

Ruimtelijke onderbouwing aanpassing Zuidelijke Rondweg nabij Fatimastraat tot Blauwe Keiweg



Gemeente Breda

V&V

Bijlage 7 bij besluit
2017/2662-V1

Datum: 27 november 2017

Inhoudsopgave

Hoofdstuk 1	Inleiding	
1.1	Aanleiding en doel	3
1.2	Ligging	3
1.3	Geldend bestemmingsplan	3
1.4	Procedure aanvraag omgevingsvergunning met afwijking	4
1.5	Leeswijzer	5
Hoofdstuk 2	Gebiedsanalyse	
2.1	Ruimtelijke en functionele structuur	6
Hoofdstuk 3	Ruimtelijke beleid	
3.1	Inleiding	7
3.2	Rijksbeleid	7
3.3	Provinciaal beleid	8
3.4	Gemeentelijk beleid	8
Hoofdstuk 4	Planbeschrijving	
4.1	Doel aanpassingen	10
4.2	Beschrijving concrete maatregelen	10
Hoofdstuk 5	Milieu en landschap	
5.1	Bodem	14
5.2	Water	14
5.3	Ecologie	15
5.4	Bedrijven	17
5.5	Externe veiligheid	17
5.6	Geluid	18
5.7	Luchtkwaliteit	19
5.8	Cultureel erfgoed	19
Hoofdstuk 6	Uitvoerbaarheid	
6.1	Inleiding	21
6.2	Toepassing grondexploitatiewet	21
6.3	Financiële haalbaarheid	21
Hoofdstuk 7	Communicatie	
7.1	Inleiding	22
7.2	Procedure	22

Hoofdstuk 1 Inleiding

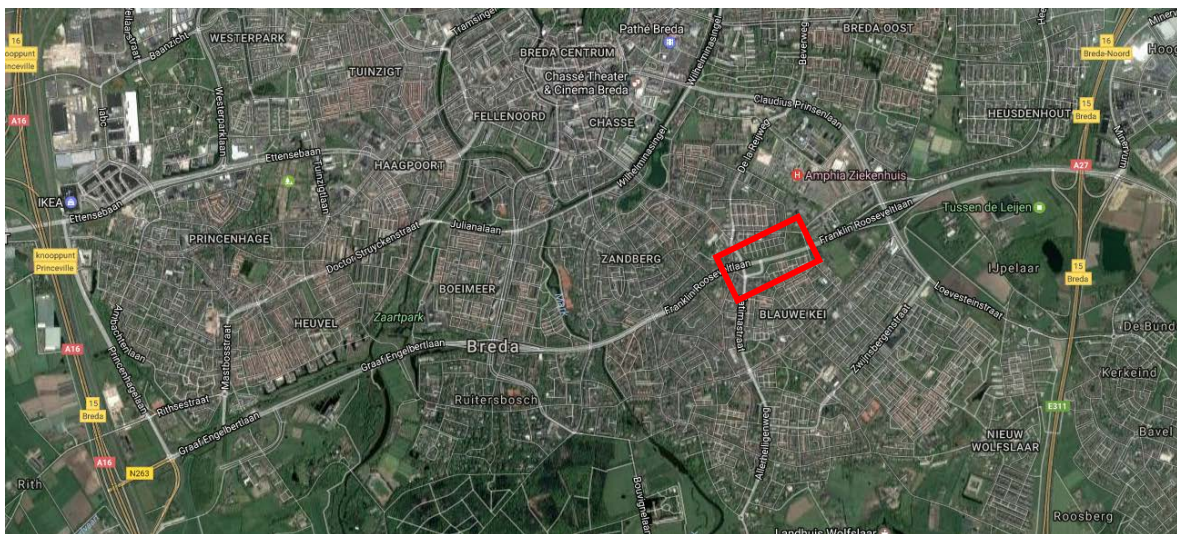
1.1 Aanleiding en doel

Voor een deel van de Zuidelijke Rondweg in Breda is een omgevingsvergunning op grond van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo) aangevraagd voor het aanbrengen van diverse aanpassingen aan de weg in de vorm van wegverbreding en verplaatsing van naast de weg gelegen geluidswallen (groene grondwallen).

Het college van B&W heeft de mogelijkheid mee te werken aan een dergelijk verzoek door middel van het verlenen van een omgevingsvergunning met afwijking van het geldende bestemmingsplan, zoals opgenomen in artikel 2.1 lid 1, onder c juncto artikel 2.12 lid 1, sub a, onder 3° Wabo (buitenplanse afwijking). De aanvraag dient in een dergelijk geval niet in strijd te zijn met de goede ruimtelijke ordening. Dit dient aangetoond te worden middels een 'ruimtelijke onderbouwing', waarin o.a. is verwoord wat het plan inhoudt, hoe het plan zich verhoudt tot rijks-, provinciaal en gemeentelijk beleid en hoe het plan past binnen de omgeving.

1.2 Ligging

De Zuidelijke Rondweg ligt in het zuidelijk deel van Breda en loopt van oost naar west tussen de A27 en de A16. De vergunningsaanvraag is ingediend voor aanpassingen op een deel van de weg vanaf het viaduct met de Blauwe Keiweg tot en met het viaduct over de Fatimastraat in het zuidoosten van Breda.



Figuur 1. Ligging Zuidelijke Rondweg (locatie vergunningsaanvraag globaal aangeduid in rode rechthoek)

1.3 Geldend bestemmingsplan

Enkele locaties voor aanpassingen aan de Zuidelijke Rondweg passen niet in de geldende bestemmingsplannen 'Zandberg' en 'Overakker – Blauwe Kei'. De bestaande weg heeft binnen deze bestemmingsplannen de bestemming 'Verkeer'. De gewenste aanpassingen in de vorm van wegverbredingen liggen echter binnen de bestemming 'Groen'. Binnen deze bestemming is de aanleg van verhardingen ten behoeve van een weg niet toegestaan. Daarnaast hebben de gronden de dubbelbestemming 'Waarde – Archeologie'. Op onderstaande figuren zijn uitsneden van de verbeeldingen van beide bestemmingsplannen weergegeven.



Figuur 2. Uitsneden uit verbeeldingen 'Zandberg' (boven) en 'Overakker – Blauwe Kei' (beneden)

1.4 Procedure aanvraag omgevingsvergunning met afwijking

De Wabo maakt het mogelijk om een omgevingsvergunning die niet past binnen het vigerend bestemmingsplan, toch te verlenen. De omgevingsvergunning ex artikel 2.1 lid 1, onder c Wabo stelt het bestemmingsplan niet buiten werking. Het is een eenmalige toestemming om van het bestemmingsplan af te mogen wijken. Ieder nieuw project zal dan ook opnieuw getoetst moeten worden aan het vigerende bestemmingsplan.

Op 19 juni 2014 heeft de gemeenteraad het "Besluit tot het aanwijzen van categorieën van gevallen waarin een verklaring van geen bedenkingen als bedoeld in artikel 6.5, derde lid Besluit omgevingsrecht (Bor) niet is vereist" (besluit avvbg) vastgesteld. Hierin is opgenomen dat voor aanvragen die voldoen aan een aantal randvoorwaarden, de 'verklaring van geen bedenkingen' niet vereist is. Het besluit is op 3 juli 2014 in werking getreden. De volgende voorwaarden zijn opgenomen:

Algemene voorwaarden

1. De aanvraag moet voldoen aan het vereiste van een goede ruimtelijke onderbouwing;
2. De aanvraag mag niet in strijd zijn met ruimtelijk gemeentelijk, provinciaal of rijksbeleid;
3. De aanvraag mag niet strijdig zijn met relevante wet- en regelgeving;

Specifieke voorwaarden

De gronden moeten gelegen zijn in het grondgebied van de gemeente Breda en voldoen aan onderstaande criteria:

1. Het oprichten, wijzigen of uitbreiden van een bouwwerk, geen gebouw zijnde tot een hoogte van maximaal 25 m;
2. Het realiseren van maximaal 20 woningen of zorggerelateerde woningen en/of studenteneenheden, met inbegrip van bijgebouwen, met een bouwhoogte van maximaal 10 meter;
3. Het oprichten, wijzigen of uitbreiden alsmede het gebruiken van een gebouw, inclusief gevelwijzigingen, niet zijnde woningen of zorggerelateerde woningen en/of studenteneenheden met een maximum van 2.000 m² bvo (conform NEN 2580);

4. Het wijzigen van het gebruik van onbebouwde gronden, niet ten behoeve van bouwen;
5. Het oprichten, wijzigen of uitbreiden van een bouwwerk ten behoeve van infrastructurele of openbare voorzieningen als bedoeld in artikel 2, onderdeel 18 onder a van bijlage 2 van het Besluit omgevingsrecht;
6. De aanleg of aanpassing van een weg of parkeer-, water- en/of groenvoorzieningen.

Overige voorwaarden

Een verklaring van geen bedenking is eveneens niet vereist voor aanvragen waarvoor reeds een ontwerpbestemmingsplan ter inzage is gelegd, waaraan de aanvraag voldoet;

Het onderhavige initiatief betreft de aanpassing van de Zuidelijke Rondweg in de vorm van de aanleg van enkele verbredingen en de aanleg van extra rijbanen en valt hiermee binnen categorie 6 van de specifieke voorwaarden.

1.5 Leeswijzer

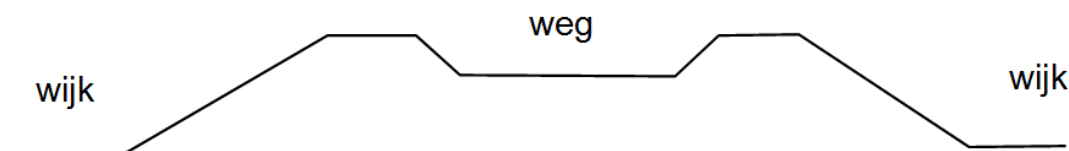
In hoofdstuk 2 'Gebiedsanalyse' is allereerst een ruimtelijke en functionele analyse van het plangebied opgenomen. In hoofdstuk 3 'Beleid' wordt het relevante ruimtelijke beleid van het rijk, de provincie en de gemeente beschreven. In hoofdstuk 4 komt de planbeschrijving aan bod. Vervolgens komen in hoofdstuk 5 'Milieu en landschap' de sectorale milieuaspecten zoals, water, bodemkwaliteit, externe veiligheid, geluid, ecologie etc. aan bod, voor zover van toepassing. In hoofdstuk 6 wordt de financiële uitvoerbaarheid van het afwijkingsbesluit beschreven. Tot slot is hoofdstuk 7 'Communicatie' gereserveerd voor een beschrijving van de procedure.

Hoofdstuk 2 Gebiedsanalyse

2.1 Ruimtelijke en functionele structuur

De Zuidelijke Rondweg vormt samen met de Noordelijke Rondweg de belangrijkste stadsontsluitingsweg van Breda. De Zuidelijke Rondweg richt zich met name op de ontsluiting van de woonwijken in het zuiden van Breda en op een deel van de binnenstad en minder op de bedrijventerreinen van de stad. Het plangebied bestaat uit een deel van de Zuidelijke Rondweg tussen de wijken Sportpark en Blauwe Kei in het Zuidoosten van Breda en heeft hier de officiële straatnaam Franklin Rooseveltlaan.

De weg is hier verhoogd aangelegd met aan beide zijden een geluidswal van ongeveer 2 meter hoog van af de weg gezien. Vanaf de buitenzijde gezien (vanuit de aangrenzende woonwijken) is de geluidswal 5 tot 7,5 meter hoog vanaf het maaiveld van de aangrenzende wijk. Op onderstaande figuur is dit profiel van de weg globaal weergegeven.



Figuur 3: globaal wegprielf Zuidelijke Rondweg

De bovenkant van de wal en het talud aan de zijden van de aangrenzende woonwijken zijn voor een groot deel begroeid met struiken en bomen. Vanaf de weg gezien zijn de aangrenzende wijken hierdoor voor het overgrote deel uit het zicht (zie figuur 4).



Figuur 4: Zuidelijke Rondweg met aangrenzend groen (rijdend op de weg)

Hoofdstuk 3 Ruimtelijk beleid

3.1. Inleiding

Het beleidskader voor het plangebied wordt gevormd door landelijk, provinciaal en gemeentelijk beleid. In hoofdstuk 4 'Milieu en landschap' is het sectorale milieubeleid en -wetgeving vertaald.

3.2. Rijksbeleid

Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte

De 'Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte' (SVIR) is op 13 maart 2012 in werking getreden. De structuurvisie geeft een totaalbeeld van het ruimtelijk- en mobiliteitsbeleid op rijksniveau. Zo beschrijft het kabinet in de SVIR in welke infrastructuurprojecten zij de komende jaren wil investeren en op welke manier de bestaande infrastructuur beter benut kan worden. Het Rijk geeft daarbij meer ruimte aan provincies en gemeenten om in te spelen op de eigen situatie, zelf beslissingen te nemen en geeft ruimte aan burgers en bedrijven voor initiatief en ontwikkeling.

Met de Structuurvisie zet het kabinet het roer om in het nationale ruimtelijke beleid. Er is nu te vaak sprake van bestuurlijke drukte, ingewikkelde regelgeving of een sectorale blik met negatieve gevolgen voor de ontwikkeling van Nederland. Om dit te keren, brengt het Rijk de ruimtelijke ordening zo dicht mogelijk bij burgers en bedrijven, laat het meer over aan gemeenten en provincies en komen de burgers en bedrijven centraal te staan. Dit betekent minder nationale belangen en eenvoudigere regelgeving. Het aantal nationale belangen waarvoor ruimte nodig is, is teruggebracht van 39 naar 13. Voor deze 13 belangen is het Rijk verantwoordelijk en wil het resultaten boeken. Buiten deze 13 belangen hebben decentrale overheden beleidsvrijheid. Een groot deel van deze belangen is juridisch geborgd in het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening en de Regeling algemene regels ruimtelijke ordening.

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

Het plan om de Zuidelijke Rondweg aan te passen voor een betere doorstroming van het verkeer in de stad vormt geen nationaal belang, maar sluit wel aan bij het beleid van de SVIR. Zo wordt in de SVIR benadrukt dat een goede bereikbaarheid van steden en een goede doorstroming van het verkeer belangrijke aspecten zijn voor de economische kracht.

Besluit algemene regels ruimtelijke ordening

De nationale belangen uit de SVIR die juridische borging vragen, worden in het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro) geborgd, dat op 1 oktober 2012 in werking is getreden. Het bevat regels die de beleidsruimte van andere overheden ten aanzien van de inhoud van ruimtelijke plannen inperken, daar waar nationale belangen dat noodzakelijk maken.

In het Barro is een aantal projecten die van rijksbelang zijn, genoemd en met behulp van digitale kaartbestanden exact ingekaderd. Per project zijn vervolgens regels gegeven, waaraan bestemmingsplannen moeten voldoen.

Het kabinet heeft de keuze voor deze onderwerpen gemaakt in de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte. Door de nationale belangen vooraf in bestemmingsplannen te borgen, wordt met het Barro bijgedragen aan versnelling van de besluitvorming bij ruimtelijke ontwikkelingen van nationaal belang en vermindering van de bestuurlijke drukte. In het Barro zijn hoofdwegen en landelijke spoorwegen opgenomen als project van rijksbelang. Aangezien een hoofdweg op basis van het Barro uitsluitend

een auto- of autosnelweg van nationaal belang is, is voor dit plan geen nationaal belang van toepassing.

3.3. Provinciaal beleid

Structuurvisie ruimtelijke ordening

In de 'Structuurvisie 2010-partiële herziening 2014' (1 januari 2011 in werking getreden en op 7 februari 2014 partieel herzien) is het beleid ten aanzien van de ruimtelijke ontwikkelingen in Brabant op hoofdlijnen uiteengezet.

De Structuurvisie geeft de samenhang weer tussen het beleid op het gebied van milieu, verkeer en vervoer en water. Daarnaast houdt de Structuurvisie ruimtelijke ordening rekening met het provinciaal beleid op economisch, sociaal-cultureel en ecologisch vlak. In de Structuurvisie ruimtelijke ordening geeft de provincie aan hoe zij omgaat met de ruimtelijke opgave voor de periode tot 2025, met een doorkijk naar 2040. Er gaat geen directe werking uit richting gemeentelijke besluitvorming. De Verordening ruimte heeft wel een doorwerking naar gemeentelijke besluitvorming.

Verordening ruimte

De 'Verordening ruimte' (hierna: Verordening) is één van de uitvoeringsinstrumenten voor de provincie om haar doelen te realiseren. In de Verordening vertaalt de provincie de kader stellende elementen uit het provinciaal en rijksbeleid in regels die van toepassing zijn op (gemeentelijke) bestemmingsplannen.

De onderwerpen die in de Verordening staan, komen uit de provinciale structuurvisie. Daarin staat welke belangen de provincie wil behartigen en hoe ze dat wil doen. De Verordening is daarbij een van de manieren om die provinciale belangen veilig te stellen. De regels in de Verordening gelden voor gemeenten en niet rechtstreeks voor burgers.

In de Verordening zijn regels opgenomen waaraan ruimtelijke plannen, zoals een bestemmingsplan, dienen te voldoen. De regels van de Verordening zijn, in lijn met het beleid uit de Structuurvisie ruimtelijke ordening, erop gericht om het merendeel van de stedelijke ontwikkelingen plaats te laten vinden in de stedelijke regio's en in het bestaand stedelijk gebied.

De Zuidelijke Rondweg ligt in de Verordening ruimte binnen het bestaand stedelijk gebied. Voor aanpassingen aan wegen in het bestaand stedelijk gebied zijn geen specifieke regels opgenomen in de Verordening ruimte.

3.4. Gemeentelijk beleid

Structuurvisie Breda 2030

De 'Structuurvisie Breda 2030' (vastgesteld door de gemeenteraad op 26 september 2013) geeft de gewenste ruimtelijke ontwikkeling tot 2030 weer en biedt een afwegingskader voor de stedelijke programmering. De structuurvisie dient als integrale basis voor bestemmingsplannen, ontwikkelingsvisies en beleidsdocumenten.

Het fundament voor de ontwikkeling van Breda naar 2030 is het ontwikkelen van een compacte, duurzame stad, waarin ruimte is voor initiatief.

Mobiliteitsaanpak Breda

Breda staat voor een grote uitdaging om voor de komende decennia het verkeer in de stad in goede banen te leiden. De stad moet een aangename plek blijven om te wonen, werken en ontspannen. Tegelijkertijd neemt de verkeersdruk in de stad toe. We worden steeds mobieler en verplaatsen ons op meer momenten van de dag. Onze infrastructuur is niet in staat deze ontwikkelingen op te vangen. Enerzijds moeten we daarom meer vertragingen accepteren. Anderzijds kan een slimme mobiliteitsaanpak de mobiliteit in Breda verduurzamen en een impuls geven aan bereikbaarheid en leefbaarheid.

Doordat de snelheid op de stedelijke assen terugloopt, zullen mensen uitwijken naar andere routes. Deze routes liggen op gevoelige plekken in de stad, bijvoorbeeld de singelstructuur. De

bereikbaarheid van de binnenstad en de spoorzone lopen daardoor hard terug. Ook woongebieden krijgen dan te maken met sluipverkeer. Als gevolg daarvan zullen geluidsemissies en andere verkeersoverlast toenemen.

Strategie

Hoe zorgen we ervoor dat de bouwstenen voor fiets, openbaar vervoer en auto goed in elkaar passen en daar waar mogelijk elkaar versterken? Om dit te realiseren, worden de verschillende verkeerssoorten elk gebundeld op hoofdassen en worden deze hoofdassen vervolgens zoveel mogelijk van elkaar ontvlochten.

Zo wordt de auto op slechts een beperkter aantal assen optimaal gefaciliteerd. Deze assen zijn gerelateerd aan belangrijke economische toplocaties in de stad, zoals de binnenstad, de Spoorzone, het nieuwe station en de bedrijventerreinen. In hoofdzaak gaat het hierbij om de Noordelijke Rondweg, de Zuidelijke Rondweg, het Stationskwartier en enkele inprikkers naar de binnenstad toe. Los van nieuwe ruimtelijk-economische ontwikkelingen in Breda, zal de mobiliteitsbehoefte autonoom blijven groeien richting 2030.

De nieuwe strategie maakt duidelijk dat de Noordelijke en Zuidelijke Rondweg moeten blijven stromen en dat dan binnen de stad er ruimte ontstaat voor ruimtelijke ontwikkeling. Binnen deze nieuwe strategie zijn de diverse vervoersmiddelen (fiets, openbaar vervoer) en het verder blijven garanderen van autobereikbaarheid verder uitgewerkt.

Om het autoverkeer op de Zuidelijke Rondweg goed te faciliteren en de gewenste goede doorstroming te verbeteren zijn enkele aanpassingen noodzakelijk.

4. Planbeschrijving

4.1 Doel aanpassingen

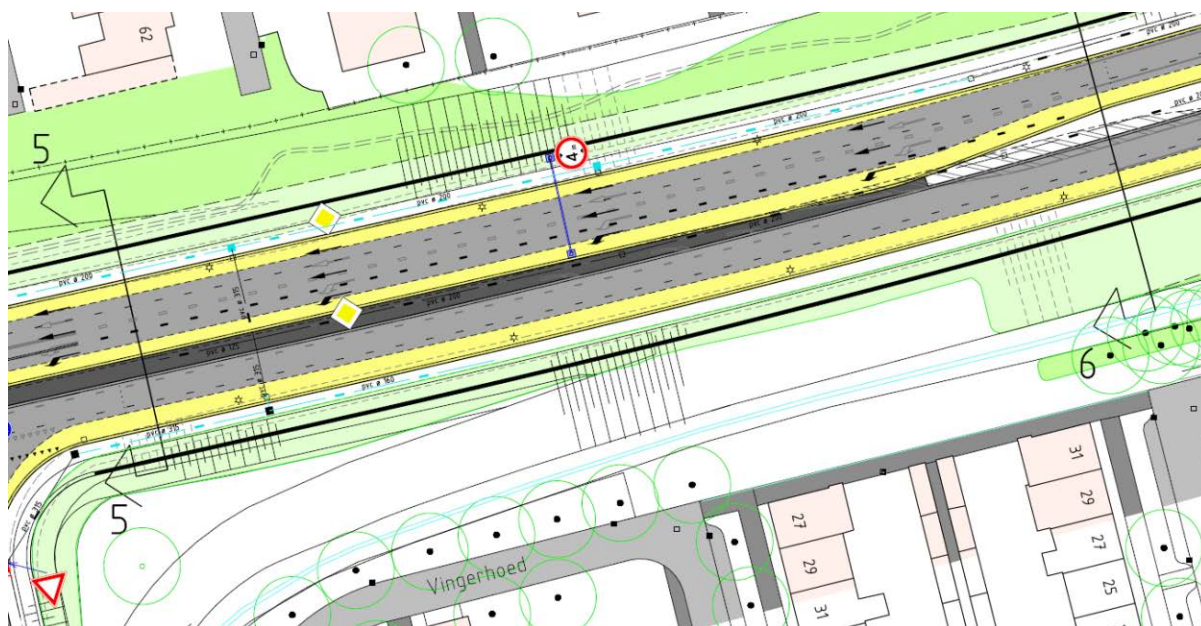
Een aantal jaren geleden (2007) is de Zuidelijke Rondweg al grondig onder handen genomen. Op de kruispunten met de Baronielaan en met de Fatimastraat is destijds de doorstroming verbeterd door extra opstelstroken voor rechtdoor gaand verkeer toe te voegen. Daarnaast is er ook geluidsreducerend asfalt aangebracht. Deze maatregelen hebben ertoe geleid dat de doorstroming de afgelopen jaren sterk is verbeterd. Door de autonome groei van het autoverkeer en door het bundelen en ontvlechten (er wordt meer verkeer naar de rand van de stad gestuurd) is deze capaciteitsuitbreiding nu niet meer toereikend. Het verkeer op de Zuidelijke Rondweg kan tijdens de spitsperiodes niet meer goed afgewikkeld worden waardoor het verkeer steeds meer de alternatieve routes door de stad gaat gebruiken. Dit heeft een nadelig effect op de leefbaarheid in Breda Zuid en kan ook effecten hebben op de economische vitaliteit van dit stadsdeel. Het is momenteel tijd om wederom extra maatregelen op de Zuidelijke Rondweg te nemen om de verkeersafwikkeling te verbeteren.

De extra maatregelen worden getroffen over de gehele lengte van de Zuidelijke Rondweg. Omdat echter uitsluitend de aanpassingen tussen de Blauwe Keiweg en de Fatimastraat niet passen in de geldende bestemmingsplannen, beperkt deze ruimtelijk onderbouwing zich tot de aanpassingen in dit deel.

4.2 Beschrijving concrete maatregelen

Verbreding weg

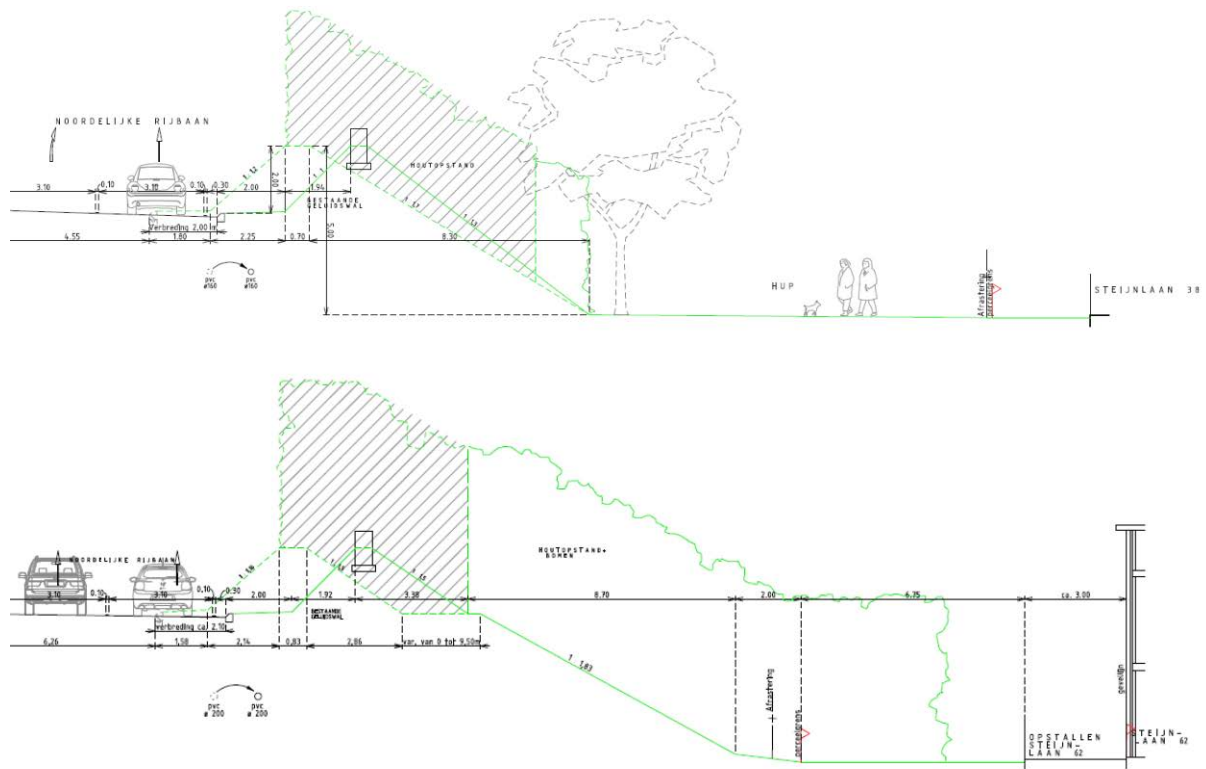
Tussen het viaduct over de Blauwe Keiweg en de Fatimastraat wordt aan de noordzijde (komend vanuit het oosten, vanaf de A27) een extra rijbaan voor rechtdoor gaand verkeer aangelegd. Om dit te realiseren wordt zowel in de middenberm als aan de noordzijde extra asfalt aangelegd. Ook aan de zuidzijde wordt de weg verbreed. Hierdoor ontstaat ook aan de zuidzijde richting de A27 een extra rijbaan. Op de tekeningen van de vergunningsaanvraag is te zien hoe deze wegverbreding wordt aangelegd. Op onderstaande tekening is een deel van deze vergunningsaanvraag te zien. Hierop is de bestaande weg in grijs aangegeven en de wegverbreding in geel. Voor deze wegverbredingen is het noodzakelijk dat de geluidswallen aan de noord en zuidzijde worden aangepast.



Aanpassing geluidswal noordzijde (grenzend aan de wijk Sportpark)

Ten behoeve van de wegverbreding aan de noordzijde dient de top van de huidige geluidswal naar het noorden verplaatst te worden om ruimte te maken voor de extra rijbaan. De voet van de geluidswal grenzend aan de wijk Sportpark blijft op dezelfde locatie liggen. Dit betekent dat delen van het talud aan deze zijde van de geluidswal steiler moet worden. De bestaande houtopstanden in de vorm van struiken en kleine bomen moeten op deze stukken helling worden verwijderd. Dit is op onderstaande afbeeldingen voor twee locaties langs de geluidswal schematisch weergegeven in dwarsprofielen. Hierbij is het deel van de begroeiing op de geluidswal die wordt verwijderd zwart gearceerd. Op de top van de geluidswal wordt een schanskorf geplaatst van 0,5 meter hoog om de geluidswal hoger te maken.

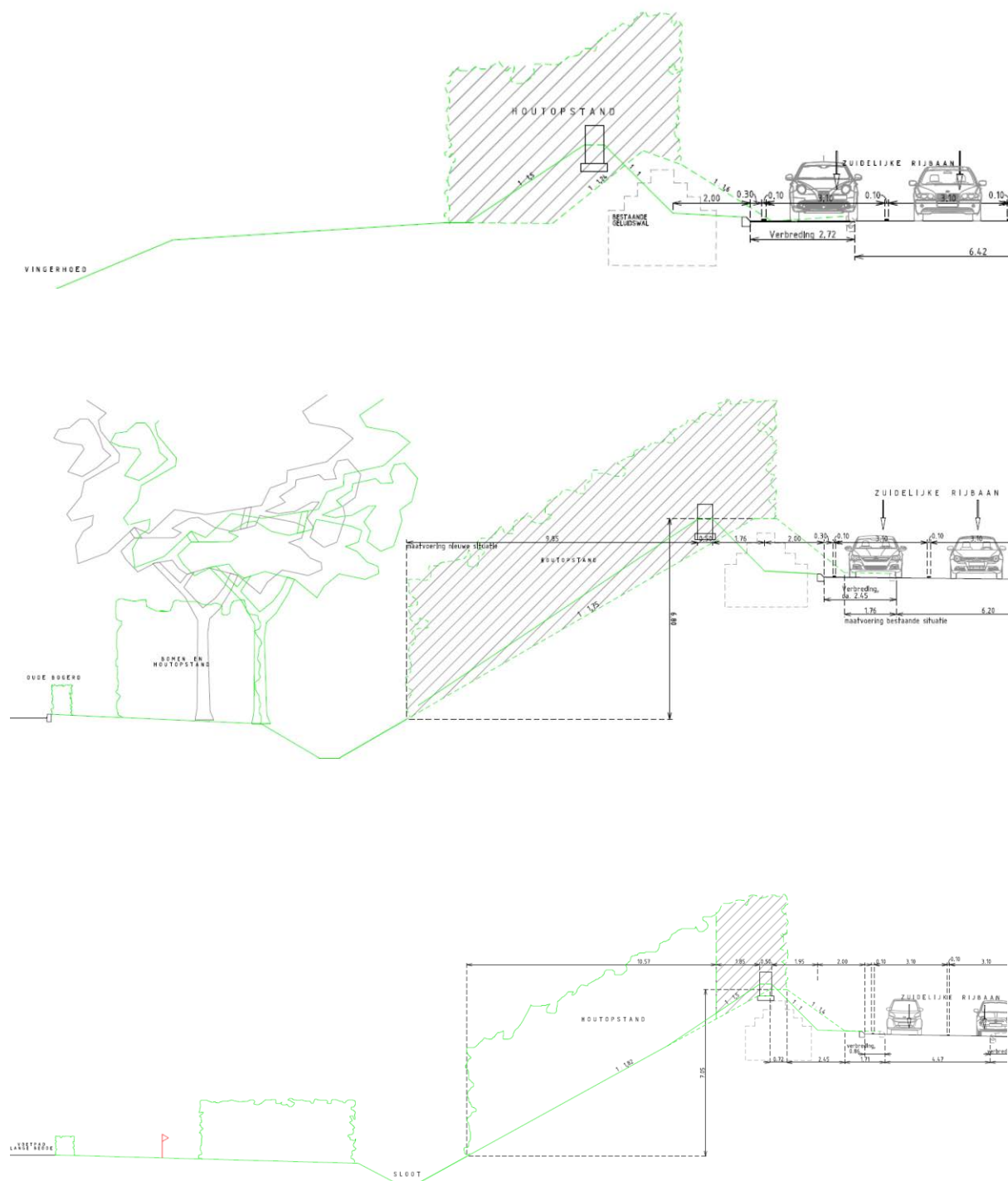
Op de situatietekening van de vergunningsaanvraag is in lichtgroen aangegeven welk deel van de begroeiing moet worden verwijderd en in donkerder groen is de begroeiing die kan blijven staan aangegeven.



Figuur 6: dwarsprofielen aanpassing geluidswal aan zijde wijk Sportpark

Zuidzijde (grenzend aan wijk Blauwe Kei)

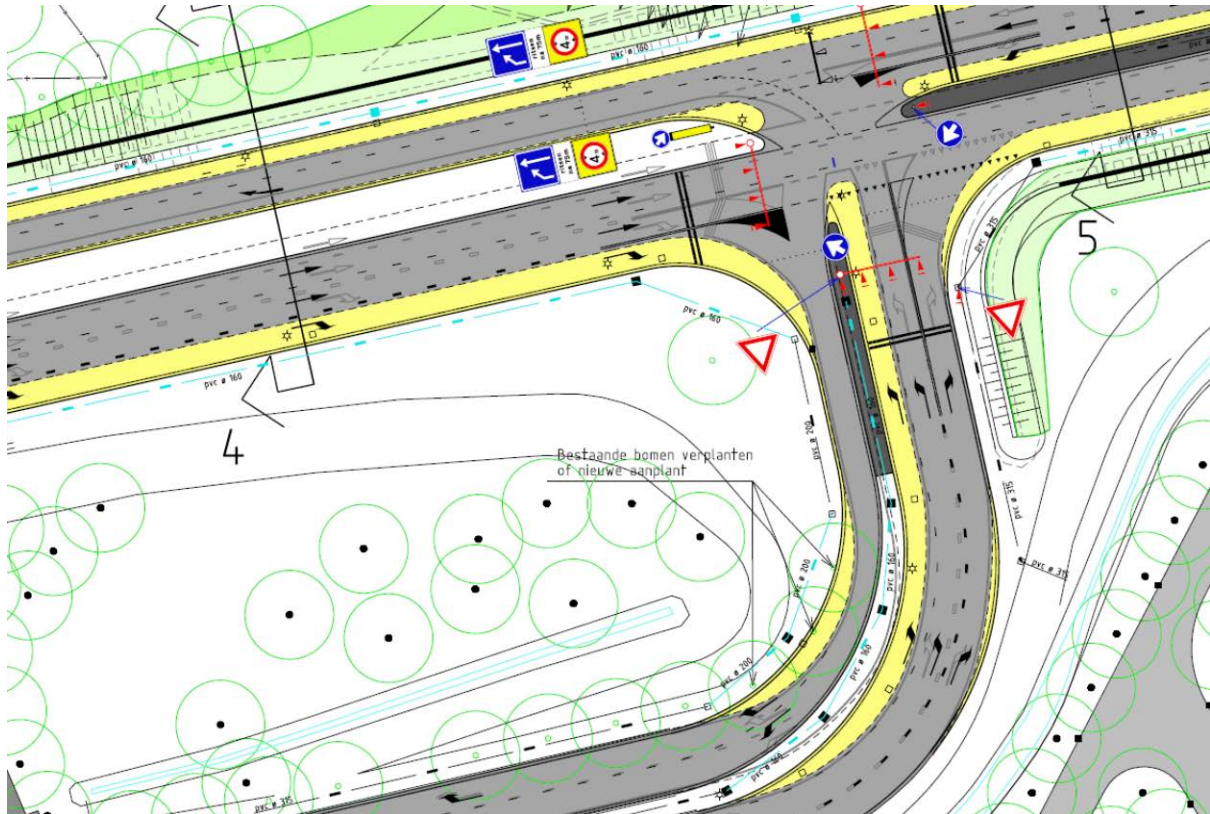
Ook aan de zijde van de wijk Blauwe Kei moet de geluidswal worden verplaatst. Voor het overgrote deel gebeurt dit op dezelfde wijze als aan de noordzijde, zodat de voet van de geluidswal op dezelfde locatie blijft. Dichtbij de oprit vanaf de Fatimastraat wordt het bovenste deel van de geluidswal in zijn geheel verplaatst, zodat ook de voet van de geluidswal aan de zuidzijde hier gelijk blijft. Omdat de aanpassingen aan de wal niet overal gelijk zijn moet op sommige delen van de wal meer begroeiing worden verwijderd dan op andere delen. Op onderstaande dwarsprofielen (onderdeel van de vergunningsaanvraag) is dit voor enkele plaatsen weergegeven. Ook aan deze zijde worden schanskorven van 0,5 meter hoog op de geluidswal geplaatst.



Figuur 7: dwarsprofielen aanpassing geluidswal aan zijde wijk Sportpark

Oprit naar/vanaf Fatimastraat

Naast de verbreding van de Zuidelijke Rondweg zelf wordt ook het wegdek van de op/afrit vanaf de Fatimastraat in de bochten verbreedt. In de middenberm komt een extra afslag voor links afslaand verkeer (de Zuidelijke Rondweg op richting de A16).



Figuur 8: Aanpassingen oprit tussen Fatimastraat en Zuidelijke Rondweg (grijs = bestaand wegdek, geel = nieuw wegdek)

5. Milieu en Landschap

Breda wil een stad zijn waarin mensen graag wonen, werken en recreëren. Leefbaarheid en duurzaamheid zijn hiervoor sleutelbegrippen. Een gezond en veilig woonmilieu is hierbij van groot belang. Daarnaast hebben bedrijven ruimte nodig om zich te ontwikkelen en dient er voldoende groen te zijn voor natuurontwikkeling en recreatie. Om dit te kunnen bereiken dient bij ruimtelijke ontwikkelingen integraal naar het gebied te worden gekeken en zullen alle, soms tegenstrijdige, belangen zo goed mogelijk op elkaar af gestemd moeten worden. Hierbij dient niet alleen gekeken te worden naar de huidige situatie, maar ook naar toekomstige ontwikkelingen die invloed hebben op het leefklimaat in het te ontwikkelen gebied en zijn omgeving.

De ontwikkeling betreft een vergroting van ruimte voor infrastructuur op een belangrijke weg in de gemeente Breda. Met fysieke maatregelen wordt verwacht meer verkeer te kunnen faciliteren, waarbij de doorstroming tegelijkertijd verbeterd wordt. Dit plangebied wordt qua effectbeoordeling gecombineerd met het gedeelte aan de westzijde van de stad, zodat verkeersinvloeden gecumuleerd worden beoordeeld. In totaal zal reconstructie plaatsvinden over circa 2,5 kilometer, verdeeld over de twee gebieden.

Gezien de beperkte grootte van het planvoornemen is het uitvoeren van een milieueffectrapportage niet noodzakelijk. De activiteit komt voor in de bijlage van het Besluit m.e.r., maar omdat het beneden de drempelwaarde blijft van 5 kilometer, is een m.e.r. (beoordeling) niet verplicht. Een motivering betreffende de milieubeoordeling van het planvoornemen is noodzakelijk. In de navolgende paragrafen worden de milieuaspecten beoordeeld in het kader van een goede ruimtelijke ordening.

5.1 Bodem

Een bodemverontreiniging kan risico's opleveren voor gezondheid of milieu. Deze risico's zijn in het verleden vrijwel altijd overschat. Daarom is het beleid de afgelopen jaren veranderd en wordt niet meer iedere verontreiniging gesaneerd. In plaats hiervan wordt er getoetst of er bij het voorgenomen gebruik van de locaties risico's zijn en zo ja, welke maatregelen noodzakelijk zijn om deze risico's weg te nemen. In de praktijk komt het er op neer dat verontreinigingen meer "beheerd" worden in plaats van gesaneerd.

Bij de reconstructie zal grondverzet gaan plaatsvinden. Verkennend bodemonderzoek en partijkeuringen worden uitgevoerd volgens de milieuvoorschriften.

5.2 Water

De watertoets heeft tot doel om ruimtelijke ontwikkelingen te toetsen aan het vigerende waterbeleid en de wateraspecten volwaardig mee te laten wegen bij de besluitvorming omtrent een goede ruimtelijke ordening. Dit proces komt in samenwerking met de gemeente en het waterschap Brabantse Delta tot stand.

Het waterschap zal het wateradvies geven in het kader van het overleg ingevolge artikel 3.1.1 Bro.

De drie Brabantse waterschappen, Aa en Maas, De Dommel en Brabantse Delta hebben hun keuren geharmoniseerd. Het waterschap Brabantse Delta is verantwoordelijk voor het waterbeheer in de gemeente. Het waterschap hanteert bij nieuwe ontwikkelingen het principe van waterneutraal bouwen, waarbij gestreefd wordt naar het behoud of herstel van de 'natuurlijke' waterhuishoudkundige situatie. Vanwege dit principe wordt bij uitbreiding van verhard oppervlak voor de omgang met hemelwater uitgegaan van de voorkeursvolgorde infiltreren, berging, afvoeren.

Het beleid is gericht op het nastreven van de oorspronkelijk natuurlijke situatie. Hiervoor gelden eisen ter voorkoming van (hemel- of grond) wateroverlast (veiligheidseisen) en eisen ter voorkoming van achteruitgang van het natuurlijk (hemel- of grond) watersysteem (duurzaamheidseisen).

De voorkeursvolgorde voor het omgaan met hemelwater is 'vasthouden, bergen, afvoeren'. Ten aanzien van de waterkwaliteit is de voorkeursvolgorde: 'schoonhouden, scheiden en zuiveren'. Voor nieuwbouwinitiatieven is het uitgangspunt dat deze 'waterneutraal' dienen te zijn. Voorkomen moet worden dat het water versneld afvoert ten gevolge van een toename van het verhard oppervlak.

Schone oppervlakken worden in principe niet op het rioleringssysteem aangesloten.

De gemeentelijke ambitie bij herstructurering is het verwerken van kleine buien op een zo natuurlijk mogelijke wijze. Uitgangspunt van dit beleid is dat het systeem duurzaam, maar ook doelmatig wordt ingericht. Bij een toename aan verharding dient op grond van gemeentelijk beleid 78 mm (78 liter per m²) te worden geborgen. Bij een duurzame invulling kan hier van af worden geweken.

5.3 Ecologie

Algemeen

Natuur en groen wordt over het algemeen positief gewaardeerd. Zowel in als buiten de stad vertoeven veel mensen in hun vrije tijd graag in de bossen en de parken in en rond de stad. De aanwezigheid van voldoende groen op een bereikbare afstand bepaalt voor een belangrijk deel de leefbaarheid van een woongebied. Ook de aanwezigheid van dieren, bijvoorbeeld vogels, in de stad wordt over het algemeen als positief ervaren. De aanwezigheid van voedsel-, nest- en rustgebied is voor deze dieren van essentieel belang.

Natuur is een vast onderdeel van de kwaliteit van de stad en zijn omgeving. Daarnaast heeft natuur ook diverse verschillende functies: van voetbalveldje in de straat tot leefgebied van de das. Ook in de woonwijken is natuur dichtbij huis te vinden. Op loopafstand (zo'n 200 meter) zijn er groen-rustplaatsen.

Huidige ecologische kwaliteit

Het plangebied bestaat uit een drukke verkeersweg met aan weerszijden een bijna geheel doorlopende groenstructuur. Deze groenstructuur bestaat uit een aardenwal met daarop struweel. terrein met pioniersvegetatie. Tevens kenmerkt deze weg zich door de brede middenberm. De ecologische waarden beperken zich dan ook vooral tot het struweel en het bloemrijke grasland, wat vooral voor vogels, kleine zoogdieren en floristisch geschikt habitat is.

Ecologische waarden vastgelegd in wet- en regelgeving

De bescherming van de natuur is per 1 januari 2017 in Nederland vastgelegd in de Wet natuurbescherming(Wnb). Deze wet vormt voor wat betreft soortenbescherming en gebiedsbescherming een uitwerking van de Europese Vogelrichtlijn en Habitatrichtlijn. Daarnaast vindt beleidsmatige gebiedsbescherming plaats door middel van het Natuurnetwerk Nederland (NNN), de voormalige Ecologische Hoofdstructuur (EHS).

Gebiedsbescherming vanuit de Wet natuurbescherming

De Europese natuur is in de loop der jaren sterk onder druk komen te staan door verstedelijking en schaalvergroting en intensivering van de agrarische sector. Veel natuurgebieden gingen verloren. Ook werd er steeds meer infrastructuur aangelegd zoals wegen en spoorlijnen. Al deze ontwikkelingen zorgden er voor dat de natuur sterk af nam en werd versnipperd. Om de achteruitgang van het areaal natuur en de biodiversiteit te stoppen heeft de Europese Unie Natura 2000 in het leven geroepen. Een samenhangend netwerk van natuurgebieden die zijn aangewezen op grond van de vogelrichtlijn en habitatrichtlijn. De staatssecretaris van EZ heeft voor Nederland ruim 160 Natura 2000-gebieden aangewezen. Gezamenlijk hebben ze een oppervlak van ruim 1,1 miljoen hectare. Ongeveer 69% is water, de rest (31%) is land.

Als er naar aanleiding van projecten, plannen en activiteiten mogelijk significant effecten optreden, dienen deze vooraf in kaart gebracht en beoordeeld te worden. Projecten, plannen en activiteiten die mogelijk een negatief effect hebben op de beschermde natuur in een Natura 2000-gebied (of Beschermd natuurmonument) zijn vergunningsplichtig.

Ten zuidoosten van het plangebied ligt op ongeveer 2 km afstand één Natura 2000-gebied, namelijk het Ulvenhoutse Bos. Het Ulvenhoutse Bos is een klein bosgebied ten zuidoosten van Breda. Het is

gelegen ten zuiden van de stad Breda, direct ten noordoosten van Ulvenhout. Het gebied is op 23 december 2009 door het toenmalige Ministerie van LNV definitief aangewezen als Natura 2000-gebied. Het gehele Natura 2000-gebied is Habitatrichtlijngebied. Er is geen Vogelrichtlijngebied of Beschermde Natuurmonument aanwezig. Voor het Natura 2000-gebied is een beheerplan opgesteld. In het beheerplan zijn maatregelen vastgelegd die nodig zijn om de aanwezige habitattypen, planten en dieren in het natuurgebied te beschermen. Het Ulvenhoutse Bos is met name gevoelig voor stikstofdepositie (verzuring en vermesting) en verdroging.

In de huidige situatie rijden er reeds vele auto's over de zuidelijke rondweg. Door de geplande aanpassingen zal dit iets meer toenemen en zal het verkeer zich anders verdelen over het wegennet. Om te bepalen of dit effecten heeft op het dichtstbijzijnde Natura 2000 gebied is een Aeries berekening opgesteld door Antea (zie bijlage 1). Conclusie daaruit is dat de stikstofdepositie maximaal 0,51 mol/ha/jaar toeneemt. Dit betekent dat er een vergunning moet worden aangevraagd. Ten tijde van het opstellen van de berekening (20 juni 2017) bleek er nog voldoende ontwikkelingsruimte beschikbaar te zijn.

Gebiedsbescherming vanuit Provinciaal beleid

De Brabantse natuur is in de loop der jaren sterk onder druk komen te staan door verstedelijking en schaalvergroting en intensivering van de agrarische sector. Veel natuurgebieden gingen verloren. Ook werd er steeds meer infrastructuur aangelegd zoals wegen en spoorlijnen. Al deze ontwikkelingen zorgden er voor dat de natuur sterk af nam en werd versnipperd. Om de achteruitgang van het areaal natuur te stoppen is in 1990 de ecologische hoofdstructuur (EHS) door het rijk vastgesteld in het "Natuurbeleidsplan". De EHS is recent qua naam gewijzigd in het Natuur Netwerk Nederland (NNN). De provincie Noord-Brabant heeft het Natuurnetwerk vastgelegd in de Verordening ruimte. De doelstelling van het Natuurnetwerk Nederland is het behoud, het herstel en de ontwikkeling van nationaal en internationaal belangrijke ecosystemen. Dit dient onder andere door middel van de ruimtelijke veiligstelling in bestemmingsplannen. Een onderdeel van het Natuurnetwerk Nederland is de ecologische verbindingzones (EVZ's). Dit zijn stroken natuur die natuurgebieden met elkaar moeten gaan verbinden om zo de versnippering tegen te gaan. Dit hoeven geen aaneengesloten natuurstroken te zijn, het mogen ook kleine vlakvormige landschapselementen zijn.

Het plangebied ligt op grote afstand van natuurgebieden die onderdeel uitmaken van de NNN of EVZ's. Er zijn dan ook geen effecten te verwachten.

Soortenbescherming vanuit de Wet natuurbescherming

Soortenbescherming, heeft betrekking op alle in Nederland in het wild voorkomende zoogdieren, (trek)vogels, reptielen en amfibieën, een aantal vissen, libellen en vlinders, enkele bijzondere en min of meer zeldzame ongewervelde diersoorten en een aantal vaatplanten. Voor alle soorten, geldt daarnaast de zogenaamde 'algemene zorgplicht' (art. 1.10 Wnb). Deze zorgplicht houdt in dat de initiatiefnemer passende maatregelen neemt om schade aan aanwezige soorten te voorkomen of zoveel mogelijk te beperken. Hierbij gaat het bijvoorbeeld om het niet verontrusten of verstoren in de kwetsbare perioden zoals de winterslaap, de voortplantingstijd en de periode van afhankelijkheid van de jongen. De zorgplicht geldt altijd en voor alle planten en dieren, of ze beschermd zijn of niet, en in het geval dat ze beschermd zijn ook als er een ontheffing of vrijstelling is verleend.

Vanaf 1 januari 2017 moet, onder de Wet natuurbescherming, bij ruimtelijke ontwikkelingen naast de zorgplicht ook rekening gehouden worden met juridisch zwaarder beschermde soorten vanuit nationaal en Europees oogpunt. Beschermde soorten vanuit nationaal oogpunt betreffen soorten uit 'bijlage A en B' van de Wet natuurbescherming. Beschermde soorten vanuit Europees oogpunt betreffen soorten uit Bijlage IV van de Habitatrichtlijn, de soorten uit Bijlage 1 en 2 Verdrag van Bern, en Bijlage 1 verdrag van Bonn, en alle in Europa inheemse vogels (Vogelrichtlijn). Komen soorten van de hierboven genoemde beschermingsregimes voor, dan is de eerste vraag of de voorgenomen activiteit effecten heeft op de beschermde soorten. Treden er effecten op, dan dient er gekeken te worden of er passende maatregelen getroffen kunnen worden om de functionaliteit van de voortplantings- en/of vaste rust en verblijfplaats te garanderen.

Voor het uitvoeren van werkzaamheden die effecten veroorzaken aan beschermde soorten kan ontheffing van de verbodsbepalingen worden aangevraagd. Ontheffing kan alleen worden verleend als onderzoek aantoont dat de ingreep geen afbreuk doet aan de duurzame staat van instandhouding

van de getroffen soorten, er een dwingende reden van groot openbaar belang is en compenserende en mitigerende maatregelen worden getroffen.

Het advies bureau Ecologica heeft in het kader van de maatregelen een Quicksan uitgevoerd naar mogelijke effecten op beschermde soorten (zie bijlage 2). Ze tonen aan dat er geen effecten te verwachten zijn door de maatregelen. Vanwege de aanpassingen aan het talud met begroeiing is het echter mogelijk dat er effecten kunnen optreden op een vaste vliegroute van vleermuizen. Een naderonderzoek hiernaar was dus noodzakelijk. Dit onderzoek heeft reeds plaatsgevonden conform het vleermuisprotocol 2017 (zie bijlage 3). Hieruit bleek dat er een hopover en een baltsplek is ter hoogte van de Blauwe Keiweg. De betreffende bomen worden echter gespaard waardoor er geen ontheffing noodzakelijk is in het kader van de Wet Natuurbescherming.

5.4 Bedrijven

Algemeen

De aanwezigheid van bedrijven kan de kwaliteit van de leefomgeving beïnvloeden. Bedrijven kunnen geur, stof, geluid en gevaar ten gevolg hebben. Voorkomen moet worden dat bedrijven hinder veroorzaken naar de omgeving, vooral indien het woongebieden of andere gevoelige bestemmingen betreft. Daarnaast moeten bedrijven zich kunnen ontwikkelen en eventueel uitbreiden. Om dit te bereiken is het van belang dat bedrijven en gevoelige bestemmingen (woningen, scholen etc.) ruimtelijk goed gesitueerd worden zodat de bedrijven zo min mogelijk overlast opleveren en woongebieden de bedrijven zo min mogelijk beperken in hun bedrijfsuitvoering.

Plangebied

De ontwikkeling betreft een reconstructie van infrastructuur. Deze ontwikkeling heeft geen effect op bedrijven en milieuzonering. Voor de effecten van de ontwikkeling op gevoelige bedrijfsbestemmingen (ziekenhuizen etc), zie paragraaf 5.6 "Geluid".

5.5 Externe veiligheid

Algemeen

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

Regelgeving

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

Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi), Staatsblad 2004 nr. 250;

Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb), Staatsblad 2010 nr. 686;

Besluit externe veiligheid transportroutes (Bevt), Staatsblad 2013 nr. 465.

De normen in de besluiten zijn vastgelegd in de vorm van grenswaarden en richtwaarden. De grenswaarden geven de milieukwaliteit aan die op een bepaald tijdstip ten minste moet zijn bereikt, en die, waar zij aanwezig is, ten minste in stand moet worden gehouden. De richtwaarden geven de kwaliteit aan die op een bepaald tijdstip zoveel mogelijk moet zijn bereikt en die, waar zij aanwezig is, zoveel mogelijk in stand moet worden gehouden. De externe veiligheidsrisico's worden uitgedrukt in het plaatsgebonden risico (PR) en het groepsrisico (GR) binnen het invloedsgebied.

Nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen moeten worden getoetst aan normen vermeld in bovengenoemde regelgeving. Een ontwikkeling is niet toegestaan indien deze leidt tot een overschrijding van de grenswaarden. Van de richtwaarden kan gemotiveerd worden afgeweken.

Bestaande afspraken omtrent routing van vrachtwagens blijven van toepassing. Verder leidt de ontwikkeling niet tot meer verblijvende mensen in de nabijheid van de infrastructuur. Het thema externe veiligheid vormt voor de planvorming geen beperkingen.

5.6 Geluid

Algemeen

Geluid is één van de factoren die de beleving van de leefomgeving in belangrijke mate bepalen. Door de toename van het verkeer en de bedrijvigheid wordt de omgeving in steeds sterkere mate belast met geluid. Dit leidt tot steeds meer klachten. In een aantal gevallen wordt de gezondheid beïnvloed door geluid ten gevolge van onrust en slapeloosheid. Hoge geluidsniveaus kunnen het gehoor beschadigen en ook de verstoring van de slaap kan op de lange duur slecht zijn voor de gezondheid. Door de toename van het geluid in de omgeving, wordt de behoefte aan stilte steeds meer als een noodzaak gevoeld.

Regelgeving

Om deze zaken te ondervangen zijn normen opgenomen in wetten. Met name de Wet geluidhinder, de Luchtvaartwet en de Wet milieubeheer zijn in dit kader van belang. Deze normen ondervangen echter slechts voor een deel de problemen. Zo richt de wetgeving zich op zogenaamde gevoelige objecten zoals woningen, scholen en ziekenhuizen. Over het geluid in natuur- en of buitengebieden zijn geen normen in wetten opgenomen, terwijl geluid ook daar als storend kan worden ervaren. Om de leefbaarheid te verbeteren of ten minste te handhaven, richt het beleid zich vooral op de bron van het geluid. Bij nieuwe ontwikkelingen dient de geluidssituatie in beeld gebracht te worden. De geluidsniveaus op de gevel van nieuwe gebouwen worden getoetst aan de geluidsnormen.

Het juridisch kader voor wegverkeerslawaaï wordt gevormd door de Wet geluidhinder. Verder is door de gemeente Breda het ontheffingenbeleid Wet geluidhinder vastgesteld. Hierin zijn regels omtrent het verlenen van hogere waarden vastgelegd. Tot slot moet een ontwikkeling een goed leefklimaat borgen. Concreet betekent dit dat de wettelijke geluidnormen aangevuld kunnen worden met ambities omtrent leefbaarheid. Denk hierbij aan toevoegen van groen, specifieke knelpunten op wegen extra aandacht geven en kansen benutten om flankerende maatregelen toe te passen. In onderhavig bestemmingsplan is enkel sprake van geluid afkomstig van wegverkeer.

Onderzoek

Voor het plangebied is een gecombineerd onderzoek uitgevoerd door DGMR adviesbureau. Het rapport heeft kenmerk M.2016.1254.00 en is gedateerd 20 maart 2017. In bijlage 4 is de rapportage opgenomen.

Het rapport laat zien dat de reconstructie van de zuidelijke rondweg leidt tot een toename van wegverkeerslawaaï. Met inachtneming van maatregelen leidt de aanpassing van de zuidelijke rondweg niet tot een reconstructie conform Wet geluidhinder omdat de toename slechts 1 dB bedraagt. Op basis hiervan voldoet het plan aan de Wet milieubeheer.

Ondanks dat de aanpassing wettelijk inpasbaar is, bestaat de wens om de leefkwaliteit nabij de zuidelijke rondweg te optimaliseren. Op beleidsmatig niveau (actieplan geluid, herziening 2018) worden deze doelstellingen verankerd in maatregelen. De resultaten van de akoestische berekeningen vormen input voor het onderbrengen van ambities in jaarprogramma's. Met name wordt hier koppeling gezocht met onderhoudsplannen vanuit wegbeheer en civiele kunstwerken. Ook wordt waar mogelijk gebruik gemaakt van het klimaatuitvoeringsprogramma klimaat om leefkwaliteit te verbeteren. Het toevoegen van groen nabij 'verharde' structuren en het realiseren van natuurlijke afschermingen (aarden wallen) vormt hier de voornaamste oplossing om de leefkwaliteit verder te verbeteren. Zo komt er op de geluidswallen tussen de Blauwe Keiweg en de Fatimaplein een halve meter schanskorf dat een geluidsreductie van 1 a 2 db zal hebben. Dit geeft een verbetering voor de leefomgeving.

5.7 Luchtkwaliteit

Algemeen

Door luchtverontreiniging van onder andere de industrie en het verkeer komen schadelijke stoffen in de lucht. Vooral dicht langs drukke wegen kunnen de concentraties van verschillende stoffen zo hoog zijn dat deze de gezondheid kunnen aantasten. Om te voorkomen dat de gezondheid wordt aangetast door luchtverontreiniging dient bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen rekening gehouden te worden met de luchtkwaliteit ter plaatse.

Regelgeving

Op 15 november 2007 is de Wet luchtkwaliteit in werking getreden. De Wet luchtkwaliteit is een implementatie van de Europese regelgeving en bevat luchtkwaliteitsnormen voor de stoffen zwaveldioxide, stikstofoxiden en stikstofdioxide, fijn stof (PM10), lood, koolmonoxide en benzeen. Naast de Wet luchtkwaliteit zijn bij beoordeling van de luchtkwaliteit de handreiking NIBM (Niet in Betekenende Mate), het besluit gevoelige bestemmingen en rekenregels projectsaldering van toepassing. In het algemeen kan gesteld worden dat nieuwe ontwikkelingen er niet toe mogen leiden dat de grenswaarden worden overschreden. Indien dit toch het geval is, kan onderzocht worden of het mogelijk is om met maatregelen toch te voldoen aan de normen. Hierbij hebben bronmaatregelen de voorkeur. Indien dit niet mogelijk is kunnen overdrachtsmaatregelen of in het uiterste geval maatregelen bij de ontvanger worden genomen.

Onderzoek

Door Adviesbureau TAUW is onderzoek gedaan naar de effecten op luchtkwaliteit door de planontwikkeling. Het onderzoek heeft projectnummer 1250716 en is gedateerd 10 mei 2017 (zie bijlage 5).

Conclusie

Het onderzoek laat zien dat de planontwikkeling een positief effect heeft op de luchtkwaliteit. Ondanks de toename in verkeer, zal het netto-effect van de ontwikkeling marginaal betere luchtkwaliteit laten zien. De reden hiervoor is dat de stagnatie van verkeer vermindert. Stagnerend verkeer heeft namelijk een ongunstig effect op de luchtkwaliteit, het verbeteren van doorstroming leidt daardoor tot gunstiger waarden voor zowel fijnstof als NOx. Op basis van deze conclusie voldoet de ontwikkeling aan de NIBM-criteria. Het aspect luchtkwaliteit staat planontwikkeling niet in de weg, aanvullend onderzoek is niet nodig.

Ondanks het feit dat de situatie voldoet aan de normen voor luchtkwaliteit, bestaat de ambitie om zo gunstig mogelijke leefkwaliteit te realiseren. Gemeente Breda heeft een actieve rol in het kader daarvan en stimuleert andere mobiliteitskeuzes om dat te realiseren. Denk hierbij aan gebruik van de fiets en openbaar vervoer. Ook stimuleert gemeente Breda de ontwikkeling rond elektrische auto's. Met name het beschikbaar stellen van elektrische laadpalen en het geven van het goede voorbeeld (eigen wagenpark bijvoorbeeld) zijn concrete initiatieven in dat kader. In het kader van de reconstructie zijn geen aanvullende specifieke maatregelen te treffen, het verbeteren van de doorstroming is momenteel de meest doeltreffende maatregel en dat was het hoofddoel van de reconstructie.

NB: Het flankerend effect van verminderd gebruik van sluiptwegen heeft geen plaats in dit onderzoek. Dit aspect heeft een gunstig effect op de luchtkwaliteit nabij de zuidelijke rondweg. De exacte effecten hiervan zijn lastig in kaart te brengen en worden daarom verder niet behandeld.

5.8 Cultureel Erfgoed

In de nota "Erfgoed in context ErfgoedVisie Breda 2008-2015" is vastgesteld dat het Bredase erfgoed de basis vormt van de Bredase identiteit en tevens de basis vormt van ruimtelijke ontwikkelingen in Breda. Om het erfgoed in brede zin op herkenbare wijze te kunnen inpassen in nieuwe ruimtelijke ontwikkelingsprocessen is een goede inventarisatie noodzakelijk.

Om de archeologische waarden in het gebied te beschermen conform het vastgestelde gemeentelijk beleid, de Monumentenwet 1988, waarin besloten ligt de Wet op de Archeologische Monumentenzorg 2007, dient bij nieuwbouw een archeologisch onderzoek uitgevoerd te worden voor de gebieden die op de 'Beleidsadvieskaart Breda's Erfgoed, deel 1. Archeologie' zijn gekenmerkt als gebieden met een archeologische verwachting anders dan laag. Hetzelfde geldt voor de gebieden van archeologische waarden en gemeentelijke archeologische monumenten. De resultaten van het archeologisch onderzoek wordt door bevoegd gezag, in deze de gemeente Breda, middels een selectiebesluit vervolgens vastgesteld.

Conclusie

Het plangebied heeft in de geldende bestemmingsplannen de dubbelbestemming 'Waarde – Archeologie'. Indien er meer dan 100 m² wordt vergraven met een diepte van meer dan 0,3 meter, dient in principe een archeologisch onderzoek uitgevoerd te worden. Aangezien de aanpassingen aan de weg waar gegraven moet worden uitsluitend plaatsvinden in het verhoogde deel van de taluds waarop de weg is aangelegd worden geen archeologische verwachtingen verstoord en is geen archeologisch onderzoek nodig.

6. Uitvoerbaarheid

6.1 Inleiding

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

6.2 Toepassing Grondexploitatiewet

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

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

- de bouw van een of meer woningen;
- de bouw van een of meer andere hoofdgebouwen;
- de uitbreiding van een hoofdgebouw met ten minste 1.000 m² of met een of meer woningen;
- de verbouwing van een of meer aangesloten gebouwen die voor andere doeleinden in gebruik of ingericht waren, voor woondoeleinden, mits ten minste 10 woningen worden gerealiseerd;
- de verbouwing van een of meer aaneengesloten gebouwen die voor andere doeleinden in gebruik of ingericht waren, voor detailhandel, dienstverlening, kantoor of horecadoeleinden, mits de cumulatieve oppervlakte van de nieuwe functies tenminste 1.500 m² bedraagt;
- de bouw van kassen met een oppervlakte van ten minste 1.000 m².

Aangezien de aanleg van een weg niet in deze lijst is opgenomen is het opstellen van een exploitatieplan niet nodig.

6.3 Financiële haalbaarheid

Het kostenverhaal voor de omgevingsvergunning worden middels leges verhaald. Voor de aanlegkosten van de weg is in de begroting van de gemeente geld gereserveerd, waardoor het plan voor de gemeente financieel uitvoerbaar is.

Hoofdstuk 7 Communicatie

7.1 Inleiding

De aanvraag om een omgevingsvergunning ziet op de activiteit bouwen en het opheffen van het strijdig planologisch gebruik. Op de onderhavige aanvraag is ex artikel 3.10 lid 1, onder a Wabo de uitgebreide voorbereidingsprocedure van toepassing. In dit hoofdstuk wordt de procedure rondom de omgevingsvergunning toegelicht.

7.2 Procedure

7.2.1 Ter visie legging

De ontwerp omgevingsvergunning wordt gedurende een periode van zes weken ter visie gelegd. De aanvraag, de bijlagen en de bijbehorende ruimtelijke onderbouwing zijn onderdeel van de (ontwerp) omgevingsvergunning. Gedurende de termijn van de ter inzage legging kan eenieder een zienswijze indienen. Op basis van de zienswijzen neemt het college van B&W een definitief besluit over het al dan niet afgeven van de omgevingsvergunning .

7.2.2 Beroep / hoger beroep

Na verlening van de omgevingsvergunning wordt deze voor de tweede maal voor een periode van zes weken ter visie gelegd. Gedurende deze periode kunnen belanghebbenden beroep instellen tegen de omgevingsvergunning bij de Rechtbank Zeeland-West-Brabant en later in hoger beroep bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State. Indien binnen de beroepstermijn geen beroep wordt ingesteld, is de omgevingsvergunning na het verstrijken van de beroepstermijn onherroepelijk. Belanghebbenden kunnen eventueel ook een voorlopige voorziening vragen tegen de omgevingsvergunning.