is uitgegaan van 170 woningen (worst-case). Ook de verkeersgeneratie van het bouwplan 'Saval' is in die berekeningen in ogenschouw genomen. De wegintensiteiten worden altijd ruim ingeschat zodat rekening gehouden wordt met ontwikkelingen elders. Zoals blijkt uit de tellingen genoemd onder 4.4. zijn er ruim 1.000 motorvoertuigen per weekdag minder geteld op de Middenweg dan in de berekeningen aangenomen.



Samenvatting 4.6.

Aangenomen wordt dat de intensiteit van 2016 gelijk is aan die van 2026, omdat er blijkbaar ruime intensiteiten zijn aangehouden. Tevens wordt uitgegaan van een autonome groei van 1.5 %, zoals o.a. is vermeld in de bijlage bij het bestemmingsplan voor de locatie Westrik. De autonome groei zou over 10 jaar dan 14.5% zijn en dat is een niet te verwaarlozen groei. Daarom kan niet gesteld worden dat de intensiteit 2016 gelijk is aan 2026. Berekeningen die hiervan uitgaan, moeten opnieuw gedaan worden.

Reclamant geeft voorts aan dat de aangeleverde telgegevens die gebruikt zijn voor het maken van de berekeningen verouderd en incompleet zijn. De plannen voor het voormalig Huize Hagendonk zijn allang bekend en up-to-date verkeerstellingen hadden uitgevoerd kunnen worden. Reclamant verwijst ook nog naar een gemeentelijke informatie betreffende de ontwikkeling van de locaties Gertrudisoord en Westrik waarin wordt aangegeven dat de gemeente jaarlijks tellingen uitvoert.

Reclamant stelt samengevat dat, voor het juist berekenen van verkeerslawaaï en de totale intensiteit van verkeer op alle betrokken wegen als gevolg van de bouwplannen aan de Middenweg, en niet beperkt tot het plangebied maar heel Prinsenbeek, accurate gegevens beschikbaar dienen te zijn.

Beoordeling

Ad 4.6.

Niet voor alle wegen wordt jaarlijks een telling uitgevoerd. Dit gebeurt alleen wanneer hier aanleiding toe is. Er is inderdaad geen rekening gehouden met een autonome groei van 1,5% per jaar aangezien de intensiteiten zoals gebruikt voor de berekeningen ruim zijn ingeschat. Dit blijkt uit recente tellingen (zie 4.4. en 4.5). Als we voor de Middenweg uitgaan van een autonome groei van 1,5% in de periode 2018-2026 dan komt de intensiteit uit op 5.086 motorvoertuigen per weekdag in 2026 en 5.240 in 2028. Beiden blijven onder de aanname waar vanuit is gegaan, namelijk 5.500 motorvoertuigen per etmaal. Zie ook de beoordeling onder 4.4.

Samenvatting 4.7.

Voor het juist berekenen van het verkeerslawaaï moet het aanwezige verkeer juist gecategoriseerd worden. In het rapport van Peutz (akoestisch rapport) wordt aangegeven dat bij de telling van Westrik en op de Molenstraat wel een voertuigverdeling is gemeten, maar dat deze niet representatief is voor het plangebied. Waar is dit op gebaseerd?

Peutz gaat verder uit van voertuigverdeling van de wegen op het gemiddelde van de Bredase wijkontsluitingswegen. Reclamant vraagt wat het verschil is tussen deze aanname en de metingen op de Westrik en Molenstraat.

Beoordeling

Ad 4.7.

Op de Molenstraat en Valdijk is geen meting met 3 voertuigcategorieën gehouden zoals dit nodig is bij akoestische berekeningen. Op de Westrik is een lage intensiteit met een laag percentage vrachtverkeer gemeten, een stuk lager dan de berekeningen welke gebruikt zijn bij dit plan.

Samenvatting 4.8.

De suggestie wordt gewekt dat de A16 alleen in oostelijke richting vanuit het plangebied is te bereiken, dwars door het centrum van Prinsenbeek. De ontsluiting naar de A16 zal echter ook plaatsvinden via de hoofdroute door Prinsenbeek, de ontsluitingswegen Middenweg-Vianendreef-Molenstraat-Heikantsestraat-Velsgoed. Deze route moet in de beschrijving meegenomen worden.

In het bestemmingsplan voor de locatie Westrik is aangegeven dat het verkeer zich voor 83% verplaatst in noordelijke richting. Het deel van het verkeer van het nu voorliggende plan ontsluit via de Brabantstaat en dat komt op dezelfde ontsluitingsroute uit als het verkeer afkomstig van Westrik. De verwachting is dat het verkeer vanuit dit plan zich op eenzelfde wijze zal gedragen.

Derhalve, ook al is de toename van het aantal verkeersbewegingen en de verkeersintensiteit gering, dan nog moet er een verkeersanalyse gemaakt worden om alle toekomstige verkeersbewegingen in kaart te brengen.



Beoordeling

Ad 4.8.

De tekst in het bestemmingsplan is aangevuld met de door reclamant genoemde route richting de A16.

Zoals aangegeven onder 4.5 is bij de Westrik gerekend met 60% van het verkeer wat zich in noordelijke richting via de Vliet beweegt. Van deze verkeersstromen zal na de kruising van de Vliet met Indien het verkeer zich wel op eenzelfde wijze zal gedragen, als aangenomen voor het plan Westrik, dan zullen de extra verkeersbewegingen die lopen via de Middenweg-Vianendreef-Molenstraat-Heikantsestraat-Velsgoed opgaan in het heersend verkeersbeeld. Zoals uit de tellingen genoemd onder 4.4 blijkt, zijn het aantal daadwerkelijke verkeersbewegingen op de Middenweg ruim lager dan aangenomen. De Middenweg en andere genoemde wegen die onderdeel zijn van de hoofdroute door Prinsenbeek zijn ten minste allemaal gecategoriseerd als wijkontsluitingswegen en daarmee ingericht om een capaciteit van 4000 mvt/etmaal tot ongeveer 15.000 mvt/etmaal te kunnen verwerken.

Samenvatting 4.9.

Voor het plan wordt uitgegaan van een berekende verkeersgeneratie van 270 mvt/etmaal terwijl het voormalige verzorgingstehuis een verkeersgeneratie had van 160 mvt/etm. De toename van 110 mvt/etm is gering, zo wordt gesteld.

Ten opzichte van de totale verkeersbewegingen in Prinsenbeek betekenen de plannen een toename van 270 mvt/etm. Huize Hagendonk staat momenteel leeg en de verkeersbewegingen die hierbij gegenereerd werden zijn verplaatst naar de nieuwe locatie.

Deze verkeersgeneratie is dus nog steeds aanwezig in Prinsenbeek en die mag om die reden niet afgetrokken worden van de nieuwe verkeersgeneratie als gevolg van de nieuwe plannen.

Dat de toename van de verkeersgeneratie gering is, zoals wordt gesteld, geldt alleen als er niet al reeds sprake is van een oververhitting van het Prinsenbeekse wegennet.

Zonder onderbouwing en zonder toetsing op de wegen kan deze conclusie volgens reclamant niet op voorhand getrokken worden. Bovendien moet de verkeersgeneratie niet alleen voor het plangebied en directe omgeving beoordeeld worden maar voor alle wegen die van belang zijn voor de ontsluiting van Prinsenbeek. De maximale intensiteiten mogen niet overschreden worden.

Beoordeling

Ad 4.9.

De tekst in het bestemmingsplan is aangepast. Aangegeven is dat de berekende verkeersgeneratie van 270 motorvoertuigen per etmaal een aanvulling is op de 160 motorvoertuigen aangezien er sprake is van een verplaatsing van het verzorgingstehuis en daarmee van verkeersstromen. Zoals ook uit de verkeerstelling blijkt, is de veronderstelling dat een dergelijke verkeersgeneratie op de bestaande intensiteiten dermate gering is dat deze niet zal leiden tot knelpunten in de verkeersafwikkeling correct.

De gemeente houdt daarnaast de verkeerssituatie en doorstroming op de diverse wegen in Prinsenbeek in de gaten. Mocht er een directe aanleiding zijn tot verkeersmaatregelen dan zullen die op dat moment afgewogen worden.

Zoals in het algemeen deel is omschreven, is de maximale capaciteit die een weg aan kan niet afhankelijk van uitsluitend de soort weg. Voor een wijkontsluitingsweg wordt als richtlijn een capaciteit van 4000 mvt tot ongeveer 15.000 mvt per etmaal aangehouden. Gezien de bestaande intensiteiten op de Middenweg-Haverdijk, zoals recent gemeten, is een toename van 270 mvt/etmaal ruim aanvaardbaar op deze wegen.

Voor de beantwoording wordt verder verwezen naar de algemene beantwoording en de beantwoording onder 4.8.

Samenvatting 4.10

Vooreen erftoegangsweg geldt een maximale intensiteit van 4.000 mvt/etm. Het verkeersplan van de gemeente Breda werkt met andere classificaties dan welke gebruikt worden door Duurzaam Veilig.

Deze laatste kent 3 classificaties: stroomwegen, gebiedsontsluitingswegen en erftoegangswegen, terwijl het verkeersplan er twee noemt, namelijk stadsontsluitingswegen en wijkontsluitingswegen.

Stadsontsluitingen hebben een functie voor de gemeente Breda, wijkontsluitingen voor de wijken en gebieden waar zij doorlopen waar zij naar toe gaan. De overige wegen krijgen de classificatie erftoegangsweg.



Het geldende bestemmingsplan Prinsenbeek geeft aan dat er in Prinsenbeek geen stroomwegen of stadsontsluitingswegen zijn. Noch in het verkeersplan noch in het bestemmingsplan Kom Prinsenbeek worden van de wegen de maximale intensiteiten benoemd. Wel staat in het plan Kom Prinsenbeek aangegeven dat wijkontsluitingswegen een lagere verkeersdruk hebben dan stadsontsluitingswegen.

Duurzaam Veilig geeft wel intensiteiten aan:

- *Erftoegangsweg: maximaal bandbreedte van 4.000 mvt/etm*
- *Gebiedsontsluitingsweg: maximale intensiteit van circa 12.000 - 15.000 mvt/etm*

Reclamant stelt nu dat de maximale intensiteit van een wijkontsluitingsweg lager ligt dan de genoemde toelaatbare intensiteit van 12.000 tot 15.000 mvt/etm.

Om de gevolgen qua verkeersintensiteit van het plan juist te kunnen beoordelen is het noodzakelijk volgens reclamant dat de maximaal toelaatbare intensiteit van een wijkontsluitingsweg bekend is.

Beoordeling

Ad 4.10

De maximale toelaatbare intensiteit van een weg is zeer afhankelijk van de inrichting en het gebruik van de weg, of een weg veilig is en goed functioneert. Er zijn meer factoren dan alleen intensiteit die bepalen of een weg goed functioneert. De richtlijnen zijn voor erftoegangswegen zijn intensiteiten tot 4000 motorvoertuigen, voor wijkontsluitingswegen van 4000 tot circa 15.000 motorvoertuigen. Stadsontsluitingswegen zitten daar boven en kunnen soms tot 35.000/50.000 motorvoertuigen verwerken. Meerdere gemeenten werken met deze getallen en deze waarden worden ook door het CROW onderschreven.

Zie ook de tekst 'algemeen' bij de inleiding van behandeling zienswijze 4.

Samenvatting 4.11

Reclamant geeft aan dat het 30 km deel van de Valdijk als de Markt als de Beeksestraat erftoegangswegen zijn met een snelheid van 30km/u en deze dienen niet als ontsluitingswegen. In de toelichting van het plan schrijft de gemeente echter het gebruik van erftoegangswegen als wijkontsluitingswegen en dit is niet juist.

Reclamant geeft aan, o.a. aan de hand van oude verkeerstellingen uit 2002, dat er op de Beeksestraat een intensiteit is van 4.557 mvt/etm voor een weekdag gemiddeld. Voor een werkdaggemiddelde moet dit met een factor 1.11 verhoogd worden en dat komt neer op een intensiteit van 5.058 mvt/etm. Rekening houdend met een autonome groei van 1,5% per jaar zou het aantal mvt/etm op dit moment dan uitkomen op 6.373 mvt/etm.

Aangetoond moet worden dat het drukste deel van de Beeksestraat het extra verkeer aankan.

Beoordeling

Ad 4.11.

In de toelichting van het bestemmingsplan is alleen de route van ontsluiting genoemd. Het is mogelijk dat verkeer zich via erftoegangswegen beweegt richting wijkontsluitingswegen. In de 30 km/uur gebieden kunnen echter ook hoofdroutes en busroutes voorkomen.

De invloed van dit plan op de Beeksestraat is verkeerskundig gezien verwaarloosbaar.

Samenvatting 4.12

In het plan Kom Prinsenbeek is de route Valdijk-Haverdijk-Middenweg-Vianendreef-Molenstraat-Heikantsestraat-Veldgoed-Rotonde tot aan het plaatsnaambord Prinsenbeek aangemerkt als wijkontsluitingsweg. Daarna gaat de weg over in een stadsontsluitingsweg. Aan de hand van tellingen van maart 2017 blijkt hier een gemiddeld aantal voertuigen per etmaal van 17.029 te rijden. Dit is meer dan de toelaatbare intensiteit van circa 12.000- 15.000 mvt/etm. De toename van het verkeer door welke ontwikkeling dan ook zet de intensiteit van de weg nog verder onder druk. Zonder maatregelen kan de weg dit extra verkeer niet aan.

Daarnaast geeft reclamant aan dat bij de tellingen uit 2017, namelijk 17.029 mvt/etm, nog geen rekening is gehouden met de recente ontwikkelingen zoals het bouwplan De Neel en de nieuwe locaties Westrik en Gertrudisoord. Deze ontwikkelingen betekenen een extra druk van circa 1.350 mvt/etm.

Reclamant vindt dat door het uitvoeren van recente tellingen aangetoond moet worden dat het deel van de rondweg (Velsgoed-Heikantsestraat tot afslag Schutsestraat) het extra verkeer aan kan.



Beoordeling

Ad 4.12.

Voor de beantwoording wordt verwezen naar de tekst 'algemeen' bij de inleiding van behandeling zienswijze 4 en de beantwoording onder 4.8. De gemeente houdt daarnaast de verkeerssituatie en doorstroming op de diverse wegen in Prinsenbeek in de gaten. Mocht er een directe aanleiding zijn tot aanvullende tellingen of verkeersmaatregelen dan zullen die op dat moment afgewogen worden.

Samenvatting 4.13

In de toelichting wordt aangegeven dat de beoogde woningen op 5 meter afstand liggen van de huisartsenpraktijk en dat hier niet aan de richtafstand voor bedrijven kan worden voldaan. Aangezien de woningen aan de Vliet in de huidige situatie ook op kortere afstand van de huisartsenpraktijk ligt, zal er ter plaatse van de beoogde woningen eveneens sprake zijn van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.

Reclamant vindt dat, zonder nader onderzoek, niet automatisch aangenomen kan worden dat de woningen aan De Vliet representatief zijn voor een aanvaardbaar woon- en leefklimaat bij de beoogde woningen.

Beoordeling

Ad 4.13.

Na beoordeling blijkt dat conform de VNG-publicatie een huisartsenpraktijk inderdaad geschaard kan worden onder 'Artsenpraktijken, klinieken en dagverblijven' (SBI 2008-8621). Deze activiteiten vallen echter in milieucategorie 1 in plaats van 2. In een gemengd gebied geldt derhalve een richtafstand van 0 meter. Hieraan wordt voldaan.

Conclusie

De zienswijze is gedeeltelijk gegrond voor zover het betreft de aanpassingen en verduidelijking van de teksten in de toelichting van het bestemmingsplan en voor het overige ongegrond.

Milieueffectrapportage

Voor de ontwikkeling is een m.e.r.-beoordelingsnotitie (aanmeldnotitie) opgesteld over de milieueffecten van het bouwplan. Hieruit blijkt dat geen belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu te verwachten zijn. Daarom is op grond van artikel 7.16 tot en met 7.20 van de Wet milieubeheer en het Besluit milieueffectrapportage geen milieueffectrapportage nodig.

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 worden het vastgestelde bestemmingsplan, alsmede de verleende omgevingsvergunning bekendgemaakt en kunnen belanghebbenden gedurende 6 weken beroep tegen de genoemde besluiten instellen bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State. Na afloop van de beroepstermijn treden de besluiten 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(en).

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 zullen hiertoe schriftelijk 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).

Met de ontwikkelaar is een anterieure overeenkomst gesloten waarin het kostenverhaal op afdoende wijze is vastgelegd.

Het vaststellen van een exploitatieplan is derhalve niet aan de orde.

☐ 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 meegestuurde documenten.

Aanmeldnotitie 'Prinsenbeek, Middenweg-Brabantstraat, vormvrije m.e.r.-beoordeling'.

Vast te stellen bestemmingsplan Prinsenbeek, Middenweg – Brabantstraat, raadpleegbaar via de onderstaande link: <http://www.ruimtelijkeplannen.nl/web-roo/roo/bestemmingsplannen?planid=NL.IMRO.0758.BP2016216004-0401>

☐ Te tekenen document(en)

Noem de meegestuurde, te tekenen, documenten.



Burgemeester en wethouders van Breda,

, burgemeester

, gemeentesecretaris



Raadsbesluit

Vaststellen van het bestemmingsplan 'Prinsenbeek, Middenweg - Brabantstraat' voor 72 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 en 7.16 e.v. Wet milieubeheer

Besluit

1. Geen milieueffectrapportage op te stellen ten behoeve van de realisatie van het bouwplan aan de Middenweg-Brabantstraat.
2. De tegen het plan naar voren gebrachte zienswijzen overeenkomstig hetgeen is aangegeven in het conceptraadvoorstel gedeeltelijk gegrond en gedeeltelijk ongegrond te verklaren.
3. Het bestemmingsplan 'Prinsenbeek, Middenweg - Brabantstraat' met planidentificatienummer NL.IMRO.0758.2016216004-0401 overeenkomstig bijgevoegd conceptraadvoorstel en - besluit met nummer BBV-2018-1658 vast te stellen.
4. Voor dit bestemmingsplan geen exploitatieplan vast te stellen.

Aldus besloten in zijn openbare vergadering van

12 APR. 2018

, voorzitter

, griffier