

Voorschriften

Artikel 1. Begripsbepalingen

1. het plan:

het bestemmingsplan Drie Hoefijzers, zuid van de gemeente Breda;

2. de plankaart:

de plankaart van het bestemmingsplan Drie Hoefijzers, zuid, bestaande uit de kaart met nummer 220061

3. aan- en uitbouw:

een gebouw dat is gebouwd aan een hoofdgebouw waarmee het in directe verbinding staat en bouwkundig ondergeschikt is aan het hoofdgebouw maar daar wel onderdeel van uitmaakt;

4. aan-huis-verbonden beroep:

een dienstverlenend beroep, dat in of bij een woonhuis wordt uitgeoefend, waarbij het woonhuis in overwegende mate de woonfunctie behoudt en dat een ruimtelijke uitwerking of uitstraling heeft die met de woonfunctie in overeenstemming is en dat degene die de activiteiten uitoefent tevens de (hoofd)bewoner is, evenwel met uitsluiting van prostitutie;

5. bebouwing:

één of meer gebouwen en/of bouwwerken, geen gebouwen zijnde;

6. bebouwingspercentage:

een in de voorschriften aangegeven percentage, dat de grootte van het deel van het bouwperceel aangeeft dat maximaal mag worden bebouwd;

7. bestemmingsgrens:

een op de plankaart aangegeven lijn, die de grens vormt van een bestemmingsvlak;

8. bestemmingsvlak:

een op de plankaart aangegeven vlak met eenzelfde bestemming;

9. belwinkel

een ruimte voor het bedrijfsmatig aan het publiek gelegenheid bieden tot het voeren van telefoongesprekken, al danniet geplaatst in belcabines, waaronder mede begrepen het verzenden van faxen en het bieden tot het internet. Ook ruimten die een andere benaming hebben dan belwinkel, maar waarin voormoemde activiteiten plaatsvinden, vallen onder het begrip 'belwinkel';

10. bijgebouw:

een op zichzelf staand, al dan niet vrijstaand gebouw dat in bouwkundig opzicht en qua gebruik ondergeschikt is aan het hoofdgebouw;

11. bouwen:

het plaatsen, het geheel of gedeeltelijk oprichten, vernieuwen of veranderen en het vergroten van een bouwwerk;

12. bouwlaag:

een doorlopend gedeelte van een gebouw dat door op gelijke of bij benadering gelijke hoogte liggende vloeren of balklagen is begrensd, zulks met inbegrip van de begane grond en met uitsluiting van onderbouw en zolder;

13. bouwgrens:

een op de plankaart aangegeven lijn, die de grens vormt van een bouwvlak;

14. bouwperceel:

een aaneengesloten stuk grond, waarop krachtens het plan een zelfstandige, bij elkaar behorende bebouwing is toegelaten;

15. bouwperceelgrens:

een grens van een bouwperceel;

16. bouwvlak:

een op de plankaart aangegeven vlak, waarmee de gronden zijn aangeduid waarop gebouwen en bouwwerken geen gebouw zijnde, zijn toegelaten;

17. bouwwerk:

elke constructie van enige omvang van hout, steen, metaal of ander materiaal, welke hetzij direct of indirect met de grond verbonden is, hetzij direct of indirect steun vindt in of op de grond;

18. complementair daghorecabedrijf:

horeca-bedrijven die gericht zijn op het (hoofdzakelijk overdag) verstrekken van dranken en etenswaren aan bezoekers van winkelveorzieningen, zoals croissanterieën, lunchrooms, ijssalons, dagrestaurants en naar aard en openingstijden daarmee gelijk te stellen horecabedrijven.

19. dienstverlenend bedrijf en/of dienstverlenende instelling:

bedrijf of instelling waarvan de werkzaamheden bestaan uit het verlenen van economische en maatschappelijke diensten aan derden, waaronder zijn begrepen kapperszaken, schoonheidsinstituten, fotostudio's en naar de aard daarmee gelijk te stellen bedrijven en inrichtingen, evenwel met uitzondering van een garagebedrijf en een seksinrichting;

20. dienstverlening:

het verlenen van economische en maatschappelijke diensten aan derden;

21. gebouw:

elk bouwwerk, dat een voor mensen toegankelijke, overdekte, geheel of gedeeltelijk met wanden omsloten ruimte vormt;

22. groothandel in smart- en growproducten

het bedrijfsmatig te koop of te huur aanbieden, waaronder mede begrepen de uitstalling ter verkoop, ter huur, het verkopen, het verhuren en/of leveren van goederen die in het maatschappelijke verkeer worden aangeduid als smart- en growproducten aan tussenhandelaren of verwerkende bedrijven die deze producten kopen respectievelijk huren voor het gebruik, verbruik of aanwending in de uitoefening van een beroeps- of bedrijfsactiviteit met dien verstande dat het niet is toegestaan om in een groothandel detailhandel te bedrijven.

23. growshop

een ruimte voor het bedrijfsmatig te koop aanbieden (waaronder de uitstalling ten verkoop), verkopen en/of leveren van kweekbenodigdheden (zoals potgrond, meststoffen, bestrijdingsmiddelen, lampen, ventilatiesystemen, waterpompen) voor psychotrope stoffen, aan personen die die goederen kopen voor gebruik, verbruik of aanwending anders dan in de uitoefening van een beroeps- of bedrijfsactiviteit. Ook ruimten die een andere benaming hebben dan growshop, maar waarin genoemde activiteiten plaatsvinden, vallen onder het begrip 'growshop';

24. headshop

een ruimte voor het bedrijfsmatig te koop aanbieden (waaronder de uitstalling ten verkoop), verkopen en/of leveren van artikelen die verwant zijn aan de hasjcultuur, niet zijnde psychotrope stoffen. Ook ruimten die een andere benaming hebben dan headshop, vallen onder het begrip 'headshop';

25. hoofdgebouw:

een gebouw, dat op een bouwperceel door zijn constructie of afmeting, danwel gelet op de bestemming, als het belangrijkste bouwwerk valt aan te merken;

26. hoogtescheidingslijn

een op de plankaart opgenomen lijn die de grens aangeeft tussen twee gebieden met een verschillende maximale bouwhoogte;

27. horecabedrijf:

een bedrijf, waar bedrijfsmatig dranken en/of etenswaren voor gebruik ter plaatse worden verstrekt en/of waarin bedrijfsmatig logies wordt verstrekt, één en ander al dan niet in combinatie met een vermaaksfunctie, met uitzondering van een erotisch getinte vermaaksfunctie;

28. kantoor:

een gebouw, dat dient voor de uitoefening van administratieve werkzaamheden en werkzaamheden die verband houden met het doen functioneren van (semi-)overheidsinstellingen, het bankwezen, en naar de aard daarmee gelijk te stellen instellingen;

29. maatschappelijke voorzieningen:

educatieve, sociaal-medische, sociaal-culturele en levensbeschouwelijke voorzieningen, voorzieningen ten behoeve van sport en sportieve recreatie en voorzieningen ten behoeve van openbare dienstverlening, alsook kinderdagverblijven, peuterspeelzalen en buitenschoolse opvang, met daaraan ondergeschikt complementaire detailhandel en horeca ten dienste van deze voorzieningen;

30. peil:

- a. voor een bouwwerk op een perceel, waarvan de hoofdtoegang direct aan de weg grenst:
 - de hoogte van de weg ter plaatse van die hoofdtoegang;
- b. indien in of op het water wordt gebouwd:
 - het Nieuw Amsterdams Peil (of een ander plaatselijk aan te houden waterpeil);
- c. in alle andere gevallen de gemiddelde hoogte van het afgewerkte maaiveld van het te bebouwen terrein.

31. prostitutie:

het zich beschikbaar stellen tot het verrichten van seksuele handelingen met een ander tegen vergoeding;

32. spoorwegvoorzieningen

alle infrastructuur die nodig is voor het functioneren van de spoorwegen, zoals rails, wissels, portalen, bovenleidingen, geluidschermen, beveiligingssystemen en additionele voorzieningen zoals een bluskanon en explosieschermen.

33. seksinrichting:

de voor het publiek toegankelijke besloten ruimte waarin bedrijfsmatig, of in de omvang alsof zij bedrijfsmatig was, seksuele handelingen worden verricht, of vertoningen van erotisch / pornografische aard plaatsvinden.

Onder seksinrichting wordt in ieder geval verstaan: een prostitutiebedrijf, alsmede een erotische massagesalon, een seksbioscoop, seksautomatenhal, sekstheater of een parenclub, al dan niet in combinatie met elkaar;

34. woning:

een complex van ruimten, uitsluitend bedoeld voor de huisvesting van één afzonderlijk huishouden;

35. woongebouw:

een gebouw, dat meerdere naast elkaar en/of geheel of gedeeltelijk boven elkaar gelegen woningen omvat en dat qua uiterlijke verschijningsvorm als een eenheid beschouwd kan worden;

Artikel 2. Wijze van meten

2.1. Meetwijze

Bij toepassing van deze voorschriften wordt als volgt gemeten:

1. de goothoogte van een bouwwerk:

de horizontale snijlijn tussen de opgaande gevel en het dakvlak;

2. de (bouw)hoogte van een bouwwerk:

vanaf het peil tot aan het hoogste punt van een gebouw of van een bouwwerk, geen gebouw zijnde, met uitzondering van kleine bouwonderdelen, zoals schoorstenen, antennes en naar de aard daarmee gelijk te stellen bouwonderdelen;

3. horizontale diepte van een hoofdgebouw

de lengte van een gebouw, gemeten loodrecht vanaf de naar de weg gekeerde gevel;

4. de oppervlakte van een gebouw:

tussen de buitenwerkse gevelvlakken en/of het hart van de scheidingsmuren, nederwaarts geprojecteerd op het gemiddelde niveau van het afgewerkte bouwterrein ter plaatse van het bouwwerk;

2.2. Ondergeschikte bouwdelen

Bij de toepassing van het bepaalde ten aanzien van het bouwen worden ondergeschikte bouwdelen, als plinten, pilasters, kozijnen, gevelversieringen, ventilatiekanalen, schoorstenen, gevel- en kroonlijsten, luifels, erkers, balkons en overstekende daken buiten beschouwing gelaten, mits de overschrijding van bouw- c.q. bestemmingsgrenzen niet meer dan 1 meter bedraagt.

Artikel 3. Woongebied

3.1. Bestemmingsomschrijving

De op de plankaart voor woongebied aangewezen gronden zijn bestemd voor:

- a. woningen en woongebouwen al dan niet in combinatie met ruimte voor een aan-huis-gebonden beroep;
- b. aan- en uitbouwen en bijgebouwen
- c. tuinen, erven en terreinen;
- d. nutsvoorzieningen;
- e. groenvoorzieningen;
- f. parkeervoorzieningen, waaronder gebouwde voorzieningen;
- g. speelvoorzieningen;
- h. bouwwerken, geen gebouwen zijnde.

3.2. Bouwvoorschriften

3.2.1. Algemene bepalingen

- a. woongebouwen zijn alleen daar toegestaan waar dit op de plankaart nader is aangeduid (WGs);
- b. de op plankaart aangegeven bouwgrenzen mogen niet door gebouwen worden overschreden tenzij deze voorschriften het uitdrukkelijk toestaan;
- c. binnen de bestemming mag maximaal 16.000 m² bvo aan appartementen en maximaal 45 grondgebonden woningen worden gerealiseerd;

3.2.2. Hoofdgebouwen

Voor het bouwen van hoofdgebouwen gelden de volgende bepalingen:

- a. situering: binnen de bouwvlakken;
- b. de bouwhoogte mag niet meer bedragen dan op de plankaart is aangegeven;
- c. de bouwgrenzen mogen ten behoeve van (half-)ondergrondse parkeervoorzieningen worden overschreden en uitsluitend ten behoeve van uitbreidingen zoals erkers en balkons worden overschreden met ten hoogste 1 meter.

3.2.3. Aan- en uitbouwen en bijgebouwen

Voor het bouwen van aan- en uitbouwen en bijgebouwen bij hoofdgebouwen gelden de volgende bepalingen: situering:

- a. situering: binnen het bouwvlak;
- b. goothoogte: maximaal 3 meter;
- c. bouwhoogte: maximaal 5,50 meter;
- d. oppervlakte vrijstaand: maximaal 50 m² per woning;
- e. afstand zijdelingse perceelgrens: in de perceelgrens dan wel minimaal 1 meter daarvandaan.

3.2.4. Gebouwen ten behoeve van nutsvoorzieningen

Voor het bouwen van gebouwen ten behoeve van nutsvoorzieningen gelden de volgende bepalingen:

- a. de inhoud van een gebouw mag niet meer dan 150 m³ bedragen;
- b. de bouwhoogte van een gebouw mag niet meer dan 4 meter bedragen.

3.2.5. Bouwwerken, geen gebouwen zijnde

Voor het bouwen van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, gelden de volgende bepalingen:

- a. situering: zowel in als buiten het bouwvlak
- b. hoogte: maximaal 2 meter, behoudens pergola's en carports waarvan de hoogte maximaal 3 meter mag bedragen; erfafscheidingen voor de bouwgrenzen maximaal 2 meter.

3.3. Nadere eisen

1. Burgemeester en wethouders kunnen ten behoeve van :

- a. de woonsituatie
- b. een samenhangend straat- en bebouwingsbeeld
- c. de verkeersveiligheid
- d. de sociale veiligheid en de openbare orde
- e. de milieusituatie
- f. en de gebruiksmogelijkheden van de aangrenzende gronden
nadere eisen stellen aan de plaats en afmeting van de bebouwing.

2. Burgemeester en wethouders zijn in het kader van de verantwoording Groepsrisico bevoegd nadere eisen te stellen aan :

- a. de bouwkundige aspecten van bouwwerken
- b. de plaats, de afmeting en de inrichting van vluchtroutes en verbindingen.

3.4. Vrijstelling van de bouwvoorschriften

Burgemeester en wethouders kunnen vrijstelling verlenen van:

het bepaalde in 3.2.2.b en toestaan dat hoogtescheidingen met maximaal 2 meter worden overschreden, indien dat voor de realisatie van een goede woningplattegrond noodzakelijk is en belangen van direct omwonenden niet onevenredig worden geschaad.

Artikel 4. Woondoeleinden

4.1. Bestemmingsomschrijving

De op de plankaart voor woondoeleinden aangewezen gronden zijn bestemd voor:

- a. woningen, al dan niet in combinatie met ruimte voor een aan-huis-gebonden beroep;
- b. maatschappelijke voorzieningen, voorzover op de plankaart aangegeven;
- c. aan- en uitbouwen en bijgebouwen;
- d. nutsdoeleinden

met de daarbijbehorende:

- e. tuinen en erven;
- f. bouwwerken, geen gebouwen zijnde,
- g. (gebouwde) parkeervoorzieningen.

4.2. Bouwvoorschriften

4.2.1. Algemene bepalingen

- a. de ten tijde van het van kracht worden van het plan bestaande bebouwing mag, met inachtneming van hetgeen in de volgende leden is gesteld, worden gehandhaafd, hersteld, veranderd, uitgebreid en vervangen;
- b. als de bestaande maatvoering afwijkt van hetgeen in de volgende leden is aangegeven, mag deze afwijkende maat worden gehandhaafd;
- c. het aantal woningen, ten tijde van het van kracht worden van dit bestemmingplan, mag niet worden uitgebreid;
- d. de op plankaart aangegeven bouwgrenzen mogen niet door gebouwen worden overschreden tenzij deze voorschriften het uitdrukkelijk toestaan;
- e. het bebouwingspercentage per bouwperceel mag niet meer dan 60% bedragen.

4.2.2. Hoofdgebouwen

- a. goot- en bouwhoogte: maximaal als bestaand
- b. diepte hoofdgebouw: de bestaande bouwdiepte ten tijde van het als ontwerp ter inzage leggen van het plan mag niet worden uitgebreid, behoudens met toepassing van het bepaalde in 4.2.2.c en 4.2.3;
- c. de bouwdiepte mag uitsluitend ten behoeve van geringe uitbreidingen, zoals erkers en balkons, worden overschreden met ten hoogste 2 meter over een breedte van maximaal de breedte van het hoofdgebouw minus 2 meter.

4.2.3. Aan- en uitbouwen en bijgebouwen

Voor het bouwen van aan- en uitbouwen gelden de volgende bepalingen:

- a. situering: aangebouwd aan de achtergevel;
- a. goot- en bouwhoogte: maximaal 4 meter;

Voor het bouwen van bijgebouwen gelden de volgende bepalingen:

- I. oppervlakte: maximaal 30 m² per woning
- a. afstand zijdelingse perceelgrens: tegen de perceelgrens dan wel minimaal 1 meter daarvandaan.
- b. goothoogte maximaal 3 meter
- c. bouwhoogte maximaal 5,5 meter

4.2.4. Bouwwerken, geen gebouwen zijnde

Voor het bouwen van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, gelden de volgende bepalingen:

- a. de hoogte van erf- en terreinafscheidingen mag niet meer dan 2 meter bedragen, met dien verstande dat de hoogte van erf- en terreinafscheidingen vóór de naar de weg gekeerde gevel c.q. het verlengde daarvan niet meer dan 1 meter mag bedragen;
- b. de hoogte van overige bouwwerken, geen gebouwen zijnde, mag niet meer dan 3 meter bedragen.

4.3. Vrijstelling van de bouwvoorschriften

Burgemeester en wethouders kunnen vrijstelling verlenen van het bepaalde in 4.2.2 :

voor het verhogen van de goothoogte aan de straatzijde en de bouwhoogte met maximaal 3,5 meter voor het toevoegen van een extra bouwlaag op de woning, mits de gebruiksmogelijkheden van de aanliggende percelen niet onevenredig worden aangetast. Burgemeester en wethouders zijn bevoegd aan de vrijstelling voorwaarden te verbinden ten behoeve van het handhaven van goothoogtevariatie.

Artikel 5. Gemengde doeleinden

5.1. Bestemmingsomschrijving

De op de plankaart voor gemengde doeleinden aangewezen gronden zijn bestemd voor:

- a. gebouwen ten behoeve van:
 - 1. kantoren;
 - 2. maatschappelijke voorzieningen;
 - 3. dienstverlening, niet zijnde seksinrichtingen en belwinkels;
 - 4. bedrijfsdoeleinden.
 - 5. woongebouwen;
 - 6. detailhandel, niet zijnde een head-, grow- en smartshop;
 - 7. horeca
 - 8. leisure
 - 9. onderwijs

met daaraan ondergeschikt:

- b. in- en uitritten gebouwen
- c. groenvoorzieningen;
- d. parkeervoorzieningen;
- e. tuinen, erven en terreinen;
- f. bouwwerken, geen gebouwen zijnde;
- g. nutsvoorzieningen.

5.2. Bouwvoorschriften

5.2.1. Algemeen

- a. de op de plankaart aangegeven gronden GD 1 : de onder 5.1.a aangegeven functies mogen uitsluitend op de begane grond plaats vinden, met uitzondering van wonen welke ook op de verdiepingen mag plaatsvinden;
- b. de op de plankaart aangegeven gronden GD 2 : van de onder 5.1.a genoemde functies zijn, behoudens parkeervoorzieningen, uitsluitend de functies wonen en kantoren toegestaan, zowel op de begane grond als op de verdiepingen .
- c. de totale omvang van het te ontwikkelen programma binnen de differentiatie GD 3 mag ten hoogste 18.000 m² bvo bedragen, waarvan ten hoogste 12.500 m² bvo aan wonen en ten hoogste 500 m² bvo detailhandel;

5.2.2. Gebouwen

Voor het bouwen van gebouwen gelden de volgende bepalingen:

- a. een gebouw mag uitsluitend binnen een bouwvlak worden gebouwd;
- b. goot- en bouwhoogte: zoals op de plankaart nader is aangeduid of, indien het bestaande gebouwen betreft maximaal als bestaand.
- c. het bebouwingspercentage op de gronden GD 1 mag maximaal 60% bedragen, tenzij ten tijde van de vaststelling van het plan reeds een hoger percentage aanwezig is, welke in dat geval gehandhaafd mag blijven.
- d. het bebouwingspercentage binnen de differentiatie GD 2 mag ten hoogste 70% bedragen.
- e. de omvang van een detailhandelsvestiging binnen de differentiatie GD 1 mag ten hoogste

150 m² bvo bedragen, tenzij ten tijde van de vaststelling van het plan reeds een groter omvang aanwezig is, welke in dat geval gehandhaafd mag blijven.

5.2.3. Bouwwerken, geen gebouwen zijnde

Voor het bouwen van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, gelden de volgende bepalingen:

- a. de hoogte van lichtmasten mag niet meer dan 13 meter bedragen;
- b. de hoogte van erf- en terreinafscheidingen mag niet meer dan 2 meter bedragen, met dien verstande dat de hoogte van erf- en terreinafscheidingen vóór de naar de weg gekeerde gevel c.q. het verlengde daarvan niet meer dan 1 meter zal bedragen;
- c. de hoogte van de overige bouwwerken, geen gebouwen zijnde, mag niet meer dan 3 meter bedragen.

5.3. Nadere eisen

1. Burgemeester en wethouders kunnen ten behoeve van :

- a. de woonsituatie
- b. een samenhangend straat- en bebouwingsbeeld
- c. de verkeersveiligheid
- d. de sociale veiligheid en de openbare orde
- e. de milieusituatie
- f. en de gebruiksmogelijkheden van de aangrenzende gronden
nadere eisen stellen aan de plaats en afmeting van de bebouwing.

2. Burgemeester en wethouders zijn in het kader van de verantwoording Groepsrisico bevoegd nadere eisen te stellen aan :

- a. de bouwkundige aspecten van bouwwerken
- b. de plaats, de afmeting en de inrichting van vluchtroutes en verbindingen.

5.4. Vrijstellingen

Burgemeester en wethouders zijn bevoegd vrijstelling te verlenen van het bepaalde in 5.2.1.c en toestaan dat in het genoemde woonprogramma wordt vergroot met 2.000 m² bvo, onder voorwaarde dat is aangetoond dat geen verhoging van de berekende waarde GroepsRisiko optreedt en dat geen strijdigheid ontstaat met de bepalingen van de Wet Geluidhinder.

Artikel 6. Kantoren

6.1. Bestemmingsomschrijving

De op de plankaart voor kantoren aangewezen gronden zijn bestemd voor:

- a. gebouwen ten behoeve van kantoren;
met daaraan ondergeschikt;
- b. wegen en paden;
- c. groenvoorzieningen;
- d. parkeervoorzieningen, waaronder begrepen gebouwde voorzieningen;
met de daarbij behorende;
- e. tuinen, erven en terreinen;
- f. bouwwerken, geen gebouwen zijnde.

6.2. Bouwvoorschriften

6.2.1. Algemeen

Binnen de bestemming mag maximaal 16.700 m² bvo kantoor worden gerealiseerd.

6.2.2. Gebouwen

Voor het bouwen van gebouwen gelden de volgende bepalingen:

- a. een gebouw mag uitsluitend binnen het bestemmingsvlak worden gebouwd;
- b. de bouwhoogte van een gebouw mag niet meer bedragen dan op de plankaart is aangegeven, met dien verstande dat daar waar geen hoogte is aangegeven de bestaande hoogte als maximum geldt.

6.2.3. Bouwwerken, geen gebouwen zijnde

Voor het bouwen van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, gelden de volgende bepalingen:

- a. de hoogte van erf- en terreinafscheidingen mag niet meer dan 2 meter bedragen;
- b. de hoogte van overige bouwwerken, geen gebouwen zijnde, mag niet meer dan 3 meter bedragen.

6.3. Nadere eisen

1. Burgemeester en wethouders kunnen ten behoeve van :

- a. de woonsituatie
- b. een samenhangend straat- en bebouwingsbeeld
- c. de verkeersveiligheid
- d. de sociale veiligheid en de openbare orde
- e. de milieusituatie
- f. en de gebruiksmogelijkheden van de aangrenzende gronden

nadere eisen stellen aan de plaats en afmeting van de bebouwing.

2. Burgemeester en wethouders zijn in het kader van de verantwoording Groepsrisico bevoegd nadere eisen te stellen aan :

- a. de bouwkundige aspecten van bouwwerken
- b. de plaats, de afmeting en de inrichting van vluchtroutes en verbindingen.

6.4. Wijzigingsbevoegdheid

Burgemeester en wethouders zijn bevoegd de bestemming "Kantoren" voor Ceresstraat 4 (Lentehof) en Oranjesingel 2 (voormalige pastorie) te wijzigen in "Woongebied", onder de voorwaarde dat is aangetoond dat geen verhoging van de berekende waarde GroepRisico optreedt en geen strijd ontstaat met de bepalingen van de Wet Geluidhinder.

Artikel 7. Maatschappelijke doeleinden

7.1. Bestemmingsomschrijving

De op de plankaart voor maatschappelijke doeleinden aangewezen gronden zijn bestemd voor:

- a. gebouwen ten behoeve van maatschappelijke voorzieningen;

met de daarbijbehorende:

- b. wegen en paden;
- c. parkeervoorzieningen;
- d. groenvoorzieningen;
- e. speelvoorzieningen;
- f. bouwwerken, geen gebouwen zijnde.

7.2. Bouwvoorschriften

7.2.1. Gebouwen

Voor het bouwen van gebouwen gelden de volgende bepalingen:

- a. een gebouw mag uitsluitend binnen een bouwvlak worden gebouwd;
- b. de bouwhoogte van een gebouw mag niet meer bedragen dan op de plankaart is aangegeven, met dien verstande dat daar waar geen hoogte is aangegeven de bestaande hoogte als maximum geldt.

7.2.2. Bouwwerken, geen gebouwen zijnde

Voor het bouwen van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, gelden de volgende bepalingen:

- a. de hoogte van erf- en terreinafscheidingen mag niet meer dan 2 meter bedragen;
- b. de hoogte van overige bouwwerken, geen gebouwen zijnde, mag niet meer dan 3,50 meter bedragen.

Artikel 8. Verkeersdoeleinden

8.1. Bestemmingsomschrijving

De op de plankaart voor verkeersdoeleinden aangewezen gronden zijn bestemd voor:

- a. wegen, straten en paden;
 - b. voet- en rijwielpaden;
 - c. groenvoorzieningen;
- waarbij gestreefd wordt naar een inrichting hoofdzakelijk gericht op de afwikkeling van het doorgaande verkeer,

met daaraan ondergeschikt:

- d. parkeervoorzieningen;
- e. bouwwerken, geen gebouwen zijnde.

8.2. Bouwvoorschriften

8.2.1. Gebouwen

Op of in deze gronden mogen geen gebouwen worden gebouwd.

8.2.2. Bouwwerken, geen gebouwen zijnde

Voor het bouwen van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, geldt de volgende bepaling:

- a. de hoogte van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, anders dan rechtstreeks ten behoeve van de geleiding, beveiliging en regeling van het verkeer mag niet meer dan 5 meter bedragen.

Artikel 9. Verkeers- en verblijfsdoeleinden

9.1. Bestemmingsomschrijving

De op de plankaart voor verkeers- en verblijfsdoeleinden aangewezen gronden zijn bestemd voor:

- a. woonstraten;
- b. paden t.b.v. langzaam verkeer;
- c. parkeervoorzieningen;
- d. groenvoorzieningen;
- e. speelvoorzieningen;
- f. nutsvoorzieningen;
- g. bouwwerken, geen gebouwen zijnde.
- h. kantoren en wonen, voorzover op de plankaart nader is aangeduid

9.2. Bouwvoorschriften

9.2.1. Gebouwen

- a. Op of in deze gronden mogen geen gebouwen worden gebouwd;
- b. Ter plaatse van de aanduiding op de plankaart mag bebouwing worden gerealiseerd, op een draagconstructie bestaande uit een of meerdere kolommen, met minimaal 8,0 meter ruimte tussen maaiveld en onderzijde van die bebouwing.

9.2.2. Bouwwerken, geen gebouwen zijnde

Voor het bouwen van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, geldt dat de hoogte van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, anders dan rechtstreeks ten behoeve van de geleiding, beveiliging en regeling van het verkeer mag niet meer dan 3 meter bedragen.

Artikel 10. Verkeersdoeleinden railverkeer

10.1. Bestemmingsomschrijving

De op de plankaart voor verkeersdoeleinden railverkeer aangewezen gronden zijn bestemd voor:

- a. spoorwegvoorzieningen;

met daaraan ondergeschikt:

- b. wegen en straten;
- c. water;
- d. groenvoorzieningen;
- e. parkeervoorzieningen

met de daarbijbehorende:

- f. gebouwen ten behoeve van de bediening van kunstwerken;
- g. bouwwerken, geen gebouwen zijnde.

10.2. Bouwvoorschriften

10.2.1. Gebouwen

10.2.1. Gebouwen

Voor het bouwen van gebouwen gelden de volgende bepalingen:.

- a. er mogen uitsluitend gebouwen worden gebouwd ten behoeve van de bediening van kunstwerken;
- b. de oppervlakte van een gebouw mag niet meer dan 20 m² bedragen;
- c. de hoogte van een gebouw mag niet meer dan 4 m¹ bedragen;

10.2.2. Bouwwerken, geen gebouwen zijnde

Voor het bouwen van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, geldt de volgende bepaling:

- a. de hoogte van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, anders dan rechtstreeks ten behoeve van de geleiding, beveiliging en regeling van het verkeer, mag niet meer dan 5 m¹ bedragen, gemeten vanaf de bovenkant van de spoorstaaf.

Artikel 11. Archeologische beschermingszone

11.1. Bestemmingsomschrijving

De op de plankaart als archeologische zone aangewezen gronden zijn, naast het bepaalde in de andere voor die gronden aangewezen bestemmingen (basisbestemmingen), bestemd voor het beschermen en/of behoud van archeologische waarden, dan wel bescherming en veiligstelling van de in dit gebied te verwachte archeologische waarden.

11.2. Bouwvoorschriften

Voor het bouwen geldt de volgende bepaling:

Een op grond van de basisbestemming toelaatbaar gebouw, bijgebouw of bouwwerk geen gebouw zijnde mag niet worden gebouwd

Voor het roeren van de grond dieper dan 30 cm onder maaiveld geldt de volgende bepaling:

Een op grond van de basisbestemming toegestane ruimtelijke ingreep mag niet worden uitgevoerd.

11.3. Vrijstelling van de bouwvoorschriften

Burgemeester en wethouders kunnen vrijstelling verlenen van het bepaalde in lid 31.2 en toestaan dat de op grond van de basisbestemming toegestane werken worden uitgevoerd, mits:

De aanvraag betrekking heeft op het verbouwen of geheel nieuw bouwen van bestaande opstallen waarbij de oppervlakte niet wordt vergroot of gewijzigd

De aanvraag betrekking heeft op nieuwbouw en op grond van een archeologische onderzoek is aangetoond dat de aanwezige archeologische waarden en belangen niet onevenredig worden geschaad.

Burgemeester en wethouders verlenen vrijstelling van het bepaalde in lid 11.3 indien strikte toepassing daarvan zou leiden tot een beperking van het meest doelmatige gebruik, welke beperking niet door dringende redenen wordt gerechtvaardigd.

11.4. Nadere eisen

Burgemeester en wethouders kunnen bij het verlenen van vrijstelling als bedoeld in 31.3 nadere eisen stellen zoals:

- a. Het verplichten tot het treffen van technische maatregelen waardoor de archeologische resten in de bodem bewaard blijven.
- b. Het verplichten tot het doen van archeologische opgraving conform de Kwaliteitsnorm Nederlandse archeologie.
- c. Het verplichten dat de oprichting van het bouwwerk danwel de realisatie van een werk wordt begeleid conform de Kwaliteitsnorm Nederlandse Archeologie.

11.5. Strafbepaling

Overtreding van het bepaalde in lid 11.2 wordt aangemerkt als een strafbaar feit in de zin van artikel 1a onder 2 van de Wet op de economische delicten .

Artikel 12. Overige bepalingen.

12.1. Anti-dubbeltelbepaling

Grond welke eenmaal in aanmerking is genomen bij het toestaan van een bouwplan waaraan uitvoering is of alsnog kan worden gegeven, blijft bij de beoordeling van latere bouwplannen buiten beschouwing.

12.2. Uitsluiting aanvullende werking Bouwverordening

De voorschriften van de Bouwverordening ten aanzien van onderwerpen van stedenbouwkundige aard blijven overeenkomstig het gestelde in artikel 9 lid 2 van de Woningwet buiten toepassing, behoudens ten aanzien van de volgende onderwerpen:

- a. de bereikbaarheid van gebouwen voor wegverkeer;
- b. de bereikbaarheid van gebouwen voor gehandicapten;
- c. het bouwen bij hoogspanningsleidingen en ondergrondse hoofdtransportleidingen;
- d. de parkeergelegenheid en laad- en losmogelijkheden en
- e. de ruimte tussen bouwwerken.

12.3. Algemene gebruiksbepaling

- a. Het is verboden de gronden en bouwwerken te gebruiken of te laten gebruiken op een wijze of tot een doel, strijdig met deze bestemming.
- b. Onder strijdig gebruik wordt in ieder geval verstaan gebruik, het doen of laten gebruiken van de bouwwerken voor een seksinrichting, een smart-, grow- of headshop of als groothandel in producten die in het maatschappelijk verkeer wordenaangeduid als smart- en growproducten, of een belwinkel.
- c. Burgemeester en wethouders verlenen vrijstelling van het bepaalde in lid 12, 3, a indien strikte toepassing daarvan zou leiden tot een beperking van het meest doelmatige gebruik, welke beperking niet door dringende redenen wordt gerechtvaardigd.

12.4. Algemene vrijstellingsbevoegdheid ex artikel 15 WRO

Burgemeester en wethouders kunnen, mits geen onevenredige afbreuk wordt gedaan aan het straat- en bebouwingsbeeld, de milieusituatie, de verkeersveiligheid, de sociale veiligheid en de gebruiksmogelijkheden van de aangrenzende gronden, vrijstelling verlenen van:

- a. de bij recht in de voorschriften gegeven maten, afmetingen, percentages tot niet meer dan 10% van die maten, afmetingen en percentages;
- b. de bestemmingsbepalingen en toestaan dat het beloop of het profiel van wegen of de aansluiting van wegen onderling in geringe mate wordt aangepast, indien de verkeersveiligheid en/of –intensiteit daartoe aanleiding geven;
- c. de bestemmingsbepalingen en toestaan dat bouwgrenzen worden overschreden, indien een meetverschil daartoe aanleiding geeft;

- d. het bepaalde ten aanzien van de maximale (bouw)hoogte van gebouwen en toestaan dat de (bouw)hoogte van de gebouwen ten behoeve van plaatselijke verhogingen, zoals schoorstenen, luchtkokers, liftkokers en lichtkappen, mits:
 - 1. de oppervlakte van de vergroting niet meer dan 20 m² bedraagt;
 - 2. de hoogte niet meer dan 1,25 maal de maximale (bouw)hoogte van het betreffende gebouw bedraagt.
- e. het bepaalde in de leden 3.2.1.c, 5.2.1.c, 5.2.2.e en 6.2.1, mits er geen strijdigheid optreedt met de overige leden 3.2, 5.2. en 6.2 en er geen overschrijding van de oriëntatiewaarde Groepsrisico (2,5) plaatsvindt.

12.5. Algemene wijzigingsbevoegdheid ex artikel 11 WRO

- a. Burgemeester en wethouders kunnen, mits geen onevenredige afbreuk wordt gedaan aan het straat- en bebouwingsbeeld, de milieusituatie, de verkeersveiligheid, de sociale veiligheid en de gebruiksmogelijkheden van de aangrenzende gronden, de bestemmingen worden gewijzigd in de bestemming nutsdoeleinden:
- b. ten behoeve van de hoogte van bouwwerken, geen gebouwen zijnde en toestaan dat de hoogte van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, zoals zend-, ontvang- en/of sirene-masten, wordt vergroot tot niet meer dan 50.00 meter;

12.6. Nadere eisen

Burgemeester en wethouders kunnen nadere eisen stellen aan de plaats en de afmetingen van de bebouwing, ten behoeve van:

- a. een samenhangend straat- en bebouwingsbeeld;
- b. een goede woonsituatie;
- c. de verkeersveiligheid;
- d. de sociale veiligheid en
- e. de gebruiksmogelijkheden van de aangrenzende gronden.

12.7. Procedurevoorschriften

Op de voorbereiding van een besluit tot wijziging van het bestemmingsplan op grond van artikel 11 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening is de volgende procedure van toepassing:

- a. Een ontwerp-besluit tot wijziging waarbij toepassing wordt gegeven aan het bepaalde in artikel 11 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening, ligt, met bijbehorende stukken, gedurende 4 weken op het gemeentehuis ter inzage.
- b. Burgemeester en wethouders maken de nederlegging van de voren in één of meer dag- of nieuwsbladen, die in de gemeente worden verspreid, en voorts op de gebruikelijke wijze, bekend.
- c. De bekendmaking houdt mededeling in van de bevoegdheid tot het indienen van zienswijzen.
- d. Gedurende de in lid a. genoemde termijn kunnen belanghebbenden bij burgemeester en wethouders schriftelijk zienswijzen indienen omtrent het ontwerp-besluit tot wijziging.

Artikel 13. Slotbepalingen

13.1. Strafbaarstellingsbepaling

Overtreding van het bepaalde in lid 12.3 onder a is een strafbaar feit in de zin van artikel 1a onder 2 van de Wet op de economische delicten.

13.2. Overgangsbepalingen.

13.2.1. Overgangsbepalingen ten aanzien van bouwwerken

Bouwwerken, welke op het tijdstip van de eerste terinzagelegging van dit plan bestaan dan wel worden gebouwd of kunnen worden gebouwd met inachtneming van het bepaalde in of krachtens de Woningwet en in enigerlei opzicht van het plan afwijken, mogen, mits de bestaande afwijkingen naar de aard en omvang niet worden vergroot:

- a. Gedeeltelijk worden vernieuwd of veranderd;
- b. Na het tenietgaan ten gevolge van een calamiteit geheel worden vernieuwd of veranderd, mits de aanvraag van de bouwvergunning geschiedt binnen twee jaar na het tenietgaan.

13.2.2. Vrijstellingsbepaling

Burgemeester en wethouders kunnen vrijstelling verlenen van het bepaalde in lid 14.2.1, dat de bestaande afwijkingen naar aard en omvang niet mogen worden vergroot en toestaan dat een eenmalige vergroting plaatsvindt van de inhoud van de in lid 14.2.1 toegelaten bouwwerken met niet meer dan 10%.

13.2.3. Overgangsbepalingen ten aanzien van het gebruik

Het gebruik van gronden en bouwwerken dat bestond op het tijdstip van het van kracht worden van dit plan, mag worden voortgezet of gewijzigd, zolang en voor zover de strijdigheid van dat gebruik ten opzichte van het gebruik overeenkomstig de bestemmingen in dit plan, naar de aard en omvang niet wordt vergroot.

13.2.4. Uitzonderingen op het overgangsrecht

- a. Lid 13.2.1 is niet van toepassing op bouwwerken, die weliswaar bestaan op het tijdstip van de terinzagelegging van het ontwerp van dit plan, doch zijn gebouwd in strijd met het toen geldende plan, daaronder begrepen de overgangsbepaling van dat plan.
- b. Lid 13.2.3 is niet van toepassing op het gebruik dat reeds in strijd was met het voorheen geldende bestemmingsplan, daaronder begrepen de overgangsbepaling van dat plan.

13.3. Toezicht

Met het toezicht op de naleving van dit bestemmingsplan zijn belast de door burgemeester en wethouders op grond van artikel 100 van de Woningwet aangewezen ambtenaren.

13.4. Titel

Deze voorschriften kunnen worden aangehaald onder de titel:

Voorschriften deel uitmakend

van het bestemmingsplan "Drie Hoefijzers, zuid" van de gemeente Breda

**Raadsvoorstel****Agendapuntnummer: 4****Aantal bijlagen: --****Betreft:**

Het vaststellen van het bestemmingsplan "Drie Hoefijzers zuid".

Inleiding

Het plangebied Drie Hoefijzers maakt onderdeel uit van het grotere ontwikkelingsgebied Spoorzone. Voor dit gebied is in 2005 de "Structuurvisie Via Breda Spoorzone 2025" door de raad vastgesteld.

Na het sluiten van de brouwerij in 2004 is door projectontwikkelaar AM een stedenbouwkundige visie opgesteld. Deze visie heeft gediend als onderligger voor de door de raad afgegeven randvoorwaarden voor de herontwikkeling van deze locatie.

Door AM is op basis van deze randvoorwaarden een nader uitgewerkt stedenbouwkundig plan opgesteld. Dat plan is onderwerp van consultatie geweest en is in oktober 2007 vastgesteld (bestuursvoorstel 31070). Tevens is een voorontwerpbestemmingsplan opgesteld aan de hand van dit stedenbouwkundig plan en de daarop gegeven inspraakreacties.

In het onderhavige bestemmingsplan is in de Toelichting tevens ingegaan op de planologische vertaling van de op 10 november 2005 vastgestelde Milieueffectrapportage Spoorzone.

Voorstel

Te besluiten tot aanvaarding van de overschrijding van de oriëntatiewaarde Groepsrisico, zoals aangegeven in het concept-raadsvoorstel.

Te besluiten tot vaststelling van het bestemmingsplan "Drie Hoefijzers zuid", een en ander overeenkomstig het bij dit voorstel behorende concept-raadsbesluit.

Motivering/Toelichting**Procedure**

Het ontwerp van het bestemmingsplan "Drie Hoefijzers zuid" heeft van 24 oktober 2007 tot en met 5 december 2007 voor een ieder ter inzage gelegen. Omdat deze ter visielegging abusievelijk niet in de Staatscourant was gepubliceerd, is de ter visielegging herhaald op 20 december 2007 tot en met 30 januari 2008.

Tegen het ontwerp van het bestemmingsplan zijn schriftelijke zienswijzen ingediend door:

1. Mevr. M. Verdeijen, Ceresstraat 41, 4811 CA Breda
2. fam. Frishert, Ceresstraat 40, 4811 CD Breda, Mevr. N. van den Broek, Ceresstraat 14, 4811 CC Breda, Dhr. A. Overgaauw en mevr. E. Op de Weegh, Ceresstraat 20, 4811 CC Breda, Dhr./mevr. J. Manjé, Ceresstraat 22, 4811 CC Breda, Dhr./mevr. P. de Bruijn, Ceresstraat 28, 4811 CD Breda, Dhr./mevr. E.M.B. Hennekam, Ceresstraat 33, 4811 CA Breda, Dhr./mevr. P.C. Hennekam, Ceresstraat 33 A, 4811 CA Breda, fam. Te Dorsthorst, Ceresstraat 34, 4811 CD Breda, Dhr./mevr. S. Floris, Ceresstraat 37, 4811 CA Breda, Mevr. fam. Van de Vijver, Ceresstraat 43, 4811 CA Breda, Dhr./mevr. L. van Nistelrooij, Ceresstraat 43, 4811 CA Breda, Dhr./mevr. A.D. Kramer, Hoge Steenweg 1, 4811 CG Breda, Dhr. en mevr. Kreitlein, Hoge Steenweg 12 A, 4811 CG Breda, Dhr. L. Rijpert, Hoge Steenweg 17, 4811 CG Breda, fam. Van Reij, Driehoefijzersstraat 4, 4811 CK Breda, Mevr. P.M. Damen-de Kanter, Driehoefijzersstraat 11, 4811 CK Breda, Dhr./mevr. A.M. Verharen, Driehoefijzersstraat 16, 4811 CK Breda, Dhr. B. de Jong en mevr. Ph. Berns, St. Josephstraat 4, 4811 CL Breda, Dhr./mevr. Schoonis - Hoek, St. Josephstraat 6, 4811 CL Breda, Dhr./mevr. M. Peeters, St. Josephstraat 5 - 7, 4811 CL Breda, Dhr./mevr. J. Goutzijs, St. Josephstraat 10, 4811 CL Breda, Mevr. H. Oversier, Driehoefijzersstraat 2, 4811 CK Breda, Mevr. S. Mayvis, St. Josephstraat 8, 4811 CL Breda, Dhr. P. Reichardt en Mevr. M. Jacobs, Driehoefijzersstraat 5, 4811 CK Breda, Dhr./mevr. C. de Serière, Ceresstraat 12, 4811 CC Breda, Dhr./mevr. E.P.



Raadsvoorstel

- Verstraten, Ceresstraat 37, 4811 CA Breda, Dhr./mevr. R. Rijpert, Driehoefijzersstraat 7, 4811 CK Breda, , Dhr. F. Ewals, Oranjesingel 15, 4811 CM Breda, Dhr. P. Vastbinder en mevr. C. Volker, Driehoefijzersstraat 13, 4811 CK Breda
3. Buurtvereniging Tussen Spoor & Singel, St. Josephstraat 14, 4811 CL Breda
 4. Medezeggenschapsraad Basisschool St. Joseph, t.a.v. Dhr. O. Stulemeijer, St. Josephstraat 7, 4811 CL Breda
 5. Dhr. H.F. Haarman, Driehoefijzersstraat 12, 4811 CK Breda
 6. Dhr./mevr. A.A. van Gurp en M.H.A. van Dijk, Ceresstraat 40, 4811 CD Breda
 7. Dhr. M.P.M. Koenraadt, Terheijdenseweg 130, 4816 AB Breda

Deze zienswijzen zijn tijdig ingediend en derhalve ontvankelijk.

Beoordeling van de zienswijzen

De ingekomen zienswijzen worden hieronder verkort weergegeven en van een beoordeling en conclusie voorzien. Daar waar zienswijzen zijn ingediend van nagenoeg gelijke strekking zijn deze gelijktijdig behandeld. Het is mogelijk dat bij de zienswijzen niet alle onderdelen in dit raadsvoorstel zijn benoemd en behandeld. Bij de totale beoordeling zijn deze echter wel meegenomen.

Algemeen

In de zienswijzen is een tweetal onderwerpen door het merendeel van personen aan de orde gesteld. Deze onderwerpen worden allereerst behandeld. Het betreft diverse aspecten ten aanzien van verkeer en parkeren, alsmede de omvang van het groen en de speelvoorzieningen.

Aansluitend zal ingegaan worden op ambtelijke aanpassingen. Allereerst zijn dit taal- en typefouten; deze zullen niet verder worden aangegeven. Tenslotte zijn er enkele kleine aanpassingen in de voorschriften en op de plankaart; deze aanpassingen zullen expliciet in beeld gebracht worden.

Verkeer en parkeren

Het gebied Drie Hoefijzers is een buurtje ter zijde van de hoofdinfrastructuur. De hoofdverkeersstructuur wordt gevormd door de Noordelijke Rondweg, de nieuw te creëren (Verlengde) Stationslaan, de Doornboslaan en de Belcrumweg. Het ontlasten van de singel gebeurt door maatregelen op toeleidende routes, o.a. door maatregelen op de noordelijke singelroute en de aanleg van de Stationslaan / Verlengde Stationslaan. Hiermee wordt een doorgaande route onderbroken met als gevolg een ontlasting van o.a. de Oranjesingel. Hiermee ontstaat ruimte waarvoor de singel bedoeld is; het ontsluiten van aanliggende woonwijken en parkeer verdeelroute. Drie Hoefijzers is één van die woonwijken. De wegen binnen het plangebied hebben daarom alleen een functie voor het bestemmingsverkeer (verkeer dat ofwel een herkomst ofwel een bestemming heeft in het gebied); verkeer dat niet in het gebied hoort wordt zoveel mogelijk geweerd. Met het voorgestelde plan wordt het sluipverkeer geweerd uit de buurt. De sluiproute Terheijdenstraat - Ceresstraat - Teteringenstraat is onderbroken. Het vrachtverkeer dat nog van de Ceresstraat gebruik zal maken is bestemmingsverkeer en zeer gering in aantal.

Het plangebied is op twee punten aangehaakt op deze omliggende infrastructuur. Ter plaatse van Ceresstraat – Doornboslaan komt een ‘halve’ aansluiting het plangebied in, terwijl ter plaatse van de nieuwe straat – Oranjesingel een volledige aansluiting (zowel in als uit) wordt gerealiseerd. De aansluiting van de Ceresstraat met de Terheijdenstraat wordt voor het autoverkeer opgeheven. De Josephstraat en de Driehoefijzersstraat behouden hun huidige aansluiting. Door het veranderen van de verkeerscirculatie in de Ceresstraat wordt de Ceresstraat de aanrijroute voor de buurt en wordt de Driehoefijzersstraat ontlast. In de huidige situatie maken overigens ongeveer 450 motorvoertuigen per etmaal gebruik van deze straat. Dit wordt na herinrichting minder. Het deel van de Ceresstraat tussen St. Josephstraat en Teteringenstraat valt niet binnen de herontwikkeling. De beslissing om dit deel van de Ceresstraat niet aan te pakken is in een eerder stadium op basis van een afweging van factoren (o.a. financiën) genomen en valt buiten de bestemmingsplanprocedure.

De inrichting van de straten is zowel gericht op de afwikkeling van dit verkeer, als op de verblijfsfunctie voor de aanwonenden. De straten kennen een inrichting die hoort bij een 30-km gebied. De straten kennen een wegprofiel dat 5 meter breed is tussen de molgoten. Deze molgoten worden echter ook



Raadsvoorstel

meegerekend in de effectieve wegbreedte, met name voor het passeren van grotere voertuigen. Visueel geeft dit echter een versmalling wat beter past in een 30 km gebied. Gezien het geringe aantal vrachtwagens en bussen levert dit geen problemen op. De straten worden gereconstrueerd tot een smalle 30 km straat waar men veilig kan oversteken, hierin worden geen extra oversteekplaatsen (= zebra's) aangebracht. De (piek-)verkeersbelasting valt ruim binnen de richtlijnen voor dit soort woonstraten. Deze straat met voorgestelde vormgeving kan de verkeersdruk gemakkelijk verwerken.

Met de reconstructie van de Ceresstraat wordt ook het parkeren rond het pleintje anders ingericht. Parkeerplaatsen worden enkel nog voorzien aan de Ceresstraat en niet meer geheel rondom het pleintje. Er zijn 6 kiss & ride plaatsen voorzien bij de school.

Opmerkingen over de inrichting kunnen gemaakt worden als het inrichtingsplan voor deelgebied zuid ter consultatie wordt vrijgegeven door het College van B&W. Dit is voorzien voor de zomer van 2008.

Groen, speelplekken en pleinen

De herontwikkeling van het voormalige brouwerijterrein betekent niet dat aldaar een eventueel tekort aan ruimte voor speelvoorzieningen, openbare ruimte en parkeervoorzieningen in de bestaande buurt kan en moet worden gecompenseerd. In bestaande binnenstedelijke gebieden is het veelal een gegeven dat de beschikbare buitenruimte beperkt is. De door appellanten aangehaalde 3%-norm betreft een advies van de minister en is geen toetsingsnorm. Bovendien geeft de minister aan dat in bestaand stedelijk gebied de mogelijkheden om hieraan te voldoen niet altijd aanwezig zijn.

Het ontwerp van het stedenbouwkundig plan voor het zuidelijk plandeel van het voormalige brouwerijterrein dat in opdracht van AM is opgesteld, is aldus in eerste instantie gericht op de nieuwe ontwikkeling. Bij het ontwerp is uiteraard wel zoveel mogelijk rekening gehouden met wensen vanuit de bestaande buurt.

Daarbij is reeds sprake van maximalisatie van de hoeveelheid buitenruimte ten opzichte van de door de gemeenteraad vastgestelde uitgangspunten. Dit komt mede door de creatie van nieuwe pleinen en het maximaliseren van het aantal parkeervoorzieningen onder de nieuwe gebouwen zelf. Zo blijft er op maaiveld meer ruimte over voor aantrekkelijke verblijfsgebieden. Een deel van de buitenruimte is openbaar toegankelijk en komt in beheer van Gemeente Breda. Hier komen nieuwe bomen. De Ceresstraat wordt bijvoorbeeld aan beide zijden van bomen voorzien. Een ander deel van de buitenruimte wordt eigendom van bewoners(collectieven) en zal ten dele toegankelijk zijn. Hier ontstaan nieuwe aantrekkelijke groene verblijfsgebieden zoals hoven en stadstuinen met mogelijkheden voor speelvoorzieningen. Uiteraard hebben de nieuwe bewoners als eigenaar en beheerder inspraak op de uiteindelijke invulling. Tussen de gebouwen en het spoor wordt een groene zone ingericht die aldus bijdraagt aan de groenbeleving.

Bij de inrichting van de pleinen in de toekomstig openbare ruimte heeft een afweging plaatsgevonden tussen verschillende factoren waaronder: aandacht voor onderhoud en beheersaspecten, openbare en sociale veiligheid, parkeeroplossingen, toegankelijkheid, bereikbaarheid, eisen met betrekking tot ondergrondse en bovengrondse nutsvoorzieningen, duurzame inpassing monumenten, aansluiting op en ontsluiting van omliggende panden en gebied, creatie van groen, verblijfsruimte, speelvoorzieningen en bijvoorbeeld een aantrekkelijke en hoogwaardige vormgeving.

Er is bewust voor gekozen om de toekomstige speelvoorziening op het plein ten oosten van het brouwhuis en in het verlengde van het platanenplein te plaatsen en niet binnen een eigen kader. De stelling dat de buitenspeelruimte te klein zou zijn wordt dan ook verworpen. Het anders vormgeven van het plein en het omkaderen van de speelvoorziening zou kunnen betekenen, gelet op alle geldende uitgangspunten, dat de speelruimte drastisch ingeperkt zou moeten worden. Hier is aldus op dit moment niet voor gekozen. Doordat het plein als geheel in tact zou blijven, ontstaat er een multifunctionele ruimte, - die overigens qua oppervlakte volledig voldoet aan de gestelde 3% norm - en is dit één grote en aantrekkelijke verblijfsruimte voor verschillende doelgroepen, van jong tot oud. AM heeft voorgesteld om in overleg met de buurt de uitgangspunten nogmaals te bezien en na te gaan of er andere ontwerp oplossingen mogelijk zijn.

**Raadsvoorstel**

Tot slot kan gesteld worden dat het in de voorschriften van het bestemmingsplan opnemen van de gewenste speelruimte niet betekent dat dit er ook komt. Het bestemmingsplan gaat uit van zogenaamde toelatingsplanologie: er mag iets komen, maar het hoeft niet. De inrichting van de openbare ruimte ligt niet binnen de invloedssfeer van het bestemmingsplan.

Ingekomen zienswijzen**1. Dhr. J.G.A. Verdeijen,****Samenvatting**

1. Appellant wil kiss-and-ride plaatsen aan het Platanenpleintje ten behoeve van de school, inclusief een voetgangersoversteekplaats.
2. Rond het Platanenpleintje dient een parkeerverbod ingesteld te worden.
3. Appellant heeft enige zorg over de mate van parkeergelegenheid voor toekomstige bezoekers van het Brouwhuis.
4. Verzocht wordt de rijbaan ter plaatse van het Platanenpleintje en ter plaatse van Ceresstraat 35/41, te versmallen.
5. De Ceresstraat zou ten minste aan één zijde met bomen dienen te worden beplant.
6. De omvang van de fietsenstalling dient uitgebreid te worden.
7. De herinrichting van de Ceresstraat dient niet beperkt te blijven tot het gedeelte van de herontwikkeling.
8. De nieuwbouw naast Ceresstraat 21 verstoort de lijnvoering en mag slechts marginaal hoger zijn dan de bestaande bebouwing.
9. Gevraagd wordt waarom zadel- en piramidedaken ontbreken.
10. Gevraagd wordt te streven naar energieneutraal te bouwen.
11. De hoogte van het Brouwhuis kan niet gebruikt worden als referentie voor de nieuwbouw. Naar zijn mening is 5 bouwlagen voldoende.
12. Er dient een "hangplek" te worden gecreëerd.
13. Heiwerkzaamheden dienen uitgevoerd te worden middels boren in plaats van heien.
14. Gevraagd wordt daktuinen (vegetatie-daken) aan te leggen.
15. Gevraagd wordt voedsel- en nestkasten in het plan op te nemen, zodat broedvogels weer in het plangebied terug keren.
16. Het platanenplein dient de "zuidelijke" sfeer te behouden.
17. Gevraagd wordt naar maatregelen om verrommeling bij de ondergrondse afvalcontainers te voorkomen.

Beoordeling van de zienswijze

1. Zie algemene toelichting verkeer en parkeren.
2. Zie algemene toelichting verkeer en parkeren.



Raadsvoorstel

3. Functies die in het Brouwhuis gevestigd worden dienen te voorzien in voldoende parkeerplaatsen, zowel voor personeel als voor klanten/bezoekers (zie nota parkeer- en stallingsbeleid van de gemeente Breda). De omvang van deze parkeervoorzieningen is geregeld in de Bouwverordening en wordt getoets bij de bouwaanvraag.
4. Zie algemene toelichting verkeer en parkeren.
5. Zie algemene toelichting groen, speelplekken en pleinen.
6. De omvang van de fietsenstallingen is gekoppeld aan de functies en is juridisch geregeld in de Bouwverordening. Het staat een aanvrager natuurlijk vrij om op eigen initiatief en op eigen terrein meer ruimte voor stallingen te realiseren.
7. Zie algemene toelichting verkeer en parkeren.
8. Het is juist de diversiteit in bouwhoogtes, en door de hogere elementen te situeren op deze ruimtelijke bijzondere plekken, waar de buurt haar charme aan ontleent.
9. Er is geen aanleiding in het bestemmingsplan dakvormen dwingend voor te schrijven. Wel laten de bouwvoorschriften dergelijke dakvormen toe. Het is aan de aanvrager / architect om deze daken in zijn ontwerp toe te passen.
10. Eisen ten aanzien van energieneutraal bouwen zijn opgenomen in het Bouwbesluit. Woningen worden hieraan getoetst. In de Nota Kwaliteit Wonen is verder de gemeentelijke ambitie verwoord. Het bestemmingsplan gaat niet in op duurzaamheidsmaatregelen. Dit neemt niet weg dat de gemeente Breda hier bij de ontwikkelaar op aan dringt. AM heeft al aangegeven dit te bekijken, met name in relatie tot het aspect energie.
11. De bouwhoogte van 7 lagen wordt aan de zijde van het spoor gesitueerd. Hierdoor is er nauwelijks invloed op de beleving van de Ceresstraat en de andere bestaande straten. Aan de Terheijdenstraat wordt een hoogte-accent gerealiseerd, dat vergelijkbaar is met de accentwerking van de gesloopte Josephkerk.
12. Een "hangplek" laat zich niet dwingend voorschrijven; jongeren maken zelf wel uit waar ze het liefst gaan "hangen". In het inrichtingsplan wordt nader ingegaan op de mogelijkheden een plek te creëren waar de oudere jeugd kan verblijven.
13. Het bestemmingsplan kan geen eisen stellen ten aanzien van de realisatie van bouwwerken. Dit neemt niet weg dat hier in het nog op te stellen Bouwprotocol Via Breda aandacht voor wordt gevraagd.
14. Het bestemmingsplan mag geen eisen te stellen aan de wijze van dakbedekking. Het is een verantwoordelijkheid van de aanvrager om daken al dan niet van een vegetatie te voorzien. Dit neemt niet weg dat de gemeente Breda hier bij de projectontwikkelaar op aandringt. AM heeft ook al aangegeven dit te bekijken, maar dat naar alle waarschijnlijkheid het deelplan Drie Hoefijzers Noord hier meer mogelijkheden voor biedt. Wel worden in Drie Hoefijzers zuid diverse binnenhoven (in casu de daken van de parkeervoorzieningen) met groen ingericht.
15. Het verzoek wordt aan de ontwikkelaar doorgegeven. Het staat overigens ook de bewoners van de bestaande bebouwing vrij een dergelijke voorziening aan hun woning te monteren.
16. Zie algemene toelichting groen, speelplekken en pleinen.
17. Het beheer van de openbare ruimte is geen onderwerp van zorg voor het bestemmingsplan. Het inrichtingsplan draagt er zorg voor dat de openbare ruimte in de toekomst goed te beheren is en dat verrommeling wordt voorkomen.



Raadsvoorstel

Conclusie

De zienswijze ongegrond te verklaren.

2. Fam Frishert en anderen

A. Bezwaren gericht op de ontsluiting

Samenvatting

1. Appellanten zijn het niet eens met de aanwijzing van de nieuwe straat tussen Ceresstraat en Oranjesingel als enige ontsluitingspunt van het gebied. Zij dragen daarvoor de volgende argumenten aan. Ontsluiting via de Singel is in tegenspraak met het gemeentelijke beleid de singels zoveel mogelijk te ontlasten. Door de piekbelasting en de verkeersdruk zullen er, mede door de inrichting, verkeersopstoppen ontstaan in de nieuwe straat. De nieuwe straat is te smal (5 meter) voor bussen en vrachtwagens. Bovendien geeft de menging van vrachtverkeer en langzaam verkeer (scholieren) gevaarlijke situaties. De Josephstraat zal hierdoor veel drukker worden en ook veel gevaarlijker voor overstekende kinderen.

Beoordeling van de zienswijze

De gehele zienswijze heeft betrekking op verkeers- en inrichtingsvraagstukken. Dit zijn geen zaken die middels een bestemmingsplan geregeld kunnen worden. In de algemene toelichting op deze materie is reeds ingegaan op de planologische en verkeerskundige argumentatie van de gekozen verkeerskundige zaken. De feitelijke inrichting van de straten (met drempels, parkeerplaatsen, rijrichtingen en rijsnelheden) komen allen aan de orde bij het Inrichtingsplan dat voor dit plangebied wordt opgesteld. Besluitvorming vindt verder plaats middels verkeersbesluiten.

Conclusie

De zienswijze ongegrond te verklaren.

B. Bezwaren gericht op de groen- en speelplekken

Samenvatting

1. Appellanten maken bezwaar tegen het ontbreken van een openbare groene buitenspeelplaats
2. De voorgestelde speelplaats nabij het platanenpleintje is te klein en voldoet niet aan de 3%-norm zoals die door de Minister is geadviseerd
3. Appellanten willen dat een grote speelplek in het bestemmingsplan wordt opgenomen.
4. De openbare ruimte bestaat voornamelijk uit bestrate oppervlakten. Dat dit ook anders kan, staat aangegeven in de petitie van 24 november 2007
5. Het is bewezen dat de aanwezigheid van voldoende en goede buitenspeelruimte voor kinderen van groot belang is.
6. Doordat de hoven semi-openbaar zijn en 's avonds afgesloten kunnen worden, kunnen deze ruimtes niet gerekend worden als speelvoorziening.

Beoordeling van de zienswijze

De gehele zienswijze heeft betrekking op het aspect groenplekken en speelplekken. In de algemene toelichting is hier al op ingegaan.

Conclusie

De zienswijze ongegrond te verklaren.



Raadsvoorstel

3. Buurtvereniging Tussen Spoor en Singel

Samenvatting

De zienswijze komt vrijwel overeen met de zienswijze van Frishert e.a.

Toegevoegd zijn:

1. Er dient een doortimmerd verkeerscirculatieplan te komen, met aandacht voor het weren van sluipverkeer en voor het vrachtverkeer.
2. Het openbaar groen ontbreekt volledig. Appellant verzoekt rekening te houden met de 3%-norm.
3. De oorspronkelijke bestemming van de brouwerijcultuur dient in het ontwerp te worden ingebracht.
4. Omdat de school onvoldoende ruimte beschikbaar kan / kon stellen, moet elders gezocht worden naar een groene buitenruimte.
5. Gevraagd wordt naar de mogelijkheid een sport/gymzaal in het Ketelhuis te realiseren.

Beoordeling van de zienswijze

1. Zie algemene toelichting verkeer en parkeren.
2. Zie algemene toelichting groen, speelplekken en pleinen.
3. Hoezeer de suggesties ook tot de verbeelding spreken, ze kunnen niet in het bestemmingsplan worden opgenomen. De suggesties betreffen inrichtingsaspecten of architectonische aspecten. In de opzet van het stedenbouwkundig plan en het beeldkwaliteitplan is hier veel aandacht aan geschonken.
4. Zie algemene toelichting groen, speelplekken en pleinen.
5. De suggestie wordt aan de ontwikkelaar van het Brouwhuis doorgegeven.

Conclusie

De zienswijze ongegrond te verklaren.

4. Medezeggenschapsraad basisschool St. Joseph

Samenvatting

1. De medezeggenschapsraad kan zich niet verenigen met de ligging van de inrit tot de parkeerkelder van de naastgelegen woningen. De ligging leidt tot diverse verkeersgevaarlijke situaties.
2. De luchtkwaliteit in het plangebied zal ontoelaatbaar verslechteren. De grenswaarde voor PM 10 wordt nu al overschreden. Er is in het bestemmingsplan geen rekening gehouden met de toekomstige en strengere Europese normen.
3. Gevraagd wordt om toezending van een MER verkeersafwikkeling, een luchtkwaliteitsrapport en een geluidsrapport.

Beoordeling van de zienswijze

1. De locatie van de inrit is afhankelijk van de bouwplanuitwerking en staat niet op de plankaart en maakt geen onderdeel uit van het bestemmingsplan. De opmerking is doorgegeven aan de ontwikkelaar.
2. Luchtverontreiniging is een wijdverbreid probleem, dat zich niet alleen binnen de gemeente Breda voordoet, maar ook op provinciaal, landelijk en Europees niveau speelt. Het beste bewijs



hiervan is dat de luchtkwaliteit binnen Breda momenteel niet overal voldoet aan de normen, maar dat dit voor een groot deel te wijten is aan de hoge achtergrondconcentratie. Verder moet worden opgemerkt dat in zijn algemeenheid geldt dat de luchtkwaliteit in de afgelopen decennia aanzienlijk schoner is geworden, maar dat op dit moment helaas nog niet overal wordt voldaan aan de in het Besluit luchtkwaliteit 2005 opgenomen grenswaarden.

Steeds duidelijker wordt dat vooral bronmaatregelen kunnen bijdragen aan het terugdringen van luchtverontreiniging, maar dat het nemen van bronmaatregelen vooral ligt bij het Rijk en Europa. Om die reden is de gemeente Breda actief op provinciaal, landelijk en zelfs Europees niveau voor het verbeteren van de luchtkwaliteit, maar Breda wil zelf ook haar steentje bijdragen. In het Luchtkwaliteitplan 2006-2009 (vastgesteld door Burgemeester en Wethouders op 17 januari 2006) wordt een pakket van maatregelen voorgesteld, waarbij onder andere een schoon gemeentelijke wagenpark, schoon openbaar vervoer, milieuzonering, verkeersdoorstroming, fietsmaatregelen en vervoersmanagement speerpunten zijn. De belangrijkste lokale bron van luchtverontreiniging is het verkeer, waar een groot deel van de voorgestelde maatregelen betrekking op heeft.

In het MER Spoorzone werd geconcludeerd dat er op het gebied van Luchtkwaliteit binnen het plangebied Spoorzone mogelijk overschrijdingen van de grenswaarden waren, daarom is in 2006 aanvullend onderzoek verricht naar de luchtkwaliteit binnen het plangebied Spoorzone (inclusief deelgebied Drie Hoefijzers). Uit dit luchtkwaliteitonderzoek, uitgevoerd door KEMA, blijkt dat wordt voldaan aan de in het Besluit Luchtkwaliteit 2005 (per 15 november 2007 de Wet Luchtkwaliteit) opgenomen grenswaarden. Verder heeft KEMA, voor een optimalisatie van de verkeerssituatie binnen de Spoorzone Breda, een aanvullend luchtkwaliteitonderzoek uitgevoerd. Ook uit dit onderzoek bleek dat de resultaten onder de wettelijke grenswaarden liggen.

3. De gevraagde stukken zijn toegezonden.

Conclusie

De zienswijze ongegrond te verklaren.

5. Dhr. H.F. Haarman

Samenvatting

1. Appellant maakt zich zorgen over de verkeersbelasting in de buurt, met name de Driehoefijzersstraat. Hij plaatst vraagtekens bij de gedane aannames en stelt daar zijn eigen berekening tegenover. Hij concludeert dat er 4.000 mvt/dag zullen rijden (een verviervoudiging van de huidige situatie).
2. Hij herhaalt zijn inspraakreactie van 11 maart 2007:
 - a. Weren van criminaliteit-aantrekkende activiteiten (grow-smart etc.) door een bepaling in het bestemmingsplan. Bestemming GD-1: dit gebied dient de bestemming woongebied te krijgen (uitgezonderd de bestaande bedrijven).
 - b. Bestemming GD dient de bestemming maatschappelijk te krijgen (yoga/recreatie).
 - c. Het gebouw hoekpunt Oranjesingel -Terheijdenstraat dient hoger (12-14 lagen) te worden en dient een landmark functie te hebben, passend in de stijl van de Koepel en het oude hoofdkantoor van Inbev.
 - d. Bouwhoogten van overige complexen zijn te hoog. Verzoek om maximaal 5 lagen.
 - e. Verzoek om variatie en diversiteit aan te brengen in de nieuw te bouwen woningen en kantoorpanden.
 - f. Zorgen over belasting van de Driehoefijzersstraat m.b.t. verkeercirculatie in de buurt. Dient in nieuwe situatie minder te zijn. Vraagt om oplossing in deze kinderrijke buurt voor de onveilige situaties.



Raadsvoorstel

- g. De nieuwe weg van de Ceresstraat naar de Singel toe dient een nog scherpere hoek te krijgen om sluipverkeer tegen te gaan.
- h. Vraagt aandacht voor speelaccommodatie voor kinderen. In het plan is hier te weinig ruimte voor gereserveerd.

Beoordeling van de zienswijze

1. De Driehoefijzersstraat wordt in de huidige situatie veelvuldig gebruikt als toegang tot de buurt. Met name door het éénrichtingsverkeer in de Ceresstraat is dit de eerstvolgende toegang. Door het veranderen van de verkeerscirculatie in de Ceresstraat wordt de Ceresstraat de aanrijroute voor de buurt. Hiermee wordt de Driehoefijzersstraat ontlast.

In de huidige situatie maken overigens ongeveer 450 mvt/etmaal gebruik van deze straat. Dit wordt na herinrichting minder.

2a t/m 2h.

Dit onderdeel van de zienswijze is in het kader van de inspraak reeds behandeld. Er is daarbij tegemoet gekomen aan het weren van de smart- en growshops. Ten aanzien van de andere zaken is toentertijd al aangegeven waarom dat niet aan de orde was, dan wel niet middels een bestemmingsplan geregeld kon worden.

Conclusie

De zienswijze ongegrond te verklaren.

6. Dhr. A.A. Van Gurp en mevr. M.H.A. van Dijk

Samenvatting

1. Door bezwaarmakers worden vraagtekens geplaatst bij de afwikkeling van het verkeerstoename door de uitbreiding van de school en de kantoren. Zij doen een voorstel een "knip" aan te brengen in de Ceresstraat ter plaats van de nieuwe straat.
2. Het ontbreken van openbaar toegankelijke groene verblijfsruimte baart zorgen.
3. Bewoners van bestaande bovenwoningen willen in de nieuwbouw stallingsruimte voor hun fiets gerealiseerd zien.
4. In de plannen wordt geen rekening gehouden met het inbrengen van industriële kenmerken.
5. Er wordt gevraagd meer aandacht te besteden aan duurzaamheidsmaatregelen. Nu wordt het in de plannen slechts met de mond beleden.

Beoordeling van de zienswijze

1. Zie algemene toelichting verkeer en parkeren.
2. Zie algemene toelichting groen, speelplekken en pleinen.
3. De vraag wordt aan de ontwikkelaar voorgelegd. Het verzoek kan in ieder geval niet als eis in het bestemmingplan worden opgenomen.
4. Zie beantwoording van punt 3 van de zienswijze van de Buurtvereniging Tussen Spoor en Singel.
5. Het bestemmingsplan gaat niet in op duurzaamheidsmaatregelen. Dit neemt niet weg dat de gemeente Breda hier bij de ontwikkelaar op aandringt. AM heeft ook al aangegeven dit te bekijken, met name in relatie tot energie (bijvoorbeeld WarmteKoudeOpslag). De uitwerking daarvan hangt nauw samen met de bouwplanontwikkeling. Daarnaast kan gesteld worden dat de



Raadsvoorstel

huidige eisen mbt nieuwbouw dermate streng zijn dat zeker in vergelijking met de bestaande bebouwing aan zeer hoge energie- en milieueisen kan worden voldaan.

Conclusie

De zienswijze ongegrond te verklaren.

7. M.P.M. Koenraadt

Samenvatting

In zijn zienswijze geeft hij aan het niet eens te zijn met de gefaseerde aanleg van de Stationslaan, de aantakking van de Terheijdenseweg met de Stationslaan terwijl ook de aansluiting op de Noordelijke Rondweg blijft bestaan en ten slotte met de conclusies van de milieuonderzoeken.

Hij draagt hiervoor de hierna volgende specifieke argumenten aan.

1. Het doortrekken van de Stationslaan naar de Doornboslaan is nog niet zeker gesteld omdat een in rechten afdwingbare overeenkomst met de grondeigenaar ontbreekt. Bovendien kan het bestemmingsplan Drie Hoefijzers Noord door inspraak en bezwaren ernstig worden vertraagd. Evenmin is de hiervoor benodigde Structuurvisie Linie nog niet vastgesteld.
2. De bovenbeschreven onzorgvuldigheid ten aanzien van de aanleg van de infrastructuur gaat ten koste van de leefomgeving Terheijdenseweg. Het realiseren van bebouwing voordat de compenserende infrastructuur is gerealiseerd, zorgt voor een ontoelaatbare verkeersstroom op de Terheijdenseweg en een aantasting van zijn leefomgeving. Het ontwerp-bestemmingsplan gaat niet in op maatregelen de verkeersbelasting op de Terheijdenseweg in de hand te houden.
3. Op de plankaart is de Ceresstraat aangesloten op de Terheijdenseweg. Het ontwerp-bestemmingsplan is daardoor in strijd met andere besluiten (zoals de Bereikbaarheidsvisie).
4. De bewoners van de Terheijdenseweg staan buitenspel, omdat het Faseringsplan niet aan inspraak onderworpen zal worden.
5. Tijdens procedure gestelde vragen over de SMB/MER, het luchtkwaliteitonderzoek en het vastleggen van de nulsituatie blijven onbeantwoord.
6. In de voorgestelde opzet zal de verkeersbelasting op de Terheijdenseweg toenemen ten opzichte van de huidige situatie. In welke mate dat gebeurt is niet onderzocht. Evenmin is onderzocht of in situatie dat de bouwplannen zijn ontwikkeld, zonder dat de Stationslaan is doorgetrokken naar de Doornboslaan en de Terheijdenseweg nog steeds is aangesloten op de Stationslaan, voldaan kan worden aan de normen voor lucht, geur en geluid. De uitgevoerde model-berekeningen zijn niet representatief omdat daarin niet is uitgegaan van een gefaseerde aanleg.
7. De gebruikte rekenmodel zijn te grof om effecten goed te kunnen voorspellen.

Beoordeling van de zienswijze

Voordat inhoudelijk op de aangedragen punten wordt ingegaan, kan in algemene zin het volgende over de ingebrachte zienswijze worden opgemerkt.

Kern van de zienswijze is het ontbreken van een faseringsplan ten aanzien van het moment van realisering van de nieuwe infrastructuur en de wijze van functioneren van die infrastructuur in alle fases tussen nu en de uiteindelijke eindsituatie.

De commissie voor de m.e.r. heeft voor de MER Spoorzone (oktober 2005) richtlijnen vastgesteld. Het MER geeft inzicht in de netto effecten die op structuurniveau (in casu voor de gehele Spoorzone) plaatsvinden. De gebruikte rekenmodellen en invoergegevens passen in deze richtlijnen en worden bij alle soortgelijke ontwikkelingen in Nederland op deze wijze voorgeschreven en gebruikt.

**Raadsvoorstel**

In de door de raad op 10 mei 2007 vastgestelde Bereikbaarheidsvisie Spoorzone is het eindbeeld voor de infrastructuur bij de volledige ontwikkeling van de Spoorzone neergelegd. In dit eindbeeld heeft de Terheijdenseweg een functie als ontsluiting van de aangrenzende woonbuurten Linie en Belcrum. De Belcrumweg dient als verbinding naar het station, de westelijke Spoorzone, Stationskwartier en de westelijke binnenstad. De Doornboslaan dient als verbinding naar de oostelijke Spoorzone en de oostelijke binnenstad. Hierbij is de (geoptimaliseerde) Verkeersvariant Spoorzone opgenomen als richtinggevende oplossing voor de bereikbaarheid van de Spoorzone Breda, zodat er vanuit mag worden gegaan dat deze verkeersontsluiting wordt gerealiseerd.

In het MER Spoorzone is ook gekeken en gerekend aan de verkeersstructuur van het Voorkeursalternatief Spoorzone, waarbij de Terheijdenseweg niet wordt geknipt en de Stationslaan wel is doorgetrokken. Dit betekent dat in het MER wel als variant hiernaar is gekeken, en dus de milieueffecten van deze variant in beeld zijn gebracht. Overigens is niet voor niets voor de (geoptimaliseerde) Verkeersvariant Spoorzone gekozen, aangezien dit in het MER als één van de beste varianten uit de bus komt.

Bij de vaststelling van de Nota van Commentaar Bereikbaarheidsvisie van juni 2006 is besloten tot het opstellen van een Faseringsplan voor de bereikbaarheid van Via Breda, met als uitgangspunt de uit de MER afkomstige Verkeersvariant Spoorzone. Oorspronkelijk was het de opzet om dit faseringsplan gelijktijdig met de Bereikbaarheidsvisie Spoorzone ter besluitvorming aan de gemeenteraad voor te leggen. De bereikbaarheidsvisie geeft echter belangrijke randvoorwaardelijke kaders voor het faseringsplan. Daarom is er voor gekozen eerst deze inhoudelijke kaders vast te laten stellen en het Faseringsplan hier aansluitend op te stellen. Begin 2008 wordt het Faseringsplan afgerond en besproken met een delegatie van het Overlegplatform Via Breda.

In de Bereikbaarheidsvisie Spoorzone staat het eindbeeld voor de infrastructuur in 2025. Deze infrastructuur is ontworpen voor het totaal van de stedenbouwkundige ontwikkelingen, zoals opgenomen in de Structuurvisie Spoorzone. In het kader van het Faseringsplan zal worden vastgelegd wanneer welke maatregelen (verkeerskundig) nodig en (financieel) haalbaar zijn. In het Faseringsplan zal dus concreet worden aangegeven wanneer de (Verlengde) Stationslaan en de (H)OV-route door de Terheijdense tunnel gereed moeten zijn. De Stationslaan wordt doorgetrokken naar de Doornboslaan (Verlengde Stationslaan) en het noordelijk van de Terheijdenseweg kan worden losgekoppeld van de Stationslaan.

1. Over het opnemen van een voorwaardelijke verplichting in het bestemmingsplan "Drie Hoefijzers zuid" ten aanzien van de aanleg van de verlengde Stationslaan, kan worden opgemerkt dat dit ook op andere manieren kan worden vastgelegd. Met de eigenaar die het grootste deel van de grond bezit op het voorgenomen tracé zijn reeds afspraken gemaakt over grondruil. Met andere eigenaren (huizenbezitters) is contact geweest en worden gesprekken over verwerving opgepakt. Binnenkort zal gestart worden met het opstellen van een bestemmingsplan dat hierin voorziet. Door de gemeente zijn bovendien in de kadernota financiële middelen gereserveerd voor de aanleg (voorzien 2011).

Voor de op te stellen Structuurvisie Doornbos-Linie is de Bereikbaarheidsvisie Spoorzone uitgangspunt. De Structuurvisie Doornbos-Linie wordt medio 2008 vastgesteld

2. Dat het gebied Drie Hoefijzers nu juridisch-planologisch in twee delen is geknipt, doet niet af aan de bevindingen en conclusies van de SMB/MER. In beide bestemmingsplannen zal immers met deze conclusies rekening gehouden moeten worden.
Zoals hierboven is opgemerkt is deze nieuwe infrastructuur pas noodzakelijk aan het eind van de ontwikkelingsperiode van de Spoorzone als alle deelgebieden gerealiseerd zijn. De ontwikkeling van de eerste bouwplannen op het terrein Drie Hoefijzers zuid is daarmee niet in strijd. Bovendien liggen de gevraagde infrastructurele ingrepen buiten de plangrenzen van dit bestemmingsplan.
3. Het ontwerp-bestemmingsplan is niet in strijd met eerder genomen besluiten inzake de verkeersstructuur. Hiervoor wordt verwezen naar de algemene toelichting op de te realiseren Verkeersstructuur aan het begin van deze Nota van Commentaar. Daarnaast wordt verwezen naar



het in oktober 2007 vastgestelde DO Stedenbouw, beeldkwaliteitsplan en buitenruimteplan op hoofdlijnen waarin is besloten dat er voor autoverkeer geen aansluiting komt tussen de Ceresstraat en de Terheijdenstraat (wel voor langzaam verkeer).

Dat op de plankaart de bestemming "Verkeers- en Verblijfsdoeleinden" (welke aan de Ceresstraat is gegeven) aansluit op de bestemming Verkeerdoeleinden (welke aan de Terheijdenstraat is gegeven) wil niet zeggen dat deze straten ook in verkeerskundige zin op elkaar zijn aangesloten. De Bredase wijze van het bestemmen van verkeersruimte kenmerkt zich door een zekere "container-benadering". De doeleindenomschrijving van de bestemming laat de diverse inrichtingselementen (wegen, bermen, beplantingen, etc.) toe, zonder op de plankaart een precieze inrichting daarvan te geven. Deze feitelijke inrichting vindt plaats via andere besluitvorming, zoals de Bereikbaarheidsvisie Spoorzone, het eerder genoemde buitenruimte plan op hoofdlijnen en het Inrichtingsplan Drie Hoefijzers zuid. De Bereikbaarheidsvisie richt zich daarbij op de verkeersstructuur, terwijl het Inrichtingsplan zich richt op de inrichting op straatniveau. Er is derhalve geen strijdigheid tussen het bestemmingsplan en de ander besluiten van de raad zoals appellant beweert.

4. Het gevraagde faseringsplan is een belangrijk element in de beheersing van de verkeersoverlast. In dit faseringsplan wordt nader ingegaan op het moment welke infrastructuur gerealiseerd moet worden en hoe verkeersstromen via die infrastructuur bewegen. Dit geldt ook voor de periode tijdens de bouw. Hierbij zijn onder andere leefbaarheid en bereikbaarheid belangrijke factoren. Maatregelen op onder andere de Terheijdensweg, Doornboslaan en Belcrumweg zijn daar een onderdeel van. Over dit plan zal met de betrokken bewoners en andere belangengroeperingen gecommuniceerd worden.
5. Door dhr. Koenraadt wordt gesteld dat de door hem gestelde vragen ten aanzien van het MER Spoorzone, het onderzoek naar de luchtkwaliteit en het vastleggen van de nul-situatie, onbeantwoord zijn gebleven.
Hierop is tijdens de zienswijze-behandeling van het bestemmingsplan Stationskwartier ten behoeve van de vaststelling van dat bestemmingsplan op 10 mei 2007, al geantwoord: "In het bestemmingsplan Stationskwartier wordt onder andere verwezen naar het MER Spoorzone. In deze MER is voor elk beschreven thema de huidige situatie vastgelegd. Verder wordt in de toelichting van het bestemmingsplan Stationskwartier voor bijvoorbeeld de milieuthema's bodem, geur, luchtkwaliteit, externe veiligheid, ecologie en flora & fauna verwezen naar rapportages waarin de huidige situatie voor het Stationskwartier en de directe omgeving is vastgelegd. Onder andere verwijzen wij naar het KEMA onderzoek. Als laatste wordt opgemerkt dat ook in het TNO-rapport uit 2001 de huidige situatie voor onder andere geluid is vastgelegd.
6. In de modelberekeningen van het MER zijn varianten doorgerekend en is inderdaad geen faserings opgenomen. Bij de vaststelling van de Nota van Commentaar Bereikbaarheidsvisie van juni 2006 is besloten tot het opstellen van een Faseringsplan voor de bereikbaarheid van Via Breda, met als uitgangspunt de uit de MER afkomstige Verkeersvariant Spoorzone. Oorspronkelijk was het de opzet om dit faseringsplan gelijktijdig met de Bereikbaarheidsvisie Spoorzone ter besluitvorming aan de gemeenteraad voor te leggen. De bereikbaarheidsvisie geeft echter belangrijke randvoorwaardelijke kaders voor het faseringsplan. Daarom is er voor gekozen eerst deze inhoudelijke kaders vast te laten stellen en het Faseringsplan hiep aansluitend op te stellen. Begin 2008 wordt het Faseringsplan afgerond en besproken met een delegatie van het Overlegplatform Via Breda.

In de door de raad op 10 mei 2007 vastgestelde Bereikbaarheidsvisie Spoorzone is het eindbeeld voor de infrastructuur bij de volledige ontwikkeling van de Spoorzone neergelegd. In dit eindbeeld heeft de Terheijdensweg een functie als ontsluiting van de aangrenzende woonbuurten Linie en Belcrum. De Belcrumweg dient als verbinding naar het station, de westelijke Spoorzone, Stationskwartier en de westelijke binnenstad. De Doornboslaan dient als verbinding naar de oostelijke Spoorzone en de oostelijke binnenstad. Hierbij is de (geoptimaliseerde) Verkeersvariant Spoorzone opgenomen als richtinggevende oplossing voor de bereikbaarheid



van de Spoorzone Breda, zodat er vanuit mag worden gegaan dat deze verkeersontsluiting wordt gerealiseerd.

Voor de Verlengde Stationslaan heeft de gemeenteraad een krediet gereserveerd in de kadernota van 2011. De realisatie van de Verlengde Stationslaan is daarmee vervroegd. Als de ontwikkeling van de Spoorzonegebied tot gevolg heeft dat de verkeersdruk op de kruising tussen Terheijdenseweg en Stationslaan te groot wordt om het verkeer goed te kunnen afwikkelen, komt het loskoppelen van de Terheijdenseweg in beeld als te treffen maatregel. In de modelberekeningen is uitgegaan van een gerealiseerde Verlengde Stationslaan.

7. Door appellant wordt bij deze bedenkingen de indruk gewekt dat de verkeers- en milieuraapportages onbetrouwbaar of incorrect zouden zijn. Hierover kan het volgende worden opgemerkt. Ten behoeve van de MER Spoorzone en de Bereikbaarheidsvisie Spoorzone is gebruik gemaakt van het 'verkeersmodel Breda'. Het rekenmodel geeft een gemodelleerd beeld van de verkeersstromen in de regio Breda (gemeenten Breda en Oosterhout en de provinciale wegen alsmede autosnelwegen). Met deze gegevens kunnen verkeerskundige effecten (intensiteiten, afwikkelingskwaliteit) worden berekend. De berekende verkeerscijfers vormen de input voor de milieuberekeningen

Bij het interpreteren van de resultaten van het model moet een aantal zaken in het oog worden gehouden. Allereerst is het een macroscopisch model (kijkt op een hoger schaalniveau naar het geheel). Deze modellen worden in vergelijkbare (plan)studies in Nederland gebruikt. De commissie voor de m.e.r. heeft het advies gegeven ook bij de MER Spoorzone een dergelijk model te gebruiken. Ten tweede geldt

als planjaar 2020. Tevens moet gewezen worden op een andere bron van onduidelijkheid die wellicht bij de zienswijze van appellant een rol speelt; voor de beoordeling van verkeerskundige aspecten geldt de avondspits als maatgevende periode, terwijl voor de daaruit volgende milieukundige aspecten juist de etmaalintensiteiten maatgevend zijn.

Het model past binnen verkeersmodellen op nationaal en provinciaal niveau. Ook die modellen zijn, net als het verkeersmodel Breda, gekalibreerd met telcijfers.

De input van het verkeersmodel behelst drie invalshoeken. Ten eerste de zones (dit zijn bijvoorbeeld woon- en werkgebieden) die dienen als herkomsten en bestemmingen van verplaatsingen. Hiervoor zijn socio-economische gegevens over inwoners en arbeidsplaatsen, het verplaatsingsgedrag en vaststaande demografische ontwikkelingen tot 2020 meegenomen. Ten tweede wordt het wegennet toegevoegd, waarbij aan elk wegvak kenmerken worden toegekend zoals aantal rijstroken en functie. Ten derde gelden reistijden als de belangrijkste indicator voor de routekeuze van mensen (landelijk beleid). Ook die maken onderdeel uit van het verkeersmodel.

De ervaring leert dat de output van het verkeersmodel altijd in lichte mate afwijkt van de werkelijkheid buiten op straat. De betrouwbaarheid van de output is groot voor de hoofdwegen en hoofdverkeersstromen en wordt minder naarmate wordt ingezoomd op detailniveau (woonstraten e.d.). Om voor straten op detailniveau toch goede doorrekeningen te kunnen maken, worden aannames gedaan voor de verkeersintensiteiten op basis van tellingen en ervaringscijfers. Het verkeersmodel is momenteel het meest geschikte instrument en is door de commissie voor de m.e.r. geschikt bevonden voor de MER Spoorzone. En daarmee indirect voor de Variantenvergelijking Spoorzone en de Bereikbaarheidsvisie Spoorzone.

Het bovenstaande wil niet zeggen dat de uitgevoerde onderzoeken onbetrouwbaar zijn. De onderzoeken worden overigens altijd door onafhankelijke externe bureaus uitgevoerd, in vele gevallen volgens wettelijk voorgeschreven rekenmethodes.

Conclusie

De zienswijze ongegrond te verklaren.



Raadsvoorstel

Ambtshalve wijzigingen

De voorschriften bij dit bestemmingsplan zijn op twee punten gewijzigd.

- In artikel 1, lid 2 het nummer van de plankaart te wijzigen in 220061;
- In artikel 5,2,2 onder d) is de "box" vervallen en is de bestaande tekst vervangen door "het bebouwingspercentage binnen de differentiatie GD 2 mag ten hoogste 70% bedragen."

De plankaart is op enkele plaatsen gewijzigd. Deze wijzigingen houden direct verband met de ontwikkeling van de bouwplannen door AM. De wijzigingen zijn overigens van marginale aard.

- In de titel van de plankaart is het woord "ontwerp" geschrapt;
- Het nummer van de tekening is gewijzigd in 220061;
- In de bestemming GD-2 is een gedeelte van de maximale hoogte-aanduiding gewijzigd van 32 naar 22;
- Bij de bestemming GD-2 is de bestemmingsgrens aan de zijde van de Terheijdenstraat circa een meter westwaarts verschoven;
- Bij de bestemming GD-2 is de bestemmingsgrens (ter plaatse van de uitkraging) enigszins verlegd;
- Het bestemmingsvlak ter plaatse van de nieuwe straat tussen de Oranjesingel en de Ceresstraat is ongeveer 0,5 meter oostwaarts verschoven;
- De bestemmingsgrens tussen de bestemming WG s (het project bereikbare huur/koop) en de bestemming GD-3 is enigszins westwaarts verlegd;
- De bestemmingsgrens tussen WG s en de bestemming W (de bestaande woningen aan het noordzijde Ceresstraat is licht in zuidelijke richting verlegd;
- Binnen de bestemming WG s is het bouwvlak enigszins in oostelijke richting uitgebreid.

Verantwoording Overschrijding Oriëntatiewaarde Externe Veiligheid

Op grond van artikel 13 van het Besluit externe veiligheid inrichtingen is het bij het opstellen van een bestemmingsplan verplicht invulling te geven aan de Verantwoordingsplicht GroepsRisico als het plangebied is gelegen binnen het invloedsgebied van een risicobron. Voor het plangebied "Drie Hoefijzers zuid" geldt dat dit binnen het invloedsgebied van de zogenaamde Brabant(spoor)route ligt, waarover vervoer van gevaarlijke stoffen plaatsvindt.

Voor de risico's ten gevolge van het transport van gevaarlijke stoffen per spoor geldt dat in de huidige situatie sprake is van een zogenaamde Plaatsgebonden Risico-contour (10-6), waarbinnen geen kwetsbare bestemmingen (zoals woningen, ziekenhuizen e.d.) zijn gelegen. Voor de toekomstige situatie geldt dat er geen sprake is van een PR-contour (10-6).

In de huidige situatie is er geen sprake van een overschrijding van de oriëntatiewaarde voor het GroepsRisico, terwijl in de toekomstige situatie de GR-waarde stijgt naar een overschrijding (circa 2,5 maal) van de oriëntatiewaarde. Dit betekent concreet dat er met de realisatie van de "Drie Hoefijzers zuid" een verhoogd externe veiligheidsrisico wordt geaccepteerd. Om de optredende risico's in de praktijk zo veel mogelijk te beperken is in de verantwoording van het GR, onderdeel van de toelichting op het bestemmingsplan "Drie Hoefijzers zuid" een aantal zaken ten aanzien van zelfredzaamheid en beheersbaarheid / bestrijdbaarheid opgenomen.

Consequenties

Juridische

Tegen het vastgestelde bestemmingsplan "Drie Hoefijzers zuid" kunnen bedenkingen worden ingebracht bij Gedeputeerde Staten door de indieners van zienswijzen bij uw raad, door belanghebbenden die redelijkerwijs niet kan worden verweten dat hij/zij niet tijdig zijn/haar zienswijze bij de raad kenbaar heeft gemaakt en door eenieder tegen de in het plan door uw raad aangebrachte wijzigingen

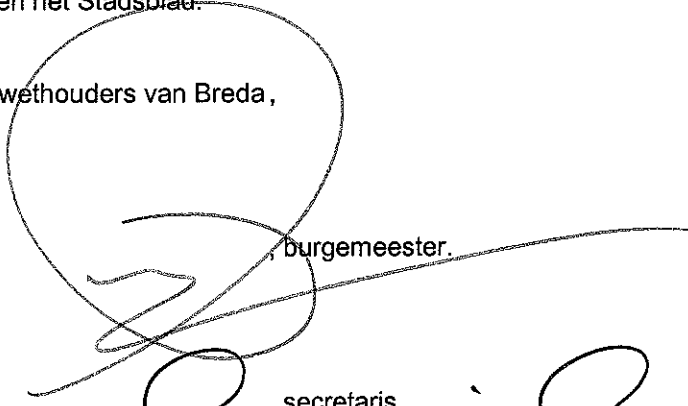
Financieel

Het bestemmingsplan "Drie Hoefijzers zuid" is financieel uitvoerbaar.

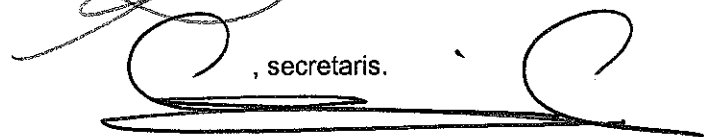
Raadsvoorstel**Communicatie**

Na vaststelling van het bestemmingsplan "Drie Hoefijzers zuid" door uw raad zal het besluit en het vastgestelde plan gedurende 6 weken terinzage worden gelegd waarvan kennis zal worden gegeven in de Staatscourant en het Stadsblad.

Burgemeester en wethouders van Breda,



, burgemeester.



, secretaris.

Commissiebehandeling

De commissie Milieu en Mobiliteit kan zich met dit voorstel van het college van burgemeester en wethouders verenigen.



, griffier.



Raadsbesluit

Registratienr: [31854]

Dienst/afdeling: VSO/JP

Aantal bijlagen: --

De raad van de gemeente Breda;

gezien het voorstel van burgemeester en wethouders en met overname van de daarin vermelde overwegingen;

gelet op het bepaalde in de Wet op de Ruimtelijke Ordening;

besluit:

1. de ingebrachte zienswijzen ongegrond te verklaren;
2. tot de volgende wijzigingen in de voorschriften:
 - a. Artikel 1, lid 2 van de voorschriften het nummer van de plankaart te wijzigen in 220061;
 - b. In artikel 5,2,2 onder d) de "box" te laten vervallen en de bestaande tekst te vervangen door "het bebouwingspercentage binnen de differentiatie GD 2 mag ten hoogste 70% bedragen.
3. tot de volgende wijzigingen op de plankaart:
 - a. De titel van de plankaart is het woord "ontwerp" geschrapt;
 - b. Het nummer van de tekening is gewijzigd in 220061;
 - c. In de bestemming GD-2 is een gedeelte van de maximale hoogte-aanduiding gewijzigd van 32 in 22;
 - d. Bij de bestemming GD-2 is de bestemmingsgrens aan de zijde van de Terheijdenstraat circa 1 meter westwaarts verschoven;
 - e. Bij de bestemming GD-2 is de bestemmingsgrens (ter plaatse van de uitkraging) enigszins verlegd;
 - f. Het bestemmingsvlak ter plaatse van de nieuwe straat tussen de Oranjesingel en de Ceresstraat is ongeveer 0,5 meter oostwaarts verschoven;
 - g. De bestemmingsgrens tussen de bestemming WG s (het project bereikbare huur/koop) en de bestemming GD-3 is enigszins westwaarts verlegd;
 - h. De bestemmingsgrens tussen WG s en de bestemming W (de bestaande woningen aan het noordzijde Ceresstraat) is licht in zuidelijke richting verlegd;
 - i. Binnen de bestemming WG s is het bouwvlak enigszins in oostelijke richting uitgebreid.
4. Vast te stellen de verantwoording overschrijding oriëntatiewaarde Groepsrisico ten aanzien van de Externe Veiligheid ex artikel 13 van het Besluit Externe veiligheid Inrichtingen.
5. Vast te stellen het bestemmingsplan "Drie Hoefijzers zuid", zoals dit met ingang van 20 december 2007 ter visie heeft gelegen en met inbegrip van de onder 2 en 3 voorgestelde wijzigingen.

Aldus besloten in zijn openbare vergadering van 20 maart 2008



, voorzitter.



, griffier.

Het college van burgemeester
en wethouders van Breda
Postbus 90156
4800 RH BREDA

PROVINCIE BREDA	
 * BRD 2 0 0 8 3 3 7 1 0 *	
DD	03 NOV. 2008
CL	bestemmingsplan
AFD	RO / 10 Hms Vellaard

Brabantlaan 1
Postbus 90151
5200 MC 's-Hertogenbosch
Telefoon (073) 681 28 12
Fax (073) 614 11 15
info@brabant.nl
www.brabant.nl
Bank ING 67.45.60.043
Postbank 1070176

Onderwerp

Bestemmingsplan "Drie Hoefijzers-Zuid"

Geacht college,

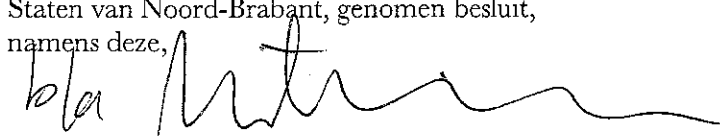
Aan het door de raad van uw gemeente bij besluit van op 20 maart 2008 vastgestelde bestemmingsplan "Drie Hoefijzers-Zuid" hebben wij goedkeuring verleend. De redenen hiervoor treft u aan in ons bijgaand besluit.

Wij verzoeken u voor de naleving van het bepaalde in artikel 28, lid 6, van de Wet op de Ruimtelijke Ordening zorg te dragen en ons de bewijsstukken daarvan toe te zenden.

Het besluit tot vaststelling van het bestemmingsplan, alsmede de daarbijbehorende stukken gaat hierbij in enkelvoud.

Ingevolge de bepalingen van de Wet op de Ruimtelijke Ordening treedt ons besluit inzake goedkeuring daags na afloop van de beroepstermijn van zes weken in werking. Wij wijzen u erop dat de raad bevoegd is om binnen de beroepstermijn, naast het beroepsschrift, een verzoek om voorlopige voorziening in te dienen bij de voorzitter van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State. Indien de raad, of een andere belanghebbende, van deze mogelijkheid gebruik maakt, treedt ons besluit niet in werking voordat op een dergelijk verzoek is beslist.

Overeenkomstig het door Gedeputeerde
Staten van Noord-Brabant, genomen besluit,
namens deze,


mr. Th.B.C.M. Berenschot,
bureauhoofd Ruimtelijke Ontwikkeling Midden-West

31 OKT. 2008

Datum

28 oktober 2008

Ons kenmerk

1405058/1457940

Uw kenmerk

Brd200811843

Contactpersoon

B.C. Coolen

Directie

Ruimtelijke Ontwikkeling
en Handhaving

Telefoon

(073) 681 23 28

Fax

(073) 680 76 45

Bijlage(n)

diversen (pak A)

E-mail

BCoolen@brabant.nl

Het provinciehuis is vanaf
het centraal station bereik-
baar met stadsbus, lijn 61
en 64, halte Provinciehuis
of met de treintaxi.

Besluit

Brabantlaan 1
Postbus 90151
5200 MC 's-Hertogenbosch
Telefoon (073) 681 28 12
Fax (073) 614 11 15
info@brabant.nl
www.brabant.nl
Bank ING 67.45.60.043
Postbank 1070176

Onderwerp

Bestemmingsplan Drie Hoefijzers Zuid

Nummer

1405058

Directie

Ruimtelijke Ontwikkeling
en Handhaving

Beslissing van Gedeputeerde Staten van Noord-Brabant van 28 oktober 2008, nummer 1405058, over de goedkeuring van het bestemmingsplan "Drie Hoefijzers Zuid" van de gemeente Breda

1. *Behandelingsprocedure*

- 1.1 De raad van de gemeente Breda heeft op 20 maart 2008 het bestemmingsplan "Drie Hoefijzers Zuid" vastgesteld. Burgemeester en wethouders van die gemeente hebben bij brief van 11 april 2008, die wij op 14 april 2008 hebben ontvangen, dit bestemmingsplan aan ons ter goedkeuring ingezonden.
- 1.2 Artikel 10:31 van de Algemene wet bestuursrecht bepaalt dat, tenzij bij wettelijk voorschrift anders is bepaald, wij binnen dertien weken na de verzending ter goedkeuring ons besluit omtrent goedkeuring bekend dienen te maken aan de gemeenteraad. Ingevolge artikel 28 lid 2 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening bedraagt deze termijn zes maanden, te rekenen vanaf de afloop van de termijn van terinzagelegging van het vastgestelde plan, indien daartegen tijdig bedenkingen zijn ingebracht.
- 1.3 Artikel 28 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening bepaalt verder nog, dat wij de Provinciale Planologische Commissie horen, voordat wij beslissen over de goedkeuring van een bestemmingsplan. De Provinciale Planologische Commissie heeft ons op 15 oktober 2008 over de goedkeuring van dit plan advies uitgebracht. Ons besluit is in overeenstemming met het door de Commissie uitgebrachte advies. De commissie merkte daarbij op dat zij nadrukkelijk rekening heeft gehouden met de afspraken die met de projectontwikkelaar zijn gemaakt.

Het provinciehuis is vanaf het centraal station bereikbaar met stadsbus, lijn 61 en 64, halte Provinciehuis of met de treintaxi.



In privaatrechtelijke zin heeft het groepsrisico veel aandacht gehad in aansluiting op de art. 19, lid 2 Wro procedure die met het ministerie van VROM is gevoerd en waaruit dus duidelijk blijkt dat voldoende rekening is gehouden met externe veiligheid.

Nummer
1405058

1.4 Blijkens de stukken is de procedure, die in de Wet op de Ruimtelijke Ordening is voorgeschreven met betrekking tot het bestemmingsplan, geheel gevolgd.

1.5 Tegen het bestemmingsplan heeft bij ons bedenkingen ingebracht:
M. Koenraadt, Terheijdenseweg 310, 4816 AB Breda

Op grond van artikel 27 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening kunnen zij die hun zienswijze tijdig bij de gemeenteraad kenbaar hebben gemaakt alsmede belanghebbenden die kunnen aantonen dat zij redelijkerwijze niet in staat zijn geweest overeenkomstig artikel 23 hun zienswijze bij de gemeenteraad kenbaar te maken, gedurende de daarvoor gestelde termijn van terinzagelegging bij ons bedenkingen tegen het bestemmingsplan inbrengen. Voorzover de gemeenteraad bij de vaststelling van het bestemmingsplan daarin wijzigingen heeft ingebracht ten opzichte van het ontwerp, kan eenieder gedurende de daarvoor gestelde termijn van terinzagelegging bij ons bedenkingen inbrengen tegen de aldus gewijzigd vastgestelde onderdelen van het bestemmingsplan.

Blijkens de stukken kan deze reclamant in zijn bedenkingen worden ontvangen.

2. *Beoordeling van het bestemmingsplan*

Voorliggend bestemmingsplan voorziet in een juridisch-planologische regeling voor herontwikkeling van terreinen die vrij komen door sluiting van een brouwerij aan de rand van het centrum van Breda. Het plan vormt een onderdeel van het ontwikkelingsgebied Spoorzone Breda waarbij zes deelgebieden over een periode van 20 jaar tot ontwikkeling worden gebracht. In 2005 heeft de gemeenteraad de structuurvisie Via Breda Spoorzone 2025 vastgesteld, alsmede de hoofdlijnen voor de ontwikkeling van het onderhavige plangebied. Voor het grootste deel van dit plangebied is momenteel geen bestemmingsplan van kracht.

Het plangebied (8 ha.) is gelegen ten oosten van de Terheijdenstraat direct zuidelijk van de spoorbaan. In het plan zijn diverse bestemmingen opgenomen waaronder kantoren, maatschappelijke doeleinden, gemengde doeleinden en wonen. Het programma omvat circa 60.000 m² vloeroppervlakte waaronder 16.000 m² voor kantoren waarvan ruim 12.000 m² qua gebruik flexibel is bestemd. Een groot deel van het plangebied maakt deel uit van de voorziene uitbreiding van het beschermd stadsgezicht. Hierbij gaat het vooral om het behoud van de historische stedenbouwkundige

structuur. Deze vormen het uitgangspunt voor de toekomstige inrichting van het gebied. Aan de noordzijde langs het spoor is een afschermende bebouwing geprojecteerd. Het noordelijk van de spoorbaan gelegen terrein van de voormalige brouwerij wordt in een later stadium ontwikkeld.

Nummer
1405058

Voor het totale project Spoorzone, waarvan de ontwikkeling van het gebied Drie Hoefijzers deel uit maakt, is een Milieueffectrapportage (MER) opgesteld. Op inrichtingsniveau is daarnaast ook een inrichtings-mer gemaakt. De uitkomsten van de MER zijn in onderhavig bestemmingsplan planologisch vertaald.

In het uitwerkingsplan voor de stedelijke regio Breda-Tilburg is het gebied aangeduid met 'Centrumontwikkeling'. In deze gebieden wordt een versterking en ontwikkeling van centrumfuncties nagestreefd. Hier liggen kansen voor centrumondersteunende functies, stedelijk wonen en dergelijke. Vitale centrumgebieden zijn van grote betekenis omdat deze het hart vormen van de steden en dorpen. Het onderhavige bestemmingsplan sluit aan op deze strategie en levert een belangrijke bijdrage in de ontwikkeling van de stationszone.

Vanuit provinciaal planologische optiek stuit het plan niet op bezwaren en komt het voor goedkeuring in aanmerking.

3. *Beoordeling van de bedenkingen*

De ingediende bedenkingen worden hierna samengevat weergegeven. Dit betekent niet, dat die onderdelen van de bedenkingen, die niet expliciet worden genoemd, niet bij onze beoordeling zouden worden betrokken. De bedenkingen worden in hun geheel beoordeeld.

3.1. *Bedenkingen van M. Koenraadt*

- a. Reclamant woont aan de Terheijdensweg 130 en vreest dat deze weg gaat dienen als sluiproute voor het verkeer van en naar het plangebied. De Terheijdensweg is een zeer drukke weg en de kruising met de noordelijke randweg is al jaren een knelpunt. De ontwikkeling van het plangebied heeft een negatieve invloed op de leefomgeving van reclamant. De ontwikkeling van de Drie Hoefijzers Zuid maakt onderdeel uit van activiteiten die zijn opgenomen in de SMB/MER Spoorzone. In het kader van de SMB/MER Spoorzone is gesproken over de aanleg van een nieuwe weg, de Stationslaan. Deze weg zou komen te liggen tussen de Belcrumweg en de Doornboslaan en zou een functie krijgen voor de aan- en afvoer van verkeer naar de Drie Hoefijzers, het Stationskwartier en de binnenstad. Hiermee wordt de Terheijdensweg ontzien. Uiteindelijk heeft de gemeenteraad besloten om de nieuwe Stationslaan alleen aan te leggen tussen de



structuur. Deze vormen het uitgangspunt voor de toekomstige inrichting van het gebied. Aan de noordzijde langs het spoor is een afschermende bebouwing geprojecteerd. Het noordelijk van de spoorbaan gelegen terrein van de voormalige brouwerij wordt in een later stadium ontwikkeld.

Nummer
1405058

Voor het totale project Spoorzone, waarvan de ontwikkeling van het gebied Drie Hoefijzers deel uit maakt, is een Milieueffectrapportage (MER) opgesteld. Op inrichtingsniveau is daarnaast ook een inrichtings-mer gemaakt. De uitkomsten van de MER zijn in onderhavig bestemmingsplan planologisch vertaald.

In het uitwerkingsplan voor de stedelijke regio Breda-Tilburg is het gebied aangeduid met 'Centrumontwikkeling'. In deze gebieden wordt een versterking en ontwikkeling van centrumfuncties nagestreefd. Hier liggen kansen voor centrumondersteunende functies, stedelijk wonen en dergelijke. Vitale centrumgebieden zijn van grote betekenis omdat deze het hart vormen van de steden en dorpen. Het onderhavige bestemmingsplan sluit aan op deze strategie en levert een belangrijke bijdrage in de ontwikkeling van de stationszone.

Vanuit provinciaal planologische optiek stuit het plan niet op bezwaren en komt het voor goedkeuring in aanmerking.

3. *Beoordeling van de bedenkingen*

De ingediende bedenkingen worden hierna samengevat weergegeven. Dit betekent niet, dat die onderdelen van de bedenkingen, die niet expliciet worden genoemd, niet bij onze beoordeling zouden worden betrokken. De bedenkingen worden in hun geheel beoordeeld.

3.1. *Bedenkingen van M. Koenraadt*

- a. Reclamant woont aan de Terheijdensweg 130 en vreest dat deze weg gaat dienen als sluiproute voor het verkeer van en naar het plangebied. De Terheijdensweg is een zeer drukke weg en de kruising met de noordelijke randweg is al jaren een knelpunt. De ontwikkeling van het plangebied heeft een negatieve invloed op de leefomgeving van reclamant. De ontwikkeling van de Drie Hoefijzers Zuid maakt onderdeel uit van activiteiten die zijn opgenomen in de SMB/MER Spoorzone. In het kader van de SMB/MER Spoorzone is gesproken over de aanleg van een nieuwe weg, de Stationslaan. Deze weg zou komen te liggen tussen de Belcrumweg en de Doornboslaan en zou een functie krijgen voor de aan- en afvoer van verkeer naar de Drie Hoefijzers, het Stationskwartier en de binnenstad. Hiermee wordt de Terheijdensweg ontzien. Uiteindelijk heeft de gemeenteraad besloten om de nieuwe Stationslaan alleen aan te leggen tussen de Belcrumweg



Belcrumweg en Terheijdenseweg. Daarmee zijn de plannen volgens reclamant weer terug bij af. De doortrekking van de Stationslaan en de knip in de Terheijdenseweg had dwingend moeten worden voorgeschreven in het bestemmingsplan. De maatregelen uit het SMB/MER zijn niet zekergesteld in het bestemmingsplan.

Nummer
1405058

- b. Er is sprake van een overschrijding van de normen voor lucht en geluid.

Beoordeling

Het gemeentebestuur is bij de vaststelling van het bestemmingsplan uitgebreid ingegaan op de zienswijze van reclamant. Wij kunnen ons in deze weerlegging vinden en voegen daar nog het volgende aan toe:

- Ad.a. De gemeenteraad heeft in 2007 een bereikbaarheidsvisie Spoorzone vastgesteld waarbij een eindbeeld voor de infrastructuur is opgenomen bij volledige ontwikkeling van de spoorzone. In dit eindbeeld heeft de Terheijdenseweg een functie als ontsluitingsweg van de buurten Linie en Belcrum. De Belcrumweg dient als verbinding naar het station, de westelijke spoorzone, stationskwartier en de westelijke binnenstad. De Doornboslaan dient als verbinding naar de oostelijke spoorzone en de oostelijke binnenstad. Hierbij is de geoptimaliseerde verkeersvariant Spoorzone opgenomen als oplossing en eindbeeld voor de bereikbaarheid van de Spoorzone Breda. De hoofdontsluiting van het plangebied loopt via de Ceresstraat. De autoverbinding met de Terheijdenstraat wordt afgesloten. Daarvoor in de plaats komt een nieuwe verbinding met de Oranjesingel. De infrastructuur is afgestemd op een volledig ontwikkeld en bebouwde Spoorzone.

De vrees van reclamant dat de nieuw aan te leggen Stationslaan niet in zijn geheel wordt aangelegd, is ongegrond. Uit informatie van het gemeentebestuur is ons gebleken dat niet alleen de aanleg van de Stationslaan is vastgelegd in de Bereikbaarheidsvisie, maar ook dat de gemeenteraad geld heeft gereserveerd voor volledige aanleg van de weg. Met de projectontwikkelaar van het terrein Drie Hoefijzers Noord is een overeenkomst gesloten voor aanleg van de weg binnen het plangebied. Voorts heeft de minister van Verkeer en Waterstaat 1,2 miljoen euro beschikbaar gesteld voor de aanleg van de verlengde Stationslaan. Daarbij geldt als voorwaarde dat de maatregelen korte termijn uitvoerbaar zijn (oplevering in 2011).

Wat betreft de knip in de Terheijdenseweg, waardoor de aansluiting tussen de verlengde Stationslaan en de Terheijdenseweg wordt opgeheven, is in de Bereikbaarheidsvisie aangegeven dat de noodzaak daartoe pas aanwezig zal zijn, als een aanzienlijk deel van de geplande ontwikkelingen in de Spoorzone daadwerkelijk gerealiseerd zal zijn. De verkeersdruk is pas dan zodanig dat deze maatregel in beeld komt. Eenzelfde conclusie volgt uit onderzoeken die in het kader van de



SMB/MER zijn uitgevoerd. Mochten de verkeersintensiteiten onverhoopt hoger uitvallen dan nu geprognosticeerd op basis van het verkeersmodel, dan kan 'de knip' alsnog vrij eenvoudig worden aangebracht.

Nummer
1405058

- Ad. c. Ten aanzien van de veronderstelde overschrijding van de normen voor luchtkwaliteit merken wij het volgende op. Reclamant stelt, onder verwijzing naar de meetgegevens van het RIVM voor de jaren 2005 en 2006 (meetstation 241, Bastenakenstraat te Breda), dat er nog steeds sprake is van overschrijdingen van de EU-normen. Voor de jaren 2005 en 2006 was er inderdaad sprake van een overschrijding van de etmaalnorm voor instoof. De meetgegevens over 2007 laten echter geen overschrijding meer zijn en gezien de al uitgevoerde metingen in 2008 wordt verwacht dat ook in 2008 de etmaalnorm voor fijn stof niet wordt overschreden. De resultaten van het onderzoek naar de luchtkwaliteit bevestigen dit beeld. Uitgaande van de autonome situatie wordt alleen in 2005 nog een overschrijding van de etmaalnorm berekend. In de jaren 2010 en 2020 worden geen overschrijdingen van de normen voor de luchtkwaliteit meer berekend. Dit laatste geldt overigens ook voor alle varianten die zijn doorgerekend in het kader van de MER.

Zoals aangegeven in de toelichting bij het plan heeft de gemeente gekozen voor een gefaseerde benadering voor de Spoorzone, waarbij 6 deelgebieden in een periode van 20 jaar tot ontwikkeling worden gebracht. Het gehele Spoorzonegebied beslaat ongeveer 160 hectare. Daarbij is voorzien in circa 5.000 woningen en ruim 400.000 m² bruto vloeroppervlak ten behoeve van werkfuncties en voorzieningen. Om de milieugevolgen van deze ontwikkelingen voor de omgeving in kaart te brengen is een mer-procedure doorlopen. In de onderzoeken in het kader van de mer is uitgegaan van de eindsituatie zoals hiervoor aangegeven. Uit de onderzoeken is onder meer naar voren gekomen dat bij alle onderzochte varianten vanaf 2010 voldaan zal worden aan normen voor de luchtkwaliteit. De berekeningsresultaten liggen zelfs ruim onder de geldende normen.

Het ontwikkelingsgebied "Drie Hoefijzers, zuid" beslaat circa 8 hectare. Hiervan bestaat ongeveer 3,5 hectare uit wegen en te handhaven (woon)bebouwing. Dit betekent dat het plan concreet gericht is op 4,5 hectare te (her)ontwikkelen voormalige brouwerijterrein. Het gaat daarbij om 24.000 m² woningen, 16.000 m² kantoren, 12.500 m² flexibel en 5.500 m² brouwhuis.

Indien uitgegaan wordt van de gehele ontwikkeling van de Spoorzone in 2010, wordt voldaan aan de normen voor de luchtkwaliteit. De rekenresultaten liggen zelfs ruim onder de geldende normen. Wij



achten het daarmee voldoende aannemelijk dat met alleen het nu voorliggende plan ook voldaan wordt aan de normen voor de luchtkwaliteit. Het voert naar onze mening te ver om in het mer en het onderzoek naar de luchtkwaliteit te eisen dat de verschillende mogelijke ontwikkelingsscenario's voor het gebied Spoorzone dient te worden betrekken met een gefaseerd uitvoering van maatregelen en rekening houdend met eventuele 'sluiproutes'. Dit overstijgt de in het kader van een mer en de bij het nu voorliggende plan te stellen eisen aan een luchtkwaliteitonderzoek.

Nummer
1405058

Het is bij een grootschalige ontwikkeling als de Spoorzone, waar het gebied "Drie Hoefijzers, zuid" deel van uit maakt, niet te voorkomen dat enige mate van overlast zal ontstaan. De gemeente is hier op ingegaan en heeft voldoende aannemelijk gemaakt dat eventuele overlast naar alle redelijkheid beperkt zal worden. Wij hebben hierin dan ook geen reden gezien om goedkeuring aan dit plan te onthouden.

In de toelichting bij het bestemmingsplan en in reactie op zienswijzen naar aanleiding van het ontwerp bestemmingsplan is de gemeente naar onze mening uitvoerig en voldoende ingegaan op de wijze waarop voorzien wordt in het treffen van de benodigde maatregelen. Wij hebben geen reden tot twijfel dat de infrastructurele maatregelen ook daadwerkelijk getroffen zullen worden. Daarvoor maken deze maatregelen een te prominent onderdeel uit van de Spoorzone. In meerdere opzichten heeft de gemeente aangegeven dat het treffen van de maatregelen is zeker gesteld. Zo is door de gemeente onder meer aangegeven dat de Verlengde Stationsstraat een krediet is gereserveerd in de kadernota 2011. De gemeente heeft daarmee de realisatie van de Verlengde Stationslaan overigens vervroegd. Het voorzien van een 'knip' in de Terheijdenseweg ter hoogte van de Stationslaan is gekoppeld aan de verkeersdruk op de kruising tussen beide wegen. Wij vinden dit geen onredelijke benadering.

Geluid

Ten aanzien van de veronderstelde geluidsoverlast merken wij op dat aan het bestemmingsplan onder meer een akoestisch onderzoek ten grondslag ligt. Voor zover er sprake is van een overschrijding van de voorkeursgrenswaarden, is daarvoor door het college van burgemeester en wethouders een ontheffing verleend. Op enkele plaatsen wordt gewerkt met een dove gevel. Op grond van het verrichte akoestisch onderzoek hebben wij geen reden om aan te nemen dat reclamant op dit onderdeel onevenredig in diens belang wordt benadeeld.

Gelet op bovenstaande overwegingen achten wij de bedenkingen ongegrond.



4. *Beslissing*

Nummer

1405058

Gedeputeerde Staten van Noord-Brabant,

gelet op de Wet op de Ruimtelijke Ordening,

Besluiten:

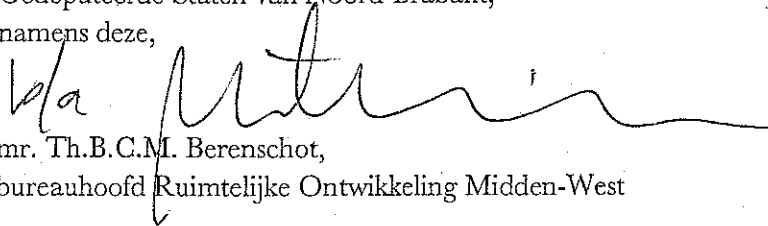
- 4.1 - goedkeuring te verlenen aan het bestemmingsplan
"Drie Hoefijzers Zuid" vastgesteld door de raad van de gemeente
Breda op 20 maart 2008;
- 4.2 - de bedenkingen ongegrond te verklaren;
- 4.3 - te bepalen dat besluiten tot wijziging van het bestemmingsplan geen
goedkeuring van ons college behoeven, voorzover tegen die wijziging
niet van bedenkingen is gebleken;

5. *Bekendmaken en mededeling aan:*

- de raad van de gemeente Breda;
- degene die bij ons bedenkingen heeft ingediend;
- de Provinciale Planologische Commissie;
- de inspecteur van de Ruimtelijke Ordening te Eindhoven.

's-Hertogenbosch, 28 oktober 2008.

Gedeputeerde Staten van Noord-Brabant,
namens deze,


mr. Th.B.C.M. Berenschot,
bureauhoofd Ruimtelijke Ontwikkeling Midden-West