

# Breda



Steenakker,  
Stadionstraat e.o.

bestemmingsplan







# Gemeente Breda

## Bestemmingsplan

### **Steenakker, Stadionstraat e.o.**

#### **identificatie**

identificatiecode:

NL.IMRO.0758.BP2009039002.0401

**Conceptontwerp** : september 2009

**Ontwerp** : december 2009

**Vastgesteld door  
de gemeenteraad** : 3 juni 2010 bij besluit nr.

**Uitspraak Afdeling  
bestuursrechtspraak  
van de Raad van State** :

Dit bestemmingsplan bestaat uit een toelichting, planregels en een verbeelding



**toelichting**



# Inhoud van de toelichting

|                                                           |               |
|-----------------------------------------------------------|---------------|
| <b>1. Inleiding</b>                                       | <b>blz. 1</b> |
| 1.1. Aanleiding en doel                                   | 1             |
| 1.2. Ligging en plangrenzen                               | 2             |
| 1.3. Vigerende bestemmingsplannen                         | 2             |
| 1.4. Leeswijzer                                           | 3             |
| <b>2. Gebiedsvisie</b>                                    | <b>5</b>      |
| 2.1. Beschrijving plangebied                              | 5             |
| 2.2. Stedenbouwkundig plan Steenakker, Stadionstraat e.o. | 8             |
| 2.3. Duurzaamheidsvisie                                   | 13            |
| 2.4. Conclusie                                            | 16            |
| <b>3. Milieu</b>                                          | <b>17</b>     |
| 3.1. Inleiding                                            | 17            |
| 3.2. Milieueffectrapportage                               | 17            |
| 3.3. Bodem en water                                       | 18            |
| 3.3.1. Regelgeving                                        | 18            |
| 3.3.2. Onderzoek - bestaande situatie                     | 19            |
| 3.3.3. Onderzoek - verwachte milieueffecten               | 21            |
| 3.4. Archeologie                                          | 25            |
| 3.4.1. Regelgeving                                        | 25            |
| 3.4.2. Onderzoek                                          | 25            |
| 3.4.3. Conclusies                                         | 26            |
| 3.5. Ecologie                                             | 27            |
| 3.5.1. Regelgeving                                        | 27            |
| 3.5.2. Onderzoek – bestaande situatie                     | 27            |
| 3.5.3. Onderzoek - verwachte milieueffecten               | 29            |
| 3.5.4. Conclusie                                          | 30            |
| 3.6. Verkeer en vervoer                                   | 30            |
| 3.6.1. Regelgeving                                        | 30            |
| 3.6.2. Onderzoek - bestaande situatie                     | 31            |
| 3.6.3. Onderzoek - verwachte milieueffecten               | 32            |
| 3.6.4. Conclusie                                          | 35            |
| 3.7. Wegverkeerslawaaï                                    | 35            |
| 3.7.1. Regelgeving                                        | 35            |
| 3.7.2. Onderzoek                                          | 36            |
| 3.7.3. Conclusie                                          | 37            |
| 3.8. Railverkeerslawaaï                                   | 37            |
| 3.9. Bedrijven en milieuzonering                          | 38            |
| 3.9.1. Regelgeving                                        | 38            |
| 3.9.2. Onderzoek                                          | 39            |
| 3.9.3. Conclusie                                          | 39            |
| 3.10. Luchtkwaliteit                                      | 39            |
| 3.10.1. Regelgeving                                       | 39            |
| 3.10.2. Onderzoek                                         | 40            |
| 3.10.3. Conclusie                                         | 40            |

|                                                                                                   |           |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------|
| 3.11. Externe veiligheid                                                                          | 40        |
| 3.11.1. Regelgeving                                                                               | 40        |
| 3.11.2. Onderzoek                                                                                 | 42        |
| 3.11.3. Conclusie                                                                                 | 45        |
| 3.12. Planologisch relevante straalpaden en leidingen                                             | 45        |
| <b>4. Beleid</b>                                                                                  | <b>47</b> |
| 4.1. Inleiding                                                                                    | 47        |
| 4.2. Rijksbeleid                                                                                  | 47        |
| 4.2.1. Nota Ruimte                                                                                | 47        |
| 4.3. Provinciaal beleid                                                                           | 48        |
| 4.3.1. Brabant in ontwikkeling - Interimstructuurvisie en Paraplu<br>nota provincie Noord-Brabant | 48        |
| 4.3.2. Uitwerkingsplan Breda - Tilburg                                                            | 49        |
| 4.4. Gemeentelijk beleid                                                                          | 50        |
| 4.4.1. Structuurvisie Breda 2020                                                                  | 50        |
| 4.4.2. Detailhandel                                                                               | 51        |
| 4.4.3. Kantoorontwikkeling in Breda                                                               | 53        |
| 4.4.4. Verkeersplan Breda                                                                         | 54        |
| 4.4.5. Waterplan Breda                                                                            | 54        |
| 4.4.6. Erfgoed in Context Erfgoed Visie Breda 2008-2015                                           | 55        |
| 4.4.7. Milieuvisie Breda 2015                                                                     | 55        |
| <b>5. Juridische planbeschrijving</b>                                                             | <b>57</b> |
| 5.1. Algemeen                                                                                     | 57        |
| 5.2. Hoofdpzet                                                                                    | 57        |
| 5.3. Bestemmingen                                                                                 | 58        |
| <b>6. Uitvoerbaarheid</b>                                                                         | <b>61</b> |
| 6.1. Financiële uitvoerbaarheid                                                                   | 61        |
| <b>7. Communicatie</b>                                                                            | <b>63</b> |
| 7.1. Inleiding                                                                                    | 63        |
| 7.2. Procedure                                                                                    | 63        |
| 7.2.1. Vooroverleg                                                                                | 63        |
| 7.2.2. Zienswijzen                                                                                | 67        |
| 7.2.3. Beroep                                                                                     | 67        |

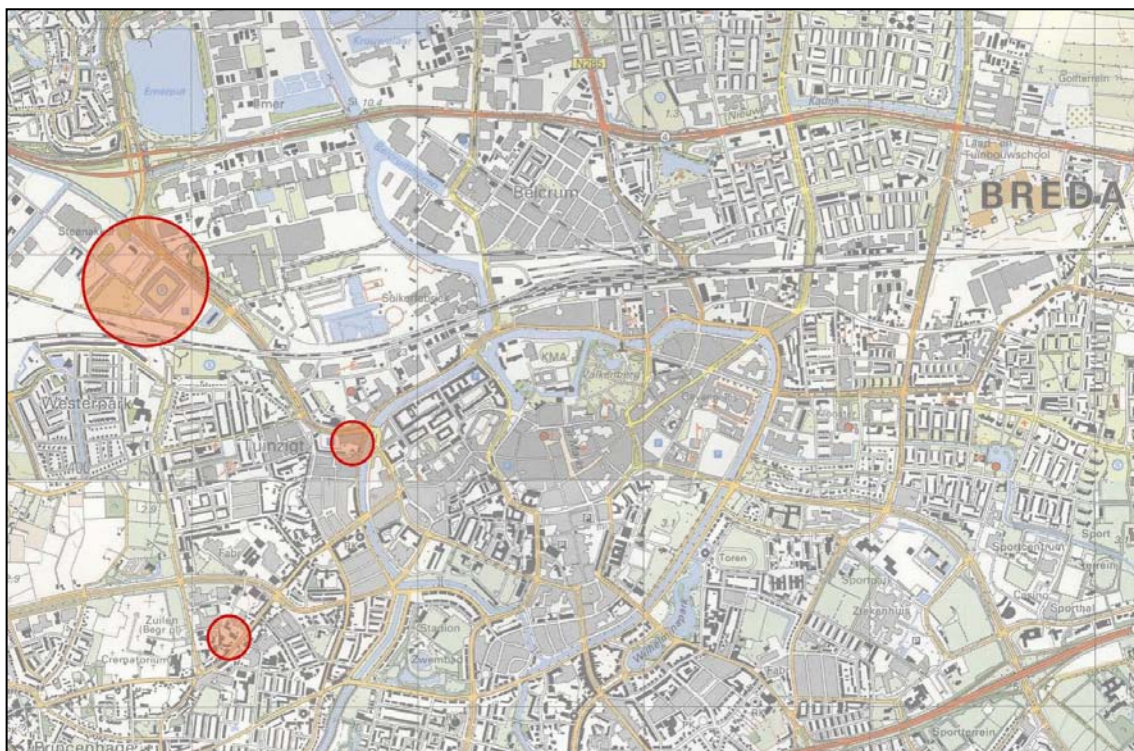
### **Losse Bijlagen:**

1. Verkeersstudie en akoestisch onderzoek Steenakker, Stadionstraat e.o., RBOI, 10 februari 2010
2. Luchtkwaliteitonderzoek Steenakker, Stadionstraat e.o. Breda 50964204-TOS/ECC 09-5299 - versie januari 2010, KEMA, 5 februari 2010
3. Actualisatie risicoanalyse Externe Veiligheid stadiongebied Breda, 034-UT-2010-00254 TNO, 20 april 2010
4. Risicoberekeningen gastransportleidingen, 10-50629, KEMA i.o.v. Gasunie, 3 februari 2010
5. Programma van Eisen – NAC-stadion Inventariserend Veldonderzoek – proefsleuven, gemeente Breda, – 8 juni 2009

# 1. Inleiding

## 1.1. Aanleiding en doel

Ten tijden van het opstellen van dit bestemmingsplan staat het Rat Verlegh-stadion alweer ruim 10 jaar aan de Lunetstraat ten noordwesten van het centrum van Breda. Ten behoeve van efficiënt/optimaal ruimtegebruik van het stedelijk gebied nabij het centrum van de stad is een herontwikkeling van het NAC-stadion en omgeving wenselijk, waarbij de veiligheids-situatie in het stadion structureel wordt verbeterd. NAC-Breda heeft de ambities om het stadion uit te breiden met 6.000 zitplaatsen en het een eigentijdse uitstraling te geven. Om het plangebied ook buiten de wedstrijden van NAC intensiever te gebruiken wordt een verdichting van bebouwing met een gevarieerd programma van kantoren, megasupermarkt en (grootschalige) retail voorgesteld.



Figuur 1.1. Ligging plangebied

## 1.2. Ligging en plangrenzen

Het gebied rondom het stadion is gelegen nabij de Westerparklaan en Backer en Ruebweg, hoofdontsluitingswegen van de stad. Het plangebied wordt aan de zuidzijde begrensd door de spoorlijn, door de Stadionstraat aan de westzijde, aan de noordzijde door de Lunetstraat en door de Rat Verleghstraat aan de oostzijde. De inrichting wordt gekenmerkt door een ruime opzet met omvangrijke parkeerterreinen, een aantal trainings- en voetbalvelden, het stadion en grootschalige kantoorgebouwen. Het extensieve gebruik van de beschikbare (openbare) ruimte en parkeervoorzieningen in combinatie met de goede bereikbaarheid en de ligging nabij de binnenstad van Breda maakt van Steenakker, Stadionstraat e.o. een gebied met een grote ontwikkelpotentie. Deze ontwikkelpotenties en de ambities van betrokken partijen zijn in beeld gebracht in het stedenbouwkundig plan Steenakker, Stadionstraat e.o..

In voorliggend bestemmingsplan worden de ontwikkelingen in en rondom het Rat Verleghstadion mogelijk gemaakt. De ligging van plangebied is weergegeven in figuur 1.1. Omdat een deel van het te realiseren retailprogramma wordt verplaatst vanaf twee andere locaties in de stad worden de vigerende detailhandelsbestemmingen op de locaties 'De Lunet' en 'Haagweg' door middel van dit bestemmingsplan wegbestemd dan wel aangepast.

## 1.3. Vigerende bestemmingsplannen

De betreffende gronden zijn juridisch-planologisch geregeld in de vigerende bestemmingsplannen Steenakker, Steenakker-Zuid, HSL/A16, Tuinzigt en Haagpoort partiële herziening 2005.

### **Bestemmingsplan Steenakker**

Het bestemmingsplan Steenakker is vastgesteld door de gemeenteraad van Breda op 29 maart 2001 en goedgekeurd door Gedeputeerde Staten op 06 november 2001. In dit bestemmingsplan, waarin het grootste gedeelte van het huidige plangebied is bestemd, zijn de gronden van het stadion en de directe omgeving bestemd voor Sportvoorzieningen. Het parkeerterrein is voorzien van de nadere aanduiding 'parkeren' en de velden van de nadere aanduiding 'bijvelden'. Voor de Stadionstraat en Rat Verleghstraat geldt de bestemming Verkeersdoeleinden met de nadere aanduiding 'ontsluitingswegen'.

### **Bestemmingsplan Steenakker-Zuid (NAC-driehoek)**

De raad van de gemeente Breda heeft het bestemmingsplan Steenakker-Zuid (NAC-driehoek) vastgesteld op 1 juni 1995 en is goedgekeurd door Gedeputeerde Staten op 4 januari 1996. De Rat Verleghstraat (oost) ten zuiden van het kantoor van de SVB heeft in dit bestemmingsplan de bestemming Verkeer.

### **Bestemmingsplan HSL/A16**

Het bestemmingsplan HSL/A16 gedeelte Breda is vastgesteld door de gemeenteraad van Breda op 23 mei 2001 en goedgekeurd door Gedeputeerde Staten op 18 december 2001. De gronden in de strook tussen de spoorlijn en de Rat Verleghstraat aan de zuidkant van het huidige plangebied hebben de bestemming Verkeersdoeleinden met de subbestemming Spoorweg.

### **Bestemmingsplan Tuinzigt**

De raad van de gemeente Breda heeft het bestemmingsplan Tuinzigt vastgesteld op 29 maart 1994 en is goedgekeurd door Gedeputeerde Staten op 1 november 1994. De gronden van de locatie 'De Lunet' hebben in dit bestemmingsplan de bestemming Kantoordoel-einden (uit te werken bestemming) met een nadere aanduiding voor een verkooppunt motorbrandstoffen en detailhandel in niet dagelijkse goederen.

### **Bestemmingsplan Haagpoort partiële herziening 2005**

De raad van de gemeente Breda heeft het bestemmingsplan Haagpoort partiële herziening 2005 vastgesteld op 16 februari 2006 en is goedgekeurd door Gedeputeerde Staten op 25 mei 2006. De gronden van de locatie 'Haagweg' van de Jumbo-supermarkt hebben in dit bestemmingsplan de bestemming Detailhandel.

Onderhavig bestemmingsplan Steenakker, Stadionstraat e.o. vervangt deze bestemmingsplannen geheel of gedeeltelijk.

## **1.4. Leeswijzer**

Hoofdstuk 2 'Gebiedsvisie' geeft een korte en bondige beschrijving van de visie voor het plangebied. Om de vereiste belangenafweging zichtbaar te maken, wordt eerst ingegaan op de huidige situatie. Vervolgens wordt de toekomstvisie beschreven aan de hand van het ontwerp en programma van stedenbouwkundig plan Steenakker, Stadionstraat e.o. (16 juni 2009). Hoofdstuk 3 'Milieu' bevat de uitkomsten van de technische (sectorale) onderzoeken (bodemkwaliteit, water, archeologie, ecologie, bedrijven en milieuzonering, wegverkeerslawaaï, luchtkwaliteit en externe veiligheid) met de randvoorwaarden die daar uit voortvloeien. In hoofdstuk 4 'Beleid' wordt het relevante ruimtelijke rijks-, provinciaal en gemeentelijk beleid beschreven. Vervolgens is in hoofdstuk 5 de juridische planbeschrijving opgenomen. In dit hoofdstuk wordt de wijze van bestemmen uiteengezet en is een toelichting gegeven op de regels van het bestemmingsplan. In hoofdstuk 6 wordt de financiële uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan beschreven. Tot slot is hoofdstuk 7 'Communicatie' gereserveerd voor de uitkomsten van de inspraakprocedure en het vooroverleg zoals bedoeld in artikel 3.1.1. van het Besluit ruimtelijke ordening, evenals een beschrijving van de verdere procedure.

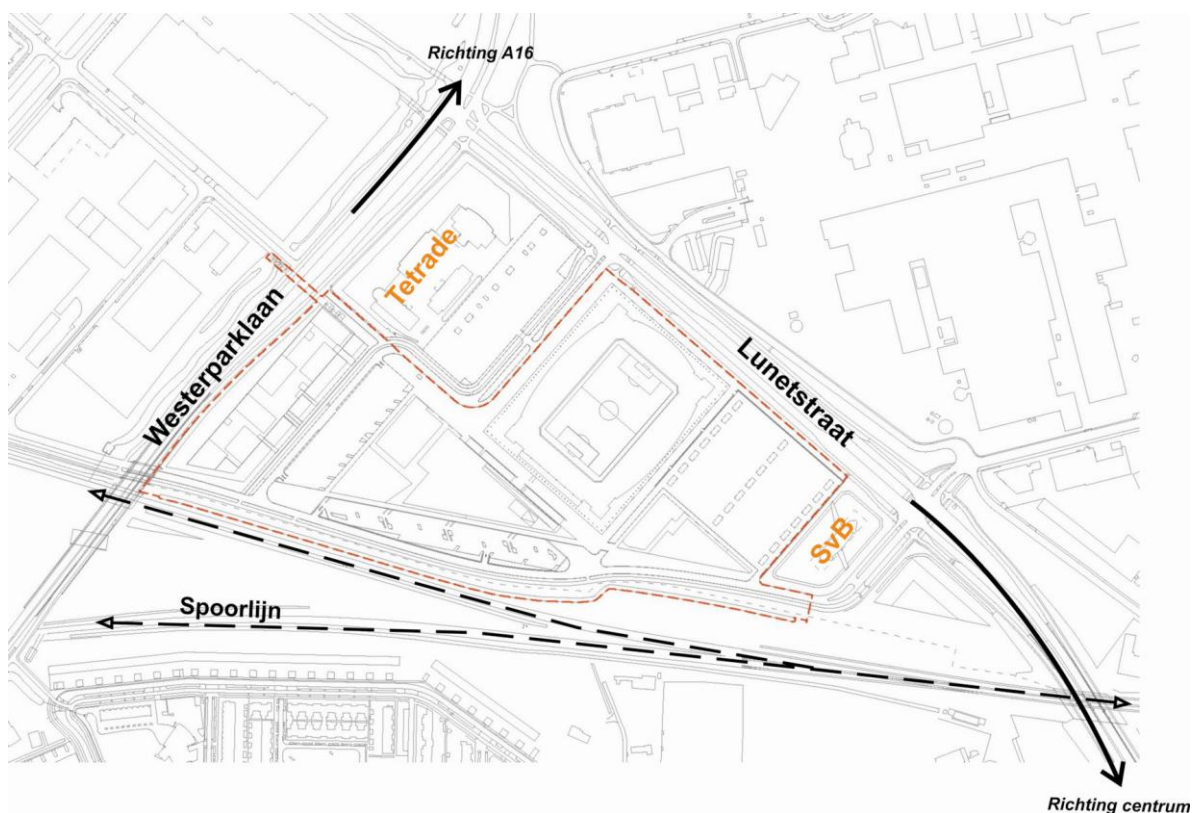


## 2. Gebiedsvisie

### 2.1. Beschrijving plangebied

#### Begrenzing en omgeving plangebied

Steenakker, Stadionstraat e.o. is onderdeel van het bedrijventerrein Steenakker en ligt ten westen van het centrum van Breda ingeklemd tussen belangrijke infrastructuur van de stad. Aan de zuidzijde vormt het talud van de spoorlijn zowel een fysiek als visuele begrenzing van het plangebied. De Westerparklaan aan de westkant vormt de ontsluiting van de westelijke wijken van Breda en de Lunetstraat is een belangrijke verbinding van de binnenstad met de noordelijke rondweg en de rijksweg A16. Deze infrastructuur zorgt voor een duidelijke begrenzing van het plangebied maar tevens ook voor een optimale ontsluiting.



Figuur 2.1. Begrenzing plangebied

Het plangebied is ruimtelijk en functioneel onderdeel van Steenakker, een zone van bedrijvigheid. Steenakker-Noord en -Zuid hebben eenzelfde verkavelingsrichting en de bebouwing is daarbij georiënteerd op de Noordelijke Rondweg en de Lunetstraat. Ten noorden van de Lunetstraat ligt het oudere bedrijventerrein Emer-Zuid. De bebouwing hier wordt afge-

scherm van de Lunetstraat door een groenstrook. Aan de Westerparklaan is een grootschalig kantoorcomplex (Tetrade) gesitueerd. Deze heeft een alzijdige uitstraling en oriëntatie. Aan de oostzijde vormt het solitaire kantoorgebouw in het water (SVB) een ruimtelijke en visuele afronding van het plangebied.



Figuur 2.2. Luchtfoto plangebied

### Huidige situatie plangebied

Het plangebied wordt gekenmerkt door een ruimtelijke structuur van losse bebouwingselementen en grote tussenruimtes. Deze grote tussenruimtes zorgen voor een open setting in het plangebied, ingericht met een aantal sportvelden en veel verharding in de vorm van een grootschalig parkeerterrein en ontsluitingswegen.



Figuur 2.3. Huidige situatie plangebied

Door de grote mate aan openheid in het plangebied is het stadion, als enige bebouwingselement, duidelijk zichtbaar. Vanaf de Noordelijke Rondweg en vanaf de binnenstad onder de spoorlijn door komt het stadion direct in beeld. Ondanks dat het stadion veel zichtbaarheid geniet, wordt het altijd vanuit een overhoekse positie benaderd, waardoor de hoofdentree als gezicht van het stadion niet als zodanig wordt beleefd.



Figuur 2.4. Vogelvluichtperspectief Rat Verlegh station huidige situatie

Door de ligging van het NAC-stadion in het plangebied is de ontsluiting van het gebied en parkeren van groot belang. Het plangebied heeft drie entrees. Twee ervan bevinden zich aan de Lunetstraat: de Stadionstraat en de Rat Verleghstraat. De derde entree loopt via Steenakker-Noord, waar de Rat Verleghstraat over de Westerparklaan aansluit op de hoofdontsluiting van Steenakker-Noord, de Veldsteen.



Lunetstraat



Rat Verleghstraat



Tetrade



SVB kantoor



Trainingsvelden



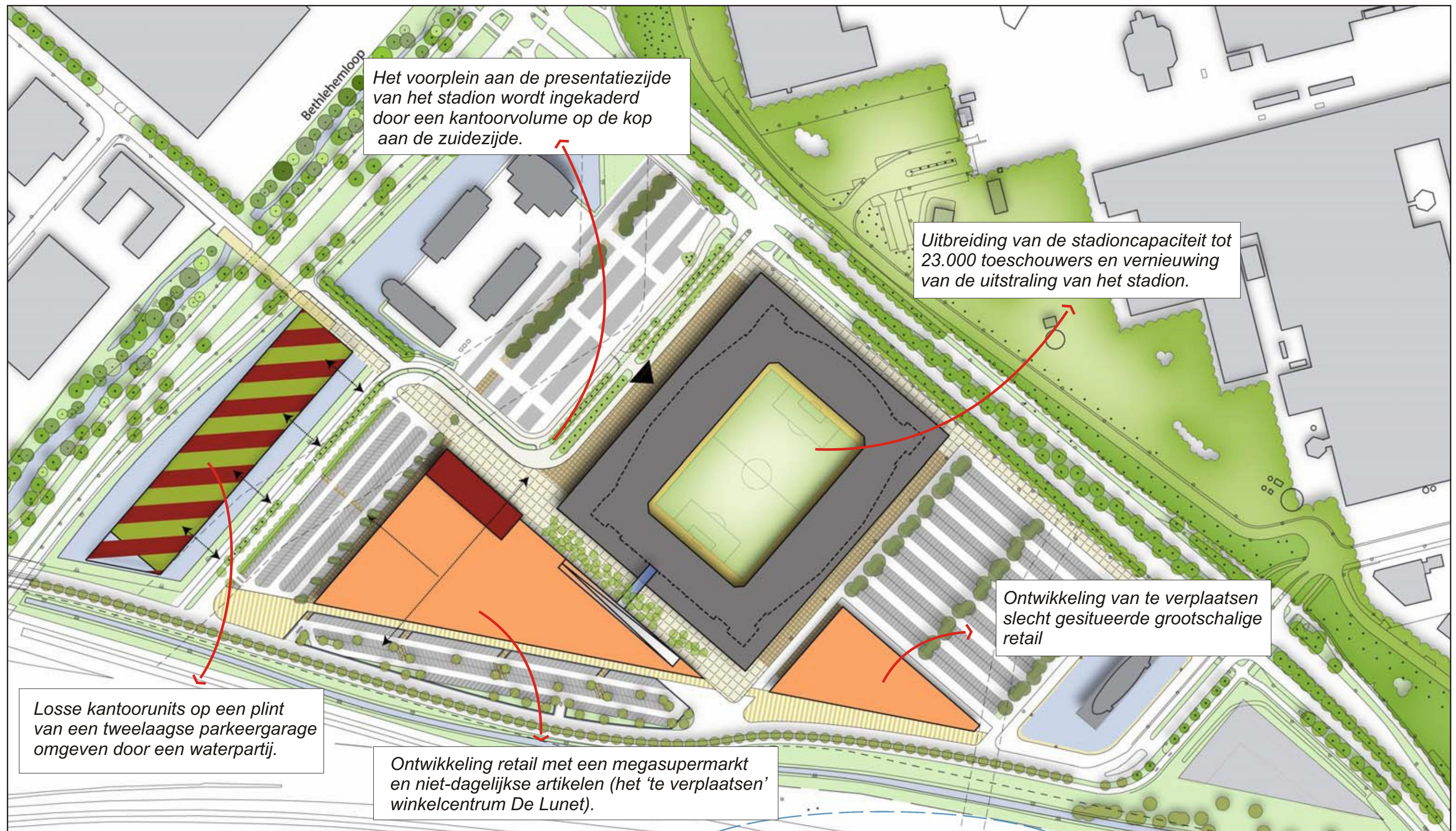
Hoofdentree stadion

## 2.2. Stedenbouwkundig plan Steenakker, Stadionstraat e.o.

Voor de beoogde gebiedsontwikkeling is door Urbis, bureau voor stadsontwerp een stedenbouwkundig plan, d.d. 16 juni 2009, vervaardigd.

### Ruimtelijke structuur

De ruimtelijke opzet zoals deze in de huidige situatie is, met de 'losse' gebouwde elementen en de grote tussenruimten wordt gehandhaafd, maar wel wordt gezorgd voor goede ingekaderde ruimtes. In het ontwerp worden, volgens het concept, drie bouwvlekken toegevoegd. Langs de Westerparklaan wordt ingezet op een verlenging van de kantorenzone. Langs de Rat Verleghestraat wordt ingezet op een grootschalig retailprogramma, verdeeld over twee bouwvolumes. Op de retailvlek aan de zijde van het voorplein, tussen Tetrade en de presentatiezijde van het stadion, wordt een kantoorvolume gepositioneerd wat zorgt voor inkadering van het voorplein. De uitbreiding en renovatie van het stadion sluit aan op deze ontwikkeling.



**Figuur 2.5**

**Stedenbouwkundig plan Steenakker-zuid, Breda**  
(Bron: Urbis, bureau voor stadsontwerp)

**16 juni 2009**

De kantoren langs de Westerparklaan sluiten qua maat en schaal aan op Tetrade. Ook wordt de waterstructuur doorgezet. De kantoren worden in samenhang ontwikkeld, waarbij de plint bestaande uit een tweelaagse parkeergarage de samenhang bepaald. Op deze plint kunnen de diverse kantoorunits een eigen expressie krijgen. De toegang tot de kantoren gebeurt door middel van een aantal bruggen over het water. Als tegenhanger van het hoogteaccent van Tetrade is ook het meest zuidelijke kantoor hoger dan de andere units, namelijk 8 in plaats van 5 kantoorlagen.



Figuur 2.6. Impressie kantorenontwikkeling (bron: Urbis, bureau voor stadsontwerp)

Het grootschalige parkeerterrein tussen het stadion en het kantoorgebouw SVB wordt aan de zuidzijde ingekaderd door twee driehoekige gebouwen. Deze nieuwe bebouwing zal zorgen voor het inkaderen van de grote voorruimtes maar zal ook een gezicht moeten geven aan de Rat Verleghstraat, zodat deze niet langer als 'achterkant' fungeert. De locatie krijgt door de oriëntatie van de bebouwing in de nieuwe situatie twee voorkanten.



Figuur 2.7. Impressie voorplein (bron: Urbis, bureau voor stadsontwerp)

### **Het stadion – 'een icoon voor de stad'**

Het belangrijkste onderdeel van het plangebied is het Rat Verlegh stadion. Het geeft identiteit aan de plek en is belangrijk voor de inwoners van Breda. Het is ook de belangrijkste trekker van bezoekers en dit alles maakt dat het stadion ook het meest in het oog springende element moet zijn. In samenwerking met NAC heeft architect Pascal Grosfeld een visie ontwikkeld op de upgrading en uitbreiding van het Rat Verlegh Stadion.

Allereerst moet het stadion een echte voetbaltempel blijven, waarin de beleving van voetbal en de sfeer van het avondje NAC nog intenser wordt. Hiervoor zal het veld 1,5 meter worden verlaagd, zodat de tribunes tot aan het veld kunnen worden doorgetrokken. De daken worden verlengd zodat toeschouwers droog zitten. Op die manier kan de volledige uitbreiding van de capaciteit naar 23.000 toeschouwers zonder een kostbare verhoging van de tribunes worden bereikt. De verbouwing en uitbreiding van het hoofdgebouw is een essentieel onderdeel van de stadionplannen. De grootste verandering van het hoofdgebouw wordt de business ruimte die boven op het bestaande gebouw als derde verdieping verrijst. De hospitality op de tweede ring zal daardoor verbeteren, terwijl de grote zaal door de week zich leent voor congressen, seminars en bedrijfsprestaties voor gezelschappen tot 1400 mensen.



Figuur 2.8. Impressie nieuwe uitstraling Rat Verlegh stadion (bron: Grosfeld van der Velde architecten)

Als gebouw moet het stadion een icoon voor Breda worden. De nieuwe huid rondom het NAC-stadion wordt gevormd door een rij kolommen, de colonnade. Deze kolommen definiëren de contour van het stadion. Het benaderen van het stadion krijgt een nieuwe dimensie: het binnentreden in de voetbaltempel van NAC.



Figuur 2.9. Vogelvlucht perspectief (bron: Urbis, bureau voor stadsontwerp)

### Ontsluiting en parkeren

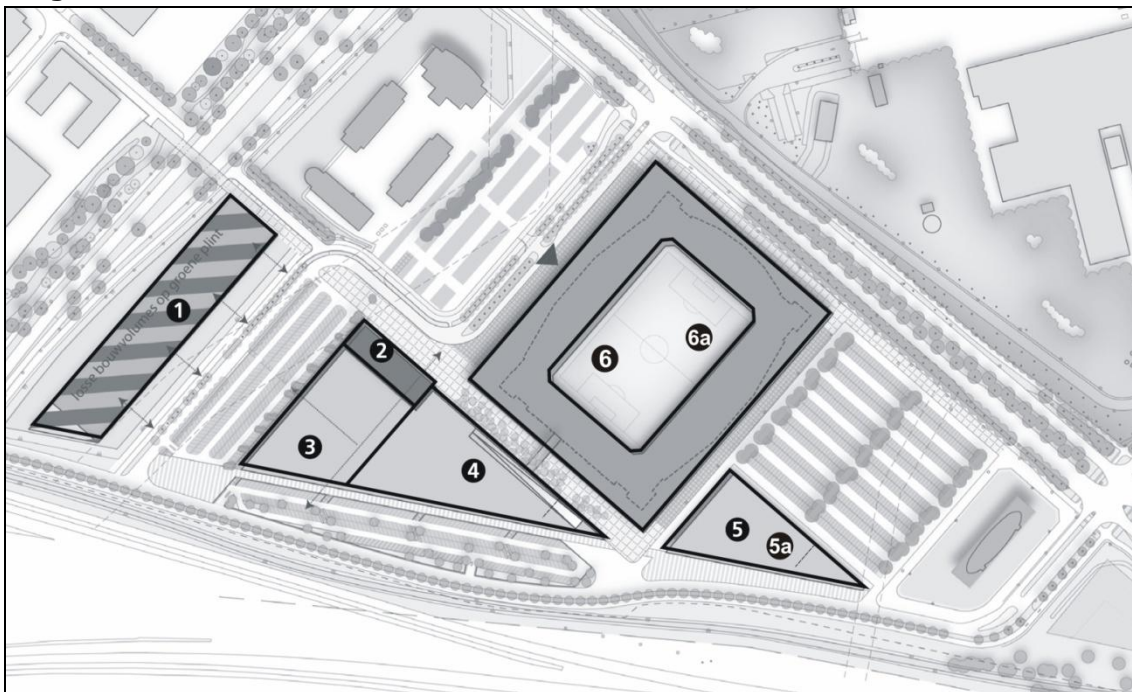
De Stadionstraat en de Rat Verleghstraat (oost) blijven de belangrijkste ontsluitingswegen van het plangebied op de Lunetstraat. Steenakker-Noord en -Zuid kunnen sterker met elkaar verbonden worden door het toevoegen van een verbinding, in de vorm van een voetgangersbrug, over de Westerparklaan. Hierdoor zullen beide gebieden meer als een eenheid gaan functioneren.



Figuur 2.10. Impressie bebouwingsbeeld Rat Verleghstraat (bron: Urbis, bureau voor stadsontwerp)

Parkeren wordt hoofdzakelijk opgevangen op grootschalige parkeervoorzieningen in de tussenruimtes en langs de Rat Verleghstraat. Om parkeervoorzieningen langs de Rat Verleghstraat te kunnen realiseren is deze straat verschoven richting het spoor (ten opzichte van de huidige ligging).

### Programma



Figuur 2.11. Programma Steenakker, Stadionstraat e.o.

In de onderstaande tabel 2.1 is het programma van de gebiedsontwikkeling in en rondom het NAC-stadion uiteengezet.

**Tabel 2.1. Programma gebiedsontwikkeling Steenakker, Stadionstraat e.o.**

|     | <b>ontwikkeling</b>                   | <b>oppervlakte/toeschouwers</b> |
|-----|---------------------------------------|---------------------------------|
| 1.  | kantoren langs de Westerparklaan      | 18.000 m <sup>2</sup> bvo       |
| 2.  | Kantoor                               | 2.500 m <sup>2</sup> bvo        |
| 3.  | Retail – 'verplaatste Lunet'          | 8.500 m <sup>2</sup> bvo        |
| 4.  | Megasupermarkt                        | 6.000 m <sup>2</sup> bvo        |
| 5.  | 'te verplaatsen' grootschalige retail | 6.500 m <sup>2</sup> bvo        |
| 5a. | Groothandel                           | 2.000 m <sup>2</sup> bvo        |
| 6.  | Uitbreiding stadionscapaciteit        | 6.000 toeschouwers              |
| 6a. | Uitbreiding businessruimte (congres)  | 2.900 m <sup>2</sup>            |

De kantoren langs de Westerparklaan worden gerealiseerd in een 6-tal kleinere eenheden. Retail, zowel in niet-dagelijkse artikelen als grootschalig van in totaal 17.000 m<sup>2</sup> bvo, is in twee bouwlagen verdeeld over twee bouwblokken en is inclusief de verplaatste 'De Lunet' van 8.500 m<sup>2</sup> bvo. Op de huidige locatie van het winkelcentrum 'De Lunet' aan de kruising Tramstraat-Lunetstraat verdwijnt daarmee 6.722 m<sup>2</sup> bvo detailhandel in niet dagelijkse goederen. De megasupermarkt (XL) heeft een oppervlakte van 6.000 m<sup>2</sup> bvo. Op de locatie 'Haagweg' wordt daarvoor de huidige Jumbo-supermarkt met een oppervlakte van 1.922 m<sup>2</sup> bvo gesloten. De uitbreiding van het stadion is veelomvattend. Primair gaat het om een uitbreiding van de stadionscapaciteit met 6.000 tot 23.000 zitplaatsen. In het hoofdgebouw is de belangrijkste aanpassing de businessruimte van 2.900 m<sup>2</sup> die buiten wedstrijden gebruikt kan worden als congresruimte.

## 2.3. Duurzaamheidsvisie

De schaalgrootte van het plangebied en van de daarin beoogde ontwikkelingen is bepalend voor doelstellingen op het gebied van duurzaamheid. Door ontwikkelingen op grotere schaal worden investeringen in een duurzaam energienetwerk, centraal watermanagement en in innovaties ten behoeve van het toepassen van duurzame materialen, technieken en processen haalbaar.

### Energie

Energie is het meest prominente thema in het duurzaamheidsdenken. Dit komt enerzijds doordat hier veel winst te behalen valt in termen van CO<sub>2</sub> uitstoot en het beperken van het uitputten van fossiele grondstofvoorraden. Anderzijds is het thema belangrijk omdat hier ook sprake kan zijn van een financiële besparing voor de gebruikers binnen het plangebied.

Om zeker te stellen dat energie binnen het plangebied optimaal benut wordt is het van belang om dit in gezamenlijkheid op te pakken. Hiertoe wordt er een energieconcept ontwikkeld voor het totale plangebied. Het plangebied leent zich door de omvang en het bouwvolume perfect voor het ontwikkelen van een gemeenschappelijk energienetwerk, waarbij de energie zoveel mogelijk duurzaam wordt opgewekt. Er wordt een centrale organisatie opgericht welke verantwoordelijk wordt voor de opwekking, inkoop, distributie en afrekening van de duurzame energie.

Het energieconcept wordt ontwikkeld volgens het basisprincipe van de Trias Energetica:

- Stap 1: beperk de energievraag (oriëntatie, goed geïsoleerd en luchtdicht bouwen, warmte-terugwinning);
- Stap 2: gebruik van duurzame energiebronnen zoals bodemwarmte, zonne-energie, biomassa);
- Stap 3: gebruik eindige energiebronnen efficiënt (hoog rendement).

#### *Beperking energievraag*

Door optimaal georiënteerde gebouwen en gebouwen te ontwerpen met hoge isolatiewaardes wordt de energievraag en daarmee het energiegebruik gereduceerd. Daarnaast zal de locatie zoveel mogelijk worden ontwikkeld zonder het gebruik van aardgas.

#### *Gebruik van duurzame energiebronnen*

Het opwekken van duurzame energie is met de huidige techniek al zeer goed mogelijk met centrale Warmte/ Koude opslag (WKO), Warmte Kracht koppeling (WKK), biomassa en/of door gebruik te maken van restwarmte.

Het plangebied wordt voorgesorteerd op zonne-energie. De overtuiging is dat door de voortschrijdende techniek en de stijgende energieprijzen op enig moment zonne-energie vanzelfsprekend zal zijn. De beoogde ontwikkeling biedt met het totale voorziene dakoppervlak goede mogelijkheden voor zonne-energie om elektriciteit op te wekken. Er worden voorzieningen aangebracht om eenvoudig zonnepanelen te kunnen toepassen. Daarnaast worden er voorbereidingen getroffen om elektrische auto's in de toekomst op te laden tijdens het winkelen of het bijwonen van een voetbalwedstrijd met behulp van duurzame oplaadstations op het terrein.

### **Materiaal**

De bouwsector is grootverbruiker als het gaat om grondstoffen op deze aarde. Daarnaast wordt tevens veel energie gebruikt bij het produceren en het transporteren van bouw materiaal. Het is dan ook belangrijk om het materiaalgebruik te minimaliseren. Een hoge ambitie op het gebied van duurzame materiaalkeuze zorgt voor een minimale milieubelasting. Materialen uit vernieuwbare grondstoffen hebben in principe de voorkeur boven andere materialen, tenzij de toepassing daarvan onverantwoord zou zijn in verband met de technische of esthetische prestaties van deze materialen.

### **Water**

De laatste jaren is het inzicht gegroeid dat, mede gezien de klimaatverandering, op een duurzamer wijze met het waterbeheer dient te worden omgegaan. Speerpunten daarbij zijn waterbesparing door hergebruik, minimaliseren van wateroverlast en realiseren van voldoende waterberging. Door het afkoppelen van verhard oppervlakte kan regenwater zoveel mogelijk worden opgevangen en lokaal worden hergebruikt. Regenwateropvang verkleint de kans op wateroverlast door het directe aanbod op het riool of open water te verminderen. Hiervoor zal een goed watermanagement systeem worden ontworpen.

### **Afval**

Door de gebruikers van het gebied zal een aanzienlijke hoeveelheid afval worden geproduceerd. Deze hoeveelheid zal in bepaalde mate kunnen worden beperkt door het inrichten van een efficiënt afvalmanagement systeem en door het "opvoeden" van de gebruiker.

## 2.4. Conclusie

Geconcludeerd kan worden dat de voorgestane ontwikkeling van Steenakker, Stadionstraat e.o. met vrijstaande grootschalige bebouwingselementen past binnen de ruimtelijke en functionele structuur van Steenakker en de stad Breda. Het gebied wordt door deze ontwikkeling intensiever en efficiënter benut, hetgeen recht doet aan de omvang van het gebied en de ligging ervan nabij het de binnenstad en aan belangrijke ontsluitingswegen van de stad.

De functionele inrichting is toegesneden op bestaande functies in Steenakker en de goede bereikbaarheid van het plangebied. Hierdoor en door de extra langzaam-verkeerverbinding over de Westerparklaan zal het totale gebied Steenakker meer als eenheid gaan functioneren. Omdat het wat betreft het retailprogramma gaat om het herstructureren van bestaande slecht gesitueerde meters is er geen sprake van een substantiële uitbreiding van detailhandelsmeters. De aanwezigheid van het Rat Verlegh-stadion en de koppeling aan de naam NAC-Breda verschaft extra potentie aan de ontwikkelingen, waardoor het mogelijk wordt aan het geheel een allure te verschaffen die past bij de locatie nabij het centrum van een zich sterk ontwikkelende stad.

## 3. Milieu

### 3.1. Inleiding

Voor het ontwikkelen en in stand houden van een leefbaar en duurzaam Breda dient bij ruimtelijke planvorming rekening gehouden te worden met de milieuhygiënische aspecten die door het plangebied en of de omgeving hiervan worden opgelegd. Door rekening te houden met deze aspecten kan een goed leefklimaat worden ontwikkeld.

In dit hoofdstuk worden de verschillende milieuhygiënische aspecten die van belang zijn voor het plangebied en de beoogde ontwikkeling nader toegelicht.

### 3.2. Milieueffectrapportage

Sinds 1987 geldt er in Nederland de m.e.r.-plicht voor projecten en plannen die aanzienlijke gevolgen kunnen hebben voor het milieu. Zo kan het milieu volwaardig meewegen bij de besluiten. Voor projecten wordt in het Besluit milieueffectrapportage 1994 (Besluit m.e.r. 1994) een onderscheid gemaakt tussen activiteiten waarvoor altijd een mer-procedure moet worden doorlopen (mer-plicht) en activiteiten waarvoor het bevoegd gezag nader moet beoordelen of een mer-procedure nodig is (mer-beoordelingsplicht).

Voor toeristisch-recreatieve voorzieningen geldt op grond van het Besluit milieueffectrapportage het volgende:

- de aanleg van één of meer recreatieve of toeristische voorzieningen die 500.000 bezoekers of meer bezoekers per jaar trekt of een oppervlakte beslaat van 50 ha of meer, is mer-plichtig;
- de aanleg, wijziging of uitbreiding van één of meer recreatieve of toeristische voorzieningen die 250.000 bezoekers of meer bezoekers per jaar trekt, een oppervlakte beslaat van 25 ha of meer of een oppervlakte van meer dan 10 ha heeft en gelegen is in gevoelig gebied, is mer-beoordelingsplichtig.

Gezien de grootte van de huidige ontwikkelingen is er gezien de Wet milieubeheer en het Besluit m.e.r. 1994 geen sprake van een m.e.r.(beoordelings)plicht in dit gebied. De drempelwaarden hiervoor worden niet gehaald.

### **3.3. Bodem en water**

#### **3.3.1. Regelgeving**

##### **Bodem**

De algemene doelstelling van het Rijk is dat in 2030 alle ernstige verontreinigingen van de (water)bodem zijn gesaneerd en/of onder controle zijn. De doelstelling ten aanzien van bodem in de Bredase milieuvisie is: 'In 2015 is Breda een eind op weg richting de landelijke doelstelling: een stad op een stevige, leefbare en duurzame bodem, die geschikt is voor een breed gebruik. Alle historische bodemverontreinigingen zijn gesaneerd of beheersbaar geworden.'

Om kansen te benutten en problemen te voorkomen is het van belang dat er bij (ver)bouw en ontwikkelingen tijdig kennis is van de bodemkwaliteit. De gemeente bewaakt dit door in voorkomende gevallen een bodemonderzoek uit te voeren of te verlangen. De uitkomsten hiervan toetst de gemeente aan de regels die gesteld zijn in de Wet bodembescherming (Wbb). Op basis van deze wet, landelijke circulaire's en het Bredase bodembeleid wordt bepaald waaraan de kwaliteit van de bodem wordt getoetst en of er maatregelen (bijvoorbeeld beheer of sanering nodig is). De uiteindelijke bodemkwaliteit moet voldoen aan de functie.

In de Bouwverordening is opgenomen dat de gemeente bij het verlenen van een bouwvergunning moet toetsen of de bodemkwaliteit geschikt is voor het toekomstige gebruik van de locatie. Hierbij wordt getoetst of er geen gezondheidsrisico's zijn voor de toekomstige gebruikers.

##### **Water**

Het beleid is er op gericht om het watersysteem op orde te brengen en vervolgens op orde te houden. Dit betekent dat er zo min mogelijk wateroverlast ontstaat en dat de waterkwaliteit voldoende is. Het beleid van het waterschap is gericht op het voorkomen van rechtstreekse lozingen op het oppervlaktewater. De voorkeursvolgorde voor het omgaan met hemelwater is 'vasthouden, bergen, afvoeren'. Ten aanzien van de waterkwaliteit is de voorkeursvolgorde: 'schoonhouden, scheiden en zuiveren'. Voor nieuwbouwinitiatieven is het uitgangspunt dat deze 'waterneutraal' dienen te zijn. Dit betekent dat de ontwikkelingen niet mogen leiden tot verslechtingen aan het watersysteem. Voorkomen moet worden dat het water versneld afvoert ten gevolge van een toename van het verhard oppervlak. Schone oppervlakken worden indien mogelijk niet op het rioleringsstelsel aangesloten. Indien noodzakelijk wordt het bij voorkeur aangesloten op een gescheiden hemelwaterstelsel. Voor daken, goten en overige regenwatervoorzieningen en wegverhardingen dienen bij voorkeur niet-uitlogende bouwmaterialen te worden gebruikt. Om de waterkwaliteit te verbeteren, wordt waar mogelijk schoon verhard oppervlak afgekoppeld van het rioolstelsel. Deze oppervlakken krijgen een eigen afvoervoorziening, waardoor het gemengd stelsel minder wordt belast. Hiermee wordt het aantal overstortgebeurtenissen met vervuild water vanuit het gemengde stelsel verminderd. Het afkoppelen van schone verharde oppervlakken zal geleidelijk gebeuren en plaats vinden op 'natuurlijke momenten', dat wil zeggen op momenten dat het riool vervangen moet worden en/of de weg waaronder het riool ligt gereconstrueerd wordt. Bij ontwikkelingen worden schone oppervlakken zoveel mogelijk niet op het rioleringsstelsel aangesloten. Voor het overige verharde oppervlak wordt een gescheiden rioolstelsel aangelegd.

Sinds kort is de nieuwe Waterwet van kracht geworden. In deze wet wordt duidelijker omschreven wie waar verantwoordelijk voor is. Een van de zaken die hier uit voortvloeien is dat een particulier in eerste instantie zelf verantwoordelijk is voor de verwerking van het hemelwater en grondwater op zijn eigen terrein. In dit kader verwacht de gemeente in de toekomst meer inspanning van de particulier om zelf maatregelen te nemen om wateroverlast

te voorkomen. Dit uitgangspunt is opgenomen in het door de gemeenteraad vastgestelde 'Verbreed Gemeentelijk rioleringsplan'. Hierbij kan gedacht worden aan de aanleg van retentievoorziening op eigen terrein bijvoorbeeld met groene daken.

Voor dit plangebied betekent dit dat de huidige kwaliteit van het watersysteem niet mag verslechteren en waar mogelijk verbeteringen worden aangebracht.

### **3.3.2. Onderzoek - bestaande situatie**

#### **Bodemkwaliteit**

Het gebied is vanaf de middeleeuwen in gebruik geweest als landbouwgebied. Vanaf 1800 is de tuinbouw in opkomst gekomen. Na 1960 ging men over op glastuinbouw. Uit een in 1992 door Iwaco verricht historisch bodemonderzoek blijkt dat de bodem van oude tuinbouwbedrijven (van voor 1970) als verdacht wordt beschouwd vanwege mogelijk gebruik van bestrijdingsmiddelen, die tegenwoordig verboden zijn (bijvoorbeeld DDT).

In het plangebied is een verkennend bodemonderzoek<sup>1)</sup> uitgevoerd om een beeld te krijgen van de (mogelijke) vervuilingsgraad van de bodem. Uit de resultaten van dit onderzoek blijkt dat zowel de grond als het grondwater maximaal licht verontreinigd zijn met zware metalen, PAK en minerale olie. Deze lichte overschrijdingen van de streefwaarde geven geen aanleiding voor nader bodemonderzoek. Tevens is een sterke verontreiniging met arseen en nikkel aangetroffen in het grondwater ter plaatse van een peilbuis ten zuiden van het stadion. Deze concentratie in het grondwater heeft echter een natuurlijke oorsprong, de uitvoering van vervolgonderzoek is niet noodzakelijk.

In de directe omgeving van het NAC-stadion is echter mogelijk wel een ernstige verontreiniging met PAK, koper en zink aangetroffen. Daarom is een aanvullend bodemonderzoek<sup>2)</sup> uitgevoerd. Uit de resultaten van dit onderzoek blijkt dat er een lichte verontreiniging met zink aangetoond en dat er geen matig of sterk verhoogde gehalten aan PAK, koper en zink zijn aangetroffen. Mogelijk is de in 2007 aangetroffen verontreiniging een 'verontreinigingsspot' (verontreiniging met zeer beperkte omvang) geweest. Op basis van deze gegevens kan geconcludeerd worden dat er geen sprake is van een ernstig geval van bodemverontreiniging.

Aanvullend onderzoek of sanerende maatregelen zijn in het plangebied niet nodig. De onderzoeksresultaten vormen geen belemmering voor de beoogde functie.

#### **Bodemopbouw**

De maaiveldhoogte in het plangebied varieert tussen circa NAP +2,5 m en NAP +3,0 m. De bodem bestaat ter plaatse uit fijn zand. Het betreft zogenaamde enkeerdgrond, dit is een door de mens gevormde bodem met een humusrijke bovenlaag van tenminste 0,5 m. De bovenlaag is ontstaan door langdurige bemesting in het verleden.

#### **Grondwater**

Volgens de Bodemkaart van Nederland is ter plaatse van het plangebied sprake van grondwatertrap VII. Dat wil zeggen dat de gemiddeld hoogste grondwaterstand hier van nature tussen 0,8 m en 1,4 m beneden het maaiveld ligt, terwijl de gemiddeld laagste grondwaterstand meer dan 1,2 m beneden het maaiveld ligt.

---

<sup>1)</sup> Verkennend bodemonderzoek Stadionkwartier in Breda, Ingenieursbureau BCC BV, 17 september 2007.

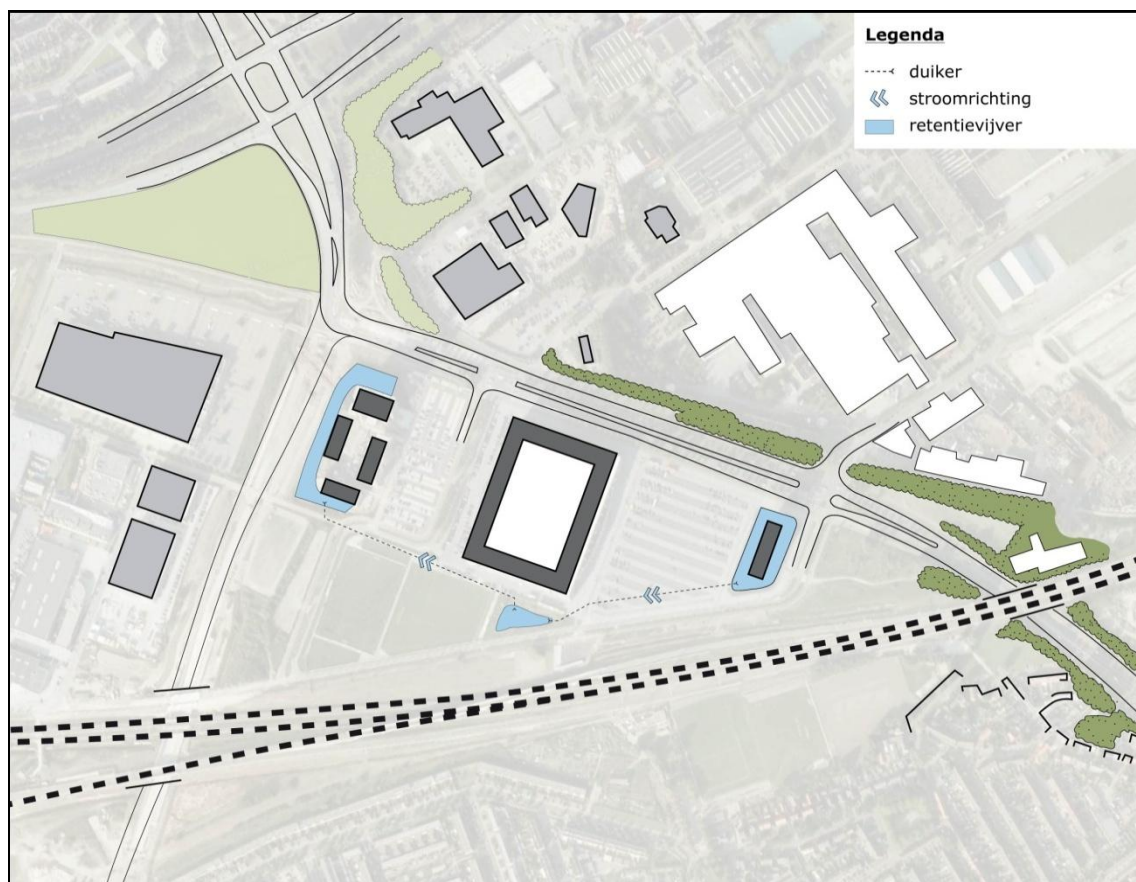
<sup>2)</sup> Aanvullend bodemonderzoek Stadionkwartier in Breda, RPS BCC B.V., 22 juli 2009

### Waterkwantiteit

Het plangebied maakt deel uit van het watersysteem Westerpark en is momenteel deels verhard (rond NAC-stadion) en deels onverhard (braakliggend terrein en Trainingsvelden). In het plangebied bevindt zich een retentievijver ten zuiden van het stadion. Aan de oostzijde van het plangebied rondom de Sociale Verzekeringsbank en ten noordwesten van het plangebied (rondom Tetrade) liggen nog twee retentievijvers. Deze waterpartijen zijn met elkaar verbonden door middel van twee lange duikers van 200 meter respectievelijk 220 m. Het water wordt van oost naar west afgevoerd, verlaat het plangebied ter hoogte van de Westerparklaan en wordt vervolgens afgevoerd naar de Bethlehemloop ten westen van het plangebied.

Het waterpeil wordt beheerst op NAP +1,26 m middels een stuw. De stuw (een V-overstort) heeft een gelimiteerde doorlaat op NAP +1,26 m en een overstorthoogte van NAP +1,83 m. De gelimiteerde doorlaat zorgt ervoor dat de afvoer zich beperkt tot 0,67 l/s/ha; een hydraulische randvoorwaarde die het waterschap stelt aan waterafvoeren voor zandgronden in stedelijk gebied. Bij T=100 mag twee keer de maatgevende afvoer geloosd worden en dat is 1,34 l/s/ha of 116 m<sup>3</sup>/ha/dag.

Het peil wordt vervolgens gestuwd tot NAP +1,83 m. In extreem natte periodes kan het water verder stijgen en komt dan tot overstort om ongelimiteerd tot afvoer te komen. De stuw bevindt zich ter plaatse van het Huifakkerpad. Het huidige watersysteem is weergegeven in figuur 3.1. De Trainingsvelden die binnen het plangebied liggen zijn gedraineerd. Gezien de lage afvoer wordt deze drainage door het waterschap niet als verhard oppervlak beschouwd.



Figuur 3.1. Huidig watersysteem

### **Waterkwaliteit en ecologie**

De kwaliteit van het oppervlaktewater in het plangebied is onbekend. Wel is bekend dat de grote lengte van de duikers naast beheersproblemen ook zorgen voor problemen met betrekking tot de waterkwaliteit en ecologie. Het onderhavige plan voorziet in een aanpassing die een positief effect zal hebben op beide aspecten. Hierop zal in paragraaf 3.3.3. nader worden ingegaan.

### **3.3.3. Onderzoek - verwachte milieueffecten**

#### **Bodemkwaliteit**

Onderzocht wordt of de grondbalans kan worden geoptimaliseerd; daarbij wordt ernaar gestreefd dat zo min mogelijk grond hoeft te worden aan- en afgevoerd.

#### **Bodemopbouw**

De nieuwe bebouwing wordt gerealiseerd op maaiveldniveau, het grootste deel van de parkeerplaatsen wordt licht verdiept aangelegd. De verdiepte parkeerplaatsen doorsnijden geen ondoorlatende lagen en de bestaande bodemopbouw wordt gehandhaafd. Om die reden zullen er geen significante effecten optreden voor de bodemopbouw in het plangebied.

#### **Grondwater**

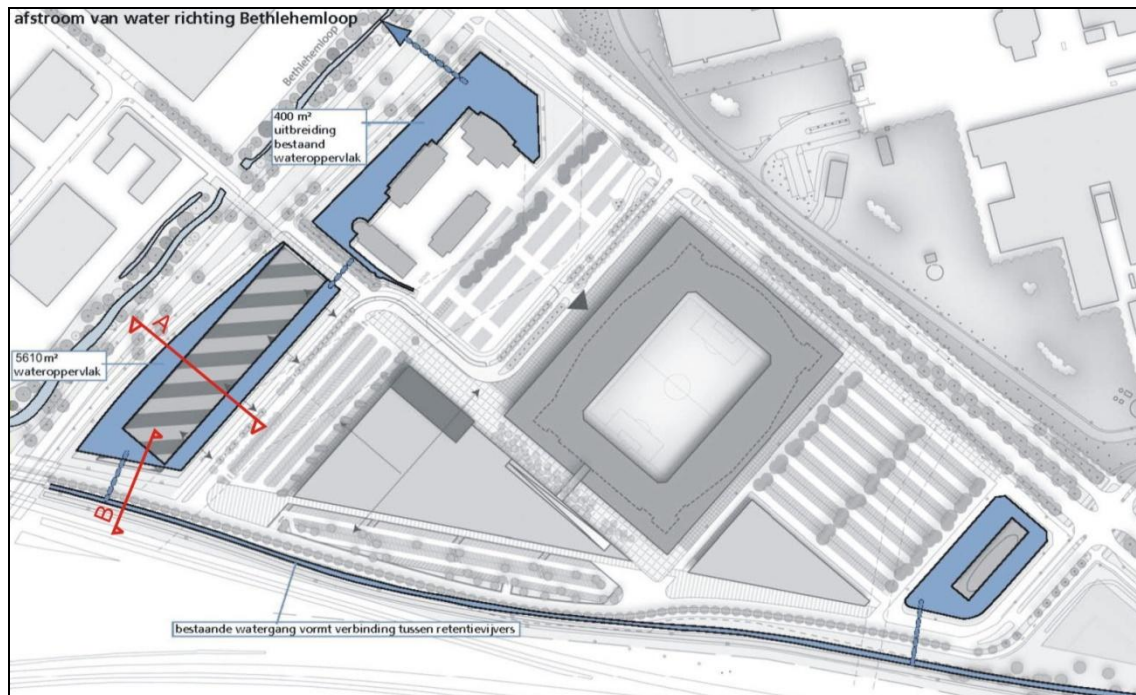
De bebouwing wordt gerealiseerd op maaiveldniveau, zodat er naar verwachting geen effecten zullen optreden op grondwaterstanden en -stroming. Gezien de geringe diepte waarop de parkeerplaatsen worden gerealiseerd (circa -1,0 m onder het maaiveld), zullen naar verwachting geen effecten optreden op grondwaterstanden en -stroming.

Omdat gebruik wordt gemaakt van duurzame, niet-uitlogbare bouwmaterialen en eventuele verontreinigingen van auto's worden afgevoerd via het riool, zullen de ontwikkelingen geen negatief effect hebben op de grondwaterkwaliteit. Hierdoor zal de toekomstige situatie met betrekking tot de grondwaterkwaliteit vergelijkbaar zijn met de huidige situatie.

#### **Waterkwantiteit**

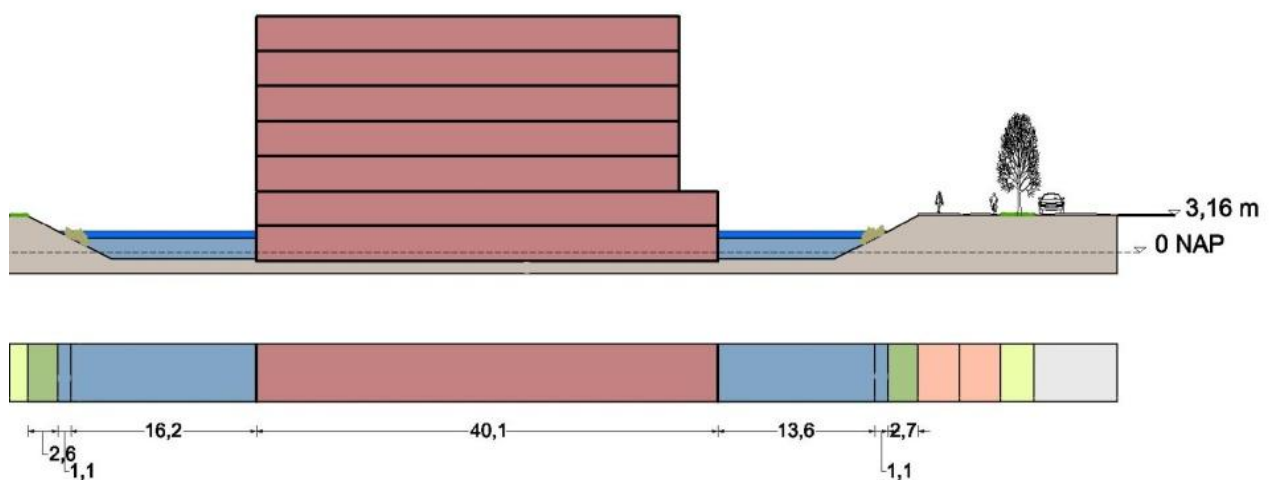
Als onderdeel van de ontwikkeling wordt 1.200 m<sup>2</sup> aan open water (ten zuiden van het stadion) gedempt. Dit open water en de toevoeging aan bebouwing/verharding op de bestaande trainingsvelden en het braakliggend terrein langs de Westerparklaan moet volledig binnen het plangebied worden gecompenseerd in de vorm van nieuw open water. Het water in de te dempen waterpartij kan maximaal 0,57 m stijgen (waterpeil van NAP +1,26 m en een overstorthoogte van NAP +1,83 m), hetgeen resulteert in een verlies aan bergend vermogen van 770 m<sup>3</sup>.

Binnen het plangebied worden langs de Westerparklaan kantoren ontwikkeld, hierdoor neemt het verhard oppervlakte toe met 7450 m<sup>2</sup> (kantoren inclusief de buitenruimtes). Ter plaatse van de huidige trainingsvelden wordt een grootschalig programma met retail gerealiseerd, waardoor het verhard oppervlak toeneemt met 28.131 m<sup>2</sup>. Ter compensatie dient open water gerealiseerd te worden dat buien met een herhalingstijd van 100 jaar kan bergen ( $T=100$ ). Dit komt overeen met een compensatie-eis van 780 m<sup>3</sup> per hectare verharding. Voor de kantoren (incl. buitenruimtes) komt dat overeen met 581 m<sup>3</sup> en voor retail programma 2.194 m<sup>3</sup>. In totaal dient dus binnen het plangebied 3.545 m<sup>3</sup> ( $= 770 \text{ m}^3 + 581 \text{ m}^3 + 2.194 \text{ m}^3$ ) aan waterberging te worden gerealiseerd.



Figuur 3.2. Toekomstig watersysteem

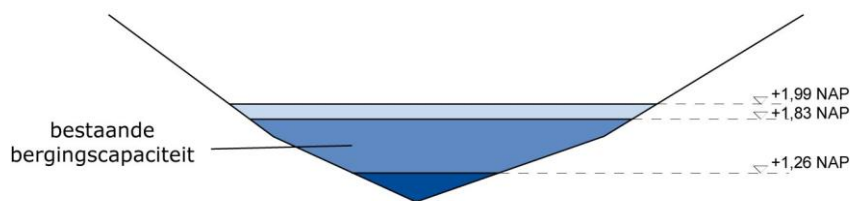
Als onderdeel van de ontwikkelingen wordt  $5.610 \text{ m}^2$  nieuw oppervlaktewater aangelegd in de vorm van een open water rondom de nieuw te realiseren kantoren langs de Westerparklaan (zie figuur 3.2). Het water in de waterpartij kan maximaal  $0,57 \text{ m}$  stijgen (waterpeil van NAP  $+1,26 \text{ m}$  en een overstorthoogte van NAP  $+1,83 \text{ m}$ ). Dit betekent dat de nieuwe waterpartij een bergend vermogen oplevert van  $3.198 \text{ m}^3$  (zie figuur 3.3 profiel A). Er vanuit gaande dat de waterpartij wordt uitgevoerd met een talud van  $1:2$  leveren de taluds nog eens  $161 \text{ m}^3$  extra berging op, zodat de totale hoeveelheid berging in de waterpartij  $3.359 \text{ m}^3$  bedraagt.



Figuur 3.3 Profiel A waterpartij rondom kantoren

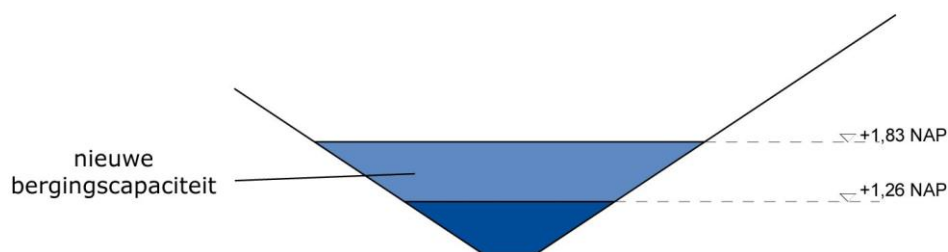
De bestaande sloot langs het spoor is uitgevoerd als bezinksloot en is geen onderdeel van het bestaande watersysteem. In het toekomstige watersysteem wordt deze sloot wel opgenomen en krijgt daarmee een verbindingfunctie tussen de retentievijvers. Het gemeten (d.d. 28 januari 2010) naar verwachting maximum waterpeil (winterpeil) van de bezinksloot is NAP +1,99 m.

Wanneer de sloot wordt aangesloten op het watersysteem van Steenakker, Stadionstraat e.o. zal ook het waterpeil in deze verbindingssloot worden beheerst op NAP +1,26 m en een overstorthoogte van NAP + 1,83 m. De bergingscapaciteit van de sloot in zijn huidige vormgeving/profilering in de functie van verbindingssloot is dan 1.178 m<sup>3</sup>.

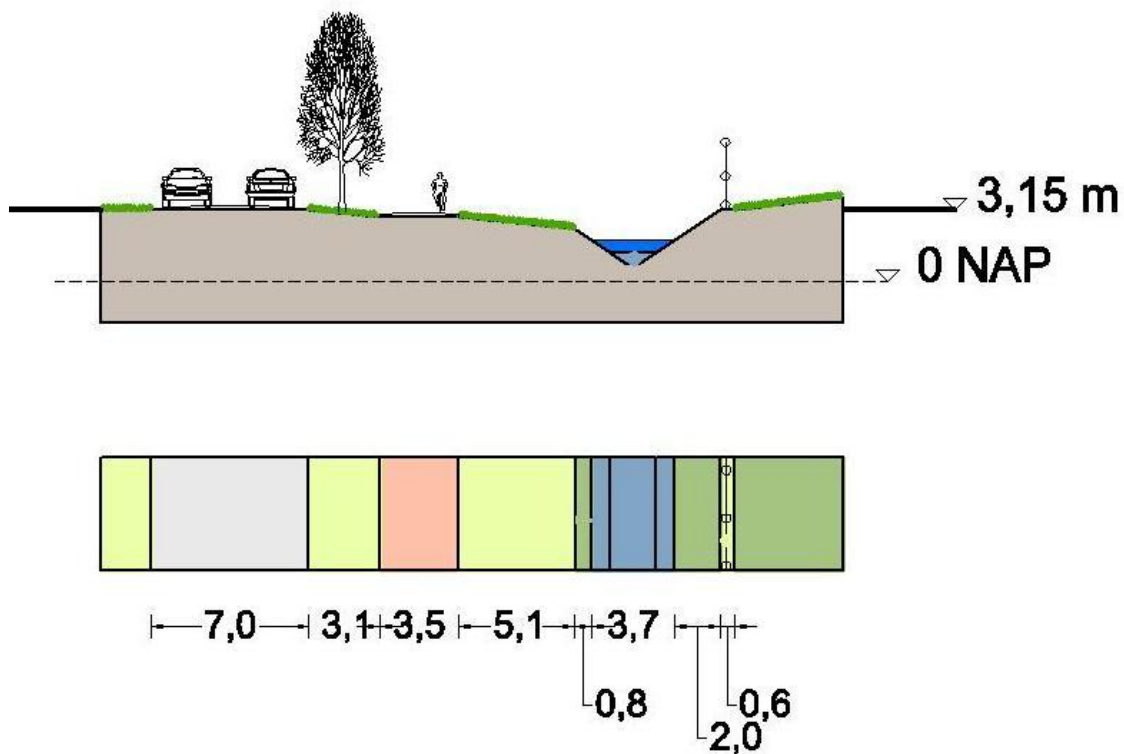


Figuur 3.4 bergingscapaciteit spoorsloot in huidige vormgeving

De sloot zal worden heringericht en worden vormgegeven met taluds van 1:1,5, een bodembreedte van 0,5 m en een bodemdiepte van NAP +0,76 m. De insteek sloot bedraagt 6,46 m met een schouwpad van ruim 5 meter aan één zijde tussen het fietspad en de watergang. De bermen aan weerszijden van het fietspad hebben een lichte helling van 1:10 waardoor het fietspad 0,30 meter verlaagd ligt ten opzichte van de Rat Verleghstraat. (zie figuur 3.4 profiel B). Per strekkende meter is de bergingscapaciteit daarmee 1,63 m<sup>3</sup>. Met een totale lengte van 766 m heeft de verbindingssloot een bergingscapaciteit van 1.249 m<sup>3</sup>. De bergingscapaciteit van de sloot neemt met de herinrichting toe met 71 m<sup>3</sup>.



Figuur 3.5 bergingscapaciteit spoorsloot na herinrichting



Figuur 3.6. Profiel B verbindingssloot

De ontwikkelingen resulteren met de aanleg van open water rondom de nieuw te realiseren kantoren langs de Westerparklaan (+ 3.359 m<sup>3</sup>) en herinrichting van de sloot (+ 71 m<sup>3</sup>) in een bergingscapaciteit van 3.430 m<sup>3</sup>. Dit betekent dat er binnen het watersysteem nog 115 m<sup>3</sup> (3.545 m<sup>3</sup> - 3.430 m<sup>3</sup>) aan extra waterbergingscapaciteit gecreëerd dient te worden.

#### *Extra waterbergingscapaciteit*

Binnen het watersysteem van Steenakker, Stadionstraat e.o. is er ruimte om het bestaand wateroppervlakte van de retentievijver rondom Tetrade uit te breiden. Daarmee is het mogelijk om los van de ontwikkelingen binnen het plangebied een extra waterbergingscapaciteit binnen het watersysteem te genereren van 115 m<sup>3</sup>.

In de uitwerking van het waterplan zal worden bekeken of de oppervlakte van het open water rondom de kantoren kan worden vergroot zodat hier extra waterbergingscapaciteit kan worden genereert en/of in de uitwerking van de kantoren of de openbare ruimte (bouw)technische oplossingen verwerkt kunnen worden waardoor minder waterberging zou moeten worden gecompenseerd.

#### *Fasering*

De totale gebiedsontwikkeling wordt gefaseerd uitgevoerd. Daarmee wordt de toename van verharding in het plangebied ook gefaseerd ingevoerd en kan de benodigde waterbergingscapaciteit daarop worden aangepast. Door het dempen van de retentievijver in de 1<sup>e</sup> bouwphase is het van belang om het nieuwe watersysteem in de eerste fase sluitend te maken.

### Waterkwaliteit en ecologie

Als onderdeel van de ontwikkeling worden de twee bestaande lange duikers opgeheven en vervangen door een verbindende watergang. De open verbinding levert naar verwachting positieve effecten op voor de waterkwaliteit en ecologie.

### Conclusie

De ontwikkelingen rondom het NAC-stadion hebben naar verwachting een positief effect op de bodemkwaliteit, ecologie, waterkwaliteit, waterkwantiteit en het waterafvoersysteem door het vervangen van de lange duikers.

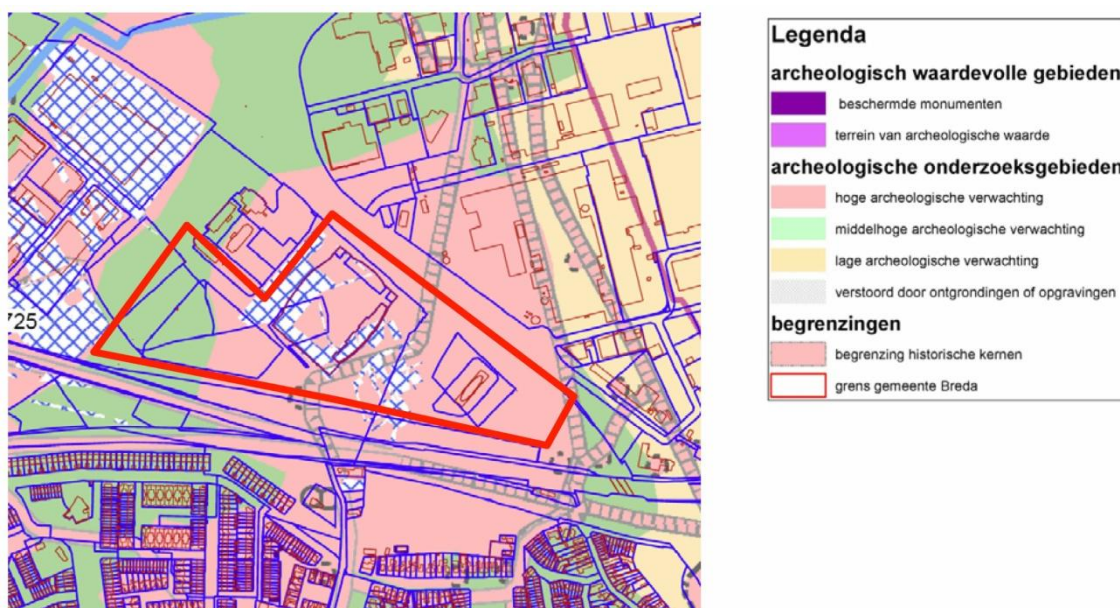
## 3.4. Archeologie

### 3.4.1. Regelgeving

Op de Cultuurhistorische Waardenkaart Noord-Brabant (CHW) en de gemeentelijke archeologische verwachtingenkaart zijn alle thans bekende terreinen aangegeven die archeologisch van belang zijn. Voorts is gebiedsdekkend de trefkans of verwachtingswaarde op aanwezigheid van archeologische resten in de bodem aangegeven. Het uitgangspunt is het verantwoord omgaan met het archeologisch erfgoed in de gemeente en het behoud (al dan niet in situ) van behoudenswaardige archeologie conform de Monumentenwet 1988, de Wet op archeologische monumentenzorg 2007 en 'Erfgoed in context. ErfgoedVisie Breda 2008-2015'. Gezien dit uitgangspunt moeten in geval van voorgenomen ruimtelijke ontwikkelingen in gebieden met een hoge of middelhoge verwachtingswaarde voor archeologisch erfgoed, de archeologische waarden door middel van een vooronderzoek in kaart worden gebracht.

### 3.4.2. Onderzoek

Het plangebied ligt in een zone van middelhoge en hoge archeologische verwachting op de Archeologische Beleidskaart Breda (zie figuur 3.5). Bij de herinrichting van het plangebied zal de ondergrond worden geroerd in verband met de aanleg van nieuwe gebouwen en infrastructuur. Het is dan ook van belang de archeologische verwachting nader te toetsen en eventueel aan te treffen archeologische sporen en vondsten in kaart te brengen.



Figuur 3.7. Archeologische beleidskaart

Het inventariserende veldonderzoek heeft tot doel op een snelle, maar betrouwbare wijze inzicht te verschaffen in de aanwezigheid van archeologische relictten in het plangebied door middel van proefsleuven. Daarbij dient voldoende inzicht te worden gegeven in de inhoudelijke en fysieke kwaliteit van de mogelijk aanwezige bewoningssporen op de betreffende locatie (aard, ouderdom, omvang, gaafheid, conservering) teneinde tot een waardestelling te kunnen komen. Belangrijk is dat op basis van het inventariserende veldonderzoek een beslissing kan worden genomen of verder (voor)onderzoek in het gebied noodzakelijk en verantwoord is. Ten behoeve van dit onderzoek heeft de gemeente Breda een Programma van Eisen (PvE) opgesteld<sup>1)</sup>. Een afzonderlijke bijlage omvat de uitgangspunten en resultaten van dit Programma van Eisen.

In dit PvE is omschreven welke proefsleuven gegraven dienen te worden, en hoe met eventuele vondsten omgegaan dient te worden. Op figuur 3.6 (kaartbijlage 6 uit PVE) is aangegeven dat 5 proefsleuven van 4 x 50 m en één van 4 x 100 m aangelegd worden aangelegd ter plaatse van de trainingsvelden. Langs de Westerparklaan en ten zuiden van de huidige Rat Verlegstraat worden 5 proefsleuven van 4 x 50 m en één van 4 x 200 m aangelegd.



Figuur 3.8. Proefsleuven plan

### 3.4.3. Conclusies

Het proefsleuvenonderzoek zal direct na afloop van het voetbalseizoen 2009-2010, wanneer het plangebied in verband met de zomerstop niet wordt gebruikt ten behoeve van voetbalwedstrijden, worden uitgevoerd.

<sup>1)</sup> Programma van Eisen 2009/21 versie 2 – NAC-stadion Inventariserend Veldonderzoek - proefsleuven; gemeente Breda – 12 oktober 2009.

### 3.5. Ecologie

#### 3.5.1. Regelgeving

##### **Flora- en faunawet (soortbescherming)**

Wat de soortbescherming betreft is de Flora- en faunawet van belang. Deze wet is gericht op de bescherming van dier- en plantensoorten in hun natuurlijke leefgebied. De Flora- en faunawet bevat onder meer verbodsbepalingen met betrekking tot het aantasten, verontrusten of verstoren van beschermde dier- en plantensoorten, hun nesten, holen en andere voortplantings- of vaste rust- en verblijfsplaatsen. De wet maakt hierbij een onderscheid tussen 'licht' en 'zwaar' beschermde soorten. Indien sprake is van bestendig beheer, onderhoud of gebruik dan wel van ruimtelijke ontwikkeling of inrichting, gelden voor sommige, met name genoemde soorten, de verbodsbepalingen van de Flora- en faunawet niet. Er is dan sprake van vrijstelling op grond van de wet. Voor zover deze vrijstelling niet van toepassing is, bestaat de mogelijkheid om van de verbodsbepalingen ontheffing te verkrijgen van het Ministerie van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit.

De Flora- en faunawet is in zoverre voor de onderhavige ontwikkeling van belang, dat bij de voorbereiding van het plan moet worden onderzocht of deze wet de uitvoering van de mogelijke ontwikkelingen niet in de weg staat. Dit is het geval als ingrepen nodig zijn waarvoor ontheffing ingevolge de Flora- en faunawet zal worden verkregen. In dat geval is de ontwikkeling vanwege de Flora- en faunawet niet uitvoerbaar.

##### **Natuurbeschermingswet 1998 (gebiedsbescherming)**

Bij de voorbereiding van het plan moet worden onderzocht of de Natuurbeschermingswet de uitvoering van de ontwikkeling niet in de weg staat. De Natuurbeschermingswet 1998 staat de uitvoering van het project in de weg, wanneer de uitvoering tot ingrepen noodzaakt waarvan moet worden aangenomen dat daarvoor geen vergunning ingevolge de Natuurbeschermingswet zal kunnen worden verkregen.

#### 3.5.2. Onderzoek – bestaande situatie

Beschikbare inventarisatie gegevens Natuurloket

In deze paragraaf wordt een overzicht gegeven van de beschikbare gegevens over het voorkomen van de diverse soortgroepen in het plangebied. Een eerste indruk van de betekenis van het plangebied voor beschermde natuurwaarden kan worden verkregen door het raadplegen van het Natuurloket<sup>1)</sup>.

Het plangebied is gesitueerd in de kilometerhokken 110-400 en 110-401. Deze kilometerhokken bestaan uit het stedelijke gebied van Breda met spoorlijn, weginfrastructuur en het grootschalige bedrijventerrein.

Het Natuurloket geeft aan dat de meeste soortgroepen niet of matig zijn onderzocht. De vaatplanten, broedvogels en watervogels zijn goed onderzocht. Er zijn twee vaatplantensoorten die beschermd worden ingevolge de Flora- en faunawet, respectievelijk uit categorie 1 (algemeen beschermde soorten) en categorie 2/3 (zwaar(der) beschermde soorten). Twee soorten vaatplanten staan vermeld op de Rode Lijst. Het noordelijke kilometerhok is onderzocht op broedvogels en watervogels. Er zijn in totaal 40 verschillende soorten waargenomen (waarvan drie soorten van de Rode Lijst), hetgeen niet veel is voor een gevarieerd stedelijk

---

<sup>1)</sup> Het Natuurloket is een gezamenlijk initiatief van het Ministerie van LNV en de Vereniging Onderzoek Flora en Fauna (VOFF). In de VOFF zijn Particuliere Gegevensbeherende Organisaties (PGO's) verenigd. Het Natuurloket heeft als doel de toegankelijkheid van gegevens over de aanwezigheid van beschermde en bedreigde soorten in Nederland te vergroten ([www.natuurloket.nl](http://www.natuurloket.nl)). De gebiedsinformatie is gebaseerd op waarnemingen die verzameld zijn door de PGO's.

gebied. De watervogels zijn waargenomen in een grote vijver. Deze ligt op afstand van het plangebied.

### **Locatiebezoek<sup>1)</sup>**

#### *Flora*

Het plangebied heeft nauwelijks betekenis voor wilde inheemse planten. Grotendeels is het verhard of bebouwd. Op de braakliggende percelen is een pioniers-/storingsvegetatie aanwezig en tevens enige jonge bomen / struiken. Er zijn geen beschermde soorten waargenomen.

Het Natuurloket vermeldt dat er twee soorten vaatplanten in het kilometerhok 110-401 worden beschermd door de Flora- en faunawet. Naar verwachting zijn dit brede wespenorchis of kaardenbol (categorie 1), die veel voorkomen in de bewoonde omgeving. De soort van categorie 2 is één van de algemene soorten orchideeën, naar verwachting gevlekte orchis, die geregeld in vochtig parkgebied voorkomt.

#### *Vogels*

Het braakliggende terrein is geschikt als leefgebied voor vogels van ruigte, zoals bosrietzanger, kneu, spotvogel en tuinfluiter. Het terrein lijkt ook geschikt als leefgebied van de kuifleeuwerik. Deze soort is in Breda ook vastgesteld, te weten in de wijk Westerpark ten oosten van het plangebied in 2006 ([www.waarneming.nl](http://www.waarneming.nl)). De laatste jaren gaat de kuifleeuwerik zeer sterk achteruit. Zijn status op de Rode Lijst is "ernstig bedreigd". De kuifleeuwerik heeft geen leefgebied binnen het plangebied. Het bestaande bedrijventerrein biedt ruimte aan soorten van de bewoonde omgeving (merel, spreeuw, kauw, witte kwikstaart). Alle vogelsoorten worden beschouwd als zwaar beschermde soorten in de Flora- en faunawet.



Figuur 3.9. Retentievijver in het plangebied

---

<sup>1)</sup> Veldbezoek, RBOI, 8 juni 2008

### *Zoogdieren*

Tijdens het veldbezoek zijn in het plangebied sporen van mollen en muizen waargenomen. In de regio zijn de volgende soorten, die mogelijk een verblijfplaats hebben in het plangebied, waargenomen: tweekleurige bosspitsmuis, dwergspitsmuis, rosse woelmuis, ondergrondse woelmuis, veldmuis en bosmuis. Tevens zou in beplantingselementen egel en konijn een leefgebied kunnen hebben.

In het Natuurloket zijn geen gegevens aanwezig over vleermuizen. Het plangebied vervult echter vrijwel zeker een functie als foerageergebied voor vleermuizen, met name voor de dwergvleermuis. Door het ontbreken van geschikte bebouwing en oude bomen binnen het plangebied, zijn er geen rust- of verblijfplaatsen voor vleermuizen.

Alle te verwachten zoogdiersoorten behoren in categorie 1 (algemene soorten) van de Flora- en faunawet.

### *Amfibieën en reptielen*

De beplantingen in het kilometerhok zijn geschikt als landbiotoop voor kleine watersalamander, gewone pad en bruine kikker (de algemene soorten). De zwaar beschermde rugstreeppad komt niet in de regio voor.

### *Insecten*

In het plangebied komen geen biotopen voor die geschikt zijn voor (zwaar) beschermde soorten vlinders en libellen ingevolge de Flora- en faunawet.

## **3.5.3. Onderzoek - verwachte milieueffecten**

### **Effecten op beschermde soorten**

Effecten van de beoogde ontwikkeling op beschermde soorten betreffen:

- bouwrijp maken: grondwerkzaamheden (aanleg van verharding, kabels en leidingen) en graven en aanpassen van watergangen;
- bouw van gebouwen en aanleg groenvoorzieningen;
- gebruik van het gebied.

### **Effecten als gevolg van het bouwrijp maken**

#### *Mogelijke verstoringen*

Het bouwrijp maken kan leiden tot een aantasting of verstoring van aanwezige wettelijk te beschermen amfibieën, vogels en zoogdieren.

#### *Beoordeling*

Het bouwrijp maken zal leiden tot verstoring of het (onbewust) doden van de genoemde soorten door geluid en / of beweging en het roeren van de grond. Het betreft hier soorten van categorie 1 van de Flora- en faunawet. Voor deze soorten geldt een vrijstelling en hoeft geen ontheffing in het kader van de Flora- en faunawet aangevraagd te worden.

Broedvogels mogen nooit verstoord worden. Bij struweelvogels dient minimaal een afstand van 20 meter tot een nest aangehouden te worden. Bij de aanwezigheid van nesten van akker- en weidevogels dient minimaal een afstand van 50 meter aangehouden te worden.

Indien delen van het terrein gedurende langere tijd braak blijven liggen wordt het mogelijk geoccupeerd door kleine zoogdieren, broedvogels en amfibieën en is er wederom een kans op verstoring. Hiermee dient ook rekening te worden gehouden, zie ook de paragraaf over "zorgvuldig handelen".

### *Zorgvuldig handelen*

In de Flora- en faunawet staat ook het principe van "zorgvuldige handelen" beschreven. Dit is gericht op het voorkomen van onnodige slachtoffers (ook voor algemene soorten (waarvoor een vrijstelling geldt)). Uit het oogpunt van zorgvuldig handelen is het wenselijk om ruim voorafgaande aan de feitelijke ingreep de grasvegetatie, waar ingrepen zullen plaatsvinden, (frequent) kort te maaien en het maaisel af te voeren. Hierdoor wordt het gebied minder geschikt als leefgebied voor kleine zoogdieren en amfibieën. Deze zullen wegtrekken of zich niet vestigen. De kans op het onbewust doden van deze toch (algemene) dieren is daardoor duidelijk geringer en hiermee kan worden voldaan aan de doelstelling ten aanzien van het zorgvuldig handelen, zoals vastgelegd in de Flora- en faunawet.

Tevens is het wenselijk om eventueel braakliggende delen van het perceel ook frequent te maaien zodat dieren zich hier niet vestigen.

### **Effecten als gevolg van het bouwen**

#### *Mogelijke verstoringen*

De bouw van bedrijfsbebouwing kan leiden tot een aantasting of verstoring van aanwezige wettelijk te beschermen amfibieën, vogels en zoogdieren.

#### *Beoordeling*

De bouwwerkzaamheden zullen na het bouwrijp maken niet leiden tot extra verstoring door geluid en / of beweging van de genoemde zoogdiersoorten, indien de werkzaamheden aansluiten op de grondwerkzaamheden. Indien delen van het terrein gedurende langere tijd braak blijven liggen wordt het mogelijk geoccupeerd door kleine zoogdieren, broedvogels en amfibieën.

### **Effecten als gevolg van het gebruik van het gebied**

#### *Mogelijke verstoringen*

Het gebruik van het gebied zal mogelijk een verstoring van vogels, zoogdieren of amfibieën in de omgeving tot gevolg kunnen hebben.

#### *Beoordeling*

Het gebruik van het gebied zal naar verwachting geen extra verstoring van vogels, zoogdieren of amfibieën in de omgeving veroorzaken. Het betreft hier een ontwikkeling in een relatief intensief gebruikt gebied. In de huidige situatie is er reeds een grote kans op verstoring.

### *Benutting kansen voor nieuwe leefgebieden*

Door de bebouwing en verharding van het gebied zijn er zeer weinig mogelijkheden voor flora en fauna om zich in het gebied te vestigen. In het inrichtingsplan zijn geen maatregelen voorzien die de wel aanwezige mogelijkheden benutten.

### **3.5.4. Conclusie**

De beoogde ontwikkeling van Steenakker, Stadionstraat e.o. voldoet aan de Flora- en faunawet, daar er geen bijzondere beschermde natuurwaarden worden verstoord, is aanvraag van een ontheffing niet nodig.

## **3.6. Verkeer en vervoer**

### **3.6.1. Regelgeving**

Voor de beoordeling van de milieueffecten op het gebied van verkeer en vervoer worden de verkeersaantrekkende werking en de verkeersgevolgen op het bestaande wegennet als toetsingscriteria gehanteerd. Deze algemene criteria zijn vertaald naar de meer concrete op het plangebied toegesneden criteria zoals opgenomen in tabel 3.1.

**Tabel 3.1. Toetsingscriteria verkeer**

| <b>Criterium</b>                | <b>beschrijving</b>                                                  | <b>methode</b>                                                                                  |
|---------------------------------|----------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------|
| bereikbaarheid auto-verkeer     | verkeersafwikkeling                                                  | prognose verkeersbelasting omliggende wegennet;<br>berekening, capaciteitsbelasting kruispunten |
| bereikbaarheid openbaar vervoer | loopafstanden tot openbaar vervoer-haltes en bedieningsfrequentie OV | kwalitatieve beschrijving                                                                       |
| bereikbaarheid langzaam verkeer | directheid langzaamverkeersroutes                                    | kwalitatieve beschrijving                                                                       |
| Parkeren                        | parkeerdruk                                                          | prognose benodigd aantal parkeerplaatsen versus aanwezige parkeerplaatsen                       |
| verkeersveiligheid              | verkeersveilige vormgeving verkeerstructuur                          | kwalitatieve beoordeling                                                                        |

### 3.6.2. Onderzoek - bestaande situatie

#### Bereikbaarheid autoverkeer

Uit de Verkeersstudie<sup>1)</sup> blijkt dat de bereikbaarheid voor het autoverkeer in de huidige situatie goed is. Het verkeer van en naar de locatie ondervindt geen congestie omdat de conflictbelasting op de kruispunten en de I / C-verhouding op de wegen zich onder de acceptabele waarde van 0,8 bevinden. Bij voetbalwedstrijden van NAC-Breda treedt wel congestie op, met name op de Lunetstraat. Gelet op het speciale karakter van deze gebeurtenissen en gelet op het feit dat deze situatie zich slechts een beperkt aantal malen per jaar voordoet, wordt dit niet als knelpunt gezien.

#### Bereikbaarheid openbaar vervoer

Het plangebied wordt door het openbaar vervoer ontsloten door stadsbus, lijn 2 (Centraal Station – Haagse Beemden) van de stadsdienst Breda van Veolia. Stadsbus lijn 2 is de stadsbus die de wijk Haagse Beemden met het centraal treinstation verbindt en rijdt via het centrum van Breda. De frequentie van het aantal passerende bussen is als goed te kenmerken.

Het haltebereik kan als redelijk gekenmerkt worden. De ontsluiting van het gebied door middel van het openbaar vervoer is gezien het haltebereik, en de bedieningsfrequentie als redelijk tot goed te kenmerken.

#### Bereikbaarheid langzaam verkeer

##### *Fietsverkeer*

Uit de Verkeersstudie blijkt dat rond het plangebied een netwerk van vrijliggende fietspaden aanwezig is. Bij de diverse kruisingen zijn specifieke fietsoversteken aanwezig, al dan niet geregeld met de verkeerslichten op het betreffende kruispunt.

Het fietsnetwerk vormt een samenhangend geheel en sluit aan op alle herkomsten en bestemmingen van fietsers binnen en buiten Breda. Met uitzondering van enkele straten binnen de wijken Tuinzigt en Westerpark (ten zuiden van het spoor) biedt de fietsinfrastructuur de fietser steeds een zo direct mogelijke route, is comfortabel (asfaltverharding) en aantrekkelijk (onder andere goede verlichting) vormgegeven. De genoemde straten hebben last van de barrièrewerking van het spoor. De Lunetstraat en de Westerparklaan gaan onder het spoor door en liggen circa 1 kilometer uit elkaar. De fietsinfrastructuur is verkeersveilig omdat de

<sup>1)</sup> Verkeersstudie en akoestisch onderzoek Steenakker, Stadionstraat e.o.; RBOI, 21 januari 2010

diverse fietsoversteken bij de gebiedsontsluitingswegen (Lunetstraat, Westerparklaan en Backer en Ruebweg) ongelijkvloers zijn of geregeld zijn met verkeerslichten.

#### *Voetgangers*

Binnen het plangebied zijn op de routes van en naar de bushaltes voetgangersvoorzieningen aanwezig. Langs de Stadionstraat, rondom het NAC-stadion en rondom het kantoor van de SVB is verharding aanwezig die (met uitzondering van bestemmingsverkeer) alleen voor voetgangers bestemd is. Alle bestaande bebouwing en parkeerterreinen staan met behulp van de trottoirs in verbinding.

#### **Parkeren**

Uit de Verkeersstudie blijkt dat er in het plangebied voldoende parkeergelegenheid aanwezig is. Parkeren is in het plangebied in de huidige situatie noodzakelijk bij voetbalwedstrijden en bij de bestaande kantoorgebouwen SVB, Tetrade en binnen het NAC-stadion. Ten behoeve van het voetbalpubliek, de SVB en overige kantoor- en detailhandelfuncties in het stadion zijn circa 660 parkeerplaatsen aan de oostzijde van het stadion aanwezig. Ten behoeve van de kantoren Tetrade zijn aan de westzijde van het stadion 697 parkeerplaatsen gesitueerd. Omdat de parkeerplaatsen gedurende weekdagen worden gebruikt ten behoeve van de kantoren en in het weekend ten behoeve van voetbalwedstrijden, is zo volledig dubbelgebruik van de parkeerplaatsen mogelijk.

#### **Verkeersveiligheid**

De beschikbare gegevens over verkeersongevallen in de jaren 2006 tot en met 2008 laten zien dat op de relevante (hoofd)wegen in en om het plangebied voornamelijk ongevallen met uitsluitend materiële schade voorkomen. Uit de Verkeersstudie (afzonderlijke bijlage) blijkt dat zich op de belangrijkste wegen in en om het plangebied een relatief hoog aantal verkeersongevallen hebben voorgedaan (77). Verreweg het grootste aantal van deze ongevallen (70) had uitsluitend materiële schade als gevolg. Met name op de kruispunten Lunetstraat-Westerparklaan en Westerparklaan-Backer en Ruebweg gebeuren relatief veel ongevallen. Een belangrijke oorzaak van deze ongevallen is het onvoldoende afstand houden tot de voorligger (bij rood licht). Daarnaast vindt een aanzienlijk deel van de ongevallen (circa 25-30) plaats op het oostelijk deel van de Backer en Ruebweg.

### **3.6.3. Onderzoek - verwachte milieueffecten**

#### **Bereikbaarheid autoverkeer**

Uit de verkeersstudie blijkt dat er geen knelpunten geconstateerd worden op de wegen in en rondom het plangebied. De intensiteit is lager dan de theoretische capaciteit. De theoretische capaciteit komt in werkelijkheid niet overeen met de werkelijke capaciteit. De verkeersafwikkeling op de kruispunten heeft daar namelijk grote invloed op.

Uit de verkeersstudie blijkt daarnaast dat door de nieuwe ontwikkelingen de afwikkeling op de kruispunten zal verslechteren. Deze verslechtering is echter niet van dien aard dat deze kritische waarden overschrijdt. De toename van het verkeer ten gevolge van de beoogde ontwikkelingen op de wegen zorgen niet voor afwikkelproblemen.

#### **Bereikbaarheid openbaar vervoer**

Uit de verkeersstudie blijkt dat het haltebereik ten opzichte van de huidige situatie verbetert, omdat het aantal arbeidsplaatsen binnen de aanbevolen maximale loopafstand wordt vergroot. De ontsluiting van het gebied door middel van het openbaar vervoer is dan ook als redelijk tot goed te kenmerken.

## **Bereikbaarheid langzaam verkeer**

### *Fietsverkeer*

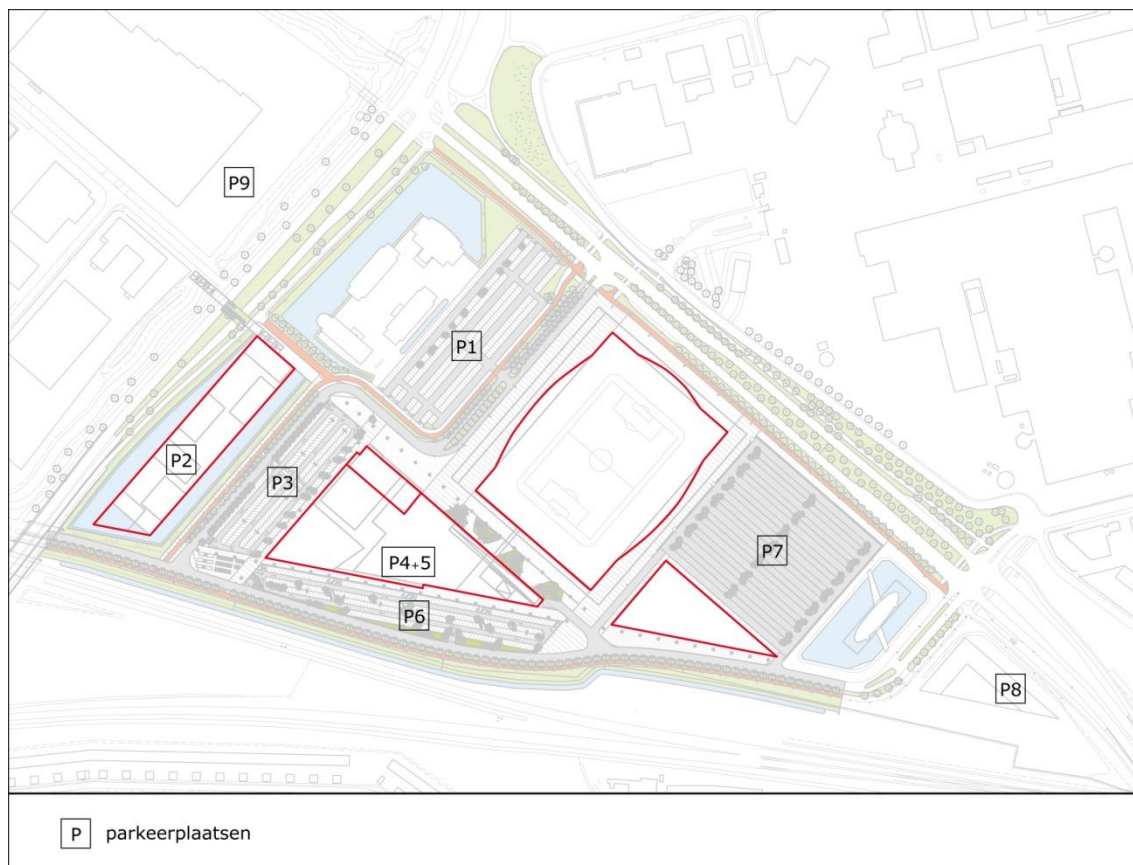
Alle nieuwe ontwikkelingen zijn per fiets te bereiken. Er wordt ten opzichte van huidige en autonome situatie geen extra fietsinfrastructuur aangelegd langs de wegen in en rondom het plangebied. Er worden ook geen nieuwe verbindingen gerealiseerd van en naar de omliggende woonwijken. Zoals uit de verkeersstudie blijkt is (en blijft) de bereikbaarheid van het plangebied voor fietsers goed, direct en comfortabel. Door de ontwikkelingen zal het aantal bewegingen van het langzaam verkeer (aanzienlijk) toenemen. Concrete aantallen zijn echter moeilijk te geven. Zoals eveneens is aangegeven gebeuren diverse oversteken van wegen en kruisingen met behulp van verkeerslichten. Hierdoor kunnen (beperkte) wachttijden ontstaan voor het overstekende fiets- en wandelverkeer. Echter de positieve effecten van de verkeersveiligheid die hier tegenover staan, maken dat de wachttijden acceptabel worden geacht.

### *Voetgangers*

Alle beoogde parkeerterreinen en ontwikkelingen worden met voetpaden met elkaar verbonden. Voetgangers kunnen alle ontwikkelingen met de voet bereiken. Het plangebied en het bedrijventerrein Steenakker worden met elkaar verbonden door het realiseren van een voetgangersbrug. Hierdoor komt ook een voetgangersverbinding tot stand tussen het overloopterrein voor parkeren en het plangebied.

### *Parkeren*

Ten behoeve van de geplande ontwikkelingen is rekening gehouden met de vraag naar parkeerplaatsen. In tabel 3.2. is weergegeven welke parkeerterreinen in het plangebied aanwezig zijn en wat de parkeercapaciteit is. Tussen het plangebied en het bedrijventerrein / parkeerterrein Steenakker (P9) wordt door middel van een voetgangersbrug een directe verbinding gerealiseerd, waardoor dit parkeerterrein als overloopterrein gebruikt kan worden om de te hoge vraag, bij thuiswedstrijden NAC-Breda, op te vangen. De parkeerplaatsen bij de kantoren in de spie Rat Verleghstraat-Lunetstraat en spoor (P8) zijn niet openbaar en enkel toegankelijk voor personeel en bezoekers van de betreffende kantoren en worden derhalve niet meegerekend in de parkeerbalans.



Figuur 3.10. Parkeerplaatsen

In het plangebied is in de toekomst rekening gehouden met extra aanleg van parkeerplaatsen zodat er in 2020 dan een parkeercapaciteit ontstaat binnen het plangebied van 2.200 parkeerplaatsen (exclusief overloopterrein P9). Tevens zullen in het gebied voornamelijk ten behoeve van stadionbezoekers tenminste 2.000 (brom)fietsparkeervoorzieningen worden gerealiseerd.

**Tabel 3.2. Parkeerterreinen en parkeercapaciteit**

| verdeling verkeer van en naar parkeerplaatsen |                                                       |                   |
|-----------------------------------------------|-------------------------------------------------------|-------------------|
|                                               | locatie parkeerplaats                                 | parkeercapaciteit |
| <b>P1</b>                                     | Kantoren Tetrade                                      | 397               |
| <b>P2</b>                                     | onder nieuwe kantoren aan de Westerparklaan           | 470               |
| <b>P3</b>                                     | tussen kantoren Westerparklaan en ontwikkeling 2 en 3 | 250               |
| <b>P4 + P5</b>                                | bovenop ontwikkeling 3 en 4                           | 179               |
| <b>P6</b>                                     | ten zuiden van ontwikkeling 2, 3 en 4                 | 244               |
| <b>P7</b>                                     | ten westen van het NAC-stadion                        | 660               |
| <b>P9</b>                                     | P Praxis als overloopterrein                          | 800               |
| <b>totaal</b>                                 |                                                       | <b>3.000</b>      |

Voor de parkeerbalans is in de verkeersstudie op basis van aanwezigheidspercentages per ontwikkeling bepaald in welke maatgevende periode de parkeervraag het grootst is. Op een

donderdag werkdagmiddag is berekend dat de maximale vraag van alle functies binnen het plangebied 1.991 parkeerplaatsen is. Per saldo is het aanbod van parkeerplaatsen hoger dan de maximale vraag. De parkeerbalans staat dus 209 parkeerplaatsen in het positief (indien het overloopterrein P9 niet is meegenomen).

### **Verkeersveiligheid**

Door de toenemende verkeersintensiteiten als gevolg van de nieuwe functies zal de kans op verkeersongevallen toenemen. In welke mate is echter onduidelijk. De verkeersintensiteiten zullen door de ontwikkelingen met circa 5-10% toenemen. Indien wordt aangenomen dat ook het aantal verkeersongevallen met dit aantal zal toenemen, dan betekent dit in de komende jaren circa 85 verkeersongevallen. Het aantal letselongevallen zal dan circa 8 bedragen. Gelet op de relatief grote weglengte, het relatief grote aantal kruispunten en de relatief hoge verkeersintensiteiten lijkt dit aantal geen grote toename te zijn. Wel dient uiteraard nadrukkelijk naar de verkeersongevallen gekeken te worden om deze mogelijk in de toekomst te voorkomen.

Ten aanzien van het langzaam verkeer zal de verkeersveiligheid verbeteren binnen het plangebied omdat er meer en nieuwe infrastructuur wordt gerealiseerd. Deze infrastructuur houdt het snel en langzaam verkeer van elkaar gescheiden wat positief is voor de verkeersveiligheid.

De verkeersveiligheid voor langzaam verkeer kan ter plaatse van de geregelde oversteken afnemen. Door de gestegen intensiteiten van het gemotoriseerd verkeer kan het namelijk voorkomen dat de wachttijdacceptatie bij de verkeerslichten is afgenomen met roodlichtnegatie tot gevolg.

### **3.6.4. Conclusie**

Bij geen van de onderzochte aspecten ten aanzien van verkeer en vervoer is sprake van significante effecten voor functies in de omgeving van Steenakker, Stadionstraat e.o.. Nader onderzoek of maatregelen zijn verder niet noodzakelijk.

## **3.7. Wegverkeerslawaaï**

### **3.7.1. Regelgeving**

#### **Uitstraling wegverkeerslawaaï**

De uitbreiding van het plangebied genereert extra verkeer op omliggende wegen. Dit kan gevolgen hebben voor de geluidbelasting op woningen langs wegen. Om dit te kunnen beoordelen én uit een oogpunt van een goede ruimtelijke ordening is akoestisch onderzoek naar verkeerslawaaï noodzakelijk. De in de Wet geluidhinder opgenomen normering vormt het toetsingskader. De wet noemt voor de geluidhinder ten gevolge van wegverkeer een voorkeursgrenswaarde van 48 dB aan de gevel van geluidsgevoelige bestemmingen. Bij binnenstedelijk gelegen woningen mag de uiterste grenswaarde van 63 dB daarnaast niet worden overschreden. Verder is van belang dat een geluidstoename van 1 dB of minder nauwelijks voor het menselijk oor hoorbaar is. Grofweg levert pas een toename in de verkeersintensiteiten van 25% een geluidstoename van 1 dB en dit is voor het menselijk oor nauwelijks hoorbaar. In het geval van reconstructies van wegen geeft de Wet in dat kader aan, dat pas sprake is van een wezenlijke toename van de geluidsbelasting als deze 2 dB of meer bedraagt.

### Reconstructie Rat Verleghstraat (oost)

Volgens de Wet geluidhinder (artikel 1) is er sprake van een reconstructie indien als gevolg van fysieke werkzaamheden aan een weg de geluidsbelasting aan de gevels van geluidsgevoelige bestemmingen met 1,5 dB of meer toeneemt (afgerond 2 dB). Onder een fysieke wijziging aan of op de weg wordt onder meer verstaan wijziging van het profiel, wijziging van het wegdek of wijziging van de maximumsnelheid.

### 3.7.2. Onderzoek

De gevolgen van de beoogde ontwikkeling voor uitstraling wegverkeerslawaai en reconstructie van de Rat Verleghstraat (oost) zijn door middel van een akoestisch onderzoek<sup>1)</sup> inzichtelijk gemaakt. Een afzonderlijke bijlage bij deze toelichting omvat de uitgangspunten en resultaten van dit onderzoek.

#### Uitstraling wegverkeerslawaai

Uit de verkeerscijfers blijkt dat ten gevolge van de beoogde ontwikkelingen de verkeersintensiteiten op alle wegen in en rondom het plangebied met 20% of meer stijgt. Binnen de geluidszones van deze wegen (met uitzondering van de Emerparklaan en Lunetstraat) bevinden zich echter geen geluidsgevoelige bestemmingen. Gesteld kan worden dat de negatieve gevolgen in verband met de geluidhinder derhalve zeer beperkt zijn. Binnen de geluidszone van de Emerparklaan en Lunetstraat zijn wel woningen aanwezig waarvan verwacht wordt dat de geluidsbelasting aan de gevels zal toenemen.

Voor de beschrijving van de effecten op het wegverkeerslawaai is voor twee relevante locaties een verkennend onderzoek uitgevoerd met behulp van standaard rekenmethode I, uit het Reken- en meetvoorschrift geluidhinder 2006 (SRM1). Inzichtelijk is gemaakt wat de wijziging van de geluidsbelasting aan de gevel is bij bestaande woningen ten gevolge van ontwikkeling van het plangebied. Steeds is daarbij de geluidsbelasting berekend voor de maatgevende woning, dat is de woning die het dichtst bij de betreffende weg staat.

In tabel 3.3. zijn de geluidsbelastingen aan de gevels weergegeven voor de huidige situatie en de toekomstige situatie, inclusief en exclusief ontwikkelingen.

**Tabel 3.3. Geluidsbelasting aan de gevels (exclusief aftrek 110 g Wgh)**

| waarneem<br>hoogte  | 2010     | 2020 (excl.<br>ontw) | verschil<br>2010 -<br>2020 | 2020 (incl.<br>ontw.) | verschil 2010<br>excl. - 2020<br>incl. |
|---------------------|----------|----------------------|----------------------------|-----------------------|----------------------------------------|
| <b>Emerparklaan</b> |          |                      |                            |                       |                                        |
| 1,5 m               | 58,50 dB | 59,77 dB             | + 1,27 dB                  | 59,94 dB              | + 1,44 dB                              |
| 4,5 m               | 59,91 dB | 61,19 dB             | + 1,28 dB                  | 61,36 dB              | + 1,45 dB                              |
| 7,5 m               | 60,21 dB | 61,49 dB             | + 0,78 dB                  | 61,65 dB              | + 1,44 dB                              |
| <b>Lunetstraat</b>  |          |                      |                            |                       |                                        |
| 1,5 m               | 59,79 dB | 59,33 dB             | - 0,46 dB                  | 60,18 dB              | + 0,39 dB                              |
| 4,5 m               | 60,79 dB | 60,32 dB             | - 0,47 dB                  | 61,17 dB              | + 0,38 dB                              |
| 7,5 m               | 60,91 dB | 60,45 dB             | - 0,46 dB                  | 61,30 dB              | + 0,39 dB                              |

<sup>1)</sup> Verkeersstudie en akoestisch onderzoek Steenakker, Stadionstraat e.o., RBOI, 10 februari 2010.

Uit de berekeningsresultaten (tabel 3.3.) blijkt dat toename van de geluidhinder langs de Emerparklaan ten gevolge van de autonome groei maximaal met 1,28 dB toeneemt. Voor de Lunetstraat is er een afname berekend van 0,47 dB.

Ten gevolge van de autonome groei en de beoogde ontwikkelingen in het plangebied draagt de toename van de geluidsbelasting aan de gevels van de Emerparklaan maximaal 1,45 dB en voor de Lunetstraat maximaal 0,39 dB.

Omdat deze toenames minder bedragen dan 2 dB is er geen sprake van een wezenlijke toename van de geluidsbelasting. Overigens stijgt de geluidsbelasting ook inclusief genoemde ontwikkelingen niet boven de voor de verschillende situaties geldende uiterste grenswaarde van 63 dB uit.

#### **Reconstructie Rat Verlegghstraat (oost)**

Uit berekeningen blijkt dat de 48 dB-contour ten gevolge van het wegverkeerslawaaï van de Rat Verlegghstraat (oost) in 2020 op de maatgevende waarneemhoogte van 7,5 meter op 44 meter uit de wegas ligt. Er zijn geen geluidsgevoelige bestemmingen aanwezig op kortere afstand van de wegas van de Rat Verlegghstraat dan 44 meter. Derhalve is er dus geen sprake van een reconstructie in de zin van de Wgh.

### **3.7.3. Conclusie**

#### **Uitstraling wegverkeerslawaaï**

De toename van de geluidsbelasting is beperkt. De in de Wet geluidhinder genoemde uiterste grenswaarden worden niet overschreden. Vanuit de Wet geluidhinder zijn er geen belemmeringen voor de realisatie van de ontwikkelingen.

#### **Reconstructie Rat Verlegghstraat (oost)**

Ondanks dat de Rat Verlegghstraat (oost) fysiek wordt aangepast is er geen sprake van een reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder. De Wet geluidhinder staat de fysieke aanpassingen niet in de weg.

### **3.8. Railverkeerslawaaï**

Volgens de Wet geluidhinder is een kantoor geen geluidsgevoelig gebouw. Op basis van jurisprudentie en de Wet milieubeheer is een gebouw echter geluidsgevoelig als er gedurende langere tijd mensen in het gebouw verblijven. Derhalve is middels een akoestisch onderzoek<sup>1</sup> inzicht gegeven in de geluidsbelasting op de gevels van de beoogde kantoorgebouwen van fase 1 - De Lunet en fase 2 - langs de ten gevolge van het rail- en wegverkeerslawaaï. Hierna volgen de berekeningsresultaten uit het onderzoek en de daarbij geformuleerde conclusies.

---

<sup>1)</sup> (concept) Akoestisch onderzoek naar de geluidsbelasting ten gevolge van weg- en spoorwegverkeer ter plaatse van de kantoorgebouwen van het plan Stadionkwartier/Steenakker-zuid te Breda, G 16522-1RA, Peutz Mook, 6 januari 2010

## Resultaten

De geluidsbelasting aan de gevels ten gevolge van het wegverkeerslawaaï bedraagt ter plaatse van het beoogde kantoorgebouw De Lunet ten hoogste 58 dB(A). Ter plaatse van de kantoren langs de Westerparklaan treedt een geluidsbelasting op van ten hoogste circa 63 dB(A).

Vanwege het spoorverkeer bedraagt de geluidsbelasting ter plaatse van het kantoorgebouw De Lunet ten hoogste 71 dB(A) en ter plaatse van de kantoren langs de Westerparklaan ten hoogste circa 77 dB(A).

De gecumuleerde geluidsbelasting bedraagt ter plaatse van het kantoorgebouw De Lunet ten hoogste 66 dB(A) en ter plaatse van de kantoren langs de Westerparklaan ten hoogste circa 72 dB(A).

## Conclusie

Op basis van de berekende geluidsbelastingen worden de gevolgen berekend voor de vereiste karakteristieke geluidswering. Met deze karakteristieke geluidswering wordt op grond van het Bouwbesluit een lagere geluidsbelasting binnenshuis gerealiseerd dan 40 dB(A).

## 3.9. Bedrijven en milieuzonering

### 3.9.1. Regelgeving

In de milieuvisie is de volgende doelstelling opgenomen:

*'Milieu, economie en ruimtelijke ordening worden in samenhang beschouwd. Hierbij wordt gestreefd naar het maximaal haalbare milieurendement. Economische groei gaat hand in hand met een vermindering van de milieubelasting. De gemeente, bedrijven en instellingen zijn in dialoog over het te voeren milieubeleid en wisselen kennis uit.'*

Voor de afstemming van hinderveroorzakende activiteiten en hindergevoelige objecten wordt gebruikgemaakt van zogenaamde richtafstanden. Op grond van de VNG-brochure 'Bedrijven en milieuzonering' (2009) gelden voor activiteiten die na realisering van de (her)ontwikkeling van Steenakker, Stadionstraat e.o., inclusief de uitbreiding van het NAC-stadion, zullen plaatsvinden, de richtafstanden uit de onderstaande tabel.

**Tabel 3.4. Richtafstanden voor activiteiten Steenakker, Stadionstraat e.o.**

| Activiteit           | SBI-code       | omschrijving SBI-code                        | richtafstand | maatgevende aspect |
|----------------------|----------------|----------------------------------------------|--------------|--------------------|
| gebruik stadion      | 9261.2         | Stadions en open-luchtijsbanen               | 300 m        | geluid             |
| kantoorvoorzieningen | 74             | Overige zakelijke dienstverlening : kantoren | 10 m         | geluid             |
| retailvoorzieningen  | 5211/2, 5246/9 | supermarkten, warenhuizen                    | 10 m         | geluid             |
| horecavoorzieningen  | 554.1          | cafés, bars                                  | 10 m         | geluid en gevaar   |
| parkeergelegenheid   | 6321.1         | autoparkeerterreinen,                        | 30 m         | geluid             |

### **3.9.2. Onderzoek**

Gelet op de hiervoor genoemde richtafstanden, is de richtafstand van 300 meter van het stadion het grootst en zodoende maatgevend. Aan de richtafstanden van de overige milieu-hinderlijke functies die mogelijk worden gemaakt in dit bestemmingsplan wordt zonder meer voldaan.

De meest nabijgelegen woningen bevinden zich ten zuiden van het plangebied (aan de Blauwtjes), op circa 200 m. Aan de richtafstand van 300 m wordt derhalve niet voldaan. De betreffende woningen zijn echter uitgevoerd als geluidswalwoningen: woningen die tevens als geluidsscherm fungeren voor het geluid afkomstig van de nabij gelegen spoorlijn. Aangenomen mag worden dat de bouwconstructie van deze woningen ook het geluid afkomstig van het stadion voldoende tegenhoudt. Deze woningen zijn zodoende niet maatgevend bij de toetsing aan de richtafstanden uit de brochure.

De meest nabij gelegen woningen die niet als geluidswalwoningen zijn uitgevoerd en zodoende als maatgevend worden beschouwd bij de toetsing aan de richtafstand van 300 meter, zijn gelegen aan de Kwakkelhutstraat op een afstand van ten minste 315 meter. Deze woningen voldoen aan de richtafstand van 300 meter uit de VNG-brochure. Zodoende wordt geconcludeerd dat het NAC-stadion in de toekomstige situatie geen relevante milieuhinder veroorzaakt ter plaatse van woningen in de directe omgeving.

### **3.9.3. Conclusie**

De beoogde (her)ontwikkeling van Steenakker, Stadionstraat e.o. betreft de realisatie van kantoorvoorzieningen, (grootschalige) retail en extra parkeerfaciliteiten. Aangezien voor deze activiteiten beperkte richtafstanden gelden (tot ten hoogste 30 meter, zie tabel 3.4) en de meest nabij gelegen woningen op grotere afstand van het plangebied zijn gelegen, zal de (her)ontwikkeling van Steenakker, Stadionstraat e.o. niet leiden tot onaanvaardbare milieuhinder ter plaatse van woningen.

Voor de beoogde uitbreiding van het NAC-stadion geldt een grotere richtafstand (300 m). De meest nabij gelegen woningen die als geluidsgevoelig moeten worden aangemerkt, liggen op een grotere afstand van het stadion. De uitbreiding zal dan ook naar verwachting niet leiden tot onaanvaardbare milieuhinder.

## **3.10. Luchtkwaliteit**

### **3.10.1. Regelgeving**

Op 15 november 2007 is in de Wet milieubeheer onder titel 5.2 Luchtkwaliteitseisen opgenomen. Luchtkwaliteitseisen zijn een implementatie van de Europese regelgeving uit 1996, en bevat luchtkwaliteitsnormen voor de stoffen zwaveldioxide, stikstofoxiden en stikstofdioxide, zwevende deeltjes (fijn stof (PM10)), lood, koolmonoxide en benzeen. Nieuwe ontwikkelingen dienen getoetst te worden aan de grenswaarden. Een grenswaarde geeft de kwaliteit aan die op een bepaald tijdstip ten minste moet zijn bereikt, en die, waar zij aanwezig is, ten minste moet worden in stand gehouden. Behalve voor zwevende deeltjes (PM10) stikstofdioxide voldoet de luchtkwaliteit overal in Breda aan de gestelde grenswaarden. Mede door de relatief hoge achtergrondconcentraties overschrijden de concentraties zwevende deeltjes en stikstofdioxide plaatselijk de grenswaarden. De overschrijdingen hangen in de meeste gevallen samen met het drukke verkeer. Nieuwe bouwinitiatieven mogen er niet toe leiden dat de grenswaarden worden overschreden.

Conform artikel 5.16 van de Wet milieubeheer is voor een plan dat 'niet in betekenende mate' (NIBM) bijdraagt aan de luchtkwaliteit, geen uitgebreid luchtkwaliteitonderzoek nodig en kan het plan zonder toetsing aan de luchtkwaliteitseisen doorgang vinden.

### **3.10.2. Onderzoek**

Uit luchtkwaliteitonderzoek<sup>1)</sup> blijkt dat de luchtkwaliteit ter plaatse van Steenakker, Stadionstraat e.o. en langs de omliggende wegen voor zowel NO<sub>2</sub> als PM<sub>10</sub> aan de normen voldoet zoals vastgelegd in de Wet milieubeheer. Een afzonderlijke bijlage omvat de uitgangspunten en resultaten van dit luchtkwaliteitonderzoek.

Uit luchtkwaliteitonderzoek blijkt dat het plangebied en omgeving zowel in 2010 als 2020 na planrealisatie voor NO<sub>2</sub> en PM<sub>10</sub> voldoet aan de normen zoals vastgelegd in de Wet Milieubeheer. Als gevolg van de planontwikkeling neemt de verkeersintensiteit in het plangebied toe en daardoor nemen ook heel lokaal de concentraties NO<sub>2</sub> en PM<sub>10</sub> enigszins toe van 2009 (huidige situatie) naar 2010 (toekomstige situatie). De luchtkwaliteit voldoet na realisatie van plan (2020) op alle locaties nog ruimschoots aan de geldende normen voor luchtkwaliteit.

### **3.10.3. Conclusie**

Het plangebied Steenakker, Stadionstraat e.o. te Breda voldoet zowel in 2009 (huidige situatie) als in 2010 en 2020 (na realisatie) voor zowel NO<sub>2</sub> als PM<sub>10</sub> aan de normen zoals vastgelegd in de Wet Milieubeheer. Nader onderzoek of maatregelen zijn verder niet noodzakelijk.

## **3.11. Externe veiligheid**

### **3.11.1. Regelgeving**

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

De doelstelling ten aanzien van externe veiligheid in de milieuvisie is: *'In 2015 zijn de risico's inzichtelijk, bekend en aanvaardbaar. Waar noodzakelijk liggen rampenplannen en vluchtroutes klaar. De hulpverleningsdiensten zijn opgeleid en de Bredanaars weten wat ze moeten doen bij gevaarlijke situaties'.*

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

- Circulaire Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen;
- Besluit externe veiligheid inrichtingen;
- Circulaire Zonering rond hoge druk aardgastransportleidingen van 26 november 1982.

---

<sup>1)</sup> Luchtkwaliteitonderzoek Steenakker, Stadionstraat e.o. Breda 50964204-TOS / ECC 09-5299 - versie januari 2010, KEMA, 5 februari 2010

## **Besluit externe veiligheid inrichtingen**

In het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi) wordt gewerkt met normen voor het plaatsgebonden risico en het groepsrisico.

### *Plaatsgebonden risico*

Het plaatsgebonden risico is de kans per jaar dat een persoon die onafgebroken en onbeschermd op een plaats zou verblijven, overlijdt als rechtstreeks gevolg van een ongeval met gevaarlijke stoffen. Het plaatsgebonden risico wordt grafisch met risicocontouren weergegeven. Voor de normstelling zijn de contouren die kans 10-5 (één op honderdduizend) en de kans 10-6 (één op een miljoen) weergegeven het meest relevant.

De contour met kans 10-6 geldt als grenswaarde voor kwetsbare objecten. Dat wil zeggen dat in het gebied binnen deze contour geen kwetsbare objecten voor mogen komen. Kwetsbare objecten zijn gebouwen waar personen zich gedurende een dag langere tijd bevinden (zoals woningen) of gebouwen waarin grote groepen van kwetsbare personen verblijven (zoals verpleeghuizen).

De contour met kans 10-6 geldt als richtwaarde voor beperkt kwetsbare objecten. Gemotiveerd afwijken van deze waarde is voor beperkt kwetsbare objecten mogelijk. Voor beperkt kwetsbare objecten geldt de contour met kans 10-5 als grenswaarde. Beperkt kwetsbare objecten zijn gebouwen die niet als kwetsbaar object worden aangemerkt (zoals bedrijfsgebouwen). Ook objecten met een hoge infrastructurele waarde, zoals een telefooncentrale voor hulpdiensten, worden als beperkt kwetsbaar beschouwd.

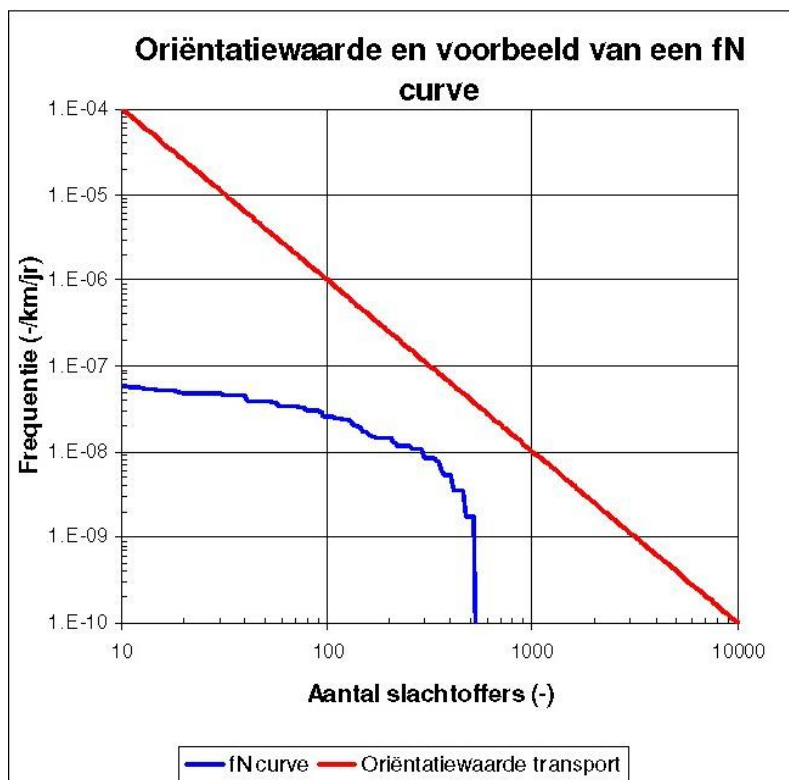
### *Groepsrisico*

Het groepsrisico is een maat voor de maatschappelijke ontwrichting die optreedt als een ongeval met gevaarlijke stoffen plaatsvindt. Het groepsrisico is gedefinieerd als de cumulatieve kansen per jaar dat ten minste 10, 100 of 1.000 personen overlijden als rechtstreeks gevolg van hun aanwezigheid in het invloedsgebied van een bedrijf of transportroute waarbij gevaarlijke stoffen zijn betrokken. Bij het bepalen van het groepsrisico wordt zodoende rekening gehouden met het aantal personen dat zich in het invloedsgebied bevindt. Hoe hoger het aantal personen in het invloedsgebied, hoe hoger het groepsrisico. Het groepsrisico wordt weergegeven in een fN-curve: een grafiek die de cumulatieve frequentie van ongevallen (f) weergeeft voor een bepaald aantal slachtoffers (N).

Voor het groepsrisico geldt geen norm (grens- of richtwaarde) zoals dat wel voor het plaatsgebonden risico bestaat. Gewerkt wordt met een oriëntatiewaarde. Wordt deze oriëntatiewaarde overschreden, dan dient het betrokken bestuursorgaan de toename van het groepsrisico te verantwoorden.

## **Circulaire Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen**

De normstelling uit de Circulaire Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen (CRVGS) sluit aan op het toetsingskader uit het Bevi. Met dien verstande dat het groepsrisico voor transportroutes wordt bepaald voor deelvakken van de betreffende transportroute van 1 km groot. Voor transportroutes is de lijn die loopt tussen een maximum aantal van 10 slachtoffers bij een frequentie van optreden van 10-4 per jaar en een maximum aantal van 100 slachtoffers bij een frequentie van optreden van 10-6 per jaar de oriëntatiewaarde, zie figuur 3.6.



Figuur 3.11. Oriëntatiewaarde en voorbeeld van fN-curve [= figuur 2-1 uit TNO rapport]

### Aardgastransportleidingen

Momenteel werkt het Ministerie van VROM aan een nieuwe AMvB voor de buisleidingen (Besluit externe veiligheid buisleidingen, Bevb). Deze AMvB zal nieuwe regels gaan stellen aan risiconormering en zonering langs transportleidingen, het opnemen van voorschriften in bestemmingsplannen, technische eisen, het aanwijzen van een toezichthouder, melding van incidenten en beschikbaarheid van noodplannen. In de nieuwe AMvB zal zoveel mogelijk worden aangesloten op de risiconormering zoals in het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi) is vastgelegd (plaatsgebonden risico en groepsrisico). Het plaatsgebonden risico en groepsrisico kan voor de aardgasleidingen nu al worden berekend door de Gasunie. Zolang het Bevb nog niet van kracht is moet voor de aardgasleidingen nog worden getoetst aan de oude circulaire. Vooruitlopend op de totstandkoming van het Bevb kan de Gasunie worden gevraagd om het plaatsgebonden risico en groepsrisico te berekenen. De consequenties hiervan moeten in de planregels dan wel de plankaart worden vertaald.

### 3.11.2. Onderzoek

#### Relevante risicobronnen

De belangrijkste risicobronnen voor het plangebied betreffende het vervoer van gevaarlijke stoffen over de nabij gelegen spoorwegverbindingen en de in het plangebied aanwezige ondergrondse aardgasleidingen. In het plangebied komen geen risicovolle bedrijven voor. Ook in de nabije omgeving van het plangebied bevindt zich geen risicovolle bedrijvigheid waarmee in dit kader rekening gehouden dient te worden.

#### *Spoorwegverbindingen voor het vervoer van gevaarlijke stoffen*

In de nabijheid van het plangebied bevinden zich spoortrajecten waarover railtransport van gevaarlijke stoffen plaatsvindt. Voor voorliggend bestemmingsplan zijn twee spoortrajecten relevant:

- Het noordelijke traject (traject Breda- Zevenbergschen Hoek),
- Het zuidelijke traject (traject Breda- Roosendaal).

Het plaatsgebonden risico vormt voor het vervoer van gevaarlijke stoffen over het spoor in de huidige situatie geen probleem. Ook is er in de huidige situatie geen sprake van een overschrijding van de oriëntatiewaarde.

#### *Aardgastransportleidingen*

In het plangebied zijn twee individuele aardgasleidingen (12 en 16 inch). De in het plangebied aanwezige 8 inch aardgasleiding wordt binnenkort buitenwerking gesteld en is derhalve niet (meer) relevant voor het plangebied.

Op grond van informatie van de Gasunie is gebleken dat de  $10^{-6}$  PR-contour van deze leidingen op 0 meter van de leidingen ligt. Dat betekent dat het PR geen belemmering vormt voor realisatie van toekomstige plannen. De leidingen zijn opgenomen op de plankaart en van een passende bestemming en regeling voorzien.

| soort leiding             | druk, diameter  | veiligheidsafstand of minimale bebouwingsafstand* tot zgn. kwetsbare bestemmingen | veiligheidsafstand |
|---------------------------|-----------------|-----------------------------------------------------------------------------------|--------------------|
| aardgasleiding (Z-520-01) | 12 inch, 25 bar | 4 meter                                                                           | 0 meter            |
| aardgasleiding (Z527-01)  | 16 inch, 40 bar | 4 meter                                                                           | 0 meter            |

#### **Actualisatie risicoanalyse Externe Veiligheid stadiongebied Breda**

In 2006 heeft TNO een risicoanalyse uitgevoerd naar de externe veiligheidsrisico's met betrekking tot de aardgastransportleidingen en het transport van gevaarlijke stoffen over het spoor (TNO-rapport R0266/B, 2006). De plannen voor het gebied zijn gewijzigd ten opzichte van hetgeen is beschouwd in 2006. Met het oog op deze aangepaste plannen was een actualisatie van de externe veiligheidsstudie uit 2006 noodzakelijk. TNO heeft daarom in 2008 een actualisatie van de externe veiligheidsstudie uitgevoerd (TNO-rapport 75354, 2008). Momenteel is weer sprake van een wijziging van de plannen, ten opzichte van 2008. Daarnaast is er ook sprake van nieuwe inzichten betreffende de bepaling van de risico's, zoals een nieuwe methodiek voor het bepalen van het bevolkingsbestand, gewijzigde schadeafstanden, etc. TNO heeft daarom opnieuw een actualisatie van de risicoanalyse Externe Veiligheid (TNO-rapport 034-UT-2010-00254, februari 2010) uitgevoerd.

Bij nader inzien is echter gebleken dat met name de veronderstelde aanwezigheid van personen in de bestemmingen 'detailhandel', een van de invoerparameters bij de berekening, is overschat. Het groepsrisico is in dit onderzoek zeer nauwkeurig berekend, waarbij onderscheid is gemaakt tussen de verschillende dagdelen en dagen van de week. Deze hoge mate van detaillering voor de bepaling van het groepsrisico is niet vereist. TNO heeft daarom in april 2010 nogmaals een actualisatie uitgevoerd van de risicoanalyse op basis van de standaard bevolkingsdichtheid, zoals genoemd in de Handreiking verantwoording groepsrisico (VROM, 2007).

Een afzonderlijke bijlage omvat de uitgangspunten en resultaten van deze actualisatie risicoanalyse Externe Veiligheid.

In deze studie zijn 2 varianten geëvalueerd:

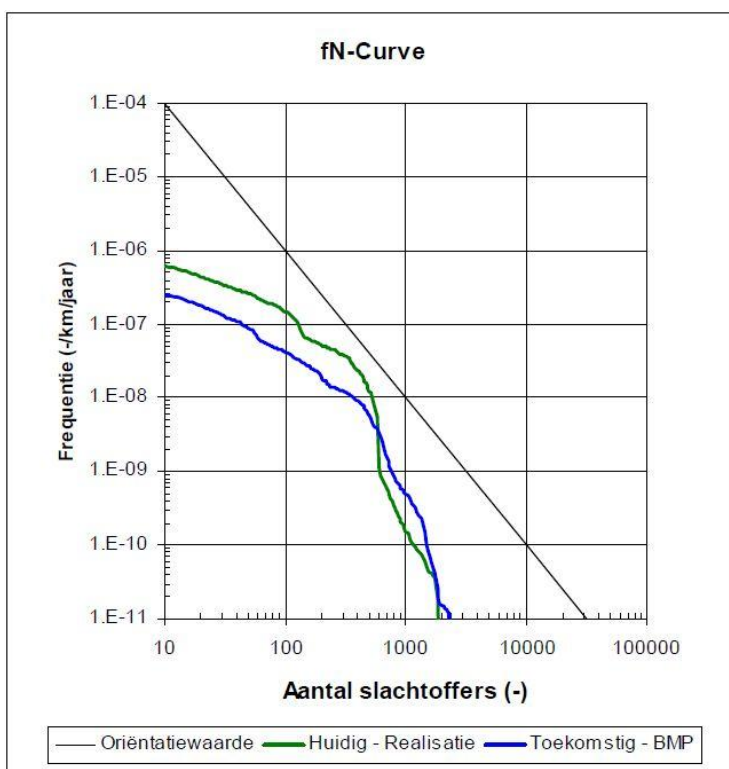
1. Huidige bevolking in combinatie met de realisatiecijfers van 2008 voor het transport van gevaarlijke stoffen op de spoortrajecten door Breda;
2. Toekomstige bevolking in combinatie met de prognosecijfers voor 2020 van ProRail uit 2003, de Beleidsvrije Marktprognose;

Voor de risicoanalyse is onderscheid gemaakt tussen de verschillende trajecten (richting Roosendaal of richting Zevenbergschen Hoek) en de verschillende richtingen van het transport.

Het gaat in variant 2 om een risicoanalyse waarbij een toename van het aantal aanwezige personen ten opzichte van de huidige situatie in het plangebied als gevolg van de volgende ruimtelijke ontwikkelingen is meegenomen:

- Nieuwe kantoren Westerparklaan (18.000 m<sup>2</sup>)
- Nieuwe kantoren (2.500 m<sup>2</sup>)
- Retail (8.500 m<sup>2</sup>)
- Megasupermarkt (6.000 m<sup>2</sup>)
- Retail (8.500 m<sup>2</sup>)
- Uitbreiding NAC stadion met 6.000 plaatsen
- uitbreiding met congres (2.900 m<sup>2</sup>)

Het plaatsgebonden risico blijkt voor het vervoer van gevaarlijke stoffen over het spoor geen belemmeringen op te leveren voor de voorgenumen ontwikkelingen in het plangebied.



Figuur 3.12. fN-curve [= figuur 6-1 uit TNO rapport]

De uitkomsten van het onderzoek laten zien dat er zowel voor de huidige situatie (variant 1 (groen)) als voor de toekomstige situatie (variant 2 (donkerblauw)) geen sprake is van een overschrijding van de oriëntatiewaarde. De toekomstige situatie laat een afname van het groepsrisico zien, ondanks de toename in het aantal aanwezigen dicht bij het spoor. Een vergelijking van de transportaantallen voor gevaarlijke stoffen voor de huidige situatie en de BMP 2003 laat zien dat het transport volgens deze prognose afneemt.

Het quotiënt<sup>1</sup> van het berekende groepsrisico ten opzichte van de oriëntatiewaarde staat in tabel 3.5.

<sup>1</sup> Een maat voor het groepsrisico is het verschil ten opzichte van de oriëntatiewaarde. Hiervoor wordt het quotiënt bepaald van de frequentie ( $f(B)$ ) en de oriëntatiewaarde ( $f(A)$ ) voor alle slachtoffercategorieën. (quotiënt =  $f(B)/f(A)$ ). Een quotiënt groter dan 1 duidt op een overschrijding en een quotiënt kleiner dan 1 geeft aan dat de frequentie onder de oriëntatiewaarde ligt.

**Tabel 3.5 Quotiënt ten opzichte van de oriëntatiewaarde**

| <b>Variant bevolking</b> | <b>Variant transport</b>        | <b>Quotiënt</b> |
|--------------------------|---------------------------------|-----------------|
| Huidige bevolking        | Realisatiecijfers 2008          | 0.40            |
| Toekomstige bevolking    | Beleidsvrije MarktPrognose 2003 | 0.16            |

**Risicoberekening gastransportleidingen**

In verband met de beoogde ontwikkelingen in het plangebied zijn door KEMA, in opdracht van de Gasunie, plaatsgebonden risicoberekeningen (PR) en groepsrisicoberekeningen (GR) uitgevoerd, voor de gastransportleidingen Z-520-01-KR-065 t/m 069 en Z-527-01-KR-019 t/m 024<sup>1</sup>. Een afzonderlijke bijlage omvat de uitgangspunten en resultaten van risicoberekeningen.

Uit de berekening volgt dat voor de beschouwde situatie geen 10-6 per jaar contouren aanwezig zijn. Voor de leidingen is daarnaast het groepsrisico berekend. Uit deze berekeningen blijkt dat voor beide aardgasleidingen het GR, als gevolg van de beoogde ontwikkelingen toeneemt, maar nog steeds ruim onder de oriëntatiewaarde blijft.

Een toename van het GR dient conform de Circulaire Risiconormering Vervoer Gevaarlijke stoffen te worden gemotiveerd.

**3.11.3. Conclusie**

Ten aanzien van het plaatsgebonden en het groepsrisico voor wat betreft het vervoer van gevaarlijke stoffen over het spoor wordt geconcludeerd dat zich geen knelpunt voordoet met betrekking tot het aspect externe veiligheid. Het groepsrisico is acceptabel en overschrijdt de oriëntatie waarde niet.

Met betrekking tot het transport van aardgas via de ondergrondse aardgasleidingen in het plangebied kan worden geconcludeerd dat er geen plaatsgebonden risico aanwezig is. Ten aanzien van het groepsrisico wordt geconcludeerd dat er weliswaar sprake is van een marginale toename, maar de waarde voor het groepsrisico nog ruim onder de oriëntatiewaarde blijft.

**3.12. Planologisch relevante straalpaden en leidingen****Straalpaden**

In het plangebied lopen twee straalpaden. Een aan de noordzijde over het stadion, op een hoogte van 42 meter boven N.A.P met een breedte van 200 meter, en een over de locatie Haagweg, op een hoogte van 39 meter boven N.A.P met een breedte van 200 meter. Ter plaatse van de straalpaden mag de onderliggende bebouwing respectievelijk niet hoger zijn dan 42 meter en 39 meter. In het plangebied is de aanwezige bebouwing onder deze straalpaden respectievelijk maximaal 21 meter en 9 meter. De aanwezige bebouwing vormt dan ook geen belemmering voor de straalpaden. In het bestemmingsplan zijn de straalpaden en de bijbehorende regels met een gebiedsaanduiding aangeduid.

**Leidingen**

Naast de in paragraaf 3.9 behandelde aardgasleidingen, bevinden zich in het plangebied geen andere planologisch relevante leidingen.

<sup>1)</sup> Risicoberekeningen gastransportleidingen, 10-50629, KEMA i.o.v. Gasunie, 3 februari 2010



## 4. Beleid

### 4.1. Inleiding

De beleidscontext voor het plangebied wordt gevormd door landelijke, provinciale, en gemeentelijke beleidsrapportages. In dit hoofdstuk is het relevante rijks-, provinciaal en gemeentelijk beleid samengevat. Het samengevatte beleidskader is niet uitputtend. In de toelichting wordt op een aantal plaatsen verwezen naar beleid of beleidsnotities die niet in deze paragraaf worden behandeld.

### 4.2. Rijksbeleid

#### 4.2.1. Nota Ruimte

De Nota Ruimte (2006) bevat de visie van het kabinet op de ruimtelijke ontwikkeling van Nederland en de belangrijkste bijbehorende doelstellingen. De nota bevat, in overeenstemming met het Hoofdlijnenakkoord van het kabinet, de ruimtelijke bijdrage aan een sterke economie, een veilige en leefbare samenleving en een aantrekkelijk land. De rijksverantwoordelijkheden en die van anderen zijn helder onderscheiden. Daarbij wordt invulling gegeven aan het motto 'decentraal wat kan, centraal wat moet'.

In de Nota Ruimte worden vier algemene doelen geformuleerd:

- a. versterking van de internationale concurrentiepositie van Nederland;
- b. bevordering van krachtige steden en een vitaal platteland;
- c. borging en ontwikkeling van belangrijke (inter)nationale ruimtelijke waarden;
- d. borging van de veiligheid.

Meer specifiek voor steden en netwerken staan de volgende beleidsdoelen centraal:

- ontwikkeling van nationale stedelijke netwerken en stedelijke centra;
- versterking van de economische kerngebieden;
- verbetering van de bereikbaarheid;
- verbetering van de leefbaarheid en sociaal-economische positie van steden;
- bereikbare en toegankelijke recreatievoorzieningen in en rond de steden;
- behoud en versterking van de variatie tussen stad en land;
- afstemming van verstedelijking en economie met de waterhuishouding;
- waarborging van milieukwaliteit en veiligheid.

Weliswaar ligt de nadruk op verstedelijking, maar er moet ook ruimte worden gepland voor water, natuur, landschap, recreatie, sport en landbouw.

#### **Verstedelijking en economie: bundelingsbeleid**

Voor verstedelijking en economische activiteiten gaat het rijk uit van de bundelingstrategie. De steden worden ondersteund in hun functie van economische en culturele motor. In steden en dorpen wordt het draagvlak voor voorzieningen ondersteund. Infrastructuur kan worden

geconcentreerd en optimaal worden benut. Het bundelingsbeleid voor verstedelijking en economische activiteiten moet in beleidsplannen van de decentrale overheden opgenomen zijn. Uitgangspunt is dat in iedere gemeente voldoende ruimte wordt geboden om te voorzien in de natuurlijke bevolkingsaanwas. Dat geldt ook voor meer landelijke gebieden, waar vooral starters en ouderen moeite hebben om aan een geschikte woning te komen. Om dit te kunnen volgen, gaat het rijk de streek- en bestemmingsplan capaciteit voor wonen 'monitoren'. Behalve voor de eigen bevolkingsaanwas, moet iedere gemeente ook voldoende ruimte bieden voor de lokaal georiënteerde bedrijvigheid.

Bundeling van verstedelijking en economische activiteiten betekent dat nieuwe bebouwing voor deze functies grotendeels geconcentreerd tot stand komt. De ruimte die in het bestaande stedelijke gebied aanwezig is, moet door verdichting optimaal worden gebruikt.

### **Stedelijk netwerk**

Het rijk wil verstedelijking zoveel mogelijk bundelen in nationale stedelijke netwerken. Breda maakt als deel van Brabantstad deel uit van het tweede nationale stedelijk netwerk. Het ontwikkelingsperspectief is er op gericht om de hoogwaardige economische veelzijdigheid en de verwevenheid van de steden met het groen te behouden en te versterken.

*Uitgangspunten Nota Ruimte (2006):*

- Bundeling van economische activiteiten.
- Bouwen in bestaand stedelijk gebied.
- Verdichting binnen stedelijk gebied.

Van belang voor het project is de benoeming van het stationsgebied van Breda als sleutelproject. Door bij centrumvorming invulling te geven aan bereikbaarheid, toegankelijkheid en aantrekkelijkheid kan een bijdrage worden geleverd aan de kracht van de stad. Naast de versterking van de bestaande binnensteden en stadscentra, kan het ook gaan om de ontwikkeling van andere centra, zoals bijvoorbeeld die voor kennis en innovatie ("kennisclusters"), voor logistiek en industrie of voor toerisme, recreatie en "leisure". Met de beoogde ontwikkelingen in en rondom het NAC-stadion wordt actief invulling gegeven aan de uitgangspunten van het rijksbeleid.

## **4.3. Provinciaal beleid**

Het Provinciaal beleid voor het plangebied is vastgelegd in twee documenten; Interimstructuurvisie en Paraplunota provincie Noord-Brabant en het Uitwerkingsplan Breda – Tilburg.

### **4.3.1. Brabant in ontwikkeling - Interimstructuurvisie en Paraplunota provincie Noord-Brabant**

De Interimstructuurvisie beschrijft de hoofdlijnen van het provinciaal ruimtelijk beleid. Daarin wordt benoemd hoe het beleid op hoofdlijnen wordt uitgevoerd. Het Streekplan 2002, Brabant in Balans vormt de basis. Beleidsinhoudelijke wijzigingen ten opzichte van het streekplan vloeien voort uit nieuwe wetgeving en bestuurlijke besluitvorming.

In de interimstructuurvisie is een ruimtelijke visie voor 2020 ontwikkeld: 'In 2020 is Brabant een aantrekkelijk leefgebied tussen drie metropolen met ruimte voor alle Brabanders om te leven en te werken met respect voor sociaal-culturele waarden en ontwikkelingen en met respect voor bodem, water, natuur en landschap, dus een contrastrijk Brabant.'

De provincie Noord-Brabant wil samen met de Brabantse gemeenten en haar overige partners werken aan een veelbelovende toekomst voor Brabant als geheel. Ecologische, economische en sociaal-culturele kwaliteiten moeten met elkaar in balans zijn, zodat er voor iedereen prettig wonen, werken en recreëren is. Het hoofdbelang van de provincie voor het ruimtelijk beleid is dan ook zorgvuldig ruimtegebruik. Maar met ruimte voor ontwikkelingen die bijdragen aan het op provinciale schaal behouden en verkrijgen van samenhang en balans tussen economische, ecologische en sociaal-culturele kwaliteiten.

Leidende gedachte is om in de enorme dynamiek die de ruimtelijke ordening in Brabant zo kenmerkt zorgvuldiger met de ruimte in Brabant om te gaan. Om de diverse ruimte-claims met elkaar in evenwicht te brengen worden vijf leidende principes gehanteerd:

- a. meer aandacht voor de onderste lagen;
- b. zuinig ruimtegebruik;
- c. concentratie van verstedelijking;
- d. zonering van het buitengebied;
- e. grensoverschrijdend denken en handelen.

Brabant is contrastrijk. Tussen de stedelijke concentraties van bebouwing en infrastructuur liggen nog altijd landelijke gebieden met een agrarisch gebruik en natuurgebieden. Binnen het ruimtelijk concept "Brabantstad" vormen de 5 grote steden de belangrijkste knooppunten voor de interne en externe relaties van Brabant. Deze steden dragen de grootste opgave bij de verdere verstedelijking van de Provincie, daarbij uitgaande van de eigen kwaliteiten en karakteristieken.

#### **4.3.2. Uitwerkingsplan Breda - Tilburg**

Voor de regio Breda-Tilburg is in 2004 een Uitwerkingsplan opgesteld waarin deze principes nader zijn gedefinieerd. Het uitwerkingsplan is globaal van karakter en niet rechtstreeks bindend, maar is wel richtinggevend. Voor het plangebied van dit bestemmingsplan worden de volgende zaken genoemd:

- a. De infrastructuurbundel van A16 en HSL wordt aangegeven als de ruggengraat van de internationale corridor tussen Rotterdam en Antwerpen, een belangrijke noord-zuidas in Noord-Brabant. Gelegen aan deze as vormt Breda de "Poort van Brabantstad". Deze ligging dient zo veel mogelijk te worden benut;
- b. Het bestaande stedelijke gebied vervult een belangrijke rol voor het accommoderen van de stedelijke ruimtevraag. Het plangebied wordt aangeduid met de term "beheer en intensivering". Het beleid is hier gericht op het behoud van de bestaande kwaliteit. Intensivering van het ruimtegebruik en aanpassing van het stedelijk gebied kan nodig zijn. Dit zal evenwel niet snel leiden tot een andere ruimtelijke structuur of andere functie;
- c. De Lunetstraat wordt aangeduid als "stedelijke as"; een concentratiezone voor verstedelijking waarvan de ontwikkeling is gericht op stedelijke vernieuwing en intensivering, menging van functies en bundeling van infrastructuur;

## 4.4. Gemeentelijk beleid

### 4.4.1. Structuurvisie Breda 2020

De Structuurvisie vormt het algemene beleids- en toetsingskader voor de ruimtelijke ontwikkelingen op de lange termijn (2020). De beleidsbeslissingen hebben betrekking op de ambities van de stad, het te realiseren ruimtelijke programma, de ruimtelijke structuur en de ruimtelijke planning en uitwerkingen. In deze visie wordt een integrale richting aan de verdere ontwikkeling van de stad gegeven.

Om de ambities van Breda waar te maken moet de stad op alle schaalniveaus actief op zoek gaan naar relevante afstemming en samenwerking. Door haar strategische ligging positioneert Breda zich als "Poort van Brabantstad" op het kruispunt van noord-zuid (tussen de zuidvleugel van de Randstad en de Vlaamse Ruit) en oost-west (tussen West-Brabant en Brabantstad) relaties. Deze sleutelpositie biedt de stad kansen voor het uitbouwen van de externe oriëntatie. In de structuurvisie Breda 2020 zijn drie stedelijke ontwikkelingsambities gesteld:

- a. 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;
- b. Breda, een complete duurzame stad voor haar inwoners, op het gebied van wonen, werk, zorg en cultuur;
- c. Breda, een regionale, Brabantse en Europese stad, met een externe oriëntatie.

Ten aanzien van het economische beleid is dit nader gespecificeerd in het bieden van voldoende, gevarieerde werkgelegenheid, ook afgestemd op de behoefte van de arbeidsmarkt. Tevens moet gestreefd worden naar een versterking van de economische structuren het bieden van ruimte aan nieuwe economische ontwikkelingen in de stad en het buitengebied. Voor een duurzame ruimtelijke ontwikkeling van de stad wordt continu gewerkt aan het versterken en uitbouwen van het raamwerk van de stad; de stedelijke hoofdstructuur. Deze structuur wordt gevormd door het Stadslandschap (groen en waterstructuur), de Hoofdfrastructuur (verkeer en vervoerssysteem) en de Stedelijke Zones. Om de functionele programma's een plek in de stad te geven wordt gewerkt met een drietal ruimtelijke strategieën: consolidatie, herstructurering en transformatie.

Voor de ontwikkelingen binnen het plangebied Steenakker, Stadionstraat e.o. zijn de volgende visie en programmaonderdelen uit de structuurvisie van belang.

- a. De Spoorzone is de gehele oost-westzone tussen de noordelijke rondweg en de spoorlijn, van A16 tot A27. Hierbinnen vindt grote stedelijke dynamiek plaats. Het gebied Steenakker, als concentratiepunt van bedrijvigheid en grootschalige detailhandel en sport, is onderdeel van de spoorzone. Met name rond en in relatie tot NAC wordt integrale gebiedsontwikkeling ter hand genomen, waarbij de Lunetstraat als stedelijke as naar de binnenstad wordt ondersteund;
- b. De Lunetstraat wordt als stedelijke as, een belangrijke rol toegedacht als stadsentree vanaf de A16 via de Backer en Ruebweg. Langs deze hoofdonthutingsroute is ruimte voor hoogwaardige bedrijvigheid en detailhandelsvoorzieningen. De Lunetstraat krijgt met de ontwikkeling van de omgeving van het NAC-stadion tot stedelijke vrije tijdscluster met hoogwaardige openbare ruimtes, een grote kwaliteitsimpuls;
- c. Steenakker, Stadionstraat e.o. is aangewezen als een stedelijk vrijetijdscentrum. De bereikbaarheid, toegankelijkheid en ontwikkelingsmogelijkheden van de stedelijke centra, elk met zijn eigen identiteit, moeten worden gewaarborgd. Hierbij spelen de stedelijke assen een belangrijke rol.

#### 4.4.2. Detailhandel

Uitgangspunt bij de gebiedsontwikkeling op de stadionlocatie is het raadsbesluit van december 2007 (nr.31392) en het distributieplanologisch onderzoek van BRO<sup>1)</sup> dat hieraan ten grondslag ligt onder referentie naar het bestaande detailhandelsbeleid. Op basis van dit raadsbesluit wordt de detailhandelsnota uit 2002 geactualiseerd (gereed begin 2010). Ten aanzien van de gebiedsontwikkeling stadionlocatie is in het raadsbesluit het volgende opgenomen:

Beslispunt 7: in te stemmen met detailhandelsontwikkelingen bij de stadionlocatie onder voorwaarden dat:

- Wat betreft de supermarkt het gaat om een verplaatsing van een bestaande supermarkt uit Breda-West die de mogelijkheid krijgt te vergroten tot een XL supermarkt tot een maximum van 6.000 m<sup>2</sup> bvo.
- Wat betreft de niet-dagelijkse artikelen het gaat om de verplaatsing van bestaande vanuit de detailhandelsstructuur gezien, slecht gesitueerde detailhandelsmeters in Breda-West. Dit tot een maximum van 8.500 m<sup>2</sup> bvo.
- Overige grootschalige detailhandel slechts toestaan indien het gaat om verplaatsing vanuit de gemeente Breda, tot een maximum van 6.500 m<sup>2</sup> bvo. Ook hier betreft het, vanuit de detailhandelsstructuur gezien, slecht gesitueerde meters.
- Geen sportretail bij de Stadionlocatie indien voor de Bavelse Berg wordt gekozen voor het voorgestelde thema (outdoor)sport.
- De detailhandelsbestemming op de te verplaatsen locaties verdwijnt en dit publiek-en privaatrechterlijk wordt geregeld.
- Aanvulling met een Toko in de vorm van een groothandel met ondergeschikte detailhandel van ca. 2000 m<sup>2</sup> bvo kan ingepast worden. Het betreft hier geen verplaatsing van een bestaande detailhandelsvestiging.

Beslispunt 9: voor beide gebiedsontwikkelingen aangaande de detailhandel de voorwaarde stellen dat de omvang en branchering publiek- en privaatrechterlijk worden geborgd (bestemmingsplan, privaatrechterlijke overeenkomsten met initiatiefnemers).

#### XL-supermarkt

In onderhavig bestemmingsplan wordt de mogelijkheid geboden voor de vestiging van een XL-supermarkt van 6.000 m<sup>2</sup> bvo binnen het plangebied. Daar aan zijn de volgende voorwaarden verbonden:

- De Jumbo supermarkt met een oppervlakte van 1.922 m<sup>2</sup> bvo op de locatie 'Haagweg' wordt verplaatst naar het plangebied Steenakker, Stadionstraat e.o..
- Jumbo verwerft de locatie 'Haagweg' en sluit de supermarkt op deze locatie.
- Onderhavig bestemmingsplan voorziet tevens in een zodanige wijziging van de detailhandelsbestemming ter plaatse van de locatie 'Haagweg' dat hier geen nieuwe supermarkt en/of grootschalige detailhandel kan worden gevestigd. Afspraken zijn verder uitgewerkt in een vaststellingsovereenkomst tussen gemeente Breda en Jumbo.

De vestiging van een XL-supermarkt in het plangebied Steenakker, Stadionstraat e.o. voldoet aan de randvoorwaarden zoals die geformuleerd zijn in het raadsvoorstel DPO december 2007 immers:

- Voor de XL-supermarkt in het plangebied Steenakker, Stadionstraat e.o. gaat het om een verplaatsing van een bestaande supermarkt in Breda-West, die tevens buiten de bestaande structuur is gevestigd (slecht gesitueerde meters).

---

<sup>1)</sup> Haalbaarheid en effecten nieuwe detailhandelsinitiatieven, Gemeente Breda, BRO, 2007

- Het verplaatsen van de Jumbo naar Steenakker, Stadionstraat e.o. in combinatie met het sluiten van de Haagweg verbetert de mogelijkheden voor het ontwikkelen van het Dr. Struyckenplein (beslispunt 3 van het raadsbesluit: het in stand houden en versterken van de verzorgingsstructuur op buurt- en wijkniveau (Dr. Struyckenplein)).

### **Conclusie**

Geconcludeerd kan worden dat met de vestiging van een Jumbo XL-supermarkt in Steenakker, Stadionstraat e.o. de te verwachten negatieve effecten op de bestaande verzorgingsstructuur in Breda-West voor een groot deel ondervangen kunnen worden. Er wordt voldaan aan de randvoorwaarden van het raadsbesluit DPO uit 2007; namelijk herstructureren van bestaande, slecht gesitueerde detailhandelsmeters.

### **Lunet**

In onderhavig bestemmingsplan wordt de mogelijkheid geboden voor de verplaatsing van het huidige winkelcentrum 'De Lunet' tot een maximum van 8.500 m<sup>2</sup> bvo naar het plangebied. Initiatiefnemer (HEJA projectontwikkeling BV) heeft per brief bevestigd eigenaar te zijn van de huidige Lunet-locatie en bereid te zijn om medewerking te verlenen de detailhandelsbestemming van de achterblijvende locatie op te heffen. Onderhavig bestemmingsplan voorziet in een zodanige wijziging van de bestemming kantoordoeleinden (nader uit te werken) ter plaatse van de locatie 'De Lunet' dat hier geen nieuwe detailhandel kan worden gevestigd. Afspraken zijn geformaliseerd in een vaststellingsovereenkomst tussen de gemeente Breda en HEJA projectontwikkeling BV.

Initiatiefnemer heeft in samenwerking met woningbouwvereniging Singelveste inmiddels een voorstel ingediend in het kader van de intakeprocedure van de gemeente Breda voor de realisatie van een 200-tal bereikbare woningen op deze locatie. De herontwikkeling van de Lunet is een eigenstandig project, en maakt geen direct onderdeel uit van de herontwikkeling Steenakker, Stadionstraat e.o..

### **Grootschalige detailhandel**

In het bestemmingsplan wordt tevens ruimte geboden voor het verplaatsen van in Breda slecht gesitueerde grootschalige detailhandelsmeters tot een maximum van 6.500 m<sup>2</sup> bvo. En voor een groothandel van maximaal 2.000 m<sup>2</sup> bvo.

### *Geen duurzame ontwrichting*

Op basis van jurisprudentie vormen concurrentieverhoudingen bij een planologische belangenafweging geen in aanmerking te nemen belang, tenzij sprake is van duurzame ontwrichting van het voorzieningenniveau, die niet door dwingende redenen wordt gerechtvaardigd. Geen doorslaggevende betekenis komt toe aan overaanbod of mogelijk sluiting van bestaande winkels. Het gaat om de vraag of voor de inwoners van Breda (west) een voldoende voorzieningenniveau behouden blijft in die zin dat zij op een aanvaardbare afstand van hun woonplaats hun regelde inkopen kunnen doen.

Uiteraard zal de concurrentie voor sommige supermarkten toenemen, maar door het bijzondere karakter van een XL-supermarkt op de beoogde locatie zullen de effecten zich spreiden over heel veel bestaande supermarkten en winkelcentra in Breda (west). Het feit dat het om een herstructurering van bestaand aanbod in westelijk Breda gaat, zal er ook toe bijdragen dat de effecten gering zijn. Er zal dan ook geen sprake zijn van een duurzame ontwrichting van de winkelstructuur in westelijk Breda.

### *Garantiestelling*

De gemeenteraad heeft bij motie bij het besluit inzake het DPO in december 2007 garanties gevraagd voor het behoud van de kwaliteit en beschikbaarheid van wijksupermarkten. Initiatiefnemer (HEJA projectontwikkeling BV) heeft zich bij brief, d.d. 29 juni 2009, garant gesteld voor het functioneren van de buurtwinkelcentra in de gebieden Tuinzigt, Haagse Beemden-Zuid en Princenhage. Dit middels een aanbod tot aankoop van de betreffende buurtwinkelcentra op basis van de waarde in het economisch verkeer per 1 januari 2010, indien aantoonbaar geen verantwoorde bedrijfsexploitatie mogelijk is als gevolg van de vestiging van een XL-supermarkt in Steenakker, Stadionstraat e.o.. Als dan zal initiatiefnemer zorgdragen voor een alternatieve voorziening op het gebied van food en dagelijkse boodschappen. Dit onder voorbehoud van medewerking door de eigenaren.

### **4.4.3. Kantoorontwikkeling in Breda**

Het wegvallen van grenzen en de aansluiting op het Europese netwerk van hoge snelheidstreinen leidt ertoe dat Breda steeds meer een sleutelpositie inneemt in een (Europees) netwerk van steden en regio's. Breda wil haar strategisch economische ligging verder benutten en haar positie als één van de tien grote steden van Nederland versterken. De stad heeft al regionale betekenis en aantrekkingskracht op regionale en internationale bedrijvigheid, getuige de vele "Beneluxvestigingen". Het gegeven dat recentelijk wederom drie van dergelijke "Beneluxeerders" in Breda zijn neergestreken, lijkt er op te duiden dat zelfs de crisis kansen biedt voor nieuwe kantoorontwikkeling in Breda.

Met het vertrek van een groot aantal productiebedrijven uit de stad zijn beleving, kennis-economie en handel de centrale economische thema's om nog meer internationale bedrijven en hoogopgeleiden aan te trekken.

De kantorensector is belangrijk voor een gezonde economische ontwikkeling en voor het realiseren van de economische ambities van Breda. De kantorensector is thans goed voor 25% van de totale werkgelegenheid in Breda en groei mag worden verwacht gezien de verdere verdienstelijking van de economie.

De komende jaren worden in Breda diverse locaties (her)ontwikkeld, waarvan enkele omvangrijke. Dit zal leiden tot een grote toevoeging van kantoorruimte, terwijl leegstand van kantoren aan de orde blijft.

Het vigerende kantoren- en bedrijventerreinenbeleid voor Breda is neergelegd in de nota AREA (Actieprogramma Ruimte voor Economische Activiteiten, vastgesteld mei 2000). Wat betreft de kantorenmarkt staat het beleidskader en de voorgestelde systematiek op onderdelen op gespannen voet met de dagelijkse praktijk. Dit is voor de gemeente aanleiding geweest om de Stec Groep opdracht te geven tot het opstellen van een nieuwe visie op de ontwikkeling van de Bredase kantorenmarkt tot 2020. In januari 2010 is de conceptnota gereed gekomen. In de komende maanden zal consultatie plaatsvinden, alsmede bestuurlijke besluitvorming.

### **Doelstellingen actueel Bredaas kantorenbeleid**

In het kader van de nieuwe kantorenvisie zijn de volgende doelstellingen geformuleerd:

- Inzicht verkrijgen in de kwantitatieve en kwalitatieve aspecten van de Bredase (en regionale) kantorenmarkt.
- Een samenhangende visie ontwikkelen op de bestaande en nieuwe kantorenmarkt voor Breda tot 2020 (vraag-aanbod situatie).
- Een proactieve ontwikkelingsstrategie bepalen voor de Bredase kantorenmarkt.
- Inzicht verkrijgen in de ruimtelijke consequenties voor Breda.
- Een strategie bepalen voor regionale samenwerking op het gebied van kantoren.
- Samenhang creëren met het Bredase bedrijventerreinenbeleid.

Teneinde op adequate wijze te kunnen inspelen op de wensen van de markt, de eigen gemeentelijke wensen en belangen en nieuwe trends en ontwikkelingen, zodat de (sociaal) economische ambities van Breda en de Regio kunnen worden gerealiseerd.

### **Nieuwe kantoorontwikkelingen**

Qua ontwikkeling van nieuwe kantoorlocaties ligt de komende periode de prioriteit in het spoorzone-gebied (Via Breda) en in het bijzonder in het Stationskwartier. Dit neemt niet weg dat elders in de stad geen kantoorontwikkelingen meer plaats zouden kunnen vinden, of gewenst zouden zijn. In de praktijk worden op diverse locaties kantoorvolumes toegevoegd. De realisering van bepaalde typen kantoor-milieus zijn zelfs erg gewenst vanuit het oogpunt van complementariteit, zoals bijvoorbeeld snelweg- (radialen)milieus (A16/A27) en kleinschalige kantoor-milieus.

De omgeving van het NAC-stadion biedt een vestigingsmilieu dat zich, in principe, prima leent voor verdere toevoeging van kantoorvolume. De recente kantoorontwikkelingen in deze omgeving mogen zeker als succesvol worden aangemerkt. De concept-kantorenvisie (januari 2010) stelt: "Op basis van een eerste beoordeling zijn de locaties Steenakker-Noord en NAC -stadion voor ontwikkeling van kantoren langs of nabij de snelweg A-16 het meest interessant. Beide locaties zijn redelijk tot goed bereikbaar, hebben voldoende plancapaciteit en beschikken over voldoende mogelijkheden om een levendig en aantrekkelijk gebied te realiseren. Daarbij liggen beide locaties in de nabijheid van meerdere economische functies, zoals bedrijventerrein, leisure (voetbal), maar ook andere kantoorlocaties, zoals Westerhage en de bestaande kantoren aan de Lunetstraat. Wanneer de gemeente Breda kiest voor de ontwikkeling van beide locaties, is er aan de A-16 ruimte voor in totaal iets meer dan 60.000 m<sup>2</sup> vvo kantoren. Goed faseren van de locaties (ook voor de periode na 2020) is dan belangrijk".

Voor met name de eerder genoemde "Beneluxeerders" biedt de omgeving van het NAC-stadion een aantrekkelijk vestigingsmilieu. De Bredase praktijk leert dat dit type bedrijven bij uitstek snelweg-georiënteerd is en zich niet of nauwelijks laat verleiden om zich te vestigen in de omgeving van het spoorwegstation. Het betreft derhalve geen concurrentie tussen het spoorzonegebied en de omgeving van het NAC-stadion. Er is eerder sprake van complementariteit dan van concurrentie, daar het twee verschillende type locaties betreft.

#### **4.4.4. Verkeersplan Breda**

Ook het Verkeersplan Breda heeft een rol gespeeld bij de totstandkoming van het bestemmingsplan. In dit plan zijn de netwerken voor het autoverkeer, het openbaar vervoer en het langzaam verkeer geschetst voor het jaar 2010. Aan de hand van deze netwerken worden in het bestemmingsplan uitspraken gedaan over de bereikbaarheid van de locatie voor de verschillende vervoersmodaliteiten en worden indien aanwezig de knelpunten daarin benoemd.

#### **4.4.5. Waterplan Breda**

Het gemeentelijk waterbeleid, zoals beschreven in het Waterplan Breda, geeft invulling aan het nationale, provinciale en regionale waterbeleid zoals verwoord in respectievelijk de Vierde Nota Waterhuishouding (Ministerie van V&W, 1998), het tweede provinciale Waterhuishoudingsplan Noord-Brabant (provincie Noord-Brabant, 1998), de waterbeheersplannen van Waterschap Brabantse Delta. Het waterplan is opgesteld om op lokaal niveau de verschillende beleidslijnen te integreren tot een samenhangend geheel. Op deze wijze wordt gestreefd naar het bereiken en handhaven van een duurzaam, gezond en veerkrachtig watersysteem en een daarop afgestemd water- en landgebruik binnen de waterketen en het watersysteem.

#### **4.4.6. Erfgoed in Context Erfgoed Visie Breda 2008-2015**

De Erfgoedvisie geeft een samenhangende visie op het gebied van het cultureel erfgoed van Breda in de disciplines archeologie, architectuur, bouwhistorie, cultuurhistorie en monumentenzorg. Het belangrijkste uitgangspunt is daarbij identiteit. Cultureel erfgoed is een integraal deel van de identiteit en de stedelijke en landschappelijke ontwikkeling van Breda, waardoor ontmoetingen van heden en verleden gelden als uitdaging en inspiratiebron voor de toekomst. In de Structuurvisie Breda 2020 wordt onderscheid gemaakt in consolidatie-, herstructurerings- en transformatiegebieden. In al deze gebieden staat identiteit centraal, waarbij er niet alleen aandacht is voor het behoud en de versterking van de bestaande (zichtbare en onzichtbare) identiteitsdragers, maar ook voor het realiseren van nieuwe. Erfgoed is daarbij een van de leidende beginselen in het ruimtelijke ontwikkelingsproces.

#### **4.4.7. Milieuvisie Breda 2015**

Milieuvisie Breda 2015 (2002) is een nadere uitwerking van de milieuaspecten uit de Stadsvisie Breda. Het geeft een visie voor het toekomstige milieu van de stad en haar inwoners. Aspecten als duurzaamheid en leefbaarheid spelen daarin een belangrijke rol, Breda wil immers een stad met karakter zijn, waar mensen graag wonen, werken en recreëren. In de Milieuvisie zijn 104 actiepunten benoemd voor de uitvoering van de Milieuvisie. Een groot deel van die punten betreft voortzetting van het bestaande beleid (Stadvisie, Gemeentelijk Milieubeleidsplan 1996-1999 en andere gemeentelijke plannen) of uitvoering van wettelijke taken. Uitvoering van die punten vindt plaats in het reguliere werk van de diensten of in projectvorm.

Het gemeentelijk beleid ten aanzien van diverse milieuthema's is in het onderstaande puntsgewijs opgesomd.

##### **Geluid**

De beleidsnotitie 'ontheffingenbeleid Wet geluidhinder: wegverkeerslawaaai, spoorweglawaaai en industrielawaaai (2007)' heeft betrekking op alle nieuwe en gewijzigde situaties, die verband houden met wegverkeerslawaaai, spoorweglawaaai en industrielawaaai. In het ontheffingenbeleid wordt beschreven welke afwegingen gemaakt worden bij het bepalen of en wanneer meer geluid op een woning wordt toegestaan dan wettelijk is vastgelegd.

##### **Luchtkwaliteit**

In het Luchtkwaliteitsplan Breda 2006-2009 wordt onder andere aangegeven wat de gemeente wil en kan gaan doen om een bijdrage te leveren aan een betere luchtkwaliteit. Na overleg met een groot aantal partijen is besloten het volgende pakket van maatregelen tot uitvoering te gaan brengen:

- schoon gemeentelijk wagenpark;
- schoon openbaar vervoer;
- milieuzones (gebieden waar alleen schoner (vracht)verkeer is toegestaan);
- verkeersdoorstroming;
- communicatie en gezondheid;
- fietsmaatregelen en vervoersmanagement;
- overige maatregelen zoals het meten en / of monitoren bij specifieke knelpunten en overleggen met het Rijk.

**Externe veiligheid**

De gemeente beoogt in haar beleid een veilige woon- en leefomgeving in de meest brede zin, op integrale wijze tot stand gekomen. Het doel is om het aantal vernielingen, geweldsdelicten, diefstallen, woninginbraken en verkeersslachtoffers sterk terug te brengen. Daarnaast zal ook het gevoel van veiligheid groter moeten worden. Bij de ontwikkeling van nieuwbouwwijken vormen de veiligheidsaspecten een belangwekkend uitgangspunt dat bij voorkeur al in een vroeg stadium van het planproces worden meegenomen.

**Bodem**

De doelstelling ten aanzien van bodem in de milieuvisie is: 'In 2015 is Breda een eind op weg richting de landelijke doelstelling: een stad op een stevige, leefbare en duurzame bodem, die geschikt is voor een breed gebruik. Alle historische bodemverontreinigingen zijn gesaneerd of beheersbaar geworden'. Bij nieuwe ontwikkelingen dient bekeken te worden of de bodem een belemmering op kan leveren voor het tot stand komen hiervan. In alle gevallen is het mogelijk om de bodem geschikt te maken voor het gewenste gebruik van een locatie. Het is echter mogelijk dat een plan financieel onuitvoerbaar wordt omdat de kosten van de sanering te hoog zijn. Om een beeld te krijgen van de bodemkwaliteit dient een bodemonderzoek uitgevoerd te worden. Indien dit niet mogelijk is kan op basis van een historisch onderzoek een verwachting worden uitgesproken over de te verwachten bodemkwaliteit.

**Gemeentelijk Rioleringsplan**

De wijze waarop de gemeente Breda het beheer wil voeren over het gemeentelijk rioolstelsel staat verwoord in het Gemeentelijk Rioleringsplan Breda. De hieraan gekoppelde doelen zijn:

- het beperken van wateroverlast door hevige regenval;
- duurzaam omgaan met hemelwater;
- doelmatig beheer;
- bewustwording gebruikers riolering;
- kostendekkend rioolrecht.

## 5. Juridische planbeschrijving

### 5.1. Algemeen

In de voorgaande hoofdstukken is ingegaan op de beoogde ontwikkeling van Steenakker, Stadionstraat e.o. en de ruimtelijke onderbouwing ervan. Om deze ontwikkelingen daadwerkelijk te kunnen realiseren, dienen deze (voor zover ruimtelijk relevant en mogelijk) juridisch vertaald te worden. Het aangewezen planologische instrument hiervoor is het bestemmingsplan. In navolgende paragrafen komt de juridische planbeschrijving aan bod, waarbij allereerst de hoofdopzet van het bestemmingsplan wordt beschreven en daarna de inleidende regels en de bestemmingsregels aan bod komen.

### 5.2. Hoofdopzet

Het bestemmingsplan bestaat uit planregels, een verbeelding (plankaart) en een toelichting. De planregels en de verbeelding vormen het juridisch bindende deel van het bestemmingsplan. De verbeelding heeft de rol van visualisering van de bestemmingen. De planregels regelen hoe de betreffende gronden mogen worden gebruikt en bebouwd. De bestemmingen zijn zo opgenomen dat voldoende rechtszekerheid bestaat voor omwonenden en andere gebruikers van het gebied en de omliggende gebieden. In de toelichting wordt gemotiveerd waarom sprake is van een goede ruimtelijke ordening. In Nederland zijn sinds kort regels afgesproken over de naamgeving, de opbouw van de planregels en hoe deze worden verbeeld. Dit wordt de zogenoemde Standaard Vergelijkbare Bestemmingsplannen 2008 (SVBP2008) genoemd. Dit alles om alle bestemmingsplannen in Nederland beter te kunnen vergelijken en ze ook digitaal uitwisselbaar te maken. Per 1 januari 2010 is deze digitalisering verplicht. Het bestemmingsplan Steenakker, Stadionstraat e.o. is opgesteld volgens deze landelijke richtlijnen en standaarden.

Het bestemmingsplan is primair bedoeld om de beoogde ontwikkelingen, uitbreiding van het Rat Verlegh stadion en de realisatie van kantoren en winkels met bijbehorende voorzieningen rondom het stadion, juridisch-planologisch mogelijk te maken. In juridisch-planologisch opzicht wordt het bestemmingsplan opgevat als een ontwikkelingsplan.

#### Indeling planregels

De juridische regeling bestaat uit vier hoofdstukken, te weten:

- Inleidende regels;
- Bestemmingsregels;
- Algemene regels;
- Overgangs- en slotregels.

Deze volgorde is gebaseerd op de indeling zoals deze is voorgeschreven in de SVBP.

In hoofdstuk 1 ('Inleidende regels') worden de in het bestemmingsplan voorkomende begrippen beschreven, die voor de leesbaarheid en de uitleg van het plan van belang zijn. Bij de toetsing aan het bestemmingsplan wordt uitgegaan van de in dit artikel aan de betreffende begrippen toegekende betekenis. Daarnaast staat in dit hoofdstuk de wijze van meten, die aangeeft hoe hoogte- en andere maten die bij het bouwen in acht genomen dienen te worden, gemeten moeten worden. In het volgende hoofdstuk ('Bestemmingsregels') wordt ingegaan op de bestemmingen en hun gebruik (zie paragraaf 5.3). Daarna volgt het hoofdstuk ('Algemene regels') waar wordt ingegaan op de algemene regels, zoals algemene onthefingsregels, algemene wijzigingsregels en procedureregels die op vrijwel alle bestemmingen van toepassing zijn. Hoofdstuk 4 ('Overgangs- en slotregels') gaat in op het overgangsrecht voor bestaand gebruik en bouwwerken en de citeertitel van het plan, zoals die overgenomen moeten worden uit het Besluit ruimtelijke ordening (Bro).

### 5.3. Bestemmingen

In de planregels zijn de bestemmingen in alfabetische volgorde opgenomen. In deze paragraaf volgt een toelichting op elke bestemming.

#### **Detailhandel-1 (artikel 3)**

De bestemming 'Detailhandel-1' wordt toegekend aan het bouwblok grenzend aan het voorplein aan de westzijde van het stadion. Het gaat daarbij om de vestiging van maximaal één supermarkt in de vorm van een XL-supermarkt van minimaal 3.500 en maximaal 6.000 m<sup>2</sup> bvo en niet-dagelijkse artikelen (het verplaatsen van winkelcentrum de Lunet) tot een maximum van 8.500 m<sup>2</sup> bvo. Voor gebouwen is een bouwvlak met een maximale bouwhoogte opgenomen, gebaseerd op het stedenbouwkundig ontwerp. Gebouwen mogen alleen gebouwd worden binnen het aangegeven bouwvlak. Ter plaatse van de aanduiding 'kantoor' op de verbeelding zijn op de tweede bouwlaag of hoger tevens kantoren toegestaan. Voorts is ter plaatse van de aanduiding 'brug' op de verbeelding een loopbrug met een hoogte van maximaal 15 meter toegestaan.

#### **Detailhandel-2 (artikel 4)**

De bestemming 'Detailhandel-2' wordt toegekend aan het bouwblok op de kop van het grootschalige parkeerterrein aan de oostzijde van het stadion. Het gaat daarbij om de vestiging van uit Breda te verplaatsen slecht gesitueerde grootschalige detailhandel tot een maximum van 6.500 m<sup>2</sup> bvo. Per vestiging geldt daarbij een ondergrens van 1.500 m<sup>2</sup> bvo. Ter plaatse van de aanduiding 'groothandel' is tevens groothandel toegestaan tot een maximum van 2.000 m<sup>2</sup> bvo. Voor gebouwen is een bouwvlak met een maximale bouwhoogte opgenomen, gebaseerd op het stedenbouwkundig ontwerp. Gebouwen mogen alleen gebouwd worden binnen het aangegeven bouwvlak.

Binnen deze bestemming is eveneens een wijzigingsbevoegdheid opgenomen om de bestemming onder voorwaarden te kunnen wijzigen in kantoor of dienstverlening indien dit noodzakelijk is.

#### **Detailhandel-3 (artikel 5)**

Gelet op de gewenste beëindiging van de detailhandelsfunctie in de vorm van een supermarkt en/of grootschalige detailhandel op de locatie van de huidige Jumbo-supermarkt aan de Haagweg is de bestemming 'Detailhandel-3' toegekend aan deze locatie. Het gaat daarbij om detailhandel, niet zijnde dagelijkse artikelen of grootschalige detailhandel, waarvoor een vloeroppervlakte per vestiging geldt van maximaal 100 m<sup>2</sup> bvo.

Voor gebouwen is een bouwvlak met een maximale bouwhoogte opgenomen, gebaseerd op het vigerende bestemmingsplan. Gebouwen mogen alleen gebouwd worden binnen het aangegeven bouwvlak.

#### **Kantoor (artikel 6)**

De bestemming 'Kantoor' wordt toegekend aan de zelfstandige kantoorvestiging langs de Westerparklaan. Voor gebouwen is een bouwvlak met een maximale bouwhoogte opgenomen, gebaseerd op het stedenbouwkundig ontwerp. Gebouwen mogen alleen gebouwd worden binnen het aangegeven bouwvlak.

#### **Sport (artikel 7)**

Voor het stadion inclusief de daartoe behorende voorzieningen, zoals tribunes, kleedruimtes, trainingsfaciliteiten, ontvangstruimtes en daaraan ondergeschikte horeca, wordt de bestemming 'Sport' opgenomen. Gebouwen worden binnen het aangegeven bouwvlak gebouwd.

Daarnaast zijn kantoren, detailhandel, dienstverlening en een museum toegestaan in de ruimtes onder en tussen de tribunes. Het gaat daarbij om detailhandel uitsluitend in de branches woninginrichting, bouw- en inrichtingsmaterialen, elektrische huishoudelijke apparaten (bruin-, wit- en grijsgoed), rijwielen motoren en automaterialen, boten, caravans kampeerartikelen, "om" de woning (bloemen, planten dierenbenodigdheden ed).

#### **Verkeer (artikel 8)**

De bestemming 'Verkeer' heeft betrekking op wegen, voet- en fietspaden en parkeervoorzieningen, maar maakt ook nutsvoorzieningen, speelvoorzieningen, groen en water mogelijk. Hiermee is herinrichting van de openbare ruimte mogelijk zonder dat een (bestemmings)planherziening daarvoor nodig is. Voor de voetgangersbrug over de Westerparklaan en de loopbrug voor de uitsupporters aan de zuidzijde van het stadion is een aanduiding brug opgenomen.

#### **Water (artikel 9)**

Het oppervlakte water, in de vorm van de watergang aan de zuidzijde en de waterpartij rondom de kantoren langs de Westerparklaan, is bestemd als 'Water'.

#### **Kantoor – Uit te werken bestemming (artikel 10)**

Gelet op de gewenste beëindiging van de detailhandelsfunctie op de locatie van het huidige winkelcentrum 'De Lunet' aan de kruising van de Tramsingel en de Lunetstraat is de vigerende bestemming, zijnde 'Kantoordoeleinden (nader uit te werken)' integraal overgenomen uit het bestemmingsplan Tuinzigt exclusief detailhandel in niet dagelijkse goederen en een verkooppunt voor motorbrandstoffen zonder LPG.

Op deze gronden mag uitsluitend worden gebouwd overeenkomstig een door burgemeester en wethouders vastgesteld uitwerkingsplan. Voor het uitwerkingsplan zijn in dit artikel uitwerkingsregels opgenomen.

#### **Leiding - Gas (artikel 11)**

Om de planologisch relevante gasleiding te beschermen is ter plaatse van deze leidingen en de bijbehorende veiligheidszone en zakelijke rechtstroken, een specifieke dubbelbestemming opgenomen. Bouwen of specifieke aanlegwerkzaamheden zijn binnen de dubbelbestemming in principe niet mogelijk. Middels een ontheffing danwel het verlenen van een aanlegvergunning zijn hiertoe toch mogelijkheden indien de specifieke belangen gemoeid met de leidingen niet worden geschaad.

**Vrijwaringszone-straalpad (Artikel 13)**

Om de planologisch relevante straalpaden te beschermen is ter plaatse van deze straalpaden een vrijwaringszone opgenomen. Voor zover gebouwen en andere bouwwerken, geen gebouwen zijnde, zijn toegestaan op grond van de bestemmingsbepalingen ter plaatse van deze vrijwaringszone worden hieraan hoogtebeperkingen gesteld.

## 6. Uitvoerbaarheid

### 6.1. Financiële uitvoerbaarheid

De Wet ruimtelijke ordening (Wro) maakt met het bepaalde in afdeling 6.4 het vaststellen van een exploitatieplan verplicht voor een aantal bouwactiviteiten wanneer deze planologisch mogelijk worden gemaakt in een bestemmingsplan, een wijziging van een bestemmingsplan, een projectbesluit of een projectafwijakingsbesluit. De bouwplannen waarbij een exploitatieplan verplicht is en welke zijn opgenomen in artikel 6.2.1 van het Besluit ruimtelijke ordening zijn:

- de bouw van een of meer woningen;
- de bouw van een of meer andere hoofdgebouwen;
- de uitbreiding van een hoofdgebouw met ten minste 1.000 m<sup>2</sup> of met een of meer woningen;
- de verbouwing van een of meer aangesloten gebouwen die voor andere doeleinden in gebruik of ingericht waren, voor woondoeleinden, mits ten minste 10 woningen worden gerealiseerd;
- de verbouwing van een of meer aaneengesloten gebouwen die voor andere doeleinden, mits de cumulatieve oppervlakte van de nieuwe functies tenminste 1.000 m<sup>2</sup> bedraagt;
- de bouw van kassen met een oppervlakte van ten minste 1.000 m<sup>2</sup>.

Bovendien is een exploitatieplan nodig als locatie-eisen (aan openbare ruimte of woningcategorieën) gesteld moeten worden en het bepalen van een tijdvak of fasering noodzakelijk is.

Geen exploitatieplan is nodig indien het verhaal van de exploitatiekosten over de gronden anderszins verzekerd is (bijvoorbeeld via een overeenkomst), er geen fasering en of tijdvak behoeft te worden vastgelegd en geen locatie-eisen (openbare ruimte) of woningbouwcategorieën hoeven te worden vastgesteld.

Ten behoeve van de uitbreiding van het NAC-stadion en de ontwikkeling van de omliggende gronden is op 16 juli 2009 tussen betrokken partijen, HEJA projectontwikkeling BV, NAC en de gemeente Breda, een samenwerkingsovereenkomst gesloten. In deze samenwerkingsovereenkomst zijn onder andere afspraken vastgelegd met betrekking tot een sluitende planexploitatie. De financiële haalbaarheid van de totale ontwikkeling is daarmee verzekerd.

Op basis van het bovenstaande is voor het onderhavige bestemmingsplan geen aanleiding tot kostenverhaal middels een exploitatieplan en is er dan ook geen verplichting om tegelijkertijd met het bestemmingsplan een exploitatieplan op te stellen.



## 7. Communicatie

### 7.1. Inleiding

In de Wet ruimtelijke ordening (Wro) is de te volgen wettelijke procedure voor het bestemmingsplan vastgelegd. In dit stadium wordt het bestemmingsplan terinzage gelegd in het kader van de inspraakprocedure. Ook wordt vindt in deze fase het wettelijke vooroverleg voor het voorliggend concept ontwerpbestemmingsplan plaats met instanties als waterschap, diensten van het Rijk en provincie. Indien dit traject is afgerond, start de wettelijke procedure met betrekking tot vaststelling van het bestemmingsplan (paragraaf 8.2.3 en 8.2.4).

### 7.2. Procedure

#### 7.2.1. Vooroverleg

In het kader van het overleg als bedoeld in artikel 3.1.1 van het Besluit ruimtelijke ordening is onderhavig concept ontwerpbestemmingsplan toegezonden aan de volgende instanties:

- a. Directie Ruimtelijke Ontwikkeling en Handhaving, provincie Noord-Brabant, 's-Hertogenbosch;
- b. Waterschap Brabantse Delta, Breda;
- c. VROM Inspectie Zuid, Eindhoven;
- d. Ministerie van Economische Zaken, Eindhoven;
- e. Rijksdienst voor Archeologie, Cultuurlandschap en Monumenten, Amersfoort;
- f. Rijkswaterstaat, directie Noord-Brabant, 's-Hertogenbosch;
- g. DVD (Dienst Vastgoed Defensie), Directie Zuid, Tilburg;
- h. N.V. Nederlandse Gasunie, Waddinxveen;
- i. Brabant Water, Breda;
- j. Brabantse Milieufederatie, Tilburg;
- k. Brandweer Midden en West-Brabant, Pro-actie en Preventie, Tilburg;
- l. Kamer van Koophandel West-Brabant, Breda;
- m. KPN Operations Vaste Net, Apeldoorn;
- n. Prorail;
- o. NS reizigers, bedrijfs- en produktontwikkeling;
- p. NV Nederlandse Spoorwegen.

De instanties genoemd onder a, b, c, h, k, n en o hebben een reactie gegeven op onderhavig bestemmingsplan. NS reizigers, bedrijfs- en produktontwikkeling, heeft aangegeven geen inhoudelijke reacties te hebben op het bestemmingsplan. De overige instanties hebben wel inhoudelijk gereageerd. De reacties van deze instanties zijn in deze paragraaf samengevat en beantwoord. De uitkomsten van het overleg zijn verwerkt in het bestemmingsplan.

## **Directie Ruimtelijke Ontwikkeling en Handhaving, provincie Noord-Brabant, 's-Hertogenbosch;**

De directie Ruimtelijke Ontwikkeling en Handhaving, provincie Noord-Brabant heeft een opmerking aangaande de provinciale belangen welke vastgelegd zijn in de Interimstructuurvisie Brabant in Ontwikkeling.

### Inhoud overlegreactie

Op grond van het provinciale beleid wordt in stedelijke regio's ruimte geboden aan groot-schalige voorzieningen en kantoorvestigingen. Qua ontwikkeling van nieuwe kantoorlocaties ligt de komende periode de prioriteit in het Spoorzonegebied en het Stationskwartier. Onduidelijk is welke consequenties de grootschalige kantoorontwikkeling heeft voor het programma in het Spoorzonegebied en het Stationskwartier. De provincie vraagt zich af of de provinciale belangen op voldoende wijze zijn gewaarborgd.

### Overweging

Qua ontwikkeling van nieuwe kantoorlocaties ligt de komende periode de prioriteit inderdaad in het spoorzonegebied en in het bijzonder in het Stationskwartier. Dit neemt niet weg dat elders in de stad geen kantoorontwikkelingen meer plaats zouden kunnen vinden, of gewenst zouden zijn. In de praktijk worden op diverse locaties kantoorvolumes toegevoegd. De realisering van bepaalde typen kantoormilieus zijn zelfs erg gewenst vanuit het oogpunt van complementariteit, zoals bijvoorbeeld snelweg- (radialen)milieus (A16/A27) en kleinschalige kantoormilieus.

In opdracht van de gemeente Breda een nieuwe visie op de ontwikkeling van de Bredase kantorenmarkt tot 2020 opgesteld. De (concept) kantorenvisie stelt dat op basis van een eerste beoordeling de locaties Steenakker-Noord en NAC-stadion (Steenakker, Stadionstraat e.o.) voor ontwikkeling van kantoren langs of nabij de snelweg A-16 het meest interessant zijn. Deze (concept) kantorenvisie is als aanvulling verwerkt in de toelichting van het bestemmingsplan.

## **VROM Inspectie Zuid, Eindhoven;**

Door de VROM-Inspectie zijn een tweetal opmerkingen gemaakt aangaande aardgastransportleidingen en mobiliteit. De opmerkingen zijn gemaakt vanuit nationale belangen zoals verwoord in de Realisatieparagraaf Nationaal Ruimtelijk Beleid (RNRB, TK2007-2008, 31500 nr 1).

### Inhoud overlegreactie

Naar aanleiding van de uitgevoerde risicoanalyse naar externe veiligheidsrisico's, welke is uitgevoerd door TNO, wordt opgemerkt dat de risico's van aardgastransportleidingen in relatie tot het vervoer van gevaarlijke stoffen over spoor tevens in een risicoanalyse vastgelegd dienen te worden.

Verzoek is de meest relevante informatie uit de circulaire 'Zonering langs hoge druk aardgastransportleidingen' op te nemen in de toelichting en regels. In de toelichting dienen risicorelevante parameters als 'ontwerpdruk', 'diameter' en 'transporteerbare stof' van de aardgastransportleidingen te worden opgenomen.

Tevens is er het verzoek een belemmeringsstrook van 5 meter aan weerszijden van de buisleiding op te nemen en deze in toelichting, regels en zo nodig in de verbeelding aan te passen.

Met betrekking tot mobiliteit moet inzichtelijk worden gemaakt welke effecten de ontwikkelingen hebben op de aansluiting Prinsenbeek (A17 op de A16) en dan voornamelijk de afrijd-capaciteit van de BRI tijdens de ochtendspits Breda in. En indien nodig de maatregelen die hiervoor getroffen moeten worden.

#### Overweging

Naar aanleiding van de overlegreactie van de Gasunie en VROM Inspectie Zuid heeft de gemeente als bevoegd gezag de Gasunie, als leidingbeheerder, gevraagd een groepsrisicoberekening uit te voeren met betrekking tot het transport van aardgas via de ondergrondse aardgasleidingen in het plangebied. Resultaten hiervan evenals de risicorelevante parameters als 'ontwerpdruk', 'diameter' en 'transporteerbare stof' van de aardgastransportleidingen zijn verwerkt in de toelichting van het ontwerpbestemmingsplan.

In overleg met de Gasunie is besloten dat een belemmeringstrook van 4 meter aan weerszijden van de leidingen voldoende is.

De aansluiting 17 'Breda-noord, Prinsenbeek' op de A16 is momenteel overbelast. Om dit knelpunt op te lossen zijn door de gemeente Breda en Rijkswaterstaat voor de korte termijn de volgende maatregelen bedacht.

- Verlengen van de opstelstroken bij de verkeerslichten op de afritten door het aanpassen van de markering is reeds uitgevoerd.
- Verlengen van de opstelstroken vanuit Breda richting de A16 waarbij de toerit richting Antwerpen meer capaciteit krijgt, wordt uitgevoerd zomer 2010.
- Verlengen van de invoegstrook op de toerit richting Antwerpen waardoor het samenvoegen beter verloopt, wordt uitgevoerd zomer 2010.
- De studie 'Ruit van Breda' - om de verdeling van het verkeer op de Rijkswegen rondom Breda zo optimaal mogelijk te verdelen - wordt in 2010 afgerond. De Dynamisch VerkeersManagement (DVM)-maatregelen die hieruit volgen worden opgenomen in het maatregelenpakket 2011-2013 DVM-brabantstad.
- Ten behoeve van een betere verdeling van het verkeer over de aansluitingen op de A16 wordt momenteel door de provincie een studie HWN-OWN uitgevoerd, om maatregelen te bedenken om onder andere de afwikkeling op de aansluiting 17 'Breda-noord, Prinsenbeek' te verbeteren.

#### **Brandweer Midden en West Brabant, advies d.d. 10 oktober 2009**

Door de Brandweer Midden en West Brabant, afd. Pro-actie Preventie zijn een tweetal opmerkingen gemaakt betreffende hebbende op circulaire risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen. Daarnaast wordt opgemerkt dat aanbevelingen en conclusies uit de vooroverleggen niet of nauwelijks in het concept bestemmingsplan verwerkt zijn.

#### Inhoud overlegreactie

De Brandweer Midden en West Brabant adviseert nadere bouwkundige eisen voor nieuwbouw op te nemen in het ruimtelijke besluit. Dit alles vindt zijn grondslag in de naastgelegen spoorlijnen Dordrecht-Breda en Etten-Leur-Breda waarover risicovol goederenvervoer plaats vindt.

Verder wordt er opgemerkt dat de risicoberekeningen berekend zijn op basis van prognoses uit 2003. Het advies van de brandweer is om de risicoberekening opnieuw uit te voeren omdat het groepsrisico in de toekomst overschreden wordt. Dit alles zou plaats moeten vinden op basis van de prognose van 2007 voor het tijdvak tot 2020.

#### Overweging

Nadere bouwkundige eisen voor nieuwbouw zijn planologisch niet relevant en kunnen daarmee niet worden vastgelegd in het bestemmingsplan.

Onderzoek Externe veiligheid is in het kader van het ontwerpbestemmingsplan geactualiseerd.

#### **N.V. Nederlandse Gasunie**

De N.V. Nederlandse Gasunie heeft opmerkingen met betrekking tot de beschermingszone die langs de aardgasleiding ligt.

#### Inhoud overlegreactie

De strookbreedte die als beschermingszone ten behoeve van de aardgastransportleiding is opgenomen op de plankaart is breder dan strikt noodzakelijk is. Voor een regionale aardgas-transportleiding geldt een belemmerende strook van 4 meter aan weerszijden van de as van de leiding. Op de huidige plankaart is deze 25 meter. Verzoek is de breedte van deze zone op de plankaart aan te passen.

#### Overweging

De aangeleverde informatie is verwerkt in het ontwerpbestemmingsplan.

Naar aanleiding van de overlegreactie van de Gasunie heeft de gemeente als bevoegd gezag de Gasunie, als leidingbeheerder, gevraagd een groepsrisicoberekening uit te voeren met betrekking tot het transport van aardgas via de ondergrondse aardgasleidingen in het plangebied. Resultaten zijn verwerkt in de toelichting van het ontwerpbestemmingsplan.

#### **Waterschap Brabantse Delta**

Het Waterschap Brabantse Delta kan naar aanleiding van het conceptbestemmingsplan Steenakker-Zuid geen goedkeuring verlenen in het kader van de watertoets.

#### Inhoud overlegreactie

In het conceptbestemmingsplan is de toename van het verhard oppervlak niet opgenomen. Dit gegeven is gewenst voor het vaststellen van de retentie capaciteit binnen het plangebied. Uitgangspunt met betrekking tot het retentievermogen is dat voor elke extra hectare verharding 780 m3 retentie gecreëerd moet worden.

In het plan is niks opgenomen over de rioleringssituatie. Vraag hierbij is of het bestaand verharde oppervlak wordt afgekoppeld van het gemengde stelsel en, zo ja, hoeveel dit is.

Met betrekking tot waterpartijen geldt dat hier een strook van 4 meter obstakelvrij en 5 meter bebouwingsvrij aangehouden moet worden.

#### Overweging

In overleg met het waterschap Brabantse Delta is een nieuwe waterparagraaf opgesteld, met als belangrijk uitgangspunt dat voldaan moet worden aan de benodigde retentie. Deze nieuwe paragraaf is verwerkt in het bestemmingsplan.

Informatie met betrekking tot de rioleringssituatie is verwerkt in het ontwerpbestemmingsplan.

Bij het ontwerp voor het plangebied is rekening gehouden met de benodigde onderhoudsstroken.

## **Prorail**

### Inhoud overlegreactie

In de toelichting ontbreekt het aspect railverkeerslawaaï.

Daarnaast is het voor Prorail niet duidelijk op welke wijze en met welke gegevens de paragraaf externe veiligheid tot stand is gekomen. Teneinde het plan goed uit te werken is het verzoek dit te doen volgens de juiste uitgangspunten en hierbij gebruik te maken van de meest recente cijfers. Externe veiligheid dient daarbij te worden beoordeeld aan de hand van de 'Marktverwachting vervoer gevaarlijke stoffen per spoor'.

### Overweging

In de toelichting van het ontwerpbestemmingsplan is het aspect railverkeerslawaaï verwerkt.

De paragraaf externe veiligheid is gebaseerd op de risicoanalyse Externe Veiligheid Stadiongebied Breda - TNO, die in het kader van het ontwerpbestemmingsplan is geactualiseerd. De risicoanalyse is daarbij onder andere uitgevoerd voor de transportintensiteiten uit de prognosecijfers van ProRail, de marktverwachting 2007.

### **7.2.2. Zienswijzen**

Met de tervisielegging van het ontwerpbestemmingsplan (voor de duur van zes weken) is de formele vaststellingsprocedure gestart. Gedurende de periode van de tervisielegging kan iedereen schriftelijk of mondeling zienswijzen tegen het plan of onderdelen daarvan inbrengen. De zienswijzen worden samengevat en van commentaar voorzien. Deze zienswijzen zullen worden beoordeeld op het feit of, en zo ja, in hoeverre het ontwerp aanpassing behoeft. Vervolgens zal het college de raad voorstellen het bestemmingsplan al dan niet gewijzigd vast te stellen.

### **7.2.3. Beroep**

Na vaststelling wordt het plan voor de tweede maal zes weken ter visie gelegd. Gedurende deze periode kunnen belanghebbenden tegen het vaststellingsbesluit beroep instellen bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State. Indien geen beroep wordt ingesteld, is het plan na deze beroepstermijn onherroepelijk en treedt het plan in werking.