



BESTEMMINGSPLAN KOM PRINSENBEEK

november 2005

BESTEMMINGSPLAN KOM PRINSENBEEK

BIJLAGE BIJ RAADSBSLUIT
Nr:27016.....

d.d. 15 DEC 2005

, raadsgriffier

Ontwerp : d.d. mei 2005

Vastgesteld door
de gemeenteraad : d.d. bij besluit nr.

Goedgekeurd door
Gedeputeerde Staten : d.d. bij besluit nr.

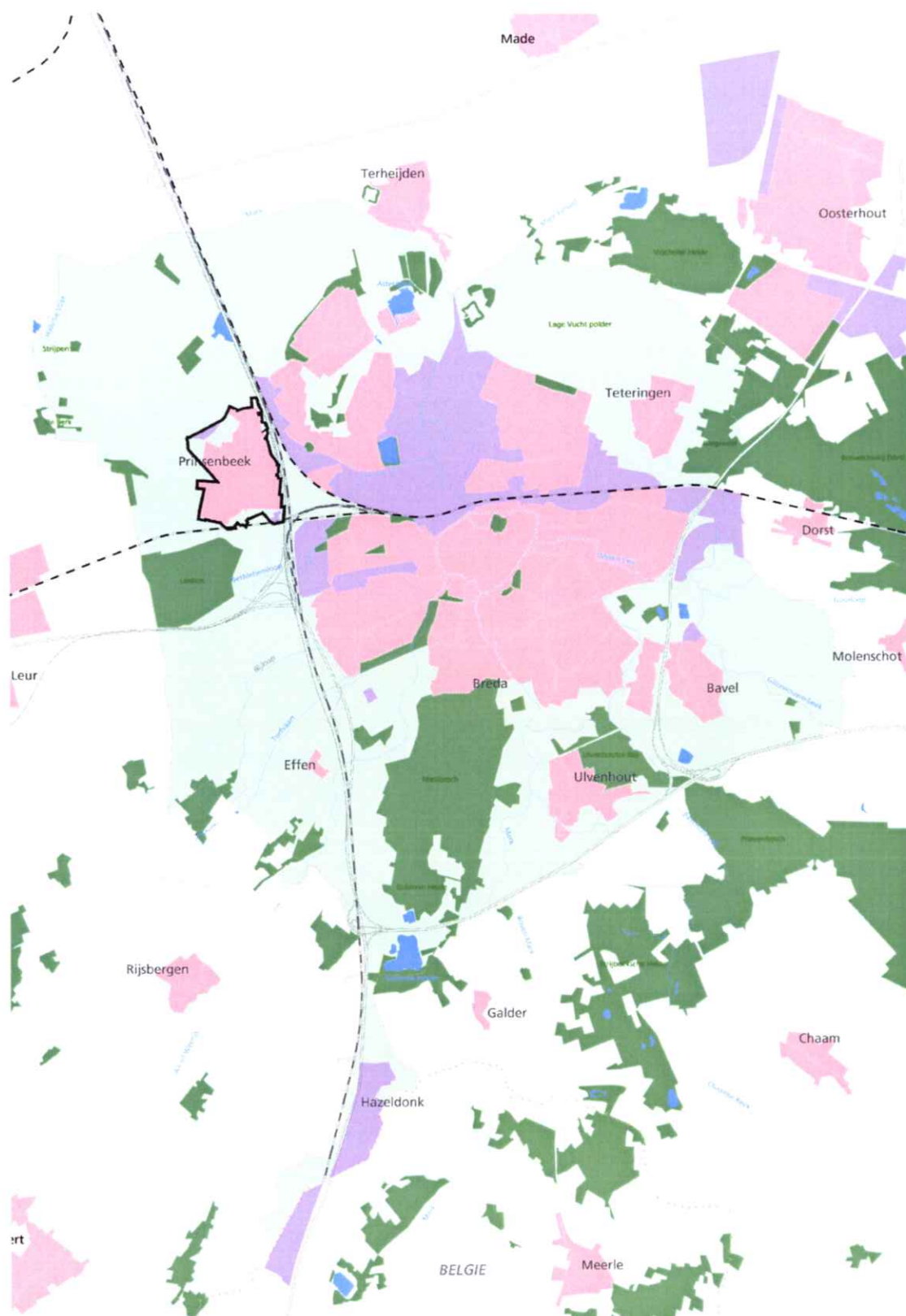
Besluit van de Afdeling Bestuursrechtspraak
van de Raad van State : d.d.

Dit bestemmingsplan bestaat uit één deel.

TOELICHTING

INHOUDSOPGAVE

1	INLEIDING	5
1.1	Aanleiding	5
1.2	Doel	5
1.3	Ligging en plangrenzen	5
1.4	Te vervangen bestemmingsplannen	7
2	ANALYSE	9
2.1	Bestaande beleidskaders	9
3	ANALYSE PLANGEBIED	15
3.1	Ruimtelijke structuur	15
3.2	Functionele structuur	17
3.3	Groenstructuur	24
4	MILIEUHYGIËNE	27
5	ARCHEOLOGIE EN CULTUURHISTORIE	35
5.1	Aanlegvergunningenstelsel	37
6	KABELS, LEIDING EN ANDERE BELEMMERINGEN	41
7	DOELSTELLINGEN VAN HET BESTEMMINGSPAN	43
8	BESCHRIJVING VAN HET BESTEMMINGSPAN	44
8.1	Beheergebieden	44
8.2	Ontwikkelingslocaties	46
9	ECONOMISCHE UITVOERBAARHEID	50
10	INSPRAAK EN VOOROVERLEG.	51
	Inpraak	57



figuur 1: globale ligging plangebied in Breda

1 INLEIDING

1.1 AANLEIDING

De bestemmingsplannen die voor de dorpskern van kracht zijn, zijn in veel gevallen sterk verouderd of komen niet langer overeen met de feitelijke situatie. Het is het beleid van de gemeente Breda om het ruimtelijke ordeningsbeleid vorm te geven in actuele en adequate bestemmingsplannen.

Bovendien is door de aanleg van de HSL en de reconstructie van de A16 de planologische context van het dorp sterk gewijzigd.

In 2001 is daarom de Structuurschets Kom Prinsenbeek opgesteld en door de raad vastgesteld. In deze structuurschets zijn de hoofdlijnen van het ruimtelijke ordeningsbeleid voor het dorp Prinsenbeek vastgelegd. Het formele ruimtelijke ordeningskader wordt echter nog steeds gevormd door de vigerende bestemmingsplannen. Het voorliggende bestemmingsplan is gebaseerd op de beleidskaders die in de Structuurschets Kom Prinsenbeek zijn aangegeven.

1.2 DOEL

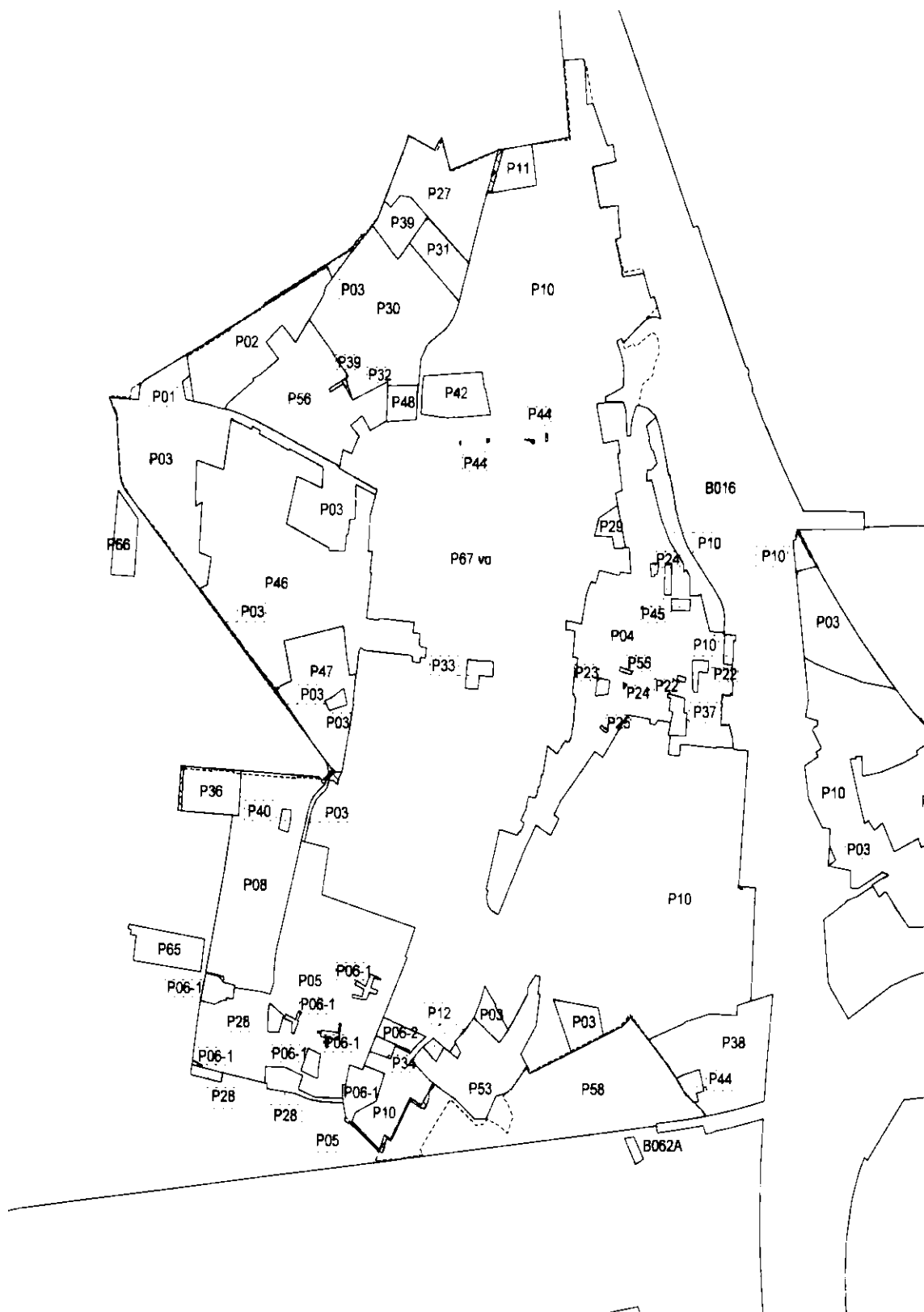
Dit nieuwe bestemmingsplan voor Prinsenbeek heeft ten doel voor de komende 10 jaar een ruimtelijk ordeningskader te bieden voor het beheer en de ontwikkeling van het dorp.

1.3 LIGGING EN PLANGRENZEN

Het plangebied ligt aan de westzijde van de stad Breda. Aan de oostzijde van het dorp liggen de infrastructuurbundel van A16 / HSL en het stedelijke gebied van de Haagse Beemden en Steenakker. Aan de west- en noordzijde ligt het buitengebied.

Het plangebied beperkt zich tot de bebouwde kom van het dorp.

In de structuurschets Kom Prinsenbeek is ook het gebied mr. Bierensweg - Spoorstraat e.o. opgenomen. Voor dit gebied wordt een apart bestemmingsplan opgesteld.

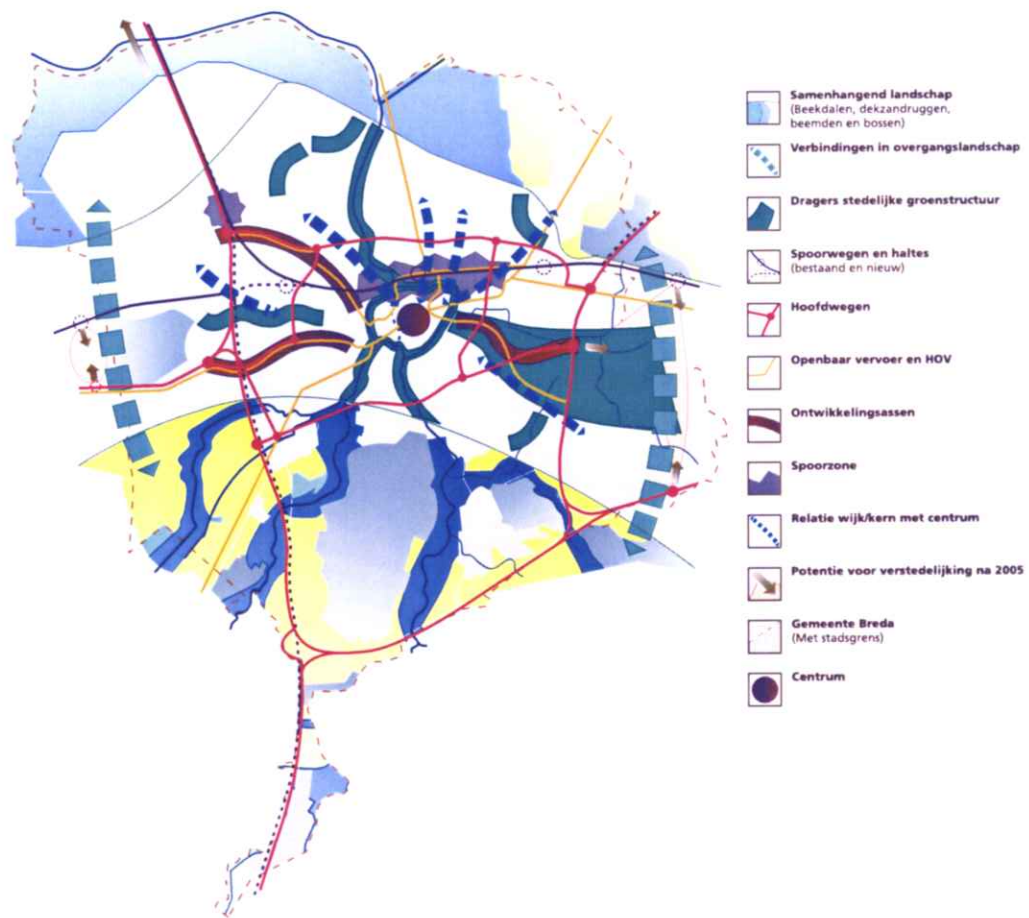


figuur 2: overzicht bestemmingsplannen

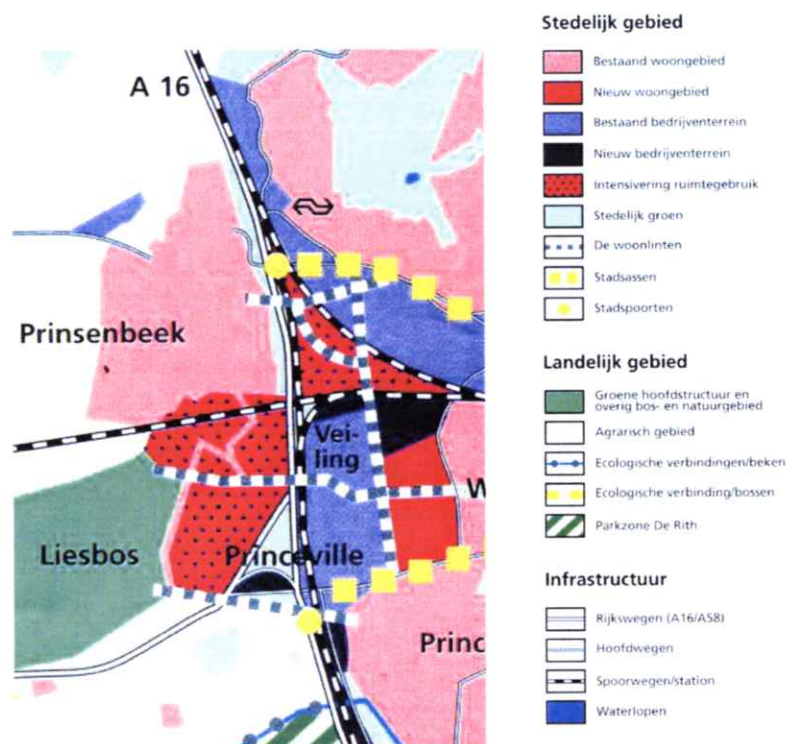
1.4 TE VERVANGEN BESTEMMINGSPLANNEN

De volgende bestemmingsplannen worden geheel of gedeeltelijk door dit bestemmingsplan vervangen.

Naam bestemmingsplan	Nr.	vastgesteld	goedgekeurd	Raad van State
Bedrijventerrein Schutsestraat	P01	25-11-1982	01-02-1984	
Bedrijventerrein De Lind-Postbaan	P02	31-10-1991	31-01-1992	
Buitengebied	P03	25-10-1979	12-05-1981	
Centrum	P04	27-11-1986	06-07-1987	28-08-1988
Moleneind	P05	29-09-1983	17-10-1984	
Moleneind Herziening I, Moleneind Herziening II	P06	15-12-1988	21-02-1989	
De Rijt	P08	25-06-1992	04-11-1992	
Woongebied	P10	19-12-1985	13-03-1987	
Buitengebied – Herziening 1983	P11	23-02-1984	08-08-1984	
Buitengebied – Herziening Groenstraat 1989-1990	P12	28-03-1991	13-11-1991	
Centrum – Herziening Loopstraat-Paantjesstraat (Rabobank)	P22	25-02-1993	14-05-1993	
Centrum – Wijziging Schoolstraat 9	P23	23-07-1991 B&W	05-09-1991	
Centrum – Wijziging Beeksestraat 24-26, Groenstraat 2	P24	07-06-1994 B&W	13-07-1994	
Centrum – Wijziging Groenstraat 21	P25	31-01-1995 B&W	30-03-1995	
Heikantsestraat – Dennenweg	P27	01-06-1995	06-09-1995	
Sportterreinen	P30	22-09-1977	08-11-1978	13-07-1982
Sportpark De Heikant II	P31	26-08-1982	19-10-1983	16-03-1987
Sportterreinen Herziening De Heikant	P32	29-06-1989	10-11-1989	
Woongebied – Wijziging Tournooiveld	P33	01-03-1988 B&W	17-05-1988	
Woongebied – Herziening Moleneind	P34	24-11-1994	06-02-1995	
Vianendreef	P36	28-09-1995	05-04-1996	
Centrum – Herziening Hoek Valdijk/Haverdijk	P37	27-02-1992	18-06-1992	
Industrieterrein Zuid 1976	P38	27-10-1977	26-04-1978	
Uitbreiding sportpark De Heikant	P39	05-09-1996	01-11-1996	
De Rijt – Wijziging Beukenhof	P40	09-03-1993 B&W	27-04-1993	
Hoek Velsgoed – Heikantsestraat	P42	26-09-1996	07-02-1997	
Woongebied – Partiële herziening 1995	P44	14-11-1996	11-06-1997	
Centrum – Partiële herziening kantoorgebouw De Markt	P45	27-02-1997	09-10-1997	
De Neel	P46	27-02-1997	17-10-1997	
Tuintjes	P47	28-09-1995	26-04-1996	
Brielsedreef (Brielsedreef 26 e.o. en Heikantsestraat 35)	P48	27-06-1996	14-10-1996	Beroep ingesteld AbRvS
Groenstraat-Zuidlaan	P53	27-05-1999	12-05-1998	
Wijziging bestemmingsplan Buitengebied Prinsenbeek Mastlanddreef	P54	16-10-2001 B&W	05-08-1999	
Wijzigingsplan Centrum Markt 3	P55	19-10-1999	15-11-1999	
Brielsedreef-Schutsestraat	P56	21-12-2000	21-08-2001	728833



figuur 3: stadsplan



figuur 4: structuurvisie Breda-Wrest

2 ANALYSE

2.1 BESTAANDE BELEIDSKADERS

Streekplan Noord-Brabant (2002)

In het streekplan is de kern Prinsenbeek aangeduid als onderdeel van het centraal stedelijk gebied van Breda.

Ten oosten en ten zuiden van de kern liggen de A16 en de geprojecteerde HSL, respectievelijk de spoorlijn Breda-Roosendaal; zij vormen elementen van de hoofdinfrastructuur.

Stadsplan / Stadsvisie (1998)

Het Stadsplan geeft potenties en aandachtspunten aan voor de structuur van Breda. In de omgeving van Prinsenbeek betreft dat:

- De noordelijke ontwikkelingsas (Lunetstraat en Backer-en-Ruebweg):
Potenties voor intensivering van werkfuncties en het versterken van de relaties tussen Prinsenbeek en het centrum van Breda.
- Relatie Prinsenbeek met het centrum van Breda:
De verbinding tussen het centrum en Prinsenbeek wordt belemmerd door spoorlijnen, hoofdinfrastructuur en bedrijventerreinen. De relatie met het centrum kan verbeterd worden door het creëren van aantrekkelijke en veilige routes met daarlangs stedelijke functies die liefst 16 uur per dag bedrijvigheid kennen en door oude routes te benutten voor de relaties tussen woongebieden onderling.
- De Groene lijn:
Voor het verbeteren van de bereikbaarheid van het Liesbos is een goede, groene verbindende structuur gewenst. De Leursebaan en de Bethlehemloop kunnen deze structuur mede dragen.

Structuurvisie Breda-West (1998)

In de Structuurvisie Breda-West is de kern Prinsenbeek aangeduid als bestaand stedelijk gebied. Een nadere omschrijving benadrukt het 'dorpse' karakter van de kern.

Rondom Prinsenbeek worden de volgende structuurdragers aangeduid:

intensivering grondgebruik

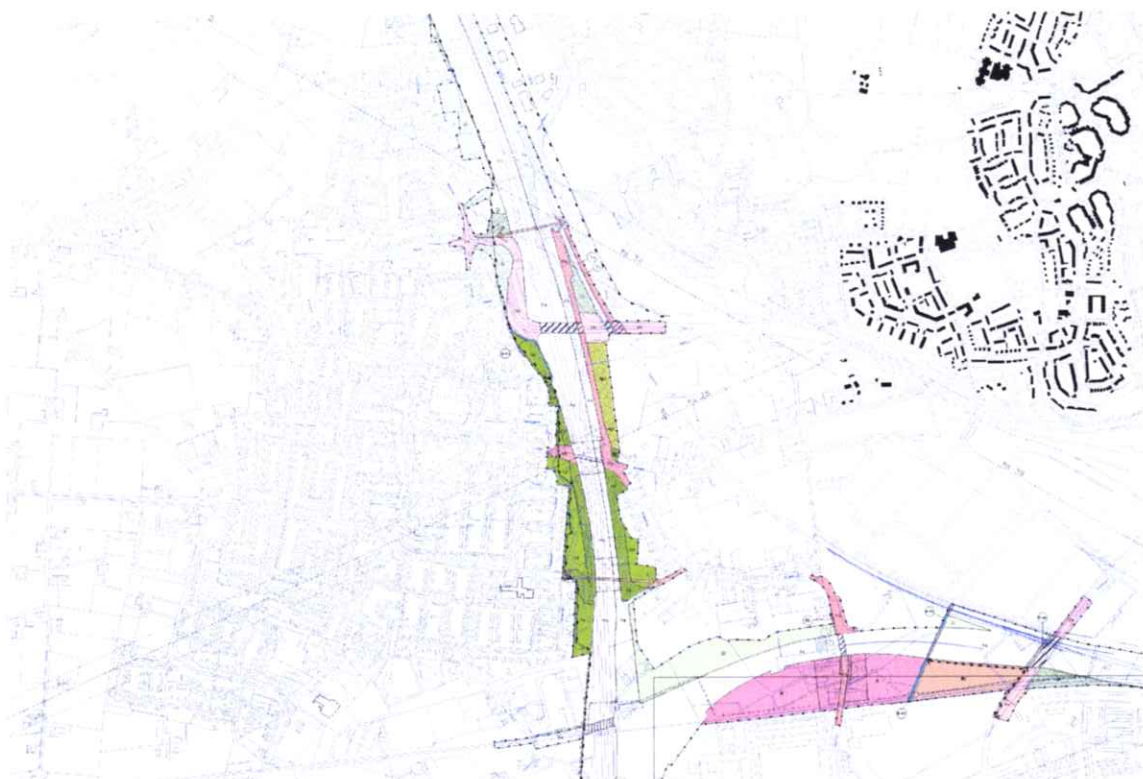
In het gebied ten zuiden en ten oosten van Prinsenbeek vormen de bestaande bebouwingslinten, samen met het omringende gebied een groene schakel in groter verband. De linten vormen een herkenbaar patroon van wegen met een stadsranduitstraling en zorgen voor de verbindende schakels in een gebied dat door zware infrastructuur wordt gedomineerd. Het beleid voor de linten is gericht op behoud en uitbouw van het specifieke karakter in de groene context. Dit betekent dat een herbestemming van het schakelgebied voor intensieve stedelijke functies niet gewenst is. Om functieverlies in dit schakelgebied te voorkomen worden in de structuurvisie voor de gebieden bij Vaareind, Westrik en de mr. Bierensweg mogelijkheden onderzocht voor een beperkt intensiveren van het grondgebruik.

stadspoorten en stadsassen

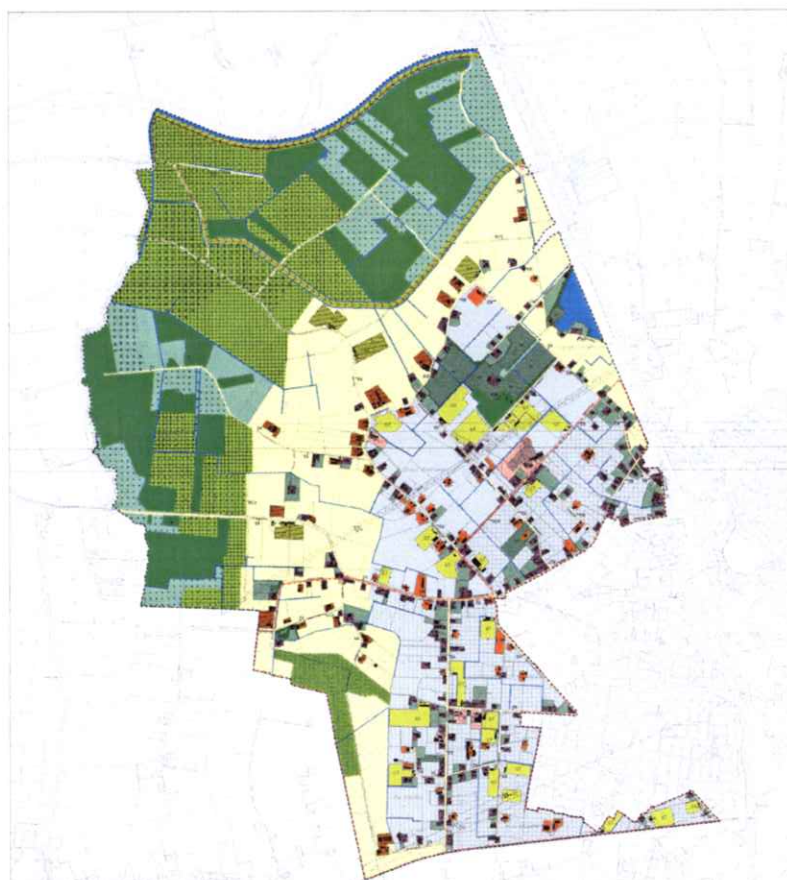
De stationslocatie Breda - Prinsenbeek biedt gezien zijn ligging aan de Stadspoort bij de Noordelijke Rondweg perspectieven voor de vestiging van kantoren, hoogwaardige dienstverlening en voorzieningen.

stedelijk groen

Tussen de kern Prinsenbeek en de infrastructuurbundel ligt een zone met stedelijk groen.



figuur 5: bestemmingsplan HSL-A16



figuur 6: bestemmingsplan Buitengebied Prinsenbeek

Bestemmingsplan HSL-A16 (januari 2001)

Het bestemmingsplan HSL - A16 omvat de planologisch-juridische regeling van de Tracébesluiten HSL-Zuid en A16 en van een aantal gemeentelijke ontwikkelingen samenhangend met de tracébesluiten. De volgende onderdelen van het plan raken aan de kom Prinsenbeek:

- *Hogesnelheidslijn-Zuid en Rijksweg A16*
Vanuit het noorden tot aan het station Breda-Prinsenbeek ligt het HSL-tracé tussen de bestaande spoorlijn en de naar het westen verschoven A 16. Na de passage van het station daalt het HSL-tracé om via een tunnelbak onder de Lunetstraat, de Valdijk en de Middenweg door te gaan. Na de Valdijk stijgt het HSL-tracé weer.
De A16 wordt verbreed naar 2x3 rijstroken en naar westelijke richting verschoven om plaats te maken voor de HSL. De weg wordt in hoogteligging zoveel mogelijk gebundeld met de HSL.
Langs de infrastructuurbundel komen geluidsschermen die als "bundelschermen" een beeldbepalende vorm krijgen.
- *Stadsducten*
De kruisende wegen Valdijk en de Middenweg worden vormgegeven als "stadsducten": dit zijn brede viaducten waar plaats is voor onder meer ontsluitingswegen en fietspaden ingebed in het groen. Hierdoor wordt een zo sterk mogelijke ruimtelijke verbinding tussen Prinsenbeek en Breda bewerkstelligd.
- *Inpassingszones*
Tussen de kom Prinsenbeek en de infrastructuurbundel zijn inpassingszones geprojecteerd. Deze inpassingszones worden ingericht als groengebieden die een goede ruimtelijke overgang tussen omgeving en infrastructuur moeten bewerkstelligen. Ter hoogte van de kern Prinsenbeek is sprake van een parkzone die samen met de tunnelbak en de stadsducten integraal wordt vormgegeven. De overige inpassingszones betreffen kleinere terreinen gelegen achter de woonbebouwing aan de Beeksestraat ten noorden van Velsgoed. Deze terreinen krijgen een landschappelijke inrichting.
- *Shuttle-verbinding*
Om de HSL-Zuid in de richting Antwerpen met shuttle-treinen ook vanuit Breda te kunnen gebruiken worden tussen de spoorlijn Breda-Roosendaal en de HSL verbindingssporen aangelegd. Deze sporen nemen ruimte in van het open agrarisch gebied ten zuiden van de mr. Bierensweg.
- *Archeologische vindplaatsen*
In het bestemmingsplan wordt melding gemaakt van indicaties voor archeologische vindplaatsen tussen Backer en Ruebweg, A16, Spoorstraat en Moskesweg en op twee locaties tussen Westrik en de mr. Bierensweg

Bestemmingsplan Buitengebied Prinsenbeek (2000)

In het bestemmingsplan Buitengebied is het ruimtelijk beleid voor de gebieden direct ten noorden, westen en zuiden van de kern Prinsenbeek planologisch-juridisch geregeld. Aan alle genoemde zijden is het gebied bestemd als 'agrarisch gebied'. Het beleid is gericht op voortzetting van het agrarisch grondgebruik en de agrarische bedrijfsvoering alsmede op extensief recreatief medegebruik. De zone grenzend aan de kern Prinsenbeek is aangeduid als 'kernrandzone'. De gronden in deze zone zijn van belang als overgangszone tussen buitengebied en bestaand, of in de naaste toekomst te realiseren, stedelijk gebied. Voor dit gebied is een consoliderend beleid uitgangspunt:

- Incidentele nieuwvestiging van grondgebonden agrarische bedrijven is toegestaan;
- Nieuwvestiging van of omschakeling naar glastuinbouw- en niet-grondgebonden bedrijven is niet toegestaan.

Conclusies beleidskaders

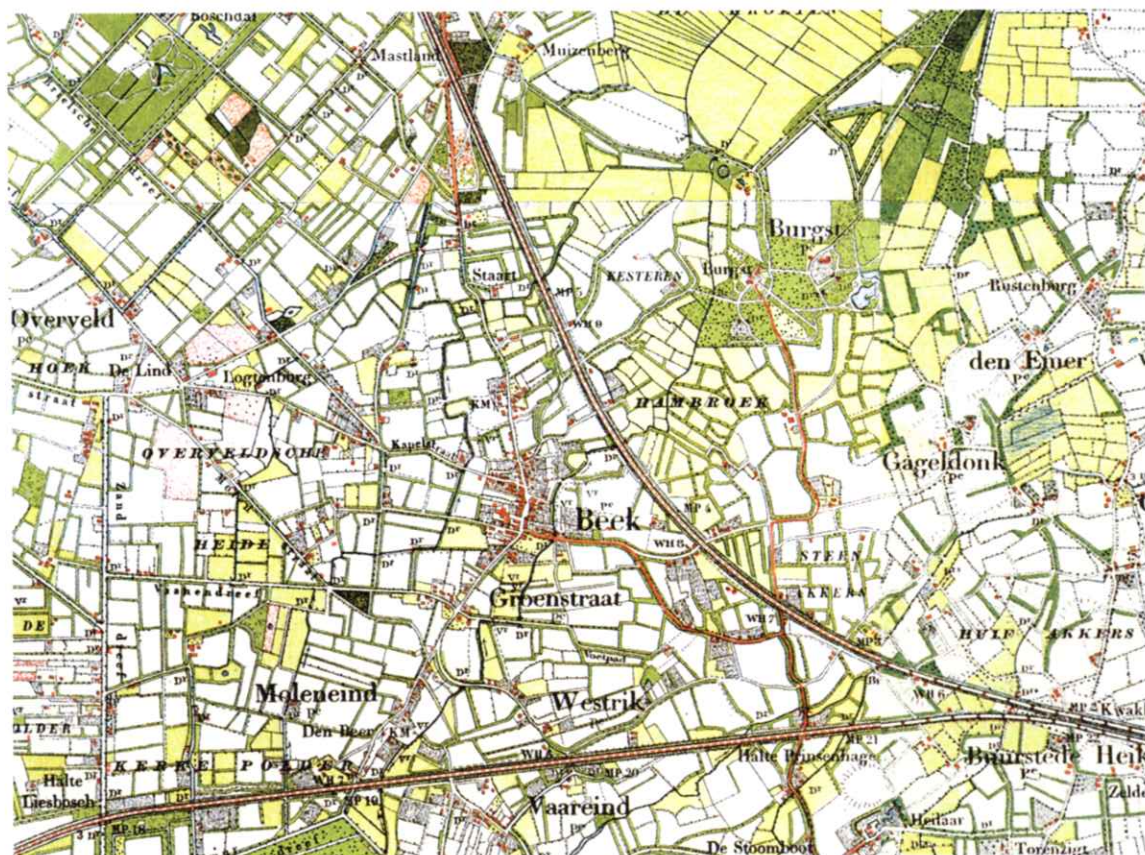
Uit de analyse van het bestaand ruimtelijk beleidskader kunnen de volgende conclusies getrokken worden over de gewenste ruimtelijke ontwikkeling van de kom van Prinsenbeek voor de komende 10 jaar:

stedelijk gebied

- Op korte termijn worden geen grootschalige stedelijke uitbreidingen bij de kern Prinsenbeek voorzien.

buitenruimte

- In het gebied tussen de kom van Prinsenbeek en de infrastructuurbundel HSL / A16 vindt een integrale herinrichting van parkzone, tunnelbak en stadsducten plaats.
- De stationslocatie Breda-Prinsenbeek en de twee stadsducten gaan fungeren als verbindingsruimte tussen Prinsenbeek en Breda.
- De gebieden ten zuiden van Prinsenbeek en ten oosten van de HSL / A16 moeten fungeren als groene schakelgebieden tussen Breda, Prinsenbeek en de infrastructuurbundel. Herbestemming van dit gebied met intensieve stedelijke functies is niet gewenst.
- Het buitengebied aan de zuid-, west- en noordrand is bestemd als agrarisch gebied. Met het oog op mogelijke verstedelijking op lange termijn is nieuwvestiging van glastuinbouwbedrijven in dit gebied niet toegestaan.



figuur 7: topografische kaart Prinsenbeek 1900



figuur 8: ruimtelijke structuur

3 ANALYSE PLANGEBIED

3.1 RUIMTELIJKE STRUCTUUR

De huidige ruimtelijke structuur van Prinsenbeek is helder, goed leesbaar en compact van opzet. De oude linten zijn richtinggevend geweest voor de huidige stedenbouwkundige opbouw. Achter de linten is het agrarisch gebied in de loop der tijd bebouwd met, in hoofdzaak, woningen. Door de ligging van de spoorlijn en de A16 dicht bij het dorpshart zijn de uitbreidingen tot heden naar het noorden, het zuiden en het westen gericht. Deze uitbreidingen vonden plaats in een vlak landschap dat weinig aanleidingen gaf om te differentiëren in de stedenbouwkundige structuur van de buurten. Zelfs de beek waar Prinsenbeek zijn naam aan te danken heeft, is geen sterk structurerend element in de stedenbouwkundige opbouw geworden. Het beeld van de woongebieden is daardoor vrij vlak en uniform; de verkaveling ademt de tijdgeest van de perioden waarin de buurten gebouwd werden.

Het grootste deel van de bebouwing bestaat uit laagbouw in gesloten bouwblokken, met de voordeur aan de straatkant en rustige achterterreinen met tuinen. Hierdoor is de scheiding tussen het privé- en openbaar domein helder, hetgeen de sociale veiligheid bevordert. De woningtypen "twee-onder-een-kap" en "vrijstaande woningen" overheersen. De bebouwing aan de oude linten Valdijk, Beeksestraat, Kapelweg, de Groenstraat en het dorpshart is compacter van structuur.

De stad Breda is door middel van de oude linten Valdijk, Spoorstraat, Gageldonkseweg, mr. Bierensweg en Heilaarstraat verbonden met Prinsenbeek. Deze wegen vormen een entree met een landelijk karakter. Door de nieuwe stadsducten ontstaat een nieuwe entree tot het dorp ter plaatse van de Middenweg.

Het gebied ten zuiden van het dorp tot aan de Leursebaan heeft een agrarisch versnipperd karakter. In de zuidoosthoek lag het bedrijf Saval dat eigenlijk als gebouw met het bijbehorende vrachtverkeer te grof en te groot van structuur is voor dit gebied. Het oude lint naar Westrik is in tegenstelling tot de andere linten niet opgenomen in de stedenbouwkundige opzet van Prinsenbeek. De linten (Westrikseweg en Oude Molenweg) zijn wel tastbaar in dit agrarische gebied. De Groenstraat is de belangrijkste verbinding tussen dorp en het Liesbos / Leursebaan. Naar het buitengebied is dat de Beeksestraat naar het noorden en naar het westen de Kapelstraat - Schutsestraat - Strijpenseweg en de Middenweg - Viandenreed. De laatste is een verbinding met de Zanddreef. Al deze verbindingen zijn structuurbepalend voor de ruimtelijke opbouw van het dorp.

Naast de bebouwingslinten is de Markt een belangrijke structuurbepalende open ruimte in het dorp. Het deel dat grenst aan de Groenstraat - Beeksestraat is ingericht ten behoeve van het verblijven, terwijl de rest functioneert als parkeerterrein voor de aanliggende functies. Het parkeerterrein doet ook dienst als evenemententerrein.

In het verleden zijn de marktwanden deels gesloopt en weer opgebouwd. Dit is goed te zien aan de huidige opbouw en verschijningsvorm van de marktwanden en de opgedeelde ruimte tussen de wanden. De oostwand wordt bepaald door de kerk met pastorie. De noordzijde wordt ingenomen door moderne kantoorgebouwen. De zuid- en westwand hebben eentonige, weinig inspirerende wanden.

Conclusies

- De oude bebouwingslinten en de Markt zijn belangrijk voor de karakteristiek van en de oriëntatie binnen Prinsenbeek.
- De differentiatie tussen de verschillende buurten wordt bepaald door de bouwstijl van de periode waarin ze gebouwd zijn.
- Het gesloten bouwblok is de meest toegepaste bebouwingsvorm in Prinsenbeek.
- Het centrum van Prinsenbeek ligt decentraal.

3.2 FUNCTIONELE STRUCTUUR

3.2.1 Bevolkingsopbouw en woningvoorraad

Bevolking

Op 1 januari 2002 telde Prinsenbeek 11268 inwoners. Gelet op de samenstelling van de huishoudens vormen gezinnen de meerderheid. In 2002 zijn vooral de gezinshoofden van boven de 50 jaar en de gezinshoofden uit de groep dertigers sterk vertegenwoordigd. Jongeren zijn hierdoor in elke leeftijdscategorie goed vertegenwoordigd.

In de toekomst zal het aantal ouderen toenemen: in 2015 vormen 55+'ers naar verwachting 31% van de Prinsenbeekse bevolking. Met name de groep 75+'ers zal de komende jaren groeien.

Wonen

In de kom van Prinsenbeek komen diverse functies voor, maar de overheersende functie is wonen. Er wordt vooral gewoond in eengezinswoningen, meergezinswoningen komen nauwelijks voor. Ook bestaat de woningvoorraad voornamelijk uit koopwoningen.

Gestreefd wordt naar een gedifferentieerde woningvoorraad, zodat huishoudens in alle inkomenscategorieën en in elke levensfase een kans hebben op een woning. Aandachtsgroepen voor de kom Prinsenbeek zijn starters en ouderen; gelet op de extra-muralisering horen hier ook begeleid woonprojecten bij. Starters zijn startende huishoudens met een aanvangsinkomen. Aandacht voor ouderen betekent levensloopbestendige (meergezins-)woningen en woonomgeving en bij voorkeur in het centrumgebied. De aandacht voor ouderen geldt voor alle inkomenscategorieën. De aandacht voor ouderenvoningen gaat tevens gepaard met aandacht voor enige gradatie van zorg; dit laatste geldt ook voor begeleid woonprojecten.

In het voorjaar van 2005 is duidelijkheid geschapen in de hoofdlijnen van deze visie. Hierbij is de gedachte de zorgfunctie en de zorgwoningen meer centraal in het dorp te vestigen. Hierbij komt de locatie van de Apollo-school aan de Schoolstraat in beeld. De locatie aan de Middenweg komt dan beschikbaar voor herontwikkeling. Hierbij wordt gedacht aan de realisatie van woningen, eventueel kan door de bewoners een zorg worden ingekocht. De Apollo-school wordt in dit kader verplaatst naar een locatie in het woongebied De Neel.

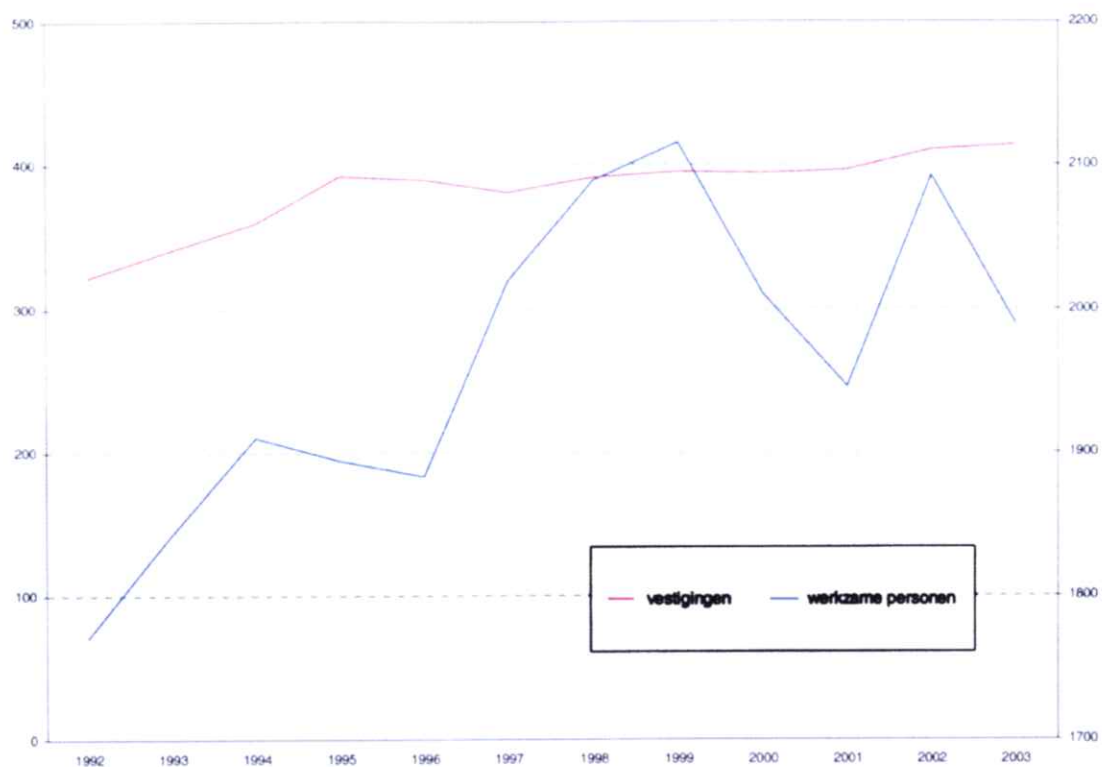
Om maatwerk voor de woningmarkt te kunnen leveren vindt invulling van de differentiatie van vrijkomende locaties plaats via vigerend woonbeleid.

Dit houdt in dat voor de kleinere, particuliere kavels veelal om stedenbouwkundige redenen wordt gekozen voor vrijstaande bebouwing. Voor de grotere percelen, waarin de gemeente Breda vaak een initiërende rol speelt, zijn vaak wel mogelijkheden om voor een breder scala aan doelgroepen te bouwen.

Op grond van de in dit bestemmingsplan opgenomen woningbouwlocaties en de recentelijk tot ontwikkeling gebrachte locaties, is het mogelijk ongeveer 120 woningen in verschillende woningtypen en woning categorieën aan de bestaande woningvoorraad toe te voegen.

Conclusies

- Door toenemende vergrijzing groeit de behoefte aan seniorenhuisvesting.
- De woningvoorraad is tamelijk eenzijdig samengesteld. Gestreefd dient te worden naar "spiegelbeeldig bouwen", aandacht voor starters en levensloopbestendig bouwen.
- De visievorming over huize Hagedonk kan leiden tot wijzigingen in de aard en locatie van dit complex.



3.2.2 Bedrijven

In de kern Prinsenbeek zijn circa 450 bedrijven en instellingen gevestigd en er werken in totaal ruim 2200 personen. De grootste werkgever zijn de handel- en reparatie bedrijven, hieronder vallen: detailhandel, garagebedrijven en reparatiebedrijven. Industrie en de bouwnijverheid zijn ook goed voor de werkgelegenheid in Prinsenbeek.

De industriële bedrijven zijn gevestigd in het bedrijventerrein De Lind aan de noordrand van de kern. De Lind telt vrijwel uitsluitend bedrijven die als typisch dorpsbedrijvigheid kunnen worden gekarakteriseerd: kleinschalig, in een lage milieu-categorie en veelal ambachtelijk van oorsprong. Ook de hoeveelheid zwaar vrachtverkeer is beperkt. Tussen de bedrijven zijn bedrijfswoningen gesitueerd.

Het terrein vervult een essentiële rol ten aanzien van de Bredase bedrijfsterrinen. Bredase terreinen, zowel bestaande terreinen als Krogten en Steenakker, maar ook nieuwe terreinen zoals de Wig, zijn bedoeld voor grote bedrijven, met een hogere milieucategorie en met veel vrachtverkeer. De kleine terreinen, zoals de Lind, vervullen een rol voor de huisvesting voor kleinschalige bedrijven.

Ontwikkelingen

Het bedrijventerrein De Lind is recent iets uitgebreid; nieuwe uitbreiding wordt niet voorzien. Het aan de Westrik gevestigde bedrijf Saval is verplaatst naar bedrijventerrein Steenakker. De vrijkomende ruimte biedt perspectieven voor de vestiging van kleinschalige woon-werklocaties.

Van oudsher zijn er vormen van werkgelegenheid (artsenpraktijken, ateliers, ambacht etc.) die zijn verweven met de woonfunctie. Nieuwe ontwikkelingen van nieuwe vormen van werkgelegenheid zijn echter waar te nemen. De dynamische ontwikkelingen van de computer- en telecommunicatie en milieu-technologie hebben een enorme uitwerking op het totale werkveld. De nieuwe technieken brengen nieuwe 'schone' procédés met zich mee, zoals bijvoorbeeld in de grafische industrie. Dit maakt het niet langer noodzakelijk om deze functies ver buiten woongebieden te situeren en ontstaan er nieuwe mogelijkheden voor functiemenging. De compleet nieuwe dimensie van bereikbaarheid en communicatie, wereldwijd en 16 uur per dag, vermindert de noodzaak van concentratie. Hierdoor ontstaan er nieuwe mogelijkheden van spreiding en functiemenging. Er ontstaan nieuwe vormen van werkgelegenheid met eigentijdse vormen van werken. In sommige branches vervaagt het verschil tussen bedrijf, kantoor, productie en zelfs wonen.

Naast de vormen van werkgelegenheid die van oudsher kunnen worden verweven met de woonfuncties bieden de veranderingen in het werkveld nieuwe mogelijkheden voor het samengaan van wonen en werken.

Breda heeft een verantwoordelijkheid voor reservering en ontwikkeling van ruimte voor bedrijvigheid. Tijdig dient ervoor gezorgd te worden dat er voldoende en een gedifferentieerd aanbod van locaties is. Dit doet de gemeente door enerzijds het in ontwikkeling brengen van nieuwe locaties en anderzijds door het behouden, versterken en intensiveren van bestaande locaties. In Breda en in Prinsenbeek is al jarenlang een tekort aan betaalbare bedrijfshuisvesting en kleinschalige bedrijfslocaties binnen een stedelijke context. Daarnaast is er vanuit de markt veel vraag naar de combinatie van wonen en werken; in de vorm van kavels met bedrijfswoningen. De vraag naar kleinschalige bedrijfslocaties binnen woongebieden overtreft het aanbod. Het gevolg hiervan is dat de kleinschalige bedrijvigheid die opereert in een stedelijke context geen geschikte ruimte kan worden geboden en dat belangstellenden elders gaan zoeken. De kleinschalige vormen van werkgelegenheid in de kernen worden vanuit economische zaken actief gestimuleerd. Behoud en versterking van de bestaande bedrijvigheid is uitgangspunt van het sociaal-economisch beleid.

Conclusies

- Het bedrijventerrein De Lind wordt niet uitgebreid. De huidige (dorpse) vorm van bedrijvigheid blijft gehandhaafd.
- Er is vraag naar kleinschalige bedrijfslocaties in de kern waar een combinatie van werken en wonen mogelijk is.

3.2.3 Detailhandel

Consumenten stellen steeds hogere eisen aan het winkelgebied. Door de toenemende welvaart, mobiliteit en vrije tijd is de verblijfs- en belevingswaarde van het winkelgebied van groot belang. Dit geldt in belangrijke mate voor de wijk- en buurtwinkelcentra maar ook voor de dorpskernen.

De consument vraagt om multifunctionele, sfeervolle verzorgingscentra waar naast een sterke supermarktfomule ook een ruim aanbod is aan winkels in de dagelijkse- en niet-dagelijkse artikelen, horeca en dienstverlening. Concentratie van winkels en voldoende parkeermogelijkheden zijn hierbij van essentieel belang.

Vanuit de Gemeente Breda en vanuit de markt bestond de behoefte aan actuele gegevens om zo de feitelijke situatie in Prinsenbeek te schetsen en een onderbouwd beleid naar de toekomst te kunnen formuleren. In 2001 is voor Prinsenbeek een distributie planologisch onderzoek uitgevoerd.

Uit dit onderzoek blijkt dat de tevredenheid met een aantal aspecten van de winkelvoorziening groot is. Goed scoren service, kwaliteit van winkels, sfeer, bereikbaarheid en prijsniveau. In vergelijking met voorgaande onderzoeken scoren bijna alle aspecten gelijk of beter. De service, sfeer, assortiment en prijsniveau scoren beter. De inrichting van het centrum en het algemene oordeel over het centrum is echter verslechterd. De parkeervoorziening wordt minder goed beoordeeld. Het aantal parkeervoorzieningen lijkt echter toereikend zodat de ontevredenheid gezocht moet worden in de locatie van de parkeerplaatsen.

Verdere concentratie van winkels blijft gewenst om de winkelstructuur te versterken.

Het DPO geeft aan dat er geen distributieplanologische ruimte is voor een verdere uitbreiding van verkoopvloeroppervlakte. Wil men echter een kwaliteitsverbetering van het winkelapparaat realiseren, moeten de Markt en de Groenstraat verder worden ontwikkeld als winkelgebied, maar zonder dat er in het totale verkoopvloeroppervlak uitbreiding plaats vindt. Dat betekent dat uitbreiding van verkoopvloeroppervlakte aan de Markt en de Groenstraat alleen mogelijk is indien buiten het concentratiegebied een evenredig aantal vierkante meters verkoopvloeroppervlakte verdwijnt. Verder moet uitbreiding binnen het concentratiegebied een kleinschalig karakter hebben. Grootschalige invullingen zoals supermarkten geven niet de gewenste kwaliteitsverbetering en zetten de parkeercapaciteit onder druk.

Conclusies

- Verdere concentratie van winkels is gewenst om de winkelstructuur te versterken.
Het DPO geeft aan dat er geen distributieplanologische ruimte is voor een verdere uitbreiding van verkoopvloeroppervlakte.
Wil men echter een kwaliteitsverbetering van het winkelapparaat realiseren, moeten de Markt en de Groenstraat verder worden ontwikkeld als winkelgebied, maar zonder dat er in het totale verkoopvloeroppervlak uitbreiding plaats vindt.
Dat betekent dat uitbreiding van verkoopvloeroppervlakte aan de Markt en de Groenstraat alleen mogelijk is indien buiten het concentratiegebied een evenredige aantal vierkante meters verkoopvloeroppervlakte verdwijnt.
Verder moet uitbreiding binnen het concentratiegebied een kleinschalige karakter hebben. Grootschalige invullingen zoals supermarkten geven niet de gewenste kwaliteitsverbetering en zetten de parkeercapaciteit onder druk.
- Winkeliers moeten inspelen op veranderende samenstelling (vergrijzing) van de consumenten. De bevolking neemt met 3 % toe, er is een relatief grote groep ouderen.
- Het koopgedrag van Bekenaren dient gekoesterd te worden. Het gaat hierbij om de bereikbaarheid van het centrum voor de voetganger en de fietser. Daarnaast dient aandacht te zijn voor de bereikbaarheid en parkeergelegenheid van de automobilist voor het doen van weekendaankopen. De inrichting van het centrum verdient speciale aandacht.

3.2.4 Sociaal – maatschappelijke voorzieningen

Voorzieningen voor ouderen

Er is in toenemende mate sprake van vergrijzing; een grote groep inwoners is in Prinsenbeek geboren en getogen en blijft in het dorp woonachtig. Daarnaast hebben in de jaren zeventig en tachtig veel inwoners zich in dit dorp gevestigd. Voor deze groeiende groep inwoners moeten specifieke voorzieningen worden getroffen. De huidige accommodatie van de Zilverberk wordt intensief gebruikt en heeft uitbreiding. Daarnaast moet bezien worden welke maatregelen voor levensloopbestendig wonen gerealiseerd kunnen worden. Ook voor aangepast wonen worden maatregelen getroffen. Vooral de oudere bewoners worden op die wijze in staat gesteld om zo lang mogelijk in hun eigen vertrouwde omgeving te blijven wonen.

Kinderopvang en peuterspeelzaalwerk

Er ontstaat in toenemende mate behoefte aan kinderopvang en peuterspeelzaalwerk. De huidige voorzieningen blijven nadrukkelijk achter bij de vraag en de beschikbare accommodaties voldoen maar beperkt aan de eisen van deze tijd. In de komende jaren zal het aantal kindplaatsen kinderopvang worden uitgebreid. Ontwikkeling van een multifunctionele accommodatie (bijvoorbeeld in het hart van het dorp) waar naast kinderopvang en peuterspeelzaalwerk tevens ruimte is voor particulier initiatief, behoort tot de mogelijkheden. Combinatie met kleinschalige para-medische voorzieningen kan worden ontwikkeld.

Bibliotheek

De bibliotheek is recent gehuisvest aan de Schoolstraat.

Jongerenwerk

De multifunctionele welzijnsaccommodatie de Drie Linden voorziet in een sterke behoefte en kan zelfs de vraag van het particulier initiatief (het verenigingsleven) amper aan. Zo wordt er door de bezetting in toenemende mate beroep gedaan op de kleedkamer capaciteit.

Het Jeugd- en Jongerenwerk is gehuisvest in de Drie linden en voldoet goed. Afspraken zijn met de SJP (Stichting Jongerenwerk Prinsenbeek) gemaakt om ook de activiteitenruimte grotendeels voor jeugd- en jongerenwerk beschikbaar te stellen. Daarnaast worden er afspraken gemaakt inzake het voorkomen van (geluids-)overlast. De noodzaak om op basis van capaciteitstekort dan wel (geluids-)overlast de jongerenruimte te verplaatsen is daarom niet aanwezig.

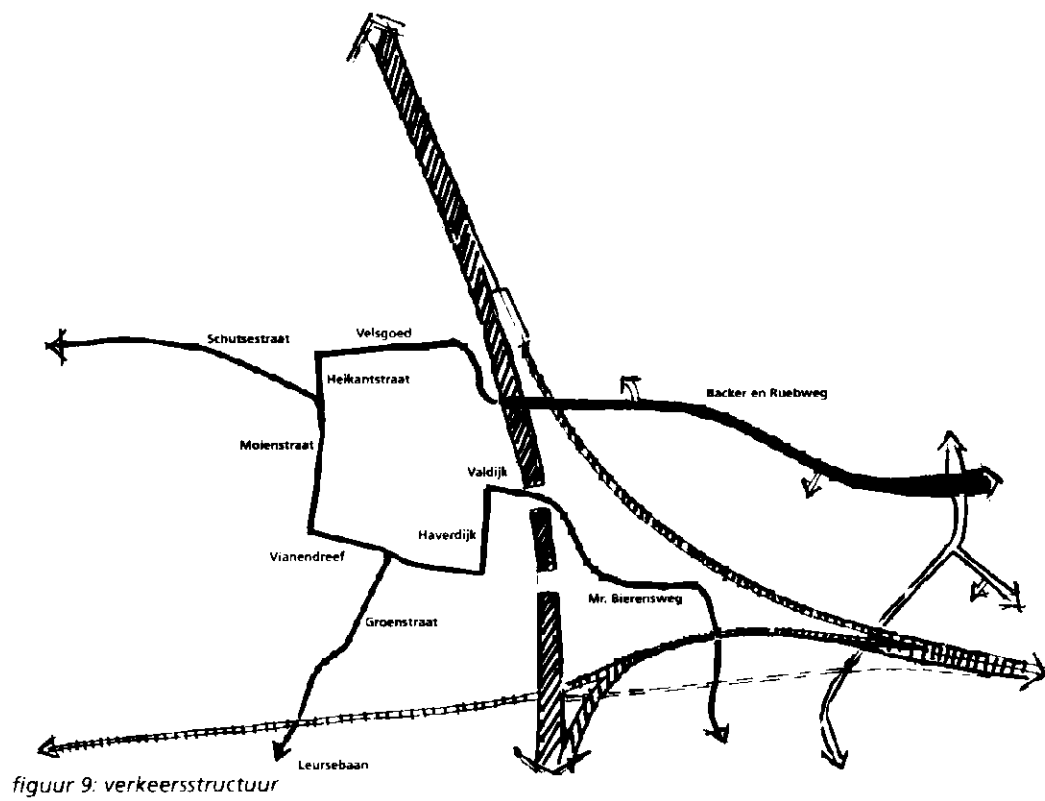
Scholen

In Prinsenbeek zijn drie scholen voor basisonderwijs gevestigd: de katholieke basisscholen Griffioen en Horizon en de openbare basisschool Apollo. In verband met leerlingengroei wordt voor de twee katholieke scholen overwogen het aantal leslokalen uit te breiden. In het kader van de herontwikkeling van huize Hagedonk is momenteel (voorjaar 2005) planvorming gaande om de school te verplaatsen naar een nieuwe locatie in de Neel.

Verder is er een vestiging van het Florijncollege (afdeling Michaëlcollege voor voortgezet onderwijs) gevestigd. Het gebouw van deze school is recentelijk aan de eisen van modern onderwijs aangepast. Verdere uitbreiding van de school wordt overwogen.

Conclusies

- Accommodaties voor activiteiten ouderen (Zilverberk) en jongeren (De Drie Linden) behoeven uitbreiding.
- Er is vraag naar een nieuwe multifunctionele accommodatie voor kinderopvang / peuterspeelzaalwerk en kleinschalige paramedische voorzieningen.
- De scholen in Prinsenbeek behoeven uitbreiding; de mogelijkheden van herhuisvesting van de openbare basisschool worden overwogen



figuur 9: verkeersstructuur

3.3 Verkeersstructuur

Autoverkeer

In het verkeersplan Breda wordt gewerkt met een wegenreclassificatie. Het idee daarachter is om het autoverkeer af te wikkelen op wegen die daar speciaal voor zijn ingericht. De indeling in klassen is als volgt:

- Stroomwegen
- Stadsontsluitingswegen
- Wijkontsluitingswegen
- Erven en toegangswegen

Door Prinsenbeek lopen geen stroomwegen of stadsontsluitingswegen. In de kern Prinsenbeek zijn de ring Velsgoed – Heikantsestraat – Molenstraat – Vianendreef – Middenweg – Haverdijk – Valdijk, de Schutsestraat en de Mr. Bierensweg, aangeduid als 'wijkontsluitingsweg'. In Prinsenbeek kan voor 'wijkontsluitingsweg' ook 'dorpsontsluitingsweg' worden gelezen. Deze wegen zijn van belang voor verkeer tussen stadsdelen en voor verwerking van verkeer waarvan de herkomst of bestemming in het gebied ligt. Wijkontsluitingswegen kennen een lagere verkeersdruk dan stadsontsluitingswegen en hebben een zekere erffunctie (ten behoeve van de aangelegene winkels en wonen).

De overige wegen binnen Prinsenbeek zijn erven en erftoegangswegen. Dit betekent dat een inrichting als 30 km-verblijfsgebied mogelijk is. In de verblijfsgebieden is wel verkeer toegestaan, maar de automobilist dient zich te gedragen als een gast. De Groenstraat ten zuiden van de Middenweg heeft ook een ontsluitende functie, met name in relatie met Etten-Leur. Dit zal in de vormgeving tot uiting komen. Met een goede vormgeving wordt een gewenst gedrag 'automatisch' afgedwongen.

In Prinsenbeek zijn bijna alle wegen goed berijdbaar per auto en langs alle wegen wordt gewoond. In de huidige kern is de ontsluitingsstructuur goed te herkennen: de ring. Deze ring sluit aan op de wegen richting Breda (Backer en Ruebweg en Mr. Bierensweg). De ring is met een aantal andere wegen aangesloten op de wegen in het buitengebied (m.n. Groenstraat, Schutsestraat, Beeksestraat)

De inrichting van de wegen van de ring alsmede de Schutsestraat en de Mr. Bierensweg moet voldoen aan de eisen van een dorpsontsluitingsweg. De overige wegen worden ingericht als 30 km-zone. Met uitzondering van de Groenstraat die vanwege een ontsluitingsfunctie richting Etten-Leur (via de Leurse Baan) een inrichting als ontsluitingsweg dient te krijgen. Inrichting als 30 km-zone wil niet zeggen dat autoverkeer onmogelijk is; de auto is echter wel te gast.

De Leursebaan is ingericht als 60 km-weg (dus minder aantrekkelijk voor doorgaand verkeer). Tegelijkertijd wordt de toekomstige hoofdstructuur richting Etten-Leur sterk verbeterd door de ombouw van N58 naar A58 en verbetering van het knooppunt Princeville. Er is dan geen directe aansluiting vanuit Prinsenbeek-Zuid op de A58 meer. Dit zal zeker een verschuiving van verkeersstromen tot gevolg hebben en het doorgaande autoverkeer door Prinsenbeek doen afnemen.

Conclusies

- De ontsluitingsstructuur van het dorp voor auto's is toegesneden op de huidige en de in de nabije toekomst te verwachten verkeersstromen.
- De belasting van doorgaand autoverkeer zal in het dorp afnemen als gevolg van de herinrichting van de A16 en de A58.

Langzaam verkeer

In de huidige situatie zijn er weinig speciale voorzieningen voor het fietsverkeer in Prinsenbeek. Deze zijn ook niet noodzakelijk omdat de meeste wegen in Prinsenbeek zich lenen voor gemengd verkeer. Een aantal wegen binnen de kom met druk autoverkeer is voorzien van fietssuggestiestroken. Via het station Breda-Prinsenbeek bestaat een langzaam verkeer verbinding met de wijk Haagse Beemden.

De trajectdelen in Prinsenbeek die niet aan de richtlijnen voor fietsroutes voldoen, zijn: Schoolstraat, Valdijk, Beeksestraat, Markt, Groenstraat, Zanddreef (klein deel), Vianendreef, Middenweg en Haverdijk. Dat genoemde trajectdelen niet voldoen aan de richtlijnen wil niet zeggen dat er vanzelfsprekend reconstructie moet plaatsvinden. Wel dient dit onderzocht te worden.

Conclusies

- Verschillende trajectdelen van het fietsnetwerk in Prinsenbeek worden, afhankelijk van de prioriteit, aangepast aan de richtlijnen voor (hoofd)fietsroutes (uit het verkeersplan).

Openbaar vervoer

Prinsenbeek heeft 'samen met Haagse Beemden' een NS voorstadhalte. Deze ligt aan de spoorlijn naar Rotterdam. Er stopt 1 keer per uur per richting een trein. Per gemiddelde werkdag maken circa 1.500 reizigers gebruik van deze halte (in-/uitstappers). De halte ligt excentrisch ten opzichte van de bebouwing. Binnen één kilometer hemelsbrede afstand ligt ongeveer 50% van de bebouwing van Prinsenbeek. In samenhang met de werken aan de HSL/A16 worden nieuwe verbindingen voor langzaamverkeer (viaduct) en autoverkeer (nieuwe ontsluitingsweg) naar het station Breda/Prinsenbeek aangelegd.

Prinsenbeek wordt op dit moment met de bus ontsloten door de streeklijnen 116 (Breda – Prinsenbeek – Etten-Leur) en 119 (Breda – Prinsenbeek – Zevenbergen). Deze lijnen rijden in Breda via het centrum naar het station NS.

Beide lijnen hebben als basisfrequentie overdag een uurfrequentie met in de brede spits een verdichting tot halfuursdiensten. Per gemiddelde werkdag stappen op de Beekse haltes circa 600 passagiers in en uit.

Bij het NS station Prinsenbeek stopt aan de Haagse Beemden zijde stadslijn 2. Gezien de loopafstand tot de dichtstbijzijnde Prinsenbeekse huizen (600 meter) maken niet veel Beekenaren van deze lijn gebruik.

In augustus 2001 is de Openbaar Vervoer-nota vastgesteld. Hierin worden voorstellen gedaan voor aanpassingen van het lijnennet. In overleg met de provincie wordt bekeken in hoeverre het lijnennet in Prinsenbeek herschikt moet worden. Hierbij is een vervanging van een streeklijn door een stadslijn een mogelijkheid.

Conclusie

- De OV-relatie vanuit Prinsenbeek wordt in de nabije toekomst mogelijk verbeterd.

3.3 GROENSTRUCTUUR

Prinsenbeek maakt een groene indruk. Dit beeld wordt echter vooral 'gemaakt' door de particuliere voortuinen die het straatbeeld een groen aanzien geven. In de wijken liggen her en der kleine speelveldjes en plantsoenen. Op sommige plaatsen zijn er in de gesloten bouwblokken grote onbebouwde achterruimtes die niet openbaar toegankelijk zijn.

Er zijn, afgezien van de Markt in Prinsenbeek, geen grote openbare ruimten met een betekenis op dorpsniveau. De Markt is opgedeeld in twee deelgebieden. Het westelijk deel is een stenige verblijfsruimte. Het andere deel heeft een belangrijke parkeer-functie die een flink ruimtebeslag van de pleinruimte tot gevolg heeft.

Langs de A16 ligt een langgerekt parkgebied dat echter vanwege zijn verscholen ligging in de huidige situatie maar een beperkte ruimtelijke uitstraling heeft. In samenhang met de verdiepte A16/HSL en de aanleg van de stadsduchten wordt dit groengebied in de nabije toekomst opnieuw ingericht.

In de noordwesthoek van het dorp ligt het sportcomplex De Heikant. De grote open ruimten en groene randen van het sportpark vormen op die plek in het dorp een ruimtelijke overgang naar het buitengebied.

Verspreid in het dorp liggen kleinere openbare ruimten die zorgen voor enige oriëntatie op buurniveau en een rol spelen als speelgelegenheid. Deze ruimten vervullen ook een rol bij allerlei (kleinschalige) evenementen, zoals de avondvierdaagse.

In veel straten zijn kleinere straatbomen aangeplant. Daarin is echter geen samenhang te onderkennen met de verkeerskundige status (bijvoorbeeld door het ruimtelijk begeleiden van de hoofdonthutingswegen) of de stedenbouwkundige karakteristiek (bijvoorbeeld door een onderscheid te maken tussen de oude bebouwingslinten en de nieuwe toevoegingen aan het dorp).

De kern Prinsenbeek heeft verschillende typen randen die elk een andere relatie met het aangrenzende gebied hebben:

Noord en noordwestrand

De rand van het dorp wordt gevormd door een historisch bebouwingslint met verspreide woon- werk- en agrarische bebouwing en heeft een landschappelijke kwaliteit.

Oostrand

Aan de oostrand van Prinsenbeek grenst de kom aan de infrastructuurbundel HSL/A16. De woonbebouwing ligt met de achterzijde naar de snelweg.

Achter de Beeksestraat wordt de dorpsrand in de huidige situatie gevormd door de diepe achtertunnen van de verspreid gelegen woonbebouwing aan deze straat. Tussen deze tunnen en de A16 worden opgaande landschappelijke beplantingen in de vorm van houtsingels, bomenrijen en bosjes aangelegd om de nieuwe infrastructuurbundel ter plaatse in te passen.

Ten zuiden van de kruising Beeksestraat-Velsgoed ligt tussen de bundel en het dorp een lineaire groene ruimte die gedeeltelijk als park is ingericht.

Zuidrand

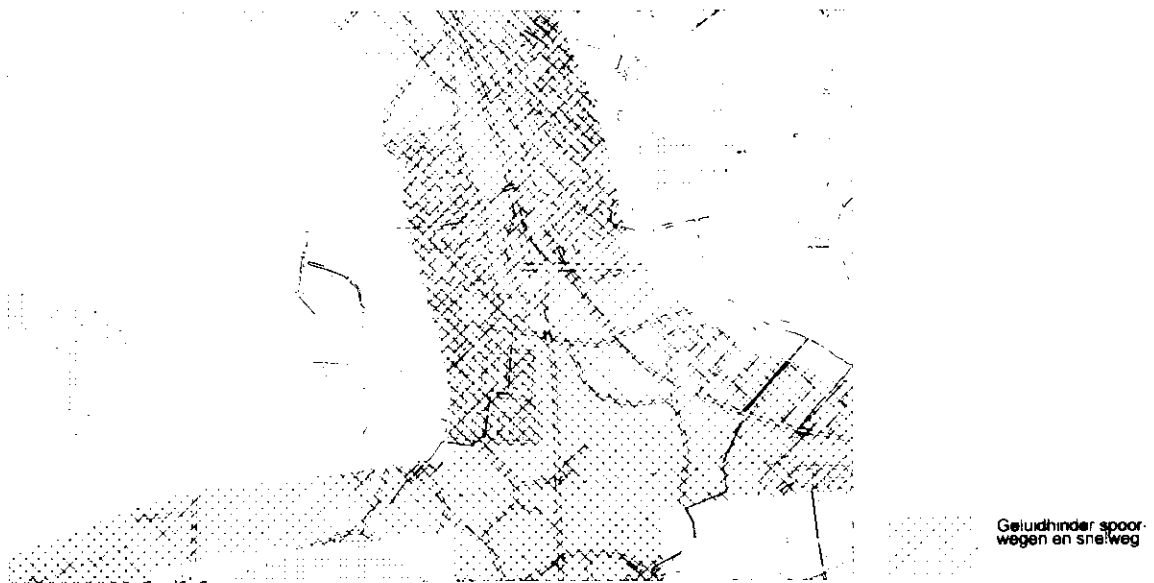
De dorpsrand van Prinsenbeek wordt gevormd door afwisselde voor- en achterkanten van woonhuizen. Tegen de zuidrand van Prinsenbeek ligt een oud agrarisch gebied met cultuurhistorisch waardevolle bebouwingslinten in een landelijke omgeving. Het gebied vormt een kleinschalige overgangszone tussen de kern Prinsenbeek en het massieve groene bosgebied Liesbos. De zone wordt in de oost-westrichting doorsneden door de spoorlijn Roosendaal - Breda. De spoorweg heeft echter ruimtelijk geen sterk scheidende werking doordat hij op maaiveld ligt.

Zuidwestrand

De dorpsrand in de zuidwesthoek van Prinsenbeek wordt gevormd door een vrij abrupte overgang van compacte woongebieden naar het agrarisch gebied. De visuele relatie tussen dorp en landschap blijft beperkt tot de achtertunnen van de woningen aan de rand. Er lopen geen wegen of paden op de dorpsrand.

Conclusies

- Prinsenbeek heeft een groen aanzien, maar mist een sterke openbare groenstructuur in de vorm van een samenhangende bomenstructuur en een centraal gelegen dorpspark.
- Het park langs de A16 ligt in de huidige situatie geïsoleerd, maar krijgt een nieuwe ruimtelijke betekenis door de nieuwe verbindingen zowel in noord-zuid richting als door aansluiting op de stadsducten en de groenzones aan de oostkant van de infrastructuurbundel.
- De situering van straatbomen en de soort bomen, lijkt niet sterk samen te hangen met de verkeersstructuur noch met de stedenbouwkundige structuur.
- Prinsenbeek heeft verschillende typen dorpsranden die sterk van elkaar verschillen en daardoor een verschillende uitgangspositie vormen voor toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen:



figuur 10: geluid

4 MILIEUHYGIËNE

De hoofddoelstelling van het milieubeleid van de gemeente Breda dat is vastgelegd in de Milieuvisie Breda 2015, is het ontwikkelen en instandhouden van een leefbaar en duurzaam Breda. Om dit te kunnen bewerkstelligen, dient bij ruimtelijke planvorming rekening gehouden te worden met de milieuhygiënische aspecten die in het plangebied spelen. Hierbij dient niet alleen gekeken te worden naar de huidige situatie, maar dient tevens rekening gehouden te worden met toekomstige ontwikkelingen die invloed kunnen hebben op het leefklimaat.

Geluid

Een van de factoren die de leefbaarheid bepalen, is geluid. Een teveel aan geluid kan de leefbaarheid en de gezondheid schaden. Met name de verkeersbundel A16/HSL ten oosten en de spoorlijn Breda-Roosendaal ten zuiden van de kom kunnen geluidhinder veroorzaken. Daarnaast kunnen de doorlopende wegen door de kom geluidhinder veroorzaken. Om te voorkomen dat nieuwe ontwikkelingen leiden tot geluidsoverlast dienen deze getoetst te worden aan de Wet geluidhinder.

In het bestemmingsplan wordt op een aantal locaties ruimte gegeven voor nieuwe ontwikkeling. Voor deze locaties zijn akoestische onderzoeken verricht. In bijlage 1 zijn de resultaten van deze onderzoeken weergegeven. Uit deze onderzoeken blijkt dat de nieuwe ontwikkelingen binnen de wettelijke randvoorwaarden gerealiseerd kunnen worden. Wel dienen voor de ontwikkelingen op verschillende locaties ontheffingen te worden aangevraagd.

De ontwikkelingslocatie Westerik ligt in oksel van de A16/HSL en de spoorlijn Breda - Roosendaal. Om de geluidshinder van de A16/HSL te verminderen is een geluidsscherm langs deze infrastructuurbundel aangelegd. Hiermee is de geluidbelasting binnen het te ontwikkelen gebied aanzienlijk gereduceerd. Om de geluidhinder van de spoorlijn Breda - Roosendaal te beperken, zou het beste een geluidsscherm van 3 meter aangelegd kunnen worden. In verband met de aanwezigheid van een overweg is dit echter niet mogelijk. Een andere mogelijkheid om de geluidhinder te beperken is het gebruik van raildempers in combinatie met een scherm van 1 meter. Het is echter de vraag of de beheerder van de spoorlijn hieraan mee wil werken en of het financieel haalbaar is. Bij de verdere uitwerking van de plannen zal dit nader onderzocht worden. Overigens kunnen ook zonder de raildempers woningen gerealiseerd worden binnen de wettelijke randvoorwaarden. Daarnaast zal getracht worden de geluidbelasting op de woningen te beperken door de bedrijfsgebouwen dusdanig te situeren dat deze als geluidsscherm kunnen fungeren.

Externe veiligheid

Externe veiligheid heeft betrekking op de risico's die mensen lopen ten gevolge van mogelijke ongelukken met gevaarlijke stoffen op bedrijventerreinen en langs transportverbindingen.

Het externe risico wordt uitgedrukt in het plaatsgebonden risico (PR) en het groepsrisico (GR).

Het plaatsgebonden risico is de kans dat iemand die zich op een bepaalde plaats bevindt, komt te overlijden ten gevolge van een ongeval met gevaarlijke stoffen. Het beleid is er op gericht om zo min mogelijk personen in kwetsbare bestemmingen (zoals woningen, scholen en ziekenhuizen, maar ook kantoren) bloot te stellen aan een plaatsgebonden risiconiveau (PR) dat hoger is dan 10^{-6} . Dit betekent dat maximaal een keer per miljoen jaar een persoon die zich continu op een bepaalde plek bevindt, dodelijk wordt getroffen wordt door een ongeval. Voor nieuwe situaties is dit een harde eis, voor bestaande situaties is dit een streefwaarde. Het PR wordt weergegeven met een contour, die als een afstandseis voor nieuwe ontwikkelingen geldt.

Het groepsrisico is de cumulatieve kans per jaar dat een aantal mensen langs een route het slachtoffer worden van een ongeval. De hoogte van het groepsrisico hangt af van de kans op een ongeluk en het aantal personen dat in de omgeving van de route verblijft. De doorwerking van het groepsrisico in de ruimtelijke ordening is minder eenvoudig, omdat de norm niet rechtstreeks in een plankaart kan worden vastgelegd. Het groepsrisico wordt weergegeven met een grafiek per kilometer transporttraject. Deze grafiek is een weergave van de kans op een bepaald aantal dodelijke slachtoffers ten gevolge van een ongeval langs de betreffende kilometer. De oriënterende waarde voor het groepsrisico is 10^{-4} per jaar voor 10 slachtoffers, 10^{-6} per jaar voor 100 slachtoffers, 10^{-8} per jaar voor 1000 slachtoffers etc.

Langs het bestemmingsplangebied van Prinsenbeek lopen twee transportverbindingen waarover vervoer van gevaarlijke stoffen plaatsvindt, de A16 en de Spoorlijn Breda- Roosendaal. Hieronder worden deze verbindingen apart toegelicht.

A16

In 2002 is door TNO een onderzoek verricht naar de externe veiligheid van vijf ontwikkelingslocatie in Breda (rapportnummer: R 2002/056). Bij dit onderzoek is berekend dat de 10^{-6} -risicocontour van het plaatsgebonden risico op 90 meter van het hart van de snelweg ligt. Een beperkt aantal bestaande huizen in Prinsenbeek ligt binnen deze contour. Nieuwe ontwikkelingen van gevoelige bestemmingen dienen echter op een afstand van minimaal 90 meter uit het hart van de A16 te worden gerealiseerd.

De meeste ontwikkelingslocaties in het bestemmingsplan Prinsenbeek bevinden zich op een grotere afstand van de A16. Alleen de nader uit te werken locatie in het zuidoosten van het plangebied (het Saval-terrein) ligt gedeeltelijk binnen deze contour. Bij de ontwikkeling van dit terrein zal rekening gehouden worden met deze minimale afstand.

Uit het onderzoek blijkt dat de oriënterende waarden voor het groepsrisico niet worden overschreden. Ook de geplande ontwikkelingen op het Saval-terrein leiden niet tot een overschrijding van deze waarden.

Spoorlijn Breda- Roosendaal

In verband met het bestemmingsplan zijn door TNO berekening uitgevoerd naar de ligging van de PR-contouren langs de spoorlijn Breda- Roosendaal (zie bijlage 2). Voor dit onderzoek zijn verschillende prognoses doorgerekend. Voor alle situaties blijkt dat de 10^{-6} -risicocontour op de spoorlijn ligt. Dit betekent dat alle nieuwe ontwikkelingen buiten deze contour liggen.

Gezien de geringe bevolkingsdichtheid langs de spoorlijn zal het groepsrisico onder de oriënterende waarden blijven.

Bedrijven

Binnen het bestemmingsplangebied bevinden zich geen risicovolle bedrijven.

Lucht

Inleiding

Door de uitstoot van uitlaatgassen door o.a. de industrie en het verkeer komen schadelijke stoffen in de atmosfeer die, als ze in vrij hoge concentraties langs drukke wegen voorkomen, van negatieve invloed zijn op de volksgezondheid.

Het Besluit luchtkwaliteit 2005 (Stb. 2005, 316) is gebaseerd op Europese richtlijnen en bevat, ter bescherming van het milieu en de volksgezondheid, luchtkwaliteitseisen in de vorm van grenswaarden en plandrempels voor diverse verontreinigde stoffen, te weten zwaveldioxide, stikstofdioxide, zwevende deeltjes (ook wel fijn stof of PM10 genoemd), lood, koolmonoxide en benzeen. In dit besluit is o.a. een koppeling gelegd tussen luchtkwaliteit en de ruimtelijke ordening.

Op 5 augustus 2005 is het Besluit Luchtkwaliteit 2005 (Stb. 2005, 316) in werking getreden. Dit besluit stelt dat, bij bepaalde bevoegdheden van overheden die gevolgen kunnen hebben voor luchtkwaliteit, de grenswaarden voor de in het besluit genoemde verontreinigende stoffen in acht moet worden genomen. Van de in het Besluit Luchtkwaliteit genoemde verontreinigende stoffen zijn de stoffen stikstofdioxide (NO₂) en fijn stof (PM₁₀) de aandachtspunten. Van de andere stoffen worden, in het algemeen in den lande, de grenswaarden niet overschreden.

Het bestemmingsplan Prinsenbeek maakt het realiseren van woningen en een basisschool mogelijk op verschillende locaties in de wijk Prinsenbeek. In verband met de verplichting uit het Besluit Luchtkwaliteit 2005 is er voor de bevoegdheid om via een art. 10 van de Wet op de Ruimtelijke ordening medewerking te verlenen aan deze ontwikkelingen, een luchtonderzoek naar de consequenties van deze ontwikkeling op de luchtkwaliteit ter plaatse noodzakelijk. In het luchtkwaliteitonderzoek zijn de volgende locaties onderzocht: Tuintjes (4 woningen), Schutsestraat (60 woningen en 1 school), Neelstraat/ Schutsestraat (35 woningen), Westerik (60 woningen). Voor de locatie Schutsestraat achter nr. 7, is een art. 19 Wro procedure opgestart. Voor deze procedure is apart een luchtkwaliteitonderzoek verricht. Op basis van dit onderzoek is al eerder vastgesteld dat er geen bezwaar is tegen het bouwplan op de Schutsestraat achter nr. 7.

Luchtonderzoek en resultaten

Door DGMR Industrie, Verkeer en Milieu B.V. is, in opdracht van de Gemeente Breda, onderzoek verricht naar de luchtkwaliteit als gevolg van de bouwplannen en is er een rapportage opgesteld (d.d. 2 november 2005, kenmerk V.2005.0484.01.R001). Het onderzoek gaat in het bijzonder in op de componenten stikstofdioxide (NO₂) en fijn stof (PM₁₀). Er is, conform het onderzoeksprotocol van de gemeente, onderzoek gedaan naar de invloed van het project voor de jaren 2005, 2010 en 2020 voor de autonome situatie en de situatie na planinvulling.

Uit de berekeningen blijkt dat voor de onderzochte jaren de grenswaarden voor benzeen en CO niet worden overschreden ter plaatse van de onderzochte locaties. Dit voor zowel de huidige situatie als bij realisering van de woningen en basisschool.

De jaargemiddelde grenswaarde voor NO₂ wordt in 2005 en 2010 alleen overschreden langs de A16. In 2020 wordt de norm niet meer overschreden. Voor de overige locaties wordt de jaargemiddelde grenswaarde voor NO₂ niet overschreden.

Voor fijn stof wordt de in het Besluit gestelde jaargemiddelde grenswaarde (40 µm/m³) niet overschreden. De in het Besluit luchtkwaliteit gestelde daggemiddelde grenswaarde voor PM₁₀ (50µm/m³) wordt, bij alle onderzochte locaties, in de jaren 2010 en 2020 wel vaker dan de toegestane 35 dagen per jaar overschreden. Dit vindt zijn oorzaak met name in het feit van de hoge achtergrondconcentratie in de regio Prinsenbeek.

Om inzichtelijk te maken wat de invloed van de nieuwbouw op de luchtkwaliteit is, is de autonome situatie voor de onderzochte jaren vergeleken met de autonome situatie + extra verkeer als gevolg van de geplande nieuwbouw. Uit de berekeningen blijkt dat er geen extra dagen overschrijding zijn als gevolg van de geplande nieuwbouw. Omdat de concentraties van verontreinigende stoffen gelijk blijft kan, ondanks het te hoge aantal overschrijdingen van de grenswaarde voor NO₂ en de daggemiddelde grenswaarde voor PM₁₀, op grond van de bepaling in artikel 7 lid 3 sub a van het Besluit luchtkwaliteit 2005, het nieuwbouwplan toch gerealiseerd worden.

Conclusie

Op grond van het Besluit Luchtkwaliteit 2005 is er geen bezwaar tegen de ontwikkelingen als vastgelegd in het Bestemmingsplan Prinsenbeek.

Omdat de concentraties van verontreinigende stoffen gelijk blijft kan, ondanks het te hoge aantal overschrijdingen van de grenswaarde voor NO₂ en de daggemiddelde grenswaarde voor PM₁₀, op grond van de bepaling in artikel 7 lid 3 sub a van het Besluit luchtkwaliteit 2005, het nieuwbouwplan toch gerealiseerd worden.

De aanpak van overschrijdingen van grenswaarden wordt in het Luchtkwaliteitplan Breda opgenomen. Hierin staan algemene maatregelen opgenomen om de luchtkwaliteit binnen Breda te verbeteren. De gemeente is bezig met het afronden van het Luchtkwaliteitplan, welke naar verwachting eind 2005 vastgesteld zal worden.

Bodem

In het bestemmingsplangebied zijn diverse bodemonderzoeken verricht. In de meeste gevallen zijn hierbij geen noemenswaardige verontreinigingen aangetroffen. Wel worden plaatselijk in het grondwater licht tot sterk verhoogde concentraties zware metalen in het grondwater aangetroffen zonder dat hiervoor een aanwijsbare oorzaak is. Dergelijke concentraties worden ook elders in en rond Breda in het grondwater aangetroffen en kunnen dan ook als normaal beschouwd worden.

Op een aantal plaatsen zijn wel verontreinigingen aangetroffen. Deze kunnen gerelateerd worden aan (bedrijfs)activiteiten die ter plaatse hebben plaatsgevonden. Afhankelijk van de aard en de omvang van de verontreinigingen en het gebruik van de locatie zullen deze verontreinigingen in de toekomst gesaneerd moeten worden.

De bodemkwaliteit zal, eventueel na sanering, geen belemmering vormen voor de geplande ontwikkelingen. Voordat ergens gebouwd mag worden dient, in het kader van de bouwvergunning aangetoond te worden dat de bodemkwaliteit geschikt is voor geplande functie van het bouwwerk.

Bedrijven

In Prinsenbeek is de industriële bedrijvigheid beperkt. De meeste vergunningen in de bebouwde omgeving betreffen detailhandel en kleinschalige ondernemingen (categorie 1 en 2 bedrijven). De impact van deze bedrijven op de omgeving is beperkt. De bedrijven met een hogere milieubelasting (maximaal categorie-3) die in het verleden aan de rand van het dorp aanwezig waren, zijn of worden op korte termijn verplaatst. Het aantal geregistreerde klachten ten gevolge van de bedrijven in Prinsenbeek is beperkt.

In het nieuwe bestemmingsplan worden in het bestemmingsplangebied alleen nog bedrijven toegestaan waarvan de invloed op de omgeving beperkt is (categorie 1 of 2).

Duurzaam bouwen

Uitgangspunt bij nieuwbouw (of renovatie) is dat er zoveel mogelijk gebruik gemaakt wordt van duurzame bouwmaterialen. Duurzame bouwmaterialen zijn in principe bouwmaterialen die geen aanslag op het milieu doen en welke geen aanslag doen op uitputbare bronnen.

Duurzaam bouwen is echter meer dan het toepassen of vermijden van bepaalde materialen. Ook de locatiekeuze, verkaveling, inrichting van de waterhuishouding, flexibel en levensloopbestendig bouwen en energievoorziening zijn aandachtspunten die onder deze noemer thuis horen.

Een van de actiepunten uit de Milieuvisie is "Breda dakstad". Het doel hiervan is om de daken in de stad, intensiever en nuttiger te gebruiken. Hierbij kan gedacht worden aan bijvoorbeeld (openbare) daktuinen, wateropvang en energieopwekking. Andere mogelijkheden zijn ook denkbaar.

Energie

Een duurzame ontwikkeling stelt eisen aan het energiegebruik en de energiebronnen van de locatie. De optimale situatie zou zijn dat alle benodigde energie opgewekt middels duurzame bronnen. Hoewel dit streefbeeld op dit moment nog niet haalbaar is, kunnen er maatregelen genomen worden om de energiehuishouding zo duurzaam mogelijk te maken. De voorkeurvolygde voor maatregelen is:

1. beperken energieverbruik;
2. toepassen duurzame energiebronnen;
3. efficiënt gebruik van fossiele brandstoffen.

Getracht zal moeten worden bij nieuwe ontwikkelingen het streefbeeld zo dicht mogelijk te benaderen.

Het doel in de Milieuvisie van de Gemeente Breda is om bij (re)constructie van wijken een energieprestatie op locatie (EPL) van minimaal 7 na te streven.

Waterhuishouding

Oppervlaktewater

De 2 belangrijkste waterlopen in Prinsenbeek zijn de Bosloop en de Kerkelpolderloop. Deze waterlopen zijn in het beheer bij Waterschap Brabantse delta. De Bosloop voert het water uit het Liesbos af en loopt vanuit het zuiden door het centrum naar het noorden. Delen van de Bosloop zijn overkluisd. De Kerkelpolderloop voert het water af van het gebied gelegen tussen spoorlijn en de Leursebaan en loopt ten westen langs Prinsenbeek en het onlangs aangelegde uitbreidingsplan De Neel, naar het noorden. Behoudens de retentievijver in uitbreidingsplan De Neel is verder geen oppervlaktewater aanwezig. De Bosloop is in de huidige situatie zwaar belast. Bij hevige regenval kan dit tot wateroverlast leiden omdat het regenwater niet snel genoeg afgevoerd kan worden en er onvoldoende bergingscapaciteit is om het water tijdelijk te bergen. Momenteel wordt in samenspraak met het Waterschap door de gemeente een onderzoek verricht naar de mogelijkheden om de wateroverlast te verminderen. Duidelijk is wel dat de overkluisde delen van de Bosloop de waterafvoer beperken en daardoor de wateroverlast versterken. Het streven van het waterschap is dan ook om de overkluising zoveel als mogelijk in te korten door de aanleg van meer open water. Hiermee kan tevens extra bergingscapaciteit worden gerealiseerd.

Om de kans op wateroverlast in de toekomst te verkleinen is het noodzakelijk om meer mogelijkheden te realiseren om water tijdelijk te bergen. Bij nieuwe ontwikkelingen dient te worden voorkomen dat deze leiden tot een extra belasting van het watersysteem.

Riolering

Het afvalwater en regenwater in Prinsenbeek wordt grotendeels via een gemengd rioolstelsel afgevoerd naar de rioolwaterzuiveringsinstallatie Nieuwveer. Alleen in het uitbreidingsgebied Heikant is een verbeterd gescheiden rioolstelsel aangelegd. Dit betekent dat het afvalwater en het regenwater hier via afzonderlijke rioolbuizen ingezameld en afgevoerd wordt.

Bij extreme regenbuien kan het riool de watertoevoer niet verwerken. Hiervoor zijn zogenaamde overstorten aanwezig. Dit leidt ertoe dat het verdund ongezuiverd afvalwater op het oppervlaktewater wordt geloosd. Dit heeft negatieve gevolgen op de waterkwaliteit. Om dit probleem te ondervangen zijn bergbezinkbassins in de Tuintjes, Beeksestraat en Middenweg aangelegd.

Het uiteindelijke doel is om overal waar mogelijk een (verbeterd) gescheiden rioolstelsel met retentie te realiseren zodat het regenwater langer wordt vastgehouden en te bergen in oppervlaktewater. Gezien de problemen die nu al optreden bij extreme regenbuien (zie boven) kan alleen afgekoppeld worden indien er voldoende berging gerealiseerd kan worden. Dit zal bij de uiteindelijke uitwerking van de plannen in overleg met het Waterschap Brabantse Delta worden onderzocht.

Ecologie

De Gemeente Breda streeft er naar om waar mogelijk de waterlopen een ecologische invulling te geven. Dit geldt ook voor de waterlopen in Prinsenbeek. Hierbij dient aangetekend te worden dat een eventuele ecologische inrichting niet ten koste mag gaan van het doorstroomprofiel en de afvoercapaciteit. Eventuele toekomstige ontwikkelingen van de waterlopen dienen in samenspraak met het waterschap gerealiseerd te worden.

Invloed bestemmingsplan

Het bestemmingsplan is grotendeels conserverend van karakter. De invloed op de waterhuishouding is dan ook beperkt.

De nieuwe ontwikkelingen mogen geen negatieve invloed uit oefenen op de waterhuishouding. Dit betekent dat nieuwbouw voorzien moeten worden van een (verbeterd) gescheiden rioolstelsel en dat er voorzieningen worden getroffen om het regenwater dat op de verharde oppervlaktes valt te bergen in een retentievoorziening.

Daarnaast dient er rekening gehouden te worden met de uitkomst van het onderzoek dat op dit moment wordt uitgevoerd. Dit kan er toe leiden dat locaties voor tijdelijke waterberging worden aangewezen ter voorkoming van wateroverlast in de bestaande bebouwde omgeving.

Watertoets

De waterparagraaf is in overleg met het waterschap tot stand gekomen. De uit te werken plannen zullen in overleg met het waterschap worden uitgewerkt.

Ecologie

Naast het raamwerk van de Ecologische Hoofdstructuur is in Breda een ecologische groenstructuur opgesteld. Hierbij wordt onderscheid gemaakt tussen verblijfsgebieden, bijzondere gebieden en verbindingszones. Verblijfsgebieden zijn gebieden die, door de aanwezigheid van verschillende natuurlijke elementen, een leefgebied voor dieren zijn. Bijzondere gebieden zijn gebieden waar beschermde of bedreigde planten en/of dieren voorkomen. Verbindingszones zijn noodzakelijk om het mogelijk te maken dat de dieren zich tussen de verschillende natuurgebieden kunnen verplaatsen.

Het beleid is er op gericht om de bestaande ecologische structuur te handhaven en waar mogelijk te versterken. Waar handhaving van de bestaande structuur niet mogelijk is, dient dit gecompenseerd te worden. Hierbij is het van vitaal belang voor het systeem dat de ecologische verbindingen in stand blijven. Hierbij dient voorkomen te worden dat kruisingen met wegen onneembare barrières worden.

In het studiegebied bevinden zich vooral langs de (spoor)wegen enkele waardevolle ecologische elementen. In het kader van de aanleg HSL en A16 is tussen het dorp en de infrastructuurbundel een stadspark gepland. Vanuit ecologisch oogpunt is het van belang om een groene verbinding tussen dit park en het Liesbos te realiseren. Deze groene verbinding dient onder meer gerealiseerd te worden op de nader uit te werken locatie Westrik (Saval). Op deze locatie zijn belangrijke groenstructuren aanwezig in de vorm van een tweetal houtsingels. Vanuit ecologische oogpunt is het van belang om deze structuren te behouden en indien mogelijk te versterken zodat een robuuste verbinding ontstaat tussen het park en het Liesbos.

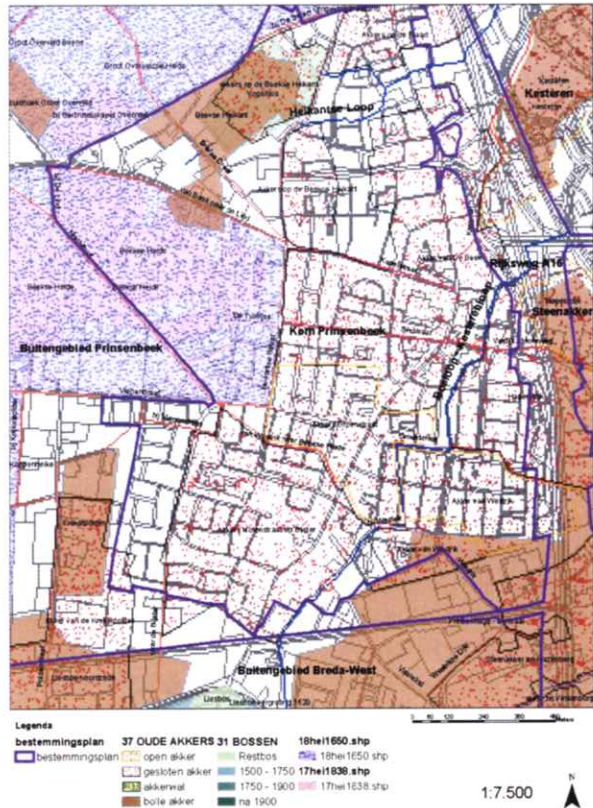
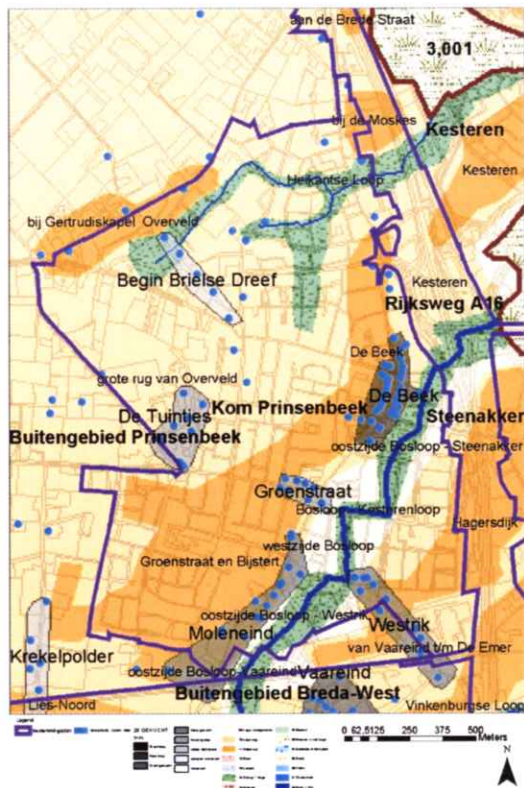
De overige te ontwikkelen locaties bevatten geen elementen die in de voornoemde ecologische structuur zijn opgenomen.

Flora- en fauna toets

In het kader van de flora- en faunatoets is een quick-scan uitgevoerd voor de te ontwikkelen locatie (zie bijlage 4). Hieruit blijkt dat op de meeste te ontwikkelen locaties de flora en fauna beperkt is tot algemeen voorkomende soorten. Dit betekent dat de flora en fauna op deze locaties geen belemmering vormen voor de geplande ontwikkelingen.

Ook bij de locaties Tuintjes en Westrik zijn alleen algemeen voorkomende soorten aangetroffen. De aanwezige groenstructuren op deze locaties maken echter een nader ecologisch onderzoek naar het voorkomen van (broed)vogels en zoogdieren waaronder vleermuizen, noodzakelijk. Naar verwachting zal dit nader onderzoek geen belemmering opleveren voor de geplande ontwikkelingen. Wel kunnen er randvoorwaarden uitkomen waaraan de ruimtelijke plannen moeten voldoen om ecologisch verantwoord te worden ingepast. Naar aanleiding van het ecologisch onderzoek zullen ontheffingen worden aangevraagd bij Laser LNV.

¹ De resultaten van zowel het project Breda-West als de HSL-onderzoeksgegevens zullen begin 2004 in boekvorm verschijnen. K. Leenders, Cultuurhistorische landschapsinventarisatie gemeente Breda. Breda 2004.



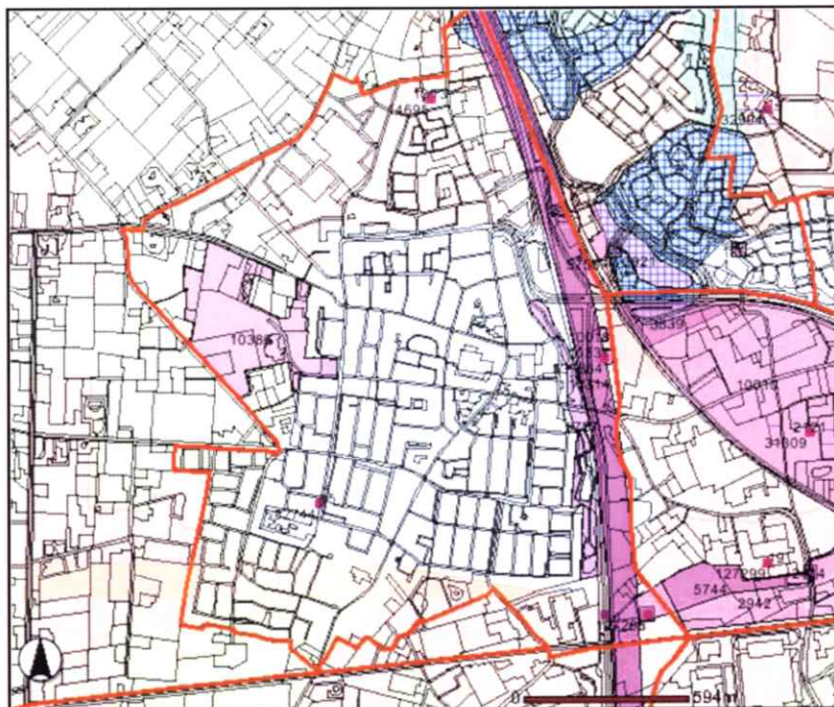
5 ARCHEOLOGIE EN CULTUURHISTORIE

De geomorfologische ondergrond van Prinsenbeek bestaat grotendeels uit de brede lage dekzandrug van Overveld en Kesteren met in het zuidoosten de uitloper van de dekzandrug van Steenakker (figuur 11). De dekzandgebieden worden gescheiden door het beekdal van de Kesterenloop of Bosloop die uitmondt in het beemdgebied van Hambroek. Op de dekzandrug van Overveld loopt verder nog het beekdal van de Heikantseloop. Op deze brede dekzandruggen liggen verschillende zuidwest-noordoost georiënteerde hogere zandruggen. De dekzandruggen zijn in latere tijd bedekt door grote akkercomplexen, die deels al dateren uit de late Middeleeuwen. De landschappelijke ligging van het plangebied maakt het aannemelijk dat er in het verleden menselijke activiteiten hebben plaatsgevonden. Uit grootschalig archeologisch onderzoek in Breda-West blijkt namelijk dat de pre- en protohistorische bewoning te vinden is op de vruchtbare hoge delen in het landschap nabij het water. Vanaf de Vroege Middeleeuwen verschuift de bewoning steeds verder naar de lagere delen van het landschap. De boerderijen uit de Late Middeleeuwen liggen vrijwel altijd op de overgang naar de beekdalen. Deze menselijke activiteiten hebben in de bodem sporen achtergelaten, die bestaan uit resten van boerderijen, waterkuilen, grafstructuren en dergelijke. In hoeverre de aanleg van de huidige (industriële) bebouwing en infrastructuur deze bewoningssporen hebben aangetast, is niet bekend.

Uit het gebied zijn verschillende vindplaatsen bekend die dateren vanaf de vroege prehistorie tot in de nieuwe tijd. Het gaat daarbij onder andere om een nederzettingsterrein uit de vroege Middeleeuwen in het gebied Westrik en sporen van bewoning uit de Brons- en IJzertijd ten oosten van Prinsenbeek. Zowel in het plangebied als direct daarbuiten is veelvuldig archeologisch onderzoek gedaan. Dit betreft o.a. het project Heilaar-Noord ten oosten van de Heilaarstraat, de op het tracé van de HSL/A16 onderzochte locaties Westrik en Vinkenburg evenals archeologische waarnemingen tijdens de aanleg van het HSL tracé. In het tracé van de HSL direct ten zuiden van het plangebied zijn o.a. grafstructuren aangetroffen die dateren uit de Bronstijd en IJzertijd. Aan de zuidoostzijde zijn verder bij archeologisch onderzoek nederzettingssporen uit zowel de IJzertijd, Romeinse tijd als Volle Middeleeuwen aangetroffen. Tijdens grootschalig archeologisch onderzoek in Breda-West (Moskes, Steenakker, Huifakker en Emerakker) werden bewoningssporen aangetroffen die dateren vanaf de Steentijd tot in de Vroege en Volle Middeleeuwen. Het gebied blijkt vooral vanaf de Brons- en IJzertijd tot en met de Middeleeuwen vrij intensief en mogelijk vrij continu bewoond te zijn geweest. Concluderend kan worden gesteld dat de archeologische verwachtingswaarde voor het gebied vrij hoog is.

Uit het cultuurhistorisch onderzoek door de heer K. Leenders¹ mogen blijken dat het plangebied een rijke geschiedenis kende (figuur 11 en 13). Prinsenbeek is ontstaan uit een aantal verschillende gehuchten, waarvan er een aantal al dateert uit de late Middeleeuwen.

¹ K. Leenders. Cultuurhistorische landschapsinventarisatie gemeente Breda, Breda 2004.
De aard van deze controle moet nog worden uitgewerkt



figuur 14: Archeologische verwachtingenkaart plangebied met archeologisch onderzochte gebieden

Oranje = hoge verwachting

Geel = middelhoge verwachting

Wit = niet gekarteerd

Groen = lage verwachting

Blauw = lage verwachting, maar wel een zone met een hoge informatiewaarde

Roze vlakken en stippen = archeologisch gekarteerde gebieden en vindplaatsen

Beek werd in 1796 een zelfstandige parochie, afgesplitst van Princenhage. De Beek, nu Prinsenbeek, was van oorsprong een klein dorp dat in 1832 is uitgegroeid tot een fors dorp. De Onze Lieve Vrouwekerk van de Beek is de neogotische opvolger uit 1859 van de houtbouwkerk uit 1796. De kerk werd in 1964 afgebroken en de pastorie diende als gemeentehuis tot in 1996.

Westrik is een klein oud gehucht dat bij het middeleeuwse bezit Gageldonk hoorde en bestond uit hoeven en huizen langs de Westrikse Straat. Achter deze hoeven lagen de bijbehorende oude akkers. Het gehucht Groenstraat bestaat uit een huizengroep aan straat die dwars loopt op de huidige Groenstraat. Het Moleneind is een kleine nederzetting van verspreid gelegen hoeven aan de huidige Groenstraat ten zuidwesten van het voormalig gehucht Groenstraat. Het Moleneind is genoemd naar de Liesbosse Molen, later molen De Beer geheten. De Tuintjes was een huizengroep ten westen van de Beek en was vermoedelijk van oorsprong een nederzetting van "heidekrakers" uit de achttiende eeuw. Het gehucht Brielse Dreef lag oorspronkelijk verspreid aan de straat, maar was al in 1832 meer aan elkaar gegroeid. In 1830 was alleen het laatste huis nog een boerderij.

De oudste wegen in het gebied bestaan vooral uit akkerwegen, ontginningswegen, gehuchtstraten en heide- en heiderandwegen. Via Overveld liep de weg Liesbos - Beek - Nieuw Veer volgens een S-vormig tracé, waarbij het laatste stuk naar het Nieuw Veer enkele donken volgde. Verder liep ten westen van Prinsenbeek de Oude Postbaan van Antwerpen naar Holland. Vermoedelijk gaat het hier om een middeleeuwse route die in het begin van de negentiende eeuw korte tijd als postbaan in gebruik was.

Een groot deel van Prinsenbeek wordt gekenmerkt door enkeerdgronden of oude bolle akkers (figuur 2). Bolle akkers getuigen van een nog niet geheel begrepen intensieve bewerking van het akkerland in of na de Middeleeuwen. Daardoor kwam het midden van de akker zo'n halve tot een hele meter hoger te liggen dan de randen. Dit zal de afwatering bevorderd hebben. De akkers van het Moleneind van De Beek en de Bijster strekken zich uit tot aan de Bosloop in het oosten en tot een rechte lijn in het westen. De akkers van de Groenstraat hadden een open structuur. Hier overheerst een heiningenlandschap: de akkers en andere velden waren vroeger veelal omgeven met een levende heg, al dan niet op een walletje, en eventueel boomrijen. Open akkercomplexen waren aan de buitenzijde wel begrensd met een levende haag, eventueel op een wal, maar de interne verdeling in eigendoms- of gebruikseenheden bestond uit greppels van een voet breed en diep, ofwel een grasbandje van een voet breed, dan wel een denkbeeldige lijn tussen twee merktekens zoals een steen of paal. Deze open akkers zijn waarschijnlijk de oudste akkercomplexen. Bovendien is in de Kempen, maar óók heel nadrukkelijk in Breda, aangetoond dat onder deze in de negentiende eeuw niet of schaars bewoonde akkers, vroegmiddeleeuwse en zelfs oudere bewoningssporen schuil gaan. Het nederzettingsspatroon is tot in de dertiende eeuw nogal dynamisch geweest. Pas vanaf de dertiende eeuw werd blijkbaar het nederzettingsspatroon gevormd, dat we rond 1800 nog (in uitgegroeide vorm) kunnen waarnemen.

In het westen van Prinsenbeek lag vroeger de Beekse Heide (zie figuur 2). Dit heidegebied maakte tot 1650 deel uit van de "gemeynte" van de Beek en werd pas in 18e-19e eeuw ontgonnen. Gemeynten zijn in en om Breda terreinen waarop bepaalde boeren een gemeenschappelijk gebruiksrecht hadden, met uitsluiting van anderen. De gerechtigden betaalden daarvoor een cijns (belasting) aan de heer van Breda die pro forma eigenaar bleef van die gronden. Midden in het Beekse heidegebied lag tot in de 19e eeuw een oud ven, genaamd de Neel. In het noordwesten van Prinsenbeek lag het oude van oorsprong middeleeuwse Vogelenbos. Dit kleine bos tussen Prinsenbeek en de Overveldse Heide bij De Beek is inmiddels verdwenen. Van het alom aanwezige vroegmiddeleeuwse bos was al tegen 1350 weinig meer over gebleven.

Uit historisch-geografisch onderzoek blijkt verder dat in Prinsenbeek twee schansen van de Spanjaarden uit 1624/25 hebben gelegen.

5.1 AANLEGVERGUNNINGENSTELSEL

Specifieke afwegingsaspecten

Binnen het plangebied zijn terreinen aan te wijzen met een hoge en lage archeologische verwachtingswaarde. Deze verwachtingswaarden zijn weergegeven op de archeologische verwachtingenkaart (fig. 14). Verder is een groot deel van de bestaande landindeling en infrastructuur binnen het plangebied van cultuurhistorische waarde (zie hierboven). Archeologische waarden zijn onlosmakelijk verbonden met de bodem en daardoor erg kwetsbaar voor bodemingrepen. Bij het gebruik van gronden dient daarom zoveel mogelijk rekening gehouden te worden met de archeologische en cultuurhistorische waarden binnen het plangebied.

De verschillende archeologische verwachtingszones (hoog en laag) laten zich vertalen in verschillende adviezen met betrekking tot de geplande ingrepen. De voorgestelde maatregelen (zie Voorschriften) hebben betrekking op het creëren van de mogelijkheid voor het maken van een nadere archeologische afweging bij eventuele toekomstige grootschalige bodemingrepen in het plangebied. Dit voorschrift sluit aan op de procedures die in het kader van de implementatie van het verdrag van Valletta (Malta) verplicht worden gesteld. In de vernieuwde wetgeving t.a.v. archeologie wordt het verplicht om op een verantwoorde wijze met het archeologische bodemarchief om te gaan. Dit wil zeggen dat door het bevoegde gezag (de Gemeente Breda) wordt vastgesteld of en in welke vorm archeologisch onderzoek of andere maatregelen op het te verstoren terrein noodzakelijk zijn. De Gemeente Breda baseert zich daarbij op deskundig advies gekoppeld aan het noodzakelijke vooronderzoek. De kosten van vooronderzoek en, eventuele daaropvolgende, archeologische uitvoeringsmaatregelen kunnen verhaald worden op de exploitant.

Ten aanzien van gebieden met een **hoge en middelhoge archeologische verwachtingswaarde** is het advies gericht op behoud van archeologische waarden in de huidige staat: ingrepen die tot (fysieke) aantasting van archeologische waarden leiden, dienen zoveel mogelijk vermeden te worden. Concreet betekent dit dat gestreefd dient te worden naar extensief grondgebruik en dat bodemingrepen dieper dan de bouwvoor (ca. 30 cm –Mv) moeten worden voorkomen. Indien behoud van archeologische waarden niet mogelijk is, wordt aanbevolen om in een zo vroeg mogelijke fase van de planvorming in de desbetreffende delen een inventariserend archeologisch onderzoek uit te laten voeren. In een dergelijk archeologisch vooronderzoek zal de vereiste informatie verzameld worden op basis waarvan een belangenafweging en verdere besluitvorming kan plaatsvinden.

Ten aanzien van gebieden met een **lage archeologische verwachting** wordt de kans op het voorkomen van archeologische vindplaatsen zeer klein geacht. Voor deze zones gelden in principe geen beperkingen met betrekking tot de geplande ingrepen. Het Bureau Cultureel Erfgoed vraagt wel dat het ruim op voorhand gewaarschuwd wordt wanneer bodemingrepen, zoals bv. het bouwrijp maken, uitgevoerd worden zodat een archeologische controle¹ op tijd in de weekplanning kan worden ingeschreven.

Er dient ook opgemerkt te worden dat, bij afwezigheid van een bevoegd archeoloog, eventuele vondsten die gedaan worden tijdens bijvoorbeeld planuitvoering, vallen onder de informatieplicht zoals vastgesteld in artikel 47 van de Monumentenwet 1988.

Artikel 47

1. Hij die anders dan bij het doen van opgravingen een zaak vindt, waarvan hij weet of redelijkerwijs moet vermoeden dat het een monument is, is verplicht hiervan binnen drie dagen aangifte te doen.
2. De aangifte dient te geschieden bij de burgemeester van de gemeente waar de vondst is gedaan (of bij het bevoegde gezag i.c. het Bureau Cultureel Erfgoed van de gemeente Breda) of, wanneer de vondst werd gedaan buiten het grondgebied van enige gemeente, bij Onze Minister.
3. De burgemeester geeft van deze aangifte onverwijld kennis aan de directeur van de Rijksdienst voor het Oudheidkundig Bodemonderzoek.

Hoewel voor zones in natte landschappelijke eenheden een lage archeologische verwachting geldt voor

wat nederzettingssporen betreft, hebben de natte zones toch een bijzondere status door de mogelijke uitstekende bewaringsomstandigheden van de organische component van het archeologische vondstmateriaal zoals hout, leder, textiel, plantenresten, zaden en vruchten, enz. Het zijn met andere woorden **zones met een hoge informatiewaarde** doordat er mogelijk een **bijzondere archeologische dataset** kan verworven worden. Deze dataset moet in relatie tot de bewoningsactiviteiten uit aangrenzende zones met een middelmatige en/of hoge verwachting worden gezien. Om vast te kunnen stellen in welke gebieden organische resten mogelijk goed geconserveerd zijn, is voorafgaand aan de planuitvoering een beperkt vooronderzoek noodzakelijk op de plaatsen waar dergelijke vondstenensembles bedreigd zijn. Vervolgens kan op basis van de resultaten besloten worden of archeologische begeleiding tijdens de planuitvoering al dan niet noodzakelijk is. Door de relatief beperkte archeologische kennis hierover, zijn deze zones van groot belang. In de natte zones liggen bij uitstek mogelijkheden voor het verwerven van nieuwe inzichten op archeologisch gebied.

6 KABELS, LEIDING EN ANDERE BELEMMERINGEN

Over het plangebied voeren twee straalpaden. Het zijn de verbindingen Brèda - Zevenbergen en Oosterhout – Etten-Leur. Gezien de hoogte waarop deze paden het plangebied kruisen, zijn er geen ernstige planologische implicaties.

Tevens ligt langs de spoorlijn naar Etten-Leur het tracé van een hoge drukgasleiding. Bij de ontwikkeling van het voormalige SAVAL-terrein is met de invloed van deze leiding (2 maal 4 meter) rekening gehouden.

Binnen de plangrenzen ligt het afvalwaterpersriool dat naar de Rioolwaterzuiveringsinstallatie Nieuwveer voert. Deze infrastructuur kent een belemmeringszone van 5 meter aan weerszijde van het riool.

Over het plangebied voert een ondergrondse hoogspanningsleiding met een belemmeringszone van 2 maal 4 meter.

De ligging van deze infrastructuur is op de plankaart aangegeven.

7 DOELSTELLINGEN VAN HET BESTEMMINGSPLAN

Prinsenbeek is vooral een woondorp. Voorzieningen die voor het dagelijkse leven noodzakelijk zijn, zoals winkels, basisscholen, sportcomplexen, en de bibliotheek, zijn eveneens aanwezig. Voor grootschaliger functies is Prinsenbeek vooral aangewezen op Breda. Het dorp is een geliefde plek om te wonen. Stedenbouwkundige of planologische problemen zijn er nauwelijks. Wel heeft de aanleg van HSL en A16 een grote invloed op de beleving van de oostzijde van het dorp. Ook de voortschrijdende verstedelijking van het voormalige agrarisch gebied tussen Breda en Prinsenbeek leidt er toe dat het dorp meer en meer tot het stedelijke gebied van Breda gaat behoren.

Het primaire doel van dit bestemmingsplan is het behoud van de kwaliteit van het woon- en leefmilieu.

Ondanks dat geen grootschalige ontwikkelingen in het dorp zijn voorzien, moet opgemerkt worden dat Prinsenbeek geen openluchtmuseum is. Er vinden altijd ontwikkelingen plaats, variërend van een kleinschalige vergroting van de woning, een herinrichting van het openbare gebied tot een andere functie in een leegstand schoolgebouw. Dit is normaal binnen de geleidelijke verandering van het stedelijke gebied. De secundaire doelstelling van dit bestemmingsplan is aan deze veranderingen en ontwikkelingen ruimte te bieden voor zover ze geen inbreuk plegen op de kwaliteit van het leefmilieu.

Het ruimtelijke ordeningsbeleid is in hoofdzaak gericht in de volgende zaken:

- Het beleid is er primair op gericht de bestaande kwaliteit van het woon- en leefgebied te handhaven en waar mogelijk te versterken. Daar waar ontwikkelingen mogelijk zijn wordt er naar gestreefd de functionele en ruimtelijke structuur van Prinsenbeek te versterken.
- Toe te voegen woningbouw dient gericht te zijn op een verdere differentiatie van de woningvoorraad, waarbij met name aandacht moet worden gegeven aan senioren en aan starters op de woningmarkt
- Een dorp is meer dan alleen wonen, voorzieningen spelen een belangrijke rol in de leefbaarheid. In de dorpskern en andere goed bereikbare plaatsen dient daarom ruimte geboden te worden voor commerciële ruimten en/of sociaal -maatschappelijke voorzieningen
- De kwaliteit en identiteit van Prinsenbeek zijn nauw verbonden met de groene uitstraling in de openbare ruimte. Deze karakteristiek wordt zo veel mogelijk beschermd.
- Het verkeer wordt zoveel mogelijk geconcentreerd op de "ring". De overige wegen hebben vooral een verblijfsfunctie.

Nabij het woongebied De Neel zijn twee grote locaties die benut kunnen worden voor verdere verstedelijking. Ook het voormalige terrein van SAVAL is voor herontwikkeling beschikbaar. Dit bestemmingsplan biedt hiervoor een planologisch-juridische basis, waarbij rekening wordt gehouden met de doelstellingen van het bestemmingsplan.

8 BESCHRIJVING VAN HET BESTEMMINGSPLAN

Het bestemmingsplan "Kom Prinsenbeek" is het planologisch-juridisch kader voor het beheer en de ontwikkeling in de kom van Prinsenbeek.

Dit hoofdstuk bevat een beschrijving van de gewenste functionele en ruimtelijke structuur, weergegeven in de vorm van bestemmingen en randvoorwaarden. De basis voor deze beschrijving wordt gevormd door de analyse van de bestaande situatie, de te verwachten ontwikkeling en de beleidsuitgangspunten zoals vermeld in de voorgaande hoofdstukken. In de voorschriften zijn deze bestemmingen en randvoorwaarden juridisch verwoord.

Er kan onderscheid worden gemaakt in beheergebieden waar het behoud van de bestaande situatie primair is. Binnen de planperiode van dit bestemmingsplan zullen niet of nauwelijks wijzigingen optreden in de bestemmingen en de hoofdvorm van de bebouwing.

Daarnaast is er een aantal plaatsen waar ontwikkelingen mogelijk zijn. Dit kan zowel in de functie als in de ruimtelijke vorm. Voor deze locaties zijn nadere voorwaarden opgenomen, zowel naar bestemming als ruimtelijke vorm.

8.1 BEHEERGEBIEDEN

In de hierna volgende paragrafen worden de ruimtelijke randvoorwaarden voor de bestemmingen nader toegelicht. Deze toelichting is in de voorschriften van dit bestemmingsplan juridisch vastgelegd.

In het beheergebied komen de volgende bestemmingen voor:

- Woondoeleinden
- Centrumdoeleinden
- Gemengde doeleinden
- Maatschappelijke doeleinden
- Verkeersdoeleinden
- Verkeers- en verblijfsdoeleinden
- Groenvoorzieningen
- Water
- Bedrijventerrein
- Bedrijfsdoeleinden
- Sportdoeleinden
- Kantoren
- Detailhandel
- Motorbrandstoffenverkooppunt
- Horecadoeleinden
- Belemmeringenzones

8.1.1 Woondoeleinden

Het grootste gedeelte van het dorp bestaat uit woonbuurten met de bestemming Woondoeleinden. Centraal voor deze gebieden staat het behoud van de woonfunctie en van een goed woonmilieu. Uiteraard spelen de belangen van de buurtbewoners een grote rol in het beheerproces. Tot de bestemming behoren de bestaande woningen en tuinen. Doel van de bestemming is het behouden van de bestaande ruimtelijke structuur die wordt gevormd door bouwblokken, bouwhoogten, straten en groenelementen. Renovatie of vervangende nieuwbouw is wel mogelijk, maar dan over het algemeen wel binnen de huidige ruimtelijke opzet.

8.1.2 Centrumdoeleinden

De bestemming voorziet in een groot aantal maatschappelijke en dienstverlenende functies zoals

detailhandel en horeca. Tussen deze voorzieningen zijn nog diverse woningen aanwezig. Dit scala aan functies is karakteristiek voor de centraal gelegen delen van Prinsenbeek. Om te voorkomen dat de woonfunctie in deze gebieden afneemt bij functieverandering, is het belangrijk dat minimaal de woonfunctie op de verdieping behouden blijft. Op de plankaart en in de voorschriften zijn de ruimtelijke voorwaarden voor de bebouwing en het overige gebruik van de gronden aangegeven. De huidige bouwhoogte en bebouwingsgrenzen zijn maatgevend.

8.1.3 Gemengde doeleinden GD

De winkelstrip met bovenwoningen aan de Haverdijk is middels deze bestemming geregeld. Zowel de commerciële ruimten als de bovenwoningen zijn van toegesneden voorschriften voorzien.

8.1.4 Maatschappelijke doeleinden M

Het bestemmingsplan telt een aantal locaties waar functies zijn gehuisvest ten behoeve van onderwijs en maatschappelijke dienstverlening, zoals de bibliotheek, Hagedonk en de Drie Linden.

Deze functies zijn sterk afhankelijk van de vraag vanuit de bevolking. Het is daarom denkbaar dat er in de loop der tijd wijzigingen optreden in de omvang van die functies. Als voorbeeld kan de bibliotheek worden aangehaald. Deze functie functioneert beter nu ze op een meer centrale locatie in Prinsenbeek is gehuisvest. Ook de omvang van basisscholen is niet altijd gelijk. De uitbreiding van het dorp kan leiden tot vergroting van de gebouwen. Al deze wijzigingen zijn nauwelijks voorspelbaar.

Binnen dit bestemmingsplan worden de huidige situaties positief bestemd. Waar dat mogelijk is, is enige uitbreidingsruimte geboden.

De planvorming ten aanzien van Hagedonk die momenteel (voorjaar 2005) separaat van dit bestemmingsplan wordt gepleegd, biedt voldoende aangrijpingspunt om dit in het bestemmingsplan juridisch vast te leggen. De nieuwe locatie voor de basisschool is opgenomen in de voorschriften van Uitwerkingslocatie de Neel, de herontwikkeling van de locatie Schoolstraat is met een directe bouwtitel voorzien en de locatie Middenweg is eveneens van een passende regeling voorzien. Indien er ontwikkelingen noodzakelijk zijn die niet in overeenstemming zijn met dit bestemmingsplan, dan kan daar desgewenst middels wijzigingsprocedures op worden ingespeeld.

8.1.5 Verkeersdoeleinden V

De ligging van Prinsenbeek is zodanig dat de wijk goed aangesloten is op de hoofdverkeersstructuur van Breda.

Prinsenbeek wordt via de ring Velsgoed – Molenstraat – Vianendreef – Middenweg – Haverdijk – Valdijk, voor het bestemmingsverkeer, vanaf de noordelijke rondweg ontsloten. Deze route is bestemd als "V, Verkeersdoeleinden". Op deze route is de ontsluitingsfunctie maatgevend.

8.1.6 Verkeer en verblijfsdoeleinden Vv

Alle overige wegen, straten, erven en pleintjes zijn bestemd als "V v, Verkeers- en verblijfsgebied". In deze gebieden is de auto te gast en is de verblijfsfunctie maatgevend.

8.1.7 Groenvoorzieningen G

In deze bestemming zijn de diverse groenplekken in het woongebied opgenomen. Op deze groenplekken is alleen ruimte voor de inrichting van speelplekken en andere met het groene karakter samenhangende activiteiten. Aangezien deze bestemming een nauwe samenhang kent met de bestemming Verkeers- en verblijfsdoeleinden is binnen deze bestemming ook de mogelijkheid voor de aanleg van verhardingen en parkeergelegenheden opgenomen. Hierdoor is een grote mate van flexibiliteit in de inrichting van het openbaar gebied gecreëerd.

8.1.8 Water Wa

Binnen deze bestemming zijn twee waterlopen opgenomen: de Bosloop langs de Vliet en de Haverdijk en de Krekelpolderloop langs de Heisprong. Bij de bestemming horen eveneens de taluds. Bij deze

bestemming is de waterhuishoudkundige betekenis, inclusief daarmee samenhangende kunstwerken en installaties, dominant. Tevens is ruimte geschapen voor (ecologische) herinrichtingsmaatregelen.

8.1.9 Bedrijventerrein B

Het bedrijventerrein de Lindt is binnen de bestemming Bedrijven opgenomen. Aan de zijde van de Postbaan is de mogelijkheid voor de vestiging van bedrijfswoningen opgenomen. Het bedrijf aan de Dennenweg valt eveneens binnen deze bestemming.

8.1.10 Sportdoeleinden S

Het sportcomplex aan de Heikant is in deze bestemming opgenomen. De voorschriften bieden ruimte voor diverse bouwwerken die voor het functioneren van de verenigingen noodzakelijk zijn.

8.1.11 Kantoren K

De drie kantoren(gebouwen) aan de Markt zijn binnen deze bestemming gevat.

8.1.12 Detailhandel DH

Hoewel de meeste winkels binnen de bestemming Centrumdoeleinden en Gemengde Doeleinden zijn opgenomen, zijn er drie solitaire winkels. Deze winkels zijn middels deze bestemming positief bestemd.

8.1.13 Motorbrandstoffenverkooppunt MBv

De twee bestaande verkooppunten zijn binnen deze bestemming positief bestemd. Op beide locaties is de verkoop van LPG uitgesloten. Het garagebedrijf aan de Valdijk is middels een bedrijfsbestemming positief bestemd.

8.1.14 Horecadoeleinden

Het merendeel van de horeca is gevestigd aan de Markt en is binnen de bestemming Centrum doeleinden gebracht. Aan de Groenstraat is een solitaire horeca-vestiging. Middel deze bestemming is dit café positief bestemd. Gezien de ligging zijn slechts zeer beperkt uitbreidingsmogelijkheden geboden.

8.1.15 Bedrijfsdoeleinden.

In deze bestemming is het garagebedrijf aan de Valdijk opgenomen.

8.1.16 Belemmeringenzones

In deze bestemming zijn alle in het plangebied aanwezige planologisch relevante leidingen en straalpaden met hun belemmeringenzones opgenomen.

8.2 ONTWIKKELINGSLOCATIES

Naast het beheergebied zijn er terreinen aan te wijzen waar op (korte) termijn veranderingen plaats zullen vinden, dan wel te verwachten zijn. Voor deze locaties biedt dit bestemmingsplan op verschillende manieren planologische ruimte.

8.2.1 Nieuwbouwlocatie 1 Kapelstraat 41- Gertrudishof

Situering en context

De locatie betreft de achtertuin van dit perceel. De locatie grenst aan Gertrudisoord en wordt door de sfeer van dit gebied gedomineerd. Gertrudisoord is een woongebied met uitsluitend seniorenwoningen in één bouwlaag. De buitenruimte is sober ingericht met gras en een solitaire boom. De verharding is beperkt tot een rijloper ten behoeve van de ontsluiting van de aanliggende woningen.

Stedenbouwkundige opzet

Op de locatie is ruimte om één seniorenwoning, passend in het stedenbouwkundig beeld van Gertruisoord, toe te voegen.

Juridische vormgeving

De locatie is voorzien van een directe bouwtitel. Hiermee worden de vigerende rechten gecontinueerd.

8.2.2 Nieuwbouwlocatie 2 Kapelstraat 42 – Titulaarlaan

Situering en context

De locatie betreft het achterperceel van het pand Kapelstraat 42. Op grond van het vigerende bestemmingsplan kan hier een vrijstaande woning worden toegevoegd, mits voldaan wordt aan een minimale perceelsomvang. Er is geen aanleiding om van deze stedenbouwkundige visie af te wijken.

Stedenbouwkundige opzet

Op de locatie is ruimte om één woning, passend in het stedenbouwkundig beeld van de Titulaarlaan, toe te voegen.

Juridische vormgeving

De locatie is voorzien van een directe bouwtitel. Hiermee worden de vigerende rechten gecontinueerd.

8.2.3 Nieuwbouwlocatie 3 Schutsestraat – Brielsedreef

Situatie en context

Het betreft hier percelen die langs oude routes Brielsedreef en Schutsestraat liggen. In het vigerende bestemmingsplan wordt aangegeven dat deze percelen in aanmerking komen voor bebouwing, mits daarbij het groene karakter gehandhaafd blijft. De Schutsestraat stelt als gevolg van de verkeersintensiteit eisen aan de ligging van de woningen. Gezien de stedenbouwkundige context is niet gestreefd naar een verdichting van de locaties met andere woningtypen.

Stedenbouwkundige opzet

In aansluiting op de stedenbouwkundige visie is ruimte voor de ontwikkeling van enkele grote kavels ten behoeve van vrijstaande bebouwing.

Juridische opzet

De locatie is voorzien van een directe bouwtitel. Hiermee worden de vigerende rechten gecontinueerd.

8.2.4 Nieuwbouwlocatie 4 Westrik (SAVAL)

Situering en context

Het bedrijf SAVAL dat hier gevestigd was, is medio 2004 verplaatst naar het bedrijventerrein Steenakker. Deze locatie ligt weliswaar aan de rand van Prinsenbeek, maar is daar slechts via Westrik mee verbonden en maakt daardoor nauwelijks deel uit van het woonweefsel van het dorp. De locatie ligt in het draaipunt van het landschappelijk gebied ten zuiden van Prinsenbeek en het gereconstrueerde stadspark langs en over de A16 en HSL. De infrastructuurbundel A16 en de spoorlijn naar Roosendaal drukken een stempel op de locatie.

Stedenbouwkundige opzet

Om zoveel mogelijk aan te sluiten bij de typologie van Prinsenbeek is een verkaveling met vrije sector kavels het meest geschikt. Daarbij kunnen zowel kleine als grotere kavels worden gecreëerd. Het is eveneens denkbaar dat een gedeelte van de woningbouw door middel van projectmatige bouw tot ontwikkeling wordt gebracht.

Gezien de ligging langs de infrastructuur dient een geluidwerende voorziening te worden aangelegd. Gelijktijdig is er vraag naar woonkavels waar een kleinschalig bedrijfsgebouw op gevestigd kan worden. Door aan zijde van het spoor en de rijksweg woon-werkkavels te situeren kunnen deze twee zaken

efficiënt met elkaar gecombineerd worden.

De parkzone en het landschappelijk gebied ten zuiden van Prinsenbeek dienen met elkaar verbonden te worden middels een groene zone.

De ontsluiting voor auto-verkeer is gericht op de Westrik. Het langzame verkeer kan gebruik maken van een directe aansluiting op de Zuidlaan en het park langs de A16.

Juridische vormgeving

Het terrein is in gemeentelijk eigendom. Voor de ontwikkeling van het terrein zijn verkavelings- en inrichtingstekening opgesteld die in dit bestemmingsplan (plankaart) vertaald en van een directe bouwtitel zijn voorzien.

8.2.5 Uit te werken locatie (a) Schutsestraat (de Neel oost)

Situering en context

Het gebied de Neel is recentelijk ontwikkeld met woningen en een sportcomplex. De woningen zijn vooral vrijstaand of geschakeld. Tussen dit gebied en de Schutsestraat is nog ruimte die voor verdere verstedelijking in aanmerking kan komen. Een voortzetting van de typologie van De Neel en het woongebied aan de Schutsestraat ligt voor de hand.

Tevens moet rekening worden gehouden met het verplaatsen van de Apollo-school uit de Schoolstraat naar deze locatie. De locatie biedt daarvoor voldoende ruimte en aanknopingspunten voor een goede inpassing.

Stedenbouwkundige opzet

De zorgvuldige verkaveling van de Neel dient te worden voortgezet. Dit betekent dat de verkaveling uit vrijstaande woningen en/ of geschakelde woningen dient te zijn opgebouwd. Hierbij kan tevens goed worden ingespeeld op de wens tot een grotere differentiatie van de woningvoorraad en een grotere aandacht voor starterswoningen. De ontsluiting van het gebied vindt plaats Wolfspuiten - Straatweide en Heisprong. De school dient aan de zijde van de Heisprong te worden gesitueerd. Speciale aandacht dient te worden gegeven aan de huidige wateroverlast.

Juridische vormgeving

Gezien diverse onzekerheden kan nog geen directe bouwtitel worden opgenomen. De ontwikkeling van de locatie is middels een uitwerkingsbevoegdheid voor het College van burgemeester en wethouders geregeld.

8.2.6 Uit te werken locatie (b) Neelstraat - Schutsestraat (de Neel west)

Situering en context

Tussen de Schutsestraat, de Neelstraat en het gebied De Neel ligt een gebied met een agrarisch gebruik. Het gebied vormt de grens van de bebouwde kom Prinsenbeek en het buitengebied. Het beleid is erop gericht langs de linten verdere verdichting met woningbouw onder voorwaarden toe te staan. Het restant van het gebied is dan te klein van omvang om nog een agrarische functie te blijven vervullen. Een verdere verstedelijking van dit gehele terrein met woningbouw ligt dan voor de hand.

Stedenbouwkundige opzet

De zorgvuldige verkaveling van de Neel dient te worden voortgezet. Dit betekent dat de verkaveling uit vrijstaande woningen en/ of geschakelde woningen dient te zijn opgebouwd. Aan de zijde van de Schutsestraat en de Neelstraat dient de verkaveling te bestaan uit grote(re) kavels. Aan de 'binnenzijde' van het gebied is een kleine kavelmaat en een stedenbouwkundige typologie, vergelijkbaar met de Neel acceptabel. Dit biedt kansen om met een differentiatie in woningtypen in te spelen op de volkshuisvestelijke beleidsdoelen. De auto-ontsluiting van het gebied dient vanaf de Schutsestraat plaats te vinden, terwijl langzaam verkeersverbindingen naar de Neelstraat en het gebied De Neel voor de hand liggen.

Juridische vormgeving

Gezien diverse onzekerheden kan nog geen directe bouwtitel worden opgenomen. De ontwikkeling van de locatie is middels een uitwerkingsbevoegdheid voor het College van burgemeester en wethouders geregeld.

8.2.7 Potentiële ontwikkelingslocaties

In het voorontwerp-bestemmingsplan Kom Prinsenbeek waren diverse locaties opgenomen ten behoeve van woningbouw. Al deze locaties waren aangemerkt als ontwikkelingslocatie en voorzien van randvoorwaarden zodat een directe bouwtitel ontstond.

Vanwege juridisch-economische overwegingen worden de hieronder genoemde locatie niet langer opgenomen als ontwikkelingslocatie. Eventuele ontwikkeling van deze locatie zal via een procedure ex artikel 19, lid 1 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening ter hand genomen kunnen worden. Om toch enige zekerheid te geven ten aanzien van de gewenste ontwikkeling op deze locaties, zijn per locatie globale randvoorwaarden aangegeven.

De hieronder volgende lijst is geen uitputtende opsomming van locaties die in de toekomst van bestemming zouden kunnen veranderen. Het is denkbaar dat ook andere locaties in de loop der tijd van gebruik veranderen. De herontwikkeling van die locaties kan eveneens door middel van een artikel 19, lid 1 WRO-procedure worden verwezenlijkt. De nieuwe functie hoeft niet altijd een woonfunctie te zijn, ook andere functies zijn denkbaar.

Het is denkbaar dat locaties die hieronder beschreven worden, anders worden ontwikkeld dan beschreven. Het voeren van een procedure ex artikel 19,1 WRO biedt deze mogelijkheid

Locatie De Tuintjes

Het gebied tussen de Neelstraat, Heertgank en het nieuwe woongebied De Neel, is van oorsprong een samenhangend gebied waarin grote groene kavels extensief zijn bebouwd met vrijstaande woningen. Het gebied vormt een overgang tussen het compacte en dicht bebouwde woongebied van Prinsenbeek en het open buitengebied.

Verdere verdichting van dit gebied is denkbaar, mits daarbij het groene karakter wordt gehandhaafd. Dit betekent dat vooral een minimale maat van de kavel (3.000 m²) en een royale minimale kavelbreedte (25 m), essentieel zijn bij verder verstedelijking. Gezien deze verhouding tussen bebouwing en perceelsoppervlak is de precieze situering van de woning van ondergeschikte betekenis.

Locatie Groenstraat 88a

Aan de Groenstraat is recentelijk een garagebedrijf geamoveerd en is het terrein aansluitend herontwikkeld ten behoeve van woningbouw in een laagbouwconfiguratie. De onderhavige locatie betreft een perceel dat weliswaar direct aansluit om deze ontwikkeling, maar er geen deel van uit maakte.

In aansluiting op de karakteristiek van de straat en de directe omgeving, is er ruimte voor de bouw van twee vrijstaande woningen.

Locatie Groenstraat 106

De locatie is gelegen op de grens van de bebouwde kom en de agrarische gronden ten zuiden van het dorp. De locatie is momenteel in gebruik als tuin. In de directe omgeving staan uitsluitend eengezinswoningen, zowel in rijvorm als vrijstaand.

De bestaande stedenbouwkundige typologie dient te worden voortgezet. Dit betekent dat er ruimte is om één vrijstaande woning toe te voegen.

Locatie Heikantsestraat 35

De locatie grenst aan het sportcomplex De Heikant. Aan de Heikant staan vooral vrijstaande woningen op grote percelen. Het onderhavige perceel is voldoende van omvang voor de toevoeging van een extra woning.

De bestaande typologie van de Heikant dient te worden gehandhaafd. Er is daarom slechts ruimte voor één vrijstaande woning. Gezien de ligging nabij het sportcomplex dient voldoende afstand in acht genomen te worden tot dit sportcomplex.

9 ECONOMISCHE UITVOERBAARHEID

In de doelstellingen wordt duidelijk dat er niet gestreefd wordt naar grootschalige wijzigingen of aanpassingen. Het beleid is primair gericht op het handhaven van de huidige situatie in Prinsenbeek. De bestaande aanwezige functies zullen niet of nauwelijks veranderen. De toekomstige activiteiten zullen zich voornamelijk richten op het beheren van de kom van Prinsenbeek en het onderhouden van de openbare ruimte. De aanwezige ruimtelijke en functionele kwaliteit zal minimaal behouden blijven. Het plan kent een aantal ontwikkelingslocaties, die aan die kwaliteit een positieve bijdrage zullen leveren.

Bepalend voor de economische haalbaarheid is het wel of niet financieel kunnen dekken van toekomstige investeringen in openbare ruimte uit eigen gemeentelijk bijdragen, bijdragen van derden, en subsidies. Wezenlijk hierbij is het onderscheid in gemeentelijke en particuliere ontwikkelingen.

In geval van een particuliere ontwikkeling is het uitgangspunt dat benodigde investeringen in de openbare ruimte via een exploitatieovereenkomst of via baatbelasting rechtstreeks op de particuliere exploitant worden verhaald, en derhalve voor de gemeente geen financiële consequenties hebben.

Bij gemeentelijke ontwikkelingen zal een zodanig programma worden gerealiseerd dat uit de grondverkoop voldoende opbrengsten kunnen worden gegenereerd om alle investeringen te dekken, eventueel in combinatie met andere financieringsbronnen. In voorkomende gevallen zal te zijner tijd bij de definitieve uitwerking de dekking worden aangegeven.

Financiering van de kosten voor beheer en onderhoud van openbare ruimte vindt plaats uit de jaarlijkse onderhoudsbudgetten van de dienst Stadsbeheer.

Op grond van het vorenstaande wordt geconcludeerd dat naar de huidige inzichten en verwachtingen het plan economisch uitvoerbaar is.

10 INSPRAAK EN VOOROVERLEG.

Het bestemmingsplan "Kom Prinsenbeek" dient formeel aan vooroverleg ex artikel 10 van het Besluit op de Ruimtelijke Ordening en inspraak te worden onderworpen.

In het kader van dit vooroverleg is het voorontwerp van het bestemmingsplan toegezonden aan

1. Provinciale Planologische Commissie;
2. Inspecteur voor de Ruimtelijke ordening Zuid;
3. Hoofdingenieur-Directeur Rijkswaterstaat, directie Noord-Brabant;
4. Ministerie Economische zaken;
5. Rijksdienst voor de monumentenzorg, regio Zuid;
6. Ministerie van Defensie, DGW&T, directie Brabant;
7. Hoogheemraadschap West Brabant;
8. Waterschap Mark en Weerij;
9. Essent;
10. NV Nederlandse Spoorwegen, bureau planologie;
11. N.V. Nederlandse Gasunie;
12. Directeur VNNOLC Straalverbindingen;
13. Casema;
14. Brabant Water;
15. Rijksdienst voor het Oudheidkundig Bodemonderzoek;
16. SEOB;
17. Intergas NV;
18. Prorail;
19. Brandweer Breda.

Van de instanties genoemd onder 2, 4, 5, 12, 13, 14, 15, 16 en 17 zijn geen reacties ingekomen. De instanties genoemd onder 6, 9, en 10 hebben schriftelijk aangegeven tegen het voorontwerp van het bestemmingsplan geen bezwaren te hebben. De overige instanties hebben eveneens schriftelijk gereageerd en hebben hierbij kanttekeningen geplaatst. Hieronder zullen deze worden behandeld.

Provinciale Planologische Commissie.

Inhoud reactie.

1. *Wonen (Cat. 1)*
Een nadere verkenning naar mogelijkheden voor de verschillende woningtypologieën, met name in de uitbreidingslocaties is gewenst, aangezien er een tekort is aan starters- en ouderenwoningen maar er echter voornamelijk eengezinswoningen worden bijgebouwd. Bovendien is het niet duidelijk over hoeveel woningen het gaat en hoe het planningsgetal van de 120 woningen uit het ontwerp-uitwerkingsplan zich verhoudt tot de geschetste ontwikkeling van het betreffende plan. Er moet worden uitgegaan van zuinig en zorgvuldig ruimtegebruik, wat een intensievere invulling inhoudt waarbij een duidelijke afstemming op de gewenste woningdifferentiatie voor Prinsenbeek uitgangspunt vormt.
2. *Bedrijvigheid (Cat. 2)*
Functies als detailhandel, milieuhinder categorie 1-bedrijven en dienstwoningen die met wonen gemengd kunnen worden dienen in het kader van zuinig en doelmatig ruimtegebruik te worden uitgesloten. De voorschriften, onder andere artikel 8, dienen overeenkomstig te worden aangepast.
3. *Archeologie en cultuurhistorie (Cat. 2)*
Advies om het cultuurhistorisch onderzoek te betrekken bij de uitwerking van de ruimtelijke plannen voor de kom.

4. *Ontsluiting, parkeren en stallen (Cat.2)*
Aandacht voor voldoende ontsluiting in geval van calamiteiten van de ontwikkelingslocatie Neelstraat/Schutsestraat en de ontsluiting van de uitwerkingslocatie C. Wellicht is een langzaamverkeersontsluiting mogelijk. Inzicht bieden in de toegepaste parkeercijfers in de ontwikkelingslocaties en uitwerkingslocaties en eventueel de hogere cijfers uit het ASVV 2004 vermelden in de voorschriften. Heeft de parkeergelegenheid en fietsenstalling bij het NS-station nog voldoende capaciteit?
5. *Waterparagraaf (Cat. 2)*
De reactie van het Waterschap wordt verwacht.
6. *Onderzoek bodemverontreiniging (Cat. 2)*
Indien sanering nodig is wordt het saneringsplan verwacht.
7. *Hinder van bedrijven (Cat.2)*
Aandacht voor de projectie van een woning aan de Heikantsestraat 35, op minder dan 50 meter van de grens van een sportcomplex.
8. *Overlegzones langs spoorweg en rijksweg (Cat. 2)*
Aandacht voor het niet aanhouden van de overlegzone van 75 meter uit de rand van de (spoor)weg, voor wat betreft de locatie ontwikkelingslocatie 7 en uitwerkingslocatie C.
9. *Geluidhinder (Cat.2)*
Daar waar een wijziging naar wonen aan de orde is, moet nog aandacht besteed worden aan geluidshinder. Is er meer gesloten bouwwijze mogelijk? Toepassing van het subcriterium lijkt voor een tweede rij ontheffingswoningen niet toepasbaar. Het effect van de afscherming in het deelgebied Westrik is nog niet doorgerekend in het akoestisch rapport. Extra aandacht voor een geluidsluwe gevel, aangezien lawaai van spoorlijn en rijksweg kunnen optreden.
10. *Externe veiligheid en luchtkwaliteit (Cat. 2)*
De aan te houden afstand van 90 meter uit het hart van de autosnelweg, op basis van het onderzoek van TNO 2002, is nog niet verwerkt in de voorschriften van de uitwerkingslocatie C. Indien voor de planvaststelling de AMVB Externe Veiligheid Vervoer verschijnt, kan hieraan nog aandacht worden geschonken.

Commentaar.

1. Met deze opmerking is in het bestemmingsplan rekening gehouden en is het merendeel van de stedenbouwkundige randvoorwaarden voor bebouwing van de grotere uitbreidingslocaties aangepast waardoor beter op de uitgangspunten in het kader van de volkshuisvesting is aangesloten. Een uitzondering is gemaakt voor het gebied De Tuintjes. Voor deze locatie zijn de in het voorontwerp opgenomen randvoorwaarden voor bebouwing gehandhaafd. Reden hiervoor is gelegen in het gegeven dat door de voormalige gemeente Prinsenbeek hiervoor al eerder een plan had gemaakt tot verdichting van de bebouwing in dit gebied. In beroep is aan de mogelijke nieuwbouw (op kleine percelen) in dit gebied goedkeuring onthouden omdat hiermee de waarden (groen en open karakter) van dit gebied zouden worden aangetast. Met de huidige randvoorwaarden, welke slechts extensieve bebouwing toestaat wordt hieraan onzes inziens voldoende uitvoering gegeven. Een verdere verdichting wordt niet als acceptabel gezien.
2. Het betreft hier een bestaand, kleinschalig bedrijventerrein met een menging van diverse bedrijfsfuncties. In het plan is het bedrijventerrein voorzien van een beheersregeling op basis van het vigerende bestemmingsplan. Gezien de menging van functies, de ligging ten opzichte van de bestaande woonbebouwing en de aanwezigheid van diverse bedrijfswoningen is bewust aan deze structuur vastgehouden.
3. In de toelichting is archeologie en cultuurhistorie opnieuw beschreven waarbij aandacht is gegeven aan de opmerkingen van de PPC.
4. Bij de verdere uitwerking van het plangebiedje zal met een calamiteitenontsluiting rekening worden gehouden. Het NS-station bij Prinsenbeek zit niet binnen het plangebied van het bestemmingsplan Kom Prinsenbeek.
5. Het plan is in het kader van het vooroverleg ook toegezonden aan het Waterschap Mark en

- Weerijns en het Hoogheemraadschap West-Brabant (thans Waterschap Brabantse Delta). Hun commentaar is in dit hoofdstuk meegenomen. Hiernaar wordt kortheidshalve verwezen.
6. Op het voormalig Saval-terrein (uitwerkingslocatie C) is een verontreiniging geconstateerd. Deze verontreiniging zal worden gesaneerd. Momenteel wordt het saneringsplan hiervoor opgesteld. De provincie zal, conform de Wet Bodembescherming, bij de saneringsplannen worden betrokken. Op de overige ontwikkelingslocaties zijn voor zover bekend geen verontreinigingen aanwezig. Voordat de bouwvergunningen verleend worden, zal de bodemkwaliteit indien dit nog niet gebeurd is, onderzocht worden. Indien een sanering noodzakelijk is, zal de provincie hier op de gebruikelijke wijze bij worden betrokken.
 7. In verband met de korte afstand tot het sportterrein (tennisveld met verlichting) is de nieuwbouwlocatie Heikantsestraat 35 voornamelijk uit het bestemmingsplan gehaald.
 8. De veiligheidzones zijn op de plankaart aangegeven.
 9. De ontheffingen hogere grenswaarden voor de te bouwen woningen in het plangebied zijn inmiddels afgegeven en als bijlage aan het plan toegevoegd. Voor de bedrijfsbebouwing langs de spoorlijn Breda-Roosendaal is in de voorschriften voorgeschreven dat deze aaneengesloten moet worden gebouwd. Bij de uitgifte van de grond zal deze voorwaarde ook worden meegegeven.
 10. De 90 meter veiligheidszone zal op de plankaart worden aangegeven.

Hoofdingenieur-directeur van de Rijkswaterstaat

Inhoud reactie.

1. In tegenstelling tot het bestemmingsplan "HSL-A16 Breda" is in het bestemmingsplan "Kornelissenbeek" de bestemming verkeersdoeleinden opgenomen in plaats van de bestemming verkeersdoeleinden, stedelijke hoofdweg voor het kruispunt Backer en Ruebweg-Beeksestraat-Velsgoed. Hierin verschillen de voorschriften. Bovendien lijkt de begrenzing te verschillen. Verzoek om dit aan te passen.
2. Rijkswaterstaat dringt er op aan om aan de fiets-voetgangersbrug inclusief aanlanding de bestemming verkeersdoeleinden, fiets-voetgangersbrug te koppelen. Raad van State heeft de bouwvergunning voor de brug onlangs vernietigd wegens strijd met de bestemming groenvoorziening in het plan "HSL-A16 Breda". In de voorschriften dient het volgende opgenomen worden: "bouwwerken, geen gebouwen zijnde, en gebouwen (liftschachten) toegestaan zijn tot een hoogte van 15 m. Deze dient te lopen tot de bestemming verkeersdoeleinden, autosnelweg.
3. In de bestemmingsplankaart moet worden opgenomen dat de noordelijke woning van het bouwblok ten noorden van de Valdijk en ten oosten van het Peperbos komt te vervallen en dat dit deel wordt ingericht als inpassingszone.
4. In het Plantsoen moet de tijdelijke bestemming verkeersdoeleinden worden opgenomen ten behoeve van de tijdelijke verbinding over de HSL-A16 bundel in plaats van de bestemming groenvoorziening.

Commentaar.

1. Bij het opstellen van het bestemmingsplan is voor de stedelijke hoofdwegen de bestemming "Verkeersdoeleinden" gehanteerd en voor de overige wegen binnen het plangebied de bestemming "Verkeer- en verblijfsruimte". Hiermee is de functie van de verschillende wegen voldoende gewaarborgd.
2. Deze voorziening zal worden aangelegd c.q. is aanwezig binnen het plangebied van het bestemmingsplan HSL/A16. In het onderhavige bestemmingsplan heeft hiervoor dan ook geen wijziging te worden aangebracht.
3. Betreffende woning ligt buiten het plangebied. Is opgenomen in het bestemmingsplan HSL/A16.
4. Vanwege het feit dat het hier een tijdelijke bestemming betreft, waarvoor zelfs al toestemming

is gegeven, behoeft deze niet als zodanig in het plan te worden opgenomen.

Hoogheemraadschap West-Brabant.

Inhoud reactie.

1. Vragen om de leidingen onder andere een afvalpersleiding en een leiding van de Gasunie, welke met name op Saval-terrein liggen, op te nemen op de plankaart.
2. Met betrekking tot de inrichting van de watergangen wordt verwezen naar de reactie van waterschap Mark en Weerijds

Commentaar.

1. In het plan zijn de eventueel aanwezige leidingen op de plankaart opgenomen.
2. Voor het commentaar wordt verwezen naar het commentaar op de reactie van Waterschap Mark en Weerijds.

Waterschap Mark en Weerijds.

Inhoud reactie.

1. Er wordt onvoldoende aandacht geschonken aan de het feit dat de Bosloop al zwaar belast is en bij hevige regenval wateroverlast kan veroorzaken door in de waterparagraaf te stellen dat er weinig oppervlakte in het plangebied is. De Bosloop is een hoofdwatergang van het waterschap.
2. Het Waterschap stemt in met het streven naar afkoppeling en de voorkeur tot infiltratie van het afgekoppelde hemelwater. Echter indien het wordt geloosd op de Bosloop moeten er retentievoorzieningen getroffen worden, om wateroverlast te voorkomen.
3. Wat wordt bedoeld met de zin ' het gebied is aangemeld voor de watertoets'?
4. Het ecologisch inrichten van de Bosloop heeft voor de Waterschap geen prioriteit, aangezien er op de Bosloop geen functie 'ecologische verbindingszone' rust. Deze mogelijkheid is naar inzien van het Waterschap zeer beperkt, gelet op de beperkte ruimtelijke mogelijkheden, de huidige problemen met de wateroverlast en de eisen van beheer en onderhoud aan de Bosloop.
5. Op de plankaart zijn delen van de leggerwaterloop niet bestemd als water. Verzoek om dit alsnog te doen.
6. Wat wordt er met de bestemming waterhuishouding in artikel 17.1 onder b bedoelt?
7. Verzoek om in artikel 14 en 15 een gebruik waterdoeleinden toe te staan. Dit is noodzakelijk indien ontwikkelingen het toelaten, om lange overkluizingen zoveel mogelijk in te korten.

Commentaar.

1. De waterparagraaf is in overleg met het waterschap aangepast. Genoemde opmerkingen zijn in de nieuwe waterparagraaf opgenomen.
2. De waterparagraaf is in overleg met het waterschap aangepast. Genoemde opmerkingen zijn in de nieuwe waterparagraaf opgenomen.
3. De waterparagraaf is in overleg met het waterschap aangepast. Genoemde opmerkingen zijn in de nieuwe waterparagraaf opgenomen.
4. De waterparagraaf is in overleg met het waterschap aangepast. Genoemde opmerkingen zijn in de nieuwe waterparagraaf opgenomen.
5. De plankaart wordt aangepast.
6. De tekst van dit artikel is aangepast in die zin dat het woord waterhuishouding komt te vervallen.

7. In artikel 14 en 15 is in de doeleindenomschrijving de tekst "waterhuishoudkundige voorzieningen" toegevoegd.

NV Nederlandse Gasunie via Gastransport Services.

Inhoud reactie.

Verzoek om de gastransportleidingen alsmede een gasontvangstation op te nemen op de plankaart. Afwijken van de richtlijn "zonering langs hogedruk aardgastransportleidingen" mag alleen indien technische, planologische en/of economische overwegingen dit noodzakelijk maken. Er wordt op gewezen dat er uit het oogpunt van veiligheid en bedrijfsvoering, binnen een afstand van 4 meter van de leidingen niet toegestaan is om werkzaamheden uit te voeren die het gastransport in gevaar kunnen brengen, tenzij er schriftelijke toestemming is van de leidingbeheerder.

Commentaar.

De plankaart is hierop gecontroleerd en aangepast. Voor de juridische bescherming van de zones naast leidingen wordt verwezen naar hetgeen is opgenomen in een apart belemmeringenartikel.

SEOB via de Kamer van Koophandel.

Inhoud reactie.

1. Er zijn diverse redenen om meer ruimte te geven aan bedrijfsmatige activiteiten aan huis in bredere zin. Daarom wordt voorgesteld om de volgende passage op te nemen in het bestemmingsplan: "de uitoefening van aan huis gebonden beroeps- en bedrijfsmatige activiteiten is toegestaan, mits de woonfunctie in ruimtelijke en visuele zin in overwegende mate behouden blijft. Het medegebruik van de woning en daarbij behorende bijgebouwen voor deze doeleinden wordt beperkt tot ten hoogste 50% van het grondoppervlak van de woning en de daarbij behorende bijgebouwen. Activiteiten moeten milieuhygiënisch inpasbaar zijn in de woonomgeving en moeten worden uitgeoefend door de (hoofd-)bewoner." Vragen de begripsbepaling hierop aan te passen.
2. Er is geen reden om de restrictie van 80% op te nemen voor de bestemmingen Detailhandel, Horeca, Centrumdoeleinden en Gemengde doeleinden aangezien het gebied sterk verstedelijkt is. Er wordt gepleit om geen maximum op te stellen. Bij de bestemming bedrijventerrein komt ook de bepaling terug dat slechts 80% van het bouwperceel mag worden bebouwd. Bovendien zitten hier ook nog andere beperkende bepalingen in zoals een minimale afstand tot de zijdelingse perceelsgrens en een bouwvlak. Naar de mening van SEOB kan volstaan worden met het leidend verklaren van de voorschriften in het bouwbesluit. Stedenbouwkundige bezwaren kunnen ondervangen worden door de regel dat de rooilijn op vijf meter van de weg ligt. Hiermee wordt tegemoet gekomen aan de wens van zuinig ruimtegebruik en minder regelgeving.

Commentaar.

1. In het onderhavige bestemmingsplan is aansluiting gezocht bij de beschrijving zoals deze in de standaardvoorschriften in het kader van de digitalisering van bestemmingsplannen is voorgesteld. Vooralsnog wordt aan deze standaard zoveel als mogelijk vastgehouden. Het onderhavige bestemmingsplan biedt naar onze mening overigens voldoende mogelijkheden voor aan huis verbonden beroepen en ambachtelijke activiteiten.
2. Een bestemmingsplan is een de burgers rechtstreeks bindend plan waaraan rechten kunnen worden ontleend. Het dient de betreffende burger dan ook voldoende rechtszekerheid te bieden in de vorm van toetsbare voorschriften. Uit een bestemmingsplan en dan met name uit de plankaart en voorschriften moet duidelijk blijken wat wel en wat niet is toegestaan. Burgers en bedrijven moeten exact kunnen bepalen wat, tot welke hoogte en hoeveel gebouwd mag

worden. Het praktisch geheel vrijlaten van de bebouwingsmogelijkheden wordt dan ook niet toegestaan. Met de huidige in het plan opgenomen regeling hebben bedrijven voldoende mogelijkheden om tot een goede exploitatie te komen.

Prorail.

Inhoud reactie.

1. Het is niet duidelijk of het bestemmingsplan het realiseren van kwetsbare bestemmingen nabij een spoorlijn mogelijk maakt. Er blijkt ook niet of de akoestische situatie in beeld gebracht zal worden en indien nodig er maatregelen getroffen zullen worden.
2. Verzoek om de zonebreedte in het bestemmingsplan op te nemen.
3. Verzoek tot bronvermelding van de informatie over de risicocontour langs de spoorbaan Breda-Rotterdam. Bij de spoorlijn Breda-Etten-Leur wordt de risicocontour niet vermeld, is deze wel of niet aanwezig? Indien er kwetsbare bestemmingen naast het spoor gerealiseerd kunnen worden, wordt verzocht onderzoek te verrichten, gezien deze ontbreekt, naar de externe veiligheid.

Commentaar.

1. Het bestemmingsplan maakt het mogelijk om kwetsbare bestemmingen nabij de spoorlijn Breda-Roosendaal en de HSL te realiseren, onder andere op het voormalig Saval-terrein (Uitwerkingslocatie C Westrik). Om de geluidssituatie op deze locaties in beeld te brengen, zijn door Holland Railconsult twee akoestische onderzoeken verricht (Kenmerk: vdD\RP-VDD-030002697, 10 februari 2003 en Kenmerk: R95011A2SVO, 14 juni 2004). Uit deze onderzoeken blijkt dat de bestemmingen binnen de wettelijke randvoorwaarden gerealiseerd kunnen worden. Voor de uitwerkingslocatie Westrik en de nieuwbouwlocatie Groenstraat 106 is ontheffing aangevraagd.
2. De akoestische invloed van de spoorweg op de ontwikkelingslocaties is middels de hierboven genoemde onderzoeken in beeld gebracht. Hierbij is rekening gehouden met de zonebreedte van de spoorlijnen.
3. De tekst van de paragraaf betreffende externe veiligheid is aangepast. De spoorlijn Breda-Rotterdam is hierin niet meer opgenomen omdat de afstand tussen de spoorlijn en het bestemmingsplangebied dusdanig is (minimaal 125 meter) dat de invloed hierop beperkt is. De nieuwe ontwikkelingen zijn allemaal gepland op aanzienlijk grotere afstanden. In verband met het bestemmingsplan zijn door TNO berekeningen uitgevoerd naar de ligging van de PR-contouren langs de spoorlijn Breda-Roosendaal, uitgaande van verschillende prognoses. Voor alle situaties blijkt dat de 10-6-risicocontour op de spoorlijn ligt. Deze berekeningen worden opgenomen in het bestemmingsplan.

Brandweer Breda.

Inhoud reactie.

1. In het kader van de externe veiligheid verzoekt inspreker de risicocontouren van het vervoer van gevaarlijke stoffen over de weg (90 meter) en het spoor (35 meter) zowel in de voorschriften als op de plankaart op te nemen. Bovendien dient onderzoek te worden gedaan naar mogelijke overschrijdingen van het groepsrisico. Op basis van deze analyse dient te worden beoordeeld of nader onderzoek noodzakelijk is met betrekking tot een aantal onderwerpen welke zich voorzoen bij calamiteiten.
2. De reactie heeft verder hoofdzakelijk betrekking op zaken waarmee bij de inrichting van de openbare ruimte rekening moet worden gehouden.

Commentaar.

1. Deze contouren zijn op de plankaart opgenomen.
2. Dit soort zaken kan niet in het bestemmingsplan worden geregeld. Met het projecteren van de bestemmingen (met name de bestemming verkeersdoeleinden) is er al wel rekening mee gehouden dat er voldoende ruimte is om eventuele voorzieningen ook te kunnen realiseren. Met deze regels zal bij de inrichting van de openbare ruimte, voor zover nog noodzakelijk, rekening worden gehouden. Indien nodig zal hierover nader overleg worden gepleegd.

INSPRAAK

In het kader van de inspraak heeft het bestemmingsplan "Kom Prinsenbeek" gedurende 4 weken ter inzage gelegen en is een inspraakavond georganiseerd. De gelegenheid is geboden op het plan in te spreken. Van deze gelegenheid is door diverse personen/instanties gebruik gemaakt. Voor de inhoud van de inspraakreacties alsmede het commentaar daarop wordt verwezen naar de commentaarnota welke als bijlage bij deze toelichting is opgenomen.

BIJLAGEN

VERZONDEN 25 FEB. 2005

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

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



28 FEB. 2005

Handwritten signature: v.m.c. [illegible]

Handwritten: Fub, ELLM

Onderwerp

Besluit met betrekking tot het verzoek ex artikel 83 Wet geluidhinder (Wgh)
voor het Bestemmingsplan "Groenstraat-Bosloop".

Datum
25 februari 2005
Ons kenmerk
1076758
Uw kenmerk

Geacht college,

Bijgevoegd doen wij u toekomen onze beschikking van 25 februari 2005 naar
aanleiding van het op 2 december 2004, bij ons ingekomen verzoek om vast-
stelling van een hogere grenswaarde, krachtens artikel 83 van de Wgh met
betrekking tot het Bestemmingsplan "Groenstraat-Bosloop" te Breda.

Contactpersoon
B. Sonnenberg
Directie
Ecologie
Telefoon
(073) 680 85 82
Fax
(073) 680 76 41
Bijlage(n)
1
E-mail
Bsonnenberg@brabant.nl

Op grond van artikel 146 van de Wgh juncto artikel 36 van de Wet op de
Raad van State, artikel 7:1, lid 1 van de Algemene wet bestuursrecht (Awb),
bestaat de mogelijkheid voor belanghebbenden om tegen dit besluit, binnen
zes weken na datum van verzending, een bezwaarschrift in te dienen bij
Gedeputeerde Staten van Noord-Brabant, Postbus 90151,
5200 MC 's-Hertogenbosch. Volgens artikel 6:5, lid 1 dient het bezwaarschrift
ondertekend te zijn en ten minste te bevatten:

- de naam en het adres van de indiener;
- de dagtekening;
- een omschrijving van het bestreden besluit;
- de gronden van het bezwaar.

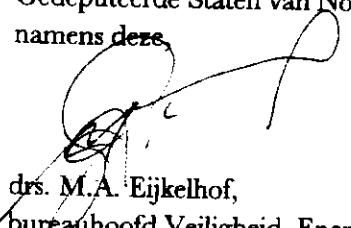
Degene die gebruik maakt van de mogelijkheid een bezwaarschrift in te dienen
kan op grond van artikel 8:81 Awb bij de voorzitter van de Afdeling bestuurs-
rechtspraak van de Raad van State, Postbus 20019, 2500 EA Den Haag om
een voorlopige voorziening vragen indien onverwijlde spoed, gelet op de
betrokken belangen, dat vereist.

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

Bij het verlenen van deze ontheffing merken wij, wellicht ten overvloede, op dat hiermee geen uitspraak wordt gedaan over het (ontwerp)-bestemmingsplan. Voor nadere informatie kunt u contact opnemen met de behandelend ambtenaar, de heer G. Boot (tel. 073-681 27 37) of de heer B. Sonnenberg (tel. 073-680 85 82) van het bureau Veiligheid, Energie, Lucht en Geluid van de directie Ecologie.

Datum
25 februari 2005
Ons kenmerk
1076758

Gedeputeerde Staten van Noord-Brabant,
namens deze,



drs. M.A. Eijkelhof,
bureauhoofd Veiligheid, Energie, Lucht en Geluid.

Kenmerk : 1076758

Directie : Ecologie

Onderwerp: Wet geluidhinder c.a.

BESCHIKKING van Gedeputeerde Staten van Noord-Brabant op het op 2 december 2004 bij hen ingekomen verzoek van burgemeester en wethouders van Breda om vaststelling van hogere grenswaarden krachtens de artikelen 83 en 106 van de Wet geluidhinder voor het plan "Groenstraat-Bosloop" gemeente Breda.

Ter voldoening aan artikel 87, lid 1, van de Wet geluidhinder is de Regionaal inspecteur VROM-Inspectie Regio Zuid, in de gelegenheid gesteld te adviseren omtrent opgemeld verzoek.

De Inspecteur heeft via de Planologische Commissie voor Gemeentelijke Plannen geadviseerd. De Commissie heeft op 16 februari 2005 geadviseerd de verzochte hogere waarden te verlenen.

WEGVERKEERSLAWAAI

Wij stellen vast dat het verzoek betrekking heeft op een situatie als bedoeld in artikel 2, lid 2, sub b ten 4^e van het Besluit grenswaarden binnen zones langs wegen. Voor de te projecteren woningen geldt ingevolge artikel 82 van de Wet geluidhinder een voorkeursgrenswaarde van 50 dB(A). Artikel 83 biedt de mogelijkheid om een hogere grenswaarde vast te stellen tot een waarde van maximaal 65 dB(A) in binnenstedelijk gebied.

Maatregelen ter bestrijding van het wegverkeerslawai aan de bron door beperking van verkeersintensiteit of andere verkeersmaatregelen bieden gegeven aard en functie van de Groenstraat, geen mogelijkheid tot vermindering van de geluidbelasting op de gevels van de betrokken woningen.

Maatregelen ter beperking van het verkeerslawai in de overdracht ontmoeten overwegende bezwaren van stedenbouwkundige en verkeerskundige aard.

Mitsdien ontmoeten doeltreffende maatregelen gericht op het verminderen van de vanwege de Groenstraat, te verwachten geluidbelasting op de gevels van de betrokken woningen tot 50 dB(A) overwegende bezwaren van verkeerskundige en stedenbouwkundige aard.

SPOORWEGLAWAAI

Wij stellen vast dat het verzoek betrekking heeft op een situatie als bedoeld in artikel 8, lid 3, sub a ten 7^e van het Besluit geluidhinder spoorwegen.

Voor spoorweglawai geldt ingevolge artikel 7, lid 1, een voorkeursgrenswaarde van 57 dB(A). Artikel 8, lid 1, biedt de mogelijkheid om een hogere grenswaarde vast te stellen tot een waarde van maximaal 70 dB(A).



Maatregelen ter bestrijding van het spoorweglawaai aan de bron door beperking van de intensiteit op het traject Breda-Roosendaal worden niet reëel geacht.

Een maatregel ter bestrijding van het spoorweglawaai in de overdracht wordt gerealiseerd door het plaatsen van een geluidswerende voorziening langs de spoorlijn.

Verdergaande maatregelen ter beperking van het spoorweglawaai in de overdracht ontmoeten overwegende bezwaren van stedenbouwkundige en financiële aard.

Mitsdien ontmoeten verdergaande doeltreffende maatregelen gericht op het verminderen vanwege de spoorlijn te verwachten geluidbelasting op de gevels van de betrokken woningen overwegende bezwaren van vervoerskundige, stedenbouwkundige en financiële aard.

WEGVERKEERSLAWAAI EN SPOORWEGLAWAAI

Daar ontheffing wordt gevraagd voor wegverkeerslawaai tot een waarde boven 55 dB(A) dient ingevolge artikel 3, lid 1, van het Besluit grenswaarden binnen zones langs wegen (1993, Staatsblad 58) en artikel 4 van het Besluit geluidhinder spoorweglawaai, zoveel als mogelijk verzekerd te worden dat de verblijfsruimten binnen de woningen en de buitenruimten niet worden gesitueerd aan de gevels waar de hoogste geluidbelasting optreedt.

Bovendien dient er een luwe zijde met een geluidbelasting van maximaal 50 dB(A) ten aanzien van wegverkeerslawaai, 50 dB(A) en 57 dB(A) ten aanzien van spoorweglawaai te worden veiliggesteld.

Wij hebben deze voorwaarden aan ons besluit verbonden.

INSPRAAK

In het kader van deze procedure zijn geen bedenkingen ingebracht.

GEDEPUTEERDE STATEN VAN NOORD-BRABANT:

gezien het advies van de Planologische Commissie voor Gemeentelijke Plannen;

gelet op de Wet geluidhinder het Besluit grenswaarden binnen zones langs wegen, het Besluit geluidhinder spoorweglawaaï en de notitie "Ontheffingenbeleid Wet geluidhinder";

BESLUTTEN:

1. als hogere grenswaarde voor te projecteren woningen in het plan "Groenstraat-Bosloop" gemeente Breda vast te stellen de waarden van maximaal;
 - 52 dB(A) ten gevolge van de Groenstraat t.p.v. de waarneempunten 23B, 24B, 25B en 26B op waarneemhoogte van 4,5m;
 - 58 dB(A) ten gevolge van de spoorlijn Breda-Roosendaal t.p.v. waarneempunt 11-12B/ZO op waarneemhoogte van 4,5m;
 - 59 dB(A) ten gevolge van de spoorlijn Breda-Roosendaal t.p.v. waarneempunt 13-14B/ZO op waarneemhoogte van 4,5m;
 - 60 dB(A) ten gevolge van de spoorlijn Breda-Roosendaal t.p.v. waarneempunt 15-16B/ZO op waarneemhoogte van 4,5m;
 - 62 dB(A) ten gevolge van de spoorlijn Breda-Roosendaal t.p.v. waarneempunt 17-18B/ZO op waarneemhoogte van 4,5m;
 - 67 dB(A) ten gevolge van de spoorlijn Breda-Roosendaal t.p.v. waarneempunt 19-20B/ZO op waarneemhoogte van 4,5m;
 - 66 dB(A) ten gevolge van de spoorlijn Breda-Roosendaal t.p.v. waarneempunt 21-22B/ZW op waarneemhoogte van 4,5m;
 - 62 dB(A) ten gevolge van de spoorlijn Breda-Roosendaal t.p.v. waarneempunt 23-24B/ZW op waarneemhoogte van 4,5m;
 - 58 dB(A) ten gevolge van de spoorlijn Breda-Roosendaal t.p.v. waarneempunt 25-26B/ZW op waarneemhoogte van 4,5m;
 - 59 dB(A) ten gevolge van de spoorlijn Breda-Roosendaal t.p.v. waarneempunt 25-26B/NW op waarneemhoogte van 4,5m;

2. aan dit besluit als voorwaarden te verbinden dat voor alle te projecteren woningen met een geluidbelasting van 55 dB(A) ten gevolge van wegverkeerslawaaï en/of 57 dB(A) ten gevolge van spoorweglawaaï:
 - een luwe zijde aanwezig is met een geluidbelasting van maximaal 50 dB(A) ten gevolge van wegverkeerslawaaï en 57 dB(A) ten gevolge van spoorweglawaaï;
 - de verblijfsruimten binnen de woningen alsmede bij de woningen behorende buitenruimten in zoverre als mogelijk niet worden gesitueerd aan de gevels waar de hoogste geluidbelasting optreedt;

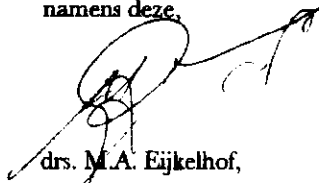


3. afschrift dezes te zenden aan:

- burgemeester en wethouders van Breda,
- de secretaris van de Planologische Commissie voor Gemeentelijke Plannen,
- VROM-Inspectie Zuid, t.a.v. de Regionaal inspecteur.

's-Hertogenbosch, 25 februari 2005.

Gedeputeerde Staten van Noord-Brabant,
namens deze,



drs. M.A. Eijkelhof,
bureauhoofd Veiligheid, Energie, Lucht en Geluid.

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

0008200502999	
DD	01 MAART 2005
CL	✓ 116/117
AFC	✓ 116/117

File
ELLY M

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

VERZONDEN 28 FEB. 2005

Onderwerp

Besluit met betrekking tot het verzoek ex artikel 83 Wet geluidhinder (Wgh)
voor het Bestemmingsplan "Kom Prinsenbeek".

Geacht college,

Bijgevoegd doen wij u toekomen onze beschikking van 25 januari 2005 naar
aanleiding van het op 22 november 2004, bij ons ingekomen verzoek om vast-
stelling van een hogere grenswaarde, krachtens artikel 83 van de Wgh met
betrekking tot het Bestemmingsplan "Kom Prinsenbeek" te Breda.

Op grond van artikel 146 van de Wgh juncto artikel 36 van de Wet op de
Raad van State, artikel 7:1, lid 1 van de Algemene wet bestuursrecht (Awb),
bestaat de mogelijkheid voor belanghebbenden om tegen dit besluit, binnen
zes weken na datum van verzending, een bezwaarschrift in te dienen bij
Gedeputeerde Staten van Noord-Brabant, Postbus 90151,
5200 MC 's-Hertogenbosch.

Volgens artikel 6:5, lid 1 dient het bezwaarschrift ondertekend te zijn en ten
minste te bevatten:

- de naam en het adres van de indiener;
- de dagtekening;
- een omschrijving van het bestreden besluit;
- de gronden van het bezwaar.

Degene die gebruik maakt van de mogelijkheid een bezwaarschrift in te dienen
kan op grond van artikel 8:81 Awb bij de voorzitter van de Afdeling bestuurs-
rechtspraak van de Raad van State, Postbus 20019, 2500 EA Den Haag om
een voorlopige voorziening vragen indien onverwijlde spoed, gelet op de
betrokken belangen, dat vereist.

Datum

28 februari 2005

Ons kenmerk

1077711

Uw kenmerk

Contactpersoon

B. Sonnenberg

Directie

Ecologie

Telefoon

(073) 680 85 82

Fax

(073) 680 76 41

Bijlage(n)

1

E-mail

Bsonnenberg@brabant.nl

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

Bij het verlenen van deze ontheffing merken wij, wellicht ten overvloede, op dat hiermee geen uitspraak wordt gedaan over het (ontwerp)-bestemmingsplan.

Datum

28 februari 2005

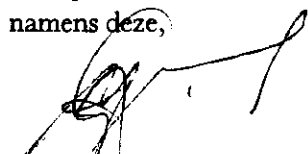
Ons kenmerk

1077711

Voor nadere informatie kunt u contact opnemen met de behandelend ambtenaar, de heer G. Boot (tel. 073-681 27 37) of de heer B. Sonnenberg (tel. 073-680 85 82) van het bureau Veiligheid, Energie, Lucht en Geluid.

Gedeputeerde Staten van Noord-Brabant,

namens deze,



drs. M.A. Eijkelhof,
bureauhoofd Veiligheid, Energie, Lucht en Geluid.

Kenmerk : 1077711

Directie: Ecologie

Onderwerp: Wet geluidhinder c.a.

BESCHIKKING van Gedeputeerde Staten van Noord-Brabant op het op 22 november 2004 bij hen ingekomen verzoek van burgemeester en wethouders van Breda om vaststelling van hogere grenswaarden krachtens de artikelen 83 en 106 van de Wet geluidhinder voor het plan "Kom Prinsenbeek" gemeente Breda.

Ter voldoening aan artikel 87, lid 1, van de Wet geluidhinder is de Regionaal inspecteur VROM-Inspectie Regio Zuid, in de gelegenheid gesteld te adviseren omtrent opgemeld verzoek.

De Inspecteur heeft via de Planologische Commissie voor Gemeentelijke Plannen geadviseerd. De Commissie heeft op 16 februari 2005 geadviseerd de verzochte hogere waarden te verlenen.

WEGVERKEERSLAWAAI

Wij stellen vast dat het verzoek betrekking heeft op een situatie als bedoeld in artikel 2, lid 2, sub b ten 4^e van het Besluit grenswaarden binnen zones langs wegen. Voor de te projecteren woningen geldt ingevolge artikel 82 van de Wet geluidhinder een voorkeursgrenswaarde van 50 dB(A). Artikel 83 biedt de mogelijkheid om een hogere grenswaarde vast te stellen tot een waarde van maximaal 65 dB(A) in binnenstedelijk gebied.

Maatregelen ter bestrijding van het wegverkeerslawaaï aan de bron door beperking van verkeersintensiteit of andere verkeersmaatregelen bieden gegeven aard en functie van de Schutsestraat en de A16, geen mogelijkheid tot vermindering van de geluidbelasting op de gevels van de betrokken woningen.

Maatregelen ter beperking van het verkeerslawaaï in de overdracht ontmoeten overwegende bezwaren van stedenbouwkundige en verkeerskundige aard.

Mitsdien ontmoeten doeltreffende maatregelen gericht op het verminderen van de vanwege de betrokken wegen, te verwachten geluidbelasting op de gevels van de betrokken woningen tot 50 dB(A) overwegende bezwaren van verkeerskundige en stedenbouwkundige aard.

SPOORWEGLAWAAI

Wij stellen vast dat het verzoek betrekking heeft op een situatie als bedoeld in artikel 8, lid 3, sub a ten 7^e van het Besluit geluidhinder spoorwegen.

Voor spoorweglawaaï geldt ingevolge artikel 7, lid 1, een voorkeursgrenswaarde van 57 dB(A). Artikel 8, lid 1, biedt de mogelijkheid om een hogere grenswaarde vast te stellen tot een waarde van maximaal 70 dB(A).

Maatregelen ter bestrijding van het spoorweglawaaï aan de bron door beperking van de intensiteit op het traject Breda-Roosendaal worden niet reëel geacht.

Een maatregel ter bestrijding van het spoorweglawaaï in de overdracht wordt gerealiseerd door het plaatsen van een 1 m hoog scherm langs de spoorlijn.



Verdergaande maatregelen ter beperking van het spoorweglawaai in de overdracht ontmoeten overwegende bezwaren van stedenbouwkundige en financiële aard.

Mitsdien ontmoeten verdergaande doeltreffende maatregelen gericht op het verminderen vanwege de spoorlijn te verwachten geluidbelasting op de gevels van de betrokken woningen overwegende bezwaren van vervoerskundige, stedenbouwkundige en financiële aard.

WEGVERKEERSLAWAAI EN SPOORWEGLAWAAI

Daar ontheffing wordt gevraagd voor wegverkeerslawaai tot een waarde boven 55 dB(A) dient ingevolge artikel 3, lid 1, van het Besluit grenswaarden binnen zones langs wegen (1993, Staatsblad 58) en artikel 4 van het Besluit geluidhinder spoorweglawaai, zoveel als mogelijk verzekerd te worden dat de verblijfsruimten binnen de woningen en de buitenruimten niet worden gesitueerd aan de gevels waar de hoogste geluidbelasting optreedt. Bovendien dient er een luwe zijde met een geluidbelasting van maximaal 50 dB(A) ten aanzien van wegverkeerslawaai, 50 dB(A) en 57 dB(A) ten aanzien van spoorweglawaai te worden veiliggesteld. Wij hebben deze voorwaarden aan ons besluit verbonden.

INSPRAAK

Bij het ontheffingsverzoek is een inspraakrapport opgenomen. In dit rapport zijn alle ingediende bezwaren opgenomen, alsmede een inhoudelijke reactie van Burgemeester en wethouders van de gemeente Breda. Het inspraakrapport is bij de beoordeling van het ontheffingsverzoek meegenomen. Wij stemmen in met de reacties van Burgemeester en wethouders van de gemeente Breda. Het verzoek is niet in strijd met het provinciale beleid zoals verwoord in de notitie "Ontheffingenbeleid Wet geluidhinder".

GEDEPUTEERDE STATEN VAN NOORD-BRABANT:

gezien het advies van de Planologische Commissie voor Gemeentelijke Plannen;

gelet op de Wet geluidhinder het Besluit grenswaarden binnen zones langs wegen, het Besluit geluidhinder spoorweglawaai en de notitie "Ontheffingenbeleid Wet geluidhinder";

BESLUITEN:

1. als hogere grenswaarde voor te projecteren woningen in het plan "Korn Prinsenbeek" gemeente Breda vast te stellen de waarden van maximaal;

Locatie Savalterrein;

- 55 dB(A) ten gevolge van de A16 op een afstand van 90 m uit de as van de weg op waarneemhoogte van 5m;
- 65 dB(A) ten gevolge van de spoorlijn Breda-Roosendaal op een afstand van 70 m vanuit het hart van de spoorlijn op waarneemhoogte van 4,5m;



Locatie Schutsestraat;

- 57 dB(A) ten gevolge van de Schutsestraat op een afstand van 16 m uit de as van het weggedeelte met asfaltharding op waarneemhoogte van 5m;
- 57 dB(A) ten gevolge van de Schutsestraat op een afstand van 30 m uit de as van het weggedeelte met klinkerverharding op waarneemhoogte van 5m;
- 52 dB(A) ten gevolge van de Schutsestraat op een afstand van 31 m uit de as van het weggedeelte met asfaltverharding op waarneemhoogte van 5m;
- 52 dB(A) ten gevolge van de Schutsestraat op een afstand van 50 m uit de as van het weggedeelte met klinkerverharding op waarneemhoogte van 5m;

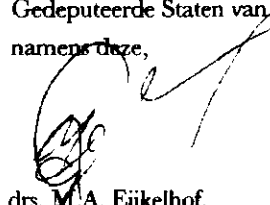
Locatie Neelstraat/Schutsestraat;

- 56 dB(A) ten gevolge van de Schutsestraat op een afstand van 12 m uit de as van de weg op waarneemhoogte van 5m;
- 52 dB(A) ten gevolge van de Schutsestraat op een afstand van 30 m uit de as van de weg op waarneemhoogte van 5m;

- aan dit besluit als voorwaarden te verbinden dat voor alle te projecteren woningen met een geluidbelasting van meer dan 55 dB(A) ten gevolge van wegverkeerslawaaï en/of meer dan 57 dB(A) ten gevolge van spoorweglawaaï:
 - een luwe zijde aanwezig is met een geluidbelasting van maximaal 50 dB(A) ten gevolge van wegverkeerslawaaï en 57 dB(A) ten gevolge van spoorweglawaaï;
 - de verblijfsruimten binnen de woningen alsmede bij de woningen behorende buitenruimten in zoverre als mogelijk niet worden gesitueerd aan de gevels waar de hoogste geluidbelasting optreedt;
- afschrift dezes te zenden aan:
 - burgemeester en wethouders van Breda,
 - A. Voeselek, Schutsestraat 18b, 4841 EE Prinsenbeek,
 - de secretaris van de Planologische Commissie voor Gemeentelijke Plannen,
 - VROM-Inspectie Zuid, t.a.v. de Regionaal inspecteur.

's-Hertogenbosch, 18 februari 2005.

Gedeputeerde Staten van Noord-Brabant,
namens deze,


drs. M.A. Eijkelhof,
bureauhoofd Veiligheid, Energie, Lucht en Geluid.

