

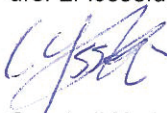
Verkeersonderzoek ontwikkeling Park de Bavelse Berg

Definitief

Grontmij Nederland B.V.
Eindhoven, 19 september 2012

Verantwoording

Titel : Verkeersonderzoek ontwikkeling
Subtitel : Park de Bavelse Berg
Projectnummer : 318125
Referentienummer : GM-0074563
Revisie : D1
Datum : 19 september 2012

Auteur(s) : F. Verheijen
E-mail adres : floor.verheijen@grontmij.nl
Gecontroleerd door : ir. J.G. de Man
Paraaf gecontroleerd : 
Goedgekeurd door : drs. L. IJsseldijk
Paraaf goedgekeurd : 
Contact : Grontmij Nederland B.V.
Zernikestraat 17
5612 HZ Eindhoven
Postbus 1265
5602 BG Eindhoven
T +31 40 265 12 11
F +31 40 244 37 97
www.grontmij.nl

Inhoudsopgave

1	Inleiding	4
1.1	Aanleiding	4
1.2	Planbeschrijving	4
2	Huidige situatie	7
3	Toekomstige situatie	10
3.1	Inleiding	10
3.1.1	Ontwerp ontsluitingsweg is uitgangspunt	10
3.1.2	Overzicht informatiebronnen	10
3.2	Voorgenomen ontwikkeling	11
3.3	Verkeersgeneratie	11
3.3.1	Verkeersmodel	11
3.3.2	Verkeersgeneratie Park de Bavelse Berg	12
3.3.3	Omrekening werkdagintensiteiten naar weekdagintensiteiten	13
3.3.4	Selected link methode	14
3.4	Verkeersafwikkeling	17
3.5	Parkeerbehoefte	18
4	Conclusie	20

Bijlage 1: Stedelijke programmering autonome ontwikkelingen

Bijlage 2: Memo van DHV over toegepast verkeersmodel

Bijlage 3: Verkeerstellingen gemeente Breda Fr. Rooseveltlaan

Bijlage 4: Maver programmering evenementen Bavelse Berg

1 Inleiding

1.1 Aanleiding

MaSys B.V. en Grontmij Nederland B.V. hebben gezamenlijk plannen ontwikkeld voor het Park De Bavelse Berg, aan de oostzijde van Breda. Het plan omvat onder andere het realiseren van een evenementencomplex, een bedrijventerrein en een leisurepark. Park de Bavelse Berg wordt een duurzaam ingerichte locatie voor binnen- en buitenevenementen. Figuur 1 geeft de ligging van het plangebied weer. Om de ontwikkeling mogelijk te maken, is een nieuw bestemmingsplan vereist.

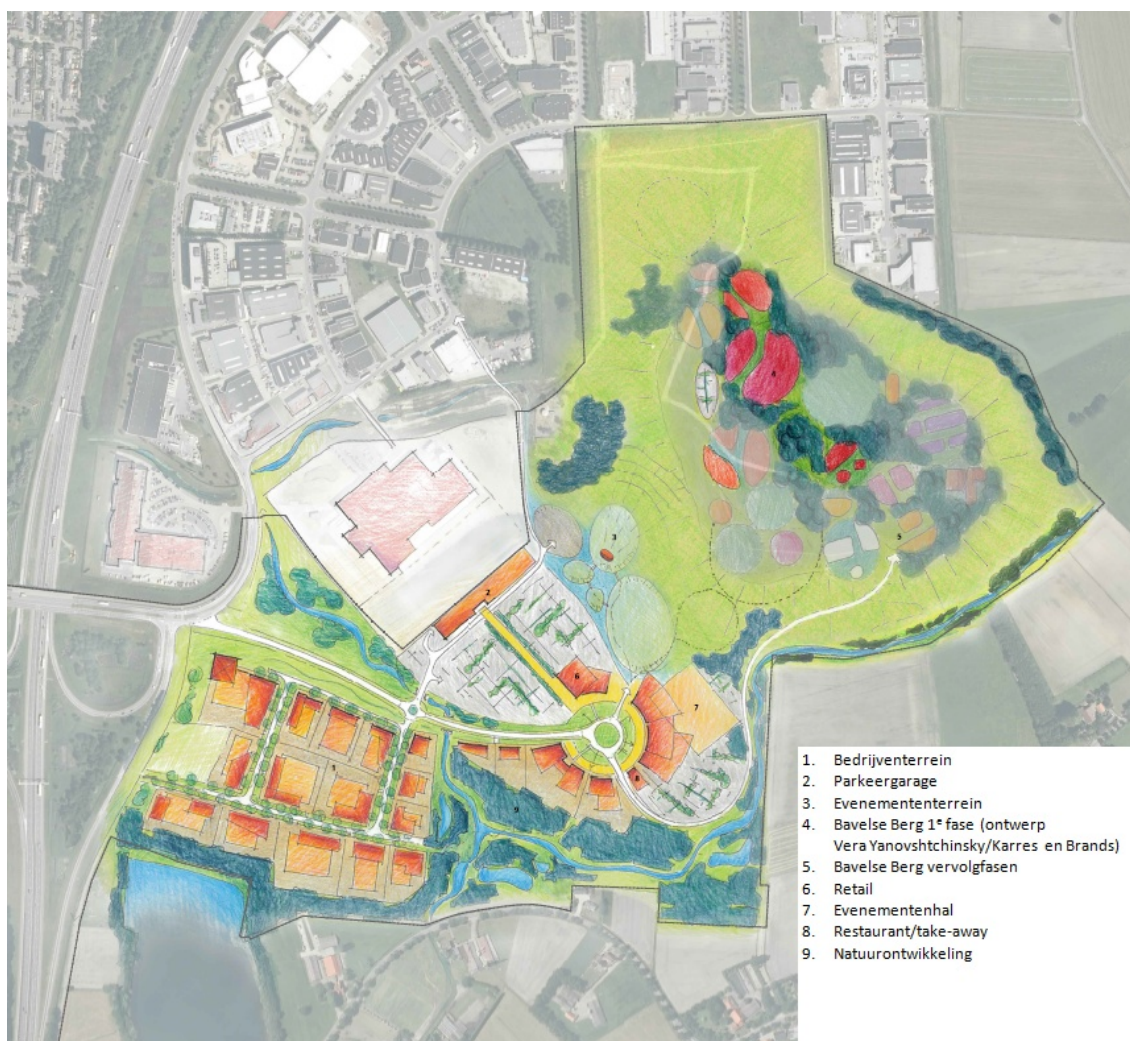


Figuur 1: Ligging, grens en huidige situatie plangebied Park de Bavelse Berg

1.2 Planbeschrijving

In totaal is het plangebied circa 99 ha groot. Hiervan krijgt circa 76 ha een nieuwe functie. Daarnaast omvat het plangebied circa 23 ha gebied dat zijn bestaande functie behoud (o.a. de snelweg en het natuurcompensatieterrein van Abbott).

In figuur 2 is een schetsontwerp van de eindinrichting van het plangebied weergegeven.

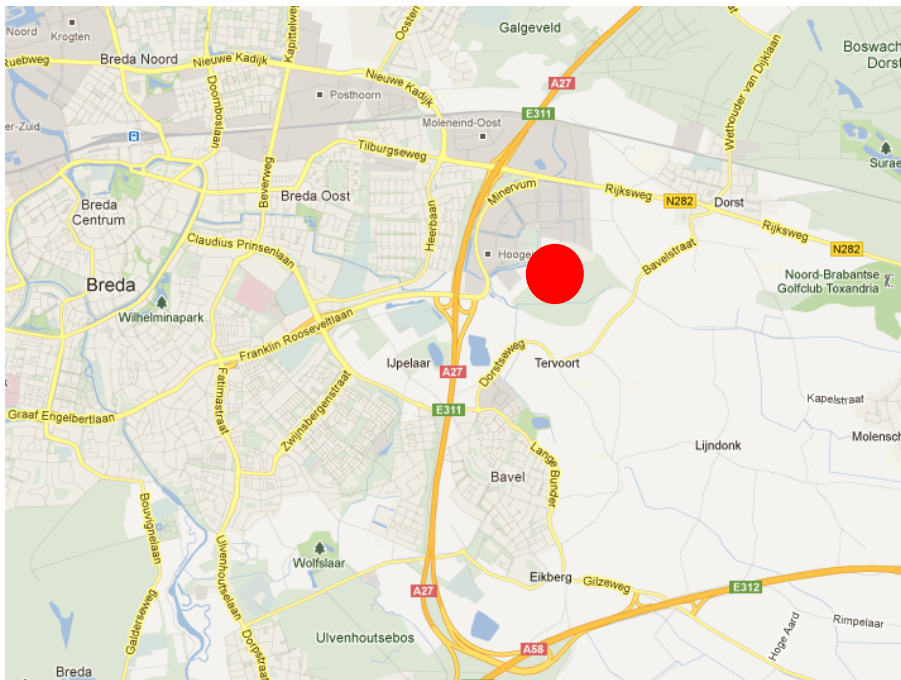


Figuur 2: Schetsontwerp eindinrichting plangebied Park de Bavelse Berg

Het plangebied is onder te verdelen in een aantal deelgebieden:

- Noordelijk deel van het plangebied: bedrijvigheid in combinatie met een leisurepark in een landschappelijke setting;
- Middendeel van het gebied: evenemententerrein, bestaande uit gebouwen, infrastructuur, verharde en onverharde parkeerplaatsen en een onverharde evenementenzone. In dit gebied ligt de hoofdontsluiting van het gebied, die in het westen wordt aangesloten op de Franklin Rooseveltlaan;
- Zuidwestelijk deel: bedrijvigheid in combinatie met groen;
- Binnen het totale plangebied worden de regionale waterberging en de lokale hemelwaterretentie aangelegd. Grotendeels zal dit ingepast worden in het zuidoostelijk deel;
- Westelijk deel: de snelweg.

In het kader van het bestemmingsplan voor Park de Bavelse Berg is het nodig om een verkeersonderzoek uit te voeren naar de effecten van de ontwikkeling op de bereikbaarheid, verkeersveiligheid en de parkeerbehoefte. De ontwikkeling van diverse recreatieve voorzieningen, detailhandel, bedrijven en een evenementenzone ligt aan de oostzijde van de A27 ten noorden van Bavel in de gemeente Breda (zie figuur 3).



Figuur 3: Locatie van ontwikkeling Park de Bavelse Berg

Dit verkeersonderzoek gaat in op de volgende onderdelen:

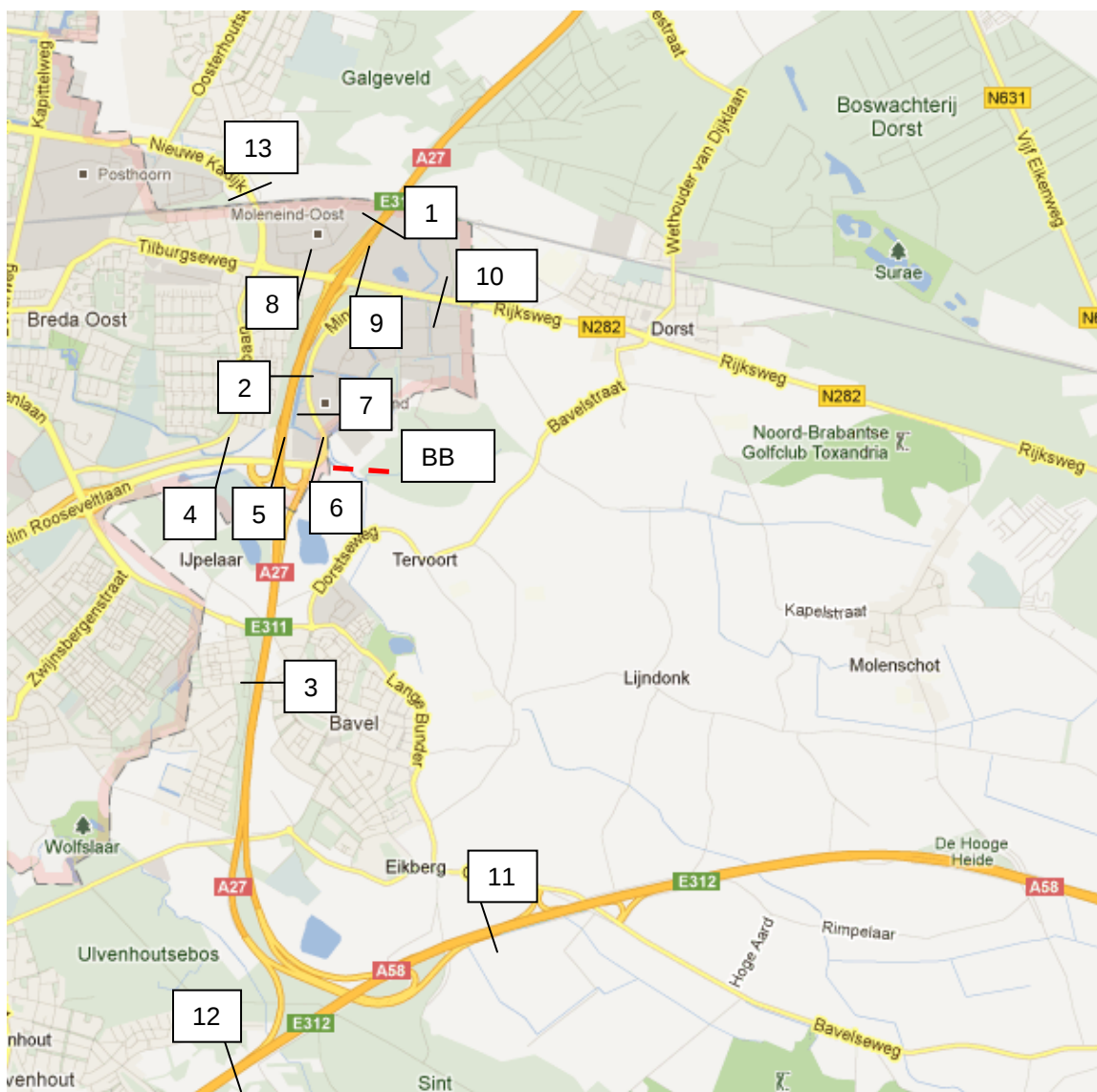
- Hoofdstuk 2: Huidige situatie:
 - netwerk auto, fiets, openbaar vervoer
- Hoofdstuk 3: Toekomstige situatie:
 - Voorgenomen ontwikkelingen
 - Verkeersgeneratie
 - Verkeersafwikkeling
 - Parkeerbehoefte
- Hoofdstuk 4: Conclusies
 - Bereikbaarheid
 - Verkeersveiligheid
 - Parkeren

2 Huidige situatie

De ontsluiting van Park de Bavelse Berg takt in de toekomst direct aan op de Franklin Rooseveltlaan/Minervum. In de huidige situatie hebben de Franklin Rooseveltlaan en Minervum een gebiedsontsluitende functie binnen de bebouwde kom. De komgrensborden staan op de afritten van de A27. De Franklin Rooseveltlaan is voorzien van een vrijliggend (brom-)fietspad. Op Minervum rijden de bromfietzers op de rijbaan, maar is ook voorzien van een vrijliggend fietspad in twee richtingen. De maximumsnelheden en intensiteiten op de wegen in de omgeving van Park de Bavelse Berg zijn opgenomen in tabel 1. In figuur 4 is het overzicht van de telpunten opgenomen.

Tabel 1: Intensiteiten en maximumsnelheden op wegen in de directe omgeving van de ontwikkeling (maximumsnelheden opgave gemeente Breda: 23 april 2012 en intensiteiten Grontmij)

Nummer	Straatnaam	Maximumsnelheid	Intensiteit 2012 (jaargemiddelde weekdag etmaalintensiteit in motorvoertuigen)
1	A27 tussen Oosterhout Zuid en Breda Noord	120 km/h	71.784
2	A27 tussen Breda Noord en Franklin Rooseveltlaan	120 km/h	64.404
3	A27 tussen Franklin Rooseveltlaan en St. Annabosch	120 km/h	50.256
4	Franklin Rooseveltlaan tussen A27 en Claudius Prinsenlaan	70 km/h	35.881
5	Franklin Rooseveltlaan tussen op/afrit west en op/afrit oost	70 km/h	22.093
6	Franklin Rooseveltlaan tussen op/afrit oost en aansluiting Bavelse Berg	70 km/h	4.768
7	Minervum tussen aansluiting Bavelse Berg en Hoogeind	50 km/h	4.768
8	Tilburgseweg tussen A27 en Takkebijsters	50 km/h	34.547
9	Tilburgseweg tussen A27 en Minervum	70 km/h	14.786
10	Tilburgseweg tussen Minervum en Akkerweg	70 km/h	15.475
11	A58 ten oosten van St. Annabosch	120 km/h	67.590
12	A58 ten westen van St. Annabosch	120 km/h	86.888
13	Nieuwe Kadijk tussen Hogeschouw en Tilburgseweg	50/70 km/h	25.243

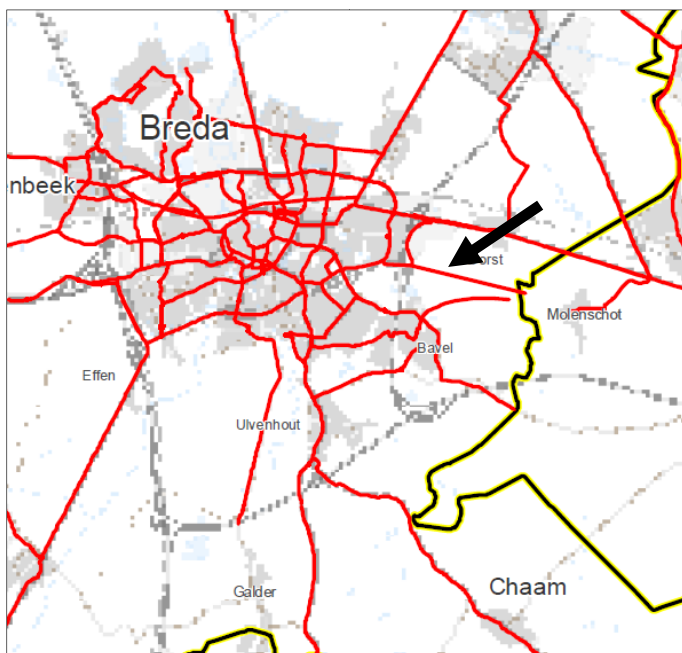


Figuur 4: tellocaties voor milieuonderzoek en locatie Bavelse Berg (BB)

Uit het Werkverslag modelwerkzaamheden studie Benutting Ruit Breda (DHV/Grontmij, december 2010) volgt inzicht in de mate van doorstroming op het netwerk in de omgeving van de ontwikkeling. Het aansluitpunt 15 van de A27 met de Franklin Rooseveltlaan kent met de huidige vormgeving en het verkeersaanbod van 2009 structurele doorstromingsproblemen:

- Ochtendspits (2009): problemen Breda in, met als gevolg filevorming op de noordelijke afrit van de A27 vanuit de richting Utrecht;
- Avondspits (2009): problemen Breda uit, met als gevolg filevorming op de Franklin Rooseveltlaan tot aan de aansluiting met de A27 richting Utrecht.

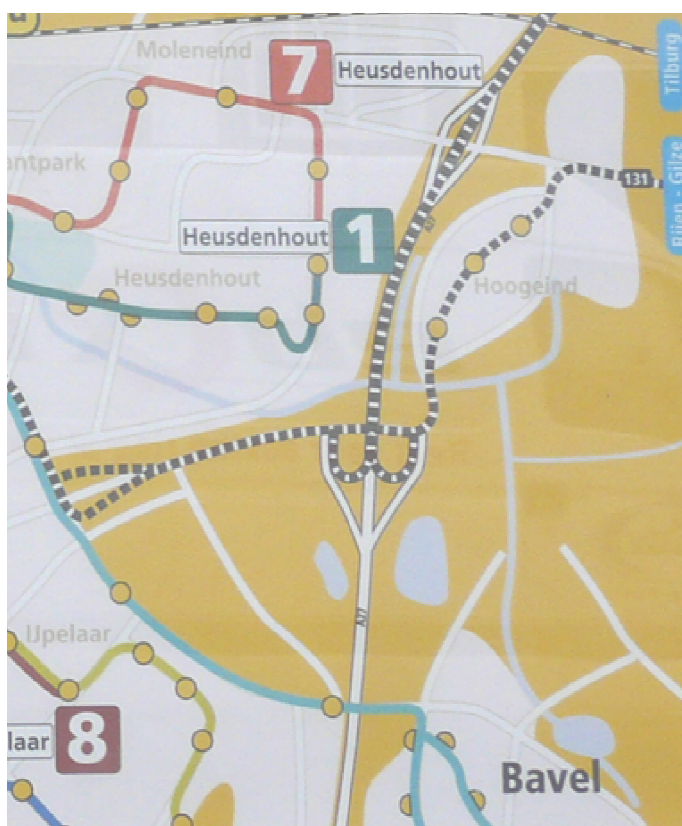
Het bromfiets/fietspad langs de Franklin Rooseveltlaan en het fietspad op Minervum maken onderdeel uit van het regionaal fietsnetwerk van de provincie Noord Brabant. Dit betekent dat deze fietsroutes intensief door fietsers gebruikt worden. De oversteek voor bromfietzers/fietsers op de Franklin Rooseveltlaan in het verlengde van de Kluisstraat is meegenomen in de verkeersregeling. Hier is sprake van een verkeersveilig ingericht kruispunt. De oversteek voor bromfietzers/fietsers op Minervum is zonder verkeerslichten geregeld, veelal met een voorrangskruispunt zonder een middeneiland voor een oversteek in twee etappes. Hier is verkeersveiligheid een aandachtspunt. In het verlengde van de Franklin Rooseveltlaan, onderlangs de ontwikkeling van de Bavelse Berg is in het regionaal fietsnetwerk van de provincie Noord-Brabant een 'gewenste nieuwe fietsroute' opgenomen (zie figuur 5).



Figuur 5: Regionaal fietsnetwerk provincie Noord Brabant

Vanwege het feit dat de omliggende wegen een gebiedsontsluitende functie of stroomfunctie hebben, is parkeren op de rijbaan niet toegestaan. Parkeren langs de wegen op Minervum komt voor. Parkeren vindt ook plaats op de eigen terreinen bij de bedrijven op Minervum.

In de huidige situatie loopt er 1 buslijn in de omgeving van de ontwikkeling: buslijn 131 via het bedrijventerrein Minervum v.v.



Figuur 6: Huidige buslijnen omgeving ontwikkeling (maart 2011)

3 Toekomstige situatie

3.1 Inleiding

3.1.1 *Ontwerp ontsluitingsweg is uitgangspunt*

Het doel is te komen tot een bestemmingsplan voor Park de Bavelse Berg, waarin de nieuw voorziene ruimtelijke ontwikkelingen op het terrein worden vastgelegd. De aanpassing van de infrastructuur in de omgeving van Park de Bavelse Berg inclusief de aansluiting ter plekke van de A27 (afrit 15) is geen onderdeel van de ontwikkeling. Door de gemeente Breda en Masys is een voorstudie gedaan, o.a. naar de vormgeving van de ontsluitingsweg inclusief de aansluiting op de A27. De in die voorstudie gemaakte afspraken omtrent capaciteitsverruiming gelden als uitgangspunt voor dit verkeersonderzoek, en gelden daarnaast als voorwaarde voor de ontwikkeling van Park de Bavelse Berg.

Onderdeel van een bestemmingsplanprocedure zijn onderzoeken naar de eventuele effecten op milieugebied op de omgeving. Denk aan geluidhinder, luchtkwaliteit en stikstofdepositie. Ten behoeve van de milieuonderzoeken moeten verkeersgegevens (weekdag jaargemiddelde) beschikbaar komen voor maatgevende wegvakken. Het toekomstjaar is dan 2022 (10 jaar na realisatie). In dit hoofdstuk komt de berekening van de verkeersgeneratie en toedeling aan het wegennet rondom Park de Bavelse Berg aan de orde. De berekening is op basis van het ruimtelijke programma. De extra hoeveelheid verkeer als gevolg van het ruimtelijke programma moet worden afgezet tegen de autonome situatie zonder ontwikkeling van Park de Bavelse Berg. Daartoe dient het verkeersbeeld van de autonome situatie in de toekomst bekend te zijn, inclusief inzicht in de ruimtelijke ontwikkelingen in de omgeving van Park de Bavelse Berg en de autonome groei van het verkeer op het wegennet in de omgeving van Park de Bavelse Berg. Onder andere het verkeersmodel is een belangrijk hulpmiddel bij het bepalen van het verkeersbeeld in de toekomst.

3.1.2 *Overzicht informatiebronnen*

Om een inschatting te kunnen maken van de effecten van de ontwikkeling van Park de Bavelse Berg is gebruik gemaakt van de volgende informatiebronnen:

- Verkeersmodel gemeente Breda (In 2011 is door DHV een verkeersmodel gebouwd en doorgerekend (avondspits) met alle stedelijke ontwikkelingen tot 2020 in Breda, m.u.v. de Bavelse Berg); (zie bijlage 1 voor de stedelijke programmering of http://www.breda.nl/system/files/artikelen/0027_11_cor_stedelijke_programmering_2010_koers_gezet_v2_internet.pdf, zie bijlage 2 voor de memo met modeluitgangspunten van DHV);
- Verkeerstelling gemeente Breda Fr. Rooseveltlaan tussen A27 en Claudius Prinsenlaan november 2011, (bijlage 3);
- MAVER, programmering evenementen 2013 10 Max (bijlage 4);
- U_318125_Ontvangen_Masys tekeningen_090667-101 A1L7 (bijlage 5);
- Plots selected link methode (bijlage 6);
- CROW publicaties 256 (Verkeersgeneratie Woon- en werkgebieden);
- CROW publicatie 272 (Verkeersgeneratie voorzieningen);
- MONICA- Data (verkeersgegevens Rijkswegennet);
- MTR+ wegwerk (verkeersgegevens Rijkswegennet);
- <http://www.saneringstool.nl/saneringstool.html>;
- Memo Vialis ontsluiting evenemententerrein (40400JN, 14 April 2011);
- Werkverslag modelwerkzaamheden studie benutting Ruit Breda, MO-AF20110870, DHV/Grontmij, december 2011);

- MER Park Bavelse Berg – achtergronddocument Verkeer (21 februari 2008).
- Nota parkeer en stallingsbeleid 2004, gemeente Breda

3.2 Voorgenomen ontwikkeling

De ontwikkeling bestaat uit een evenementenzone en twee aparte zones voor Gemengd gebied. Zowel de evenementenzone als de 2 zones voor Gemengd gebied worden ontsloten via een nieuw aan te leggen weg die aansluit op Minervum/Franklin Rooseveltlaan.

In de evenementenzone komen de volgende functies voor (MAVER Evenementenzone Breda 2011):

- Kidspalace 4.500 m² bvo, waarvan 4.000 m² kindercentrum en 500 m² opvangcentrum en 100.000 bezoekers per jaar;
- McDonalds 500 m² bvo met 200.000 bezoekers per jaar;
- Decathlon: 8.000 m² bvo;
- MaVer Evenementencomplex van minimaal 8.000 en maximaal 15.000 m² bvo met een buitenruimte van 30.000 m².

Totaal parkeergelegenheid 3.110 parkeerplaatsen.

Voor de 2 zones Gemengd gebied gelden de volgende uitgangspunten:

- Voet van de berg: 11,8 ha (uitgeefbaar terrein = bruto oppervlak);
- Op de berg: 17 ha (uitgeefbaar terrein = bruto oppervlak).

De gegevens in de MAVER programmering vormen het uitgangspunt voor het berekenen van de verkeersgeneratie en de toename van het aantal verkeersbewegingen op diverse wegen in de omgeving. De toename van het aantal verkeersbewegingen heeft een milieukundig effect (lucht, geluid, geur, stikstof). De gehanteerde programmering is als concept-programmering een realistische benadering van de werkelijkheid.

De MAVER programmering gaat uit van een bepaalde modal split verdeling van bezoekers aan de evenementen. Het daadwerkelijke gebruik van auto, bus en bijvoorbeeld ook de (brom-)fiets hangt sterk samen met de insteek van een mobiliteitsplan per evenement. Hier ligt een taak voor de ontwikkelaar, in samenspraak met de gemeente Breda. In het mobiliteitsplan is onder andere uitgewerkt waar zich de satellietparkeerterreinen bevinden, hoe en wanneer mensen hiernaar verwezen worden en hoe en op welke wijze het pendelbusvervoer plaatsvindt. Het mobiliteitsplan wordt ontwikkeld op basis van de definitieve evenementenplanning en kan per jaar en zelfs per evenement verschillen (maatwerkoplossingen). Wanneer de evenementenkalender definitief is, kan worden gekeken naar het mobiliteitsplan, afgestemd op elk type evenement. Dit wordt geregeld middels een vergunning.

3.3 Verkeersgeneratie

3.3.1 Verkeersmodel

De berekeningen zijn gedeeltelijk uitgevoerd met het verkeersmodel van de GGA Breda voor een gemiddelde werkdagsituatie. Hierin zijn de autonome ontwikkelingen binnen en buiten de gemeente opgenomen. Voor het planjaar 2022 is het verkeersmodel Stedelijke Herprogrammering (variant 4) 2020 als uitgangspunt genomen. De herkomst- en bestemmingstabellen zijn opgehoogd met een algemene groei van 3% naar 2022.

Het planjaar 2022 was oorspronkelijk doorgerekend met- en zonder ontwikkelingen van Park de Bavelse Berg. Na het toevoegen van Park de Bavelse Berg aan het model, bleek dat het verkeer op de kruispunten van de aansluiting op de A27 minder goed afwikkelde, waardoor in het model een deel van het verkeer een andere route koos (verdringing). Dit is echter niet representatief voor de toekomstige situatie, waarbij de capaciteit van de kruispunten met de A27 bij de ontwikkeling van de Park de Bavelse Berg vergroot zal worden (zie paragraaf 3.1.1). Uitgangs-

punt is dat het verkeer op een goede wijze van- en naar de Park de Bavelse Berg afgewikkeld kan worden.

Door de geconstateerde beperking van het verkeersmodel is gebruik gemaakt van de selected link methode, waarbij inzicht ontstaat in de verhouding van het verkeer over de 4 windrichtingen (zie paragraaf 3.3.3). De verkeersgeneratie is vervolgens toegedeeld aan het netwerk voor de situatie 2022 met ontwikkeling.

Rijkswaterstaat werkt continu aan een goede doorstroming op het rijkswegennet. Het betreft in de omgeving van Park de Bavelse Berg onder meer de problematiek rondom de aansluiting A27/A58 (knooppunt St. Annabosch). Het uitgangspunt is dat de maatregelen uit het landelijke NRM (= Nieuw Regionaal Model) als basis gelden en dat er geen sprake is van stagnatie als aandachtspunt in de milieuonderzoeken.

3.3.2 Verkeersgeneratie Park de Bavelse Berg

Voor het in beeld brengen van de verkeersaantrekkende werking van de diverse ontwikkelingen zijn de volgende stappen doorlopen:

- Stap 1: Berekening verkeersgeneratie ruimtelijk programma voor de jaargemiddelde werkdag etmaalintensiteit met onderscheid naar personenauto en vrachtauto;
- Stap 2: DHV heeft met het verkeersmodel voor de jaren 2012 en 2022 de werkdagetmaalintensiteiten in beeld gebracht, exclusief de ontwikkelingen van Park de Bavelse Berg, maar wel met andere ruimtelijke ontwikkelingen in de gemeente Breda. Aangezien voor de milieuonderzoeken uitgegaan wordt van jaargemiddelde werkdagetmaalintensiteiten zijn de werkdagintensiteiten omgerekend naar werkdagintensiteiten
- Stap 3: de berekende verkeersgeneratie uit stap 1 is op basis van de selected link methode (procentuele verdeling verkeer over de windrichtingen o.b.v. van een modelexercitie) toege-deeld aan de diverse wegen in de omgeving van Park de Bavelse Berg die meegenomen moeten worden in de milieuonderzoeken.

Voor het berekenen van de verkeersgeneratie is voor zover mogelijk uitgegaan van CROW publicatie 272 en 256. In de andere gevallen is op basis van aannames de verkeersgeneratie berekend. Voor de voorzieningen (= regulier, exclusief de evenementen) is ervan uitgegaan dat het aantal verkeersbewegingen dat wordt gegenereerd op weekdays allemaal plaatsvindt gedurende de dagperiode (07:00 – 19:00 uur).

- Kidspalace: 100.000 bezoekers per jaar

1923	bezoekers per week (52 weken)
3	bezettingsgraad auto (aanname)
1282	mvt bewegingen per week (2 ritten per voertuig)
183	mvt bewegingen per gem. werkdag (7 dagen)
0,8	omrekenfactor weekdag/werkdag (CROW)
147	mvt bewegingen per gem. werkdag

- McDonalds: 200.000 bezoekers per jaar

CROW 272: 16.000 bezoekers per week = 2.285 motorvoertuigbewegingen voor een gemiddelde werkdag en 3 vrachtauto's per dag. Omrekenfactor weekdag → werkdag is 0,9. De verkeersgeneratie komt daarbij op 2.057 personenautobewegingen en 3 vrachtautobewegingen per gemiddelde werkdag.

- Decathlon: 8.000 m² bvo

CROW 272: outletcentra: 24,6 mvt/bewegingen per gemiddelde werkdag per 100m² bvo. Totaal 1.968 mvt bewegingen op een gemiddelde werkdag. Omrekenfactor weekdag → werkdag bedraagt 0,8. Op een gemiddelde werkdag is de verkeersgeneratie: 1.574 mvt/bewegingen per etmaal en 5 vrachtautobewegingen.

- Bedrijfskavel: 11,8 ha

CROW 256: 77% van het bruto oppervlak is netto-oppervlak. Bij een gemengd bedrijventerrein geldt een verkeersgeneratie van 170 personenauto's per ha op een gemiddelde werkdag en 44 vrachtauto's. De totale verkeersgeneratie bedraagt 1.545 personenauto's en 400 vrachtauto's per gemiddelde werkdag. De omrekenfactor werkdag → weekdag bedraagt 0,75.

- Bedrijven berg: 17 ha¹

CROW 256: 77% van het bruto oppervlak is netto-oppervlak. Bij een gemengd bedrijventerrein geldt een verkeersgeneratie van 170 personenauto's per ha op een gemiddelde werkdag en 44 vrachtauto's. De totale verkeersgeneratie bedraagt 2.225 personenauto's en 576 vrachtauto's per gemiddelde werkdag. De omrekenfactor werkdag → weekdag bedraagt 0,75.

De totale verkeersgeneratie van de basisvoorzieningen bedraagt: 5.527 personenautobewegingen en 740 vrachtautobewegingen per etmaal voor een jaargemiddelde weekdag.

- Evenemententerrein

Voor de verkeersgeneratie voor het evenemententerrein geldt als uitgangspunt de MAVER programmering. In dit overzicht is terug te vinden welke bezoekersaantallen worden aangetrokken, hoeveel keer per jaar het evenement plaatsvindt en wanneer. De 10 grootste evenementen trekken zodanig veel bezoekers aan, dat ook elders parkeergelegenheid nodig is, buiten het terrein bij Park de Bavelse Berg. Op dit moment is nog niet bekend waar zich deze opvangparkeerplaatsen zich bevinden en zijn deze extra bezoekersaantallen niet in de berekening opgenomen, net zo min als de bussen van de pendeldienst tussen de satellietparkeerplaatsen en Park de Bavelse Berg.

Op basis van de tabel van MAVER kan geconcludeerd worden dat het op 10 na grootste evenement (dus nummer 11) **2.250** parkeerplaatsen nodig heeft. Uitgangspunt is daarmee dat dit dan ook het beschikbaar aantal parkeerplaatsen op de Park de Bavelse Berg is bij evenementen.

De jaargemiddelde weekdag etmaalintensiteiten bedragen voor het evenemententerrein:

1.160 motorvoertuigbewegingen (alleen personenauto's) met de verdeling:

- Dagperiode (07:00 – 19:00): 40%;
- Avondperiode (19:00 – 23:00): 28%;
- Nachtperiode (23:00 – 07:00): 32%.

3.3.3 *Omrekening werkdagintensiteiten naar weekdagintensiteiten*

De omrekenfactor van 2012 en 2022 autonoom van werkdag naar weekdag in het verkeersmodel bedraagt voor gelijksoortige wegen als de Fr. Rooseveltlaan (tellingen Breda) 0,9 voor personenautoverkeer en 0,8 voor vrachtverkeer. Voor Rijkswegen is uitgegaan van een omrekenfactor van 0,9 (op basis van MONICA telpunten op A27 en A58). De telpunten staan beschreven in hoofdstuk 2.

¹ Oorspronkelijk uitgangspunt bedrijven berg: 85.000 m² bvo. Vuistregel: bruto oppervlak bedrijventerrein komt neer op 2 * oppervlak m² bvo. Bruto oppervlak bedraagt dan: 2 * 85.000 m² bvo = 17 ha.

Tabel 2: Omrekening werkdagintensiteiten naar weekdagintensiteiten

verkeersmodel w erkdagintensiteiten								verkeersmodel w eekdagintensiteiten						
	2012			2022		zonder BP		2012			2022		zonder BP	
telpunt	pers. auto	vrachtauto	totaal	pers. auto	vrachtauto	totaal		pers. auto	vrachtauto	totaal	pers. auto	vrachtauto	totaal	
1	64640	15120	79760	83520	13520	97040		58176	13608	71784	75168	12168	87336	
2	57740	13820	71560	72660	11810	84470		51966	12438	64404	65394	10629	76023	
3	43380	12460	55840	57640	10530	68170		39042	11214	50256	51876	9477	61353	
4	37610	2540	40150	50190	3330	53520		33849	2032	35881	45171	2664	47835	
5	23250	1460	24710	31530	1980	33510		20925	1168	22093	28377	1584	29961	
6	4880	470	5350	5290	540	5830		4392	376	4768	4761	432	5193	
7	4880	470	5350	5290	540	5830		4392	376	4768	4761	432	5193	
8	35230	3550	38780	56210	5590	61800		31707	2840	34547	50589	4472	55061	
9	14660	1990	16650	19390	2520	21910		13194	1592	14786	17451	2016	19467	
10	15550	1850	17400	21110	2470	23580		13995	1480	15475	18999	1976	20975	
11	62072	13028	75100	89812	15278	105090		55865	11725	67590	80831	13750	94581	
12	72200	24342	96542	86190	22994	109184		64980	21908	86888	77571	20695	98266	
13	25772	2560	28332	48176	4614	52790		23195	2048	25243	43358	3691	47050	

3.3.4 Selected link methode

De selected link analyse zorgt ervoor dat inzicht ontstaat in de herkomst en bestemming van het verkeer van Park de Bavelse Berg over de omliggende wegen. Hieronder staat deze onderverdeling. De percentages geven het aandeel aan van de totale verkeersgeneratie a.g.v. Park de Bavelse Berg dat in intensiteiten op dat telpunt terugkomt. Zo is in tabel 3 te zien dat de percentages in de directe omgeving hoger zijn, dan verder weg van Park de Bavelse Berg.

Tabel 3: Herkomst en bestemming verkeer Park de Bavelse Berg o.b.v. selected link en uitgedrukt in verkeersintensiteiten voor een gemiddelde weekdag t.o.v. de totale verkeersgeneratie

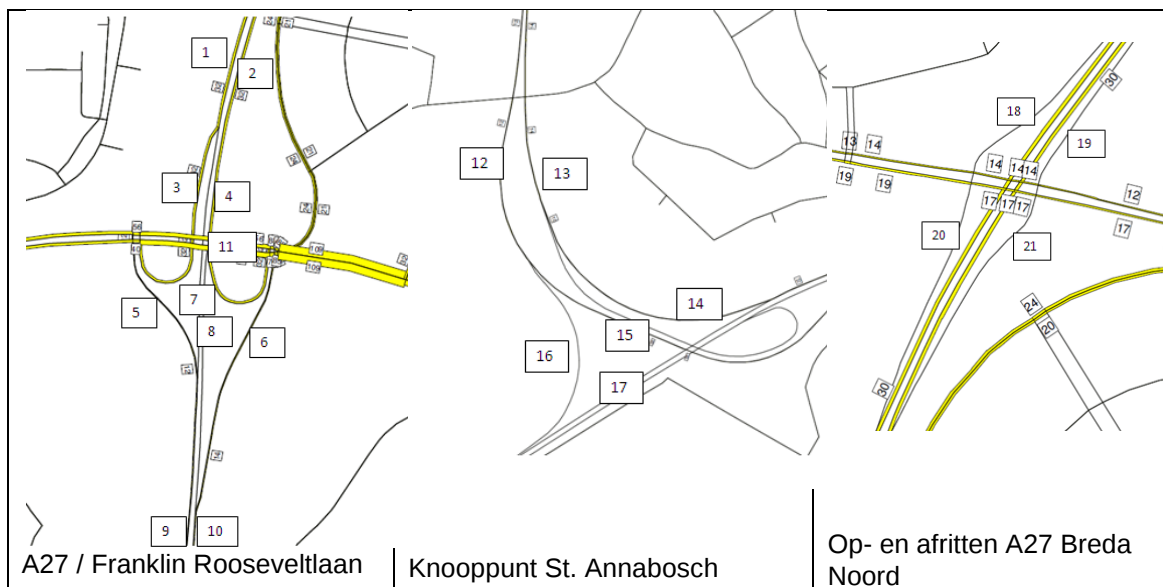
				% van totale generatie	personenauto			vrachtauto		
					dag	avond	nacht	dag	avond	nacht
1	A27	Oosterhout Zuid	Breda Noord	25%	1.498	81	93	185	0	0
2	A27	Breda Noord	Franklin Rooseveltlaan	27%	1.618	88	100	200	0	0
3	A27	Franklin Rooseveltlaan	St. Annabosch	12%	719	39	45	89	0	0
4	Franklin Rooseveltlaan	A27	Claudius Prinsenlaan	39%	2.337	127	145	289	0	0
5	Franklin Rooseveltlaan	op / afrit west	op / afrit oost	44%	2.636	143	163	326	0	0
6	Franklin Rooseveltlaan	op / afrit oost	aansluiting Bavelse Berg	57%	3.439	186	213	425	0	0
7	Minervum	aansluiting Bavelse Berg	Hoogeind	22%	1.318	71	82	163	0	0
8	Tilburgseweg	A27	Takkebijsters	16%	935	51	58	115	0	0
9	Tilburgseweg	A27	Minervum	14%	821	44	51	101	0	0
10	Tilburgseweg	Minervum	Akkerweg	8%	479	26	30	59	0	0
11	A58	ten oosten van St. Annabosch		9%	509	28	32	63	0	0
12	A58	ten westen van St. Annabosch		3%	174	9	11	21	0	0
13	Nieuw e Kadijk	tussen Hogeschouw en Tilburgseweg		13%	767	42	48	95	0	0

In de volgende stap is de verkeersgeneratie toegedeeld aan de verkeersintensiteiten uit het verkeersmodel met basisjaar 2012 en prognosejaar 2022. De laatste kolom in tabel 4 geeft de verwachte situatie weer in 2022 waarin de ontwikkelingen van Park de Bavelse Berg zijn opgenomen.

Tabel 4: Jaargemiddelde weekday etmaal intensiteit en met onderscheid naar personenauto (pa) en vrachtauto (va) voor 2012, 2022 autonoom en 2022 inclusief Park de Bavelse Berg (BB)

		2012				2022 autonoom				2022 + BB			
		pa	va	%va	totaal	pa	va	%va	totaal	pa	va	%va	totaal
1	A27	58.176	13.608	19%	71.784	75.168	12.168	14%	87.336	76.840	12.353	14%	89.193
2	A27	51.966	12.438	19%	64.404	65.394	10.629	14%	76.023	67.200	10.829	14%	78.028
3	A27	39.042	11.214	22%	50.256	51.876	9.477	15%	61.353	52.678	9.566	15%	62.244
4	Franklin Rooseveltlaan	33.849	2.032	6%	35.881	45.171	2.664	6%	47.835	47.779	2.953	6%	50.732
5	Franklin Rooseveltlaan	20.925	1.168	5%	22.093	28.377	1.584	5%	29.961	31.319	1.910	6%	33.229
6	Franklin Rooseveltlaan	4.392	376	8%	4.768	4.761	432	8%	5.193	8.599	857	9%	9.456
7	Minervum	4.392	376	8%	4.768	4.761	432	8%	5.193	6.232	595	9%	6.827
8	Tilburgseweg	31.707	2.840	8%	34.547	50.589	4.472	8%	55.061	51.632	4.587	8%	56.220
9	Tilburgseweg	13.194	1.592	11%	14.786	17.451	2.016	10%	19.467	18.367	2.117	10%	20.485
10	Tilburgseweg	13.995	1.480	10%	15.475	18.999	1.976	9%	20.975	19.534	2.035	9%	21.569
11	A58	55.865	11.725	17%	67.590	80.831	13.750	15%	94.581	81.399	13.813	15%	95.212
12	A58	64.980	21.908	25%	86.888	77.571	20.695	21%	98.266	77.765	20.716	21%	98.481
13	Nieuwe Kadijk	23.195	2.048	8%	25.243	43.358	3.691	8%	47.050	44.214	3.786	8%	48.000

In het kader van de milieuonderzoeken is dezelfde methode gehanteerd voor een aantal extra wegen en op- en afritten. Deze staan in tabel 5 en figuur 7.



Figuur 7: aanvullende telpunten in het kader van milieuonderzoeken

Tabel 5: Overzicht gegevens aanvullende tellocaties

	2012				2022 autonoom				2022 + BB			
	pa	va	%va	totaal	pa	va	%va	totaal	pa	va	%va	totaal
1	26579	5985	18%	32564	31919	4923	13%	36842	32807	5021	13%	37828
2	25389	6439	20%	31828	33469	5690	15%	39159	34387	5791	14%	40179
3	9817	878	8%	10696	12420	1013	8%	13433	13308	1112	8%	14419
4	11799	833	7%	12632	15183	986	6%	16169	16101	1088	6%	17189
5	3242	139	4%	3380	4585	293	6%	4878	4623	334	7%	4956
6	5458	344	6%	5801	9493	567	6%	10060	9538	615	6%	10154
7	16762	5125	23%	21886	19499	3910	17%	23409	19499	3910	17%	23409
8	13592	5603	29%	19195	18306	4684	20%	22990	18306	4684	20%	22990
9	20003	5245	21%	25249	24086	4199	15%	28285	24450	4240	15%	28690
10	19033	5965	24%	24998	27796	5274	16%	33070	28231	5322	16%	33553
11	20925	1319	6%	22244	28373	1778	6%	30152	32213	2203	6%	34417
12	20003	5245	21%	25249	24086	4199	15%	28285	24450	4240	15%	28690
13	19033	5965	24%	24998	27796	5274	16%	33070	28231	5322	16%	33553
14	9106	6485	42%	15592	10607	4356	29%	14963	10928	4391	29%	15320
15	15770	5881	27%	21650	20988	5035	19%	26022	21335	5073	19%	26409
16	14141	5049	26%	19190	13705	3539	21%	17244	13802	3549	20%	17351
17	50839	16859	25%	67698	63868	17172	21%	81040	63964	17183	21%	81147
18	7085	1001	12%	8086	12370	1445	10%	13815	12370	1445	10%	13815
19	7186	707	9%	7893	11140	1150	9%	12290	11140	1150	9%	12290
20	3897	365	9%	4262	6559	562	8%	7121	6559	562	8%	7121
21	4162	157	4%	4318	7150	482	6%	7632	7150	482	6%	7632

3.4 Verkeersafwikkeling

De komst van Park de Bavelse Berg leidt tot een toename van het aantal verkeersbewegingen in het gebied. Vooral voor de wegen in de directe omgeving van Park de Bavelse Berg zal de toename het grootst zijn.

In een voorstudie heeft de gemeente Breda een ontwerp laten uitwerken voor de aansluiting van het kruispunt A27 – Franklin Rooseveltlaan – nieuwe ontsluitingsweg Park de Bavelse Berg (memo Vialis 40400/JVn Ontsluiting evenemententerrein Breda, 14 april 2011). Een ontwerp met een goede afwikkeling van het verkeer vormt het uitgangspunt van dit verkeersonderzoek.

Via de Route Tilburgseweg – Minervum is een toename van de verkeersintensiteiten te zien, terwijl de route via de A27 sneller lijkt te zijn. Hier speelt de geconstateerde beperking van het gebruik van het verkeersmodel een rol. De situatie op Minervum is gezien de uitkomsten 'worst case', omdat in werkelijkheid de verwerkingscapaciteit van de aansluiting op de A27 zal worden vergroot. Overigens is in deze 'worst case' situatie op Minervum de oversteekbaarheid en de kruispuntcapaciteit van de aansluitende wegen verkeerskundig gezien acceptabel. Voor de weg Minervum geldt in de 'worst case' situatie op wegvakniveau een toename van 5.193 naar 6.827 mvt/etmaal op een gemiddelde weekdag als gevolg van de ontwikkeling van Park de Bavelse Berg. Gezien de gebiedsontsluitende functie van Minervum is deze toename acceptabel.

Op de Tilburgseweg en Nieuwe Kadijk is een aanzienlijke toename van het verkeer zichtbaar in de autonome situatie ten opzichte van de bestaande situatie. De bijdrage van Park de Bavelse Berg op de verkeerstoeiname op deze twee wegen is gering.

De toename van het verkeer op de A58 en A27 is relatief gering als gevolg van de ontwikkeling van de Park de Bavelse Berg. Ook in combinatie met de herinrichting van de aansluiting van de A27 op de Franklin Rooseveltlaan en de nieuwe ontsluitingsweg Bavelse Berg, zullen op deze rijkswegen naar verwachting geen capaciteitsproblemen optreden.

In het ontwerp is voor de nieuwe ontsluitingsweg van- en naar Park de Bavelse Berg een 2 x 2 rijstrookindeling opgenomen, wat vanuit capaciteitsoogpunt ruim voldoende is. Vanwege de kans op incidentele wachtrijvorming bij evenementen is het uit het oogpunt van de verkeersveiligheid aan te bevelen om een maximumsnelheid van 50 km/uur in te stellen op de nieuwe ontsluitingsroute. De bromfietser kan in dat geval gebruik maken van de rijbaan. Om het fietsverkeer af te wikkelen is het meest logisch om het bestaande fietspad ter hoogte van de Franklin Rooseveltlaan aan de noordzijde van de nieuwe ontsluitingsweg door te trekken in twee richtingen (figuur 8), zoals ook al in het voorontwerp is opgenomen. Hiermee blijft het aantal plaatsen waar de fietser over moet steken beperkt, wat bijdraagt aan de verkeersveiligheid.



Figuur 8: huidige vormgeving kruispunt Minervum / Franklin Rooseveltlaan)

In de huidige situatie loopt er alleen een reguliere busverbinding van- en naar Minervum. Om de bereikbaarheid ook per busverbinding te garanderen, is wenselijk om een vrijliggende busbaan in het plan voor het evenemententerrein op te nemen, los van de reguliere ontsluiting. Tijdens grootschalige evenementen is het van belang dat het busvervoer op een vlotte manier wordt afgewikkeld en daarbij gescheiden wordt van het autoverkeer.

De infrastructuur van de te ontwikkelen zones gemengd gebied aan de noordzijde sluit aan op de bestaande infrastructuur van Minervum zodat Park de Bavelse Berg in nood-situaties vanuit twee richtingen bereikbaar is. De noordelijke ontsluiting kan daarnaast worden gebruikt voor realisatie van de eerste fase (maximaal 20.000 m² bvo) op de Bavelse Berg zelf. Op basis van deze 20.000 m² bvo kan worden berekend wat de verkeersaantrekkende werking is. Op basis van de berekeningen voor de ontwikkelingen op de Bavelse Berg zelf (boven) betekent dit 659 motorvoertuigen per etmaal voor een gemiddelde werkdag, rekening houdend met de maximale invulling voor dit gebied. Voor een gemiddelde weekdag zou dan uitgekomen worden op circa 494 voertuigen per etmaal. Deze extra verkeersdruk (circa 50 motorvoertuigen in het drukste spitsuur extra) kan via de N282/Tilburgseweg en het bedrijventerrein worden afgewikkeld zonder dat problemen met betrekking tot de afwikkeling van het verkeer ontstaan.

Daarnaast zal een weg worden aangelegd die tussen de bestemming Gemengd-2 en het terrein van Abbott. Deze weg sluit aan op het bestaande bedrijventerrein. Deze weg kan dienstdoen als busbaan voor pendelbussen van- en naar evenementen en kan eveneens als calamiteitenroute dienstdoen.

3.5 Parkeerbehoefte

Voor het berekenen van de parkeerbehoefte is uitgegaan van dezelfde basisgegevens als bij het berekenen van de verkeersgeneratie:

- Voorzieningen:
 - Kidspalace + kindercentrum 100.000 bezoekers p/j (4.500 m² bvo);
 - McDonalds 200.000 bezoekers p/j (500 m² bvo);
 - Decathlon 8.000 m² bvo;
 - Bedrijfskavel 11,8 ha bvo;
 - Bedrijven berg 17 ha bvo.
- Evenemententerrein met diverse podium met minimaal 8.000 m² bvo en maximaal 15.000 m² bvo

Voor de parkeernormen is voor zover mogelijk uitgegaan van de nota parkeer- en stallingsbeleid 2004 van de gemeente Breda. In geval van onbrekende gegevens is gebruik gemaakt van CROW kencijfers (ASVV 2004). Voor de evenementen zelf is de parkeerbehoefte afhankelijk van het aantal bezoekers. In paragraaf 3.3.1 is al aangegeven dat op basis van de tabel van MAVER geconcludeerd kan worden dat het op 10 na grootste evenement (dus nummer 11) **2.250** parkeerplaatsen nodig heeft. Uitgangspunt is daarmee dat dit dan ook het minimaal beschikbaar aantal parkeerplaatsen op Park de Bavelse Berg is bij evenementen. In tabel 6 zijn de parkeernormen opgenomen en de parkeerbehoefte voor de voorzieningen.

Tabel 6: Parkeernormen per functie (gemiddelden)

	Functie			Groote voorziening	Rekeneenheid	Parkeer behoefte	
McDonalds	Restaurant	12,0	pp per 100m2 BVO	500	m2 BVO [1]	60	pp
Decathlon	Grootschalige Detailhandel	6,0	pp per 100m2 BVO	8000	m2 BVO [2]	480	pp
Kidspalace	Evenementenhal	6,0	pp per 100m2 BVO	4000	m2 BVO [3]	240	pp
Kindercentrum	Peuterspeelzaal, Kinderdagverblijf	0,8	pp per arbeidsplaats	4	arb. plaatsen [4]	3,2	pp
Evenementen	Hal (min 8.000, max. 15.000) + buitenterrein		Opgave MAVER			2.250	pp
					Totaal (afgerond)	3.033	pp

[1] Bron: Voorontwerp BESTEMMINGSPLAN Park de Bavelse Berg, pagina 42;

[2] Bron: Berekening verkeersgeneratie;

[3] Bron: 2011 MaVer Evenementenzone Breda;

[4] Bron: 2011 MaVer Evenementenzone Breda, waarbij het aantal arbeidsplaatsen is berekend obv 35 fte per 4.500m².

De totale parkeerbehoefte zonder dubbelgebruik bedraagt **3.033** parkeerplaatsen. In de praktijk zal het parkeerterrein bij Kids Palace, het kindercentrum en Decathlon tijdens evenementen niet 100% bezet zijn, waardoor dubbelgebruik plaats kan vinden.

Tabel 7: Aanwezigheidspercentages

	Aanwezigheidspercentages [1]							
	Werkdag	Werkdag	Werkdag	Koop	Zaterdag	Zaterdag	Zondag	
	overdag	middag	avond	avond	middag	avond	middag	
McDonalds	30%	40%	90%	95%	70%	100%	40%	
Decathlon	30%	70%	20%	100%	100%	0%	0%	
Kidspalace	10%	40%	100%	100%	60%	90%	25%	[2]
Kindercentrum	100%	100%	0%	0%	60%	90%	25%	[2]

[1] Bron: Aanwezigheidspercentages conform CROW-publicatie 182

[2] Aanwezigheidspercentages voor het kindercentrum zijn gebaseerd op de aanname dat de kinderen gedurende werkdagen naar deze accommodatie gaan en gedurende de weekenden gelden de aanwezigheidspercentages voor sociaal culturele activiteiten (zie CROW 182)

In tabel 7 staan de aanwezigheidspercentages die toegepast kunnen worden, afhankelijk van de periode waarin een evenement plaatsvindt. Indien een grootschalig evenement samenvalt op een koopavond is een maximaal aantal parkeerplaatsen van **3.027** parkeerplaatsen nodig.

Parkeerbehoefte bij alternatief ruimtegebruik

In de gehele evenementenzone mag 28.000 m² bvo bebouwd worden. Ervan uitgaande dat dezelfde MAVER programmering geldt voor evenementen en dat de parkeerbehoefte van evenementen 2.250 parkeerplaatsen bedraagt, zijn er twee opties:

1. Evenementencomplex 8.000 m² bvo, restruimte (grootschalige detailhandel) 20.000 m² bvo. In dit scenario 1 zijn: 2.250 + 1.200 (20.000 m² bvo à 6 pp per 100 m² bvo) = **3.450** parkeerplaatsen nodig. De koopavond en de zaterdagmiddag zijn de maatgevende periode (100%).
2. Evenementencomplex 15.000 m² bvo (max.), restruimte (grootschalige detailhandel) 13.000 m² bvo. In dit scenario 2 zijn: 2.250 + 780 (13.000 m² bvo à 6 pp per 100 m² bvo) = **3.030** parkeerplaatsen nodig. De koopavond en de zaterdagmiddag zijn de maatgevende periode (100%).

Voor de beide zones Gemengd gebied is op dit moment niet te bepalen wat de parkeerbehoefte is, omdat het niet duidelijk is welke typen bedrijven zich hier zullen vestigen. Een bedrijf met baliefunctie heeft bijvoorbeeld meer parkeerplaatsen nodig dan een opslagloods.

Parkeeraanbod

In het plan van MAVER, Evenementenzone Breda zijn de volgende aantallen parkeerplaatsen opgenomen voor de evenementenzone:

- Decathlon: 800 parkeerplaatsen;
- Kids Palace & Kindercentrum: medegebruik MAVER parkeerplaatsen
- McDonald's: 60 parkeerplaatsen
- MaVer Evenementencomplex: 2.250 parkeerplaatsen

Het totale parkeeraanbod is daarmee 3.110 parkeerplaatsen. In de maatgevende situatie van een koopavond met een evenement, rekening houdende met dubbelgebruik en dus een parkeervraag van 3.027 parkeerplaatsen, is er een overschot van 83 parkeerplaatsen. Dat is uitgaande van de huidig voorziene ontwikkelingen in Park de Bavelse Berg.

Bij de 10 grootste evenementen zal er busvervoer plaatsvinden wanneer de parkeerplaats bij de Bavelse Berg vol dreigt te raken. Mensen worden dan verwezen naar satellietparkeerterreinen, waarna busvervoer plaatsvindt. Dit wordt geregeld in de evenementenvergunning.

4 Conclusie

Ontsluiting van het plangebied Park de Bavelse Berg

Het plangebied wordt in het eindplaatje ontsloten door een nieuwe gebiedsontsluitingsweg vanaf de aansluiting van de Franklin Rooseveltlaan – Minervum. Deze weg zal tevens voorzien worden van een vrijliggend fietspad aan de noordzijde van de weg zodat Park de Bavelse Berg ook voor fietsers goed bereikbaar is. Alle functies binnen de ontwikkeling van Park de Bavelse Berg worden op deze weg ontsloten. Het nieuw aan te leggen fietspad sluit aan op het bestaande vrijliggende fietspad bij de Franklin Rooseveltlaan. Op deze wijze wordt ook de bereikbaarheid van Park de Bavelse Berg voor fietsers gegarandeerd.

De nieuwe gebiedsontsluitingsweg heeft alleen een functie voor de afwikkeling van het verkeer van- en naar de diverse functies die in het kader van de ontwikkeling van Park de Bavelse Berg worden gerealiseerd. De dimensionering van de weg dient hierop afgestemd te worden en de nieuwe weg heeft geen functie voor de afwikkeling van doorgaand verkeer naar het achterland.

Het plangebied wordt zodanig ingericht dat er ruimte beschikbaar blijft voor een calamiteitenroute. Het betreft een weg die wordt aangelegd tussen de bestemming Gemengd-2 en het terrein van Abbott. Deze weg sluit aan op het bestaande bedrijventerrein. Deze weg kan dienstdoen als busbaan voor pendelbussen van- en naar evenementen en kan eveneens als calamiteitenroute dienstdoen.

De infrastructuur van de te ontwikkelen zones gemengd gebied aan de noordzijde sluit aan op de bestaande infrastructuur van Minervum, zodat Park de Bavelse Berg in noodsituaties ook vanuit twee richtingen bereikbaar is. De noordelijke ontsluiting kan daarnaast worden gebruikt voor realisatie van de eerste fase (maximaal 20.000 m² bvo) op de Bavelse Berg zelf. De verwachte extra verkeersdruk (circa 50 motorvoertuigen in het drukste spitsuur extra) kan via de N282/Tilburgseweg en het bedrijventerrein worden afgewikkeld zonder dat problemen met betrekking tot de afwikkeling van het verkeer ontstaan.

Verkeersaantrekkende werking

De verkeersaantrekkende werking van de functies die in het plan Park de Bavelse Berg zijn opgenomen bedraagt (in jaargemiddelde weekdagintensiteit):

- Voorzieningen + bedrijven: 5.527 personenautobewegingen en 740 vrachtautobewegingen per etmaal voor een jaargemiddelde weekdag;
- Evenementenzone (excl. pendelbusvervoer ten tijde van grootschalige evenementen): 1.160 personenautobewegingen per etmaal voor een gemiddelde weekdag.

De totale verkeersaantrekkende werking bedraagt dan naar verwachting 7.427 motorvoertuigen per etmaal op een gemiddelde weekdag (jaargemiddelde).

Voorwaarde voor de ontwikkeling van Park de Bavelse Berg is de aanpassing van de infrastructuur in de omgeving van Park de Bavelse Berg en de aansluiting ter plekke van de A27 (afrit 15). Daarover zijn door de gemeente Breda en Masys afspraken gemaakt betreffende de vormgeving van de ontsluitingsweg inclusief de aansluiting op de A27. Die afspraken gelden als uitgangspunt voor dit bestemmingsplan, waarbij de voorgestelde kruispuntinrichting op de maatgevende momenten van het verkeersaanbod, het verkeer op een vlotte wijze kan afwikkelen en er geen onacceptabele wachtrijen ontstaan. De toename van de verkeersintensiteiten op de

overige wegen is als gevolg van Park de Bavelse Berg relatief laag op een gemiddelde weekdag.

Parkeerbehoefte

De maximale parkeerbehoefte is zonder dubbelgebruik: 3.034 parkeerplaatsen, waaronder 2.250 parkeerplaatsen voor evenementen. Met dubbelgebruik op een maatgevende koopavond: 3.027 parkeerplaatsen. Het totale parkeeraanbod is 3.110 parkeerplaatsen, waarbij met dubbelgebruik op een maatgevende koopavond een overschot is van 83 parkeerplaatsen.

Bij het berekenen van de parkeerbehoefte geldt dat bij de 10 grootste evenementen een vooraf vastgesteld mobiliteitsplan wordt uitgevoerd, waarbij het aantal extra bezoekers dat met de auto het evenement bezoekt, op een andere wijze naar het evenemententerrein wordt vervoerd. In het mobiliteitsplan is onder andere uitgewerkt waar zich de satellietparkeerterreinen bevinden, hoe en wanneer mensen hiernaar verwezen worden en hoe en op welke wijze het pendelbusvervoer plaatsvindt.

Bijlage 1

Stedelijke programmering autonome ontwikkelingen



Stedelijke programmering 2020

Koers gezet

Breda,
Vastgesteld door de
gemeenteraad op
16 december 2010

Stedelijke programmering 2020

Koers gezet

Breda,
Vastgesteld door de gemeenteraad op 16 december 2010



Inhoudsopgave

1	Inleiding.....	1
2	Missie.....	3
3	Koers.....	5
4	Programmering in relatie tot de Structuurvisie.....	9
5	Vraagstukken.....	11
6	Kaders.....	15
7	Locatiekeuzes.....	17
8	Naar realisatie.....	19
9	Slot.....	21

Bijlagen

1	Het Raadsbesluit.....	23
2	Aangenomen amendement & moties.....	29

0027_11_V2

Inleiding 1

Stedelijke programmering is de afgelopen periode nadrukkelijk op de bestuurlijke agenda geplaatst. Diverse factoren liggen daaraan ten grondslag. In de overdracht naar deze bestuurlijke periode heeft het vorige gemeentebestuur denktichtingen meegegeven, waarin hoofdkeuzes voor de stedelijke programmering zijn opgetekend.

In het coalitieakkoord @breda 2010-2014 is de noodzaak tot stedelijke (h)erprogrammering benoemd. Stedelijke programmering wordt stedelijke herprogrammering. Haalbaar en betaalbaar, gericht op de behoeften van onze inwoners en ondernemers, binnen de kaders van de financiële mogelijkheden en zonder de dynamiek in de stad te verliezen en met het oog op de toekomst. De onstandigheden dwingen tot het maken van keuzes. Die keuzes moeten verantwoord worden gemaakt in overleg met betrokken partners. Deze notitie leggen wij ter bespreking voor aan de commissie Ruimte. Hierdoor vormt deze notitie, met de reactie van de commissie, de opmaat naar herziening van de Structuurvisie Breda 2020. Wordt duidelijkheid gegeven aan partijen die (willen) ontwikkelen, stellen wij de realisatie van plannen centraal en treffen waar nodig maatregelen om risico's te beheersen.

In deze notitie gaan wij allereerst in op onze missie voor de stedelijke programmering, die wij ontfangen aan het coalitieakkoord. Vervolgens moet koers bepaald worden om prioriteiten te kunnen stellen. Hierna beschrijven wij de programmering in relatie tot de Structuurvisie Breda 2020. Een toets van de huidige ontwikkelingen aan de programmadoelen zoals die eind 2007 door de raad zijn vastgesteld.

Als vierde onderdeel gaan wij in op de vraagstukken die ons bezig houden. Vraagstukken die in het kader van de programmering moeten worden omgeboogen naar acties en besluitvorming. Wij schetsen de kaders waarbinnen keuzes over locaties plaats moeten vinden. Deze kaders behoeven vaststelling door de raad en dienen als opmaat voor de actualisatie van de Structuurvisie. Als laatste gaan wij in op de procesmatige kant van realisatie van projecten. Inzet op uitvoering van plannen vraagt een gerichte en realistische aanpak welke wij samen met partners in de stad willen invullen.

Hiervoor maken wij een regie- en actieplan. Een plan waarmee regie op de stedelijke programmering kan worden gevoerd met een heldere procesgang en een actieplan dat voorziet in uitvoering en zo nodig bijstelling van plannen. Met het actieplan willen wij sturen op de randvoorwaarden en de verschillende deelontwikkelingen verbinden, in tijd, programma, kwaliteit en financiële uitvoerbaarheid. Voor dit plan willen wij ons baseren op de kaderstelling in deze notitie. Deze kaderstelling bespreken wij met de commissie Ruimte en leggen wij ter besluitvorming voor aan de gemeenteraad.

De overprogrammering noodzaakt tot het stellen van prioriteiten en het treffen van maatregelen. Dit brengt financiële consequenties met zich mee als gevolg van projecten te faseën in tijd, projecten aan te passen en om projecten niet tot uitvoering te brengen. In financiële zin betekent dit onder andere hogere rentelasten, aanpassing van risicovoorzieningen grondbedrijf, op onderdelen afwaarderingen van grondwaarden en vermindering van opbrengsten. Ten aanzien van de planologische en juridische aspecten gaan wij onze beïnvloedingsmogelijkheden maximaal aanwenden.

Naast de herprogrammering is de financieel economische crisis van negatieve invloed op de inkomsten van ondermeer ons grondbedrijf. Projecten lopen als gevolg van de crisis aanmerkelijke vertraging op. Dit betekent dat wij onze lopende exploitaties voortdurend actualiseren aan de hand van de feitelijke marktonstandigheden.

Missie

De noodzaak om te komen tot stedelijke programmering is niet uniek voor Breda. Veel steden en vooral steden met een actief grondbeleid zijn hierin volop actief. Een en ander wordt niet alleen ingegeven door de financieel-economische omstandigheden en demografische ontwikkelingen, maar ook door de noodzakelijke positiebepaling van steden en regio's binnen het groeiende Europese netwerk. Het is een tijd van zorgvuldige ambitiebepaling en van een zo doelgericht mogelijk inzetten van investeringscapaciteit, in een nauwe samenwerking met publieke en private partners in de stad en de regio. Vraag en aanbod zullen daarbij beter op elkaar afgestemd moeten worden.

Breda ligt goed, heeft nog niet direct te maken met krimp, en is volop bezig met deze positiebepaling, in samenwerking met de eigen en flankerende regio's. Ons college hecht een groot belang aan het bestendigen en versterken van de gunstige positie van de stad. Het imago van Breda als ondernemende en verbindende Europese stad dient uitgebouwd te worden vanuit de eigen kracht, kwaliteit en identiteit, in een strategische alliantie met de partners in de stad en de regio.

Duidelijk moet zijn dat de stad een duurzame kwaliteit te bieden heeft voor bestaande en nieuwe investeerders. Het perspectief van de stad moet vertrouwen bieden, en de programmering dient gedeeld, realistisch en transparant te zijn. Daarnaast dient deze programmering gericht bij te dragen aan de dynamiek van de stad, en de nodige flexibiliteit in zich te dragen.

In het coalitieakkoord 2010 – 2014 (@breda) zijn de contouren geschetst voor de stedelijke (her)programmering. Het uitgangspunt is haalbaar en betaalbaar, gericht op de behoeften van onze inwoners en binnen de kaders van de financiële mogelijkheden waarbij rekening wordt gehouden met het toekomstig perspectief. Een integrale benadering van wonen, bedrijvigheid, voorzieningen en infrastructuur op stedelijk niveau staat voorop, in nauwe overleg met de partners in de stad. Ook deze partners staan gegeven de omstandigheden voor keuzen, die aan de orde zijn voor de korte termijn en ook voor de langere termijn.

Het coalitieakkoord zoekt nadrukkelijk naar een synergie met deze partners, om (ook op termijn) tot een zo hoog mogelijk zakelijk en maatschappelijk rendement te komen. Het college hecht hierbij sterk aan het vasthouden van kwaliteit. Breda moet een aantrekkelijke stad blijven, met toekomstwaarde, belevingswaarde en gebruikswaarde en een onderscheidende kwaliteit. Het past in een stad met ambitie, in een tijd met beperkte financiële middelen, de beschikbare energie en middelen gericht in te zetten op de invulling van een aantal zorgvuldig geselecteerde projecten, en deze dan ook voortvloeiend uit te voeren. Juist een voorspoedige uitvoering onderstreept de dynamiek van de stad. Daarnaast dient ruimte gehouden te worden, en kaders gecreëerd, om flexibel in te kunnen spelen op conjunctuurschommelingen, vragen vanuit de markt en/of kansen in de stad.

De missie van ons college laat zich tegen deze achtergrond als volgt samenvatten: volle kracht op realisatie, doorzetten op (EU)regionale positiebepaling, flexibiliteit inbouwen in de stedelijke programmering, en nadrukkelijk investeren in de samenwerking met de partners in de stad en de regio.

Koers

Vanuit de misie is het van belang koers te bepalen, met de kennis van nu, en met de (beperkte) middelen van nu. Er moet in samenhang en samenwerking geprioriteerd worden, om een sterke positie van de stad, en de regio, te waarborgen. De stedelijke programmering dient de hoofddoelen cq speerpunten van een duurzame stedelijke en regionale ontwikkeling te ondersteunen, en hiervoor de ruimte en de condities te creëren. Het gaat hierbij bijvoorbeeld om het zo goed mogelijk faciliteren van het internationaliserende ondernemersveld, om groot- en kleinschalig innovatief ondernemerschap en hoogwaardige werkgelegenheid (met speerpunten supply chain management en maintenance), om de uitstraling en identiteit van een attractieve, open en toegankelijke stad, goed ontsloten naar de regio. Maar het gaat ook om een gastvrije stad, een aantrekkelijke plaats om te ontmoeten en zaken te doen. En niet in het minst gaat het om het wonen en leven in het kleurrijke Breda, als een ongedeelde en dynamische verzameling van bijzondere kwaliteiten, die uitgedragen worden door de burgers als beste ambassadeurs van de stad. Onze visie op de stad werken wij de komende maanden uit in een toekomstperspectief. Daarbij geven wij onder andere de resultaten uit het Strategisch Beraad een plaats.

Breda heeft in de bestaande stad voldoende fysieke ruimte voor ontwikkelingen. Er is echter onvoldoende programma beschikbaar deze ruimte in te vullen. Dit heeft zowel voor - als nadelen waar we ons van bewust moeten zijn. Een zorgvuldige en gerichte allocatie van voornoemde doelen is van belang voor een gerichte inzet van middelen en het bereiken van voldoende kritische massa. Daarnaast biedt deze situatie van veel beschikbare ruimte ook de gelegenheid om kansen te benutten welke zich aandienen voor de stad, om na te denken en te verdiepen, om te experimenteren of om tijdelijk inhoud te geven aan de vraagstukken van dit moment, met het oog op de toekomst.

Om de hoofddoelen te accommoderen is naar onze mening een aantal overwegingen van belang als achtergrond voor een koersbepaling in de opmaat naar een geactualiseerde structuurvisie:

- Breda draagt de waardevolle titel van meest duurzame stad van Nederland. De keuzen van nu dienen gericht te zijn op een duurzaam lange termijn perspectief, op alle schaalniveaus van stedelijke planning en programmering.
- Ingezet gaat worden op het “het nieuwe en meer vraaggerichte ontwikkelen”. Dit vraagt ruimte voor creativiteit en innovatie, in inhoud en proces van afzonderlijke projecten, maar zeker ook in het domein van de stedelijke programmering. Ook vraagt dit meer kennis van de vraagzijde van de markt.
- Handhaving van kwaliteit in de stedelijke ontwikkeling blijft centraal staan.
- Keuzen dienen gerelateerd te zijn aan de afspraken welke voortkomen uit de integrale en coherente samenwerking van stad en regio.
- Gestreefd wordt naar een zo hoog mogelijk rendement (zakelijk en maatschappelijk) via doelgerichte, gesynchroniseerde en wederzijds geborgde investeringen.
- Flexibiliteit is nodig om in te kunnen spelen op actuele ontwikkelingen en inzichten. Om deze flexibiliteit te bereiken is het noodzakelijk om nu keuzes te maken en op termijn de ruimte te hebben keuzes te maken. Daarnaast stellen wij voor de programmering op basis van monitoring jaarlijks onderwerp te maken van bespreking en eventuele bijstelling.

Om tot een optimale accommodatie van de hoofddoelen te komen zijn de volgende elementen van belang om de koers van een onderbouwde stedelijk beleid vorm te kunnen geven.

1 Centrum koesteren en uitbouwen als drager van stedelijke en regionale identiteit
De titel "Beste Binnenstad" is het resultaat van een continue inspanning om te komen tot een duurzame kwaliteit in het stadscentrum. Gezien het belang van het centrum voor stad en regio, de mogelijkheden die zich hier aandienen en de vragen vanuit markt en samenleving hechten wij aan intensivering van de aandacht voor de binnenstad als cruciaal onderdeel van het stedelijk beleid.

2 Invetten op een gefaseerde ontwikkeling (inclusief transitienagement) van een complementair centrum in Via Breda, in samenhang met een uitbouw van het vervoerknooppunt

In het gebied van Via Breda liggen ongekende mogelijkheden, in de nabijheid van het vervoerknooppunt, de historische binnenstad, en met een goede ontsluiting naar de snelwegen. Wij maken de keuze in eerste instantie in te zetten op volledige ontwikkeling van het Stationskwartier en de OV terminal en de invulling van het voormalige brouwerijterrein (Drie Hoefijzers).

Voor het CSM-terrein en het Havenkwartier is ontwikkeling niet voorzien voor 2020; met de eigenaars en belanghebbenden kan inhoud worden gegeven aan verkenningen van de toekomst, en aan een mogelijk tijdelijk gebruik van gebouwen en terreinen in dit gebied. Ervaringen die hiermee worden opgedaan, worden benut voor het transitienagement in de andere delen van de stad.

3 Breda presenteren aan de bundel HSL/A16 (o.a. Top Logistiek Instituut/ Dinalog)

De Europese betekenis van Breda en de regio laat zich nog te weinig zien langs deze belangrijke as aan de westzijde van de stad. Een voortvarende ontwikkeling van Dinalog (Dutch Institute for Advanced Logistics) vormt een belangrijke katalysator om hier op een hoogwaardige wijze inhoud aan te geven.

4 Thematiseren (stads)assen

Wij stellen voor de zogenaamde (stads) assen (Claudius Prinsenlaan, Eitensebaan, Jernheidseweg en Lunetstraat) zoals die op dit moment zijn opgenomen in de structuurvisie 2020 'Stad in Evenwicht' door te zetten. In de zin dat een belangrijk deel van de economische ontwikkeling van de stad zich zal voltrekken langs deze assen. Om tot een optimaal rendement te komen van deze assen, en niet tot een ongedefinieerde spreiding van functies en branches is het van belang deze assen beter te thematiseren en ontwikkelingen hier selectief aan te koppelen. Verkeersaspecten zijn meer dan voorheen randvoorwaardelijk voor de mate waarin deze assen zich kunnen ontwikkelen.

5 Benut en versterk gericht de waarden van de bestaande stad en dorpen

De in de structuurvisie 2020 gehanteerde methodiek van consolidatie-, herstructurerings- en transformatiegebieden biedt weliswaar handvatten, maar is te weinig sturend voor gericht en selectief opereren in de stad. In de nieuwe structuurvisie en het bijbehorende uitvoeringsprogramma zal meer verfijning moeten worden aangebracht, mede op basis van reeds vastgestelde gebiedsvisies. In de nieuwe structuurvisie wordt aangegeven welke interventies wenselijk en mogelijk zijn om de waarde(n) van de verschillende wijken en dorpen te behouden en waar mogelijk te versterken tegen de achtergrond van het coalitieakkoord en de kaderbrief. Hieronder verstaan wij ook het doorzetten van de wijkontwikkeling, als onderdeel van de stedelijke herprogrammering.

6 In de stadsuitleg (transformatiegebieden) inzetten op onderscheidende woon- en werkmilieus

In de nog beperkte stadsuitleggebieden wordt inhoud gegeven aan het nieuwe ontwikkelen. Dit betekent dat meer vraag- dan aanbodgericht ontwikkeld wordt. In Teteringen wordt hiermee ervaringen opgedaan in de Bouwrijen op het gebied van wonen. Dinalog is een zich ontwikkelend innovatief concept op het gebied van werken. Ingezet wordt op onderscheidende woon- en werkmilieus in relatie tot het bestaande aanbod.

7 Investeren in toegankelijkheid en bereikbaar houden van de stad

Bij de inzet op de compacte stad en de wetenschap dat middelen beperkt zijn om aanpassingen te plegen, zal infrastructuur als belangrijk aspect als kader moeten worden meegenomen. Gedurende enkele decennia heeft de stad kunnen verdichten op basis van de overgedimensioneerde stedelijke infrastructuur uit de jaren 50, 60 en 70 van de vorige eeuw. De grenzen hiervan zijn bereikt. De infrastructuur is randvoorwaardelijk voor de programmering van de stad.

Dit betekent dat aandacht uit moet gaan naar een creatieve en innovatieve verbetering van het stedelijke en regionale OV-netwerk en fietsroutes, maar ook naar een optimalisatie van het wegennet, in combinatie met parkeervoorzieningen.

Bovenstaande elementen hebben als doel om tot een focus te komen van de stedelijke programmering. Hier liggen de prioriteiten bij de ontwikkeling van de stad. Keuze voor deze prioriteiten betekent ook keuzes maken over andere projecten in de stad gezien de samenhang en afhankelijkheid van projecten en activiteiten. De koers willen wij actief inzetten, maar kan dus aan de andere kant niet vrijblijvend zijn. We zullen nu keuzes moeten maken.

Programmering in relatie tot de Structuurvisie

Het integrale toekomstige ruimtelijke ontwikkelingsbeleid voor de stad is opgenomen in de Structuurvisie Breda 2020. De Structuurvisie is eind 2007 door de gemeenteraad vastgesteld.

De hoofdlijnen van de stedelijke ambities uit de structuurvisie zijn:

- Breda, een stad waar het goed toeven is, met aantrekkingskracht op mensen van binnen en zeker ook van buiten de stad, zowel sociaal-cultureel als zakelijk-economisch;
- Breda, een complete duurzame stad voor haar inwoners, op het gebied van wonen, werken, zorg en cultuur;
- Breda, een regionale, Brabantse en Europese stad, met externe oriëntatie.

Naast deze stedelijke ambities was een belangrijk programmadoel van de Structuurvisie de groei van Breda naar 185.000 inwoners in 2020. De ruimtelijke opgave voor wonen, bedrijven-terreinen en kantoren is mede van dit groeiscenario afgeleid.

Een aantal ontwikkelingen maakt het noodzakelijk de programmadoelen in een gewijzigde context te plaatsen en aan te passen.

Allereerst laten de laatste prognoses van de demografische ontwikkeling een ander beeld zien van de groei van Breda dan de gegevens die bij het maken van de Structuurvisie beschikbaar waren en zijn gehanteerd. De bevolkingsgroei zal de komende decennia afnemen en op plaatsen in het land is inmiddels sprake van krimp. Veranderingen in leeftijdsopbouw, gezins-samenstelling en de mate van vergrijzing en ontgroening spelen hierbij een rol, evenals de (beleidsmatige) verdeling van de migratie. Aan het einde van 2040 is bevolkingskrimp in vrijwel alle gemeenten in Nederland aan de orde en ook in Breda.

Breda blijft groeien maar deze groei zal zich in een lager tempo voltrekken dan aanvankelijk was voorzien. De nieuwe prognoses (Gemeentelijk en provinciaal) laten zien dat de eerder verwachte groei zoals opgenomen in de Structuurvisie 2020 van Breda pas in 2030 wordt gerealiseerd. Dat heeft gevolgen voor het tempo van ruimtelijke ontwikkelingen. De praktijk laat zien dat we aan meer projecten werken dan opgenomen in de Structuurvisie.

De Structuurvisie kent voor de woningbouwplanning een driedeling in consolidatiegebieden, herstructureringsgebieden en transformatiegebieden. Hoewel de opgave voor nieuwbouw vooral in de transformatiegebieden zou moeten landen, laat de feitelijke situatie zien dat in de consolidatiegebieden in de bestaande stad veel programma is toegesloefd en nog in ontwikkeling is.

Het wettelijk kader voor onze Structuurvisie vereist ook een uitvoeringsprogramma. Dat programma ontbreekt. Hierdoor voldoet onze Structuurvisie niet aan bepalingen van de Wet ruimtelijke ordening (Wro), maar kan het ook onvoldoende sturend werken op (on)gewenste ontwikkelingen. Daarnaast zal een uitvoeringsprogramma een financiële vertaling moeten hebben in investeringen die opgenomen worden in de gemeentelijke begroting opdat de realisatie van het programma ook in die zin kan worden geborgd.

Vraagstukken

In grote lijnen doen zich in de stedelijke programmering de volgende vraagstukken voor:

- Er is een overprogrammering van woningen;
- Er is een overprogrammering van kantoren;
- Er is een tekort aan bedrijventerreinen;
- Er is een kwalitatieve mismatch in woningbouwplannen, er is een te groot aandeel appartementen;
- Ten aanzien van verkeer tekenen de grenzen zich af om verdere ontwikkelingen met de bestaande structuur op te vangen.

Deze vraagstukken bewegen zich binnen de context van:

- Bepaalde financiële middelen;
- Privaat- en publiekrechtelijke afspraken;
- De effecten van de voortdurende financieel economische crisis, waardoor ook de vraag naar woningen en kantoren stikt;
- Kosten van planvoorbereiding die niet in lijn zijn met financiële en programmatische mogelijkheden.

Wonen

Programma wonen 2009-2020			
Opgeleverd:	2009	426	
1e kwartaal 2010		36	452
Resterende opgave tot 2020			6888

Op dit moment zijn plannen voor 7250 woningen privaatrechtelijk dan wel planologisch juridisch vastgelegd. Dat is meer dan onze programmaruimte op basis van de regionale afspraken (6888 woningen resterend).

Met deze feitelijke situatie als uitgangspunt moet de conclusie worden getrokken dat ons woningbouwprogramma tot 2020 meer dan gevuld is. Als we in ogenschouw nemen dat naast genoemde 7250 woningen nog zo'n 15.000 woningen zijn opgenomen in plannen, die nog niet planologisch zijn verankerd, mag duidelijk zijn dat er een herprogrammerings-opgave ligt. Daaronder bevinden zich ook plannen waarvoor een groot gemeentelijk (financieel) belang geldt.

In deze herprogrammeringsopgave liggen echter de kansen voor de stad. Ingrijpen in het kwalitatieve en kwantitatieve woningbouwprogramma is nodig om te voorkomen dat de woningbouwproductie verder afneemt, plannen vertraging oplopen en de woningmarkt verder verstoord raakt. Er ontstaat een kans om bouwinitiatieven opnieuw te bezien op hun belang voor de stad. In het regie en actieplan zal hier nadrukkelijk aandacht aan worden besteed.

Het woningbouwprogramma voor Breda komt tot stand binnen de (sub)regio Breda. Nog zeer recent heeft de provincie het programma voor Breda tot 2020 vastgesteld. Voor Breda betreft het in de periode 2009 tot 2020 een toevoeging van 7350 woningen ten opzichte van het huidige woningaanbod (dus exclusief vervanging van te slopen woningen).

De economische crisis grijpt diep om zich heen. Investeringsbeslissingen worden uitgesteld en de vraag valt weg. Gelukkig slagen wij er nog steeds in nieuwe bedrijven aan te trekken, maar wij mogen de ogen niet sluiten dat de vooruitzichten nog niet positief zijn te noemen. Ook voor de kantorenmarkt betekent dit afnemende vraag en toenemende leegstand. Naast de zorg voor het op niveau houden van onze bestaande bedrijventerreinen (revitalisering), zullen wij vol in moeten blijven zetten op het aantrekken van nieuwe bedrijven. Voor bedrijven-terreinen geldt de Structuurvisie bedrijventerreinen als kader.

Kantoren

Uitgangspunt bij nieuw beleid is dat er zoveel mogelijk evenwicht moet zijn in vraag en aanbod naar kantorenlocaties (kwantitatief en kwalitatief). Daarbij wordt een onderscheid gemaakt in milieus. De belangrijkste milieus met toekomstswaarde zijn:

Locatie	behoefte
Centrum milieu (inclusief station)	117.000 m²
Streekwegradialen milieu A16	58.500 m²
Streekwegradialen milieu A27	58.500 m²

In 2009 hebben wij een marktonderzoek naar kantoren gedaan. Dit onderzoek wordt de komende periode vertaald naar een kantorennota. Uit het onderzoek blijkt dat de totale nieuw-bouwbehoefte aan kantoren tot 2020 een bandbreedte kent van 158.000 tot 234.000 m².

De overprogrammering van woningen en kantoren en grote leegstand in bestaande kantoren noopt de gemeente er toe om locaties te prioriteren, te temporiseren en definitief uit te zetten of de ruimte te bieden aan andere wenselijke functies voor de stad. Hiertoe wordt een pakket aan maatregelen ontwikkeld en zullen consequenties in beeld worden gebracht. Deze aspecten worden meegenomen in de nieuwe kantorennota.

Over diverse locaties verdeeld, willen we tot 2020 inzetten op de ontwikkeling van circa 230.000 m². Onze inzet is met name gericht op het Stationskwartier (Via Breda) en de Stationlocatie NAC.

Bedrijventerreinen

Breda zet in op een samenhangend en vraaggericht bedrijventerreinenbeleid, zoals opgenomen in de Structuurvisie Bedrijventerreinen Breda 2020. Uitgangspunt voor een samenhangend bedrijventerreinenbeleid is dat wij enerzijds vraaggericht opereren en anderzijds de samenhang tussen bestaande en nieuwe bedrijvenslocaties goed bewaken. Voldoende en kwalitatief up-to-date bedrijventerreinen zijn van groot (sociaal) economisch belang voor Breda.

In de Structuurvisie Bedrijventerreinen is onderstaande opgave bepaald:

Locatie	Netto ha
Nieuw	
Werkdonden	3
Rithmeester Park	12
Bavelse Berg	2
Hoogend IJC (ubib)	6
Bavel zuid	53
BredaP'beek	40
Frankenharststr.	PM
Herontwikkeling d.m.v. herstructurering	
Greengrterren	17
Emmer Kroegen	30
Hazeldoonk douaneterren	7

Doordat het Rithmeester Park een logistiek campus (Dinalog) wordt, is er momenteel geen terrein beschikbaar voor hoogwaardige internationaal georiënteerde bedrijven. Vraag hiernaar is zeker nog aanwezig. De economische crisis noopt bedrijven tot samenwerking, wat kansen biedt voor Breda (berneluxering). Bij de herziening van de Structuurvisie 2020 zal de opgave voor bedrijventerreinen aan de hand van de kaders in deze notitie worden geactualiseerd.

Kaders

De vraagstukken die wij hebben opgetekend, moeten worden geplaatst binnen de context van de totale stad en haar ontwikkeling. De programmatische en financiële omstandigheden zijn zodanig gewijzigd, dat wij de keuzes die moeten worden gemaakt moeten plaatsen binnen een kader, dat enerzijds wordt gevraagd door onze ambitie de stad verder te ontwikkelen en anderzijds door de feitelijke omstandigheden waarmee wij worden geconfronteerd. Voor de hoofdkeuzes die wij nu willen maken, hanteren wij de volgende kaders, die wij de raad ter vaststelling willen aanbieden:

- De ambitie om de stad te ontwikkelen blijft van kracht, de planning daarvan behoeft aanpassing zowel in locatiekeuzes, tijd en kwaliteit;
- Wij willen inzetten op realisatie van plannen;
- Wij willen inzetten op ombuiging van bestaande plannen om vraag en aanbod beter op elkaar af te stemmen;
- Binnen de kaders zoeken wij naar nieuwe ontwikkelings- en financieringsmogelijkheden met partners, brengen focus aan, kijken meergarig en combineren investeringen om de dynamiek in de stad in stand te houden;
- Wij willen de mogelijkheden in de bestaande stad optimaal benutten, maar zullen meer dan voorheen toezien op een integrale benadering van planning en programmering, waaronder aspecten rond voorzieningen, openbare ruimte en infrastructuur;
- Wij gaan in onze planning en programmering uit van:
 - Woningbouw voor de periode van 2009 tot 2020, een juridisch en planologisch basis voor 7340 woningen (netto) gerealiseerd en dus bijstelling van bestaande plannen;
 - Bedrijventerreinen tot 2020 van 200 ha, door het benutten van mogelijkheden in de bestaande stad en door uitbreiding;
 - Kantoren tot 2020 toevoegen van 230.000 m² en dus bijstelling van bestaande plannen.
- Wij plannen voor de toekomst en zetten in op kwalitatieve toevoegingen voor de stad;
- Onze financiële mogelijkheden zijn beperkt. Onze huidige financiële kaders zijn uitgangspunt. We maken de afweging tussen de benodigde investering voor realisatie enerzijds en het te nemen verlies bij discontinuatie anderzijds. Verliezen verwerken we in het gemeentelijk weerstandsvermogen op het moment dat keuzes dat nodig maken;
- De effecten van de financieel economische crisis beïnvloeden onze plannen en daarom willen we hierop anticiperen en de plannen bijstellen waar mogelijk.

Locatiekeuzes

In de structuurvisie Breda 2020 zijn gebiedsstrategieën aangegeven te weten de transformatie-, herstructurering- en de consolidatiegebieden.

Met het oog op de herkenbaarheid houden wij bij onze locatiekeuzes deze indeling op hoofdlijnen vooralsnog aan. Voor de ontwikkeling van de stad zetten wij programmatisch tot 2020 in op:

De transformatiegebieden

Teteringen

- De realisatie van Teteringen. Voor Bouwerijen loopt een onderzoek naar optimalisatiemogelijkheden en "het nieuwe ontwikkelen".
- Het verdunnen van het woonprogramma in de Korn Teteringen.
- Het deelgebied Woonaker heroverwegen.

Via Breda

- De realisatie van het Stationskwartier, OV Terminal en 3Hoefijzers noord en zuid.
- De inzet op transformatiebeheer van het Havenkwartier en CSM die niet voor 2020 geprogrammeerd zijn. Hiervoor loopt een onderzoek. Gelet op de ruimte in de hele stad willen wij dit onderzoek verbreden naar de hele stad.

Bavel

- Voor Bavel Zuid loopt een onderzoek met scenario's. Onze voorkeur gaat uit naar een ontwikkeling van ruimte voor bedrijven en een beperkte woningbouwontwikkeling. Realisatie van woningbouw vraagt aanvullende programmatische ruimte.
- Niet ontwikkelen van de locatie Lijndonk Iervoort.

Stadionlocatie

- Uitvoeren van de samenwerkingsovereenkomst voor realisatie van kantoren.

Ritmeesterpark

- Opstellen van een masterplan en businesscase voor de realisatie van de Dinalog campus.

Claudius Prinsenlaan

- Introductie van een groeiszenario waarbij tot 2020 ingezet wordt op de ontwikkeling van het Amphila ziekenhuis en ontwikkelingen bij defensie De Trip van Zoutlandkazerne.
- Voor de aan Amphila gekoppelde herontwikkelingslocatie Langendijk aanvullend woningbouwprogramma creëren.
- Het Jeka terrein vooralsnog niet ontwikkelen.

Herstructurering

Binnenstad

- Locatie rechtbank en belastingkantoor ontwikkelen, gekoppeld aan de te ontwikkelen visie Binnenstad.
- Inzet op de ontwikkeling Achter de lange Stallen.
- Inzetten op de ontwikkeling van de Vlaszak.
- Continueren van het project wonen boven winkels.

Naar realisatie

In deze notitie hebben wij onze koers voor de stedelijke programmering tot 2020 geformuleerd. Het overleg dat wij met partijen gaan voeren, moet duidelijk maken of binnen de gestelde kaders tot een uitvoerbaar programma kan worden gekomen. Immers de ontwikkelingsambities vragen meer programma en middelen dan er beschikbaar zijn.

In onze aanpak om een uitvoerbaar programma te realiseren zetten wij op het volgende in:

- 1 Met betrokken partijen gaan we een proces aan van realisatie, heroverweging, verdunning en fasering van locaties voor 2020 en daarna, ook om het aanbod van plannen beter aan te laten sluiten bij de vraag;
- 2 We monitoren continu de voortgang van de realisatie van onze ambities en sturen waar nodig bij;
- 3 We zetten in op een aanvullend woningbouwprogramma en doen daarvoor een beroep op de regio en provincie. We zetten in op mogelijkheden om op basis van de Provinciale Ruimte voor Ruimteregeling extra programma naar Breda te halen en doen tevens een beroep op extra programma voor zorg- en zorggerelateerde woningen;
- 4 Onze huidige financiële kaders zijn uitgangspunt. We maken de afweging tussen de benodigde investering voor realisatie enerzijds en het te nemen verlies bij discontinuïteit anderzijds. Verliezen verwerken we in het gemeentelijk weerstandsvermogen op het moment dat keuzes dat nodig maken.

Hoge Vuucht, Heuvel, Linie Doornbos, Driesprong

- De wijlkortwikkeling is overeenkomstig het coalitieakkoord onderdeel van de stedelijke programmering en zien wij als zodanig opgenomen in bestaande wijken en dorpen.
- De prestatieafspraken tussen de gemeente en de drie woningcorporaties hebben ook betrekking op projecten in de consolidatiegebieden. Daaron is met de corporaties gesproken over de wijze waarop de in de prestatieafspraken te realiseren projecten binnen de kaders van de stedelijke programmeringopgave tot 2020 gebrachrt kunnen worden. Dit heeft geleid tot hernieuwde afspraken waarvan de fysieke effecten zijn opgenomen in dit hoofdstuk. Overige afspraken worden vastgelegd in de herziening van de Alliantie.

Buitengebied

- Klokkenberg realiseren voor 2020 met een nader te maximeren aantal woningen en een kwaliteit die onderscheidend is op stedelijke niveau.
- Bouwen aan de linten (Beleid rood voor groen) voortzetten.

Bedrijventerreinen

- Revitalisering bedrijventerreinen Emer-Krogten, Hazeldonk, douaneterrein en Greenery.
- Voor de locatie Frankenthalerstraat wordt een gebiedsvisie opgesteld.

Consolidatie

Dorpen

- In overleg met betrokken partijen het ontwikkelen van een kwalitatief plan voor het hart van Prinsenbeek nadat is gebleken dat er programmatische ruimte is.
- Mogelijke ontwikkelingen aan de zuid en westrand van Prinsenbeek niet opnemen in de programmering voor 2020.
- Nadat blijkt dat er programmatische ruimte is, voor de dorpen Uvenhout, Bavel en Prinsenbeek, beperkte woningbouw mogelijk maken zodat ingespeeld kan worden in de woningbouw behoefte.
- De Ruimte voor Ruimte regeling inzetten als instrument voor woningbouw in de dorpen.

Brabantpark

- De gebiedsvisie Brabantpark afronden in 2010 en daarop vervolgens het bestemmingsplan aanpassen.
- Hero locatie niet voor 2020 als woningbouwprogramma opnemen.

Overige initiatieven

- Wij geven in principe prioriteit aan realisatie van plannen waarvoor een planologische procedure loopt of is doorlopen en/of waarvoor exploitatie- of samenwerkingsovereenkomsten zijn gesloten. Wij zullen in overleg gaan met ontwikkelaars van deze plannen om te bezien in hoeverre het aanbod aansluit bij de vraag en waar nodig inzetten op omhuiging, zodat een betere kwaliteit wordt bereikt en zo mogelijk programmatische ruimte wordt gevonden. Met deze ontwikkelaars worden sluitende afspraken gemaakt.
- Met de initiatiefnemers met een ontwikkeling waarvoor (nog) geen planologische procedure loopt, zullen wij ook overleg voeren over de haalbaarheid van hun plannen. Wij zullen deze plannen (opnieuw) toetsen aan kwalitatieve toevoeging voor de stad. Dit is ook van toepassing voor plannen waarvoor het College eerdere principe uitspraken heeft gedaan omdat de omstandigheden zijn gewijzigd.

Slot

De keuzes die wij maken staan niet op zichzelf. Zij moeten worden geplaatst binnen het totale kader van de ontwikkeling van de stad. Ook in de komende periode zullen aanvullende keuzes worden gemaakt. Voor een aantal ontwikkelingen is nadere informatie nodig om het effect dat zij hebben op de totale stad te kunnen vertalen in noodzakelijke investeringen en de consequenties daarvan te wegen. Zeker is dat het geval voor verkeersaspecten, voorzieningen en de gewenste match tussen vraag en aanbod. Stedelijke programmering zal daarom ook de komende maanden mede onze agenda bepalen. Voortdurend zullen wij de ontwikkelingen monitoren. De keuzes die wij maken, zullen hun wettelijke borging krijgen in de herijking van de Structuurvisie en het daarbij behorende uitvoeringsprogramma. Dat proces zullen wij nog dit jaar starten. Hieraan voorafgaand bespreken wij deze notitie met de commissie ruimte.

Het maken van keuzes heeft gevolgen. Daarvan zijn wij ons terdege bewust. De economische crisis grijpt op plaatsen diep in. Ook wij als gemeente ervaren daarvan de gevolgen. Wij kiezen er evenwel voor om in te blijven zetten op realisatie van kwalitatief goede plannen en samen met partners te blijven investeren in de ontwikkeling van Breda.

B1

Het Raadsbesluit



Gemeente Breda

Raadsvoorstel

Registratienr.: [37343]

Agendapuntnummer: 4

Aantal bijlagen: -1-

Onderwerp

Notitie Stedelijke Programmering 2020 Koers gezet.

Voorgesteld besluit

1. De raaders zoals benoemd in de notitie stedelijke programmering 2020 Koers gezet vast te stellen.

Inleiding

Op 13 juli jongstleden hebben wij de notitie stedelijke programmering 2020 Koers gezet vastgesteld en ter bespreking aangeboden aan de commissie Ruimte. In het proces om te komen tot besluitvorming over de kaders en keuzes in de stedelijke programmering heeft uw raad de tijdelijke commissie woningbouwprogrammering ingesteld. De bespreking van Koers gezet in commissie en raad is uitgesteld om de commissie haar werk te kunnen laten doen. Na vaststelling van Koers gezet door ons college hebben wij belanghebbende partijen geïnformeerd over ons besluit. In een aantal gevallen heeft dat geleid tot gesprekken, op verzoek van ontwikkelaars. Deze gesprekken zijn zowel van ambtelijke als bestuurlijke zijde gevoerd. Ontwikkelaars zijn door ons uitgedaagd met andere invullingen te komen voor hun plannen als dit bijdraagt aan een beter programma voor de stad.

Bijzondere inzet is gepleegd ten aanzien van de drie woningcorporaties die samen met de gemeente de Alliantie 2008-2012 zijn aangegaan, waarin op meerdere terreinen prestatieafspraken zijn vastgelegd. Het resultaat van het overleg met de corporaties over de relatie tussen Koers gezet en de Alliantie afspraken betrekten ten opzichte van Koers gezet een aantal aanpassingen. Concreet betreffen de aanpassingen dat voor de locatie Frankenthaterstraat een gebiedsvisie wordt opgesteld (herbesteding van bestaande Alliantie-afspraken) en dat de locatie Archimedesstraat voor 2020 in het woningbouwprogramma wordt opgenomen. Daarnaast krijgen de locaties Lunet, Transingel en de zorgwoningen voor de congregatie Alles voor Allen een plaats in het woningbouwprogramma tot 2020. Deze wijzigingen zijn opgenomen in een aangepast hoofdstuk locatiekeuzes van Koers gezet, dat u als bijlage aantreft. De wijzigingen maken deel uit van een stelsel van afspraken met de drie corporaties welke nader worden uitgewerkt in de herziening van de Alliantie. De geloonde bereikbaarheid van de corporaties om in de herziening van de Alliantie aanvullende afspraken te maken over tal van opgaven die er liggen in de stad heeft er toe bijgedragen de aanpassingen in Koers gezet door te voeren. Het overleg met de corporaties resulterend in aanpassing van Koers gezet heeft niet tot effect dat extra ruimte ontstaat voor andere plannen uit Koers gezet vast voor op dit moment de planologische ruimte ontbreekt.

Verder is bestuurlijk overleg gestart met de verantwoordelijk gedeputeerde van de provincie. Inzet voor dat overleg is dat de provincie toestaat dat Breda tijdelijk meer bestemmingsplancapaciteit heeft dan op grond van het woningbouwopgave nodig is. Deze flexibiliteit is nodig om invulling te kunnen geven aan de opgave in Koers gezet. Daarnaast is ingezet op extra programma voor de locatie Amphila Langendijk om de concentratie van de ziekenhuiszorg op Molengracht te accommoderen. De gedeputeerde heeft de bereikbaarheid gelcoond een bestuurlijk convenant te sluiten met Breda waarin afspraken worden vastgelegd om invulling te geven aan de nodige flexibiliteit. Het overleg hierover is gaande. Ten aanzien van Amphila Langendijk heeft de gedeputeerde zich positief uitgelaten over realisatie van deze plannen maar zullen wij het daarvoor benodigde woningbouwprogramma moeten vinden binnen het totale programma dat wij beschikbaar hebben. De gemeentelijke inzet voor het convenant is als onderdeel van het Regieplan Koers gezet, en acties Stedelijke programmering opgenomen. Dit plan boort de bestuurlijke en ambtelijke inzet en verantwoordelijkheid voor de invulling van opgaven om Koers gezet tot uitvoering te brengen. Wij hebben er voor gekozen thans de 1^{ste} fase van het dit plan te beschrijven, om daarmee focus aan te brengen voor de korte termijn. De 2^{de} fase krijgt zijn start met de projectdefinitie voor de herziening van de Structuurvisie Breda 2020. Het plan wordt alsdan bijgewerkt en aangevuld en de projectdefinitie voor herziening van de structuurvisie zal uw raad ter vaststelling worden aangeboden.

Raadsvoorstel

Registratienr.: [37343]

Becoogd effect van het besluit

Door vaststelling van de kaders van de stedelijke programmering legt de raad het beleid vast. De kaders en de locatiekeuzes die zijn gemaakt vormen de basis voor de herziening van de structuurvisie Breda 2020. Ontwikkelingen worden aan dit beleid getoetst.

Uitvoering van het besluit

In het Regieplan "Koers gezet" en acties Stedelijke programmering zijn de acties benoemd die volgen op besluitvorming over Koers gezet. Uitvoering van het besluit vindt hiernaast plaats door wijziging van bestemmingsplannen. De vast te stellen kaders en keuzes komen terug in de herziening van de structuurvisie met bijbehorend uitvoeringsprogramma. Hiervoor wordt uw raad afzonderlijk een projectdefinitie ter vaststelling aangeboden.

Argumenten

Vaststelling van kaders en locatiekeuzes geeft duidelijkheid aan ontwikkelende partijen, woningbouwcorporaties en burgers over de ontwikkelingen die de gemeente in de stad wil realiseren. Het vormt eveneens een beleidskader waaraan ontwikkelingen en nieuwe initiatieven worden getoetst.

Afwegingen

Met vaststelling van de kaders en locatiekeuzes is de stedelijke programmering niet af. Koers gezet bevat een grote opgave om binnen de beperkte mogelijkheden een aantal ambities toch te realiseren. De keuzes die u thans worden voorgesteld staan niet op zichzelf. Zij moeten worden geplaatst binnen het totale kader van de ontwikkeling van de stad. Er zal aanvullende informatie beschikbaar komen die van invloed kan zijn op noodzakelijke investeringen zoals bijvoorbeeld verkeer en voorzieningen. Ook de kantonnementen en bijbehorende strategie zal aanvullende besluitvorming vragen. Stedelijke programmering zal mede hierom deel uit gaan maken van de reguliere beleidscyclus. Voortdurende monitoring zal bijdragen tijdig en juist informatie te verstrekken zodat sturing op de programmering mogelijk is. In dit kader geeft het uitvoeringsprogramma dat aan de herziening van de structuurvisie wordt toegevoegd een extra instrument. Wij verkiezen daarbij stedelijke inbreiding boven nieuwe grootschalige uitbreiding.

Juridisch

Het maken van keuzes in de programmering heeft juridische consequenties. Enerzijds hebben die betrekking op de publiekrechtelijke rol van de gemeente die onder andere betreft de bestemmingsplancapaciteit die wordt aangemaakt, beleidskaders die worden vastgesteld en bouwvergunningen die worden verstrekt. Anderzijds beweegt de gemeente zich op het privaatrechtelijke vlak middels overeenkomsten, subsidies en beheer van gronden. De inzet van het instrumentarium dat de gemeente ter beschikking staat voor de opgave uit Koers gezet is nader geduid in het regie en actieplan. In de besluitvorming vormen juridische afwegingen en consequenties vast onderdeel van de overwegingen.

Financieel

Financiële consequenties zijn nadrukkelijk onderdeel van besluitvorming. Effecten van de programmering zijn voortvloeiend op de vaststelling van Koers gezet door het college in juli 2010 in eerste instantie bij de Jaarverkenning 2009 verwerkt. Bij de tweede bestuursrapportage zijn aanvullende financiële consequenties gemiddeld. In relatie tot de kaders uit Koers gezet zullen wij de financiële effecten van de programmering periodiek worden monitoren. Voor de uitvoering van het Regieplan "Koers gezet" en acties Stedelijke programmering zal deels capaciteit worden ingezet vanuit de exploitatie van de faciliteiten en deels uit het beschikbare budget voor 2011 vanuit ISV, uitvoering Koers gezet. Binnen de bestaande harde plancapaciteit is (nog) geen ruimte gevonden voor plannen die in Koers gezet als gewenst zijn aangeduid maar waarvoor de planologische ruimte ontbreekt. Dat brengt risico's met zich mee, ook voor de gemeentelijke grondeigendommen. Deze risico's zullen periodiek in beeld worden gehouden.



Communicatie

- *Communicatie tot nu toe*
Bij de vaststelling van Koers gezet door het college in juli is dit besluit breed bekend gemaakt. Daarnaast is ontwikkelende partijen aangeboden in gesprek te gaan
- *Communicatie vanaf nu*
Na vaststelling door de raad van de kaders volgt publicatie van deze beleidsregel in het Stadsblad.
- *Interactieve aspecten van de communicatie*
Met initiatiefnemers vindt overleg plaats over hun plannen.

Burgemeester en wethouders van Breda,

, burgemeester.

, secretaris.

Bijlagen

Ligt ter inzage:

- Regieplan 'Koers Gezet 2020' en acties Stedelijke programmering

Is meegezonden:

- Gewijzigd hoofdstuk locatiekauzes uit Koers gezet



De raad van de gemeente Breda;

gezien het voorstel van burgemeester en wethouders en met overname van de daarin vermelde overwegingen;
gelet op artikel 147 van de Gemeentewet;
besluit:

1. De kaders zoals benoemd in de notitie stedelijke programmering 2020 Koers gezet vast te stellen.

Aldus besloten in zijn openbare vergadering van 16 december 2010

, voorzitter.

, griffier.

B2

Aangenomen amendement & moties

AMENDEMENT

A 3.2
"stedelijke inbreiding"

met betrekking tot het voorstel van burgemeester en wethouder inzake het voorstel tot het vaststellen van de kaders voor de stedelijke herprogrammering.

Ondergetekenden,

Ike van Hasselt, Jant Vos, Sefiek Akinci, Patrick van Lierden, Gaston de Jong, John Stukentzky
VVD D66 GroenLinks SP Trots op Nederland! Leefbaar Breda

stellen de raad voor om te besluiten als volgt:

De gemeenteraad van Breda,

In vergadering bijeen op 26 juni 2008, behandelend het raadsvoorstel 37343 met betrekking tot het vaststellen van de kaders voor de stedelijke herprogrammering,

overwegende

- dat de werkgroep Woningbouwprogrammering in haar notitie Bouwketen stelt dat de kwaliteit van het stedelijk weefsel op lange termijn leidend moet zijn in de uiteindelijke keuzes rond de herprogrammering;
- dat de bestaande stad beschikt over voldoende locaties die voor (her)ontwikkeling in aanmerking komen;

besluit

het ter vaststelling voorliggende ontwerpraadsbesluit 37343 te wijzigen als volgt:

Na besluitpunt één een nieuw punt toe te voegen, luidend als volgt:

„Als aanvulling op bulletpoint 5 toe te voegen: «Wij verkiezen daarbij stedelijke inbreiding boven nieuwe grootschalige uitbreiding.»"

Aldus besloten in zijn openbare vergadering van donderdag 16 december 2010.

voorzitter
griffier

Aanvulling is aangenomen

MOTIE

M 3.5
"verzuiving@breda"

Met betrekking tot de **Notitie Stedelijke Programmering 2020 Koers gezet**

Ondergetekende(n)

Fractie D66 Fractie VVD Fractie GroenLinks Fractie Leefbaar Breda
Jant Vos Jant Vos Sefiek Akinci John Stukentzky

Gelet op artikel 37 van het Reglement van Orde voor de vergaderingen en andere werkzaamheden van de gemeenteraad,

Stellen de raad voor om te besluiten als volgt:

De gemeenteraad van Breda,

Gelezen het raadsvoorstel betreffende de **Notitie Stedelijke Programmering 2020 Koers gezet**:

Overwegende dat:

- De demografische ontwikkeling van Breda een grote invloed heeft op de behoefte aan de verschillende soorten en typen woningen in de diverse buurten, wijken en dorpen en het belang van kwalitatief goede, betaalbare en toegankelijke zorg in de buurt hierbij groter wordt;
- De wijze waarop zorg in combinatie met wonen wordt georganiseerd als gevolg van veranderende wensen en behoeften in de samenleving, maar ook wijzigingen in wet- en regelgeving aan grote verandering onderhevig is. Deze ontwikkeling grote veranderingen met zich mee brengt voor wat betreft de fysieke aanwezigheid van zorg- en woonaanbieders in buurten, wijken en dorpen;
- Verschuivende stakeholders – gezamenlijke huurdercoöperaties, overleg ouderbeleid Breda, gezamenlijke corporaties, dorpsraden Bavel, Uluwout, Prinsenbeek, Stedelijk Overlegplatform Zorgaanbieders - de consequenties, zorgen en kansen van het ouder worden van de samenleving onder de aandacht hebben gebracht bij de leden van de tijdelijke raadscommissie woningbouwprogrammering;

Constateernde dat,

- Het **Stedelijk Overleg Platform Zorgaanbieders** – welke bestaat uit vrijwel alle zorgaanbieders op het gebied van ouderen zorg – samen met het **WJZ** (voortaan **Stichting Ouderenwerk Breda / SOB**) en de woningbouwcorporaties een visie heeft ontwikkeld op de Bredase ouderenzorg in de toekomst.

Verzoekt het college,

- In aansluiting met de zorgverragers en in samenwerking met het **Stedelijk Overlegplatform Zorgaanbieders Breda** te komen tot een gezamenlijk actieplan **Verzuiving@Breda kansen voor Wonen en Zorg 2011 – 2014**. Centrale doelstelling is het duurzaam organiseren en realiseren van betaalbare, toegankelijke en kwalitatief goede zorg en woonvoorwaarden voor ouderen, chronisch zieken en gehandicapten in de verschillende buurten, wijken en dorpen binnen de gemeente Breda. Een eerste opzet van het actieplan vóór 1 juni 2011 aan de gemeenteraad aan te bieden.

Aldus besloten in zijn openbare vergadering van 16 december 2010.

P.A.C.M. van der Velden, voorzitter
P. Piket, griffier

Motie is aangenomen.

Motie
Met betrekking tot sloop

Ondergetekende(n),

Fractie SP

Fractie Leefbaar Breda

P. van Lunteren

John Stubenitsky

De Raad, bijeengekomen op 16 december 2010.

Gelet op art 37 van het Reglement van Orde,

Constateernde dat de tijdelijke commissie stedelijke herprogrammering concludeerde:
- er dringend behoefte is aan kaders voor sloop van woningen;

Constateernde, dat er in het concept-akkoord van het college en de woningcorporaties,
- geen kaders zijn gesteld aan de sloop van woningen zijn opgenomen;

Verzoekt het college, in overleg met de woningbouwcorporaties en projectontwikkelaars nog voor de zomer van 2011 gezamenlijk criteria overeen te komen waaraan moet zijn voldaan voordat tot sloop van woningen mag worden over gegaan;

En gaat over tot de orde van de dag.

Burgemeester

Raadsgriffier,

Motie is aangenomen

3.6 "slooptaken"

Motie
met betrekking tot de realisatie van maatschappelijke doelen en bereikbare woningen tot 2020

Ondergetekende(n),

Fractie PVDA

Fractie SP

Arend Hartoort

Patrick van Lunteren

Fractie GroenLinks

Selick Akinci

Fractie CDA

André Lipse

Gelet op artikel 37 van het Reglement van orde voor de vergaderingen en andere werkzaamheden van de gemeenteraad,
Stellen de raad voor om te besluiten als volgt:

De gemeenteraad van Breda, in zijn vergadering bijeen op 16 december 2010,
Gezien het voorstel van het college van burgemeester en wethouders tot vaststelling van Koers Gezet,

Overwegende dat:

- Het College met de formuleringen zoals opgenomen in Koers Gezet geen argument in handen heeft om in onderhandeling met commerciële projectontwikkelaars een aandeel te bouwen bereikbare woningen af te dwingen;
- Iederzamen ernaar streeft om het maken van wooncarrières en daarmee doorstroming op de woningmarkt te bevorderen;
- Diverse gesprekspartners van de werkgroep Woningbouwprogrammering, waaronder de corporaties en huurderscoöperaties, aangaven twijfels te hebben over de effecten die men op korte termijn kan verwachten van maatregelen tegen schietkonden;
- Het College in de brief waarin gereageerd wordt op het rapport van de werkgroep Woningbouwprogrammering van de raadscommissie Ruimte wel aangeeft dat de oproep aan projectontwikkelaars om een bijdrage te leveren aan maatschappelijke doelen haar aanspreekt;

Constateernde dat:

- Een aantal belangrijke gesprekspartners van de werkgroep Woningbouwprogrammering gewezen hebben op de grote gevolgen van het isoleren van een streef aantal of -percentage te bouwen bereikbare woningen;
- Ook de werkgroep zelf in haar conclusies wijst op de zeer geringe netto toevoeging van het aantal bereikbare woningen door corporaties tot 2020;
- Naast bereikbare woningbouw de werkgroep ook spreekt over andere maatschappelijke en ecologische doelen die samenhangen met gebiedsontwikkeling en woningbouw;

Draagt het college op:

- Om een beknop plan uit te werken hoe zij concreet vorm geven aan het realiseren van maatschappelijke en ecologische doelen bij gebiedsontwikkeling en woningbouw door commerciële ontwikkelaars tot 2020;
- Daarin in het bijzonder aandacht te besteden aan differentiatie en de toename van kansen voor mensen die aangewezen zijn op Bereikbare Woningen (huur en koop);
- Dit plan uiterlijk april 2011 aan de raadscommissie Ruimte ter bespreking voor te leggen;
- De uitkomsten van dit plan en de raadsbespreking daarover mee te nemen in de uitwerking van de nieuwe Structuurvisie en aan te passen Woonvisie.

Aldus besloten in zijn openbare vergadering van 16 december 2010.

voorzitter

griffier

Motie is aangenomen

M 3.7
"maatschappelijke doelen"

M 3.8
"Verhoging cm hoger"

MOTIE



met betrekking tot het vaststellen van de Stedelijke Programmering 2020 Koers gezet;

Ondergetekende:

VVD

Ine van Hasselt – Blankers

Gelet op artikel 37 van het Reglement van Orde voor de vergaderingen en andere werkzaamheden van de gemeenteraad.

Stelt de raad voor om te besluiten als volgt:

De gemeenteraad van Breda,

Gelezen het raadsvoorstel betreffende de motie Stedelijke Programmering 2020 Koers gezet ;

Overwegende dat,

- De krimp in de regio niet afgewend mag worden op Breda;
- Het belangrijk is om flexibiliteit in bouwplannen te behouden;
- Er een aanvullende behoefte aan woningen is door de aantrekkingskracht van Breda vanuit de regio en de Randstad;

Constateernde dat,

- Breda mede door procedures de afgelopen jaren te weinig woningen heeft gebouwd;
- Er een veelheid aan plannen in de stad is zoals aangegeven in de motie Koers gezet;

Verzoekt het college,

- wanneer in deze bestuursperiode blijkt dat Breda behoefte heeft aan een groter aantal woningen dan de nu toegestane 7340, om dan opnieuw bij de provincie aan te dringen het contingent te verhogen;
- daarbij samen op te trekken met de gemeenten Eindhoven en Oosterhout.

Aldus besloten in zijn openbare vergadering van 16 december 2010.

, voorzitter

, griffier

Mitie is aangenomen

Artist impressie kafi voorkant: A2 studio Rotterdam

Bijlage 2

Memo van DHV over toegepast verkeersmodel

MEMO

Aan : Hans de Man (Grontmij)
Van : Wouter Koning (DHV)
Kopie :
Dossier : BB1906-100-100
Project : Bavelse Berg
Betreft : Modelresultaat

Ons kenmerk : bb1906-100-100\wk
Datum : 21 mei 2012
Classificatie : Alleen voor intern gebruik

Werkzaamheden

Uitgangspunt:

Voor het basisjaar 2012 is het verkeersmodel GGA Breda 2006 als uitgangspunt genomen. De herkomst- en bestemmingstabellen (avondspitsuur, ochtendspitsuur en restdag uur) zijn opgehoogd met een algemene groei van 7% naar 2012.

Op basis van telcijfers (gemeente Breda) is deze groei bepaald.

Voor het planjaar 2022 is het verkeersmodel Stedelijke Herprogrammering (variant 4) 2020 als uitgangspunt genomen. De herkomst- en bestemmingstabellen zijn opgehoogd met een algemene groei van 3% naar 2022.

Het planjaar 2022 wordt doorgerekend met en zonder het bestemmingsplan Bavelse Berg.

De aankomsten en vertrekken zijn ingevoerd op basis van de opgave Grontmij (Verkeersgeneratie Bavelse berg.xls d.d. 04-05-2012), verdeeld over drie zones.

Basisjaar 2012:

De hb-tabellen 2006 zijn opgehoogd met 7% en voor de drie perioden toegedeeld (methodiek: Toedeling doelgroepen incremental). De doelgroepen zijn personen- en vrachtauto. De toedeling vindt plaats in 10 stappen, daarbij rekening houdend met wegvakcapaciteit en kruispuntweerstand.

Het resultaat van de drie perioden wordt opgeteld met 2* avondspits + 2* ochtendspits + 20* restdag uur tot een werkdag etmaalintensiteit.

Het resultaat is ter controle voorgelegd aan de gemeente Breda.

De volgende wegvakken zijn daarbij bekeken:

1. Graaf Engelbertlaan - Mastboostraat – Princenhagenlaan
2. Franklin Rooseveltlaan - Claudius Prinsenlaan – A27
3. Franklin Rooseveltlaan - Baronielaan – Fatimastraat
4. Claudius Prinsenlaan - Topaasstraat – Heerbaan
5. Tilburgseweg - Takkebijster – A27
6. Tilburgseweg - Akkerweg – Minervum
7. A27 - Oosterhout Zuid – Breda Noord

Planjaar 2022:

Zonder planinhoud Bavelse Berg:

De hb-tabellen 2020 zijn opgehoogd met 3% en voor de drie perioden toegedeeld.

De aanwezige inhoud voor Bavelse Berg is verwijderd.

Met planinhoud Bavelse Berg:

Aan de hb-tabellen zijn de opgegeven aankomsten en vertrekken toegevoegd.

Resultaat:

Het resultaat is gepresenteerd in drie grafische plots van de etmaalwaarden per wegvak:

- BB Basisjaar 2012_etmaal werkdag.pdf
- BB Planjaar 2022_ZB_etmaal werkdag.pdf
- BB Planjaar 2022_MB_etmaal werkdag.pdf

Het resultaat wordt getoond in balken en numeriek.

Tevens ingezoomd op de aansluiting met de A27.

Bijlage 3

Verkeerstellingen gemeente Breda Franklin Rooseveltlaan

	categorie 1	categorie 2	categorie 3	totaal	% van etmaal
Intensiteiten weekday					
00:00 - 24:00 uur	31.337	1.352	291	32.980	100%
07:00 - 19:00 uur	24.576	1.146	238	25.960	79%
19:00 - 23:00 uur	4.376	93	23	4.492	14%
23:00 - 07:00 uur	2.385	114	30	2.529	8%
Voertuigverdeling					
00:00 - 24:00 uur	95%	4%	1%	100%	
07:00 - 19:00 uur	95%	4%	1%	100%	
19:00 - 23:00 uur	97%	2%	1%	100%	
23:00 - 07:00 uur	94%	4%	1%	100%	
Gem. uurintensiteit					
00:00 - 24:00 uur	1.306	56	12	1.374	4%
07:00 - 19:00 uur	2.048	95	20	2.163	7%
19:00 - 23:00 uur	1.094	23	6	1.123	3%
23:00 - 07:00 uur	298	14	4	316	1%

Bijlage 4

Maver programmering evenementen Bavelse Berg



1	2	3	4	5	6	8			
Bezetting Auto	Soort Evenement	MAX. aantal bezoekers per evenement/dag	% in drukste uur	% aantal bezoekers die met de auto komen	Aantal auto's in drukste uur	Aantal maal per jaar			
	2,5 Indoor Pop A	7500	100%	80%	2400	6	3,75%	Vrij/Zat/Zon	18:00-24:00
	2,5 Indoor Pop B	7500	100%	80%	2400	8	5,00%	Vrij/Zat/Zon	18:00-24:00
	2,5 Indoor Pop C	5250	100%	80%	1680	12		7,50% Vrij/Zat/Zon	18:00-24:00
	2,5 Indoor Pop D	4500	100%	80%	1440	24		15,00% Wo/Don/Vrij/Zat/Zon	18:00-24:00
	2,5 Indoor Pop E	1875	100%	70%	525	12		Wo/Don/Vrij/Zat/Zon	18:00-24:00
	2,5 Indoor Pop F	750	100%	50%	150	14		Wo/Don/Vrij/Zat/Zon	18:00-24:00
	1,5 Indoor Business B	3600	50%	95%	1140	3		Di/Wo/Don/Vrij	10:00-22:00
	1,5 Indoor Business C	3600	50%	95%	1140	3		Di/Wo/Don/Vrij	10:00-22:00
	1,5 Indoor Business D	2700	50%	90%	810	10		Di/Wo/Don/Vrij	10:00-22:00
	1,5 Indoor Business E	3600	50%	85%	1020	6		Di/Wo/Don/Vrij	10:00-22:00
	1,5 Indoor Business F	1800	50%	85%	510	15		Di/Wo/Don/Vrij	10:00-22:00
	2 Indoor Cultuur D	1800	75%	80%	540	4		Wo/Vrij/Zat/Zon	12:00-21:00
	2 Indoor Cultuur E	1800	75%	70%	473	4		Wo/Vrij/Zat/Zon	12:00-21:00
	2 Indoor Cultuur F	1800	75%	50%	338	8		Wo/Vrij/Zat/Zon	12:00-19:00
	3 Outdoor Pop A	20000	90%	75%	4500	1	0,63%	Zat/Zon	12:00-24:00
	3 Outdoor Pop B	15000	90%	75%	3375	0		Zat/Zon	12:00-24:00
	3 Outdoor Pop C	10000	90%	75%	2250	0		Zat/Zon	12:00-24:00
	3 Outdoor Pop D	9000	90%	75%	2025	2		1,25% Zat/Zon	12:00-24:00
	3 Outdoor Pop E	3000	90%	70%	630	2		Wo/Don/Vrij/Zat/Zon	12:00-24:00
	2,5 Outdoor Pop F	1500	90%	50%	270	6		Wo/Don/Vrij/Zat/Zon	12:00-24:00
	1,5 Outdoor Business B	15000	30%	90%	2700	2	1,25%	Wo/Don/Vrij/Zat/Zon	10:00-22:00
	1,5 Outdoor Business C	15000	30%	90%	2700	2	1,25%	Wo/Don/Vrij/Zat/Zon	10:00-22:00
	1,5 Outdoor Business D	9000	30%	90%	1620	2		1,25% Wo/Don/Vrij/Zat/Zon	10:00-22:00
	1,5 Outdoor Business E	3750	30%	85%	638	1		Di/Wo/Don/Vrij/Zat/Zon	10:00-22:00
	1,5 Outdoor Business F	1500	30%	85%	255	1		Di/Wo/Don/Vrij/Zat/Zon	10:00-22:00
	2,5 Outdoor Cultuur D	15000	35%	80%	1680	3	1,88%	Vrij/Zat/Zon	10:00-22:00
	2,5 Outdoor Cultuur E	15000	35%	70%	1470	2	1,25%	Vrij/Zat/Zon	10:00-22:00
	2 Outdoor Cultuur F	7500	35%	50%	656	7		Wo/Don/Vrij/Zat/Zon	10:00-22:00
							160	11,88%	28,13%

in	uit	10:00-12:00	12:00-14:00	14:00-16:00	16:00-18:00	18:00-19:00	19:00-20:00	20:00-22:00	22:00-23:00	23:00-24:00	24:00:00	aantal	
Indoor Pop A	2400	0	0	0	0	1440	960	0	0	2280	120	6	vr/za/zo
Indoor Pop B	2400	0	0	0	0	1440	960	0	0	2280	120	8	vr/za/zo
Indoor Pop C	1680	0	0	0	0	840	840	0	0	1680	0	12	vr/za/zo
Indoor Pop D	1440	0	0	0	0	576	864	0	0	1440	0	24	wo/do/vr/za/zo
Indoor Pop E	525	0	0	0	0	0	525	0	0	525	0	12	wo/do/vr/za/zo
Indoor Pop F	150	0	0	0	0	0	150	0	0	150	0	14	wo/do/vr/za/zo
Indoor Business B	1140	114	114	228	228	342	114	0	0	0	0	3	di/wo/don/vrij
Indoor Business B	1140	0	0	114	114	114	228	114	342	114	0	3	di/wo/don/vrij
Indoor Business C	1140	114	114	228	228	342	114	0	0	0	0	3	di/wo/don/vrij
Indoor Business C	1140	0	0	114	114	114	228	114	342	114	0	3	di/wo/don/vrij
Indoor Business D	810	81	81	162	162	243	81	0	0	0	0	10	di/wo/don/vrij
Indoor Business D	810	0	0	81	81	81	162	81	243	81	0	10	di/wo/don/vrij
Indoor Business E	1020	102	102	204	204	306	102	0	0	0	0	6	di/wo/don/vrij
Indoor Business E	1020	0	0	102	102	102	204	102	306	102	0	6	di/wo/don/vrij
Indoor Business F	510	51	51	102	102	153	51	0	0	0	0	15	di/wo/don/vrij
Indoor Business F	510	0	0	51	51	51	102	51	153	51	0	15	di/wo/don/vrij
Indoor Cultuur D	540	0	324	162	54	0	0	0	0	0	0	4	wo/vrij/za/zo
Indoor Cultuur D	540	0	0	0	54	108	108	270	0	0	0	4	wo/vrij/za/zo
Indoor Cultuur E	473	0	284	142	47	0	0	0	0	0	0	4	wo/vrij/za/zo
Indoor Cultuur E	473	0	0	0	47	95	95	237	0	0	0	4	wo/vrij/za/zo
Indoor Cultuur F	338	0	203	101	34	0	0	0	0	0	0	8	wo/vrij/za/zo
Indoor Cultuur F	338	0	0	0	34	68	68	169	0	0	0	8	wo/vrij/za/zo

in	uit	10:00-12:00	12:00-14:00	14:00-16:00	16:00-18:00	18:00-19:00	19:00-20:00	20:00-22:00	22:00-23:00	23:00-24:00	24:00:00		
Outdoor Pop A	4500	1350	1350	900	450	450	0	0	0	0	0	1	za/zo
Outdoor Pop A	4500	0	0	0	0	0	0	0	450	3150	900	1	za/zo
Outdoor Pop B	3375	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	za/zo
Outdoor Pop C	2250	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	za/zo
Outdoor Pop D	2025	405	608	608	203	203	0	0	0	0	0	2	za/zo
Outdoor Pop D	2025	0	0	0	0	0	0	0	203	1620	203	2	za/zo
Outdoor Pop E	630	0	252	189	189	0	0	0	0	0	0	2	wo/do/vr/za/zo
Outdoor Pop E	630	0	0	0	0	0	0	0	63	567	0	2	wo/do/vr/za/zo
Outdoor Pop F	270	0	108	81	81	0	0	0	0	0	0	6	wo/do/vr/za/zo
Outdoor Pop F	270	0	0	0	0	0	0	0	27	243	0	6	wo/do/vr/za/zo
Outdoor Business B	2700	540	1080	540	270	270	0	0	0	0	0	2	wo/do/vr/za/zo
Outdoor Business B	2700	0	0	0	270	270	540	1620	0	0	0	2	wo/do/vr/za/zo
Outdoor Business C	2700	810	810	540	270	270	0	0	0	0	0	2	wo/do/vr/za/zo
Outdoor Business C	2700	0	0	270	270	270	540	1350	0	0	0	2	wo/do/vr/za/zo
Outdoor Business D	1620	486	486	324	162	162	0	0	0	0	0	2	wo/do/vr/za/zo
Outdoor Business D	1620	0	0	162	162	162	324	810	0	0	0	2	wo/do/vr/za/zo
Outdoor Business E	638	191	191	128	64	64	0	0	0	0	0	1	di/wo/don/vrij
Outdoor Business E	638	0	0	64	64	64	128	318	0	0	0	1	di/wo/don/vrij
Outdoor Business F	255	77	77	51	26	26	0	0	0	0	0	1	di/wo/don/vrij
Outdoor Business F	255	0	0	26	26	26	51	128	0	0	0	1	di/wo/don/vrij
Outdoor Cultuur D	1680	504	504	336	168	168	0	0	0	0	0	3	vr/za/zo
Outdoor Cultuur D	1680	0	0	168	168	336	336	672	0	0	0	3	vr/za/zo
Outdoor Cultuur E	1470	441	441	294	147	147	0	0	0	0	0	2	vr/za/zo
Outdoor Cultuur E	1470	0	0	147	147	294	294	588	0	0	0	2	vr/za/zo
Outdoor Cultuur F	656	197	197	131	66	66	0	0	0	0	0	7	wo/do/vr/za/zo
Outdoor Cultuur F	656	0	0	66	66	131	131	262	0	0	0	7	wo/do/vr/za/zo

boven grens op 1200 mvt/uur