

Toelichting

HOOFDSTUK 1 Inleiding

1.1 Aanleiding en doel

Op 10 mei 2007 heeft de gemeenteraad van Breda het bestemmingsplan Stationskwartier vastgesteld. Vervolgens hebben Gedeputeerde Staten (GS) van Noord-Brabant dit bestemmingsplan – op enkele onderdelen na - goedgekeurd bij besluit van 18 december 2007. Op 20 mei 2009 heeft de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State (ABRvS) het goedkeuringsbesluit op verschillende onderdelen vernietigd en heeft vervolgens aan enkele onderdelen van het bestemmingsplan alsnog goedkeuring onthouden. Het goedkeuringsbesluit van GS en de uitspraak van de ABRvS zijn opgenomen in bijlage 1. Op de uitspraak van de ABRvS wordt in paragraaf 1.2. nader ingegaan.

Het bestemmingsplan Stationskwartier heeft tot doel een juridische-planologische basis te bieden voor de ontwikkeling van het stationsgebied van Breda. Door de aansluiting van Breda op het internationale netwerk van de hogesnelheidslijn heeft Breda de kans zich te ontwikkelen tot een Europese stad. Het Stationskwartier vormt een onderdeel van de herontwikkeling van de gehele Spoorzone. De transformatie van de Spoorzone tot een hoogwaardige omgeving voor werken, wonen en voorzieningen verbetert de economische sociale, culturele en fysieke structuur van Breda en omliggende regio. Ten behoeve van de ontwikkeling van de spoorzone is in 2005 tevens een Milieueffectenrapportage (MER) opgesteld.

Gelet op het belang van de ontwikkeling van het Stationskwartier is er alle aanleiding om de onderdelen van het bestemmingsplan Stationskwartier die niet van kracht zijn geworden, te repareren zodat spoedig tot ontwikkeling van het Stationskwartier over kan worden gegaan. De reparatie vindt plaats door middel van twee bestemmingsplannen, waaronder het onderhavige bestemmingsplan Stationslaan.

1.2 Uitspraak Raad van State

De Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State heeft op 20 mei 2009 enkele onderdelen van het goedkeuringsbesluit vernietigd en ten aanzien van enkele van die onderdelen alsnog goedkeuring onthouden. De uitspraak heeft betrekking op de volgende onderdelen:

1. *De plandelen met de bestemming Verkeersdoeleinden die betrekking hebben op de Stationslaan en de Belcrumweg en het plandeel met de bestemming Verkeers- en Verblijfsdoeleinden dat betrekking heeft op het Speelhuisplein.*

Samenvattend is hierbij overwogen dat het MER en de in het kader van het bestemmingsplan uitgevoerde akoestische onderzoeken uitgaan van een verlengde Stationslaan (tot aan de Doornboslaan) terwijl het bestemmingsplan slechts voorziet in een Stationslaan tot aan de Terheijdenseweg. De akoestische gevolgen op de woningen aan de Terheijdenseweg vanwege de Stationslaan zoals voorzien in het bestemmingsplan (het gedeelte tussen de Belcrumseweg en de Terheijdenseweg) zijn niet onderzocht. Daarnaast is overwogen dat de aanleg van de Stationslaan met zich mee brengt dat de kruispunten met de Belcrumseweg, het Speelhuisplein en de Terheijdenseweg, opnieuw ingericht gaan worden. In het kader van het bestemmingsplan is niet onderzocht of hierbij sprake is van reconstructie zoals bedoeld in de Wet geluidhinder. Aan de genoemde plandelen is alsnog goedkeuring onthouden.

In het kader van de reparatie wordt de volledige (verlengde) Stationslaan in een bestemmingsplan opgenomen en is nieuw akoestisch onderzoek (inclusief onderzoek naar al dan niet sprake zijn van reconstructie zoals bedoeld in de Wet geluidhinder) uitgevoerd.

2. *Het zuidelijk deel van de bestemming Gemengde Doeleinden 1. Het betreft het meest zuidelijke deel van het gebied waar het OV-Terminalcomplex gepland is.*

Hierbij is overwogen dat het verrichte onderzoek naar daglichttoetreding ter plaatse van het appartementencomplex tegenover de geplande terminal uitgaat van een hoogte van 21 meter van de terminal, terwijl het bestemmingsplan uitgaat van 22 meter en na vrijstelling van ruim 24 meter. Bovendien blijkt uit het verrichte onderzoek dat voor de onderste drie bouwlagen niet voldaan wordt aan de door de raad gehanteerde norm. In het goedkeuringsbesluit van GS wordt er echter van

uitgegaan dat alleen de onderste laag niet kan voldoen aan de gehanteerde norm. Geoordeeld is derhalve dat besluit van GS om het bestemmingsplan goed te keuren niet steunt op een motivering die gedragen kan worden door de verrichte belangenafweging. Het goedkeuringsbesluit is op dit punt dan ook vernietigd.

In het kader van de reparatie wordt het zuidelijk deel van het geplande OV-Terminalcomplex bestemd en is nieuw onderzoek naar daglichttoetreding uitgezocht, waarbij het onderzoek is afgestemd op de (bouw)mogelijkheden van het bestemmingsplan. Tevens wordt de volledige (verlengde) Stationslaan in een bestemmingsplan opgenomen en is nieuw akoestisch onderzoek (inclusief onderzoek naar al dan niet sprake zijn van reconstructie zoals bedoeld in de Wet geluidhinder) uitgevoerd.

3. *Het gedeelte van het bestemmingvlak Gemengde Doeleinden 2 dat ligt ten noorden van de Stationslaan. Het betreft het westelijke gedeelte van het bestemmingsvlak.*

Opgemerkt wordt dat GS in haar goedkeuringsbesluit van het bestemmingsplan reeds goedkeuring had onthouden aan enkele delen van het bestemmingsvlak Gemengde Doeleinden 2 ten noorden van de Stationslaan (grenzend aan de Kievitstraat), dit uit het oogpunt van transparantie, vrees voor massaliteit en mogelijke schaduwwerking. Het uitgevoerde bezonningsonderzoek ging voorts uit van de beoogde blokken en niet van de maximale mogelijkheden van het bestemmingsplan. In de uitspraak wordt overwogen dat GS in haar beoordeling van het plan niet is ingegaan op het westelijke gedeelte van het bestemmingsplan, terwijl hier nog een grotere hoogte wordt toegestaan inclusief 10% vrijstelling. Derhalve is het goedkeuringsbesluit op dit punt vernietigd.

In het kader van de reparatie worden de betreffende delen van het ten noorden van de Stationslaan gelegen bestemmingsvlak met de bestemming Gemengde Doeleinden belegd. Ten behoeve hiervan zijn de aspecten transparantie, massaliteit en schaduwwerking (opnieuw) onderzocht, waarbij het onderzoek is afgestemd op de (bouw)mogelijkheden van het bestemmingsplan.

4. *Artikel 5.2.1. aanhef en onder b van de planvoorschriften. Het betreft de bestemming Gemengde Doeleinden 3 Uit te Werken en de bepaling dat er een verbinding voor openbaar vervoer met een breedte van 25 m tussen de Terheijdenseweg en het bestemmingsvlak GD1 dient te worden gerealiseerd tenzij ten tijde van het vaststellen van het uitwerkingsplan is aangetoond dat het op de plankaart aangegeven Hoogwaardig Openbaar Vervoerstracé ((H)OV-tracé) kan worden gerealiseerd.*

Hierbij is overwogen dat de plicht tot uitwerking onvoorwaardelijk dient te zijn en niet afhankelijk mag zijn gesteld van onzekere gebeurtenissen. De uitwerkingsregeling in artikel 5.2.1. aanhef en onder b voldoet hier niet aan. Aan de uitwerkingsregel is alsnog goedkeuring onthouden.

De uitwerkingsregels worden niet gerepareerd. Gebleken is dat op grond van de uitwerkingsregels het gewenste programma en het geplande gedeelte van het (H)OV-tracé gerealiseerd kan worden.

1.3 Overige aanpassingen

De planvorming voor verschillende deelgebieden binnen het oorspronkelijke bestemmingsplangebied Stationskwartier heeft niet stil gestaan. Naar aanleiding van deze nadere planvorming is gebleken dat het bestemmingsplan Stationskwartier ook op andere onderdelen (dan beschreven in paragraaf 1.2.) aanpassing behoeft. Het betreft de volgende aanpassingen:

OV-Terminalcomplex (OVTC)

Het overgrote deel van de bestemming voor de geplande OVTC is van kracht geworden door middel van het bestemmingsplan Stationskwartier. Dit geldt niet voor een deel van het bestemmingsvlak aan de zuidzijde. Omdat het maximale programma van onder andere kantoren, woningen en detailhandel geldt voor het gehele bestemmingsvlak, is het wenselijk om een nieuw bestemmingsplan op te stellen voor de gehele terminal zodat het maximale programma blijft gelden voor de gehele terminal.

In het ontwerp voor de OVTC is aan de noordzijde rekening gehouden met ondergrondse fietsenstallingen en een bovengrondse overdekte voetgangersbrug vanuit de fietsenstalling naar de perrons. Deze voorzieningen maken onderdeel uit van de geplande terminal, maar vallen in het bestemmingsplan Stationskwartier niet binnen de bestemming voor de OVTC. In het nieuwe bestemmingsplan wordt dit alsnog gedaan.

Aan de noordoostzijde van de OVTC is in het ontwerp rekening gehouden met een in-/uitrit van de terminal (o.a. laden en lossen). In het bestemmingsplan Stationskwartier valt deze in-/uitrit niet binnen de bestemming voor de OVTC. In het nieuwe bestemmingsplan wordt dit alsnog gedaan.

(H)OV-tracé

Bij de uitwerking van de plannen is gebleken dat het wenselijk is om het geplande (H)OV tracé dat ten noorden van het spoor van oost naar west via de OVTC naar de Stationslaan loopt, enigszins anders te situeren. In het nieuw op te stellen bestemmingsplan wordt hier rekening mee gehouden. Het voorgaande houdt in dat het tracé aan beide zijden van de terminal iets noordelijker ligt dan in het bestemmingsplan Stationskwartier uit 2007 was voorzien. Voorts is de aansluiting op de Stationslaan (ten westen van de terminal) meer naar het westen gesitueerd en wordt deze meer vormgegeven als onderdeel van de geplande bebouwing in het westen.

Bebouwing ten noorden van de Stationslaan

Uit paragraaf 1.2. vloeit voort dat de bestemming van de gronden ten noorden van de Stationslaan voor een groot deel niet van kracht is geworden. Dit geldt niet voor het oostelijk deel van dat bestemmingvlak. Omdat het maximale programma van onder andere woningen en detailhandel geldt voor het gehele bestemmingvlak, is het wenselijk om het gehele vlak opnieuw te bestemmen, zodat het maximale programma blijft gelden voor het gehele bestemmingvlak. Bovendien is in het betreffende oostelijk deel van het bestemmingvlak in het bestemmingsplan Stationskwartier een verbinding aangegeven die bij de uitwerking van de plannen niet langer wenselijk is gebleken.

Bebouwing ten zuiden van de Stationslaan (ten noorden van het spoor)

Dit gedeelte van het bestemmingsplan Stationskwartier, waar in het westelijk deel de rechtbank gepland is, is geheel van kracht geworden. Desondanks wordt voor dit gedeelte een nieuw bestemmingsplan opgesteld. Uit het stedenbouwkundig plan is onder andere gebleken dat het wenselijk is om het geplande hoogteaccent van 70m anders te situeren. Voorts is bij de uitwerking van het gerechtsgebouw gebleken dat er behoefte is aan aanpassing van de regels, onder andere ten aanzien van het bouwen in de rooilijn en uitkragende onderdelen van gebouwen. Tot slot dient in dit gedeelte de eerder genoemde gewijzigde ligging van het (H)OV-tracé verankerd te worden.

1.4 Plangebieden reparatie

De benodigde reparatie/aanpassingen zoals in paragraaf 1.2. en 1.3. beschreven hebben ertoe geleid dat er gekozen is voor twee nieuwe bestemmingsplannen om het bestemmingsplan Stationskwartier te repareren/aan te passen. Hoewel de bestemmingsplannen tegelijkertijd in procedure worden gebracht, is het vanwege het stadium van de planvorming van de OVTC en het voornemen om deze zo spoedig mogelijk te realiseren, gewenst om deze middels een afzonderlijk bestemmingsplan te verankeren.



Ligging plangebieden

Bestemmingsplan OV-Terminalcomplex

In dit bestemmingsplan is de geplande terminal geheel opgenomen inclusief het te repareren gedeelte aan de zuidzijde, de noodzakelijke uitbreiding aan de noordzijde en de uitbreiding aan de noordoostzijde van de terminal ten behoeve van de inrit en ten behoeve het (H)OV-tracé. Voor het overige zijn de bestemmingen en bepalingen uit het bestemmingsplan Stationskwartier zo veel mogelijk – in geactualiseerde vorm- overgenomen. In verband met de invoering van de Wet ruimtelijke ordening op 1 juli 2008 en de invoering van de landelijke standaarden voor de presentatie en digitalisering van bestemmingsplannen, zijn aanpassingen doorgevoerd onder andere met betrekking tot de naamgeving van bestemmingen en aanduidingen, de opbouw van de bestemmingsregels en enkele standaardbepalingen. Als gevolg van voortschrijdend inzicht zijn bovendien eveneens enkele bepalingen aangepast.

Bestemmingsplan Stationslaan

Het tweede plangebied –waarop het onderhavige bestemmingsplan betrekking heeft- bestaat uit de (verlengde) Stationslaan en de plandelen aan de noordwestzijde van het Stationskwartier (ten noorden en ten zuiden van de Stationslaan, geheel gelegen ten noorden van het spoor. Het plangebied wordt, in hoofdzaak, begrensd door de Mark aan de westzijde, de woonbebouwing van de wijken Belcrum en Linie aan de noordzijde, de Doornboslaan aan de oostzijde en in het zuiden globaal gezien door het spoor, de zuidzijde van de Speelhuislaan en de Liniestraat.

1.5 Vigerend(e) bestemmingsplan(nen) en gebiedsgerichte besluiten

Voor het plangebied Stationslaan gelden momenteel de onderstaande bestemmingsplannen geheel of gedeeltelijk. Voor een aantal delen van het plangebied geldt geen bestemmingsplan. In onderstaande tabel is een overzicht opgenomen van de geldende bestemmingsplannen.

Bestemmingsplan	nummer	vastgesteld	goedgekeurd	KB/ABRvS
Stationskwartier	B035	10-05-2007	18-12-2007	20-05-2009
Paraplubestemmingsplan Smart-, Grow-, en Headshops en Belwinkels	B155	16-07-2009		
Parapluherziening geluidzone industrieterrein Breda Noord	B156	17-12-2009		
Belcrum	B135	30-01-2003	10-06-2003	26-11-2003
Liniestraat 1952	B006	14-01-1953	06-01-1954	
Kadijk 1965	B005	11-05-1966	26-10-1966	
Verspreid liggende terreinen	B070	12-01-1981	15-12-1981	11-02-1985
Doornbos 1963	B007	22-05-1963	29-01-1964	
Emer Zuid	B130	21-12-2000	04-09-2001	
Emer-Zuid Part.Herz. 2004/1 aanpassing voorschriften en staat van inrichtingen	B129	07-07-2005	31-01-2006	

1.6 Planvorm

Het bestemmingsplan maakt de hierboven beschreven delen van het Stationskwartier, te weten het plangebied Stationslaan, juridisch-planologisch mogelijk. De ruimtelijke en functionele kaders zijn voldoende duidelijk, waardoor gekozen is voor directe bouwtitels. In het algemeen is er sprake van globale bouwvlakken waarbij middels de planregels in combinatie met aanduidingen op de verbeelding, de ruimtelijke en functionele kaders zijn verankerd. Voorts is het deelgebied aan de noordoostzijde van de Stationslaan gedetailleerder bestemd om de belangen van de bewoners van de wijk Belcrum te waarborgen.

HOOFDSTUK 2 Planontwikkeling Stationskwartier

2.1 Inleiding

In dit hoofdstuk is een overzicht gegeven van de planvorming voor het Stationskwartier dat geleid heeft tot de vaststelling van het bestemmingsplan Stationskwartier in 2007. Hoewel het onderhavige bestemmingsplan Stationslaan slechts betrekking heeft op onderdelen van het Stationskwartier (de ontsluiting en het noordwestelijk deelgebied) is het voor een goede beeldvorming gewenst om de planvorming van het Stationskwartier tot nu toe te schetsen.

2.2 Positionering plangebied

Het Stationskwartier maakt deel uit van het grotere ontwikkelingsgebied Spoorzone. Voor dit gebied is de "Structuurvisie Via Breda Spoorzone 2025" vastgesteld (Gemeente Breda, 2005). Met deze structuurvisie speelt de gemeente Breda in op de veranderingen die zich in het gebied voltrekken. De Spoorzone kenmerkt zich nu nog door de aanwezigheid van industrie en bedrijvigheid. Met het wegtrekken van de industrie uit binnenstedelijke locaties ontstaan nieuwe kansen. De ligging nabij het centrum, de goede bereikbaarheid, en de aanwezigheid van een internationaal vervoersknooppunt maken dat het gebied zich kan ontwikkelen tot een nieuw stedelijk milieu.



Via Breda

In Via Breda (de Spoorzone) bevinden zich zes ontwikkelingsgebieden: Stationskwartier, Havenkwartier, Zoete inval, Markoevers, Drie Hoefijzers en Liniepark. Binnen het plangebied van Via Breda zijn ook de bestaande woongebieden Belcrum en Spoorbuurt gelegen, de wijk de Linie grenst direct aan de Spoorzone. De integrale ontwikkeling van de Spoorzone vindt plaats binnen een duidelijk herkenbare hoofdopzet. De ruimtelijke structuur wordt gevormd door de duurzame dragers (water, lanen, parken en pleinen) binnen het gebied. Deze leggen de verbindingen en zorgen voor samenhang tussen de deelgebieden onderling en de stad als geheel. Levendigheid, dynamiek en creativiteit ontstaan in multifunctionele gebieden waar ontmoetingen plaatsvinden. Hiermee zal de ook de bestaande woonfunctie in Belcrum, Spoorbuurt en Linie een kwalitatieve impuls krijgen.

De te ontwikkelen gebieden worden, op een aantal strategische aangekochte grondstukken na, geheel door externe partijen ontwikkeld. De uitwerking van de openbare ruimte wordt voor een groot deel door de gemeente zelf gedaan. Samen vormen zij de basis waarop de lange termijn de ontwikkelingen gestuurd worden.

De hoofdopzet geeft de intentie op het schaalniveau van Via Breda weer maar heeft onvoldoende uitwerkingsniveau om kwalitatieve continuïteit te waarborgen. Volgend op de structuurvisie zijn diverse gebieden verder ontwikkeld, waaronder het Stationskwartier, of zijn nog in studie. Aan de openbare ruimte is inmiddels een nadere detaillering gegeven in de Buitenruimtevisie uit 2009.

Nieuw Sleutel project, ruimtelijke uitwerking

Eén van de gebieden waarvoor als eerste een ontwikkelkader is geschetst betreft het Stationskwartier als Nieuw Sleutel Project (6 projecten in Nederland rondom de stations van de Hogesnelheidslijn). Het OV-Terminalcomplex van Breda maakt deel uit van dit Nieuw Sleutel Project. In het Masterplan Centraal Breda 2003 zijn de eerste aanzetten gedaan voor de ontwikkeling van dit gebied. Door Atelier PRO is een voorlopig stedenbouwkundig ontwerp bedacht. Uit dit ontwerp is de positionering van de openbare ruimte duidelijk afleesbaar.



Masterplan Centraal Breda

De onderliggende waarden van dit plan hebben nooit ter discussie gestaan. Deze waarden bestaan onder andere uit de aanhaking en uitwerking van de Stationslaan in het totaal, de benadering van het OV-Terminalcomplex als knooppunt in het totaal en derhalve ook van een voorkant aan de noordzijde en het maken van een nieuw deel van de stad. Op uitwerkingsniveau zijn echter diverse bedenkingen geuit. Met name de economische uitvoerbaarheid van de horizontale functiescheiding, woonblokken op kantoren, stuitte op bezwaar. Eveneens de wijze waarop de tweede lijnsbebouwing (spoorzijde) zou gaan functioneren, qua oriëntatie, ontsluiting en de wijze waarop de bus een positie zou krijgen in dit gebied. Daarnaast waren er bedenkingen op de interactie tussen de gebouwen, het spoor en de wijze waarop het publieke groen in het gebied zou gaan functioneren.

Dit plan gold echter wel als de onderlegger voor de prijsvraag die is uitgeschreven voor het OV-Terminalcomplex, die door architectenbureau K van Velsen b.v. is gewonnen, met "een gebouw voor de stad". Dit ontwerp heeft geleid tot een verandering c.q. nadere invulling ten opzichte van de kaders van de Structuurvisie Spoorzone 2025. Deze veranderingen hebben met name te maken met de ligging van de Stationslaan en daarmee de wijze waarop het Stationskwartier voor een deel aanhaakt op de wijk Belcrum. Daarnaast is het nieuwe stationsgebouw van dien aard, dat het zeer bepalend is voor de wijze waarop nadere invulling wordt gegeven aan de stedenbouwkundige invulling van het Stationskwartier. De aard en grootte van het OV-Terminalcomplex in relatie tot het masterplan Centraal Breda kwamen niet overeen. De keuze voor het OV-Terminalcomplex en de op uitwerkingsniveau geuite bedenkingen zijn daarmee belangrijke redenen voor de aanscherping van de onderliggende stedenbouwkundige waarden voor het Nieuw Sleutel project.

2.3 Ruimtelijke structuur

Het ontwerp voor het Stationskwartier is gebaseerd op een aantal belangrijke keuzes/besluiten:

- het streven naar een heldere hoofdstructuur die de ontwikkeling van het gebied in de komende decennia kan dragen;
- een zorgvuldige inbedding van nieuwe bebouwing in de omgeving;
- het realiseren van een gemengd programma van wonen – werken en voorzieningen in de bebouwing en van verkeersfuncties en verblijven in de openbare ruimte;
- het streven naar een eigen identiteit, ofwel een eigen gezicht van het Stationskwartier, waarin het OV-Terminalcomplex een belangrijke rol speelt.

De ruimtelijke identiteit van het Stationskwartier zal worden bepaald door het evenwicht tussen een consistent totaalbeeld en de verbeelding van stedelijke dynamiek, die bij de omgeving van een station hoort. Het stedenbouwkundig plan is opgebouwd aan de hand van een aantal eenduidige structuurdragers, die borg staan voor de ruimtelijke samenhang in het plangebied. De structuurdragers vormen een raamwerk, waarin deelgebieden met een eigen sfeer en identiteit gelegen zijn. Uitgangspunt is de samenhangende opbouw van de gebouwen. Dat wil niet zeggen dat de architectonische uitwerkingen van de individuele bebouwing binnen het Stationskwartier niet divers kan zijn.

De structuurdragers die het raamwerk van het plangebied vormen bestaan uit eenduidig vormgegeven openbare ruimte elementen. Dit zijn:

- De Stationslaan; een hoogwaardig ingerichte nieuwe laan met een continue bomenlaan en ruimte voor verblijven en verplaatsen.
- Het Spoorlandschap; een eveneens eenduidig ingerichte zone, met ruimte voor bussen en bestemmingsverkeer, maar als totaalsfeer die van een bijzondere stedelijke (semi-openbare, groene) infrabundel met een eigen identiteit en kwaliteit.
- De Spoorstraat–Stationsweg; ingetogen, maar verzorgd ingerichte straten, die aansluiten op het 19e eeuwse karakter van de Spoorbuurt.

Naast deze drie langgerekte éénduidige oost-west dragers, laan, spoor en straat, zijn er drie belangrijke noord-zuid verbindingen, dit zijn:

- De Belcrumweg; toekomstige verbinding tussen Markoeveren en de binnenstad.
- De verbinding gevormd door de Speelhuuslaan met de Willemstraat, door de terminal met het Noord- en Zuidplein.
- De Terheijdenseweg; verbinding van Belcrum en Doornbos-Linie en de binnenstad

Algemeen uitgangspunt voor het Stationskwartier is een gelaagde opbouw op basis van heldere principes, met verbijzonderingen in de hoogte. Op bewust gekozen plekken, gebaseerd op de structuurvisie VIA Breda en het nieuwe OV-Terminalcomplex worden hogere opbouwen, alsmede hoogbouwaccenten voorgesteld.

Het Stationskwartier is te verdelen in drie deelgebieden:

- de aansluiting op de Belcrum;
- het Middengebied tussen Spoor en Stationslaan (b1) en de hoek Terheijdenseweg (b2);
- A. de Spoorstraat (c1) en de Stationsweg (c2).



De drie kenmerkende deelgebieden kennen een overheersende oost-west richting. Elk deelgebied heeft een eigen geleding of opdeling in bouwblokken. Hiertoe is in noord-zuid richting een aantal (zicht)lijnen geprojecteerd. De te bebouwen zones worden hierdoor ruimtelijk aan elkaar en hun omgeving gerelateerd. De sterkste ruimtelijke en functionele relatie wordt natuurlijk gerealiseerd door het OV-Terminalcomplex. In dit gebouw worden de zones ten noorden en ten zuiden van het spoor op geraffineerde wijze verknoopt. Aan de oost- en westzijde van het Stationskwartier worden entrees van het gebied benadrukt door ruimtelijke accenten bijvoorbeeld in de vorm van bijzondere complexen

2.4 Programma Stationskwartier

Het programma van het Stationskwartier is opgebouwd uit een mix van stedelijke functies; wonen, werken en voorzieningen. Onder andere als gevolg van randvoorwaarden vanuit Externe Veiligheid (zie hoofdstuk 4) is de omvang van het totale programma gemaximeerd.

Bij het programma moet worden opgemerkt dat gebouwde parkeervoorzieningen hierin niet zijn opgenomen. Gezien de functies en de daarbij behorende parkeernormen, kan het bouwvolume voor gebouwde parkeervoorzieningen op ongeveer 50.000 m² worden ingeschat. Dit volume kan ook gedeeltelijk ondergronds worden gerealiseerd.

Hierbij moet nadrukkelijk in het oog worden gehouden dat het programma niet "tot op de meter nauwkeurig" is. Het geeft vooral een toelichting op de mix van functies en de verdeling hiervan over de verschillende deelgebieden. Er is een bepaalde functiemix als uitgangspunt voor de planontwikkeling aangehouden. Deze mix is tevens gebruikt om de berekeningen Externe Veiligheid mee uit te voeren. In het programma is er rekening mee gehouden dat het te realiseren bouwvolume in een deelgebied met het voortschrijden der jaren met andere functies kan worden gevuld.

2.5 Milieueffectenrapportage

De ontwikkeling van de Spoorzone –waar het Stationskwartier deel van uitmaakt- voorziet in de ontwikkeling van een gebied van ca. 160 ha. In dit gebied is ruimte voor de ontwikkeling van circa 5.000 woningen en ruim 400.000 m² brutovloeroppervlak ten behoeve van werkfuncties en voorzieningen. Op grond van de Wet milieubeheer dient voor een project de procedure van de milieueffectrapportage (m.e.r.) te worden doorlopen indien deze activiteit betrekking heeft op een aaneengesloten gebied en 4.000 woningen of meer omvat binnen de bebouwde kom (zie het Besluit milieueffectrapportage, onderdeel C, activiteit 11 "Bouw van woningen"). Het doel van m.e.r. is, om in de besluitvorming het milieubelang - tussen alle andere belangen – een volwaardige rol te laten spelen. De procedure is wettelijk geregeld in de Wet milieubeheer en diverse uitvoeringsbesluiten. Met de m.e.r.-procedure worden de gevolgen voor het milieu van de beoogde transformatie van de Spoorzone in beeld gebracht en de burgers de gelegenheid geboden hierop hun reactie te geven. Gezien de lange planperiode van de Spoorzone (tot 2025) en de huidige stand van zaken met betrekking tot de stedenbouwkundige uitwerking van de verschillende ontwikkelingsgebieden is ervoor gekozen de m.e.r.-procedure uit te voeren op twee schaalniveaus. Namelijk op hoofdlijnen voor het gehele ontwikkelingsgebied (structuurniveau) en meer in detail voor de inrichting van onder andere het plangebied Stationskwartier (inrichtingsniveau). Middels deze tweedeling voorziet het MER in een beschouwing van de milieueffecten van de realisatie van de Spoorzone als geheel, alsmede in een beoordeling ten behoeve van de concrete bestemmingsplanuitwerkingen voor onder andere het deelgebied Stationskwartier. Het MER verkent tevens de bandbreedte van milieueffecten, waardoor het ook als basis kan dienen voor de planvorming van de overige ontwikkelingsgebieden, mits deze worden ontwikkeld conform de condities en uitgangspunten die aan het MER ten grondslag liggen. In het ontwerpproces van een stedenbouwkundig plan worden voortdurend keuzes gemaakt die consequenties hebben voor het milieu. Al deze onderwerpen in beeld brengen is niet mogelijk. In het MER is daarom vooral aandacht besteed aan de bepalende en richtinggevende keuzes ten aanzien van de milieuaspecten leef- en woonmilieu (bijvoorbeeld externe veiligheid, geluid, geur en luchtkwaliteit, bodem, water en natuur, verkeer en vervoer en landschap). De m.e.r. voor de ontwikkeling van de Spoorzone is gekoppeld aan de vaststelling van het bestemmingsplan Stationskwartier uit 2007. Het betreft een inrichtings-m.e.r. Aangezien deze twee producten heel veel met elkaar te maken hebben, zijn de procedures van het MER en het bestemmingsplan met elkaar verbonden.

2.6 Bestemmingsplan Stationskwartier 2007

Het bestemmingsplan Stationskwartier en het daarbij behorende beeldkwaliteitplan zijn door de gemeenteraad in 2007 vastgesteld. In deze stukken zijn de basisingrediënten vastgelegd zodat de ontwikkelende partijen binnen deze kaders hun plannen verder kunnen brengen.

In het bestemmingsplan zijn die zaken vastgelegd die ruimtelijk relevant zijn voor het plangebied. In het bestemmingsplan is door middel van een boxenmodel een koppeling gelegd tussen functies, ligging en hoogten. Daarnaast legt het bestemmingsplan essentiële zaken vast zoals rooilijnen of maakt specifieke zaken mogelijk zoals accenten.

Het beeldkwaliteitplan heeft als doel een beleefbaar samenhangend beeld neer te zetten. Niet door letterlijk architectuurvormen voor te schrijven maar de daarachter liggende waarden. Het beeldkwaliteitplan brengt op een aantal wijzen de samenhang in het Stationskwartier. Allereerst door voor alle plandelen baksteen als hoofdmateriaal voor te schrijven. Daarnaast geldt voor het gehele Stationskwartier dat de overgang tussen gebouw en openbaar gebied wordt vormgegeven door een plint in het gebouw. Deze plint is continue van aard en heeft een standaard hoogte van 4,5m (met een enkele uitzondering). Om eigenheid te geven aan dit nieuw stadsdeel is plasticiteit als architectonisch motief beschreven. Dit laat onverlet dat er ingespeeld wordt op de aansluitingen met de bestaande buurten. De grote programma's concentreren zich langs het spoor. In aansluiting op de woonwijken, de Spoorbuurt en de Belcrum, worden meer nuances ingebracht om een goede overgang te krijgen. Echter dit betekent niet dat deze delen een onderdeel gaan vormen van deze buurten.

2.7 Conclusie

De planvorming voor de Spoorzone en als onderdeel daarvan het Stationskwartier, is reeds jaren gaande. De planvorming is daarmee in de loop der jaren steeds verder verfijnd en onderbouwd en heeft in 2007 geresulteerd in het bestemmingsplan Stationskwartier. Zoals in hoofdstuk 1 reeds aangegeven is het bestemmingsplan op enkele onderdelen niet van kracht geworden waardoor reparatie van het bestemmingsplan noodzakelijk is. Bovendien is de planvorming ook na 2007 verder gegaan. In het volgende hoofdstuk wordt nader ingegaan op het plangebied Stationslaan en het inmiddels opgestelde stedenbouwkundig plan voor het noordwestelijk deel van het Stationskwartier.

HOOFDSTUK 3 Planbeschrijving plangebied

3.1 Inleiding

Het plangebied Stationslaan bestaat uit drie onderdelen. In de eerste plaats omvat het plangebied de nieuw aan te leggen Stationslaan (inclusief aantakkingen op de bestaande wegen en het Speelhuisplein) die loopt ten noorden van het spoor via de Belcrumweg naar de Doornboslaan. Voorts omvat het plangebied het deelgebied ten noorden van de Stationslaan en het deelgebied ten zuiden van de Stationslaan. De drie onderdelen zijn in het onderstaande figuur weergegeven.



Figuur Onderdelen plangebied

In dit hoofdstuk wordt ingegaan op het huidige gebruik van het plangebied, het aspect cultureel erfgoed, de aspecten verkeer en parkeren en het stedenbouwkundig plan voor de plandelen ten noorden en ten zuiden van de Stationslaan. Het hoofdstuk eindigt met een conclusie ten behoeve van het bestemmingsplan.

3.2 Huidig gebruik

Het Stationskwartier behoort ruimtelijk en functioneel niet tot de omliggende buurten. Door het wegvallen van de rangeerfunctie is het gebied een restruimte geworden met roestige sporen en gebouwen met een tijdelijk gebruik. Aan de noordzijde van het huidige station is de spoorinfrastructuur dominant; het grootste deel van het gebied wordt in beslag genomen door het zogenoemd laaggelegen emplacement. Tevens is hier een goederenlijn van en naar het industrieterrein de Krogten (stamspoorlijn) gelegen. Het omliggende gebied heeft zijn betekenis als industriegebied voor een belangrijk deel verloren. De laatste vestiging van de metaalindustrie is jaren geleden gesloten en ook het slachthuis is zo'n 10 jaar geleden gesloten. Inmiddels heeft ook Interbrew de brouwerij activiteiten naar elders verplaatst, is een groot deel van de opstallen gesloopt en is gestart met de herontwikkeling van het terrein. Ter plaatse van het oostelijk deel van de geplande Stationslaan zijn nog enkele gebouwen aanwezig die ten behoeve van de aan te leggen weg gesloopt zullen worden. Ook de silo's en andere opstallen van CSM zijn inmiddels gesloopt.

3.3 Cultureel erfgoed

In de nota *Erfgoed in context ErfgoedVisie Breda 2008-2015* is vastgesteld dat het Bredase erfgoed de basis vormt van de Bredase identiteit en tevens de basis vormt van ruimtelijke ontwikkelingen in Breda. Om het erfgoed in brede zin op herkenbare wijze te kunnen inpassen in nieuwe ruimtelijke ontwikkelingsprocessen is een goede inventarisatie noodzakelijk. In deze toelichting op het bestemmingsplan worden de aanwezige cultuurhistorische waarden (archeologie, historische geografie en gebouwd erfgoed) globaal in beeld gebracht en wordt aangegeven hoe deze waarden beschermd worden. Een en ander wordt in samenhang met het bestemmingsplan Openbaar Vervoer Terminalcomplex (dat een afzonderlijk traject doorloopt) beschreven.

Plangebied

De gezamenlijke plangebieden van het onderhavige bestemmingsplan Stationslaan en het bestemmingsplan OVTC worden globaal begrensd door de Belcrumweg in het westen, de Speelhuuslaan en de Liniestraat in het noorden, de spoorzone en Spoorbuurt in het zuiden en de Doornboslaan in het oosten. Deze straten en de spoorlijn vormen tevens de structurerende elementen. Een vijfde structurerende element is de Vughtstraat waarvan een deel in het onderhavige plangebied valt. De plangebieden omsluiten het noordelijke deel van het thans braakliggende terrein van de Drie Hoefijzers. Aan de westzijde van de Terheijdenseweg en ten noorden van het plangebied ligt de wijk Belcrum (begin twintigste eeuw). Aan de oostzijde van de Terheijdenseweg en ten noorden van het plangebied ligt de naoorlogse wijk Linie en het terrein van Eurrecto-Faam. Nog meer naar het oosten is de naoorlogse wijk Doornbos gelegen. Aan de zuidzijde bevinden zich de Spoorbuurt en het zuidelijke deel van het terrein van de Drie Hoefijzers.

Archeologie

De plangebieden liggen in de overgangszone van het lage en het hogere deel van het natuurlijk landschap van Breda. Dit betekent dat een dynamisch landschap verwacht mag worden, zowel aan het maaiveld als in de ondergrond. Door latere ophogingen en afgravingen is dit landschap in veel gevallen niet direct herkenbaar meer.

Aan de oostzijde van de plangebieden bevinden zich lage(re) zandgronden die naar het westen overgaan in het beekdal van de rivier de Mark. Naar het oosten gaan de lagere zandgronden over in de Bredase Aard. Dit is een lage dekzandrug met daarop verschillende hoger gelegen donken. Voor de plangebieden geldt derhalve een archeologische verwachting voor het aantreffen van bewoningssporen uit de late middeleeuwen en nieuwe tijd. Daarbij moet worden aangevuld dat op de flanken en dekzandkop(jes) archeologische resten uit vroege perioden niet uitgesloten kunnen worden. Hierbij moet vooral gedacht worden aan nederzettingsresten, grafvelden en kampementen uit respectievelijk de ijzertijd en steentijd.

Het beekdal van de Mark, aan de westzijde, kenmerkt zich door laaggelegen en moerasachtige gronden met verschillende dekzandkoppen (donken) waaronder de Belcrumberg en de donk in Abroek. In het verleden werden natuurlijke laagten en flanken van beekdalen in het landschap vaak gebruikt als dumpplaats voor afval van nederzettingen die op de hoger gelegen delen in het landschap lagen. Daarnaast kunnen infrastructurele constructies, (rituele) deposities, waterputten, perceleringssystemen, etc. worden aangetroffen. Uit archeologisch onderzoek dat vanaf de jaren '90 van de vorige eeuw in onder andere Breda-West is uitgevoerd, bleek dat bewoning in de prehistorie zich vooral concentreerde op de hoger gelegen dekzandruggen en de bijbehorende flanken. Het is mogelijk op lager gelegen dekzandruggen archeologische sporen aan te treffen die kenmerkend zijn voor activiteiten aan de rand van een nederzetting, zoals waterputten, greppelsystemen, afvalkuilen, etc. De beekdalzone langs de waterloop van de Mark maakt onderdeel uit van het beemdengebied. Dit zijn graslanden waar gehooïd werd en het jonge vee werd geweid.

De plangebieden vallen binnen de "Gemeynthe Aard Breda". Gemeynthen zijn terreinen waarop bepaalde boeren een gemeenschappelijk gebruiksrecht hadden, met uitsluiting van anderen. In Breda was geen officieel charter om rechten aan te tonen. De "Gemeynthe Aard Breda" werd in 1280 uitgegeven aan de burgers van Breda. De opheffing van deze Gemeynthe Aard vond vervolgens in 1332 plaats toen hen werd vergund het gebied te verdelen en te verkopen.

Voor de uitbreidingen van de vestingwerken in de nieuwe tijd hebben de plangebieden vanaf 1591 tot het buitengebied van de stad en vesting Breda behoord.

Door de plangebieden hebben verschillende wegen gelopen. De route via de Boschpoort liep in 1832 over dammen en bruggen door naar de vesting. Deze weg maakt nu onderdeel uit van de Korte Boschstraat, maar is in haar huidige vorm aangelegd in 1682-1683. Tevens heeft de Speelhuislaan door het stationsgebied gelopen. Deze laan liep naar het Speelhuis dat op de Belcrumse berg lag aan het einde van de laan. De laan sloot waarschijnlijk aan op de Terheijdenseweg. Met de aanleg van het station en de huidige woonwijk is het zuidoostelijke deel van de Speelhuislaan in noordelijke richting verlegd.

Ter hoogte van het huidige Speelhuisplein heeft de oude weg van Breda naar de Hartel gelopen, Terheijdensestraat, met een middeleeuwse oorsprong. Deze weg ging via Vlassel, Terheijden en Wagenberg over de dijk naar Dordrecht. In oostelijke richting loopt de Liniestraat om vervolgens iets ten noorden van de aan te leggen Stationslaan te lopen. Er zit een knik in de Liniestraat wat mogelijk herinnert aan een schansje. Welk schansje dit is, is niet duidelijk. Het lunet Coehoorn ligt zuidwestelijk van deze knik. Tot slot kruist de toekomstige Stationslaan het Vughtstraatje, een beemdenweg. Voorheen werd deze straat ook wel Lazerijsteeg genoemd omdat aan de stadse kant de Lazerije stond, een opvang voor Leprozen die al in 1411 werd vermeld. Over de verschijningsvorm en de ontwikkeling van deze Lazerije is helaas weinig bekend.

Er zijn geen gehuchten bekend in het plangebied uit de nieuwe tijd, mede omdat rondom de vesting in de 'verboden kring' niet gebouwd mocht worden om het schootsveld open te houden. Iets ten zuidoosten van het plangebied ligt de meest westelijke uitloper van de Teteringse dijk, een klein gehucht dat in 1832 al een dichte bebouwing kent aan de noordzijde van de dijk. Ten oosten van het plangebied worden de ontginningen van het Voortbos aangegeven, mogelijk vanuit de Teteringsdijk.

In 1531 gaf Hendrik III van Nassau de opdracht om een nieuwe ruime stadsomwalling aan te leggen die ook de bebouwing buiten de oude stadsomwalling omvatte. Gedurende de 80-jarige oorlog wordt de vesting meermalen aangepast. Het Staatse leger verbouwt tussen 1590 tot 1606 de vesting tot het zogenaamde Oudnederlands systeem. Daarbij werden onder andere vijf hoornwerken aangelegd, waarvan het noordelijke hoornwerk in het plangebied is gesitueerd. In 1672 worden de Nederlanden opgeschrikt door een inval van de Fransen. De beveiliging van de zuidgrens moest worden verbeterd. Menno van Coehoorn ontwierp een aaneengesloten systeem van vestingsteden, onderwaterzettingen en vele kleine schansen, sluizen en dergelijke. Deze verbeteringswerken aan de vesting Breda begonnen in 1682. Het lunet Douglas en de omliggende verdedigingsgracht heeft mogelijk in het zuidelijk deel van het plangebied gelegen. Tussen het lunet Coehoorn en Douglas heeft in deze periode een gracht gelegen. Deze gracht kruist de Terheijdenseweg, net ten westen van het lunet Coehoorn. De definitieve vorm van de vesting is na 1743 tot stand gekomen. De hoornwerken en kroonwerken worden geslecht en in de plaats daarvan worden nieuwe ravelijnen, bastions en aarden wallen aangelegd. Een inundatiewal, ter hoogte van het verdwenen hoornwerk, blijft aanwezig. Tevens ligt er een gracht die in een latere fase wordt recht getrokken, de noordelijke gracht. In het meest oostelijke deel van de plangebieden ligt het lunet Coehoorn, de bouw hiervan is mogelijk al eerder begonnen.

Ter hoogte van de Liniestraat en de Vughtstraat heeft de laagte bij Biesdonk gelegen, dit is mogelijk de Wouwer bij Biesdonk. Deze laagte werd in 1411 verschillende keren als referentiepunt genoemd en is mogelijk een viskweekvijver geweest.

In de plangebieden is vanaf de aanleg van het spoor naar Breda in het midden van de negentiende eeuw het station gebouwd. Het gebied achter het station en de sporen zijn als rangeerterrein in gebruik genomen. Het meest noordelijke rangeerspoor ligt tegen de noordgrens van de plangebieden. Tussen de zuidelijke sporen en het noordelijke spoor hebben in de twintigste eeuw volkstuintjes gelegen van het NS-personeel. Tevens geeft een groene strook de ligging van de inundatiewal aan.

Om de archeologische waarden in het gebied te beschermen conform het vastgestelde gemeentelijk beleid, de Monumentenwet 1988, waarin besloten ligt de Wet op de Archeologische Monumentenzorg 2007, is de dubbelbestemming 'Waarde-Archeologie' opgenomen voor de gebieden die conform de Beleidsadvieskaart Breda's Erfgoed, deel 1. Archeologie zijn gekenmerkt als gebieden met een archeologische verwachtingswaarde anders dan laag. Ter plaatse van gronden met een dubbelbestemming dient voorafgaand aan ontwikkelingen archeologisch onderzoek te worden gedaan.

Historische geografie

In en rond de plangebieden zijn nog verschillende historisch-geografische relictten aanwezig. Met betrekking tot de infrastructuur gaan (delen van) de Korte Boschstraat, de Speelhuislaan (inclusief de spoorrails), de Terheijdenseweg, de Liniestraat en het Vughtstraatje terug op cultuurhistorisch waardevolle voorgangers.

Door de plangebieden lopen twee zichtlijnen. De meest westelijke loopt vanaf het Speelhuis naar het kasteel van Breda. Ter hoogte van de Terheijdenseweg loopt een zichtlijn van landgoed Bergvliet op het torentje van de Beijerd te Breda.

Gebouwd erfgoed

In de plangebieden bevinden zich geen beschermde monumenten. De aangrenzende Spoorbuurt valt echter binnen het Beschermd stadsgezicht.

Tegen de grens van de plangebieden, ter hoogte van de Terheijdenseweg, bevindt zich het terrein van de Faam. Enkele onderdelen van deze fabriek zijn opgenomen in het *Cultuurhistorisch onderzoek Belcrumpolder Breda* en komen in aanmerking voor aanwijzing tot gemeentelijk monument. Het gaat hierbij onder andere om de gevel aan de Terheijdenseweg. De Belcrum aan de noordzijde van het plangebied Stationslaan is een cultuurhistorisch waardevolle arbeiderswijk die is opgespannen aan de Speelhuislaan. Ten oosten van de Belcrum ligt de wijk Linie. In de *Cultuurhistorische gebiedsverkenning naoorlogse woonwijken Breda (1940-1970)* uitgevoerd door Bureau Van Meijel wordt de wijk genoemd als een gaaf Brabants voorbeeld van vroege Bossche school architectuur en stedenbouw.

Voor het plangebied OVTC en het onderhavige plangebied Stationslaan heeft het bovenstaande geen directe consequenties.

3.4 Verkeer

Verkeersplan Breda 2003

In het Verkeersplan Breda uit 2003 is een duurzaam veilige wegategorisering gemaakt voor het wegennet van Breda. Hierin wordt een onderverdeling gemaakt op Stroomwegen (snelwegen rondom Breda), stadsontsluitingswegen, wijkontsluitingswegen en erftoegangswegen (woonstraten). Elke categorie kent zijn eigen inrichting in relatie tot de functie, herkenbaarheid en veiligheid.

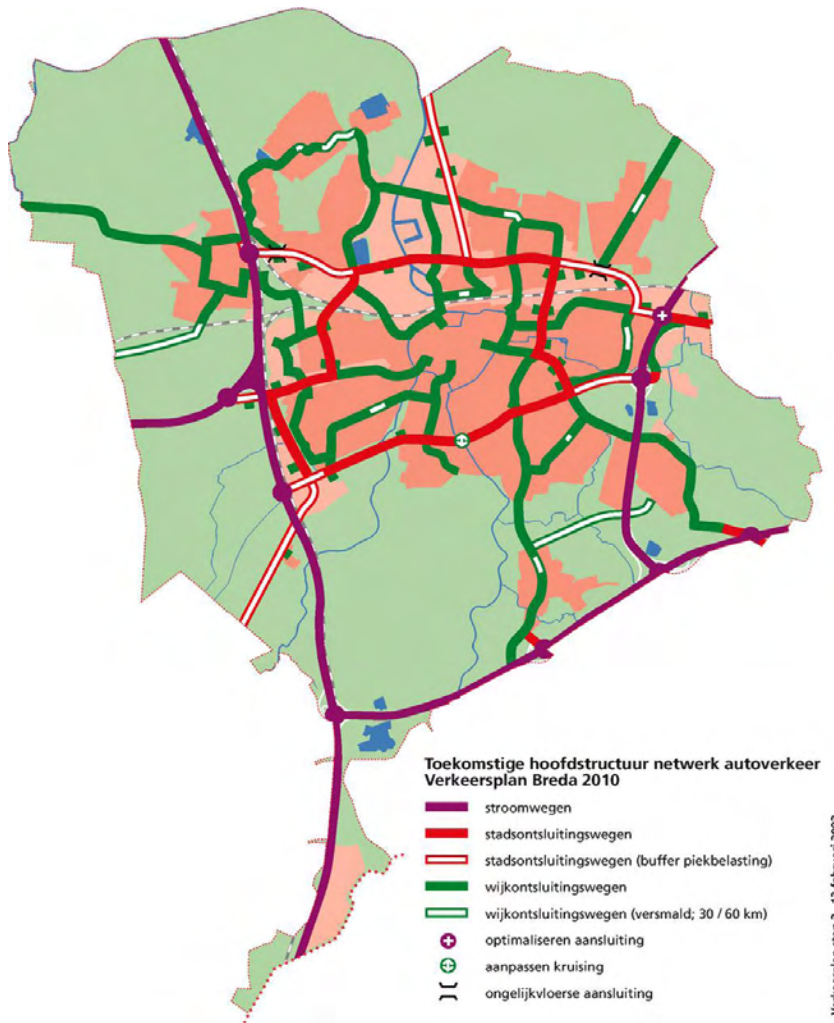
Elke modaliteit heeft zijn eigen netwerk.

Voor het Spoorzonegebied staat opgenomen dat een nieuwe wijkontsluitingsweg wordt aangebracht tussen de Belcrumweg en de Terheijdenseweg met een mogelijkheid dat deze verder wordt doorgetrokken naar de Doornboslaan. Met de plannen voor ontwikkeling op Drie Hoefijzers Noord en het ontlasten van autoverkeer van Belcrum en Linie, is later gekozen voor het doortrekken van deze verbindingsweg.

De voetganger dient ruim plaats te krijgen in het gebied en in de relatie met de binnenstad krijgt de hoofdstroom voorrang op het autoverkeer.

Fietsers krijgen een uitgebreid netwerk van fietspaden rondom de spoorzone welke aansluiten op het fietsnetwerk van Breda. In het station was nog sprake van een doorgaande fietsroute (gebruik makend van de 'oude' tunnel).

De routes naar het busperron aan de noordzijde van het station dienen optimale doorstroming te krijgen. Vanuit de binnenstad naar het perron waren 3 varianten als tracékeuze; via Valkenstraat (voorkeursvariant), Delpratsingel of Sophiastreet. Ook was hier nog sprake van een buslus als verbinding tussen Terheijdenstraat en busperron.



SMB/MER Spoorzone 2005

In de Structuurvisie Spoorzone 2025 is het zogenoemd voorkeursalternatief ontwikkeld als ontsluitingsstructuur voor het gehele spoorzone gebied. In dit model heeft de Terheijdenseweg, naast een rol voor de ontsluiting van Belcrum en Linie, een functie voor de ontsluiting van de Spoorzone en de binnenstad. Daarnaast hebben de (vershoven) Belcrumweg en de Doornboslaan een functie voor de binnenstad (west en oost) en de ontsluiting van de Spoorzone. Tussen de Belcrumweg en de Doornboslaan wordt een nieuwe weg (Stationslaan) aangelegd om de woonwijken Belcrum en Linie te ontlasten.



Figuur voorkeursalternatief

Dit model is als uitgangspunt genomen voor de MER studie. Hierin is onderzoek gedaan naar verschillende alternatieven en varianten en is het Meest Milieuvriendelijke Alternatief (MMA) bepaald, de Verkeersvariant Spoorzone.

Dit ontsluitingsmodel omvat aanvullend op het Voorkeursalternatief o.a. de volgende maatregelen:

- Maatregelen Terheijdenseweg om oneigenlijk verkeer fors terug te dringen.
- Betere benutting van de wegen rondom het gebied zoals de Noordelijke Rondweg, Belcrumweg, Doornboslaan en de Stationslaan.
- Aanbrengen van geluidbeperkende maatregelen zoals geluidsarm asfalt.



Figuur Verkeersvariant Spoorzone

Variantenvergelijking Verkeersontsluiting Spoorzone (Februari 2007)

Na aanvaarding van het MER Spoorzone door de gemeenteraad in november 2005 is het MER vrijgegeven voor inspraak. Een belangrijk thema hierbij was dat niet alle varianten, welke door bewoners zijn aangedragen, volledig zijn doorgerekend of meegenomen in het MER rapport. In een aparte Variantenvergelijking zijn deze varianten alsnog doorgerekend en vergeleken met de Verkeersvariant Spoorzone. De conclusie was dat geen van de varianten een beter resultaat voor de omgeving oplevert. Wel bleken aanvullende maatregelen in de Verkeersvariant Spoorzone een nog beter resultaat op te leveren voor de woonomgeving. Hieruit is de 'Geoptimaliseerde Verkeersvariant Spoorzone' bepaald welke als basis wordt gehanteerd voor de verdere uitwerking van de deelplannen. Aanvullende maatregelen zijn:

- De Terheijdenseweg wordt niet aangesloten op de Stationslaan voor autoverkeer. Bus en langzaam verkeer zijn wel aangesloten. Deze knip is in de bestemmingsplankaart opgenomen. Middels een verkeersbesluit wordt deze verder juridisch vastgelegd.
- Doorstromingsmaatregelen Noordelijke Rondweg om gebruik hiervan te bevorderen. In het kader van verbetering luchtkwaliteit zijn allerlei maatregelen uitgevoerd op de gehele Noordelijke Rondweg om filevorming te voorkomen. Eén van de maatregelen is het instellen van een groene golf.
- Beperken Oost-west en v.v. verkeer Stationslaan t.h.v. het noordplein van het station. In dit gebied vinden allerlei bewegingen plaats waarbij de prioriteit niet gericht is op doorstroming maar meer verblijfsgericht. Bovendien ontstaat hiermee een beter evenwicht in de verdeling van de verkeersstromen op Noordelijke Rondweg-Stationslaan en singelroute, in die volgorde afnemend in functie en intensiteiten.
- Verder beperken van met name West-Oost verkeer op de route Delprat-Academiesingel.
- Beperken gebruik Baliëndijk door doorgaand verkeer door Linie.

Ontsluitingsmodel bestemmingsplan

De bovenstaande variant gaat uit van een totale ontwikkeling van de gehele Spoorzone inclusief de ontwikkeling van het Havenkwartier en het CSM terrein. Aangezien dit op korte termijn niet gaat plaatsvinden wordt de Stationslaan voorlopig niet doorgetrokken over de Mark. Ook de Belcrumweg wordt nog niet verlegd naar het CSM terrein en de verlengde Etnastraat als verbinding naar het Centrum wordt ook nog niet uitgevoerd. In dit bestemmingsplan wordt de Stationslaan aangesloten op de huidige Belcrumweg. Deze behoud voorlopig zijn functie als ontsluitingsweg voor de spoorzone en voor de binnenstad west.

De overige maatregelen worden wel uitgevoerd.



Ontsluitingsmodel Bestemmingsplan

Op basis van modelberekening horen hierbij de onderstaande intensiteiten op de belangrijkste wegen:

Tabel: Intensiteiten op belangrijkste wegen

Straat	Tussen	Intensiteit 2020	
		MER Optimalisatievariant	MER Optimalisatievariant zonder brug over Mark en vulling ten westen van Mark
Backer en Ruebweg	Emerparklaan en Veldsteen	32.582	32.272
Crogtijk	Konijnenberg en Spinveld	36.950	41.560
Crogtijk	Terheijdenseweg en Konijnenberg	34.598	36.929
Nieuwe Kadijk	Edisonstraat en Terheijdenseweg	47.850	46.717

Nieuwe Kadijk	Edisonstraat en Doornboslaan	43.021	42.185
Nieuwe Kadijk	Doornboslaan en Kapittelweg	37.190	36.535
Nieuwe Kadijk	Kapittelweg en Charles Pettitweg	41.293	41.332
Konijnenberg	Crogtwijk en Speelhuislaan	18.803	18.337
Belcrumweg	V. Voorst tot Voorstlaan en Min. Kanstr.	2.664	18.093
Belcrumweg	Academiesingel en V. Voorst tot Voorstlaan	7.071	19.025
Terheijdenseweg	Minckelersstr. en Lachapellestr.	2.000	2.000
Terheijdenstraat	Ceresstraat en Oranjesingel	3.947	3.458
Terheijdenstraat	C. Huygensstraat en Ceresstraat	3.754	3.111
Ceresstraat	Teteringenstraat en Terheijdenstraat	2.000	2.000
C. Huygensstraat/ verlengde Stationslaan	Terheijdenstraat en Liniestraat	12.430	8.894
Verlengde Stationslaan	Edisonstraat en Doornboslaan	13.893	11.451
B. Ballotstraat	Edisonstraat en Doornboslaan	2.233	2.376
Baliëndijk	Doornboslaan en Beemd	1.056	1.254
Doornboslaan	Nieuwe Kadijk en Copernicusstraat	18.704	19.018
Doornboslaan	Baliëndijk en Teteringsedijk	17.965	15.994
Teteringenstraat	Ceresstraat en Oranjesingel	14.000	13.675
Oranjesingel	Teteringenstraat en Terheijdenstraat	3.260	3.363
Speelhuislaan	Terheijdenseweg en Vinkstraat	1.500	1.500
Speelhuislaan	Van Voorst tot Voorststr. en Vinkstraat	2.000	2.000
Speelhuislaan	Konijnenberg en Van Voorst tot Voorststr.	5.000	5.000
Vinkstraat	Speelhuislaan en Leeuwerikstraat	500	500
Van Voorst tot Voorststr.	Speelhuislaan en Belcrumweg	500	500
Edisonstraat	Nieuwe Kadijk en Archimedesstr.	0	0
Lunetstraat	Zoete Inval en Slingerweg	12.971	14.699
Lunetstraat	Stadionstraat en Zoete Inval	18.835	13.036
Lunetstraat	Meidoornstraat en Tramsingel	8.726	9.277
Tramsingel	Smederijstr. en Gieterijstraat	15.774	14.454
Academiesingel	Belcrumweg en Etnastraat	18.514	29.394
Academiesingel	Spoorstraat en Emmastraat	11.275	12.516
Academiesingel	Emmastraat en Willemstraat	11.275	12.516
Academiesingel	Willemstraat en M. Verhoffstraat	10.486	10.544
Delpratsingel	M. v. Coehoomstr. en M. Verhoffstraat	3.557	3.488
Delpratsingel	Terheijdenstr. en M. v. Coehoomstr.	4.560	4.834
Verlengde Sophiastreet	JF Kennedylaan en Willemstraat	0	0
Spoorstraat	Academiesingel en Emmastraat	1.600	1.600
Emmastraat	Academiesingel en Spoorstraat	2.600	2.600
Stationsplein	Willemstraat en M. Verhoffstraat	1.100	1.100
Stationsplein	Willemstraat en Emmastraat	1.100	1.100
Willemstraat	Academiesingel en Stationsplein	2.200	2.200
M. Verhoffstraat	Delpratsingel en Stationsplein	2.200	2.200
M. van Coehoomstraat	Delpratsingel en Stationsweg	600	600
Stationsweg	M. van Coehoomstraat en M. Verhoffstraat	600	600
Stationslaan	Ten westen van CS	14.058	10.010
Stationslaan	Ten Oosten van CS	14.410	10.417
'Verlengde' Stationslaan	Belcrumweg en 'Verlengde' Zoete Inval	9.174	Nvt
'Verlengde' Konijnenberg	Veilingkade en 'Verlengde' Stationslaan	20.185	Nvt
Verlengde Etnastraat	Zoete Inval en Tramsingel	18.634	Nvt
'Nieuwe' Zoete Inval	Lunetstraat en Verlengde Etnastr.	12.617	Nvt
Verlengde Belcrumweg	Zoete Inval en Verlengde Stationslaan	20.834	Nvt
Kapittelweg	Nieuwe Kadijk en Baliëndijk	25.530	26.140
Kapittelweg	Baliëndijk en Teteringsedijk	23.679	23.915

Beverweg	Teteringsedijk en St. Ignatiusstraat	18.757	18.939
St. Ignatiusstraat	Beverweg en Tuinbouwlaan	14.140	13.769
St. Ignatiusstraat	Loopschansstraat en Tuinbouwlaan	12.635	12.243
St. Ignatiusstraat	Wilhelminasingel en Loopschansstraat	13.367	13.059
Wilhelminasingel	St. Ignatiusstraat en Teteringenstraat	8.759	7.906

Bovenstaande tabel is een combinatie van intensiteiten uit de 'Geoptimaliseerde verkeersvariant Spoorzone' en 'ontsluitingsmodel bestemmingsplan'. Door het niet doortrekken van de Stationslaan over de Mark heeft de Stationslaan een lagere intensiteit in de bestemmingsplan variant dan in de uiteindelijke variant. De Belcrumweg krijgt daarentegen een hogere intensiteit te verwerken dan in de eindsituatie. Alle wegen en kruispunten zijn berekend voor de afwikkeling en milieu met de meest ongunstige situatie, dus de hoogst voorkomende intensiteiten.

Functie Stationslaan

De nieuw aan te leggen Stationslaan krijgt een belangrijke functie ter ontsluiting van het stationsgebied inclusief de Openbaar Vervoer Terminal (OVTC). Daarnaast krijgt deze ook een functie om het buurtvreemd verkeer wat nu door de Belcrum en Linie rijdt, om de woonbuurten heen te leiden. Tevens zal deze laan verkeer aantrekken wat nu nog over de singels rijdt.

De Stationslaan is gelegen tussen de Belcrumweg en de Doornboslaan en wordt middels met verkeerslichten geregelde kruisingen hierop aangesloten.

Het profiel van de Stationslaan bestaat over de gehele lengte uit 2 x 1 rijstrook met in het midden een overrijdbare middenberm. Aan de noordzijde komt een vrijliggend éénrichtings fietspad, aan de zuidzijde komt een vrijliggend tweerichtingen fietspad.

Daarnaast worden ruime trottoirs aangelegd.

De kruising met de Terheijdenseweg wordt eveneens met verkeerslichten geregeld. Vanwege de doorstroming van het openbaar vervoer wordt ook de aansluiting van de westelijke busbaan met verkeerslichten geregeld.

Conform het Meest Milieuvriendelijke Alternatief uit de MER Spoorzone, kunnen ter hoogte van de OVTC extra maatregelen worden genomen om de oversteekbaarheid voor langzaam verkeer te verbeteren.

De bus maakt enkel gebruik van de kruising met de Terheijdenseweg en aan de westzijde een klein gedeelte van de Stationslaan richting Belcrumweg. De busbaan vanaf het busperron krijgt hier een aansluiting op de Stationslaan.

Principe profiel conform Buitenruimte visie

Voor de Stationslaan is gekozen voor een profiel met een breedte van 30 m. Dit is een in Breda veel voorkomend profiel. Dit is opgebouwd uit de volgende onderdelen:

- Rijbaan voor autoverkeer, 1 rijbaan per richting en een overrijdbare middenstrook. Hiermee wordt voorkomen dat links afslaand verkeer t.b.v parkeergarages het doorgaande verkeer blokkeert.
- Brede bermen tussen rijbaan en fietspaden met aan de noordzijde een enkele rij en aan de zuidzijde een dubbele rij bomen.
- Aan de noordzijde een éénrichtingen fietspad en aan de zuidzijde een tweerichtingen fietspad
- Brede voetpaden.
- Parkeren is in principe niet toegestaan en er worden geen parkeervakken aangebracht. Uitzondering t.h.v. het station t.b.v Kiss&Ride, taxi's enz.
- Laden en lossen t.b.v. voorzieningen en parkeerendient op ontwikkelingsterrein te worden opgelost.

Bij kruisingen is het profiel afwijkend door aanwezigheid van opstelvakken enz.

Capaciteit Ontsluitingsstructuur

Op basis van het verkeersmodel welke gebruikt is voor de MER, zijn alle kruising en wegvakken doorgerekend op capaciteit. Hieruit bleek dat alles goed afgewikkeld kan worden, enkel de kruising Terheijdenseweg/Stationslaan zou het verkeer, bij een volledige kruising, niet kunnen verwerken. Dit is dan ook één van de redenen om de Terheijdenseweg niet aan te sluiten voor autoverkeer op de Stationslaan.

Voor het ontwerp van de Stationslaan is gebruik gemaakt van een dynamisch verkeersmodel (Microsimulatie Identiteitsdrager nov.2009). Hiermee kon zeer nauwkeurig worden bepaald hoe de

kruisingen en wegvakken moeten worden vormgegeven om een goed en veilige afwikkeling van alle modaliteiten mogelijk te maken.

Voorplein OVTC

Op het gedeelte Stationslaan ter hoogte van het verdiepte plein voor de OVTC, worden extra maatregelen genomen om de oversteekbaarheid voor langzaam verkeer te verbeteren. Hiervoor wordt een deels verhoogde middenberm aangebracht en worden bij de oversteken voor voetgangers en fietsers extra veiligheid verhogende maatregelen genomen zoals zebrapaden en snelheidsremmende voorzieningen. De vormgeving dient dusdanig te zijn dat het voor de automobilist duidelijk is dat men in een andere omgeving zit waar andere gebruikers belangrijk zijn.

Op dit gedeelte worden de benodigde Kiss & Ride plaatsen, taxistandplaatsen en halteplaatsen voor internationale lijndiensten voorzien. Deze (2) halteplaatsen zijn enkel voor de internationale lijndiensten. Charterbussen krijgen een locatie buiten de Spoorzone.

Kruising Terheijdenseweg

De kruising met de Terheijdenseweg/Terheijdenstraat/Stationslaan wordt met verkeerslichten geregeld. De Terheijdenseweg is enkel aangesloten op de Stationslaan voor langzaam- en busverkeer, dus niet voor autoverkeer. Deze heeft dan een functie als ontsluitingsweg voor Belcrum en Linie richting Noordelijke Rondweg.

Hiervoor zijn een aantal redenen te noemen:

- Een volledige kruising vraagt veel ruimte welke hier niet aanwezig is. Met de beschikbare ruimte is de kruising niet goed afwikkelbaar te maken waardoor de bereikbaarheid van het stationsgebied in gevaar komt.
- De Terheijdenseweg wordt veelvuldig gebruikt door buurtvreemd verkeer richting binnenstad en Breda Oost waardoor deze zwaar belast wordt. Met de ontwikkeling van de Spoorzone zal dit toenemen indien geen maatregelen worden genomen.
- Zonder maatregelen wordt ook de kruising Terheijdenstraat/Delpratsingel overbelast. Juist deze kruising maakt onderdeel uit van de route van alle bussen vanuit het centrum en Breda West naar het busperron aan de noordzijde van de OVTC. Hier wordt een zware prioriteit voor het busverkeer ingesteld.

De Terheijdenstraat (ten zuiden van Stationslaan) krijgt wel een (rechte) aansluiting voor alle modaliteiten. Op deze manier kan de kruising het verkeer goed afwikkelen met prioriteit voor bussen en fietsers. Tevens blijft op deze manier zowel de noord- als de zuidzijde van de OVTC goed bereikbaar.

Aansluitingen woonbuurten

Om te voorkomen dat doorgaande routes voor autoverkeer gaan ontstaan door Belcrum heen, krijgt de Belcrum geen aansluiting op de Stationslaan.

Linie wordt aangesloten via de Chr. Huygenstraat. De overige bestaande aansluiting worden afgesloten voor autoverkeer. Ook de Vughtstraat blijft aangesloten t.b.v. de aanliggende woningen. Drie Hoefijzers Noord krijgt maximaal twee aansluitingen. Deze dienen buiten de invloed van de kruisingen te liggen, op zijn minst voorbij de opstelvakken.

(H)OV

Het busperron in de OVTC komt aan de noordzijde te liggen. De direct naast het spoor gelegen (H)OV baan ontsluit de OVTC vanaf de oostzijde en wordt in oostelijke richting doorgetrokken tot aan de Oosterhoutseweg.

Als verbinding tussen het busperron en de Terheijdenstraat wordt een bushellingbaan aangelegd welke rechtstreeks aansluit op de Terheijdenstraat. Hiermee ontstaat een korte, snelle en comfortabele route vanuit het centrum naar het busperron.

Vanaf het busperron maken de bussen in noordelijke richting (Linie, Terheijdenseweg) ook gebruik van deze hellingbaan. Een deel van de bussen gaat verder via de Terheijdenseweg en een deel via de Chr. Huygenstraat.

Aan de westzijde wordt de verbinding tussen het busperron ook gevormd door een hellingbaan welke aansluit op de Stationslaan. Vanaf deze aansluiting maken bussen in westelijke richting gebruik van (een klein deel van) de Stationslaan. Bij de kruising met de Belcrumweg gaat een deel in zuidelijke en een deel in noordelijke richting.

Voor de route tussen de Terheijdenstraat en de binnenstad van Breda is uiteindelijk gekozen voor de route over de Delpratsingel. Deze heeft de minste invloed op de leefomgeving en is het best

inpasbaar, de reistijd is vergelijkbaar of sneller dan de overige varianten via de Valkenstraat en de Sophiastreet.

Fiets

De centrale ligging van de OVTC in Breda maakt dat de gehele gemeente Breda binnen fietsbare afstand valt. Deze centrale ligging maakt dat er ook fietsroutes door het gebied lopen die niet direct aan de bestemmingen in het gebied zijn gerelateerd. Een dicht net van hoofdfietsroutes en aanvullende fietsroutes voorzien in een goed ontsluiting van de spoorzone. Ook fietsers met een andere bestemming profiteren hiervan mee.

Voor de fiets worden veilige en comfortabele voorzieningen aangelegd welke het station, met zijn fietsenstallingen, en overige ontwikkelingen in de Spoorzone aansluiten op het fietsnetwerk van de stad. Aan de noordzijde wordt een éénrichtings fietspad aangebracht over de gehele lengte van de Stationslaan. Ter hoogte van het Speelhuisplein maken de fietsers gebruik van de parallelweg in twee richtingen. Tussen de Terheijdenseweg en de aansluiting Terheijdenstraat is eveneens tweerichtingen fietsverkeer toegestaan. Deze sluit aan op het tweerichtingen fietspad aan de oostzijde van de Terheijdenstraat.

Over de gehele zuidzijde van de Stationslaan wordt een tweerichtingen fietspad aangebracht, de belangrijkste bestemmingen liggen dan ook aan deze zijde. Dit fietspad sluit weer aan op de tweerichtingen fietspaden langs de Belcrum oostzijde en de Terheijdenseweg westzijde en op de overige aanwezige fietsroutes.

Zowel de onbewaakte fietsenstalling noordplein als de bewaakte stalling in de OVTC zijn direct ontsloten van het fietspad langs de Stationslaan.

Voetgangers

Binnen de OVTC is sprake van veel overstapbewegingen. Daarnaast zullen vanaf de OVTC veel eindbestemmingen te voet bereikt worden. In het gebied zijn dan ook meerdere doorgaande voetgangersrelaties aanwezig. Zo loopt de verbinding Belcrum-Centrum voor voetgangers via de OVTC. Op de Stationslaan krijgt de overstekende voetganger vanuit en naar Belcrum en Linie veel aandacht.

3.5 Stedenbouwkundig plan Stationskwartier Breda Noordwest

In opdracht van NS Poort heeft architectenbureau Claus en Kaan in 2010 voor het noordwestelijk deel (dat tot het onderhavige plangebied behoort) van het Stationskwartier een stedenbouwkundig plan ontwikkeld dat hierna wordt beschreven.

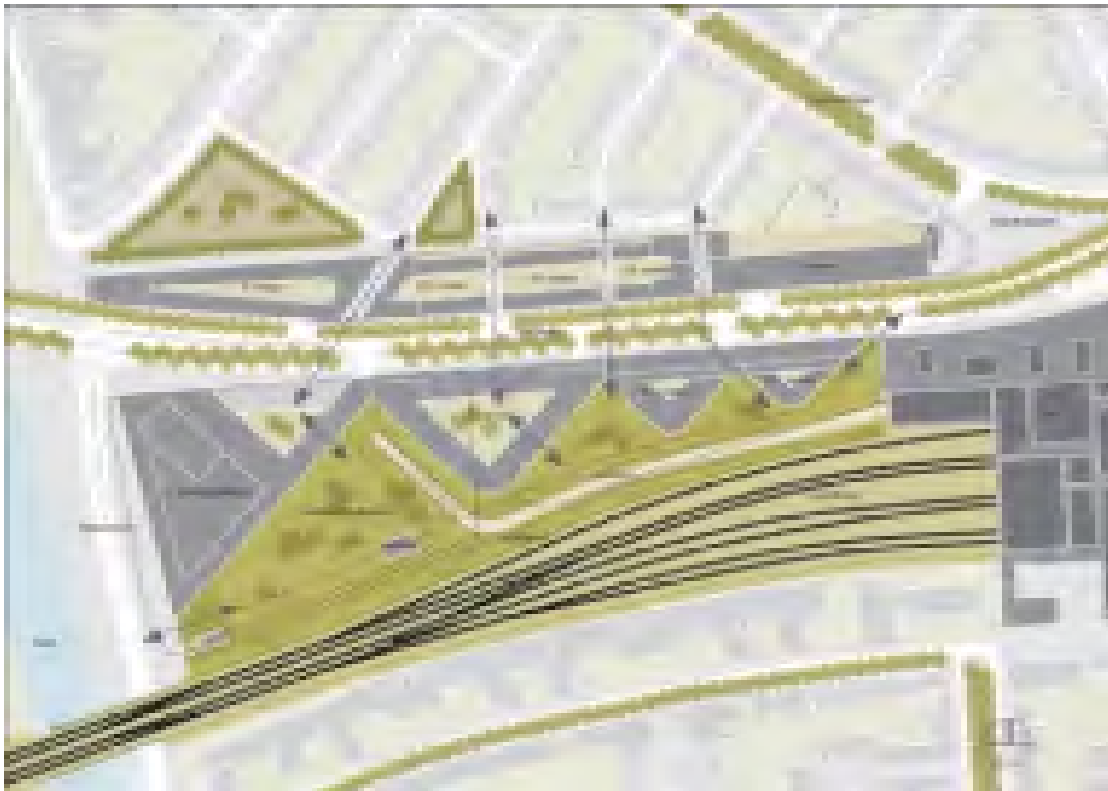
Het deelgebied Noordwest vormt een substantieel onderdeel van de nieuwe Stationslaan. Uitgangspunt is om een zo krachtig mogelijke uitdrukking aan het concept van deze laan te geven. Dat wil zeggen dat een samenhangend ruimtelijk beeld gecreëerd wordt door middel van het profiel, de bebouwing, de adressen, de vormgeving van de openbare ruimte etc. De nieuwe laan heeft één coherent, doorlopend en symmetrisch profiel; een levendige plint ingevuld door voorzieningen en ingangen tot het hoger gelegen programma; warme en vriendelijke façades naar Belcrum toe en stevigere volumes naar het spoor toe voor een grootstedelijke uitstraling. De noordrand van het deelgebied sluit in hoogte aan op de bestaande wijk Belcrum en de zuidrand van deze bouwvelden heeft al een hoogstedelijk karakter.

Voor het stationskwartier is in de buitenruimtevisie het concept van het spoorlandschap geïntroduceerd. Het concept houdt in dat alle te ontwikkelen gebieden langs het spoortracé één specifieke uitstraling en karakter zullen krijgen. Zo wordt de treinreiziger straks verwelkomd door één landschap waarin gebouwen met allure geplaatst zijn: het nieuwe Stationsgebied van Breda. Het coulissenlandschap is hét deel van het spoorlandschap dat bij het plangebied hoort. Hier rijdt de trein straks door het beschreven landschap waarin de gebouwen zodanig zijn geplaatst dat het effect van een grote coulisse ontstaat.

Om achterkanten langs het spoor te voorkomen staan alleen de punten (en geen wanden) van de gebouwen richting het spoortracé. Zowel vanuit de trein als vanaf het perron gezien openen de gebouwen zich en presenteren zij zich aan hun omgeving. Het coulissenlandschap wordt zo een sturend element in het ontwerp van de bebouwing.

Stationslaan

Binnen de context van de stad Breda positioneert de Stationslaan zich als een nieuwe, belangrijke ontsluitingsroute naar het OV-Terminalcomplex en de binnenstad. Verder maakt zij deel uit van het groene netwerk van parken, lanen en pleinen. De beoogde uitstraling is die van een levendige stedelijke boulevard zoals beschreven in de Buitenruimtevisie. Om de Stationslaan als ruggengraat in de ontwikkeling van Via Breda zo krachtig mogelijk vorm te geven, wordt haar profiel in het plangebied Noordwest zo symmetrisch mogelijk opgebouwd. De wandvorming wordt door de bouwblokken zo consequent mogelijk uitgevoerd om voor de grootst mogelijke continuïteit te zorgen. Langs de Stationslaan ligt een aantal beeldbepalende gebouwen waaronder het OV-Terminalcomplex en – aan de overkant van de Mark – mogelijk het toekomstige ‘stedelijke podium’. Om voor een goede stedenbouwkundige massa te zorgen die de basis uitmaakt van deze accenten, is gekozen om binnen een bepaalde stedenbouwkundige envelop te blijven. Binnen deze envelop met een maximale hoogte van 32m (zonder inzet van de ontheffingsmogelijkheid) ten zuiden van de Stationslaan, wordt met grote volumes gewerkt om het deelgebied Noordwest de gewenste stedelijke uitstraling te geven. Aan de zijde van de Mark (bouwveld F) mag zelfs incidenteel een hoogte van 70m bereikt worden om voor een stedenbouwkundig accent te zorgen. De bouwvelden ten noorden van de Stationslaan sluiten in hoogte aan op de bestaande wijk Belcrum en gaan over van een hoogte van 11m aan de Kievitstraat naar maximaal 16m aan de Stationslaan, waar deze laatste hoogte zo veel mogelijk wordt voorzien. Alleen de grondgebonden woningen mogen een verdieping lager zijn als zij door hogere hoekgebouwen ‘ingekaderd’ worden. Om een coherent profiel te bereiken zijn de zuidelijke bouwvelden aan de Stationslaan ook 16m hoog. Omwille van een geleidelijke overgang zijn hier enkele uitzonderingen toegestaan. Aan de kant van het spoor kunnen de gebouwen tot 32m hoog worden (en 70m in bouwveld F, zie figuur), waarbij de programmatische eenheden in de volumes afleesbaar zijn. Dit is ook het gewenste beeld in verband met een grootstedelijke uitstraling naar het OV-Terminalcomplex en de binnenstad. Vanuit de toekomstige Stationslaan zijn beide schalen te voelen: men wandelt over een levendige groene boulevard met zowel grondgebonden woningen als appartementengebouwen en kantoren met commerciële voorzieningen in de plint en men ziet daarbij de hogere gebouwen in de tweede rij verschijnen.



Figuur Stedenbouwkundig plan Noordwest

Doorkijkjes naar de binnenhoven en het coulissenlandschap en stegen naar de bestaande wijk Belcrum zorgen voor de beleving van het hele gebied.

De plinten aan de Stationslaan zijn om een goede aansluiting met de publieke ruimte te krijgen, in principe standaard 4,50 m hoog, ter plaatse van het gerechtsgebouw 6 m hoog en daarnaast zeer open en transparant. Zij faciliteren vooral commercieel programma en de entrees voor de kantoren en de woningen. Ook wordt aan een grote poort in het kantoorblok gedacht die het zicht vrijgeeft op een binnenhof met wederom entrees. Het hof is direct via een gemakkelijke trap toegankelijk. De inritten naar de parkeergarages en eventuele interne laad- en losvoorzieningen worden zo onopvallend mogelijk ingepast. Lange blinde stukken in de plint van de Stationslaan zijn niet toegestaan. Een uitzondering vormt bouwveld F. Hier is een andere benadering van de plint, in verband met het specifieke programma van het gerechtsgebouw (zie hierna onder Programma) incidenteel toegestaan.

Bouvvelden Noord

De noordrand van de noordelijke bouvvelden sluit in hoogte aan op de bestaande wijk Belcrum. De zuidrand van deze bouvvelden heeft al een hoogstedelijk karakter. De korrel is, in tegenstelling tot de bouwblokken gelegen langs het spoor, fijnmaziger van opzet in reactie op de bebouwing van Belcrum zonder haar hoogstedelijke karakter te verliezen. De woningen zijn deels grondgebonden, deels gestapeld. Aan de Belcrumzijde sluiten zij in hoogte aan op de bestaande wijk met een hoogte van 11m. Alleen aan het Touwterrein (noordwesthoek) bevinden zich woningen/appartementen met een hoogte tot 20m. Aan de Stationslaan zijn de woningen zo veel mogelijk tot 16m hoog (met uitzondering van bouwveld A = 20m). De wandvorming van de Stationslaan wordt gewaarborgd door alleen stegen met een smal profiel tussen de bouvvelden toe te laten. Zo wordt tegelijkertijd de transparantie vanuit de bestaande wijk naar het nieuwe Stationskwartier toe bewerkstelligd. De gebouwen kenmerken zich door kleinere volumes met een sobere maar rijke detaillering, speelse reliëfs in de gevels, warme steenachtige materialen en rustige en harmonieuze kleuren.

In de noordelijke bouvvelden bevinden zich twee stedenbouwkundige accenten. Het hoekgebouw aan de Mark wordt 20m hoog en heeft uitzicht op het nieuwe 'stedelijke podium' aan de Markoevers. Het hoekgebouw aan het Speelhuisplein verbindt de bestaande strook woongebouwen met de nieuwe ontwikkeling en staat tegenover het nieuwe OV-Terminalcomplex. Het gebouw heeft een maximale hoogte van 16m en verdient speciale aandacht bij de aansluiting aan het bestaande woongebouw. Beide gebouwen worden door accenten verbijzonderd om duidelijke begin- en eindsituaties van de bouvvelden te definiëren. Dit kan door bijzonder materiaal zoals natuursteen, bijzondere baksteenverbanden of –kleuren of uitgesproken hoekramen toe te passen.

Schaduwwerking

Omdat de noordelijke bouvvelden direct grenzen aan de woonpercelen en openbare ruimten van de wijk Belcrum zijn bezonningsdiagrammen opgesteld om te bezien in hoeverre de voorgestelde bebouwing uit ruimtelijk oogpunt aanvaardbaar is. Hierbij is rekening gehouden met de bouwvlakken zoals opgenomen in het onderhavige bestemmingsplan (in grote lijnen afgestemd op het stedenbouwkundig plan inclusief de ontheffingsmogelijkheid van 10%). De bezonningsdiagrammen zijn opgenomen in bijlage 3.

Bebouwing roept onvermijdelijk schaduw op. In stedelijk gebied, waar per definitie de bebouwing dicht op elkaar staat en waar ook hoge bebouwing aanwezig is, is het daarom onontkoombaar dat er schaduw op naburige percelen geworpen wordt.

Bij de beoordeling van schaduw op percelen is het daarom niet de vraag óf er schaduw is, maar of die schaduwwerking onevenredige hinder veroorzaakt. Is er sprake van een onevenredige aantasting van de gebruiksmogelijkheden van het perceel en de daarop gerealiseerde bebouwing?

Er is geen norm waaraan de invloed van nieuwe bebouwing getoetst kan worden. Wel is het de afgelopen jaren een goed gebruik geworden dat dit aspect bij de beoordeling van bouwprojecten betrokken wordt en dat bij de besluitvorming hierover een gemotiveerd standpunt wordt ingenomen.

Verder moet worden opgemerkt dat de schaduwwerking afhankelijk is van het seizoen en de daarbij horende zonnestand. In de winterperiode is er een lage zonnestand en grote schaduwvlakken, in de zomer zijn de schaduwvlakken kleiner. In de winterperiode is er bovendien niet altijd sprake van direct zonlicht, maar van diffuus licht.

In bijlage 3 zijn voor drie maatgevende momenten bezonningsdiagrammen opgenomen. Het diagram voor 21 juni geeft de situatie 'hoogzomer' aan; de schaduwvlakken zijn op dit tijdstip het kleinst. Het diagram 21 maart (welke tevens geldt voor 21 september) geeft de periode aan waarin mensen de tuin weer gaan benutten. Het diagram voor 21 december toont het moment met de meeste schaduw.

Verder kan uit de bezonningsdiagrammen worden opgemaakt dat de invloed van de 'doorgangen' tussen de Stationslaan – Kievitstraat verwaarloosbaar is op de schaduwwerking van de bebouwing.

De invloed van de bebouwing op de woningen van Belcrum.

Het diagram van 21 maart geeft aan dat de schaduw op 12.00 uur tot aan de gevel van de woningen van de Kievitstraat reikt. Dit betekent dat er niet of nauwelijks sprake is van hinder; de schaduw valt immers in de voortuin. Naar mate het jaar verstrijkt wordt de situatie beter.

In de periode tussen 21 september en 21 maart valt er schaduw op de gevel. Hoewel dit een achteruitgang ten opzichte van de huidige situatie is, zijn er argumenten om dit toch aanvaardbaar te achten. Allereerst is er in de winterperiode niet altijd sprake van direct zonlicht, maar veelal van diffuus licht. Tevens is de voorgestelde bebouwing niet ongebruikelijk in een stedelijk gebied: aan weerszijden van de weg staan grondgebonden woningen. Ook moet de feitelijke situatie niet verward worden met de juridische situatie. Momenteel geldt voor de betreffende gronden geen bestemmingsplan, maar is de Bouwverordening van kracht. Op grond hiervan zou eveneens bebouwing mogen worden gerealiseerd. Hoewel deze bebouwing iets verder van de bestaande woningen verwijderd dient te worden, mag de maximale hoogte weer wat groter zijn. Het netto-resultaat is vergelijkbaar met de schaduwwerking van de voorgestelde bebouwing. Ten slotte kan gesteld worden dat de nieuwe bebouwing bedoeld is om de bestaande woningen in de Belcrum af te schermen van het verkeergeluid van de nieuwe Stationslaan.

Voor de woningen in het blok Kievitstraat – Speelhuislaan geldt grosso modo het zelfde als hier boven is gesteld. Een uitzondering moet gemaakt worden voor de bestaande woningen welke direct grenzen aan de nieuwe bebouwing. Hier valt de schaduw in de achtertuin en op de achtergevel. Enkel in de hoogzomerperiode is er geen schaduw door de nieuwe bebouwing. Het voorkomen van schaduwwerking kan op deze twee specifieke locaties uitsluitend door het verlagen van de bouwhoogte. Dit is echter om stedenbouwkundige redenen niet wenselijk.

Door de nieuwe bebouwing wordt eveneens schaduw geworpen op de speelplek op het Tauw-terrein. Ook hier geldt dat de meeste schaduw in de winterperiode wordt geworpen. Dit is het moment dat het gebruik van dit terrein het minst intensief is. Bovendien behoeft de speelvreugde niet te lijden onder het ontbreken van direct zonlicht. In de periode maart – september (als de weersomstandigheden het ook weer toelaten dat er intensief buiten gespeeld wordt) is er geen schaduw meer door de nieuwe bebouwing.

Conclusie

Geconcludeerd mag worden dat de voorgestelde maximale bouwhoogten, inclusief de zogenoemde 10% ontheffingsbevoegdheid, niet tot onevenredige aantasting van de gebruiksmogelijkheden van de percelen en bebouwing aan de Kievitstraat e.o. leidt.

Bouvvelden Zuid

De zuidelijke bouwvelden zijn gelegen langs de Stationslaan, het meer 'zakelijke' deel van Stationskwartier Noordwest, met ingangen naar commerciële functies, appartementen en kantoren. Poorten en nauwe openingen, die de binnenhoven en het coulissenlandschap zichtbaar maken, zijn noodzakelijk om voor transparantie richting het spoor te zorgen zonder de wandvorming voor de Stationslaan te onderbreken. Vanaf de spoor kant gezien zijn de gebouwen geplaatst in het coulissenlandschap; zij zijn het visitekaartje en tegelijkertijd de entree van de stad. De gebouwen in de zone tussen Stationslaan en spoor laten ruimte voor meer variatie in het materiaalgebruik en de uitvoering van de gevels om de dynamiek van het Stationskwartier te benadrukken. In dit gedeelte is ook het gerechtsgebouw gepland.

Het gerechtsgebouw is gelegen aan de Stationslaan en maakt onderdeel uit van het coulisselandschap. Tevens is het gerechtsgebouw gelegen aan een bijzondere plek aan de Mark en een belangrijke verbinding tussen de binnenstad en gebied Via Breda (Belcrumweg).

Het gerechtsgebouw vormt aan deze zijde een stedelijk front naar de gewenste verbijzonderde ruimte langs de Mark (hoogstedelijke ontmoetingsruimte, structuurvisie Spoorzone 2025) en is gelegen op een knoop waar de Belcrumweg en Stationslaan bij elkaar komen.

Om de potenties van deze plek maximaal te benutten en uiting te geven aan de bijzondere functie die het gerechtsgebouw inluidt is er voor gekozen om ruimtelijk daar op aan te haken. Dit betekent dat er geopteerd wordt om dit stedelijke knooppunt extra te benadrukken, door meer verbijzonderingen op deze plek toe te staan. Zo wordt het mogelijk gemaakt om ter plaatse van de Stationslaan boven de plint van 6 m gebouwdelen uit te laten kragen zodat de markering van het knooppunt manifest gemaakt kan worden maar ook dat het gebouw, aan deze zijde meer zeggingskracht krijgt in haar plastic (beeldkwaliteitplan).

Derhalve is er ook voor gekozen om op maaiveldniveau meer mogelijkheden te bieden om te kunnen spelen met de voorgevelrooilijn zonder het effect van de totale wandwerking van de Stationslaan te onderbreken. In combinatie met de aanhaking van de Stationslaan op de OV baan kan er maximaal transparantie gegeven worden op het daarachterliggende coulisselandschap.

Het bestemmingsplan Stationskwartier 2007 opteerde reeds voor een hoogbouwaccent aan de zijde van de Mark, daarbij refererend aan de mogelijkheid om in combinatie met de CSM torens dit punt op het niveau van de stad te duiden of te voorzien in een accent op het knooppunt met de Stationslaan. Met het vaststellen van het stedenbouwkundig plan (Claus en Kaan, 2010) en het verdwijnen van de CSM torens wordt er geopteerd voor het maken van een hoogbouwaccent aan de zijde van de Stationslaan. Om dit accent mee te laten bewegen in de ontwerpuitgangspunten van het stedenbouwkundig plan is één van de mogelijkheden om het accent anders te positioneren dan parallel aan de Belcrumweg of Stationslaan. De ligging van de hoogtescheidingslijn ten behoeve van het hoogteaccent, in het bestemmingsplan Stationskwartier 2007 gaf daarvoor te weinig mogelijkheden.

Daarnaast heeft de Rijks Gebouwen Dienst (RGD) verzocht de maximale metrage bvo per vloer te verhogen van 1000m² naar 1500m²

Programma

Het totale programma voor het Stationskwartier, bestaande uit het OV- Terminal complex, Stationskwartier Noordwest en de Hoven, beslaat circa 190.000 m² bruto vloeroppervlak (bvo). De parkeervoorzieningen zijn hierin nog niet meegenomen (ca. 50.000 m² bvo).

De noordelijke strook van het voormalig emplacement grenst aan de woonwijk Belcrum. Deze zone zal een woonkarakter krijgen. De woningen die hier komen (maximaal 230 woningen) onderscheiden zich door bijzondere woonconcepten en design. Naast de woningen wordt een klein deel ingevuld door voorzieningen (maximaal 1.000 m² bvo, maximaal 400 m² bvo per eenheid).

In het zuidelijke deel van het plangebied komt een combinatie van wonen en werken. Het zal zich voornamelijk kenmerken als kantorenlocatie (maximaal 53.600 m² bvo kantoorruimte) met ruimte voor maximaal 155 woningen. In de plint van de Stationslaan zullen de voorzieningen een plaats krijgen (max. 1.200 m² bvo voorzieningen). Deze mix zorgt ervoor dat het gebied ook in de avonduren een levendig karakter heeft.

Onderdeel van het programma in dit zuidelijke deel is de nieuwe locatie van het gerechtsgebouw (ca. 35.000 m² bvo). De omgeving is hierdoor bijzonder aantrekkelijk voor juridisch gerelateerde dienstverlening en bedrijven.

Woningen

Het woningbouwprogramma in het Stationskwartier is grotendeels ingevuld met appartementen. In het gebied (stationskwartier noordwest) worden deze appartementen aangevuld met een aantal grondgebonden woningen. Het plangebied omvat appartementen van diverse afmetingen en stedelijke eengezinswoningen van tenminste 3 bouwlagen hoog. Ruim de helft van de appartementen en alle grondgebonden woningen bevinden zich aan de noordzijde van het plangebied, gelegen tussen de Stationslaan en de bestaande wijk Belcrum. Aan de zuidzijde van de Stationslaan direct gelegen naast het OV-Terminalcomplex bevinden zich de overige appartementen, grondgebonden woningen komen in dit deel niet voor.

De ligging van de woningen, nabij het internationaal georiënteerde OVTC en dicht bij de Bredase binnenstad, maakt Stationskwartier Noordwest een interessante locatie voor (startende) één- en tweepersoonshuishoudens om te wonen. De toevoeging van de grondgebonden woningen maakt dat deze locatie ook aantrekkelijk is voor (jonge) gezinnen. De variëteit van woningtypen en de verscheidenheid in oppervlakten zorgt ervoor dat mensen van verschillende leeftijden zich hier thuis zullen voelen.

Kantoren

Het Stationskwartier biedt, door de treinverbinding van Breda met Europa, een interessante plaats voor (euregionaal georiënteerde) bedrijven om zich te vestigen. De locatie biedt een hoogwaardig vestigingsmilieu met sfeervolle openbare ruimte, wonen en voorzieningen. Het is de ambitie om een omgeving te creëren die aantrekkelijk is voor bedrijven aan de bovenkant van de markt. Dit betekent dat een deel van de vestigers van buiten de regio Breda zal komen. Voor het overige deel (voornamelijk het middensegment) is het stationskwartier aantrekkelijk voor lokale verplaatsingen. Dit betreft zakelijke dienstverlening (advocatuur, accountants en overige zakelijke dienstverleners), overheid en overige non-profit organisaties, banken en verzekeraars.

De kantoren worden gesitueerd in de zone tussen het spoor en de Stationslaan. Van dit kantorenprogramma is ca. 35.000 m² bvo gereserveerd ten behoeve van de ontwikkeling van een gerechtsgebouw door de Rijksgebouwendienst. Voor de overige kantoren is nog geen gebruiker bekend. Om flexibel in te kunnen spelen op vragen vanuit de markt en de verhuurbaarheid te maximaliseren is het programma ruimtelijk zo vertaald dat het in afzonderlijke delen in de markt kan worden gezet. Het kantorenprogramma is om die reden zodanig opgezet dat het ontwikkeld kan worden in drie afzonderlijke delen.

Voorzieningen

In het plangebied is tevens een beperkte hoeveelheid voorzieningen (maximaal 2.200 m² bvo) gepland. Deze voorzieningen concentreren zich langs de Stationslaan, bij voorkeur op de hoek van de Belcrumweg en rond het OVTC en het Speelhuisplein. Door het concentreren van deze voorzieningen aan de uiteinden wordt daadwerkelijk een 'loop' en daarmee levendigheid gecreëerd. Voor de gebruikers aan de zuidzijde van de Stationslaan bestaat de mogelijkheid om commercialiteit op plintniveau te realiseren.

Voor de invulling van de functies zijn nog geen gebruikers bekend. Wel zullen er hoogstwaarschijnlijk kleine units komen (maximaal 400 m² per unit). Qua invulling kan gedacht worden aan kleinschalige retailfuncties, zakelijke dienstverlening en horecafuncties. Hiermee wordt de dynamiek en levendigheid van het gebied verstevigd. Met name horecafuncties dragen bij aan de levendigheid van het gebied gedurende de hele dag.

3.6 Consequenties voor het onderhavige bestemmingsplan

Omdat in het onderhavige bestemmingsplan de Stationslaan tussen de Belcrumweg en de Doornboslaan als zodanig is bestemd, wordt een goede verkeersafwikkeling ten gevolge van het gehele Stationskwartier gewaarborgd. Door het opnemen van de parkeernormen in de planregels wordt bovendien verzekerd dat er voldoende parkeervoorzieningen voor zowel fietsen als auto's, worden gerealiseerd.

Het ten noorden van de Stationslaan gelegen bouwdeel is (voor een groot deel) met het bestemmingsplan Stationskwartier uit 2007 niet van kracht geworden. Met het stedenbouwkundig plan is aangetoond dat voldoende rekening wordt gehouden met de overgang tussen de Stationslaan en de wijk Belcrum. Door de stegen tussen de bebouwing aan de Stationslaan wordt aangesloten op de structuur van de wijk Belcrum en wordt transparantie vanaf de Stationslaan bereikt. Door het binnen de verkeersbestemming opnemen van de stegen, is het niet mogelijk dat er alsnog één langgerekte bebouwingswand aan de noordzijde van de Stationslaan ontstaat. In het bestemmingsplan Stationskwartier uit 2007 was aan de oostzijde van dit bouwdeel eveneens een 'verbinding' opgenomen. In het stedenbouwkundig plan uit 2010 is deze verbinding niet langer opgenomen. In het onderhavige bestemmingsplan is deze verbinding daarom eveneens niet opgenomen. Om een goede woonsituatie in Belcrum te waarborgen wordt er voor dit bouwdeel niet één zelfde bouwhoogte opgenomen in het bestemmingsplan, maar wordt aan de zijde van het Belcrum een lagere maximale bouwhoogte opgenomen, welke aansluit bij de bestaande woonbebouwing. Door middel van bezonningsdiagrammen is voorts aangetoond dat er weliswaar sprake is van schaduwwerking naar het Belcrum, maar dat dit acceptabel wordt geacht.

Voor het plandeel aan de zuidzijde van de Stationslaan geldt dat dit deel reeds grotendeels mogelijk is op grond van het vigerende bestemmingsplan Stationskwartier uit 2007. Het stedenbouwkundig plan is immers uitgewerkt met inachtneming van dit bestemmingsplan. Er zijn echter wel enkele uitzonderingen. Gebleken is dat het wenselijk is om de aansluiting van het OV-tracé op de Stationslaan te verleggen richting het westen. Bovendien is het bij de uitwerking van de plannen voor het gerechtsgebouw wenselijk gebleken om het hoogteaccent van 70m aan de oostzijde anders te positioneren en om enkele uitzonderingen op de regels uit het bestemmingsplan Stationskwartier uit 2007 voor dit bouwdeel op te nemen.

Geconcludeerd kan worden dat, indien de functionele en ruimtelijke uitgangspunten middels de verbeelding en de regels worden verankerd, er met dit bestemmingsplan sprake is van een goede ruimtelijke ordening.

HOOFDSTUK 4 Milieu en Landschap

4.1 Milieueffectrapportage

Ten behoeve van de ontwikkeling van het Stationskwartier is een m.e.r. procedure gevolgd voor de gehele Spoorzone. In paragraaf 2.5 is de algemene m.e.r. procedure beschreven. In paragraaf 3.4 is de verkeerscirculatie in relatie tot de MER weergegeven. In dit bestemmingsplan is rekening gehouden met de milieurelevante uitkomsten van de MER en deze zijn als volgt weer te geven:

- Bij alle alternatieven en varianten worden de bodemverontreinigingen gesaneerd, zodat er geen sprake is van onderscheidende zaken.
- Duurzaam bouwen en energie maken onderdeel uit van alle alternatieven, zodat geen van de alternatieven of varianten onderscheidend zijn.
- Gezien het feit dat het programma en de te verwachten transportstromen per spoor bij alle alternatieven en varianten identiek zijn, is er geen sprake van onderscheidende zaken bij het milieuthema externe veiligheid.
- Voor het milieuthema industrie- en spoorweglawaai wordt opgemerkt dat het voorkeursalternatief, alle andere alternatieven en varianten niet onderscheidend van elkaar zijn.
- Voor het milieuthema wegverkeerslawaai geldt dat het voorkeursalternatief, de variant Spoorzone en de variant Stationslaan verlegd wel onderscheidend van elkaar zijn.

Variant Stationslaan verlegd

Dit is een variant die, behoudens ter hoogte van hete nieuwe OV-Terminalcomplex, vergelijkbaar is met het voorkeursalternatief Spoorzone. Ter plaatse van het nieuwe OV-Terminalcomplex buigt de Stationslaan af en wordt als één geheel met het Speelhuisplein ontworpen en gereconstrueerd.

Bij de bestaande woningen, vallend buiten het bestemmingsplan Stationskwartier, zal de gevelbelasting ter plaatse van het deel van de Stationslaan dat wordt aangelegd minder gunstig zijn ten opzichte van de autonome ontwikkeling. Voor de nieuwe geluidgevoelige bestemmingen ter plaatse van de Stationslaan voor zover die nieuw aangelegd wordt, is de gevelbelasting vergelijkbaar met het voorkeursalternatief Spoorzone.

- Wat betreft cumulatie van de verschillende soorten geluid conform de methode Miedema laten het voorkeursalternatief en de verkeersvariant Spoorzone voor het milieuthema geluid het meest positieve beeld zien.
- In het kader van het MER is geconcludeerd dat de beschouwde alternatieven, met enkele lokale uitzonderingen, weinig tot niet onderscheidend zijn op het aspect luchtkwaliteit. De belangrijkste conclusies zijn dat:
 - De daggemiddelde concentratie fijn stof in alle alternatieven op alle wegvakken wordt overschreden. Het oppervlak van het gebied waarin de norm wordt overschreden neemt enigszins toe als gevolg van de uitbreiding van infrastructuur maar het aantal gevoelige bestemmingen (woningen) dat binnen de beïnvloedingszone ligt, daalt. Hieruit kan worden geconcludeerd dat de verslechtering plaatsvindt op de “minst erge wegvakken” en de verbetering wordt bereikt op wegvakken waar dit leidt tot minder beïnvloede woningen.
 - De verkeersvariant Spoorzone een relatief positief beeld laat zien. Als gevolg van de veranderende verkeersstromen wordt de gestelde norm voor fijn stof op de Speelhuislaan gehaald op 28 m1 uit de weg. De norm dient weliswaar op de weg zelf gehaald te worden, maar de inkrimping van de overschrijdingszones ten opzichte van het nulalternatief en het voorkeursalternatief kan wel als positief worden bestempeld. Beschouwd over het gehele plangebied verslechtert de situatie op 7 wegvakken, terwijl deze ook op 7 wegvakken verbetert.
 - Voor het milieuthema Ecologie wordt opgemerkt dat het voorkeursalternatief, de overige alternatieven en varianten niet onderscheidend van elkaar zijn. Versterking groene, autoluwe en lijnvormige karakter van de Speelhuislaan.
- De in het MER beschreven voorkeursalternatief, overige alternatieven en varianten zijn voor het milieuthema Geur niet onderscheidend van elkaar.
- Bij het milieuthema Water zijn het voorkeursalternatief, de overige alternatieven en varianten niet onderscheidend van elkaar. Vanuit het Meest Milieuvriendelijk Alternatief wordt de suggestie gedaan om:
 - Afvoer van regenwater uit het noordelijk deel van het plangebied naar de Waterakkers.

- Toepassing van vegetatiedaken zodat extra buffercapaciteit in het afvoersysteem ingebracht wordt waardoor het risico op wateroverlast verder wordt beperkt. Naar verwachting heeft het isolerend effect van dit soort daken ook een positieve doorwerking op de energiehuishouding.

Het meest milieuvriendelijk alternatief omvat de voorkeursvariant met aanvullende mitigerende maatregelen. Mitigerende maatregelen worden waar mogelijk toegepast binnen het bestemmingsplan.

4.2 Bodem

Algemeen

Door het industriële verleden van Breda, is er plaatselijk bodemverontreiniging aanwezig. De gemeente Breda inventariseert zelf (mogelijk) verontreinigde locaties en combineert deze informatie met de vele bodemonderzoeken die worden uitgevoerd bij bouw, aan/verkoop en grondverzet. Al deze informatie is beschikbaar in bodeminformatiesystemen en wordt gebruikt bij beoordeling en advisering. Nadere informatie is te verkrijgen bij de afdeling Wonen en Milieu.

Naast de bodemkwaliteit speelt er meer in de ondergrond. Denk aan installaties voor Warmte-Koude Opslag (WKO), kabels en leidingen, archeologie, etc. Het meenemen van de ondergrond in de planvorming geeft ruimtelijke, milieukundige en financiële voordelen. Door de ondergrond efficiënt in te richten kan een gemeente functies als waterberging en Warmte-Koude Opslag zo goed mogelijk realiseren. Alleen door slim gebruik van de ondergrond blijft deze schatkamer voor biodiversiteit, milieukwaliteit, schoon water, cultuurhistorie en geologie beschermd. De gemeente Breda vraagt dan ook in het bijzonder aandacht voor:

- Grondwateronttrekkingen. Bij onttrekking en lozing van grondwater zullen voor zover relevant ingevolge de Grondwaterwet, de Wet Verontreiniging Oppervlaktewateren en de Lozingsregeling riolering meldingen c.q. aanvragen voor vergunningen moeten worden ingediend.
- Plaatsing WKO installaties. Deze kunnen niet overal geïnstalleerd worden: mogelijk is er ongewenste beïnvloeding van een andere WKO installatie of een grootschalige grondwaterverontreiniging. De gemeente wil alle installaties registreren, dus zowel open als gesloten systemen. Voor een open systeem is bovendien vergunning van de provincie nodig. Nabij en binnen het plangebied is bekend dat de heren van Breda, Drie hoefijzers zuid en OV-Terminalcomplex mogelijk reeds werken of gaan werken met een WKO systeem.
- Archeologische waarden, bij een bestemmingswijziging is afstemming met de afdeling archeologie nodig.

Regelgeving

De tijd dat bodemverontreiniging geheel moet worden weggenomen is voorbij. Begin 2009 heeft de gemeente Breda haar eigen bodembeleid vastgesteld middels de nota 'De Bredase grondslag'. Hierin wordt de landelijke beleidslijn van saneren naar functie verder ingevuld. Tegenwoordig hoeven alleen de zogeheten 'ernstige' verontreinigingen aangepakt te worden. De aanpak wordt afgestemd op de functie. De belangrijkste criteria voor de keuze van maatregelen zijn de risico's voor gezondheid of milieu die de verontreiniging kan vormen. In de praktijk blijken er gelukkig niet vaak risico's te zijn voor de gezondheid van mensen. Milieurisico's komen wel voor, maar meestal gaat het erom dat de ontwikkeling afgestemd wordt op eventueel aanwezige verontreiniging.

Onderzoek

Om kansen te benutten en problemen te voorkomen is het van belang dat er bij bouw en ontwikkeling tijdig kennis is van de bodemkwaliteit. Deels bewaakt de gemeente dit door in voorkomende gevallen een bodemtoets te verlangen. De uitkomsten hiervan toetst de gemeente aan de Wet bodembescherming, landelijke circulaire en het Bredase bodembeleid. Zo wordt bepaald waaraan de kwaliteit van de bodem moet voldoen en of er maatregelen als beheer of sanering nodig zijn. De uiteindelijke bodemkwaliteit moet steeds voldoen aan de functie.

De bodem is een bepalende factor om tot een duurzame inrichting van een gebied te komen. De bodem moet daarvoor voldoen aan diverse wettelijke regelingen, maar meestal ook aan technische voorwaarden die gesteld worden vanuit de ontwikkeling.

De natuurlijke kwaliteit van de bodem kan per gebied variëren. De gemeente Breda heeft een Bodemkwaliteit- en functiekaart vastgesteld, overeenkomstig het Besluit bodemkwaliteit. De bodemkwaliteitskaart is vastgesteld op basis van lokale achtergrondgehalten. Op de functiekaart is het gemeentelijk grondgebied ingedeeld in de functies 'wonen', 'industrie' en 'niet ingedeeld'. De kwaliteit van de grond die op een locatie gebruikt wordt moet voldoende zijn voor de functie van het gebied. Het gaat hierbij om de natuurlijke achtergrondkwaliteit, verontreinigde locaties zijn van deze kaart uitgesloten. Voor locaties die (door menselijk handelen) zijn verontreinigd geldt het gebruikelijke onderzoeks- en saneringstraject. In verband met de huidige bebouwing of het huidige gebruik van enkele gebieden, zal na de sloop van gebouwen of bij beëindiging van het huidige gebruik mogelijk aanvullend onderzoek nodig zijn.

Stationszone algemeen:

Het traject van de Stationszone (Stationslaan inclusief bebouwing tussen de Belcrumweg en de Terheijdenstraat/-seweg) ligt in de wijk Belcrum en in de wijk Linie. Volgens de bodemfunctie kaart hebben beide wijken dezelfde functie, namelijk de functie wonen. Volgens de bodemkwaliteitskaart echter hebben de wijken Belcrum en Linie een verschillende bodemkwaliteit. De wijk Belcrum heeft de kwaliteit "Wonen" en de wijk Linie de kwaliteit "Achtergrondwaarden". Dit betekent, indien op een gebiedsdeel sprake is van overtollige grond deze niet zonder meer kan worden toegepast op het andere gebiedsdeel. Om dit wel mogelijk te maken is een eenvoudig bodemonderzoek, dat voldoet aan het gestelde van de NEN 5740, nodig. Zo kan de kwaliteit van de overtollige grond afkomstig van het ene gebiedsdeel getoetst kan worden aan de kwaliteit van de ontvangende bodem van het andere gebiedsdeel (Standstil- beginsel).

Het gebied Stationszone wordt gekenmerkt als gebied waar in het verleden veel bedrijvigheid heeft plaatsgevonden. Hieronder is een opsomming opgenomen van alle verontreinigingskernen die zich bevinden binnen de Stationszone.

Gebied Belcrum.

In het gebied tussen de Belcrumweg en de Terheijdenseweg zijn, in nagenoeg het hele gebied, diffuus verspreide bodemvreemde materialen waargenomen. De bodemvreemde materialen bestaan uit puin en/of kolengruis en in mindere mate sintels en/of slakken. In de grond zijn over het algemeen licht verhoogde gehalten aan PAK en metalen aangetoond. Onderstaand overzicht is een opsomming van de kernen van bodemverontreiniging die in eerder uitgevoerde bodemonderzoeken, in het kader van de ontwikkelingen op beide gebiedsdelen, zijn aangetroffen. Het overzicht geeft alleen die verontreinigingskernen weer die zich bevinden binnen de Stationszone.

Voormalig van Gend en Loos- terrein:

- a. Op het meest westelijke deel van het terrein bevinden zich 3 verontreinigingskernen in het geplande tracé, waarvan in 2 gevallen het grondwater ernstig is verontreinigd. Aan de voorzijde van de voormalige goederenloodsen hebben 2 tanks gelegen. De bovengrond tot 1 meter is verontreinigd met minerale olie. Verder zijn op het noordelijk deel van het van Van Gend en Loos terrein slechts lichte verontreinigingen aan PAK en minerale olie in de grond aangetroffen. Het grondwater is hier licht verhoogd met metalen.
- b. Nabij de voormalige douanekantoor (ten zuiden van de voormalige goederenloodsen) is sprake van een verontreiniging van minerale olie in de boven en ondergrond, tevens is hier sprake van een grondwaterverontreiniging met minerale olie.
- c. Ten zuiden van de onder b genoemde verontreiniging is sprake van een ernstige koperverontreiniging in grond en grondwater. Tevens is het grondwater ook nog sterk verontreinigd met PAK.

Tot op heden zijn de onder a, b en c genoemde verontreinigingen nog niet gesaneerd.

Voormalige kolenopslag van NS:

Op het middelste deel van het Belcrum- terrein is vroeger een kolenopslag geweest. Deze verontreiniging is inmiddels door Prorail gesaneerd.

Voormalig terrein van de Fa. Cerutti (terrein achter de woningen Speelhuislaan 9 t/m 19)

Op het terreindeel waar de toekomstige Stationslaan inclusief bebouwing richting de huidige Speelhuislaan afbuigt is vroeger een opslag van chemicaliën geweest. Hierdoor is bodemverontreiniging, zowel in de grond alsmede in grondwater, ontstaan van vluchtige gechloreerde koolwaterstoffen.

Een grondsanering heeft inmiddels plaatsgevonden. Het verontreinigde grondwater is nog niet gesaneerd.

Voormalige Lunetgracht

Deze Lunetgracht heeft gelopen vanaf de Mark tot aan de Terheijdenseweg (Lunet). Mogelijk komt de Stationszone op deze voormalige gracht. Vermoedelijk zal het dempingmateriaal veel bijmengingen bevatten in de vorm van puin sintels en kool. Wellicht is het noodzakelijk dat hier grondverbetering moet worden toegepast.

Gebied kruising Speelhuislaan/ Terheijdenseweg (voormalig lunet Coehoorn):

Ten oosten van de meubelzaak zijn plaatselijk in de ondergrond (1,50- 4 m1 –m.v.) sterk verhoogde gehalten aan zware metalen en PAK en matig verhoogde gehalten minerale olie aanwezig. In het grondwater is zeer lokaal een matig verhoogd gehalte Nikkel.

Gebied Linie (voormalig Brouwerij- terrein):

Ook in dit gebied zijn in nagenoeg het hele gebied, diffuus verspreide bodemvreemde materialen waargenomen. De bodemvreemde materialen bestaan uit puin en/of kolengruis en in mindere mate sintels en/of slakken. In de grond komen metalen, PAK en minerale olie over de gehele locatie verhoogd voor.

Terreindeel van de puinwal (noordelijke terreingrens).

Op dit terreindeel heeft een nulmeting plaatsgevonden naar de kwaliteit van de bovengrond. Op het oostelijke deel van de onderzoekslocatie komen PAK sterk verhoogd voor.

- a. Ter plaatse van het voormalige volgoed magazijn is inmiddels een bodemsanering uitgevoerd. Hier is de bodem gesaneerd tot de tussenwaarde. De sanering was gericht op minerale olie en PAK, en heeft zich beperkt tot de bovenste meter, en het grondwater. Tevens heeft hier ook een sanering plaatsgevonden op asbest.
- b. Ten oosten van het volgoedmagazijn heeft eveneens een bodemsanering (grond en grondwater) plaatsgevonden. Deze sanering was ook gericht op minerale olie. Het grondwater is tot de tussenwaarde gesaneerd. De bovengrond is gesaneerd tot waarde waarbij de functie "wonen en parkeren" is toegestaan (BGW II).
- c. Het resterende terreindeel voldoet aan BGWII In het tracé van de gasleiding is een restverontreiniging blijven zitten ter hoogte van de Christiaan Huygenstraat (ter plaatse van de noordelijke ingang), en er is verontreinig blijven zitten daar ter plaatse van de gasleiding ter plaatse van de toekomstige HOV- baan.

De overige verontreinigingen op het voormalig Brouwerij-terrein maken geen deel uit van het bestemmingsplan Stationslaan.

Conclusies

Voor de uitvoering dient een grondbalans opgesteld te worden en dient gestreefd te worden naar een gesloten grondbalans. Getracht moet worden om in de gebiedsdelen Belcrum en Linie zoveel mogelijk te werken met een gesloten grondbalans. Om uitwisseling van overtollige grond tussen de beide gebiedsdelen mogelijk te maken, is het nodig dat een bodemonderzoek wordt uitgevoerd ter plaatse van het toekomstig tracé. Indien er ondanks toch sprake is dat er sprake is van overtollige grond, dan moet tijdig vastgesteld worden welke grond overtollig is. Zodat er tijdig partijkeuringen uitgevoerd kunnen worden. Met de gegevens van de partijkeuringen kan tijdig gezocht worden naar afzet mogelijkheden van de overtollige grond.

Onderzoek mechanische kwaliteit combineren met milieuonderzoek.

Op de kruising Speelhuislaan / Terheijdenseweg heeft het Lunet Coehoorn gelegen. De kwaliteit van het dempingsmateriaal is onbekend. Mogelijk is de stationszone deels geprojecteerd op de vroegere Lunetgracht. Ook van de Lunetgracht is de kwaliteit van het dempingsmateriaal onbekend. Dit onderzoek kan goed gecombineerd worden met het milieu onderzoek.

Onderzoek naar toepassing van gereinigd zand.

Het Besluit bodemkwaliteit staat het gebruik van gereinigd zand onder voorwaarden toe. Als de hoeveelheid toe te passen zand 5000 m³ of meer is, dan is de toepassing van gereinigd zand zonder meer mogelijk. In een weg geldt wel een minimale laagdikte van 50 cm. Gereinigd zand afkomstig van een grondwasinstallatie voldoet aan de eisen "zand voor Zandbed", en is voorzien van alle keuringscertificaten.

Onderzoek grondwater

In het grondwater zijn op diverse plaatsen verontreinigingen aangetroffen. Indien grondwater wordt onttrokken of waterdichte lagen worden doorboord dient rekening te worden gehouden met de verontreinigingen ter plaatse en in de nabijheid.

Aanvullend onderzoek na sloop of buiten gebruikname.

Nadat er gebouwen gesloopt zijn of terreinen niet meer in gebruik zijn is eventueel naderonderzoek naar de kwaliteit van de bodem mogelijk.

Met inachtneming van het bovenstaande staat het aspect bodem de uitvoering van het bestemmingsplan niet in de weg.

4.3 Water

Algemeen

Huidige situatie

Binnen het plangebied is geen oppervlaktewater aanwezig. Het dichtstbijzijnde oppervlaktewater is de rivier de Mark die grenst aan de westzijde van het plangebied. Ten zuiden van het plangebied loopt de singel die ten zuidwesten van het plangebied overloopt op de Mark.

Binnen het plangebied ligt een gemengd rioolstelsel. Dit betekent dat het afvalwater en het hemelwater samen worden afgevoerd. Dit water wordt via het rioolstelsel van de gemeente Breda afgevoerd naar de waterzuivering Nieuwveer, ten noorden van Breda. Van hieruit wordt het afgevoerd naar het Hollands Diep.

Het plangebied is deels verhard. Een groot deel, met name het rangeerterrein is onverhard.

Beleid

Het overheidsbeleid 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 nieuwbouwiniciatieven en bij grootschalige renovaties is het uitgangspunt dat deze 'waterneutraal' zijn. Dit betekent dat de ontwikkelingen niet leiden tot verslechtingen aan het watersysteem. Voorkomen moet worden dat het hemelwater versneld afvoert ten gevolge van een toename van het verhard oppervlak. Het hemelwater van de schone oppervlakken wordt bij voorkeur gescheiden van het vuilwater afgevoerd.

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 overstort gebeurtenissen met vervuild water vanuit het gemengde stelsel verminderd. Voor daken, goten en overige regenwatervoorzieningen en wegverhardingen dienen bij voorkeur niet-uitlogende bouwmaterialen te worden gebruikt.

Om te voorkomen dat water versneld wordt afgevoerd dienen retentievoorzieningen te worden aangelegd, indien het verhard oppervlak toeneemt en indien bestaand verhard oppervlak wordt afgekoppeld. Bij een toename van het verhard oppervlak dient een retentievoorziening van 780 m³ aangelegd te worden per ha verhard oppervlak (toename). De retentiecapaciteit die moet worden aangelegd bij afkoppeling van bestaand verhard oppervlak is afhankelijk van de situatie. Als richtlijn wordt hiervoor 150 m³ per ha verhard oppervlak aangehouden.

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 en waterpasserende verharding.

Invloed bestemmingsplan

De waterhuishouding wordt met name beïnvloed door de toename van het verharde oppervlak en de vervanging van het gemengde rioolstelsel door een gescheiden stelsel. Om te voorkomen dat het watersysteem hierdoor negatief wordt beïnvloed, dient voldoende retentiecapaciteit aangelegd te worden.

De toename van het verhard oppervlak binnen het plangebied Stationskwartier wordt geschat op 13 ha. Daarnaast zal circa 4 ha bestaand verhard oppervlak worden afgekoppeld. Dit betekent dat een retentiecapaciteit van $13 \times 780 + 4 \times 150 = 10.740 \text{ m}^3$ aangelegd dient te worden om de negatieve invloed op het watersysteem te compenseren.

De retentievoorzieningen dienen in eerste instantie binnen het plangebied aangelegd te worden. Mogelijkheden hiervoor zijn infiltratie / bergingsvoorzieningen onder het maaiveld van de openbare ruimte en berging op de daken, bijvoorbeeld in de vorm van groene daken. Met name in de groene daken van de parkeerkelders kan veel waterberging worden gerealiseerd.

Indien er geen of onvoldoende waterberging aangelegd wordt binnen het plangebied, dient buiten het plangebied waterberging aangelegd te worden. Een mogelijkheid hiervoor is de uitbreiding van de Belcruhaven in het Havenkwartier. Omdat de ontwikkelingen van het Havenkwartier zijn uitgesteld, zal deze mogelijkheid niet tijdig kunnen worden benut. Een andere locatie die voor waterberging is de Emerput. Het is echter nog niet duidelijk of dit een reële mogelijkheid is.

Een definitieve keuze voor het watersysteem zal bij de verdere uitwerking worden gemaakt. Uitgangspunt hierbij is dat de ontwikkelingen waterneutraal zijn. Het bestemmingsplan biedt voldoende mogelijkheden om de retentie binnen het plangebied te realiseren. Dus ook als er geen geschikte locatie buiten het plangebied wordt gevonden, kan voldaan worden aan deze eis.

Er zal zo veel als mogelijk gebruik gemaakt worden van niet-uitlogende bouwmaterialen om te voorkomen dat de waterkwaliteit afneemt.

De verdere uitwerking van de waterhuishouding zal in samenspraak met het waterschap plaats vinden. Het waterschap dient ontheffing te verlenen voor het lozen van het hemelwater op het oppervlaktewater.

Al met al zal het watersysteem niet negatief worden beïnvloed ten gevolge van de ontwikkelingen.

Watertoets

Deze waterparagraaf is in overleg met het Waterschap Brabantse Delta tot stand gekomen. Hiermee is voldaan aan de watertoets.

4.4 Ecologie

Algemeen

Natuur en groen wordt over het algemeen positief gewaardeerd. Zowel in als buiten de stad vertoeven veel mensen graag in de bossen en de parken in en rond de stad. De aanwezigheid van voldoende groen op een bereikbare afstand bepaalt voor een belangrijk deel de leefbaarheid van een woonwijk. Ook de aanwezigheid van dieren, bijvoorbeeld vogels, in de stad wordt over het algemeen als positief ervaren. De aanwezigheid van voedsel-, nest- en rustgebied is voor deze dieren essentieel. Zowel groen als de aanwezigheid van stadsvogels leveren een bijdrage aan de leefbaarheid en daarmee aan het vestigingsklimaat. Hiermee vormt de aanwezigheid van dieren in de stad doorgaans een kwaliteit van de openbare ruimte.

Beleid

De doelstelling van het natuurbeleid is het behoud, het herstel en de ontwikkeling van nationaal en internationaal belangrijke ecosystemen. In 1990 is hiertoe de ecologische hoofdstructuur (EHS) door het rijk vastgesteld in het "Natuurbeleidsplan". Aansluitend heeft de provincie de Groene hoofdstructuur (GHS) vastgesteld in het "Streekplan Noord-Brabant (1992)". In het streekplan uit 2002 is de GHS enigszins aangepast. In de GHS zijn de elementen uit de EHS opgenomen. Het gebied maakt geen deel uit van de EHS of GHS.

Onderzoek Flora- en faunawet

Het plangebied Stationskwartier maakte grotendeels deel uit van de quick scan en een aanvullend vleermuizenonderzoek die in 2004 hebben plaatsgevonden. Deze quick scan is door een veldbezoek geactualiseerd in april 2010 waarbij rekening is gehouden met wetswijzigingen inzake de Flora- en faunawet en de huidige toestand van het terrein.

Flora

De begroeiing wordt gekenmerkt door mossen, korstmossen en hogere planten van voedselarme gronden als struikheide en spontane opslag van braam, berk, brem en esdoorn. Door het schrale karakter en de structuurvariatie zijn waardevolle overgangen ontstaan van open naar gesloten gedeeltes. Planten waarvoor een beschermingsregime geldt bij ruimtelijke ontwikkelingen worden niet verwacht.

Fauna

Binnen de beplantingen langs het huidige rangeerterrein komen algemene broedvogels van struweel voor. Daarnaast biedt het gebied foerageergebied voor rondom het rangeerterrein broedende vogels waaronder de huismus. Deze soort en zijn leefgebied zijn tegenwoordig jaarrond beschermd waarbij een ontheffing voor ruimtelijke ontwikkelingen niet meer mogelijk is. Tijdens een bezoek werden twintig tot dertig foeragerende mussen aangetroffen op het grote braamstruweel en in de bosschages aan de rand van het gebied direct ten noorden van het struweel. Daarnaast worden kleinere aantallen mussen aangetroffen in de overige bosschages aan de noord- en zuidrand van het spooreplacement. Gezien het aanbod aan zaden en insecten is het gebied hierbij jaarrond van belang als foerageergebied. Met name het insectenaanbod vormt binnen stedelijk gebied vaak een beperkende factor. Daarnaast vinden de mussen in het braamstruweel een veilige slaapplek en biedt het braakliggende terrein mogelijkheden voor zandbaden.

Betreffende zoogdieren worden op het spoorwegemplacement louter algemene soorten verwacht waarvoor vrijstelling geldt bij ruimtelijke ontwikkelingen zoals bunzing, bosspitsmuis en veldmuis. beschermde soorten insecten, vissen, amfibieën en reptielen worden niet verwacht.

Conclusie

De conclusie betreffende beschermde soorten is dat de voorgenomen ingreep een negatief effect heeft op het leefgebied van de huismus in het ten westen van het stationsgebouw gelegen gebied. Het betreft hier met name de functie als foerageergebied, zandbad en schuilplaats die binnen het plan verloren zal gaan. Hiervoor is geen ontheffing mogelijk. Dit betekent dat in de plannen een negatief effect op deze soort voorkomen moet worden. Gezien het habitat van deze soort bieden de huidige plannen voldoende aanknopingspunten voor aanpassingen die het gebied geschikt kunnen houden voor de soort. Momenteel vindt een inventarisatie plaats van de kansen die aanwezig zijn voor deze soort. Op basis van deze kansen worden mitigerende maatregelen uitgevoerd zodat negatieve effecten voorkomen worden en geen sprake is van overtreding van de Flora- en faunawet. Mitigatie in de plannen is hierbij noodzakelijk omdat geen ontheffing kan worden verkregen. Door de kansen die er binnen het gebied liggen vormt de Flora- en faunawet geen belemmering voor de uitvoering van het plan.

Voordat gebouwen worden gesloopt dient zeker te zijn dat deze niet worden gebruikt door vleermuizen of jaarrond beschermde gebouwbewonende vogels als huismussen of gierzwaluwen.

4.5 Bedrijven

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

woongebieden de bedrijven zo min mogelijk beperken in hun bedrijfsuitvoering. 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.*

De mate en de ernst van de invloed van een bedrijf is mede afhankelijk van het type en de omvang van het bedrijf. In de VNG publicatie "Bedrijven en milieuzonering" (editie 2009), is voor een lijst van bedrijfsactiviteiten per milieuaspect een richtafstand gegeven. Op basis van het milieuaspect met de grootste richtafstand (geur, stof, geluid of gevaar) zijn de bedrijven in de categorieën 1 t/m 6 ingedeeld. Deze richtafstanden zijn van toepassing op het gebiedstype 'rustige woonwijk' of 'rustig buitengebied'.

In geval er sprake is van een gebied met een matige tot sterke functiemenging van bijvoorbeeld wonen, horeca, winkels of kleine bedrijven, kan het omgevingstype 'gemengd gebied' worden gehanteerd waarbij kortere richtafstanden worden toegepast. In dat geval kunnen de richtafstanden, vanwege de verhoogde milieubelasting, met één afstandstap worden verlaagd.

De afstanden gelden in principe tussen de perceelsgrens van het bedrijf (bij een gangbare perceelsgrootte en -indeling) en anderzijds de gevel van een woning. De afstanden in bovengenoemde uitgaven moeten als indicatief gezien worden. Doordat de omvang van bedrijven kan verschillen en omdat bedrijven maatregelen kunnen nemen om de invloed te beperken kan de invloedssfeer in werkelijkheid afwijken van bovengenoemde afstanden. De uiteindelijke afstemming tussen de hinder van het bedrijf en de omgeving wordt geregeld in het kader van de Wet milieubeheer.

Invloed bedrijven op woningen

Het plan maakt geen ontwikkeling van bedrijfsactiviteiten mogelijk waarop milieuzonering van toepassing is. Voor horeca en detailhandel geldt dat deze activiteiten in een gebied met functiemenging direct naast woningen mogelijk zijn.

In de directe omgeving van het plangebied bevinden zich bestaande bedrijven. Het betreft bedrijven op het bedrijventerrein Emer-Zuid dat is gelegen ten westen van het plangebied. Op grond van het vigerende bestemmingsplan Emer-Zuid zijn in de nabijheid van de woningen, ten westen van de Belcrumweg, bedrijfsactiviteiten uit categorie I tot en met III algemeen toelaatbaar met dien verstande dat alleen bedrijfsactiviteiten met een maximale afstandsnorm van 50 meter zijn toegestaan. Op dit deel van het bedrijventerrein zijn vanwege de herziening van de geluidszone, de bedrijfsactiviteiten van de voormalige suikerfabriek niet langer toegestaan. Aangezien de afstand tot het plangebied circa 75 meter bedraagt wordt aan de richtafstand voldaan.

Voor het deel van het bedrijventerrein ten noordwesten van het plangebied, gelegen tussen de Belcrumweg, de Veilingweg en de Belcrumhaven, is eveneens een algemene toelaatbaarheid opgenomen tot en met categorie III met de bepaling dat alleen bedrijfsactiviteiten met een maximale afstandsnorm van 50 meter zijn toegestaan. De kortste afstand tot het plangebied bedraagt circa 35m. De beoogde woningen vormen echter geen belemmering voor de nabijgelegen bedrijven aangezien er reeds bestaande woningen op kortere afstand zijn gelegen. Daarbij is van belang dat in de nabijheid van de beoogde woningen detailhandel is toegestaan. In de huidige situatie bevinden zich in de nabijheid van het plangebied twee supermarkten en een verkooppunt voor motorbrandstoffen (zonder lpg). Op het bedrijventerrein zijn tevens enkele bedrijvenactiviteiten met een grotere richtafstand van 50m mogelijk gemaakt door middel van een specifieke aanduiding. Ook voor deze bedrijven geldt dat er al bestaande woningen op kortere afstand zijn gelegen zodat deze bedrijven als gevolg van de beoogde woningen niet in hun bedrijfsvoering worden beperkt.

Omdat het plangebied wordt getypeerd als gemengd gebied kunnen ten opzichte van bedrijvigheid de richtafstanden met één afstandsstap worden verlaagd. Aan deze afstanden kan worden voldaan aangezien de kortste afstand tot de naastgelegen bedrijven meer dan 30 m bedraagt.

Geconcludeerd wordt dat ter plaatse van de beoogde woningen sprake is van een goed woon- en leefklimaat. Het aspect bedrijven en milieuzonering staat de uitvoering van het plan niet in de weg.

4.6 Geluid

Inleiding

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

wordt de behoefte aan stilte steeds meer als een noodzaak gevoeld. Om deze zaken te ondervangen zijn normen opgenomen in wetten. Met name de Wet geluidhinder, het Besluit Geluidhinder, de Luchtvaartwet en de Wet milieubeheer zijn in dit kader van belang. Deze normen ondervangen echter slechts voor een deel de problemen. Zo richt de wetgeving zich op zogenaamde gevoelige objecten zoals woningen, scholen en ziekenhuizen. Over het geluid in natuur- en buitengebieden zijn geen normen in wetten opgenomen, terwijl ook dit geluid als storend wordt ervaren. Dit gegeven wordt ook in het Nationaal Milieu Plan onderkend. Om de leefbaarheid te verbeteren of ten minste te handhaven, zal het beleid zich in de toekomst vooral richten op de bron van het geluid.

De doelstelling ten aanzien van geluid in de milieuvisie is: *In 2015 is de geluidskwaliteit inzichtelijk bekend en aanvaardbaar. Een dynamische stad met stille plekken, zonder hinder en met voldoende rust.*

Bij nieuwe ontwikkelingen dient de geluidssituatie in beeld gebracht worden. De geluidsniveaus op de gevel van nieuwe gebouwen worden getoetst aan de geluidsnormen. De volgende bronnen van geluid zijn relevant:

- wegverkeerslawaai
- spoorlawaai
- industrielawaai
- vliegtuiglawaai

Het juridisch kader voor wegverkeerslawaai, spoorlawaai en industrielawaai wordt gevormd door de Wet geluidhinder. Verder is door de gemeente Breda het Ontheffingenbeleid Wet geluidhinder vastgesteld. Hierin zijn regels omtrent het verlenen van hogere waarden vastgelegd. Vliegtuiglawaai wordt geregeld in de Luchtvaartwet. Geluidbronnen van inrichtingen in het kader van de Wet milieubeheer worden op basis van de methodiek van de VNG in kaart gebracht. Deze geluidbronnen worden nader besproken in het kopje 'bedrijven'.

In onderhavig bestemmingsplan wordt een nieuwe weg en een busbaan aangelegd en het bouwen van diverse woningen mogelijk gemaakt. In het kader van geluid is sprake van het aanleggen van een nieuwe weg ten opzichte van bestaande woningen en nieuwe woningen. Daarnaast is voor de nieuwe gebouwen eveneens sprake van geluid afkomstig van railverkeerslawaai. In het bijgevoegd akoestisch onderzoek zijn de uitgangspunten en overwegingen uitgewerkt. In het akoestisch rapport is ook het OV-Terminalcomplex (OVTC) meegenomen, zie hiervoor de akoestische rapportage akoestische rapportage Stationskwartier Breda, opgesteld door Movares met Kenmerk B&O-TV-10000881695035R1 versie 4.2, 22 november 2010. In dit kader van onderhavig bestemmingsplan is er sprake van de volgende akoestisch relevante situaties:

- nieuwe woningen versus nieuwe wegen;
- nieuwe woningen versus bestaande wegen;
- nieuwe woningen versus het spoor;
- bestaande woningen versus nieuwe weg;
- reconstructieonderzoek ter plaatse van bestaande woningen nabij de aansluiting van de nieuwe weg op de bestaande infrastructuur.

In het voornoemde akoestisch onderzoek zijn de uitgangspunten en overwegingen uitgewerkt.

Plangebied

Binnen het plangebied wordt het mogelijk gemaakt een nieuwe weg en busbanen aan te leggen. De weg is gelegen evenwijdig aan de noordzijde van het spoor tussen de Belcruweg en de Doornboslaan. Het aanleggen van deze nieuwe weg is noodzakelijk om het station goed te kunnen ontsluiten. De nieuwe weg zal een geluidbelasting veroorzaken op bestaande woningen en op nieuwe woningen. Daarnaast zal de weg aansluiten op de bestaande wegenstructuur waardoor er ook sprake is van reconstructie conform de Wet geluidhinder. De busbanen gaan naar het OVTC aan de noordzijde van het spoor. Tevens worden aan de noordwestzijde van de Stationslaan de bouw van nieuwe woningen mogelijk gemaakt. Aan de zuidwestzijde worden woningen gerealiseerd in het OVTC (afzonderlijk bestemmingsplan OVTC) en in de overige bebouwing zijn zowel kantoren, voorzieningen als woningen mogelijk.

De nieuwe woningen bevinden zich binnen de geluidzones van de Stationslaan, het spoor en overige gezoneerde wegen. Gezien de afscherming van bebouwing of snelheidsregime heeft een aantal wegen geen invloed op de nieuwe woningen.

Voor de benadering van het akoestisch onderzoek is gezocht naar de worst-case situatie. Omdat bijvoorbeeld niet gewaarborgd is dat gelijktijdig met de aanleg van de nieuwe (Verlengde) Stationslaan ook nieuwe (afschermende) bebouwing wordt gerealiseerd, is voor de bestaande bebouwing gerekend met een vrije veldsituatie. Op die wijze is voor het plangebied gezocht naar een worst-case benadering waarbij, indien er sprake is van overschrijding van de voorkeursgrenswaarde, deze maximale waarde wordt vastgesteld in het Besluit hogere waarde. Bij realisatie van de bebouwing zal deze een dermate afschermende werking van de bronnen hebben dat de werkelijke hinder in de eindsituatie (aanmerkelijk) minder zal zijn.

Resultaten

Uit het onderzoek van Movares volgt dat door het aanleggen van de weg de geluidbelasting aan de gevels van zowel de bestaande als de nieuwe bebouwing op diverse plaatsen hoger dan de voorkeursgrenswaarde van 48 dB zal zijn.

Onder voorwaarden kan ontheffing verleend worden tot een ten hoogst toelaatbare waarde die per (binnenstedelijke) situatie en per geluidsbron verschilt;

- nieuwe weg en nieuwe woningen: 58 dB (art 83 lid 1);
- bestaande weg en nieuwe woningen: 63 dB (art 83 lid 2);
- nieuwe weg bestaande woningen: 63 dB (art 83 lid 3);
- vervangende nieuwbouw langs bestaande weg: 68 dB (art 83 lid 5);
- nieuwbouw langs spoor: 68 dB (art 4.10 Bgh).;

Verder dient ook rekening te worden gehouden met de aansluiting van de nieuwe (Verlengde) Stationslaan op de bestaande infrastructuur. Er is in deze situatie sprake van een fysieke wijziging aan de bestaande wegen. Volgens de Wet geluidhinder is er sprake van een reconstructie indien als gevolg van fysieke wijzigingen aan een weg de geluidsbelasting aan de gevels van geluidsgevoelige bestemmingen met 1,5 dB of meer toeneemt (afgerond 2 dB). Daarbij geldt dat, wanneer de feitelijke heersende geluidsbelasting voor reconstructie lager is dan de voorkeursgrenswaarde van 48 dB, de verhoging moet worden berekend vanaf 48 dB.

De periode waarover de geluidsbelasting moet worden berekend, is die tussen het jaar vóór de reconstructie en 10 jaar na reconstructie. Het gaat dus niet per definitie om iedere weg waar een aanpassing plaatsvindt. Alleen indien in deze periode de geluidsbelasting met meer dan 2 dB is toegenomen én indien de geluidsbelasting na reconstructie 48 dB of meer bedraagt, is er sprake van een reconstructiesituatie in de zin van de Wet geluidhinder. De geluidsbelasting aan de gevels van bestaande woningen mag in principe niet met meer dan maximaal 5 dB toenemen.

Voor diverse woningen wordt een ontheffing voor geluid aangevraagd. Op de aan te leggen weg zal geluidreducerend asfalt worden gelegd daarnaast moeten er op sommige plaatsen extra maatregelen worden getroffen. Nabij het station zal een snelheidsregime van 30 km/uur gaan gelden. In de berekeningen is uitgegaan van een snelheidsregime van 50 km/uur omdat de exacte begrenzing van het gebied niet vast ligt, waardoor uitgegaan is van een worstcasebenadering.

In het onderzoek naar de geluidsbelastingen ten gevolge van de aanleg en reconstructie van wegen rondom het Stationsgebied van Breda is de akoestische situatie in beeld gebracht.

Samenvattend volgen daaruit de volgende conclusies:

- De geluidbelastingen op de nieuw aan te leggen Stationslaan blijven voor de bestaande bebouwing onder de hoogste toelaatbare waarde voor ontheffing van 63 dB
- De geluidbelasting afkomstig van het wegverkeer op de stationslaan overschrijdt aan de noordwestzijde de ten hoogste toelaatbare waarde voor ontheffing van 58 dB. Bij woningbouw moet hier bij het ontwerp rekening mee worden gehouden, bijvoorbeeld door toepassing van omsloten en afgeschermd buitenruimten. Bovendien kunnen geen hogere waarden worden verleend vanwege de overschrijding van de uiterste grenswaarde en dienen de betreffende gevels doof te worden uitgevoerd.
- Voor nieuwe geluidgevoelige bestemmingen waarbij de maximale toelaatbare waarde niet wordt overschreden dient uiteraard voldaan te worden aan het Ontheffingenbeleid van de gemeente Breda en het bouwbesluit.
- De Verlengde Stationslaan levert voor de bestaande bebouwing weliswaar overschrijdingen van de voorkeursgrenswaarde maar de ten hoogst toelaatbare waarde 63 dB wordt niet overschreden. Op de mogelijk nieuwe bebouwing wordt de hoogst toelaatbare waarde van 58 dB

- niet overschreden. De aanvullende eis dat de woningen moeten beschikken over ten minste één geluidsluwe gevel kan niet overal worden nageleefd tenzij het plan aangepast wordt. Voor nieuwbouw zal dit in het ontwerp moeten worden meegenomen;
- De geluidbelasting vanwege het railverkeer is voor een gedeelte van de nieuwbouw ten noorden van het spoor en ten zuiden van de Stationslaan hoger dan de maximale ontheffingswaarde van 68 dB. Bij woningbouw moet hier bij het ontwerp rekening mee worden gehouden, bijvoorbeeld door toepassing van omsloten en afgeschermd buitenruimten. Bovendien kunnen geen hogere waarden worden verleend vanwege de overschrijding van de uiterste grenswaarde en dienen de betreffende gevels doof te worden uitgevoerd.
 - Er is op de Belcrumweg sprake van een reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder. Bij de bestaande bebouwing kunnen de overschrijdingen met de toepassing van Microflex 0/6 of een stiller wegdek worden weggenomen. Voor nieuwbouw wordt langs de Belcrumweg de voorkeursgrenswaarde van 48 dB overschreden maar niet de hoogst toelaatbare waarde van 63 dB. Wel moet bij nieuwbouw worden gezorgd voor minimaal een geluidluwe gevel;
 - Op het wegvak Speelhuisplein/Speelhuislaan en in zowel de Terheijdenseweg als de Terheijdenstraat is sprake van een afname in geluidbelasting;
 - Er is op de Doornboslaan gedeeltelijk sprake van een reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder. Er is onderzoek gedaan naar de toepassing van geluidsreducerende maatregelen, maar een nog stiller wegdek of een schermvariant zijn op een aantal locaties niet toepasbaar en/of niet doelmatig. Voor de woningen met overschrijdingen moeten hogere waarden worden vastgesteld;
 - In de Teteringenstraat volstaat de toepassing van stil wegdek met een effect van minimaal 2 dB, zodat er geen sprake meer is van reconstructie-effect;
 - De aanleg van de busbaan aan de oostzijde naar de Terheijdensestraat geeft een overschrijding op de oostgevel van het OVTC, maar niet op de overige bebouwing. De aanleg van de HOV baan richting Oosterhout geeft, zoals gesteld geen overschrijding op de oostgevel van het OVTC. Echter, er is hier reeds sprake van overschrijding van de uiterste grenswaarde ten gevolge van het spoor, waardoor bij toepassing van appartementen deze voorzien moeten worden van dove gevels en daardoor ook een ontheffing voor de busbaan niet noodzakelijk is. Ook voor de overige bebouwing wordt voor geen enkele variant overschrijding van de grenswaarde veroorzaakt ten gevolge van de HOV-baan.
 - De aanleg van de busbaan naar het westen, richting de Haagse Beemden, veroorzaakt een overschrijding op de westgevel van het OVTC. Ook hier zijn reeds dove gevels ten gevolge van het railverkeerslawaai noodzakelijk. Voor de andere waarnemingen wordt door de geluidbelasting van deze busbaan bij geen enkele variant de voorkeursgrenswaarde voor woningen overschreden. Dit geldt voor zowel mogelijke nieuwbouw als bestaande bebouwing;
 - De geluidbelasting op de nieuwbouw ten gevolge van het railverkeerslawaai overschrijdt op een aantal plaatsen de ten hoogst toelaatbare waarde. Zonder aanvullende maatregelen kan geen ontheffing worden verleend.

Op basis van de rapportage van Movares dient voor de worst-case situatie een besluit hogere waarden te worden opgesteld. Hierbij dient onderbouwd te worden dat (verdere) maatregelen ter reductie van de geluidbelasting niet mogelijk of doelmatig zijn, danwel op overwegende bezwaren van stedenbouwkundige, verkeerskundige, vervoerskundige, landschappelijke of financiële aard stuiten. Onderzoek naar dergelijke maatregelen is verantwoord in het akoestisch onderzoek van Movares.

Conclusie

Voor de nieuwe woningen en voor het aanleggen van de weg worden diverse ontheffingen voor geluid afgegeven met uitzondering van de locaties waar de hoogste toelaatbare waarde voor ontheffing voor wegverkeer (van 58 dB) of railverkeer (68 dB) wordt overschreden. Bij woningbouw moet hier bij het ontwerp rekening mee worden gehouden, bijvoorbeeld door toepassing van omsloten en afgeschermd buitenruimten (dove of geluidluwe gevel).

Voor een aantal bestaande woningen wordt in het kader van het aanleggen van de weg een ontheffing voor geluid aangevraagd. Gelijkzeitig met het bestemmingsplan Stationskwartier uit 2007 zijn geen ontheffingen voor geluid verleend. Als bronmaatregel wordt geluidreducerend asfalt toegepast op de (Verlengde) Stationslaan. Hogere waarden zijn noodzakelijk voor diverse nieuwe en bestaande woningen langs de (Verlengde) Stationslaan als ook voor de diverse woningen ten gevolge van bestaande wegen. Vervolgens zal er op een aantal wegen nabij de Stationslaan sprake zijn van reconstructie. Ook de reconstructie van wegen ten opzichte van woningen is in beeld gebracht. Een en ander is opgenomen in het akoestisch onderzoek van Movares.

Voor twee bestaande woningen aan de nieuwe Stationslaan kan niet voldaan worden aan de eis van een geluidluwe gevel uit het Ontheffingenbeleid van de gemeente Breda. Het College van burgemeester en wethouders wordt verzocht om voor deze woningen, in afwijking van de voorwaarde uit het Ontheffingenbeleid en in aansluiting met de inherente afwijkingsbevoegdheid uit artikel 4.84 Algemene wet bestuursrecht (Awb), toch een hogere waarde vast te stellen.

Omdat ten gevolge van railverkeerslawaai op een aantal plaatsen de uiterste voorkeurswaarde wordt overschreden wordt binnen het plangebied de gebiedsaanduiding 'geluidszone- spoor' opgenomen. Middels deze gebiedsaanduiding wordt geregeld dat geluidgevoelige functies uitsluitend zijn toegestaan indien voldaan kan worden aan de wettelijke voorkeursgrenswaarde danwel indien voldaan kan worden aan de vastgestelde hogere waarden.

4.7 Luchtkwaliteit

Algemeen

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

In de Bredase milieuvisie is de volgende doelstelling voor 2015 opgenomen: *'De luchtkwaliteit is inzichtelijk, bekend en aanvaardbaar'*.

Regelgeving

Op 15 november 2007 is in de Wet milieubeheer onder titel 5.2 'Luchtkwaliteitseisen' opgenomen. Dit onderdeel is 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) en 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.

Vanaf 1 augustus 2009 is het NSL in werking. Het NSL regelt dat het besluit niet in betekenende mate volledig in werking is. Conform artikel 5.16 van de Wet milieubeheer is voor een ontwikkeling dat 'niet in betekenende mate' (NIBM) bijdraagt aan de luchtkwaliteit, geen uitgebreid luchtkwaliteitsonderzoek nodig en kan de ontwikkeling zonder toetsing aan de luchtkwaliteitseisen doorgang vinden. VROM heeft de definitie van 'in betekenende mate' vastgelegd in een algemene maatregel van bestuur (AMvB). Projecten die de concentratie CO₂ of fijn stof met meer dan 3% van de grenswaarde verhogen, dragen in betekenende mate bij aan de luchtvervuiling. Dit criterium is een 'of-benadering'. Als een project voor één stof de 3%-grens overschrijdt, dan verslechtert het project 'in betekenende mate' de luchtkwaliteit. Deze 3%-grens is voor een aantal categorieën projecten in een ministeriële regeling omgezet in getalsmatige grenzen, bijvoorbeeld:

- woningbouw: 1.500 woningen netto bij 1 ontsluitingsweg, 3.000 woningen bij 2 ontsluitingswegen;
- kantoorlocaties: 100.000 m² bruto vloeroppervlak bij 1 ontsluitingsweg, 200.000 m² bruto vloeroppervlak bij 2 ontsluitingswegen

Besluit gevoelige bestemmingen

Op 15 januari 2009 is het Besluit 'gevoelige bestemmingen (luchtkwaliteitseisen)' in Staatsblad nr. 14 gepubliceerd, waarna het besluit op 16 januari in werking getreden is. Het besluit is gericht op bescherming van mensen met een verhoogde gevoeligheid voor fijn stof (PM10) en stikstofdioxide (NO₂), met name kinderen, ouderen en zieken. Daartoe voorziet het besluit in zones waarbinnen luchtkwaliteitsonderzoek nodig is: 300 meter aan weerszijden van rijkswegen en 50 meter langs provinciale wegen, gemeten vanaf de rand van de weg. Waar in zo'n onderzoekszone de grenswaarden voor PM10 of NO₂ (dreigen te) worden overschreden, mag het totaal aantal mensen dat hoort bij een 'gevoelige bestemming' niet toenemen. Met dit besluit is de bouw van zogenaamde 'gevoelige bestemmingen', zoals een school, in de nabijheid van (snel)wegen beperkt.

Nieuwe ontwikkelingen mogen er niet toe leiden dat de grenswaarden worden overschreden. Indien blijkt dat dit toch het geval is, kan onderzocht worden of het mogelijk is om met maatregelen toch te voldoen aan de normen. Hierbij hebben bronmaatregelen de voorkeur. Indien dit niet mogelijk is kunnen overdrachtsmaatregelen of in het uiterste geval maatregelen bij de ontvanger worden genomen.

Onderzoek

Ten behoeve van de reparatie van het bestemmingsplan Stationskwartier is een Luchtkwaliteitonderzoek Stationszone Breda versie 2011 uitgevoerd door KEMA, onder projectnummer 50964203-TOS/EEE 10 4059 revisie 1 d.d. 19 april 2011 (In het onderzoek zijn de ontwikkelingen Stationskwartier en Stationslaan meegenomen).

Op basis van de uitgevoerde berekeningen in het studiegebied spoorzone voor de deelgebieden Stationskwartier, Drie Hoefijzers, en de bestaande woonwijken Belcrum en Spoorbuurt, voor de huidige situatie 2010, 2011 en de plansituatie 2011, 2015 en 2020 volgt:

- De jaargemiddelde concentratie fijn stof wordt in geen van de doorgerekende scenario's en jaren overschreden. Ook het 24 uur gemiddelde voor fijn stof blijft ruim onder het 35 dagen criteria.
- De jaargemiddelde concentratie stikstofdioxide wordt in geen van de doorgerekende scenario's en jaren overschreden. Ook het uurgemiddelde voor stikstofdioxide blijft ruim onder de 200 $\mu\text{g}/\text{m}^3$.
- In het studiegebied wordt zowel voor als na planrealisatie voldaan aan de grenswaarden zoals gesteld in de Wet milieubeheer.

Conclusie

Op basis van de uitgevoerde berekeningen in het studiegebied Spoorzone voor de deelgebieden Stationskwartier, Drie Hoefijzers, en de bestaande woonwijken Belcrum en Spoorbuurt, voor de huidige situatie 2010, 2011 en de plansituatie 2011, 2015 en 2020, wordt de conclusie getrokken dat in het studiegebied zowel voor als na planrealisatie voldaan wordt aan de grenswaarden zoals gesteld in de Wet milieubeheer.

4.8 Geur

Geur algemeen

De geur kan de beleving van de leefomgeving zowel positief als negatief beïnvloeden. De waardering van geur verschilt echter ook per persoon: wat de een vindt stinken, vindt de ander lekker ruiken. Hoewel de stoffen die de geur veroorzaken geen invloed hebben op de gezondheid, kan de hinder van geur toch een negatieve invloed hebben op de volksgezondheid.

Behalve voor veehouderijen is er is voor geur/ stank geen op een wet gebaseerd normenstelsel van kracht. Beleid kan zich baseren op de Herziane nota stankbeleid uit 1994, plus de aanpassingen daarop verwoord in een brief van de Minister van VROM uit 1995. Uitgangspunt is het voorkomen van (nieuwe) hinder. In het kort komt één en ander erop neer dat in het kader van de milieuvergunning het bevoegd gezag het acceptabel hinderniveau rond een bedrijf bepaalt. De mate van hinder kan onder andere worden bepaald via een belevingsonderzoek, hinderenquête, klachtenregistratie enz.

Planologische ontwikkelingen worden momenteel ook getoetst op het aspect geurhinder: zowel de toetsende overheid (provincie) door het vertalen van geuremissie in afstandseisen, als de industrie door het eisen van afstand aan oprukkende woonbebouwing.

De doelstelling voor 2015 ten aanzien van geur luidt: Ernstige hinder door geur komt in Breda niet voor.

Invloed geur op plangebied in stad

In de omgeving van het plangebied zijn twee geurrelevante bedrijven gelegen waarvan de geurcontouren gedeeltelijk over het plangebied zijn gelegen. Het betreft de inrichting van Perfetti Van Melle Benelux bv, gelegen aan de Zoete Inval 20 en de inrichting van Peco Suikerwerken B.V., gelegen aan de Lunetstraat 158. Voor de inrichting van Perfetti Van Melle Benelux BV is een veranderingsvergunning Wet milieubeheer verleend op 26 augustus 2008 waarin de vergunning van Peco Suikerwerken BV is geïntegreerd. Reeds in 2004 is voor beide bedrijven een geuronderzoek uitgevoerd waarin cumulatieve geurcontouren zijn berekend voor de huidige bedrijfssituatie van beide inrichtingen. In onderstaande figuur zijn de resultaten van de geurverspreidingsberekening weergegeven in de vorm geurimmissiecontouren uitgedrukt in ge/m^3 als 98-percentielwaarde.

Uit de milieuvergunning volgt dat de geur van beide inrichtingen als 'niet hinderlijke' geur is beoordeeld. Voor dit type geur treedt hinder pas op bij een geurconcentratie van 10 ge/m^3 98-perc. Uit

de geurverspreidingsberekening blijkt dat de geurbelasting van beide inrichtingen ter plaatse van het plangebied niet meer bedraagt dan 5 ge/m^3 98-percentiel. Daarom zal er geen sprake zijn van geurhinder ter plaatse van het plangebied. Bij de gemeente zijn momenteel ook geen geurklachten bekend. Als gevolg van de ontwikkeling van nieuwe woningen worden beide inrichtingen tevens niet in hun bedrijfsvoering belemmerd.

Conclusie

Vanuit het oogpunt van geurhinder is er sprake van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Het aspect industriële geurhinder staat de uitvoering van het plan niet in de weg.

4.9 Externe veiligheid

Algemeen

Reeds in het bestemmingsplan Stationskwartier uit 2007 is het onderwerp externe veiligheid voor dit gebied als onderdeel van het grotere Stationskwartier beoordeeld. Deze beoordeling (d.d. december 2004) is nog steeds van kracht. Dit omdat enerzijds de voor deze beoordeling gebruikte inputgegevens nog actueel zijn. Anderzijds is de Tweede Kamer door de minister van I&M (voorheen V&W) met een schrijven d.d. 9 juli 2010 (kenmerk 30373 nr. 42) wel op de hoogte gebracht dat de vertegenwoordigers van het bedrijfsleven, IPO en VNG op hoofdlijnen hebben ingestemd met het Rijksontwerp Basisnet Spoor voor het vervoer van gevaarlijke stoffen, maar dit is nog niet in formele wet- en regelgeving omgezet. Naar verwachting zal dit in de loop van 2012 gebeuren.

Externe veiligheid heeft betrekking op de risico's die mensen lopen. Het plaatsgebonden risico heeft betrekking op risico's van mensen als ze onbeschermd zijn. Het groepsrisico heeft betrekking op mensen tijdens hun verblijf in een gebouw ten gevolge van mogelijke ongelukken met gevaarlijke stoffen bij bedrijven en transportverbindingen (wegen, spoorwegen, waterwegen en buisleidingen). 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 zijn:

1. Circulaire Zonering langs hogedruk aardgastransportleidingen van 1984.
2. Circulaire Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen van 2004.
3. Besluit externe veiligheid inrichtingen van 2004.

De normen in de besluiten zijn vastgelegd in de vorm van grenswaarden en richtwaarden. De grenswaarden geven de milieukwaliteit aan die op een bepaald tijdstip ten minste moet zijn bereikt, en die, waar zij aanwezig is, ten minste in stand moet worden gehouden. De richtwaarden geven de kwaliteit aan die op een bepaald tijdstip zoveel mogelijk moet zijn bereikt en die, waar zij aanwezig is, zoveel mogelijk in stand moet worden gehouden. Ruimtelijke ontwikkelingen moeten worden getoetst aan bovengenoemde normen. De ontwikkelingen zijn niet toegestaan als deze leiden tot een overschrijding van de grenswaarden, terwijl van de richtwaarden gemotiveerd kan worden afgeweken.

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

Het plaatsgebonden risico is de kans dat iemand die zich op een bepaalde plaats bevindt, komt te overlijden ten gevolge van een ongeval met gevaarlijke stoffen. Het beleid is er op gericht om geen personen in kwetsbare objecten (zoals woningen, scholen, ziekenhuizen en grote kantoren) en zo min mogelijk personen in beperkt kwetsbare objecten (zoals sportcomplexen en kleine kantoren) bloot te stellen aan een plaatsgebonden risico dat hoger is dan 10^{-6} per jaar. Het plaatsgebonden risico wordt weergegeven door een lijn op een kaart die de punten met een gelijk risico met elkaar verbindt (zogenoemde risicocontour). Nieuwe ontwikkelingen van kwetsbare objecten binnen de risicocontour van 10^{-6} per jaar zijn niet toegestaan. Nieuwe ontwikkelingen van beperkt kwetsbare objecten zijn ongewenst, maar wel toegestaan indien gemotiveerd kan worden waarom dit noodzakelijk is. Daarnaast dient aangetoond te worden dat er afdoende maatregelen worden genomen om de risico's en de gevolgen van een eventueel ongeval te beperken.

Het groepsrisico is een maat voor de kans dat een bepaald aantal mensen overlijdt als direct gevolg van een ongeval met gevaarlijke stoffen. De hoogte van het groepsrisico hangt af van de kans op een ongeval, het effect van het ongeval, het aantal personen dat in de omgeving van de bron (inrichting of transportroute) verblijft en de mate waarin de personen in de omgeving beschermd zijn tegen de gevolgen van een ongeval.

Het groepsrisico wordt weergegeven in een grafiek met op de horizontale as het aantal dodelijke slachtoffers en op de verticale as de kans per jaar op tenminste dat aantal slachtoffers. Welke kans nog acceptabel geacht wordt, is afhankelijk van de omvang van de calamiteit. Het groepsrisico laat zich niet in de vorm van een risicocontour op een kaart weergeven, maar kan wel worden vertaald in een dichtheid van personen per hectare. Hoe meer personen per hectare in het invloedsgebied van een hier bedoeld ongeval aanwezig zijn, hoe groter het aantal (potentiële) slachtoffers is. Het ijkpunt, waarbinnen gezocht moet worden naar maatschappelijk aanvaardbare grenzen, voor het groepsrisico is vastgelegd in een oriëntatiewaarde. Langs transportverbindingen zijn de oriëntatiewaarden 10^{-4} per jaar voor 10 slachtoffers, 10^{-6} per jaar voor 100 slachtoffers, 10^{-8} per jaar voor 1000 slachtoffers etc. Op grond van artikel 13 van het Besluit externe veiligheid inrichtingen is het vereist invulling te geven aan de Verantwoordingsplicht bij het opstellen van een bestemmingsplan als het plangebied is gelegen binnen het invloedsgebied van een risicobron. Voor het groepsrisico ten gevolge van transportbronnen is de Circulaire Risiconormering Vervoer Gevaarlijke Stoffen gepubliceerd. Ook deze circulaire kent het principe van de verantwoordingsplicht.

In het plangebied hoeft alleen rekening worden gehouden met het vervoer van gevaarlijke stoffen per spoor (via de Brabantroute), aangezien de Gasunie schriftelijk heeft aangegeven dat de nu nog aanwezige hoge druk aardgastransportleiding (ontwerpdruk 25 bar, diameter 12" en wanddikte 7 mm) in juni 2011 buiten bedrijf wordt gesteld.

Transport per spoor

Voor het vervoer van gevaarlijke stoffen per spoor zijn in het verleden diverse onderzoeken uitgevoerd. Gezien het feit dat, zoals bovenstaand is verwoord, het Basisnet Spoor nog niet in wet- en regelgeving is omgezet, wordt bij het vaststellen van de externe veiligheidssituatie binnen het plangebied Stationskwartier uitgegaan van het laatste onderzoek van december 2004.

In deze risico-analyse zijn inputgegevens als bijvoorbeeld de sporenlayout, de snelheid waarmee mag worden gereden en toegepaste beveiligingssystemen verwerkt. Bij andere belangrijke inputgegevens, de (toekomstige) vervoers- en aanwezigheidsgegevens, is uitgegaan van:

- De beleidsvrije vervoersprognose die door ProRail in 2003 is opgesteld en door de toenmalige minister van V&W in april 2004 naar de Tweede Kamer is gestuurd. In een schrijven van de ministers van VROM en V&W d.d. 13 maart 2006 is door het Rijk (nogmaals) bevestigd dat de gemeente Breda voor het vastleggen van de externe veiligheidssituatie in het plangebied Stationskwartier van deze prognose uit mocht gaan.
- De functies en m², en daaraan gerelateerd de hoeveelheid aanwezigen, voor het plangebied Stationskwartier, zoals verwoord in de structuurvisie Spoorzone 2025.

Conclusie uit deze berekeningen is dat de PR-contour (10^{-6} -contour) in de toekomstige situatie binnen de sporenbundel blijft. Voor het GR geldt dat dit (aanzienlijk) zal dalen, maar niet (zoals eerder wel verwacht) onder de oriëntatiewaarde zal komen te liggen. Hiervoor is in het eerder genoemde bestemmingsplan Stationskwartier ook verantwoording afgelegd en met het vaststellen van het bestemmingsplan door de Gemeenteraad van Breda geaccepteerd.

Voor de volledigheid wordt opgemerkt dat de conclusie uit berekeningen die in het kader van het Basisnet Spoor zijn uitgevoerd hetzelfde zijn.

De overschrijding van de oriëntatiewaarde voor het GR betekent dat in ieder geval de Rampenbestrijdingsplannen en aanvalsplannen van de brandweer moeten worden aangepast om te proberen ernstige gevolgen van een calamiteit te voorkomen. Verder zal de gemeente Breda zich inzetten om met de verdere invulling van de stedenbouwkundige opzet en het nemen van preventieve maatregelen de risico's voor de aanwezigen te verlagen.

Verantwoording Groepsrisico

Voor de verantwoording van het GR zijn de transportgegevens, het bouw- en ontwikkelingsprogramma en de uitkomsten voor het PR en GR van evident belang, maar om een goede en transparante toetsing van het externe veiligheidsniveau uit te kunnen voeren, zijn nog een aantal criteria van belang zoals mogelijke alternatieven, zelfredzaamheid, beheersbaarheid/bestrijdbaarheid en mogelijke risicoreducerende maatregelen.

Mogelijke alternatieven

In het SRUP (1995), een nadere uitwerking van het streekplan op het niveau van de stadsregio, wordt een voorkeur uitgesproken voor woningbouwontwikkeling die leidt tot een verdere verdichting van het

bestaand stedelijk gebied. Een toekomstige uitbreiding van het stadsregionale voorziening pakket en de mogelijkheden voor intensieve vormen van bedrijvigheid en woningbouw ziet de regio vooral in de Spoorzone gelokaliseerd. De plannen rond het station Breda zijn in 1998 door de Tweede Kamer voorlopig geplaatst op de lijst van Nieuwe Sleutelprojecten (stationsontwikkelingsprojecten van internationale betekenis). Deze status leidt al snel tot een verkenning van de mogelijkheden en kansen voor de ontwikkeling van de Spoorzone tot een toplocatie voor de functies wonen, werken en voorzieningen en een internationaal transferium. Uit deze verkenning (Breda 2000) blijkt dat de ontwikkeling van het Sleutelproject Breda kansrijk is en in overeenstemming met de doelstellingen van de rijksoverheid. In januari 2000 wordt het project daarom definitief toegevoegd aan de lijst van Nieuwe Sleutelprojecten.

Het project sluit goed aan op de doeleinden van het Streekplan Noord-Brabant 2002. De provincie streeft in haar ruimtelijk beleid naar zuinig ruimtegebruik. Dit betekent dat bij het zoeken naar ruimte voor wonen, werken en voorzieningen de mogelijkheden binnen de bestaande kom zo goed mogelijk moeten worden benut. Het accent moet liggen op inbreiden en herstructureren. In de stedelijke regio's en met name in de grote steden ligt bovendien een intensiveringopgave op belangrijke infrastructurale knooppunten. Daarnaast zet de provincie in op het meervoudige ruimtegebruik. Door verschillende functies op een locatie te combineren kan extra ruimtebeslag worden voorkomen of beperkt. Onder meer wordt hierbij gedacht aan de combinatie van wonen, werk en zorg onder één dak.

De locatie is omvangrijk genoeg om voldoende kritische massa te kunnen genereren. Een vergelijkbare ontwikkeling is elders binnen de stad of regio niet mogelijk. Het tot ontwikkeling brengen betekent, geheel overeenkomstig de doelstellingen van zorgvuldig en duurzaam (meervoudig) ruimtegebruik uit het Streekplan Brabant in Balans, een verminderde druk op uitleglocaties.

Het bovenstaande betekent dat, mede gezien de steun van het Rijk en de provincie Noord-Brabant, er geen vergelijkbare alternatieven binnen de stadsregio Breda zijn om in de beschreven behoefte te voorzien. Hiermee is de maatschappelijke noodzaak van dit project dan ook aangetoond.

Zelfredzaamheid

Zelfredzaamheid geeft aan in welke mate de aanwezigen in staat zijn om zich op eigen kracht in veiligheid te brengen. Zelfredzaamheid kan positief worden beïnvloed door:

- de voorzieningen in het gebied waarmee vluchten mogelijk wordt gemaakt (infrastructurele mogelijkheden);
- de fysieke mogelijkheden van de aanwezige populatie om te vluchten;
- de mate waarin men is voorbereid op de eventuele noodzaak om te vluchten of hiertoe tijdig instructies ontvangt (mentale mogelijkheden).

Voor elk type calamiteit/ongeval is de mogelijkheid van zelfredding verschillend. Zelfredding kan een zeer belangrijke bijdrage leveren aan het reduceren van het aantal slachtoffers, omdat de meeste slachtoffers vooral in de eerste minuten tot half uur van de calamiteit/het ongeval vallen. Voorbeelden van zelfredding zijn:

- het tijdig verlaten van de gevarezone;
- het verlaten van het schadegebied;
- naar binnen vluchten en ramen, deuren en ventilatieopeningen sluiten om daarmee de blootstelling aan toxische gassen te minimaliseren.

1De mogelijkheden voor zelfredding variëren per scenario. Bij sommige scenario's is er wel tijd om tijdig te vluchten, terwijl bij andere scenario's er geen tijd en vooraf aankondiging is om tijdig uit het schadegebied te vluchten. Naast verschillen per scenario zijn er andere factoren die de mate van zelfredding beïnvloeden. Aanwezigheid van bijvoorbeeld vluchtwegen, mate van voorbereid zijn, het aantal mensen en hun fysieke condities en het al dan niet tijdig geven van duidelijke instructies, zijn belangrijke factoren. Het samenspel van deze factoren kan uiteindelijk worden gemeten door de totale ontruimingstijd te meten en hier eisen aan te stellen. Daadwerkelijk meten is voor nog te ontwikkelen bestemmingsplannen niet mogelijk en methoden om hier goede kwantitatieve inschattingen voor te doen ontbreken. Bij de toetsing zal daarom een niveau lager worden gekeken, zijn de voorwaarden voor een goede zelfredzaamheid aanwezig. In het kader van toetsing van bestemmingsplannen wordt met name gekeken naar de zaken die binnen een plan kunnen worden geregeld.

Wel moet bedacht worden dat dit op zich niet voldoende is om er ook daadwerkelijk voor te zorgen dat slachtoffers door middel van zelfredding worden voorkomen. Daarvoor is het namelijk ook van belang dat de mensen tijdig worden gewaarschuwd en aangezet worden tot ontvluchten. Dit vereist ondermeer snelle detectie, snelle alarmering van de hulpverleningsdiensten, snel handelen van de hulpverleningsdiensten en het beschikbaar hebben van de hiervoor benodigde middelen. Deze zaken zijn niet te regelen binnen een bestemmingsplan, maar zijn wel van belang voor het uiteindelijke effect

van zelfredzaamheid.

Beheersbaarheid/bestrijdbaarheid

Beheersbaarheid richt zich op de inzetbaarheid van de hulpverleningsdiensten en in hoeverre zij in staat zijn om hun taken goed uit te voeren en daarmee verdere ontwikkeling van het schadebeeld kunnen voorkomen. De toetsing (op bestemmingsplanniveau) dient zich vooral te richten op de invloeden per locatie, zodat bij toetsing van nieuwe ontwikkelingen kan worden nagegaan of de randvoorwaarden en omgevingscondities voor de hulpverlening akkoord zijn. Locatie-specifieke aspecten voor de hulpverlening, die van belang zijn voor de inzet van de hulpverleningsdiensten zijn:

- bereikbaarheid;
- opstelmogelijkheden;
- inzetbaarheid van middelen (zowel repressief als preventief);
- hulpverleningscapaciteit.

De criteria voor de toetsing van het externe veiligheidsniveau kunnen, met uitzondering van het plaatsgebonden risico, niet geheel los van elkaar worden gezien, aangezien er tussen de verschillende criteria verbanden zijn. Het plaatsgebonden risico staat voor het risico op een bepaalde plaats. Aanwezigheid van personen speelt hierbij geen rol. Om deze reden hebben zelfredzaamheid en beheersbaarheid/bestrijdbaarheid ook geen invloed. Deze worden niet meegenomen bij de bepaling van het plaatsgebonden risico. Het groepsrisico wordt bepaald door de kansen op de scenario's en het aantal dodelijke slachtoffers dat bij de scenario's kan optreden. Zelfredzaamheid en hulpverlening zullen het aantal slachtoffers verlagen.

Goede voorzieningen en maatregelen ten behoeve van de zelfredzaamheid kunnen er toe leiden dat mensen zichzelf tijdig kunnen redden of de ernst van hun verwondingen kunnen beperken. Door het ontbreken van voldoende rekenmodellen kan het effect van zelfredzaamheid niet altijd worden gekwantificeerd (en zichtbaar worden gemaakt in het groepsrisico). Zelfredzaamheid zal het resteffect verkleinen. Ook een snelle en effectieve hulpverlening kan escalatie van een calamiteit voorkomen (bijvoorbeeld koelen van een LPG-wagon waardoor een warme BLEVE wordt voorkomen). Hierdoor verlaagt het groepsrisico en neemt de zelfredzaamheid toe. Als de maatregelen ook daadwerkelijk effectief zijn, wordt het resteffect ook lager.

Ondanks dat er deels overlap of een duidelijke relatie tussen de criteria onderling is, geven ze ieder voor zich extra informatie over de veiligheidssituatie, kansen, gevolgen, aantal doden, gewonden, materiële schade, hulpbehoefte m.b.t. inzet hulpverleningsdiensten en inzetmogelijkheden van de hulpverleningsdiensten. Om die reden zijn ze allemaal van belang in de beoordeling van de veiligheid. In de verantwoording dient daarom naar alle criteria te worden gekeken. De status van de criteria is daarbij echter niet hetzelfde. Het PR geldt als harde norm, waaraan moet worden voldaan. Voor het GR is een oriëntatiewaarde vastgesteld. Voor zelfredzaamheid en beheersbaarheid / bestrijdbaarheid zijn geen richtwaarden vastgesteld. Ook om de effectiviteit van verschillende maatregelen aan te tonen is het van belang om alle criteria in beschouwing te nemen. Bij alleen hantering van het PR en GR kan namelijk het effect van sommige maatregelen niet worden aangetoond, terwijl deze wel degelijk van invloed zijn op criteria als beheersbaarheid / bestrijdbaarheid. Brandwerende gevels en splinterwerend glas dragen bij aan de reductie van de materiële schade en het aantal gewonden. Het heeft echter niet of nauwelijks effect op het PR en GR. In het kader van ALARA moet ook naar zelfredzaamheid en hulpverlening / beheersbaarheid / bestrijdbaarheid worden gekeken als er geen kwetsbare bestemmingen binnen de risicocontour zijn gelegen of wanneer de oriëntatiewaarde van het groepsrisico niet wordt overschreden.

Ten aanzien van de transportgegevens is in de huidige situatie uitgegaan van realisatiecijfers 2001. Voor de toekomstige situatie is uitgegaan van de beleidsvrije marktprognoses van ProRail d.d. december 2003. Dit leidt voor het PR ertoe dat in de huidige situatie sprake is van een risicocontour, maar dat binnen deze contour geen (beperkt) kwetsbare objecten zijn gelegen. Voor de toekomstige situatie is er sprake van een risicocontour die binnen de sporenbundel blijft, hetgeen met name wordt veroorzaakt door het ontzien van de Brabantroute met de ingebruikname van de Betuweroute. Uit de berekening van het GR blijkt dat er in de huidige situatie sprake is van een overschrijding van de oriëntatiewaarde voor het GR. In de toekomstige situatie daalt deze waarde, maar blijft er sprake van een lichte overschrijding van de oriëntatiewaarde. Dus ondanks de herontwikkeling van het plangebied, waarbij een aanzienlijke hoeveelheid bebouwing en daarmee mensen aan het gebied wordt toegevoegd, neemt het GR af. Dit wordt, net als bij het PR, met name veroorzaakt door de ingebruikname van de Betuweroute.

Verder biedt de stedenbouwkundige opzet van het plan mogelijkheden om het GR lager te doen zijn, door aan de zijde van het spoor een eerstelijns bebouwing van kantoren (niet of beperkt kwetsbare bestemmingen) te realiseren. Deze eerstelijns bebouwing kan een buffer vormen tussen het spoor en de kwetsbare bestemmingen en zo een afschermende werking hebben. In het algemeen is ontruiming van een kantoor makkelijker te realiseren en is kantoorpersoneel meer zelfredzaam.

Naast de voorschriften over (externe) veiligheid, opgenomen in het Bouwbesluit en de Gemeentelijke bouwverordening, zijn in het bestemmingsplan Stationskwartier ook een aantal zaken vastgelegd. Een voorbeeld hiervan is het vastleggen van de m² functies per bebouwingsvlak waaruit de gemiddelde bezettingsgraad kan worden afgeleid. Verder is er ten behoeve van de ontwikkeling van het Stationskwartier een analyse gemaakt van de mogelijke maatregelen die, gericht op de potentiële gevolgen van een ongeval met gevaarlijke stoffen op het spoor, de veiligheid van bewoners, kantoorpersoneel, reizigers en andere aanwezigen moeten verbeteren. Hieruit blijkt dat veel maatregelen ter beperking van het aantal slachtoffers als gevolg van een calamiteit wenselijk zijn, maar juridisch niet afdwingbaar. Desondanks zijn er bij de grootste functie in het plangebied, de nieuwe OV-terminal, aanvullende maatregelen getroffen. Enerzijds omdat hier de meeste mensen aanwezig zullen zijn, maar anderzijds ook om vanuit deze deels publieke functie een voorbeeldfunctie uit te laten gaan.

Voorbeelden van deze maatregelen zijn:

- reservering van opstellocaties voor hulpverleningsvoertuigen; afzonderlijke brandweeringangen, waardoor de ontruimingsroute voor het publiek en de aanvalsroute van de brandweer elkaar niet belemmeren;
- afstand van de treinperrons tot de genoemde opstellocaties bedraagt maximaal 100 meter;
- aanwezigheid van een primaire bluswatervoorziening met een capaciteit van 4 x 90 m³/uur gedurende 4 uur;
- vluchtwegen zijn zodanig dat de totale ontruimingstijd maximaal 15 minuten bedraagt;
- aanwezigheid van een primaire bluswatervoorziening langs de sporen met een capaciteit van ten minste 360 m³/uur gedurende minimaal 4 uur en een aansluiting om de 80 meter;
- op elk treinperron is een voor de brandweer toegankelijke opslagruimte aanwezig voor de opslag van twee oscillerende waterkanonnen.

In de planregels zijn de ruimtelijk relevante elementen van deze maatregelen nader juridisch vastgelegd. Omdat op voorhand niet aangegeven kan worden hoe bouwplannen, vluchtroutes en andere zaken zullen worden en hoe ze ten opzichte van elkaar zijn gesitueerd, wordt aan het College de bevoegdheid gegeven nadere eisen te stellen met betrekking tot bouwkundige aspecten.

Ter verkleining van het risico ten gevolge van transport van gevaarlijke stoffen per spoor blijft de gemeente Breda de Europese, landelijke en provinciale ontwikkelingen nauwgezet volgen. Komen uit deze ontwikkelingen maatregelen die maatschappelijk en financieel verantwoord zijn, zullen deze worden doorgevoerd.

4.10 Duurzaamheid

Breda kiest voor een duurzame ontwikkeling tot het niveau van een CO₂ neutrale stad in 2044.

In het uitvoeringsprogramma Klimaatbeleid 2009-2012 zijn de volgende doelstellingen opgenomen:

- In 2015 is in Breda voor 25% van dit doel gerealiseerd
- De energie komt uit energiebronnen die niet opraken, zoals zon, wind, water, biomassa en aardwarmte.

De maatregelen die hiervoor worden genomen zorgen voor een duurzame energiehuishouding. De voorkeurvorgorde voor maatregelen is volgens de “trias energetica”:

- beperken energieverbruik;
- toepassen duurzame energiebronnen;
- efficiënt gebruik van fossiele brandstoffen.

In de “Nota kwaliteit wonen” wordt ook aandacht geschonken aan duurzaamheid:

Wanneer vindt de gemeente een woning voldoende duurzaam?

Bij een duurzame woning gaat het erom dat het aantal nadelige effecten voor de gezondheid wordt beperkt, het comfort en het milieu in alle bouwfasen zoveel mogelijk wordt verhoogd door energiezuinigheid, verantwoord materiaalgebruik, gezond binnenmilieu en afvalpreventie.

Marktpartijen in Breda worden uitgedaagd en gestimuleerd om vooral zelf het initiatief te nemen. Geen keurslijf, maar flexibiliteit, zodat het voldoende ruimte biedt om in te spelen op eigen beleid en

plaatselijke omstandigheden. Om tegemoet te komen aan de wens van marktpartijen voor meer uniformiteit, gelijkheid en minder regels, sluit de gemeente Breda aan bij het Nationaal Pakket Duurzaam Bouwen Nieuwbouw en Bestaande Bouw.

Het ministerie van VROM en de bouwwereld hebben samen het Nationaal Pakket Duurzaam Bouwen vastgesteld. Dit pakket onderscheidt vaste en variabele maatregelen. De vaste maatregelen hebben een onbetwist milieuvoordeel, zijn algemeen toepasbaar in alle bouwwerken en hebben geen of zeer beperkte meerkosten tot gevolg. Duurzaam Bouwen is niet alleen een kwestie van het afvinken van een lijstje met maatregelen. Het Nationaal Pakket moet dan ook niet worden beschouwd als doel op zich, maar als een middel om verder te bouwen aan duurzaamheid.

Verder streeft de gemeente naar een energieprestatie van minimaal 10% onder de norm van het Bouwbesluit. Deze norm is vastgesteld in de Milieuvisie Breda 2015. De prestatie kan niet los worden gezien van de omgeving. De wisselwerking tussen woning en omgeving wordt uitgedrukt in Energie Prestatie op Locatie-waarde (EPL). Daarbij wordt een onderscheid gemaakt in het minimaal gewenst niveau en het streefniveau. De EPL-waarde is minimaal 7,2 in de nieuwbouw. De gemeente past deze norm toe op nieuwbouwlocaties van minimaal 250 woningen.

Het besluit aanleg energie-infrastructuur geeft aan dat voor gebieden waarin projecten voor de bouw of vernieuwing van ten minste 500 woningen of woningequivalenten worden ontwikkeld men een energiescan kan vragen.

Het OV-Terminalcomplex is een Nationaal SleutelProject(NSP) en maakt onderdeel uit van de grootschalige ontwikkeling van HSL-stations in Nederland. Het doel van de NSP is de economie in of bij die stations te stimuleren en te streven naar een internationaal en nationaal vestigingsmilieu (wonen en werken) van hoge kwaliteit.

1. Ontstaan van een hoogwaardig stedelijk centrumgebied.
2. Efficiënte organisatie van de Openbaar Vervoer-terminal en een optimale aansluiting daarvan op het stedelijk netwerk.
3. Hoge kwaliteit van de openbare ruimte en aandacht voor de menselijke maat.

Duurzaamheid is één van de onderwerpen waaraan het NSP project wordt getoetst. Ook voor de omgeving is duurzaamheid van belang.

HOOFDSTUK 5 Juridische planbeschrijving

5.1 Inleiding

In deze paragraaf komt de vertaling van de ontwikkeling naar de juridische regeling, bestaande uit de verbeelding en de planregels, 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 Stationslaan is opgesteld volgens deze landelijke richtlijnen en standaarden. Omdat het bestemmingsplan Stationskwartier uit 2007 nog niet voldeed aan deze standaarden treden er verschillen op met het onderhavige bestemmingsplan.

Het bestemmingsplan is primair bedoeld om de beoogde ontwikkelingen juridisch-planologisch mogelijk te maken. Het bestemmingsplan betreft dan ook een ontwikkelingsplan. De ruimtelijke en functionele kaders zijn voldoende duidelijk, waardoor gekozen is voor directe bouwtitels. In het algemeen is er sprake van globale bouwvlakken waarbij middels de planregels in combinatie met aanduidingen op de verbeelding, de ruimtelijke en functionele kaders zijn verankerd. Voorts is het deelgebied aan de noordoostzijde van de Stationslaan gedetailleerder bestemd. Dit om de belangen van de bewoners van de wijk Belcrum te waarborgen.

5.3 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 is in dit hoofdstuk de wijze van meten opgenomen, 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 3.7.4.). Daarna volgt het hoofdstuk ('Algemene regels') waar wordt ingegaan op de algemene regels, zoals algemene afwijkingsregels en algemene aanduidingsregels 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).

5.4 Bestemmingen

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

Gemengd (artikel 3)

De bestemming 'Gemengd' is toegekend aan de plandelen ten noorden en ten zuiden van de Stationslaan. Middels aanduidingen zijn de toegestane functies en de bijhorende aantallen en brutovloeroppervlaken (woningen, kantoren, detailhandel, dienstverlening en horeca) aangegeven (specifieke vorm van gemengd-1 en gemengd-2). Ter plaatse van de aanduiding 'specifieke vorm van gemengd-3' dient voorzien te worden in een calamiteitenroute met een minimale breedte van 4m. Met de aanduiding 'specifieke vorm van verkeer- 1' is aangegeven waar het OV-tracé is voorzien. De gronden zijn hier tevens bestemd voor het OV-tracé. De parkeernormen zijn in de regels behorende bij deze bestemming opgenomen.

In de planregels zijn afwijkingsbevoegdheden opgenomen om programma-onderdelen met elkaar uit te wisselen (onder voorwaarden), om af te wijken van de parkeernormen (onder voorwaarden) en om de calamiteitenroute (met ten hoogste 15 meter) te kunnen verleggen. Op de verbeelding zijn voorts bouwvlakken (waarbinnen gebouwen en overkappingen zijn toegestaan) opgenomen en is middels maatvoeringsaanduidingen de maximale bouwhoogte aangegeven. Daar waar de aanduiding 'geveelijn' is aangegeven dienen gebouwen te worden gebouwd in de naar deze aanduiding gekeerde bebouwingsgrens. Dit om een aaneengesloten bebouwingswand te waarborgen. In de regels is bepaald dat aan de oostzijde van het bouwvlak ten zuiden van de Stationslaan, voor ten minste 40% in de naar de aanduiding gekeerde geveelijn gebouwd dient te worden. Dit sluit aan bij het stedenbouwkundig plan zoals uiteengezet in paragraaf 3.5.

Verkeer (artikel 4)

De bestemming 'Verkeer' heeft betrekking op de verlengde Stationslaan inclusief de aantakkingen op de bestaande wegen en het Speelhuisplein voor zover er sprake is van een snelheidsregime van 50km/h. Binnen deze bestemming zijn wegen, voet- en fietspaden, parkeervoorzieningen, maar ook nutsvoorzieningen, groen en water mogelijk. Ter plaatse van de aanduiding 'specifieke vorm van gemengd-4' zijn ook kantoren toegestaan vanaf een hoogte van 6m. Het betreft hier 'over de weg hangende' bouwdelen behorende bij de aangrenzende bebouwing binnen de bestemming Gemengd, ter plaatse van het geplande gerechtsgebouw. Er zijn voor het overige uitsluitend bouwwerken, geen gebouwen zijnde, toegestaan binnen de bestemming Verkeer.

Om de geplande verkeersafhandeling te waarborgen is ter plaatse van de beoogde 'knip' bij de Terheijdenseweg een aanduiding 'openbaar vervoer' opgenomen. In de planregels is voorts bepaald dat de gronden ter plaatse van deze aanduiding niet zijn bestemd voor doorgaand autoverkeer, maar wel voor andere een bussluis en voet- en fietspaden.

Waarde-archeologie (artikel 5)

Voor de delen van het plangebied met een (middel)hoge archeologische verwachtingswaarde is een dubbelbestemming opgenomen. Bouwen of specifieke aanlegwerkzaamheden zijn binnen de dubbelbestemming in principe niet mogelijk. Middels een afwijking via een omgevingsvergunning zijn hiertoe toch mogelijkheden indien middels archeologisch onderzoek is aangetoond dat de archeologische belangen niet worden geschaad.

HOOFDSTUK 6 Uitvoerbaarheid

In het Besluit ruimtelijk ordening moet de haalbaarheid van nieuwe bestemmingsplannen onderzocht worden en met de inwerkingtreding van de nieuwe Wet op ruimtelijke ordening per 1 juli 2008 is ook het hoofdstuk over de grondexploitatie van kracht geworden. De nieuwe Wet op de ruimtelijke ordening (Wro) is hier van toepassing.

In de Wro wordt gesteld dat de gemeenteraad een exploitatieplan vaststelt voor gronden waarop een bij algemene maatregel van bestuur aangewezen nieuw bouwplan is voorgenomen. De gemeenteraad kan besluiten geen exploitatieplan vast te stellen indien:

- het verhaal van kosten van de grondexploitatie over de in het plan of besluit begrepen gronden anderszins verzekerd is;
- het bepalen van een tijdvak of fasering als bedoeld in artikel 6.13, eerste lid, niet noodzakelijk is en;
- het stellen van eisen, regels, of een uitwerking van regels als bedoeld in artikel 6.13, tweede lid niet noodzakelijk is”.

Het bestemmingsplan betreft voornamelijk de aanleg van nieuwe infrastructuur, maar bevat ook gronden waarop vastgoed wordt ontwikkeld, echter de in het bestemmingsplan opgenomen ontwikkelingsmogelijkheden voor vastgoed zijn gelijk aan het vigerende bestemmingsplan waardoor er geen sprake is van nieuwe bouwplannen of bebouwingsmogelijkheden; daardoor is een exploitatieplan ook niet nodig.

De financieel-economische haalbaarheid van dit bestemmingsplan is wel onderzocht. In deze paragraaf wordt de financieel-economische haalbaarheid besproken. De kosten voor de aanleg van de infrastructuur voor de Stationslaan en het bouwrijpmaken worden afgewogen tegen de beschikbare budgetten voor de uitvoering van deze (infrastructurele) werken. De grens van het bestemmingsplan van de Stationslaan loopt door twee gemeentelijke projecten namelijk het project Stationskwartier en het project (Verlengde) Stationslaan. Zodoende komt de dekking voor het bouwrijpmaken en de aanleg van de infrastructuur ook uit deze 2 projecten.

Kosten verwervingen:

De gronden onder de Stationslaan zijn eigendom van de gemeente. Uitzondering vormen:

- smalle strook onder het oostelijk deel van de Stationslaan is eigendom van een marktpartij, deze gronden te verwerven, waarbij de kosten toehoren aan het project Verlengde Stationslaan.
- gronden onder de kruising met de Terheijdenstraat zijn eigendom van twee marktpartijen. Ook hiermee zijn gesprekken gestart de benodigde grond aan te kopen. De kosten hiervan horen bij project Stationskwartier.

Kosten aanleg infrastructuur:

De kosten van realisatie van het voorlopig ontwerp zijn geraamd op prijspeil 2010, inclusief bouwrijpmaken, onvoorzien en kosten voor werkvoorbereiding en toezicht (VAT-kosten). De mogelijkheden van retentie van regenwater worden nog onderzocht. Een aantal opties is nog mogelijk en zal nader worden uitgewerkt. De meest gewenste optie is meegenomen in de exploitatiebegroting.

Kosten bouwrijp maken ontwikkellocaties:

De kosten voor het bouwrijp maken bestaan voornamelijk uit het slopen van de aanwezige bebouwing, het rooien en verwijderen van begroeiing, het verleggen van kabels en leidingen en saneren. De grond wordt bouwrijp doorverkocht aan een ontwikkelende partij. De kosten voor de ontwikkellocaties zijn begroot en opgenomen in de totale grondexploitatie van het Stationskwartier.

Plankosten

De plankosten voor de infrastructuur zijn deels meegenomen in de begroting voor de aanleg van de infrastructuur en deels zijn de plankosten tot en met definitief ontwerp afzonderlijk begroot. De plankosten voor het bouwrijp maken van de ontwikkellocaties zijn naar rato afgesplitst van het totale budget voor de plankosten.

Budget verwervingen, plankosten, aanleg infrastructuur en bouwrijpmaken:

In de exploitaties van de projecten Stationskwartier en Verlengde Stationslaan zijn voor de uitvoering van de infrastructuur en ontwikkeling van bouwrijpe grond budgetten opgenomen. Deze budgetten zijn vergeleken met de kostenraming van het voorlopig ontwerp. De totale raming van het (voorlopig)

ontwerp past binnen de beschikbare budgetten voor het Stationskwartier en de Verlengde Stationslaan.

Voor de dekking van de desbetreffende infrastructuur zijn in de exploitaties vanuit het project Stationskwartier de volgende dekkingsbronnen beschikbaar: subsidie NSP1, subsidie B5 Samen investeren met gemeentelijke co-financiering en subsidie BDU met gemeentelijke co-financiering. De benodigde co-financiering voor de subsidies is meegenomen in de geactualiseerde business case bij de jaarrekening 2010. Dekking voor het budget voor retentie van regenwater is opgenomen in genoemde business case.

Vanuit het project Verlengde Stationslaan worden de benodigde budgetten gedekt uit de subsidie B5 Samen investeren, de subsidie Quick-Wins, bijdrage derden en het MIP (raadsbesluit december 2008).

De dekking voor het bouwrijpmaken van de ontwikkellocatie wordt gerealiseerd door de bouwrijpe grond tegen residuele grondwaarde (met een bodemwaarde) te verkopen aan de ontwikkelende partij. Deze residuele grondwaarde is voldoende om de aankoop plus de kosten voor het bouwrijpmaken te vergoeden. Het eventuele overschot aan grondwaarde wordt ook ingezet om de kosten van de openbare ruimte te vergoeden. Ten aanzien van de kosten voor sanering is er dekking vanuit SBNS subsidies, ISV-subsidies en grondverkoop.

Risico's:

Omdat het bestemmingsplan vooraan in het ontwikkelingsproject wordt vastgesteld, zijn er nog diverse (on)bekende zaken welke tijdens de verdere ontwikkeling naar boven komen. Deze zaken vertalen zich in risico's. De volgende risico's lopen in ieder geval nog:

1. Een deel van de benodigde gronden voor de Verlengde Stationslaan is nog niet verworven. De afspraken met de eigenaar van de deze grond moeten nog worden geformaliseerd.
2. Ten aanzien van de geluidswerende voorzieningen aan de woningen voor het onderdeel Verlengde Stationslaan wordt thans nader onderzoek gedaan naar de noodzakelijke maatregelen en de kosten ervan. In de exploitatie is vooruitlopende op deze uitkomsten al wel een post opgenomen voor geluidswerende voorzieningen.

Beheer Openbare Ruimte

De jaarlijkse beheerkosten voor onderhoud aan groen, reiniging, stedelijk water en civiel vallen niet binnen de investeringskosten van de projecten. De (Verlengde) Stationslaan is een uitbreiding op het bestaande areaal van de buitenruimte. In de algemene middelen dient een reservering gemaakt te worden voor de beheerkosten van dit gebied. Deze kosten zullen structureel aan de jaarlijkse exploitatie van de Directie Buitenruimte worden toegevoegd.

Financieel-economische haalbaarheid

Op basis van de huidige inzichten blijkt uit de exploitaties dat de beschikbare budgetten, de opgenomen risicovoorzieningen en de geraamde kosten in evenwicht zijn en daardoor is dit bestemmingsplan financieel-economisch haalbaar.

Exploitatieplan

Voor het onderhavige plan behoeft geen exploitatieplan als bedoeld in Afdeling 6.4. van de Wet ruimtelijke ordening te worden opgesteld omdat alles via anterieure overeenkomsten dan wel PPS-constructie met de diverse partijen is of zal worden geregeld.

HOOFDSTUK 7 Communicatie

7.1 Inleiding

In de Wet ruimtelijke ordening (Wro) is de te volgen procedure voor het bestemmingsplan vastgelegd. Allereerst is een concept-ontwerpbestemmingsplan opgesteld. In dit stadium vindt het wettelijke vooroverleg 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.

7.2 Procedure

7.2.1 Inspraak

Om omwonenden en andere belangstellenden vroegtijdig te betrekking bij het bestemmingsplan is het concept-ontwerpbestemmingsplan voor een periode van vier weken in het kader van de inspraak ter inzage gelegd. Tijdens deze periode is tevens een consultatiebijeenkomst gehouden. Op het plan zijn diverse inspraakreacties ingekomen. Deze zijn in een aparte nota van commentaar verwerkt. Alle insprekers is hiervan een exemplaar toegestuurd.

7.2.2 Vooroverleg

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

1. Provincie Noord-Brabant, directie ROH;
2. Inspecteur voor de Ruimtelijke ordening Zuid;
3. Rijkswaterstaat, directie Noord-Brabant;
4. Rijksdienst voor archeologie, cultuurlandschap en monumenten;
5. Ministerie Economische zaken;
6. Kamer van Koophandel;
7. KPN
8. Waterschap Brabantse Delta;
9. Enexis;
10. Prorail;
11. N.V. Nederlandse Gasunie;
12. Ziggo;
13. Brabant Water;
14. Brandweer Midden- en West-Brabant;
15. Rijksgebouwendienst;
16. NV Nederlandse Spoorwegen productontwikkeling;
17. NS Poort Ontwikkeling.

Een schriftelijke reactie waarin wordt opgemerkt dat het plan geen aanleiding geeft tot het maken van opmerkingen is ontvangen van de instanties genoemd onder 1 en 2. Van de instanties genoemd onder 8, 11, 15 en 17 is een inhoudelijke reactie ingekomen. Hierna zullen deze verder worden behandeld. De overige instanties hebben niet gereageerd.

Onderstaand zijn de ingekomen reacties op het plan samengevat en van commentaar voorzien. De uitkomsten van het vooroverleg zijn, daar waar dat is aangegeven, verwerkt in het bestemmingsplan.

Waterschap Brabantse Delta

Inhoud reactie.

Het verhard oppervlak binnen de plangebieden Stationslaan en OVTC neemt aanzienlijk toe. In verband hiermee dient rekening te worden gehouden met een retentieopgave van ongeveer 10740 m³. Er bestaat een voorkeursvolgorde te worden doorlopen waarbij beargumenteerd welk maatregel het meest toepasselijk is. Eerst komt infiltreren, dan aanleg van retentie binnen het plangebied, vervolgens aanleg retentie buiten het plangebied mits effectief. Verder is binnen de bestemmingen Gemengd en Verkeer geen water mogelijk waardoor de mogelijkheden om retentie binnen het plangebied te realiseren worden beperkt en verzocht wordt dit dan ook aan te passen.

Commentaar.

De gemeente Breda is zich bewust van de retentieopgave die ligt bij de ontwikkeling van het stationsgebied met het OVTC als gevolg van het toegenomen verhard oppervlak en de vervanging van het gemengd rioolstelsel in een gescheiden rioolstelsel. Tot voor kort is uitgegaan van het waterhuishoudkundige plan van bureau Witteveen+Bos getiteld: "waterhuishoudingsplan Spoorzone" uit 2005. De berging kan volgens dit rapport mogelijk in de Emerput worden gerealiseerd, buiten het plangebied. Met deze optie is, onder voorwaarden, ingestemd door het waterschap.

Anno 2010 wordt de mogelijkheid onderzocht of en in welke mate retentie ook in het plangebied kan plaatsvinden. Wij zien kansen voor berging in de openbare ruimte alsmede binnen de diverse programma's (bijvoorbeeld in de vorm van groene daken). In de opgerichte Waterwerkgroep Via Breda, waaraan ook het waterschap deelneemt, worden deze mogelijkheden onderzocht en berekend. Enerzijds om het watersysteem duurzamer te maken, anderzijds om niet volledig in te zetten op de Emerput buiten het plangebied. Het is ook nog niet zeker dat de Emerput daadwerkelijk ingezet kan worden ten behoeve van waterberging. Binnen het programma Via Breda wordt momenteel een update versie gemaakt van het waterhuishoudkundige plan. Hierin zullen de beschreven opties (bergen in eigen gebied, alsmede buiten het gebied in beeld gebracht). Het waterschap wordt hierbij via de Waterwerkgroep betrokken.

Daarnaast zal in het komend najaar samen met het waterschap een waterkwaliteitsstudie gestart worden met als doelstelling het beter inzichtelijk maken wat de mogelijke gevolgen zijn voor de waterkwaliteit indien de Emerput zal worden ingezet als retentiemogelijkheid.

De bestemming 'gemengd' en 'verkeer' zullen worden aangepast zodat ook water mogelijk zal zijn. Hierdoor kan retentie binnen het gebied worden gerealiseerd.

Gasunie.

Inhoud reactie.

- a. Binnen het plangebied ligt een regionale gastransportleiding. Hiervoor is op de verbeelding een belemmerende strook opgenomen van 5 meter ter weerszijden van de leiding. Dit is ook voldoende. Verzocht wordt de breedte van de belemmerende strook als opgenomen in paragraaf 4.9 van de toelichting terug te brengen tot deze afstand.
- b. Verder is in artikel 6 onder aanlegvergunning het oprichten van bebouwing en het uitvoeren van een aantal werkzaamheden vergunningplichtig gesteld. Deze zijn naar de mening van Gasunie onvoldoende. Verzocht wordt deze bepaling aan te passen als door Gasunie in vooroverlegreactie is aangegeven.

Commentaar.

- c. Tekst in toelichting is als zodanig aangepast.
- d. Artikel 6 aangepast aan voorstel Gasunie.

NS Poort.

Inhoud reactie.

Hebben bezwaren tegen de in het plan opgenomen mogelijkheid om nadere eisen te stellen in het kader van de externe veiligheid.

Commentaar.

Het systeem van nadere eisen in het kader van externe veiligheid is nogmaals kritisch bekeken. Geconstateerd is dat er wel regels gesteld moeten kunnen worden aan de bebouwing in het kader van de externe veiligheid maar dat dit niet via een nadere eisenregeling moet zoals dat in het concept is opgenomen. Een en ander is in het ontwerp gewijzigd in die zin dat op de verbeelding een veiligheidszone vervoer gevaarlijke stoffen is opgenomen (30 meter uit de spoorrails) waarbinnen niet gebouwd mag worden. Vervolgens kan hiervan ontheffing worden verleend aan welke ontheffing weer voorwaarden kunnen worden verbonden ten aanzien van het gebouw.

Rijksgebouwendienst.

Inhoud reactie.

- e. Kunnen zich niet vinden in de voor het op te richten gerechtsgebouw van toepassing zijnde parkeernorm. Men verzoekt t.b.v. het gerechtsgebouwen een lagere parkeernorm te hanteren (0,4-0,5 pp/100 m² bvo) vanwege haar overweging om te kiezen voor een locatie met ligging in

de directe omgeving van het station. P die manier kan de parkeervoorziening worden beperkt tot 1 bouwlaag.

- f. De te bereiken beeldkwaliteit dient overeen te komen met de uitgangspunten en voorwaarden volgens het Stedenbouwkundig Plan van 22 februari 2010 en afwijkt van het beeldkwaliteitplan dat eerder is vastgesteld.
- g. De overweging is dat de externe veiligheid aanvullende eisen noodzakelijk maken. De Rijksgebouwendienst bestrijdt de rechtmatigheid van deze bepaling en vraagt deze bepaling uit het plan te halen of te motiveren waarom de huidige regelgeving hierin niet voorziet.

Commentaar.

- h. Om te kunnen bezien in hoeverre aan de vraag van de Rijksgebouwendienst in dit kader gevolg gegeven kan worden kan niet binnen deze korte termijn van de inspraakprocedure beantwoord worden. Momenteel wordt overleg gevoerd over een mogelijke oplossing van deze vraagstelling. Mocht dit overleg een wijziging van het bestemmingsplan noodzakelijk maken zal dit tijdens de vaststellingsprocedure van het plan worden meegenomen.
- i. Deze opmerking is juist.
- j. Het systeem van nadere eisen in het kader van externe veiligheid is nogmaals kritisch bekeken. Geconstateerd is dat er wel regels gesteld moeten kunnen worden aan de bebouwing in het kader van de externe veiligheid maar dat dit niet via een nadere eisenregeling moet zoals dat in het concept is opgenomen. Een en ander is in het ontwerp gewijzigd in die zin dat op de verbeelding een veiligheidszone vervoer gevaarlijke stoffen is opgenomen (30 meter uit de spoorrails) waarbinnen niet gebouwd mag worden. Vervolgens kan hiervan ontheffing worden verleend aan welke ontheffing weer voorwaarden kunnen worden verbonden ten aanzien van het gebouw.