

5.8. LAGENBENADERING OMGEVINGSVISIE BREDAS 2040

De lagenbenadering is een informatieve bijlage. Het vormt de onderbouwing van de locatiekeuzes voor nieuwe woon- en werkterreinen in het buitengebied, alsmede de zoekgebieden voor verstedelijking na 2040. Deze onderbouwing is gestoeld op 3 lagen: de ondergrond, de netwerklaag en de occupatielaag.

De netwerklaag en occupatielaag zijn nader uitgewerkt in het Bredaas Mozaïek. Het Bredaas Mozaïek vormt een aparte bijlage.

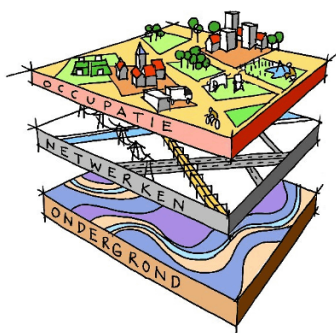
5.8.1 INLEIDING

Onze leefomgeving wordt gevormd door een samenspel van de fysieke ondergrond, hoe de natuur zich daarop ontwikkelt en hoe de mens de verschillende gebieden heeft ontgonnen en ingericht.

De fysieke ondergrond is gevormd sinds het ontstaan van de aarde en natuurlijke veranderingen in dit systeem gaan vaak zeer langzaam. De ondergrond heeft eeuwenlang de basis gevormd bij het ontginnen en inrichten door de mens.

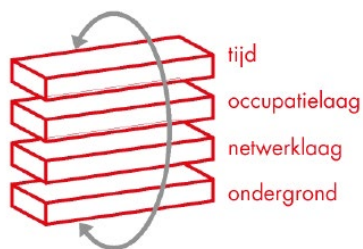
Bij de menselijke activiteiten worden twee lagen onderscheiden: de netwerklaag en de occupatielaag. De netwerklaag bestaat uit een raamwerk van infrastructuur, waterwegen, spoorlijnen etc. Veranderingen in de netwerklaag vergen vaak grote investeringen en werken lang door. De occupatielaag heeft de hoogste veranderingssnelheid die zich vaak binnen een generatie (10 tot 40 jaar) voltrekt. Deze laag omvat wonen, werken en recreëren, maar ook luchtkwaliteit en biodiversiteit.

Het onderscheid in ondergrond, netwerken en occupatie, hetgeen ook wel de Lagenbenadering wordt genoemd, wordt enerzijds als analyse-instrument gebruikt en anderzijds als ontwerp- en afwegingsinstrument.



Bron: <http://www.ruimtexmilieu.nl/lagenbenadering>

De provincie Noord-Brabant heeft in haar Omgevingsvisie de factor tijd toegevoegd aan de lagenbenadering, vanuit het oogpunt dat we niet alles weten. Veranderingen gaan steeds sneller en daarom is ruimte nodig om hierop in te spelen. Door adaptief te zijn kunnen oplossingen die nu goed lijken, worden bijgesteld of nieuwe technieken kunnen worden benut.

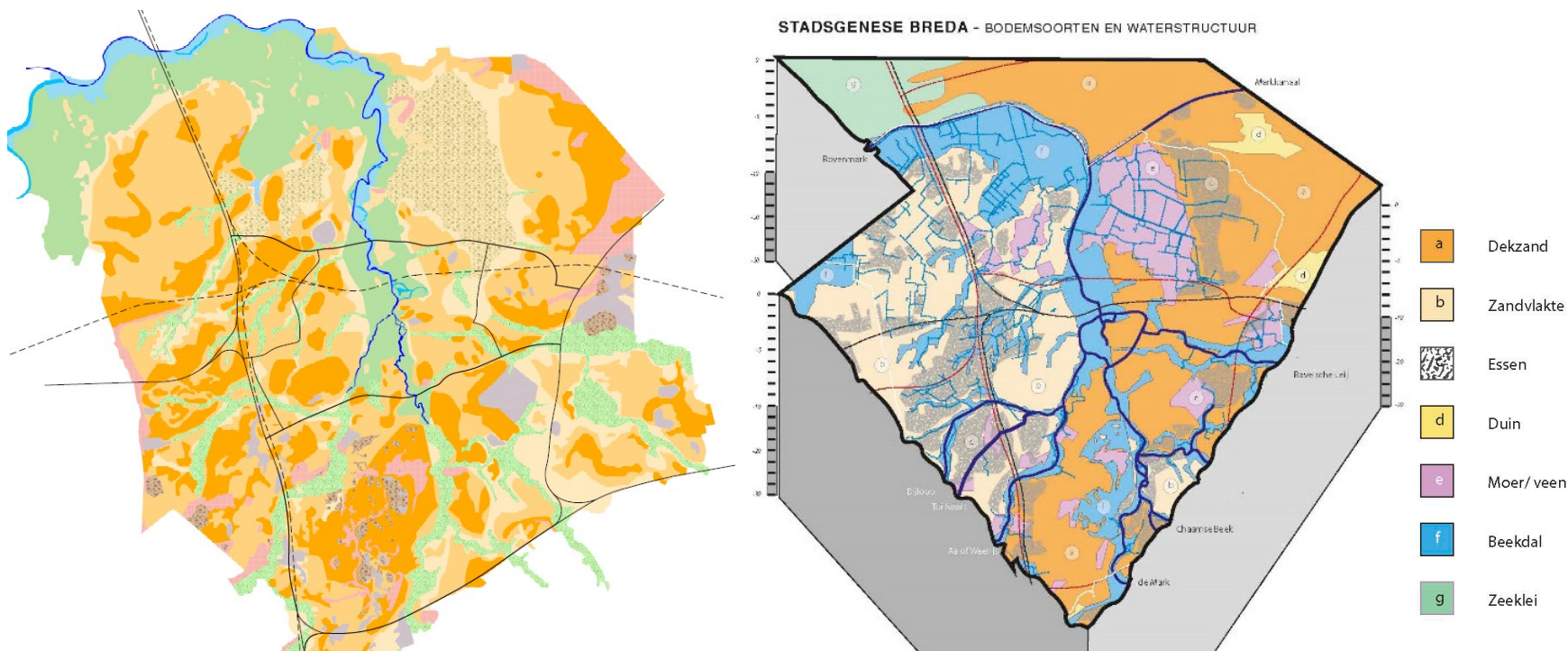


In de Omgevingsvisie Breda 2040 is vanuit de lagenbenadering gekeken naar potentiële plekken voor nieuwe woonwijken en werkterreinen. We hebben gezocht naar de minst kwetsbare locaties vanuit de ondergrond, de best bereikbare plekken (netwerklaag) en we hebben gekeken naar welke menselijke activiteit waar het beste past (occupatielaag). Ook hebben we flexibiliteit ingebouwd door zoekgebieden aan te wijzen om op die manier in te kunnen spelen op versnelde ontwikkelingen. In het onderstaande wordt nader beschreven hoe in de gemeente Breda de ondergrond, de netwerklaag en de bovenlaag zijn gevormd en hoe deze lagen zijn meegenomen in de afwegingen ten aanzien van (zoekgebieden voor) nieuwe woon- en werklocaties.

5.8.2 DE ONDERGROND

De fysieke ondergrond heeft een zeer lange ontstaansgeschiedenis, die miljoenen jaren terugvoert en waarbij de verschillende ijstijden een belangrijke rol hebben gespeeld. Processen zoals overstromingen, harde wind, sedimentafzettingen en erosie hebben geleid tot de huidige hoogteverschillen en stroomrichtingen van grond- en oppervlaktewater.

Het Bredase landschap helt van zuid naar noord af en mondt uit in een laaggelegen vlakte. Er is sprake van 34 meter verval vanaf Merksplas (net over de grens met België) tot in Breda. Het grootste deel van het grondgebied bestaat uit zandgronden met daarin een radiale structuur van beekdalén. Bijna alle beken stromen in de richting van de binnenstad en komen samen in de singels. Via de Mark stroomt het water door de vlakte aan de noordzijde van Breda, die relatief nat is en bestaat uit veen en zeeklei.



Fysische geografie

Tot aan de Industriële revolutie, die in Breda omstreeks 1870 begon, benutte de mens de natuurlijke omstandigheden en paste zich voor een groot deel aan, aan de fysieke ondergrond.

De eerste bewoners vestigden zich op de (flanken van de) dekzandruggen, hogere en dus drogere plekken in het landschap. In een landschap van niet al te dicht bos ontstonden verschillende kleine nederzettingen waartoe wat bouwland behoorde (akkers) en van waaruit men de dieren in het omringende bos weidde. Doordat men de akkers bemeste (potstalsysteem) ontstonden er in de loop der eeuwen hoogteverschillen in het landschap, ook wel bolle akkers genoemd.

De natte beekdalen en de vlakte ten noorden van Breda overstroomden regelmatig en werden niet bewoond. Deze gebieden werden gebruikt als hooiland, om de dieren in de winter te kunnen voeren.

Door begrazing en houtkap veranderde het bos op de zandgronden in de loop der tijd in heide en op sommige plekken in stuifzandgebied. Tegen 1500 was er bijna geen bos meer over. De ontginning richtte zich vanaf die tijd dan ook met name op – relatief grootschalige - omzetting van heide tot boerenland. Deze grootschalige heideontginningen, kennen een rationeel verkavelingspatroon met lange rechte wegen. Ook werd er nieuw bos aangeplant, zoals bijvoorbeeld het Mastbos.

Op de laaggelegen vlakte aan de noordkant van Breda werd in de late middeleeuwen turf gewonnen. Polder De Vucht kende een dik veenpakket en vanaf circa 1300 werden er een grote hoeveelheid sloten en diverse turfvaarten gegraven om het veen te ontwateren en turf te kunnen steken. Meer westwaarts, in de beemden langs de Mark, is slechts op zeer kleine schaal turf gewonnen. De natste gedeelten van De Vucht en de beemden kennen de karakteristieke slagenverkaveling die zo kenmerkend is voor het veenlandschap.



Landschapstypen

5.8.3 DE NETWERKLAAG

Na de Industriële Revolutie werden de technische mogelijkheden leidend en vonden er allerlei aanpassingen plaats aan het natuurlijke systeem, zoals bijvoorbeeld kanalisatie van de beken. Tevens werden er spoorlijnen, autowegen en hoogspanningsleidingen aangelegd (netwerken).

De eerste spoorlijn in Nederland wordt in 1839 geopend en verbindt Amsterdam met Haarlem. Breda sluit in 1855 aan op het spoorwegennet met een verbinding naar Roosendaal. In 1863 volgen de spoorlijnen naar Tilburg en Moerdijk. De aansluiting van Breda op het spoorwegennet zorgt voor economische bloei. Nieuwe fabrieken en bedrijven vestigen zich om logistieke redenen voornamelijk bij de spoorlijnen en langs de rivier de Mark ten noorden van de binnenstad.

Doordat begin 20^e eeuw het autobezit groeit, wordt in 1938 in het 'Geraamteplan' - een uitbreidingsplan voor de stad - een ringweg rond de stad opgenomen, die met de regionale hoofdroutes wordt verbonden. Een systeem van aantrekkelijke groene autowegen, ook wel parkways genoemd, moet voor alle stedelingen de recreatie- en natuurgebieden rondom de stad bereikbaar.

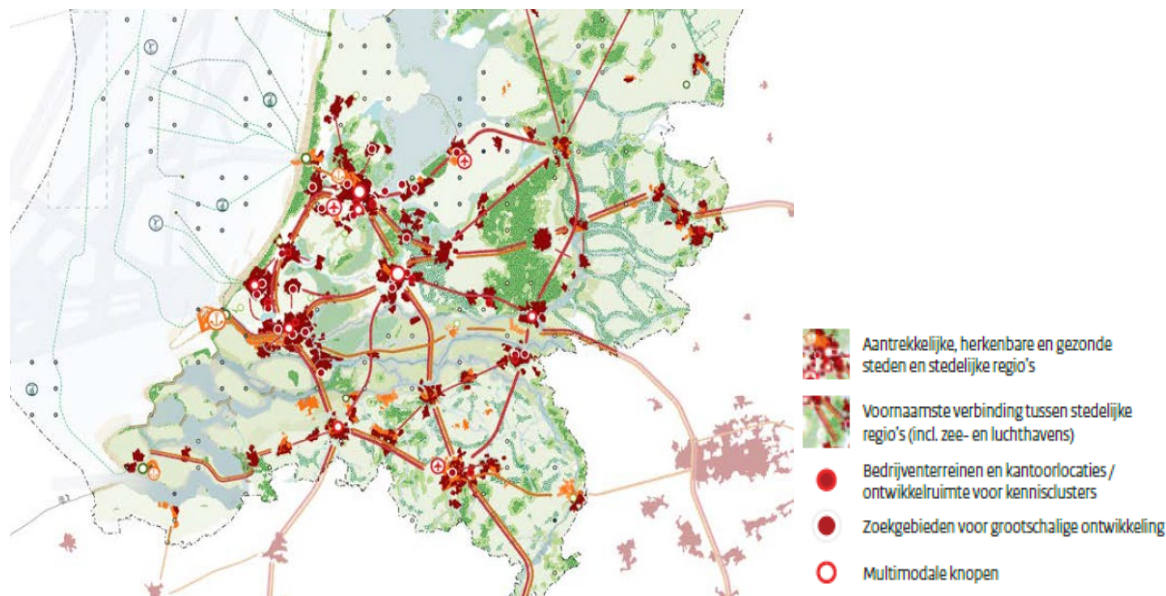
Dit plan vormde de opmaat voor de aanleg van de noordelijke en zuidelijke rondweg, de Claudius Prinsenlaan, Lunetstraat en Graaf Hendrik III Laan.



Geraamteplan

In de loop der tijd worden regionale wegen omgebouwd tot snelwegen en ontstaat er een ruit rond Breda gevormd door de A16, A58, A27 en A59. Begin jaren '90 worden veel nieuwe bedrijventerreinen aangelegd langs de A16, de spoorlijn en noordelijke rondweg en aan de A27. De bereikbaarheid speelt een belangrijke rol bij de locatieafweging van deze bedrijventerreinen, maar ook het fenomeen 'zichtlocatie' dat tijdens deze periode zijn intrede doet. Door bedrijven te situeren op plekken waar veel mensen passeren, zoals langs spoor- en snelwegen, bouwen zij automatisch meer naamsbekendheid op.

De aanleg van de HSL met een verbinding naar Breda Centraal, zorgt ervoor dat Breda een internationaal knooppunt is geworden en er sprake is van een hoge stedelijke dynamiek in de spoorzone.



Nationale Omgevingsvisie

5.8.4 DE OCCUPATIELAAG

De uitbreiding van de stad en de dorpen en de transformaties in het buitengebied, zijn voor een groot deel gerelateerd aan de maatschappelijke ontwikkelingen die hebben plaatsgevonden. Tijdens het Interbellum en vlak na de Tweede Wereldoorlog werd er op traditionele wijze gebouwd. Tijdens de eerste fase van de wederopbouw deed de wijkgedachte haar intrede. De wijkgedachte is een sociaal-maatschappelijke benadering van de stedenbouw, die de stad hiërarchisch indeelt in overzichtelijke buurten, wijken en stadsdelen. Een groen raamwerk onderscheidt de verschillende buurten, wijken en stadsdelen van elkaar.

De tweede fase van wederopbouw bracht een enorme schaalvergroting met zich mee. Wijken als de Hoge Vucht, Ijpelaar en Heusdenhout krijgen een eigen, ruim opgezet groen raamwerk dat de verschillende buurten aan elkaar koppelt en worden ontsloten door nieuwe parkways.

Na de wederopbouw volgt een suburbanisatiegolf waarbij de dorpen Prinsenbeek, Teteringen, Ulvenhout en Bavel aanzienlijk groeien en waarin het stadsdeel Haagse Beemden wordt gebouwd.

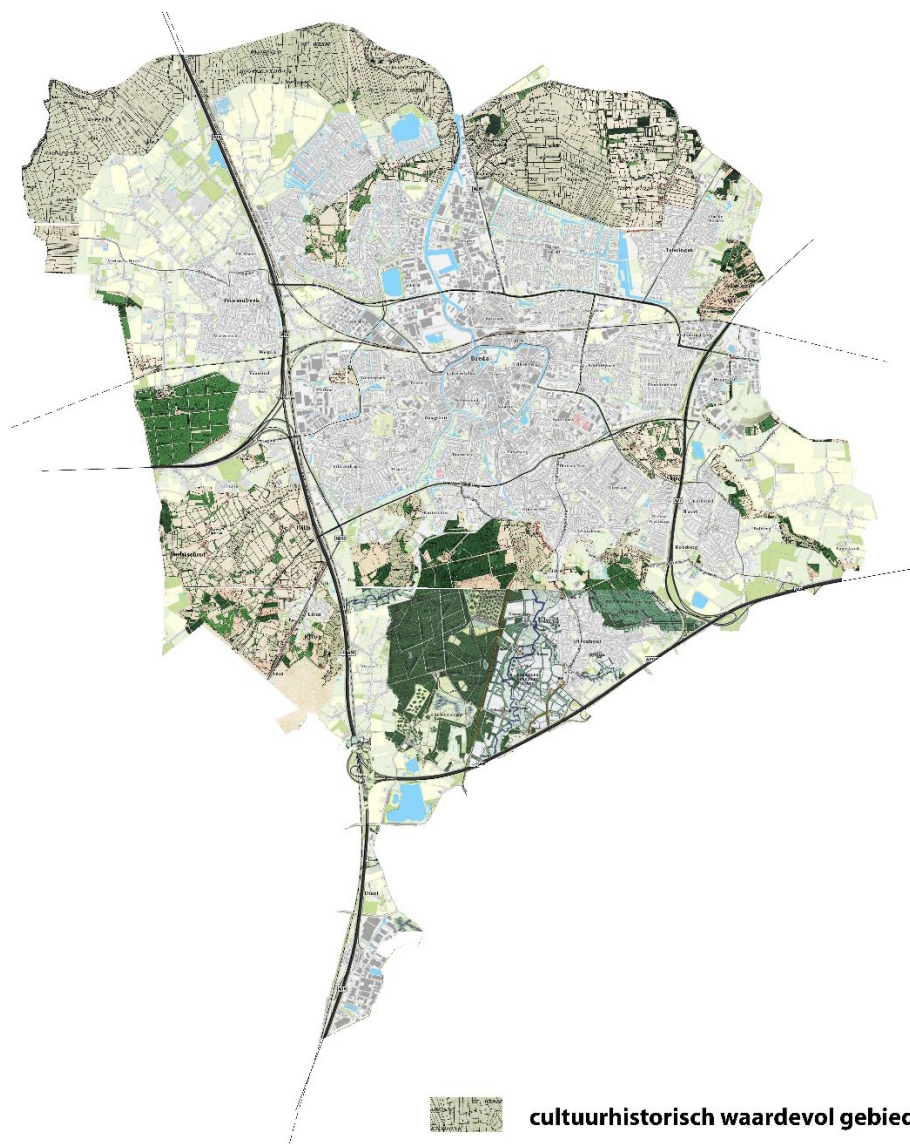
De stedenbouwkundige opzet van de Haagse Beemden is totaal anders dan die van de wederopbouwwijken. De rationele verkavelingen maken plaats voor meer kleinschalige, grillige en onregelmatige verkavelingen. De belangrijkste trendbreuk is echter de keuze om het bestaande landschap als basis te gebruiken voor de structuur van de wijk. De Haagse Beemden is rondom de landgoederen Burgst en IJzer Hek gebouwd en staat in Nederland symbool voor het veranderend denken in de stedenbouw: 'groen' structureert 'rood' in plaats van andersom.

Na de suburbanisatiegolf volgt de compacte-stad-gedachte. In 1993 stelt het rijk de Vierde Nota Extra (VINEX) vast. De VINEX heeft als doel om de positie van de steden te versterken en de ongeremde groei van de plattelandsgemeenten te beteugelen. In Breda wordt bewust de keuze gemaakt om niet één grote zelfstandige Vinex-wijk te ontwikkelen (zoals Leidse Rijn in Utrecht of de Reeshof in Tilburg), maar om de stad en de dorpen op verschillende locaties op kleine schaal uit te breiden. Deze keuze is gemaakt om op die manier het voorzieningenniveau van de bestaande wijken en dorpen te versterken, de bevolkingssamenstelling van die wijken te veranderen en om in de directe omgeving hiervan te investeren in natuur- en landschapsontwikkeling. Bij elke Vinex-wijk is een groot park aangelegd (Waterakkers, Bavelse Leijpark, Westertuin en Kroetenpark).

Het landschap in het buitengebied onderging na de Tweede Wereldoorlog op een aantal plekken een enorme schaalvergroting. Om de groeiende bevolking van voedsel te kunnen voorzien, moest de landbouw mechaniseren en intensiveren. In deze periode deed ook de glastuinbouw zijn intrede, met name in het tuinbouwgebied ten westen van Breda.

Om een moderne agrarische structuur te bewerkstelligen werden rondom Breda drie ruilverkavelingsplannen gemaakt: voor het gebied ten noordwesten van Prinsenbeek, voor het buitengebied van Bavel en voor het gebied ten noorden van de wijk Haagse Beemden.

Percelen werden samengevoegd, bestaande wegen rechtgetrokken, sloten gedempt en nieuwe wegen en waterlopen aangelegd, waarbij het landschapsplan nauwelijks rekening hield met aanwezige waarden. Alleen voor het gebied ten noorden van de Haagse Beemden werd voorzien in het behoud en ontwikkeling van natuur- en landschapswaarden ten behoeve van recreatie door de (toekomstige) bewoners van de woonwijk Haagse Beemden, waardoor hier de schade relatief beperkt is gebleven.



Cultuurhistorisch waardevolle landschappen

De landschappen waar geen ruilverkaveling heeft plaats gevonden zijn nog zeer karakteristiek en hebben een hoge belevingswaarde. De verkaveling van de Lage Vuchtpolder dateert uit 1300 en is de afgelopen 700 jaar vrijwel onveranderd gebleven. Ook de bossen, zoals het Mastbos, Liesbos en Ulvenhoutsebos kennen een hoge ouderdom en gaafheid. En de kleinschalige landschappen van De Rith, het Hoeveneind en de Landschappelijke Driehoek kennen, evenals de beekdalen een hoge belevingswaarde doordat veel karakteristieke elementen bewaard zijn gebleven.

5.8.5 DE AFWEGING

In de Omgevingsvisie Breda 2040 wordt de compacte-stad-gedachte nog steeds gehanteerd. 90% van de nieuwe woongebieden wordt binnen de bebouwde kom ontwikkeld. Het betreft in de meeste gevallen herontwikkeling van bedrijventerreinen op goed bereikbare plekken rondom het station en langs hoofwegen. We richten ons op hoogstedelijke ontwikkelingen met hoge dichtheden en een mix van functies. Werken en/of voorzieningen maken, evenals groen, substantieel onderdeel uit van de nieuwe woongebieden.

Dit betekent dat we op zoek moeten naar nieuwe werklocaties om de werkgelegenheid in Breda op peil te kunnen houden. We kijken hierbij naar de best bereikbare plekken (op zichtlocaties) langs de A16/HSL-bundel en de A58. In de oksel van de A16/HSL-bundel en de zuidelijke rondweg ligt een relatief smalle strook waar in het verleden de A16 overheen liep (voordat deze werd verschoven in het kader van de aanleg van de HSL). Deze strook willen we herontwikkelen tot ecologisch werkterrein. Ecologisch in de zin dat elke m2 nieuw werkterrein gepaard gaat met een m2 nieuwe natuur, vanwege de natuur- en landschapswaarde van het aangrenzende gebied.

Ook aan afrit van de A58 bij Bavel zien we kansen voor een nieuw werkterrein. Het landschap in dit gebied heeft als gevolg van de ruilverkaveling die heeft plaatsgevonden een relatief lage waarde. Deze goed bereikbare plek willen we benutten ten behoeve van de werkgelegenheid, waarbij we tevens voorzien in natuur en landschapsontwikkeling in het beekdal van de Gilzerwouwerbeek, een ecologische verbinding voor de Boomkikker en een nieuw park- en bosgebied voor Bavel.

Vanuit de dorpen is grote behoefte aan woninguitbreiding. Teteringen maakte indertijd onderdeel uit van de Vinex-plannen. De Woonakker vormt hierin de laatste fase. Ulvenhout en Effen worden omringd door hoge natuur- en landschapswaarden. Bij deze dorpen kijken we naar mogelijkheden binnen de bebouwde kom.

Het buitengebied van Prinsenbeek en Bavel kent een relatief lage landschappelijke waarde (als gevolg van de ruilverkaveling). Hier zien we mogelijkheden om deze dorpen de gewenste uitbreidingsruimte te geven. Bij deze uitbreidingen wordt de 'Bredase traditie' voortgezet. Groen structureert rood en elke wijk krijgt een nieuw park.

Zoals eerder aangegeven heeft de provincie Noord-Brabant in haar Omgevingsvisie de factor tijd toegevoegd aan de lagenbenadering, vanuit het oogpunt dat we niet alles weten. De huidige provinciale Interim Verordening Ruimte wordt vervangen door de Omgevingsverordening, die beter aansluit de Omgevingswet. In de geest van de

Omgevingswet legt de provincie meer afwegingsruimte bij de gemeente, onder de voorwaarde dat deze afwegingen goed onderbouwd worden. Omdat de zoekgebieden voor duurzame verstedelijking uit de Interim Verordening Ruimte waarschijnlijk niet terug komen in de Provinciale Omgevingsverordening, duiden wij de zoekgebieden als gemeente aan. De Lagenbenadering vormt de onderbouwing voor de zoekgebieden voor stedelijke ontwikkelingen. Deze zoekgebieden voor verstedelijking bieden op termijn afwegingsruimte (bijvoorbeeld na 2040) om te voorzien in mogelijke verstedelijkingsbehoefte. Het biedt lange termijn perspectief voor het afwegen waar ruimte is voor werken, wonen en voorzieningen. Het geeft inzicht waar we allereerst zoeken naar verstedelijkingsmogelijkheden na de in deze omgevingsvisie aangeduide ontwikkelingen. Deze gebieden zijn niet in de MER van deze omgevingsvisie meegenomen. Een afweging om in deze gebieden te verstedelijken zal een actualisatie van zowel de omgevingsvisie als de bijbehorende MER noodzakelijk maken. Tot dan wordt aan initiatieven om in deze gebieden te verstedelijken niet meegewerkt.

Op basis van de lagenbenadering wijzen we de volgende gebieden aan als zoekgebieden voor verstedelijking:

- De delen van het buitengebied van Prinsenbeek en Bavel waar de ruilverkaveling heeft plaatsgevonden.
- Het gebied ten oosten van het Liesbos, dat op termijn goed te ontsluiten is met bijvoorbeeld een voorstadshalte en/of HOV.
- De 'neus van Prinsenbeek', het gebied ten westen van Prinsenbeek dat is gelegen in de bebouwde kom tussen diverse spoorlijnen.