Toelichting

Slingerweg

HOOFDSTUK 1 Inleiding

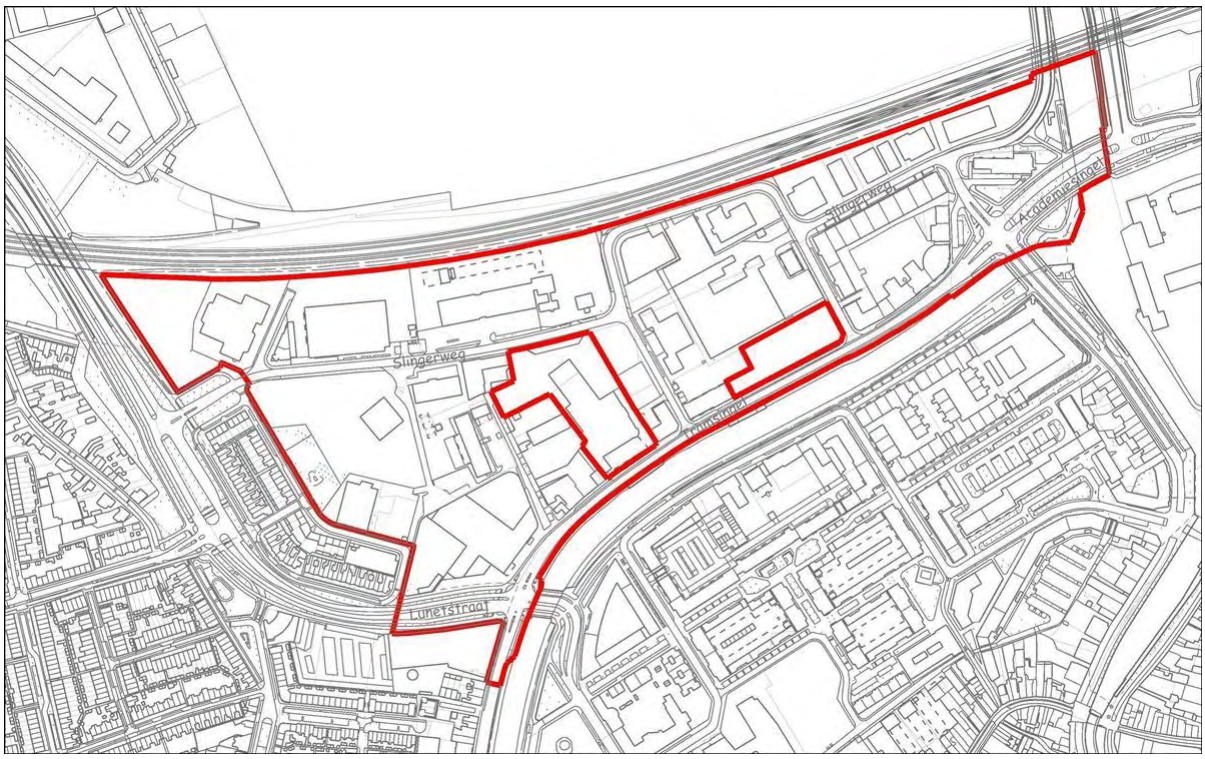
1.1 Aanleiding en doel

De voor het plangebied Slingerweg geldende bestemmingsplannen zijn grotendeels ouder dan de wettelijke voorgeschreven 10 jaar. Volgens de Wet ruimtelijke ordening (hiern: Wro) mogen bestemmingsplannen vanaf 1 juli 2013 niet ouder zijn dan 10 jaar. Om die reden is onderhavig bestemmingsplan opgesteld voor het plangebied rond de Slingerweg. De meerjarenplanningen ten behoeve van de actualisering van bestemmingsplannen zijn in de raad van 17 maart 2011 vastgesteld. Er is toen besloten dat in 2012 gestart wordt met het maken van het bestemmingsplan Slingerweg. Het doel is een zodanige bestemmingsplanregeling te ontwikkelen, welke het ruimtelijk ordeningskader regelt voor het bestemmingsplangebied volgens de huidige beleidsvoornemens. Uitgangspunt voor het bestemmingsplan is de instandhouding van de bestaande situatie.

Op dit moment wordt gewerkt aan de Visie Binnenstad en deze zal naar verwachting in het najaar van 2013 worden afgerond. Het gebied Slingerweg ligt binnen het studiegebied van deze visie. Het karakter van het gebied is echter geheel anders dan de rest van de binnenstad, het is een gemengde economische zone, een bedrijventerrein met een gemengd karakter waar aan de rand (Tramsingel) wellicht ruimte is voor andere functies. In het kader van de visie wordt bekeken in hoeverre dergelijke functiewijzigingen wenselijk zijn. Gelet op de verjaringstermijn van het vigerende bestemmingsplan kan echter niet langer gewacht worden met het actualiseren van het bestemmingsplan voor dit gebied. Het bestemmingsplan is daarom opgesteld met slechts een beperkte doelstelling voor ogen: de instandhouding van de bestaande situatie. Indien nieuwe, wenselijke ontwikkelingen zich in dit gebied aandienen dan kan hiervoor, apart van voorliggend bestemmingsplan, een procedure gevolgd worden, tenzij de ontwikkelingen concreet genoeg zijn om mee te nemen in voorliggend bestemmingsplan. Vooralsnog is geen sprake van een dergelijke concrete ontwikkeling (zie ook paragraaf 2.5).

1.2 Ligging en plangrenzen

Het plangebied is centraal in Breda gelegen (figuur 1.1), net ten noorden van de binnenstad en ten zuiden van de spoorlijn. Het plangebied betreft het bedrijventerrein rond de Slingerweg.



Figuur 1.1 Ligging plangebied (excl. locaties Tramsingel 22 en 48)

Het plangebied grenst aan de noordzijde aan het spoor en aan de zuidzijde loopt het plangebied tot aan de singel. Het plangebied wordt aan de westzijde begrensd door de Lunetstraat, Kazematstraat en Hoornwerkstraat. De oostzijde wordt begrensd door de Belcrumweg.
De locaties Tramsingel 22 en Tramsingel 48 zijn niet in onderhavig bestemmingsplan opgenomen, aangezien voor beide locaties recentelijk bestemmingsplannen van kracht zijn. Daarom is het, in het kader van de actualiseringsplicht, niet nodig deze locaties in voorliggend bestemmingsplan op te nemen.

1.3 Huidige planologie

Voorliggend bestemmingsplan vervangt binnen de hierboven beschreven plangrenzen de volgende bestemmingsplannen (tabel 1.1):

	Bestemmingsplan	Vaststelling	Goedkeuring	Kroon / RvS
1	Tramsingel e.o.	25-2-1980	9-12-1980	18-4-1984
2	Tramsingel, wijzigingsplan voorschriften	25-9-1986	19-1-1987	nvt
3	Tuinzigt	29-3-1994	1-11-1994	18-4-1995
4	Milieustation Slingerweg (gedeeltelijke herziening 1994/1)	1-6-1995	21-12-1995 / 22-12-1998	13-12-1997 / 5-9-2000
5	Binnenstad	23-11-1995	4-7-1996	19-9-1997
6	Paraplubestemmingsplan Parkeernormen	29-6-2006	25-9-2006	nvt
7	Paraplubestemmingsplan Smart-, Grow- en Headshops en Belwinkels	16-7-2009	nvt	nvt
8	Paraplu-herziening geluidzone industrieterrein Breda Noord	17-12-2009	nvt	30-03-2011

Tabel 1.1 Te vervangen bestemmingsplannen

1.4 Planvorm

Onderhavig bestemmingsplan is in hoofdzaak een consoliderend bestemmingsplan, waarbij de bestaande fysieke situatie als uitgangspunt voor de juridische regeling heeft gediend. Ook is rekening gehouden met actuele wetgeving en beleid, bijvoorbeeld op het gebied van bedrijven en kantoren. Bovenstaande betekent dat geen nieuwe (grootschalige) ontwikkelingen zijn mogelijk gemaakt ten opzichte van de bestemmingsplannen zoals opgenomen in tabel 1.1. De regeling biedt daarbij overigens wel voldoende flexibiliteit voor planologisch aanvaardbare bouwinitiatieven danwel (beperkte) functiewijzigingen.

1.5 Leeswijzer

Deze toelichting is onderdeel van het bestemmingsplan 'Slingerweg'. Andere onderdelen van dit bestemmingsplan zijn de verbeelding (voorheen: 'plankaart') en de planregels. De toelichting is opgebouwd uit de volgende hoofdstukken:

- In hoofdstuk 2 is allereerst een ruimtelijke en functionele analyse van het plangebied opgenomen.

- In hoofdstuk 3 is het relevante ruimtelijke beleid beschreven.
- In hoofdstuk 4 komen de sectorale milieu- en landschapsaspecten aan bod.
- In hoofdstuk 5 is de juridische planbeschrijving verantwoord.
- In hoofdstuk 6 is de (financiële) uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan beschreven.
- In hoofdstuk 7 zijn de bestemmingsplanprocedure en het bijbehorende communicatieproces opgenomen.

HOOFDSTUK 2 Gebiedsanalyse

2.1 Inleiding

In dit hoofdstuk zijn, na de positionering van het plangebied in breder verband, de ruimtelijke en functionele structuur van het plangebied uiteengezet. De ruimtelijke structuur is beschreven en in beeld gebracht aan de hand van ondergrond, cultuurhistorie, stedebouw en openbare ruimte. In de beschrijving van de functionele structuur is ingegaan op de diverse in het plangebied voorkomende functies.

2.2 Positionering plangebied

Het plangebied ligt ingeklemd tussen de woonwijk Tuinzigt (aan de westzijde), de binnenstad (aan zuidzijde, gescheiden door de singel) en het spoor met aan de noordzijde hiervan een groot bedrijventerrein. Het betreft een gebied dat ruimtelijk en functioneel op zichzelf staat, met name door de belemmerende werking van het spoor.

De ruimtelijke bebouwingsstructuur aan de Tramsingel is opgebouwd uit een afwisseling van hoge en lage met name kantoor- en bedrijfspanden. Op een enkele plek is een andere functie aanwezig.
De overige bebouwing is gelegen aan de oost-west lopende Slingerweg, achter de Tramsingel. Dit gebied kan omschreven worden als een gebied met een onsamenhangend karakter waarbinnen zich diverse functies en bebouwingsvormen bevinden waarbij op enkele plaatsen sprake is van braakliggende gronden en (bedrijfs)bebouwing. In het betreffende gebied zijn hoofdzakelijk bedrijven aanwezig. Recent is een campus voor creatieve industrie en technologie in het plangebied gevestigd.

In de omgeving is - aan de noordzijde van het spoor - de herontwikkeling van de spoorzone gaande. De herontwikkeling van het CSM-terrein (grenzend aan de noordzijde van het plangebied) laat echter nog enige tijd op zich wachten.

2.3 Ruimtelijke structuur

2.3.1 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 paragraaf wordt het aanwezige cultureel erfgoed (te verdelen in archeologie, historische geografie en gebouwd erfgoed) globaal in beeld gebracht en wordt aangegeven hoe deze waarden beschermd worden.

Archeologie

Het plangebied Slingerweg is gelegen in de overgangszone tussen het dal van de Mark in het oosten en de lage zandgronden en dekzandruggen in het westen en is zelf voornamelijk gelegen in een polderlandschap. Deze verscheidenheid aan landschappen komt ook naar voren in de verschillende archeologische verwachtingen die het plangebied heeft.
In het plangebied komen namelijk zowel zones met een hoge, middelhoge als lage archeologische verwachting voor (figuur 2.1). Het overgrote gedeelte van het plangebied ligt in een zone met een lage archeologische verwachting. De zones met een hoge archeologische verwachting komen verspreid over het gehele plangebied voor in lijnelementen en grote zones in het zuiden en zuidwesten van het plangebied. Deze zones hebben voornamelijk betrekking op restanten van de vestingwerken die in deze gebieden worden verwacht.
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 hoge

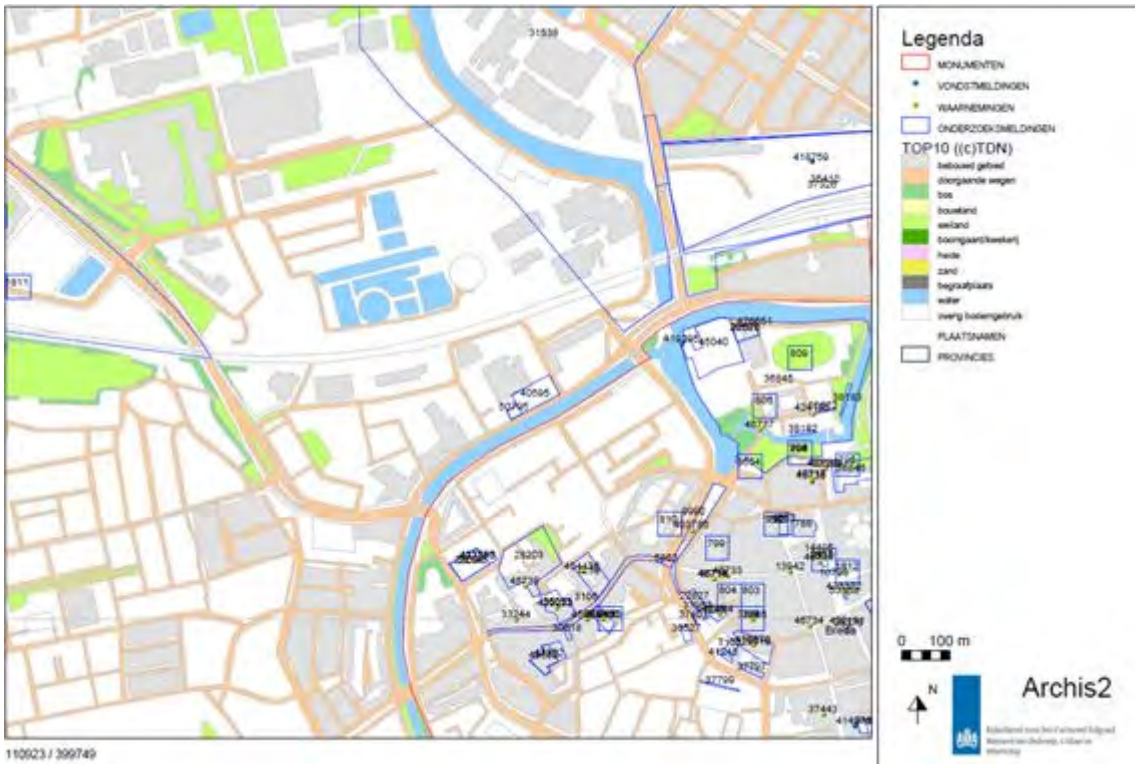
of middelhoge archeologische verwachting. Hetzelfde geldt voor de gebieden van archeologische waarden en gemeentelijke archeologische monumenten. Bij bodemingrepen van meer dan 100 m^2 in oppervlakte die de bodem meer dan 30 cm onder maaiveld zullen verstoren, is archeologisch onderzoek verplicht. De resultaten van het archeologisch onderzoek worden door het bevoegd gezag, in deze de gemeente Breda, middels een selectiebesluit vervolgens vastgesteld.
In de zones met een lage archeologische verwachting is geen dubbelbestemming 'Waarde-Archeologie' nodig en is archeologisch onderzoek alleen verplicht bij MER-plichtige projecten of bij projecten met een oppervlakte van meer dan 5 ha.

Figuur 2.1 Uitsnede beleidsadvieskaart Breda's Erfgoed, deel 1 Archeologie (het plangebied, aangrenzende spoorlijn en locaties Tramsingel 22 respectievelijk 48 zijn rood omlijnd)

Het plangebied is gelegen tussen de grootschalige onderzoeken in het kader van Breda-west (HSL, A16), waarbij nederzettingssporen vanaf de midden-bronstijd tot in de late middeleeuwen zijn aangetroffen in het westen en die van de stationszone, waarbij tot op heden voornamelijk de vestingwerken zijn aangetroffen, in het oosten. In de omgeving van het plangebied is alleen langs de Tramsingel een tweetal archeologische onderzoeken uitgevoerd. Hierbij zijn geen behoudenswaardige archeologische sporen aangetroffen (figuur 2.2).

Historische geografie
Het plangebied maakte lange tijd deel uit van de Bredase vestingwerken, die aan het eind van de middeleeuwen zijn aangelegd (1531-1535) en daarna nog regelmatig gewijzigd zijn. In 1839 werden de vestingwerken uitgebreid met twee nieuwe hoornwerken, Lunet A en B.
Vanaf 1870 werden de vestingwerken gesloopt en werden de singels aangelegd. Van de oude vestingwerken is aan de Reduitlaan/Hoornwerkstraat een restant van Lunet B overgebleven. Dit restant is gerestaureerd en er is een gebouw overheen gezet dat momenteel dienst doet als kantoor.
De Reduitlaan is de oorspronkelijke toegangsweg van Lunet B. De relatief grote bomen die langs de Reduitlaan staan en de bestrating van granietkeien herinneren hier nog aan.
De Lunetstraat en de Etnastraat zijn aan de rand van de voormalige vestingwerken aangelegd, wat herkenbaar is aan de knik in de weg. De Lunetstraat volgt het zuidwestelijke deel van de oorspronkelijke ruitvormige gracht rondom Lunet B.
De opkomende industrie eind negentiende eeuw uitte zich in het plangebied door de bouw van de Etna fabriek (ijzergieterij) in 1888 aan de Tramsingel. Tussen de fabriek en de Etnastraat werd in

1924 aan de Tramsingel een kerk (Kerk van Theresia van het Kind Jezus) gebouwd met een parkje er omheen.
Begin jaren ’70 werd de spoorlijn noordwaarts verschoven en op een dijk gelegd. Door het ophogen van de spoorlijn verdween voor een groot deel de barrièrewerking. Op het voormalige spoortracé werd de Slingerweg aangelegd en het gebied daaromheen werd uitgegeven als bedrijfsterrein.
In 1973 werd de kerk van Theresia gesloopt en eind jaren ‘80 is de Etnafabriek gesloopt. Tussen de beide locaties werd de Gieterijstraat aangelegd. Een deel van de Slingerweg, tussen de Gieterijstraat en de Smederijstraat werd uitgebogen in de richting van het spoor waardoor de kenmerkende slinger ontstond.



Figuur 2.2 Onderzoeksmeldingen, vondstmeldingen, waarnemingen en archeologische monumenten in en rond het plangebied.

Gebouwd erfgoed

De uitbreiding van het beschermde stadsgezicht Breda ligt voor een deel binnen het plangebied. Het betreft hier enkel de openbare ruimte tot aan de gevels van de panden aan de Tramsingel en Etnastraat. Omdat binnen het beschermde stadsgezicht (binnen het plangebied) geen gebouwen staan en de singels reeds als rijksmonument zijn beschermd, is het niet noodzakelijk om in dit geval voor het beschermd stadsgezicht een dubbelbestemming met beschermende maatregelen op te nemen.

Het overige deel van het plangebied kent een lage historisch stedenbouwkundige waarde. Er zijn geen beschermende maatregelen noodzakelijk.

Binnen het plangebied staan twee monumenten: Etnastraat 20 is een gemeentelijk monument, en Reduitlaan 31 is een rijksmonument. Daarnaast is de voormalige brandweerkazerne met slangentoren en het huidige nutsgebouw aan de Etnastraat/Slingerweg waardevol erfgoed. Het voornemen is beide complexen in 2013 op de gemeentelijke monumentenlijst te plaatsen.
De monumenten worden als zodanig niet in het bestemmingsplan aangeduid, aangezien ze voldoende bescherming hebben op basis van de Monumentenwet 1988 en de Monumentenverordening van de gemeente Breda. In het bestemmingsplan wordt uitbreiding van deze gebouwen in het bestemmingsplan niet toegestaan.

2.3.2 Openbare ruimte en groen

Visie Openbare Ruimte 2020

In het voorjaar van 2009 is de 'Visie Openbare Ruimte 2020' vastgesteld. Hierin staat beschreven dat de gemeente streeft naar een openbare ruimte die uitgaat van het gebruik ervan. De inrichting, het beheer en de gebruiksregels moeten bijdragen aan de stedelijke kwaliteit. Dit gebeurt door de mogelijkheden te verhogen om samen de openbare ruimte te delen, door de identiteit van buurt, wijk, dorp en stad te versterken en de openbare ruimte duurzaam in te richten, te beheren en te (laten) gebruiken. De openbare ruimte moet passen bij de gebruiksbehoefte van mensen, planten en dieren. De gemeente kiest daarom voor de kernwaarden ‘gedeelde ruimte’, ‘herkenbare ruimte’ en ‘duurzame ruimte’.

Gedeelde ruimte:
De gedachte achter de gedeelde openbare ruimte is dat gebruikers meer op elkaar aangewezen worden, door de ruimte te delen. De openbare ruimte staat zoveel mogelijk soorten gebruik door mensen, planten en dieren toe en stimuleert deze ook. De openbare ruimte is zo min mogelijk opgedeeld in functiezones.

Herkenbare ruimte:
Een herkenbare openbare ruimte is een ruimte die de gebruiker vindt passen in zijn/haar beleving van de wijk of stad. Herkenbaarheid ontstaat door een duidelijke relatie van de plek met het grotere geheel, zowel met de ontstaansgeschiedenis als het totale netwerk van openbare ruimten. De strategie is om de openbare ruimte zodanig in te richten, te beheren en te (laten) gebruiken dat gebruikers ervan een duidelijk sociaal herkenningspunt hebben. Naast het opwekken van een thuisgevoel moet het ook een beleving van sociale veiligheid in de openbare ruimte opleveren.

Duurzame ruimte:
Duurzame openbare ruimte is ruimte die mogelijkheden biedt voor betekenisvol gebruik nu en in de toekomst. Een duurzame ruimte is duurzaam in inrichting, beheer en gebruik. De openbare ruimte draagt bij aan de stedelijke kwalitieit in het algemeen en is daarom meer dan een milieudoelstelling.
De strategie duurzame ruimte ondersteunt de herkenbaarheid en maakt dat gebruik, inrichting en beheer van de openbare ruimte goed aansluit bij het karakter van de natuurlijke, sociale en culturele omgeving.

De gedeelde, herkenbare en duurzame openbare ruimtes in het plangebied Slingerweg
In het plangebied is weinig openbare ruimten aanwezig. Het plangebied kent geen echte centrale ontmoetingsplek. De openbare ruimte bestaat met name uit de wegen en trottoirs. Een duidelijke groenstructuur is nauwelijks aanwezig. Wel functioneert het gebied tussen en achter de bebouwing van de Triple O-campus als ontmoetingsplek voor een deel van het plangebied. Aan de westzijde van het gebied is een hondenuitlaatplaats en een speelplek aanwezig voor de bewoners van de tegenover liggende woningen.

2.3.3 Verkeer

Autoverkeer

In het gemeentelijk **'Verkeersplan'** (Verkeersplan Breda, gemeente Breda, 2003) is voor het wegennet van Breda de volgende functionele indeling gehanteerd:

- Stroomwegen (rijks- en provinciale wegen);
- Stadsontsluitingswegen;
- Wijkontsluitingswegen;
- Erftoegangswegen (30 km/u-gebieden, verblijfsgebied).

Stroomwegen
In en rond het plangebied liggen geen stroomwegen.

Stadsontsluitingswegen
Deze stadsontsluitingswegen vormen als zodanig de belangrijkste wegen in Breda voor de afwikkeling van het verkeer over langere afstand binnen en buiten Breda. Ze zijn primair bedoeld voor het stedelijk autoverkeer: het verkeer tussen stadsdelen en het verkeer tussen de stroomwegen en de stadsdelen in de stad.

De Backer en Ruebweg (noordelijke rondweg) is de dichtstbijzijnde stadsontsluitingsweg voor het plangebied. De route via de Lunetstraat en Belcrumweg naar de noordelijke rondweg is als zodanig een belangrijke route tussen de A16/A27 en het plangebied.

Wijkontsluitingswegen
Wijkontsluitingswegen brengen het autoverkeer van de stadsontsluitingswegen naar de wijken. Ze hebben vaak ook een functie als hoofdroute voor het fietsverkeer en openbaar vervoer. De Tramsingel, Lunetstraat en Belcrumweg vormen de gebiedsontsluitende structuur voor het plangebied.

Erftoegangswegen
Alle overige straten in de wijk zijn in het Verkeersplan als erftoegangswegen aangewezen. Deze wegen ontsluiten de woningen, bedrijven en andere voorzieningen in een gebied voor alle verkeerssoorten. De wegen kunnen onderdeel uitmaken van 30 km/-u-zones. De inrichting van deze wegen gaat uit van gelijkwaardigheid voor alle verkeerssoorten (voorrang van rechts).
De belangrijkste erftoegangswegen in het gebied zijn de Slingerweg, Smederijstraat, Etnastraat en Gieterijstraat.

Parkeren
De parkeernormen zijn vastgesteld in de nota **'Parkeer- en Stallingsbeleid Breda'** (2004) en geregeld in de gemeentelijke bouwverordening. Hierbij wordt dan ook verwezen naar deze bouwverordening. De nadere uitwerking van wegen, straten en bedrijventerrein vraagt om een integrale en zorgvuldige aanpak van het verkeer en buitenruimte, zodanig dat parkeervoorzieningen geen afbreuk doen aan de gewenste kwaliteit.

Openbaar Vervoer
Door het gebied lopen geen lijndiensten. De dichtstbijzijnde busroutes lopen momenteel via de Lunetstraat (richting centrum en Breda Noord-West) en de Belcrumweg/Trambrug/Nieuwe Prinsenkade (richting treinstation en centrum). Conform het Verkeersplan 2003 komt er, na in gebruik name van het busstation aan de noordzijde van het station, een buslijn over de Tramsingel rechtstreeks van en naar het treinstation. Hiermee is het gebied aan 3 zijden ontsloten door openbaar vervoer. Het gebied is bovendien op korte fietsafstand gelegen van het treinstation.

Fietsverkeer
In de nota **'Fietsen, net zo makkelijk'** (2007) wordt een onderscheid gemaakt tussen het hoofdfietsnetwerk en een aanvullend secundair net van recreatieve en aanvullende routes.
In en rond het plangebied liggen hoofdfietsroutes, zijnde de Tramsingel / Academiesingel, Lunetstraat, Belcrumweg en Etnastraat. Er lopen geen routes van het aanvullende secundaire netwerk in en rond het plangebied. In de aanwezige straten kan prima gefietst worden en deze sluiten direct aan op de hoofdfietsroutes rondom het gebied.

2.4 Functionele structuur

De functionele structuur van het plangebied bestaat voornamelijk uit een afwisseling van kantoorfuncties en bedrijfsmatige functies. Daarnaast zijn her en der verspreid ook niet-bedrijfsmatige functies aanwezig, zoals een autobedrijf (volumineuze detailhandel), een snookercentrum, de brandweerkazerne, een dansschool en kantoren met name langs de Tramsingel.

2.4.1 Bedrijven
Het grootste deel van het plangebied bestaat uit diverse typen bedrijven. Het gaat hier voornamelijk om handelbedrijven, een benzineverkooppunt, maar ook de gemeentelijke milieustraat en een busservicestation van Veolia transport.

Voor het plangebied is het Bredase bedrijventerreinenbeleid van toepassing, zoals vastgelegd in de **'Structuurvisie Bedrijventerreinen Breda 2020'** (vastgesteld door de gemeenteraad in januari 2009). Om de lokale en regionale economie te stimuleren, is voldoende ruimte voor economische activiteiten noodzakelijk. De gemeente Breda wil daarom in de periode tot 2020, over kwantitatief en kwalitatief voldoende bedrijventerreinen te beschikken. Deze bedrijventerreinen dienen te

beantwoorden aan de wensen en belangen van ondernemers, maar ook tegemoet te komen aan de maatschappelijke eisen van de tijd. Daarnaast streeft de gemeente Breda naar voldoende draagvlak voor het bedrijventerreinbeleid bij haar inwoners en partners in de regio.

De doelstelling van het Bredase bedrijventerreinenbeleid is drieledig:
- Een kwantitatief en kwalitatief toereikende, ruimtelijke planning van bedrijventerreinen, waardoor enerzijds wordt ingespeeld op economische structuurverandering en anderzijds voldoende prikkels worden gegeven voor een zuinig ruimtegebruik en behoud en ontwikkeling van landschappelijke kwaliteiten;
- Een (her)ontwikkeling van bedrijventerreinen die binnen ruimtelijke kaders voldoende stuurt op ontwikkelingstempo, dichtheid en ruimtelijke kwaliteit;
- Een voldoende herstructureringstempo van bestaande bedrijventerreinen, waarbij zoveel mogelijk wordt geanticipeerd op het voorkomen van snelle, hernieuwde veroudering.

Strategie
Ten behoeve van een samenhangend bedrijventerreinenbeleid heeft Breda de volgende strategie ontwikkeld:
- fors inzetten op revitalisering en herstructurering van de bestaande terreinen;
- zorgen voor onderscheidende vestigingsmilieus, op maat en vraaggericht;
- inzetten op marktconforme maatregelen voor zorgvuldig en duurzaam ruimtegebruik;
- zorgen voor een goede landschappelijke inpassing van nieuwe terreinen;
- inzetten op regionale samenwerking en afstemming met lokale partners en belanghebbenden.

De conclusie is dat de omvang van het actuele aanbod in Breda uiterst krap is. Circa een kwart van de vraag zal door herstructurering en revitalisering worden geaccommodeerd op bestaande bedrijventerreinen. Een deel van de vraag dient opgevangen te worden op nieuw te ontwikkelen bedrijventerreinen. De bedrijventerreinen in Breda zijn ingedeeld in vier typen gebieden, ieder met een eigen karakteristiek en opgave: consolidatiegebieden, herstructureringsgebieden, transformatiegebieden en nieuwe uitleg. Het grootste deel van het plangebied is aangegeven als consolidatiegebied. In deze gebieden dient een (actieve) vorm van beheren te worden uitgevoerd, zonder dat functieverandering wordt nagestreefd. Bij consolideren van bedrijvigheid gaat het vooral om 'op eigen kracht' en 'met de tijd mee'. Het betreft hier vooral de werkterreinen in de stad nabij woonwijken en buurten. Het handhaven van de functie en kwaliteit is van groot belang (behoud toekomstwaarde van deze bedrijventerreinen). Om die reden is het bedrijventerrein ook als zodanig bestemd, met uitzondering van enkele locaties waar momenteel geen bedrijven aanwezig zijn/waren.
Indien een ander niet-bedrijfsmatig initiatief zich aandient, zal dat in het kader van de Visie Binnenstad, de (nieuwe) Structuurvisie Breda 2030 en relevante beleidsstukken worden beoordeeld. Hiervoor kan dan een aparte ruimtelijke procedure doorlopen worden. In onderhavig bestemmingsplan worden geen grootschalige ontwikkelingen en functieveranderingen nagestreefd en mogelijk gemaakt.

2.4.2 Kantoren

In het plangebied zijn met name aan de Tramsingel kantoren aanwezig. Daarnaast zijn kantoren op de Triple O-campus gevestigd. Binnen de ruit van het voormalige hoornwerk Lunet B is in 2008 de Triple O-campus geopend (Ondernemers, Overheid en Onderwijs). Hier zijn bedrijven en kantoren uit de technologie en creatieve industrie gevestigd. Ook wordt samengewerkt met onderwijsinstellingen. Het bestaat momenteel uit een aantal gebouwen, zoals het Blushuis, Pakhuis, AV-huis en de Slangentoren, namen die verwijzen naar de voormalige brandweerkazerne die op deze plaats heeft gestaan. Voor de toekomst bestaat de mogelijkheid om nog meerdere gebouwen te realiseren op de thans braakliggende grond achter de hondenuitlaatplaats en speelplek.

Het Bredase kantorenbeleid is vastgelegd in de **'Kantorennota Breda 2020'** (vastgesteld door de gemeenteraad op 22 december 2011). Daarin staat de doelstelling vermeld dat de gemeente Breda toe wil naar een beter werkende markt voor kantoren, die inspeelt op de vraag, ook in kwalitatieve zin, de (internationale) concurrentiepositie versterkt en zorgt voor waardecreatie op lange termijn. Daarbij richt Breda zich niet zozeer op individuele vastgoedobjecten, maar veel meer op gebieden. Het gemeenschappelijk streven is een doelmatige en efficiënte aanwending van ruimte en kapitaal.

Lokale kantorenmarkt
Breda kent drie belangrijke kantorenconcentraties: Westerhage, de Claudius Prinsenlaan en het centrum van Breda (binnenstad/station). Daarnaast zijn er, verspreid over de stad, diverse kleinere kantorenconcentraties en solitaire kantoorvestigingen aanwezig.

De Bredase kantorenvoorraad wordt op hoofdlijnen in vier verschillende milieus onderscheiden:
- Binnenstedelijk / centrum;
- Uitvalswegen- / snelweglocaties;
- Kantoorvestigingen op bedrijventerreinen;
- Kantoorvestigingen in woonwijken.

De kantorenmilieus onderscheiden zich met name ten aanzien van bereikbaarheid, kwaliteit en marktconformiteit.

Het leegstandspercentage (2010) in de Bredase kantoren is hoger dan het landelijk gemiddelde, waarbij het grootste aanbod is te vinden op bedrijventerreinen. De economische crisis heeft een sterke impact op de kantorenmarkt, waarbij sprake is van een afname in de vraag naar kantoorruimte. Hierdoor is het noodzakelijk geworden de plancapaciteit aan te passen aan de marktvraag om in te spelen op de verminderde behoefte aan kantoorruimte. Duurzaamheid wordt een steeds belangrijker thema op de kantorenmarkt. Een duurzame kantorenmarkt begint met het tegengaan van leegstand, waarbij wordt gevraagd om een goede afstemming tussen vraag en aanbod, door overcapaciteit uit plannen te halen.
In de bestemmingsplannen zit nog veel ruimte voor kantoren, al dan niet direct bestemd of opgenomen in gemengde bestemmingen.

De belangrijkste conclusies van de analyse van de kantorenmarkt in Breda ten tijde van het vaststellen van de Kantorennota 2020 zijn:
- In Breda is sprake van een grote kwantitatieve mismatch tussen plancapaciteit, bestemmingsplanruimte en behoefte.
- Breda kent een bovengemiddelde leegstand.
- Meeste vraag naar kantoren in het centrum/ stationsgebied en langs de snelwegen A16 en A27.

Strategische opgaven
Om op termijn in Breda tot een gezonde kantorenmarkt te komen, worden drie belangrijke strategische opgaven ter hand genomen:
1. de opbouw van een actuele en duurzame kantorenportfolio;
2. het opschonen van niet toekomstbestendige plancapaciteit en bestemmingsplanruimte;
3. het voorkomen en terugdringen van leegstand.

Opbouwen van een actuele en duurzame kantorenportfolio
Breda wil kunnen inspelen op een gedifferentieerde marktvraag. Daarom wordt een actuele en duurzame kantorenportfolio opgebouwd van bestaande, maar ook enkele nieuwe locaties. Bij de (her)ontwikkeling van locaties moet veel nadrukkelijker dan in het verleden gestuurd worden op de kwaliteit ervan. Kwalitatief hoogwaardige kantoorlocaties zijn daarmee een randvoorwaarde voor het versterken van het vestigingsklimaat van Breda. Maar ook vanuit de optiek van duurzaamheid en verantwoord gebruik van schaarse ruimte is de ontwikkeling van de juiste kwaliteit op de juiste locatie van belang.
Kwalitatief aantrekkelijke kantoren(locaties) kennen over het algemeen een langere levenscyclus en verouderen hierdoor minder snel. De kantoorontwikkelingen die nu in de gemeente Breda staan gepland, zijn waarschijnlijk de laatste grote nieuwbouwlocaties in de stad. Deze moeten zeker in 2040 ook nog aantrekkelijk zijn. Daarom moet er meer dan ooit gedacht worden vanuit milieus en vanuit het oogpunt van de gebruiker.

Voorkeurlocaties nieuwe ontwikkelingen
Het is raadzaam kantoorontwikkelingen te clusteren; versnippering moet zoveel mogelijk tegen worden gegaan. Zo ontstaan locaties met massa, uitstraling en voldoende draagvlak voor voorzieningen. Kleine, vlees-noch-vis locaties dragen bij aan versnippering en vergroten de kans op leegstand. Een stad die niet kiest, creëert bovendien onduidelijkheid bij marktpartijen en eindgebruikers. Bij de te maken keuzes moet primair ingespeeld worden op de verwachte

marktvraag. Naast het centrum/stationsmilieu vraagt de Bredase markt nadrukkelijk om snelweg- en radiaallocaties, zowel aan de A16 als aan de A27. Bij voorkeur biedt Breda in elk van deze twee milieus ruimte voor nieuwe kantoren.

Opschonen van niet-toekomstbestendige plancapaciteit en bestemmingsplanruimte
Een grote disbalans in vraag en aanbod gaat gepaard met hoge leegstandscijfers. Deze zijn onwenselijk voor een gezonde kantorenmarkt. Een belangrijke, maar vaak moeilijke maatregel om de leegstand aan te pakken, is de plancapaciteit en bestemmingsplanruimte op te schonen. De kans op overaanbod, versnippering en leegstand wordt hierdoor immers verkleind.
In de Kantorennota is aangegeven welke nieuwe locaties Breda bij voorkeur op de markt ziet komen. Er is daarbij een onderscheid gemaakt naar de periode tot en na 2020. Gestreefd wordt om alle overige plancapaciteit en bestemmingsplanruimte in principe op te schonen en deze ruimte te schrappen in nieuwe bestemmingsplannen.

Plangebied
Voor wat betreft nieuwe ontwikkelingen in het plangebied zegt de Kantorennota specifiek het volgende:
"Aangezien we vertrouwen hebben in de kansen van de “Creative Industrie”, kan in het Triple O-gebied tot 2020 circa 8.500 m² bvo aan kantoren in deze sector worden gerealiseerd. Mocht dit niet genoeg zijn dan is een verder oostelijke uitbreiding in het gebied Tramsingel / Slingerweg mogelijk."
Voor de Triple O-campus zijn nieuwe kantoren dus mogelijk gemaakt.

Op basis van de in de Kantorennota beschreven beoordeling, streeft Breda ernaar om de onbenutte bestemmingsplanruimte voor kantoren op onderstaande locaties in het plangebied te schrappen:
- Tramsingel, gebouw Ante: 17.400 m^2;
- Tramsingel, overige locaties: 103.500 m^2.

Conform de Kantorennota is in voorliggend bestemmingsplan het kantoorgebouw 'Ante' niet meer mogelijk gemaakt. Voor de overige locaties aan de Tramsingel is, daar waar nu geen kantoren aanwezig zijn, de mogelijkheid voor nieuwe kantoren in voorliggend bestemmingsplan eveneens geschrapt.

2.4.3 Detailhandel
Naast bedrijvigheid en kantoren is in het plangebied op een paar plekken ook (zelfstandige volumineuze) detailhandel aanwezig, zoals een garagebedrijf voor de in- en verkoop van auto's. Deze functies zijn reeds lange tijd aanwezig en om die reden ook toegestaan in onderhavig bestemmingsplan.

Het beleid op gebied van detailhandel is opgenomen in de **'Detailhandelsnota 2010-2020, actualisering detailhandelsbeleid'** (vastgesteld door de raad op 15 juli 2010). De hoofddoelen van dit beleid zijn:
1. het versterken van de lokale verzorgingsfunctie en de bovenregionale aantrekkingskracht van het Bredase detailhandelsapparaat;
2. het streven naar een duurzame aanbodstructuur, bestaande uit ook op lange termijn levensvatbare, elkaar aanvullende retailgebieden ('het geheel is meer dan de som der delen');
3. het versterken van het ondernemingsklimaat in de gemeente en het bieden van ruimte aan ondernemersinitiatieven om zo in te spelen op de dynamiek in de detailhandel.

Perifere detailhandel op bedrijventerreinen
Het detailhandelsbeleid maakt onderscheid in verschillende deelgebieden, te weten de binnenstad, de buurt- en wijkwinkelcentra, de dorpscentra en perifere locaties. Het plangebied valt in het beleid onder een perifere locatie. Het detailhandelsbeleid gaat ten aanzien van de vestiging van detailhandel buiten de reguliere winkelcentra, dus op perifere locaties, uit van de volgende hoofdlijn:
"Ruimte bieden aan die branches en functies die niet passen in of aan de rand van de bestaande winkelcentra vanwege het volumineuze karakter van de gevoerde artikelen, of hier geen plek kunnen vinden gezien de aard en schaal van de detailhandel."

Deze hoofdlijn vertaalt zich in branchebeperkingen, waarbij voor de diverse subcentra en overige perifere locaties wel verschillende regelingen gehanteerd worden. De motivatie hiervoor is vooral gelegen in het feit dat clustering voordelen voor de detailhandel zelf biedt (synergie). Sommige winkels worden echter dusdanig doelgericht bezocht dat clustering nauwelijks meerwaarde heeft.

Dergelijke winkels kunnen bijdragen aan de multifunctionaliteit op (een deel van) de Bredase bedrijventerreinen.

Samenvattend:
- Ruimtelijke clustering in subcentra van bepaalde soorten perifere detailhandel.
- Voor andere soorten detailhandel op perifere locaties geen clustering nastreven, maar wel een beperking van de vestigingsmogelijkheden tot hiervoor in aanmerking komende bedrijventerreinen.
- Waar mogelijk en gewenst thematisering.

Naast de algemene hoofdlijn wordt onderscheid gemaakt in locaties, te weten subcentra (Woonboulevard Kruisvoort en Steenakker, Bavelse Berg en Rat Verleghstadionlocatie) en overige perifere locaties. Onderhavig plangebied is niet aangewezen als een van de subcentra. Voor deze overige perifere locaties, geldt specifiek de volgende beleidslijn:
"Op meerdere perifere locaties in Breda zijn los van de subcentra al (vormen van) detailhandel toegestaan en aanwezig. Detailhandel in branches die niet passen in of aan de rand van bestaande winkelcentra vanwege het volumineuze karakter van de gevoerde artikelen of hier geen plek kunnen vinden gezien de aard en schaal van de detailhandel is vaak te vinden op bedrijventerreinen. Functiemenging is echter niet voor alle bedrijventerreinen gewenst."
Afhankelijk van het gebied wordt volumineuze detailhandel wel of niet wenselijk geacht.

De volgende branches/soorten winkels kunnen zich in principe (ook) vestigen op perifere locaties buiten de subcentra:
- Detailhandel in auto's, motoren, boten, caravans, tenten en kampeerartikelen (in relatie met de verkoop van caravans en tenten).
- Detailhandel in automaterialen (in relatie met inbouw).
- Detailhandel in keukens, badkamers, sanitair en tegels.
- Bouwmarkten.
- Tuincentra (incl. dierenbenodigdheden en –voeding).
- Detailhandel in volumineuze artikelen zoals zonwering, tuinhuisjes, buitenspeeltoestellen, zwembaden, tuinbeelden, haarden, grafzerken, paardentrailers, aanhangwagens, etc.
- Brand- en explosiegevaarlijke stoffen, grove bouwmaterialen, landbouwwerktuigen.

Onder de woonbranche vallende zaken worden slechts toegelaten als zij niet in te passen zijn op de Woonboulevard of Steenakker. Voornoemde vormen van perifere detailhandel zijn uitsluitend toegestaan na goed gemotiveerde bestuurlijke besluitvorming, dus niet rechtstreeks in het bestemmingsplan.

Samenvattend:
Nieuwe zelfstandige detailhandel is niet direct toegestaan op een bedrijventerrein als Slingerweg. Wel is het beleidsmatig niet uitgesloten om volumineuze detailhandel, middels een afwijking en onder voorwaarden, in het bestemmingsplan toe te staan.

Detailhandel als nevenactiviteit op perifere locaties
Op locaties waar perifere detailhandel is toegestaan, is in gevallen ook detailhandel als nevenactiviteit bij een bedrijf met een andere hoofdactiviteit (zogeheten 'ondergeschikte detailhandel') toegestaan. Hierbij geldt echter wel een aantal voorwaarden:
- Het gaat specifiek om aan de hoofdactiviteit productie, groothandel en/of installatie gerelateerde of die hoofdactiviteit ondersteunende detailhandel, passend binnen de benoemde toegestane perifere branches.
- De detailhandel is ondergeschikt in termen van omzet en/of benutte bedrijfsruimte.
- De verkoopruimte mag maximaal 250 m² winkelvloeroppervlakte (= de voor publiek toegankelijke, zichtbare, overdekte en ommuurde winkelruimte, dus excl. magazijn, kantoor, etalage, etc.) omvatten.

Hierbij geldt dat als de detailhandel niet (meer) ondergeschikt is, er sprake is van zelfstandige detailhandel. In dat geval gelden de eerder genoemde uitgangspunten voor perifere detailhandel.

Samenvattend:
Ondergeschikte detailhandel is niet direct toegestaan op een bedrijventerrein. Wel is het beleidsmatig niet uitgesloten om ondergeschikte detailhandel, middels een afwijking en onder voorwaarden, in het bestemmingsplan toe te staan.

2.4.4 Maatschappelijke voorzieningen
In het plangebied zijn zoals gezegd overwegend bedrijven en kantoren aanwezig. Op een tweetal plekken zijn momenteel ook maatschappelijke voorzieningen aanwezig, in de vorm van een brandweerkazerne en een instelling voor de opvang van dak- en thuislozen. Beide voorzieningen zijn al jaren in het gebied gevestigd en om die reden worden deze functies ook als zodanig in onderhavig bestemmingsplan toegestaan. Nieuwe maatschappelijke voorzieningen zijn niet zondermeer toegestaan in onderhavig plangebied.

2.4.5 Cultuur en ontspanning
Het gebied bestaat niet geheel uit bedrijven en kantoren. Er zijn ook een paar voorzieningen op het gebied van ontspanning aanwezig, zoals een snookercentrum. Deze voorzieningen zijn ook al jaren in het gebied gevestigd en om die reden worden deze functies ook als zodanig in onderhavig bestemmingsplan toegestaan. Nieuwe dergelijke voorzieningen zijn niet zondermeer toegestaan in onderhavig plangebied.

2.4.6 Wonen
In het plangebied is geen reguliere woningbouw aanwezig. Daarentegen zijn grenzend aan het plangebied, op het perceel Tramsingel 22, 77 appartementen in aanbouw.
Wel is in het plangebied een tweetal bedrijfswoningen aanwezig (Tramsingel 63 en 67). Deze zijn destijds als zodanig gebouwd en sindsdien als zodanig in gebruik. Om die reden zijn ze positief bestemd. Nieuwe (bedrijfs)woningen zijn echter niet toegestaan, met name vanwege programmatische en stedenbouwkundige redenen.
Het is programmatisch niet wenselijk om extra (zelfstandige) woningen toe te staan. In onderhavig bestemmingsplan is daarom woningvermeerdering in het gehele plangebied niet toegestaan (paragraaf 3.4.2). Er zijn momenteel al meer dan voldoende woningen gepland tot 2020 in Breda, ten opzichte van regionale afspraken. Elke extra woning moet gemotiveerd worden en kan alleen als er een kwalitatieve verbetering van de locatie optreedt, het een algemeen maatschappelijk belang betreft en elders in de stad woningbouwcapaciteit verdwijnt. Op een bedrijventerrein is daar meestal geen sprake van.

2.5 Visie en ontwikkelingen

Uitgangspunt bestemmingsplan
Zoals in het eerste hoofdstuk van dit bestemmingsplan al is aangegeven, is dit plan primair te beschouwen als een overwegend conserverend bestemmingsplan. Uitgangspunt is de feitelijk aanwezige situatie. Specifiek voor het plangebied betekent dit dat ontwikkelingen op het gebied van met name extra kantoren beperkt toegestaan zijn. Reden voor deze insteek zijn de recente beleidswijzigingen ten aanzien van kantoren (paragraaf 2.4.2). Het terugbrengen van onbenutte plancapaciteit op genoemd beleidsterrein is uitgangspunt voor het bestemmingsplan. Deze beleidswijziging leidt vooralsnog tot een terughoudendheid ten aanzien van bouwmogelijkheden voor extra kantoren ten opzichte van de huidige feitelijke situatie. Dergelijke ontwikkelingen zullen derhalve niet zondermeer in voorliggend bestemmingsplan mogelijk worden gemaakt, tenzij hierover (vergaande) afspraken bestaan.

Visie op het bedrijventerrein Slingerweg
Op dit moment wordt gewerkt aan een toekomstvisie voor de gehele Binnenstad, inclusief het bedrijventerrein rond de Slingerweg. Voor wat betreft het gebied rond de Slingerweg is de huidige gedachte om transformatie naar niet-bedrijfsmatige functies in beperkte mate toe te staan, met name langs de Tramsingel. Op het bedrijventerrein Slingerweg bevinden zich momenteel diverse functies, variërend van kantoren en bedrijven tot een dansschool. Deze diversiteit maakt het gebied toegankelijk voor verschillende initiatieven, hetgeen in het huidige economische klimaat als wenselijk wordt ervaren. Het bedrijventerrein Slingerweg is vanwege zijn ligging bij uitstek geschikt voor initiatieven die weliswaar baat hebben bij een ligging nabij het centrum van de Breda, maar waarvan het niet noodzakelijkerwijs wenselijk is dat deze initiatieven zich daadwerkelijk in het centrum van

Breda vestigen. Slingerweg is een optimaal gebied voor functies die niet in een historische binnenstad (met doorgaans kleine of te dure panden) kunnen en niet in een woonwijk vanwege (verkeers)overlast, maar die we als stad/bewoners wel willen.
Het gebied zou langzaamaan verder kunnen transformeren van bedrijven/kantoren naar andere functies zoals dienstverlening, (kinder)leisure, sportscholen etc. Met aanwezigheid van Triple O creatieve hotspot en de relatief lage grond/huurprijzen is het gebied een startpunt voor beginnende ondernemers waarbij sprake kan zijn van kruisbestuiving onderling.
In lijn met deze gedachte is een aantal ontwikkelingen grenzend aan het plangebied reeds mogelijk gemaakt, te weten aan de Tramsingel 22 en 48. Aangezien deze ontwikkelingen geheel zijn afgerond en vervat zijn in twee recente onherroepelijke bestemmingsplannen, zijn deze geen onderdeel van voorliggend bestemmingsplan. Ze worden daarom alleen in deze paragraaf beschreven.
In lijn met de transformatiegedachte is ook de ontwikkeling aan de Tramsingel 21. Voor deze locatie is een initiatief ingediend om kantoren om te zetten naar studentenhuisvesting. Omdat deze ontwikkeling (nog) niet concreet genoeg is, wordt deze (vooralsnog) alleen in deze paragraaf beschreven en niet juridisch-planologisch mogelijk gemaakt. Indien het initiatief voldoende is uitgewerkt, wordt hiervoor een aparte procedure gevolgd.

Het voorgaande betekent dus geen vrijbrief voor het onbegrensd toestaan van diverse initiatieven op het bedrijventerrein. Een verzoek dat bij het college binnenkomt, wordt per geval beoordeeld. Voor dergelijke initiatieven kan door de inititiefnemer medewerking worden gevraagd aan het college door het indienen van een principeverzoek of initiatiefplan. Dit verzoek wordt integraal door het college beoordeeld. Indien het vanuit ruimtelijk-planologisch en milieuoogpunt een wenselijke ontwikkeling wordt geacht, neemt het college een positief principebesluit. Afhankelijk van het verzoek kan met een afzonderlijke planologische procedure medewerking worden verleend.

Projectplan bruisend waterplein Breda
In het projectplan is een visie opgenomen op de samenhangende kwaliteiten van de stad. Op gebied van water wordt hierbij de haven van Breda als bruisend waterplein in het stadshart gekenschetst. De singels vormen een parcours langs de essentie van de stad en de Mark en Aa of Weerijs zijn daarbij de bron en thuishaven. Langs de Mark en Aa of Weerijs is ruimte voor ontwikkeling van fiets- en wandelvoorzieningen en de groei van het aantal ligplaatsen. Met name de Belcrumhaven leent zich voor uitbreiding van het ligplaatsenaanbod. Een koppeling met de Bredase haven en een goede bereikbaarheid van deze haven zijn daarbij van belang.

De (economische) kwaliteit van het water wordt nog onvoldoende benut, ook door de beperkte toegankelijkheid van de haven voor grotere boten. Hierdoor ontbreekt het veelal aan levendigheid. Transformatie van de haven naar een bruisend waterplein betekent een impuls voor het hele watertoerisme. Onderdeel van deze transformatie is de nieuwe verhoogde Trambrug. Deze nieuwe brug is met afstand de belangrijkste voorziening gebleken om het watertoerisme een grote impuls te geven. Het is een aanjager voor andere initiatieven op het gebied van de gewenste waterontwikkeling van de stad.

Tramsingel 22
Op 31 mei 2012 is het bestemmingsplan ‘Tramsingel, Tramsingel 22’ door de raad vastgesteld en reeds onherroepelijk. De betreffende locatie, Tramsingel 22, grenst direct aan onderhavig plangebied. Het bestemmingsplan 'Tramsingel, Tramsingel 22' maakt een nieuwe invulling van de locatie Tramsingel 22 mogelijk.
Op deze locatie is een appartementencomplex met 77 appartementen gerealiseerd, waarbij op de begane grond 1.377 m² aan kantoorruimte aanwezig is, evenals een parkeergelegenheid voor 109 plaatsen. De appartementen zijn bedoeld voor (alleenstaande) starters en senioren. Door de binnenstedelijke ligging is de locatie met name geschikt voor deze doelgroep.

Voor het perceel Tramsingel 22 geldt dus een recent vastgesteld bestemmingsplan (d.d. 31 mei 2012). In onderhavig bestemmingsplan wordt de nieuwe invulling daarom niet verder meer beschreven.

Tramsingel 48
Op 27 september 2012 is het bestemmingsplan ‘Tramsingel, Tramsingel 48’ door de raad vastgesteld en inmiddels ook onherroepelijk. Het betreffende perceel, Tramsingel 48, grenst direct aan onderhavig plangebied. Dit bestemmingsplan maakt een nieuwe invulling, van het pand Tramsingel

48 mogelijk. In een deel van het pand is een kinderspeelparadijs aanwezig. Daarnaast kan gedacht worden aan een bowlingbaan, dansschool, minigolf, lasergamen, skaten en kinderopvang. Ook sportgerelateerde functies (fitness en yogacentrum) met hierbij behorende ondersteunende functies (sauna en fysiotherapeut) zijn mogelijk.
Het LPG-vulpunt ter plaatse is gesaneerd zodat de gewenste ontwikkeling mogelijk is. Het ter plaatse aanwezige tankstation blijft gehandhaafd en zal geen verdere veranderingen ondergaan.

De nieuwe invulling voor dit perceel past binnen de hierboven genoemde toekomstvisie voor het gehele gebied 'Slingerweg'. De Bedrijventerreinennota uit 2007 geeft aan dat behoud en revitalisering van het gehele bedrijventerreinen het uitgangspunt is. Het bedrijventerrein Slingerweg, waar Tramsingel 48 deel van uitmaakt, is toe aan een revitalisering. Aan de Tramsingel liggen bedrijven en kantoren en vormen door de ligging aan de singel het visitekaartje van het achterliggende bedrijventerrein.

Voor het perceel Tramsingel 48 geldt dus een recent onherroepelijk bestemmingsplan. In voorliggend bestemmingsplan wordt de nieuwe invulling daarom niet verder meer beschreven.

Tramsingel 21
Op 2 december 2011 heeft Sevenborgh Vastgoed NV een principeverzoek ingediend voor het verbouwen van het kantoorpand aan Tramsingel 21 tot 63 studentenkamers met gezamenlijke badkamers en keukens/woonkamers. Ruimtelijk verandert niets aan het pand, het betreft alleen interne verbouwingen. Aangezien wonen niet is toegestaan in het geldende bestemmingsplan “Tramsingel e.o.” wordt aan het college gevraagd een uitspraak te doen over het wel of niet meewerken aan dit initiatief. Beleidsmatig past het omzetten van kantoren naar studentenhuisvesting in de diverse gemeentelijke beleidsnota’s zoals:

- ‘Kantorennota’: hierin is aangegeven dat op een aantal locaties mogelijkheden zijn om kantoren in tijdelijke huisvesting om te zetten.
- ‘Studenthousing@Breda’: hierin is aangegeven dat het omzetten van het kantoorpand aan de Tramsingel 21 voor studentenhuisvesting wenselijk is.
- ‘Wonen in kantoren’: hierin wordt gepleit voor het omvormen van lang leegstaande kantoorgebouwen voor o.a. studentenhuisvesting.
- ‘Woonagenda 2011-2014’: ook hierin wordt aangegeven dat het een mogelijkheid is studenten in leegstaande kantoorpanden te huisvesten.

In Breda is nog beperkt ruimte voor het toevoegen van woningen/appartementen en kamers. Het is wenselijk dat deze ruimte besteed wordt aan huisvesting waar in Breda nog veel vraag naar is. Vanuit de doelgroep studenten bestaat er nog een grote behoefte aan huisvesting. Daarnaast is de locatie gunstig nabij de binnenstad gelegen. Het verzoek past hiermee in het woonbeleid en is eveneens in lijn met de transformatiegedachte voor dit gebied.
Het initiatief dient verder wel te voldoen aan de gemeentelijke parkeernorm voor studentenkamers, en er zal voldoende ruimte moeten zijn voor het stallen van fietsen. Het is niet toegestaan fietsenstallingen in het openbaar gebied te situeren.
De locatie ligt in het invloedsgebied van de spoorlijn, waardoor ook aandacht voor externe veiligheid noodzakelijk is. Dit betekent dat aangetoond moet worden dat de risico's inzake het vervoer van gevaarlijke stoffen over het spoor aanvaardbaar zijn. Daarnaast zal ook aangetoond moeten worden dat voor het wegverkeer- en spoorweglawaai voldaan wordt aan de wettelijke normen.
Pas als is aangetoond dat voldaan wordt aan bovenstaande randvoorwaarden is het plan voldoende concreet en uitvoerbaar om een juridische procedure op te starten. Om die reden is het initiatief dus (nog) niet juridisch-planologisch mogelijk gemaakt in voorliggend bestemmingsplan.

Smederijstraat 1-7
Op 6 december 2011 heeft Happy Buildings B.V. een principeverzoek ingediend om een kantoor aan de Smederijstraat te gaan gebruiken voor studentenhuisvesting. Er wordt ook nieuw gebouwd ten behoeve van deze functie. Het verzoek past niet in het geldende bestemmingsplan “Tramsingel e.o., waarin het perceel de bestemming “Bedrijfsdoeleinden” heeft. Bewoning is in deze bestemming niet toegestaan. Aan het college is gevraagd een uitspraak te doen over het al dan niet meewerken aan dit verzoek. De beleidsmatige motivering is dezelfde als omschreven bij het initiatief voor de Tramsingel 21.

Ook de afweging of hiervoor nog ruimte in de markt is, is gelijkluidend aan voornoemd verzoek. Dezelfde randvoorwaarden worden aan dit initiatief gesteld. Aan deze randvoorwaarden is nog niet voldaan. Om die reden is het initiatief dus (nog) niet juridisch-planologisch mogelijk gemaakt in voorliggend bestemmingsplan.

HOOFDSTUK 3 Beleid

3.1 Inleiding

Het beleidskader voor het plangebied wordt gevormd door landelijke, provinciale en gemeentelijke stukken. In dit hoofdstuk is het relevante beleid samengevat. Het samengevatte beleid is niet uitputtend. In de toelichting, met name hoofdstuk 2 en 4, is ook verwezen naar het sectorale (milieu)beleid en -wetgeving.

3.2 Rijksbeleid

3.2.1 Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte

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

De nieuwe Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte vervangt verschillende nota's zoals:

- de Nota Ruimte;
- de Structuurvisie Randstad 2040;
- de Nota Mobiliteit;
- de Mobiliteitsaanpak;
- de Structuurvisie voor de Snelwegomgeving;
- de agenda Landschap;
- de agenda Vitaal Platteland;
- Pieken in de Delta.

Met de Structuurvisie zet het kabinet het roer om in het nationale ruimtelijke beleid. Er is nu te vaak sprake van bestuurlijke drukte, ingewikkelde regelgeving of een sectorale blik met negatieve gevolgen voor de ontwikkeling van Nederland. Om dit te keren, brengt het Rijk de ruimtelijke ordening zo dicht mogelijk bij burgers en bedrijven, laat het meer over aan gemeenten en provincies en komen de burgers en bedrijven centraal te staan. Dit betekent minder nationale belangen en eenvoudigere regelgeving. Het aantal nationale belangen waarvoor ruimte nodig is, is teruggebracht van 39 naar 13:

1. Een excellent en internationaal bereikbaar vestigingsklimaat in de stedelijke regio's met een concentratie van topsectoren;
2. Ruimte voor het hoofdnetwerk voor (duurzame) energievoorziening en de energietransitie;
3. Ruimte voor het hoofdnetwerk voor vervoer van (gevaarlijke) stoffen via buisleidingen;
4. Efficiënt gebruik van de ondergrond;
5. Een robuust hoofdnetwerk van weg, spoor en vaarwegen rondom en tussen de belangrijkste stedelijke regio's inclusief de achterlandverbindingen;
6. Betere benutting van de capaciteit van het bestaande mobiliteitssysteem van weg, spoor en vaarwegen;
7. Het instandhouden van de hoofdnetwerken van weg, spoor en vaarwegen om het functioneren van de netwerken te waarborgen;
8. Verbeteren van de milieukwaliteit (lucht, bodem, water) en bescherming tegen geluidsoverlast en externe veiligheidsrisico's;
9. Ruimte voor waterveiligheid, een duurzame zoetwatervoorziening en klimaatbestendige stedelijke (her)ontwikkeling;
10. Ruimte voor behoud en versterking van (inter)nationale unieke cultuurhistorische en natuurlijke kwaliteiten;
11. Ruimte voor een nationaal netwerk van natuur voor het overleven en ontwikkelen van flora- en faunasoorten;
12. Ruimte voor militaire terreinen en activiteiten;

13. Zorgvuldige afwegingen en transparante besluitvorming bij alle ruimtelijke plannen.

Voor deze 13 belangen is het Rijk verantwoordelijk en wil het resultaten boeken. Buiten deze 13 belangen hebben decentrale overheden beleidsvrijheid.
Een groot deel van deze belangen is juridisch geborgd in het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (paragraaf 3.2.2) en de Regeling algemene regels ruimtelijke ordening.

Specifiek voor de MIRT regio Brabant en Limburg is een opgave van nationaal belang genoemd. Prioriteit krijgen de in het gebied gelegen brainport Eindhoven, greenport Venlo en Maintenance Valley, waar Breda in is gelegen. In de MIRT regio Zuidvleugel/ Zuid-Holland is dat o.a. de mainport Rotterdam. Brabant kent een aantal achterlandverbindingen die van groot belang zijn voor de haven van Rotterdam en de greenports in de Zuidvleugel/ Zuid-Holland. De opgave is ook de logistieke ontwikkelingen in Moerdijk als in de rest van Brabant vorm te geven comform de gedachten van de Logistieke Delta.

Plangebied
In het plangebied vinden geen ontwikkelingen plaats ten behoeve van de Logistieke Delta. Voor Breda geldt ook dat de in Breda gelegen ecologische hoofdstructuur beschermd moet worden. De rivier de Mark is onderdeel van de ecologische hoofdstructuur. De ecologische hoofdstructuur is beschermd middels een dubbelbestemming 'Waarde-Ecologische hoofdstructuur'.
Daarnaast geldt dat in het plangebied geen nieuwe ontwikkelingen worden mogelijk gemaakt die in strijd zijn met één van de nationale belangen.

Samenvattend: onderhavig bestemmingsplan is in lijn met de structuurvisie, aangezien geen nationale belangen in het geding zijn.

3.2.2 Besluit algemene regels ruimtelijke ordening
De nationale belangen uit de SVIR die juridische borging vragen, zijn in het 'Besluit algemene regels ruimtelijke ordening' (Barro, 1 oktober 2012) geborgd. In het Barro is een aantal projecten die van rijksbelang zijn, genoemd en met behulp van digitale kaartbestanden exact ingekaderd. Per project zijn vervolgens regels gegeven, waaraan bestemmingsplannen moeten voldoen. Onderwerpen waarvoor het Rijk ruimte vraagt zijn:
1. de mainportontwikkeling van Rotterdam;
2. de bescherming van de waterveiligheid in het kustfundament en in en rond de grote rivieren;
3. de bescherming en behoud van de Waddenzee;
4. de bescherming en behoud van enkele werelderfgoederen, zoals de Beemster, de Nieuwe Hollandse Waterlinie en de Stelling van Amsterdam;
5. de uitoefening van defensietaken;
6. veiligheid rond rijksvaarwegen;
7. toekomstige uitbreiding van hoofd(spoor)wegennet;
8. de elektriciteitsvoorziening;
9. de ecologische hoofdstructuur (EHS);
10. de veiligheid en bescherming van primaire waterkeringen buiten het kustfundament;
11. toekomstige rivierverruiming langs de Maas;
12. verstedelijking in het IJsselmeer;
13. duurzame verstedelijking.

Het kabinet heeft de keuze voor deze onderwerpen gemaakt in de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (paragraaf 3.2.1). Door de nationale belangen vooraf in bestemmingsplannen te borgen, wordt met het Barro bijgedragen aan versnelling van de besluitvorming bij ruimtelijke ontwikkelingen van nationaal belang en vermindering van de bestuurlijke drukte. De bedoeling is duidelijk: belemmeringen die de realisatie van de genoemde projecten zouden kunnen frustreren of vertragen worden door het Barro op voorhand onmogelijk gemaakt. Dat zal inderdaad kunnen leiden tot een versnelde uitvoering van die projecten. Daar staat tegenover dat gemeenten die een bestemmingsplan opstellen dat raakt aan een belang van één van de projecten in het Barro, nauwkeurig de regelgeving van het Barro moeten checken. Gebeurt dat niet, dan bestaat het risico op een reactieve aanwijzing van Gedeputeerde Staten of van de Minister. Het effect daarvan is dat bepaalde onderdelen van het bestemmingsplan niet in werking treden.

Plangebied

In het Barro zijn verschillende regels opgenomen voor de bescherming van de nationale belangen. Voor het plangebied is het nationale belang 'de uitoefening van defensietaken' van toepassing. Het plangebied is namelijk deels gelegen in het obstakelbeheergebied van het militaire luchtvaartterrein Gilze-Rijen. Een obstakelbeheergebied bij een (militair) luchtvaartterrein kenmerkt zich door – gezien vanuit het vliegveld – een aantal vlakken waarvan de hoogte oploopt met het toenemen van de afstand tot het luchtvaartterrein. Verder ligt er een radarverstoringsgebied over het plangebied. In paragraaf 4.10 wordt hier verder op ingegaan.

Daarnaast is een deel van het plangebied (rivier de Mark) gelegen in de ecologische hoofdstructuur. Om de ecologische waarden van dit gebied te beschermen is de dubbelbestemming 'Waarde-Ecologische hoofdstructuur' opgenomen.

Verder zijn er geen onderwerpen uit het Barro die van toepassing zijn op het plangebied. Zo zijn bijvoorbeeld geen rijksvaarwegen in en rond het plangebied aanwezig. Aan het plangebied ligt wel een landelijke spoorlijn. Echter, reserveringen voor toekomstige spoorverbredingen maken geen onderdeel uit van het Barro. Mogelijk zal in de toekomst overwogen worden om deze reserveringen in het Barro vast te leggen.
Daarnaast worden geen nieuwe stedelijke ontwikkelingen mogelijk gemaakt die gemotiveerd en afgewogen moeten worden ('ladder voor duurzame verstedelijking').

Samenvattend: onderhavig bestemmingsplan is geheel in overeenstemming met het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening.

3.3 Provinciaal beleid

3.3.1 Structuurvisie ruimtelijke ordening

Op 1 januari 2011 is de 'Structuurvisie ruimtelijke ordening Noord-Brabant' in werking getreden. In deze structuurvisie is het beleid ten aanzien van de ruimtelijke ontwikkelingen in Brabant op hoofdlijnen uiteengezet.
De Structuurvisie geeft de samenhang weer tussen het beleid op het gebied van milieu, verkeer en vervoer en water. Het gedachtegoed uit het ontwerp Provinciaal Milieubeleidsplan (juni 2010), het Provinciaal Verkeers- en Vervoersplan (2006) en het Provinciaal Waterplan (2009) zijn in de Structuurvisie ruimtelijke ordening opgenomen en verwerkt. In de Structuurvisie zijn alleen de ruimtelijk relevante hoofdlijnen uit deze andere strategische plannen opgenomen. Een verdere detaillering van het beleid staat in de plannen zelf. Daarnaast houdt de Structuurvisie ruimtelijke ordening rekening met het provinciaal beleid op economisch, sociaal-cultureel en ecologisch vlak; zoals het advies voor de opstelling van een Ruimtelijk Economische Visie en het Natuur- en landschapsoffensief. In de Structuurvisie ruimtelijke ordening geeft de provincie aan hoe zij omgaat met de ruimtelijke opgave voor de periode tot 2025, met een doorkijk naar 2040. Er gaat geen directe werking uit richting gemeentelijke besluitvorming. De Verordening ruimte (paragraaf 3.3.2) heeft wel een doorwerking naar gemeentelijke besluitvorming.

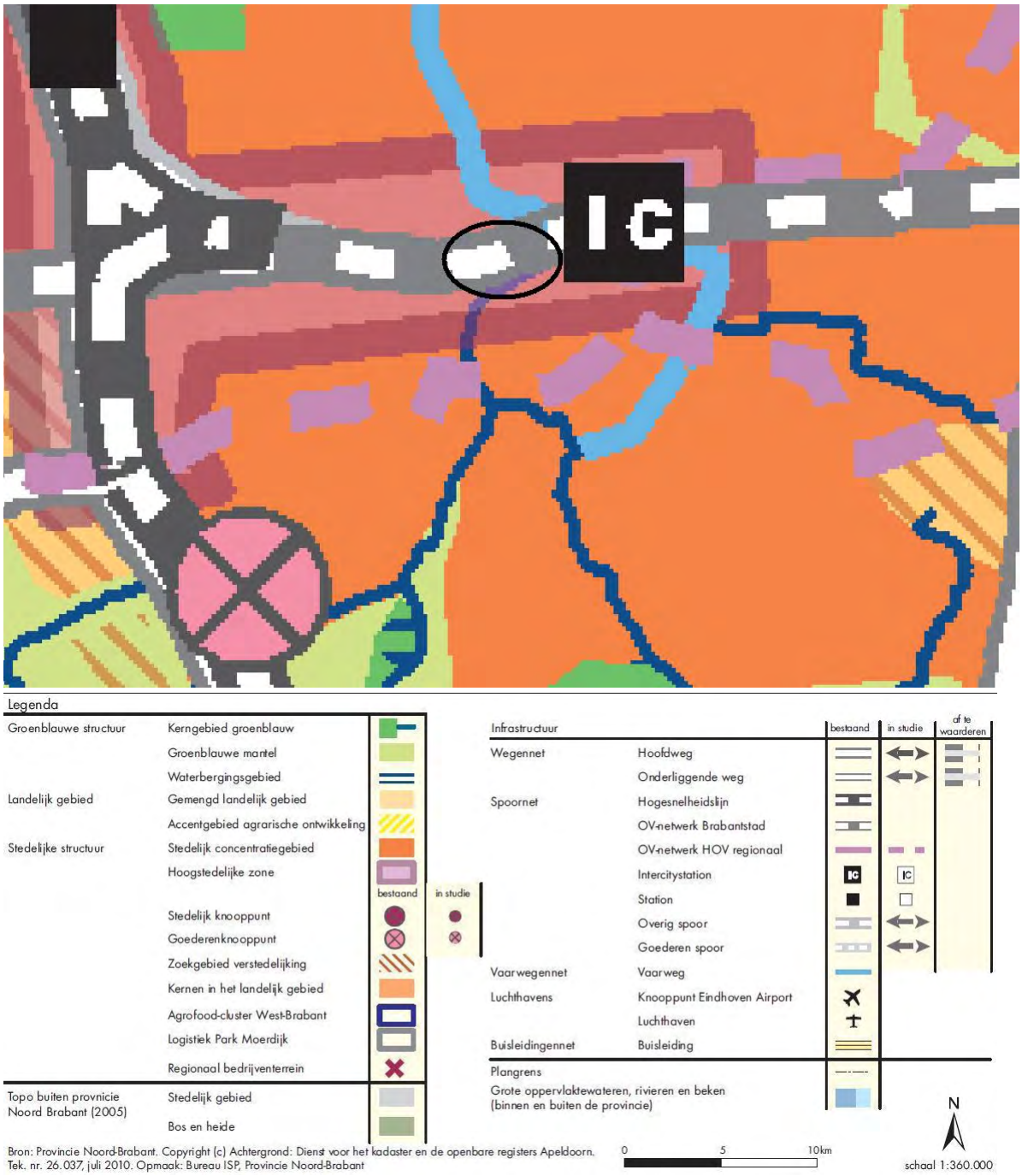
Belangrijk is dat Brabant zich verder ontwikkelt tot een aantrekkelijk woon-, werk- en leefgebied. Dit alles met respect voor de natuurlijke leefomgeving en de landschappelijke en cultuurhistorische rijkdom. Een contrastrijk Brabant wordt daarbij nagestreefd. Zuinig en zorgvuldig ruimtegebruik zijn de twee belangrijkste beleidslijnen.

Plangebied
Het plangebied is als onderdeel van de bestaande stad specifiek aangegeven als gebied 'Hoog stedelijke zone' (figuur 3.1). Binnen deze zone wordt gestreefd naar:
- versterking van de economische kennisclusters (ontwikkelen, ordenen, beschermen, regionaal samenwerken, stimuleren);
- betere verknoping van stedelijke ontwikkelingen aan de infrastructuur (ontwikkelen, ordenen, beschermen, regionaal samenwerken, stimuleren);
- meer aandacht voor ruimtelijke kwaliteit (ontwikkelen, ordenen, beschermen, regionaal samenwerken, stimuleren);
- zorgvuldig ruimtegebruik (ontwikkelen, ordenen, beschermen, regionaal samenwerken, stimuleren);

- concentratie van verstedelijking (ontwikkelen, ordenen, beschermen, regionaal samenwerken, stimuleren).

Het plangebied is een bestaand bedrijven- en kleinschalig kantorengebied waar her en der ook een andere functie aanwezig is. Er worden in onderhavig bestemmingsplan geen nieuwe (grootschalige) ontwikkelingen mogelijk gemaakt die afstemming behoeven van de provincie. Verruiming van de aanwezige functies is in beperkte vorm mogelijk. Dit past binnen het provinciale beleid van 'bouwen op inbreidingslocaties' en 'zuinig ruimtegebruik'.

Samenvattend: onderhavig bestemmingsplan is in overeenstemming met de Structuurvisie ruimtelijke ordening.



Figuur 3.1 Uitsnede structurenkaart Structuurvisie ruimtelijke ordening (plangebied is globaal met zwart omcirkeld) [bron: www.brabant.nl]

3.3.2 Verordening ruimte 2012

De 'Verordening ruimte 2012' (vastgesteld op 11 mei 2012 en 1 juni 2012 in werking getreden) is één van de uitvoeringsinstrumenten voor de provincie om haar doelen te realiseren. In de verordening vertaalt de provincie de kaderstellende elementen uit het provinciaal en rijksbeleid in regels die van toepassing zijn op (gemeentelijke) bestemmingsplannen.
De onderwerpen die in de verordening staan, komen uit de provinciale structuurvisie. Daarin staat welke belangen de provincie wil behartigen en hoe ze dat wil doen. De verordening is daarbij een van de manieren om die provinciale belangen veilig te stellen. De regels in de Verordening gelden voor gemeenten en niet rechtstreeks voor burgers. Belangrijke onderwerpen in de Verordening ruimte zijn:

- ruimtelijke kwaliteit;
- stedelijke ontwikkelingen;
- natuurgebieden en andere gebieden met waarden;
- agrarische ontwikkelingen, waaronder de intensieve veehouderij;
- overige ontwikkelingen in het landelijk gebied.

De regels van de Verordening ruimte zijn, in lijn met het beleid van de Structuurvisie ruimtelijke ordening, erop gericht om het merendeel van de stedelijke ontwikkelingen plaats te laten vinden in de stedelijke regio's en in het bestaand stedelijk gebied. De begrenzingen van de stedelijke en landelijke regio's zijn vastgelegd in de kaarten behorende bij de Verordening ruimte. In de Verordening ruimte zijn ook het bestaand stedelijk gebied, de zoekgebieden voor stedelijke ontwikkeling en de ecologische hoofdstructuur begrensd. In de Verordening ruimte zijn regels opgenomen waaraan ruimtelijke plannen, zoals een bestemmingsplan, dienen te voldoen.
In de Verordening zijn voor de verschillende onderwerpen gebieden tot op perceelniveau begrensd op een kaart. Hierdoor is duidelijk voor welke gebieden de regels gelden. Hieronder wordt per onderwerp aangegeven of voor het plangebied regels gelden en zo ja, welke.

Stedelijke ontwikkeling
Het plangebied is geheel gelegen in bestaand stedelijk gebied, specifiek 'stedelijk concentratiegebied' (figuur 3.2). De Verordening zegt over gebieden in stedelijk gebied dat 'bestemmingsplannen die voorzien in een stedelijke ontwikkeling uitsluitend gelegen moeten zijn in het bestaand stedelijk gebied'. Ook moet gemotiveerd worden dat een ontwikkeling, gericht op wonen en werken, past binnen de regionale afspraken hierover. In onderhavig bestemmingsplan worden geen nieuwe ontwikkelingen direct mogelijk gemaakt waarover afstemming nodig is (zoals woningbouw, kantoren, detailhandel of andere kwetsbare functies). Het plangebied is een bestaand bedrijven- en kantorenterrein en als zodanig bestemd. Op een beperkt aantal plekken zijn *bestaande* niet-bedrijfsmatige functies aanwezig en daarom als zodanig toegestaan.

Figuur 3.2 Uitsnede Verordening ruimte 2012, kaart 'stedelijke ontwikkeling' [bron: www.ruimtelijkeplannen.nl]

Natuur en landschap

In het oosten van het plangebied ligt een deel van de Mark. In de Verordening ruimte is dit deel van de Mark onderdeel van de ecologische hoofdstructuur en als zodanig aangeduid (figuur 3.3). De ecologische hoofdstructuur is een samenhangend netwerk van natuurgebieden en landbouwgebieden met natuurwaarden van (inter)nationaal belang. Ter bescherming van de aanwezige natuurwaarden is in de planregels een passende bestemming toegekend. Dit gebied heeft de bestemming 'Water' met de aanduiding 'ecologische verbindingszone' gekregen en en dubbelbestemming 'Waarde-Ecologische hoofdstructuur'. (In figuur 3.3 ligt de groene kleur van de ecologische hoofdstructuur deels onder de blauwe kleur van het zoekgebied voor ecologische verbindingszone).

Figuur 3.3. Uitsnede Verordening ruimte, kaart 'natuur en landschap' [bron: www.ruimtelijkeplannen.nl]

De Mark ligt daarnaast in:

- het 'zoekgebied voor behoud en herstel watersystemen'. Dit zoekgebied is gebaseerd op het Provinciaal Waterplan 2010-2015. Het gaat om gebieden waar het beleid er op gericht is dat er ruimte wordt geboden voor verbetering en herstel van het natuurlijk watersysteem van bovenregionaal belang. Er is ruimte naast de waterloop nodig om de maatregelen die de waterschappen daar nemen goed uit te kunnen voeren die vaak verplicht zijn vanuit de Europese Kaderrichtlijn Water. In de aangegeven gebieden gelden ruimtelijke beperkingen aan activiteiten die het realiseren van watersysteemherstel belemmeren of onnodig kostbaar maken.
- het 'zoekgebied voor ecologische verbindingszone'. Voor de ecologische verbindingszones geldt een beperkt beschermingsregime. Een ecologische verbindingszone wordt aangeduid met een concreet aangeduid zoekgebied. In bestaand stedelijk gebied geldt dat het bestemmingsplan een ecologische verbindingszone met een breedte van 50 meter moet beschermen. In overige gebieden is de breedte vastgesteld op 25 meter.

De zoekgebieden hebben een gebiedsaanduiding gekregen met specifieke regels ter bescherming van deze waarden.

Overige onderwerpen
De andere onderwerpen van provinciaal belang die in de Verordening ruimte genoemd zijn, te weten 'ontwikkeling intensieve veehouderij', 'overige agrarische ontwikkeling en windturbines', 'water' en 'cultuurhistorie' zijn niet van toepassing op dit plangebied.

Conclusie
Onderhavig bestemmingsplan is in overeenstemming met de provinciale belangen zoals genoemd in de Verordening ruimte.

3.4 Gemeentelijk beleid

3.4.1 Structuurvisie Breda 2020

De gemeenteraad heeft in december 2007 de 'Structuurvisie Breda 2020, Stad in Evenwicht' vastgesteld. Deze beleidsnota bevat een ruimtelijke visie voor de gehele stad en vormt het algemene beleids- en toetsingskader voor ruimtelijke ontwikkelingen op de lange termijn (2020). In de structuurvisie is een integrale richting aan de verdere ontwikkeling van Breda gegeven.
In 2007 werd verwacht dat Breda in 2020 zou groeien tot een stad van circa 185.000 inwoners met 15.000 nieuwe wooneenheden, circa 110.000 arbeidsplaatsen en 250 hectare nieuwe bedrijventerreinen. Bovendien dient de stad goed bereikbaar te zijn en dient het een zuidelijk vervoersknooppunt voor weg en spoor te zijn. Een karakteristieke groen- en waterstructuur in en om de stad maakt ook onderdeel uit van de programmadoelen.
Inmiddels maakt een aantal (autonome) ontwikkelingen het noodzakelijk de programmadoelen voor 2020 en later bij te stellen. Een nieuwe Structuurvisie voor 2030 en een doorkijk naar 2040 is daarom wenselijk (paragraaf 3.4.3).

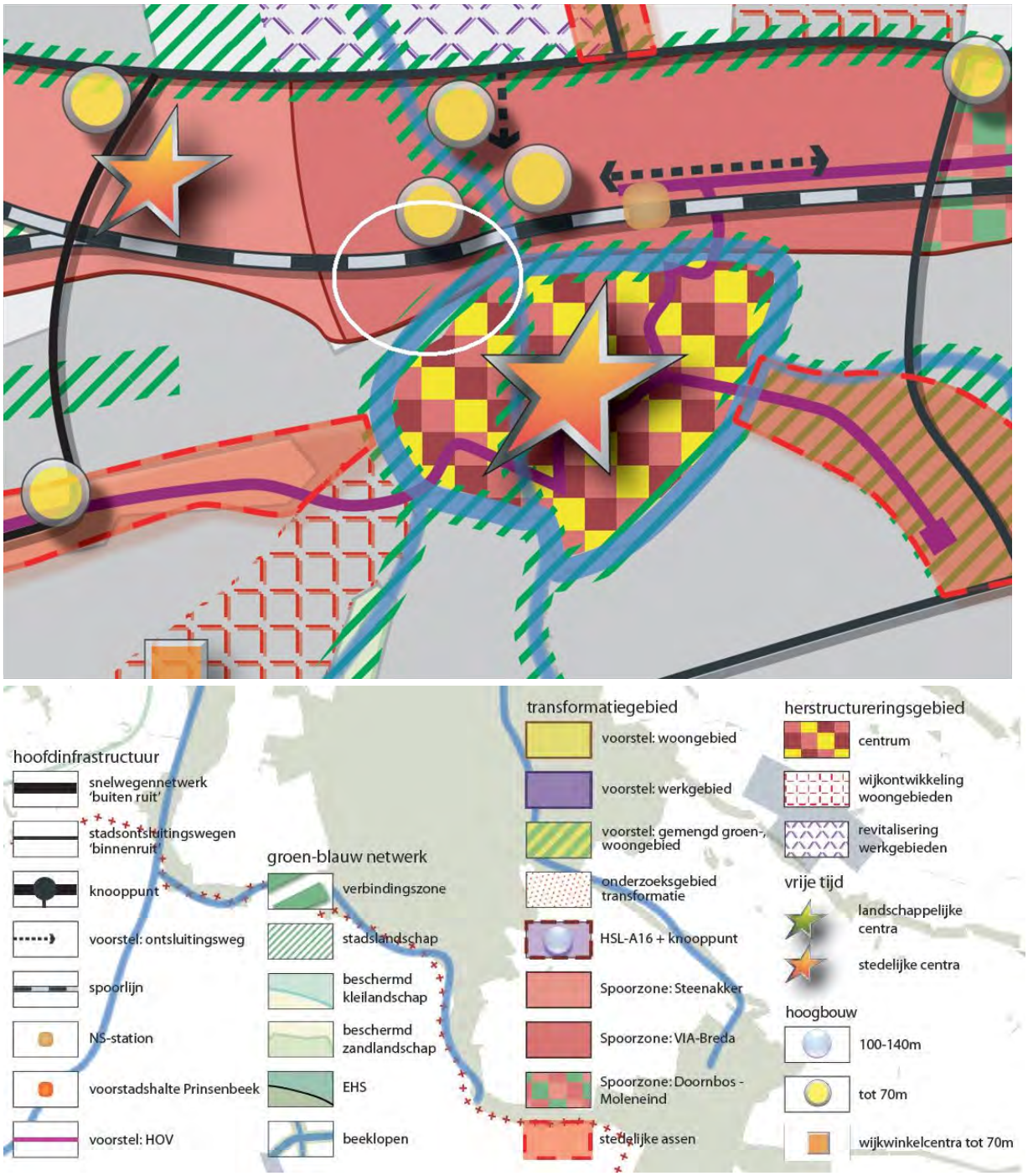
Het plangebied is in de Structuurvisie als onderdeel van de 'Spoorzone: VIA-Breda' aangeduid als transformatiegebied. In de Structuurvisie wordt over transformatiegebieden het volgende gezegd:

Transformatiegebieden: intensivering
De uitstekende internationale bereikbaarheid en transferiumkwaliteiten, de aantrekkelijkheid van de (groene, gelede, historische) stad en de vrijetijdsprogramma voor zowel de Bredanaars als hun (zaken)gasten, maken het voor Breda mogelijk zich te manifesteren als centrum van West-Brabant, poort van BrabantStad en als stad in Europa.
De ambitie om de zichtbaarheid van de stad kwalitatief te versterken, moet vooral vorm krijgen in de A16 zone en in de ontwikkeling van Via Breda. Het voorstel voor de stedelijke zones is intensivering van ruimtegebruik, met multimodale bereikbaarheid, meervoudig ruimtegebruik, themagerichtheid en vormen van compacte stedelijkheid. Ontwikkeling van hoogwaardige architectuur en openbare ruimtes wordt hier gestimuleerd, onder andere bij hoogbouw.

Specifiek valt het plangebied binnen de zone 'Spoorzone: Via-Breda'. Hierover wordt in de Structuurvisie het volgende gezegd:

- Via Breda: een mix van functies complementair aan de binnenstad en het ontwikkelen van nieuwe, hoogwaardige vormen van stedelijkheid. De komende jaren wordt het Stationskwartier, het gebied direct rondom de nieuwe OV-terminal, vormgegeven. Daarna zal de focus komen te liggen op de Markoevers en de overige gebieden van VIA Breda, waaronder het CSM-terrein. Het Stationskwartier vormt de schakel tussen het grotere gebied Via Breda en de Binnenstad, waarbij het realiseren van goede verbindingen en openbare ruimtes met kwaliteit belangrijk zijn. De route Speelhuislaan - OV-terminal - Willemstraat - Valkenberg is hierbij van groot belang, maar even zozeer de verder te ontwikkelen routes langs de (Nieuwe) Mark als belangrijke structuurdrager.

De toekomstgedachte (paragraaf 2.5) voor onderhavig gebied past binnen de aanwijzing van een transformatiegebied. Zoals gezegd is een nieuwe Structuurvisie voor de gehele stad in voorbereiding. Momenteel worden hierover brede themadiscussies met de stad gevoerd. Eventuele nieuwe grootschalige ontwikkelingen, ook voor onderhavig plangebied, zullen in het licht van de nieuwe Structuurvisie en de visie Binnenstad beoordeeld worden.



Figuur 3.4. Uitsnede Structuurvisie Breda 2020, integratiekaart (plangebied globaal wit omcirkeld)
[bron: Gemeente Breda]

3.4.2 Stedelijke programmering 2020, Koers gezet

De door de raad op 16 december 2010 vastgestelde nota 'Koers gezet' vormt de opmaat naar de herziening van de Structuurvisie Breda 2020. Naar aanleiding van de wereldwijde crisis is het nodig keuzes te maken en wordt er duidelijkheid gegeven aan partijen die (willen) ontwikkelen, wordt de realisatie van plannen centraal gesteld en worden waar nodig maatregelen getroffen om risico's te beheersen. In 'Koers gezet' wordt voor bedrijventerreinen verwezen naar de 'Structuurvisie bedrijventerreinen' (zie paragraaf 2.4.1).

3.4.3 Structuurvisie Breda 2030, Koers in beeld

De groei van de stad reikt niet meer tot in de spreekwoordelijke hemel. De fysieke groei van de stad, zoals die de afgelopen 150 jaar heeft plaatsgevonden, heeft zijn hoogtepunt bereikt en verdere ontwikkeling van de stad moet vooral gezocht worden in een herstructurering van bestaand stedelijk gebied. Dit uit zich in het ontwikkelen van een compacte, duurzame stad, waarin ruimte is voor initiatief. De compacte stad koestert haar historie en beseft de verbondenheid van stedelijk en landelijk gebied. Verstedelijkingsopgaven in het bestaande stedelijk gebied hebben de voorkeur boven de ontwikkeling van nieuwe buitenstedelijke terreinen. De ‘compacte stad’ is gebaseerd op het creëren van kwaliteit: het behouden van de kwaliteit van het bebouwde gebied én het behouden van de kwaliteit van het buitengebied. De dynamiek in het stedelijk gebied van Breda is groot. Er is en komt de komende periode veel ruimte beschikbaar, zoveel dat er maar beperkte behoefte is aan uitbreiding van het stedelijk gebied. In de Structuurvisie is daarom de nadruk gelegd op het bieden van binnenstedelijke ruimte voor het nieuwe en veranderende programma. Kenmerkend voor deze structuurvisie is de fasering van de diverse ontwikkelingen/projecten. Niet langer wordt overal tegelijk aan gewerkt, maar de projecten worden nadrukkelijk in de tijd gefaseerd.
Door de vrijkomende stedelijke ruimte en gebouwen te gebruiken, wordt de kwaliteit van het bebouwde gebied en de kwaliteit van het buitengebied gerespecteerd. In het bebouwde gebied wordt het draagvlak voor bestaande voorzieningen behouden, kan mobiliteit worden beperkt en wordt efficiënter omgegaan met energie. In het buitengebied blijft ruimte voor natuur, natuurbeleving, recreatie en agrarische bedrijvigheid.
Op deze manier wordt Breda aantrekkelijk en onderscheidend als sterke centrumstad in de regio, met een bovenregionale economische aantrekkingskracht. Daarbij staat de kracht van het initiatief centraal, burgers, bedrijfsleven en overheid hebben hier allemaal een rol in. De verschillen in functie en karakter van delen van de stad maken Breda aantrekkelijk voor de diversiteit aan gebruikers.
Belangrijk hierbij is het bereiken van een duurzame balans tussen de drie eenheid 'people - planet - profit'. De rol van de overheid bij ruimtelijke ontwikkelingen verschuift daarbij van sturend naar faciliterend, van confectie naar maatwerk, van aanbod naar vraag, van groot naar klein.

Naast een nieuwe Structuurvisie wordt ook gewerkt aan een visie Binnenstad. De visie Binnenstad komt voort uit stedelijke afspraken om te komen tot een ruimtelijke-economische visie op de binnenstad, mede ingegeven door ontwikkelingen in de economie en de gelegenheden welke zich aandienen in het centrum. De uitdaging die deze visie stelt, is om samen met de partners in de stad door te pakken op de succesvolle investeringen (ca. 800 miljoen euro) vanuit de visie uit 1992. Actuele thema’s daarbij zijn onder andere het versterken en uitbouwen van de aantrekkingskracht van de binnenstad (city marketing), goede bereikbaarheid en verblijfskwaliteit.

Het centrum is een van de belangrijkste (her)ontwikkelingsgebieden in de Structuurvisie Breda 2030. Een samenhangende ontwikkeling van de binnenstad en Via Breda is zowel van belang voor de versterking van de positie van Breda als centrumstad in de (Eu)regio, als voor de stad zelf. Het water en de cultuurhistorie zijn de dragers van het gebied.

Plangebied
In de Structuurvisie wordt het Nassau Wallon gebied (ontleent z'n naam aan één van de bolwerken aan de noordzijde van de binnenstad) aangeduid als een gebied dat een grote diversiteit kent aan kwaliteiten. Historie en creativiteit rondom de Triple O-campus gaan hand in hand met andere bedrijvigheid, een milieustraat en een dansschool. Deze diversiteit maakt het gebied toegankelijk voor verschillende initiatieven. Vanwege de ligging is het gebied bij uitstek geschikt voor initiatieven die weliswaar baat hebben bij een ligging nabij het centrum van de Breda, maar waarvan het niet noodzakelijkerwijs wenselijk is dat deze initiatieven zich daadwerkelijk in het centrum van Breda vestigen. Het is een optimaal gebied voor functies die niet in een historische binnenstad kunnen en niet in een woonwijk vanwege (verkeers)overlast, maar die voor de stad wel waardevol zijn.

In de (ontwerp)structuurvisie Breda 2030 is als gewenste ontwikkelingsrichting voor het gebied aangegeven gemengde economische functies (bedrijven, kantoren en/ of voorzieningen) met langs de singel de mogelijkheid voor wonen. Het gebied zal met name voor bedrijven beschikbaar blijven, maar zou dus langzaamaan ook verder kunnen transformeren van bedrijven/kantoren naar andere functies zoals dienstverlening, (kinder)leisure, sportscholen, studentenhuisvesting etc. Met de aanwezigheid van de creatieve hotspot Triple O en de relatief lage grond/huurprijzen is het gebied een startpunt voor beginnende ondernemers waarbij sprake kan zijn van kruisbestuiving onderling.
Daarnaast wordt de Tramsingel gezien als een zone waar een mix van stedelijke functies waaronder wonen en werken, denkbaar is. Aan de Tramsingel is, in lijn met deze transformatiegedachte, recent

een aantal nieuwe functies ontstaan, zoals de bouw van een appartementencomplex en de omzetting naar een kinderspeelparadijs.

Vooruitlopend op de definitieve versie wordt over het gebied Slingerweg specifiek het volgende gezegd in de visie Binnenstad:
"[…] Om de kwaliteit cultuurhistorische waarde van de singels te versterken, kan Nassau Wallon op termijn een belangrijke bijdrage leveren voor de ontsluiting van de binnenstad. De potentie van het gebied ligt in de combinatie van ontsluiting en de invloedssfeer van zowel Via Breda als van de binnenstad."

In voorliggend bestemmingsplan is deze ontwikkelingsrichting echter niet uitgewerkt en mogelijk gemaakt, aangezien voorliggend bestemmingsplan een conserverend karakter heeft. De genoemde transformatielijn zal wel een plek vinden in de visie Binnenstad die als inhoudelijke basis kan dienen voor het op te stellen ontwikkelingsgerichte bestemmingsplan voor de binnenstad waar het gebied Slingerweg dan onderdeel van uitmaakt.

HOOFDSTUK 4 Milieu en landschap

4.1 Inleiding

Voor het ontwikkelen en in stand houden van een leefbaar en duurzaam Breda dient bij ruimtelijke planvorming rekening gehouden te worden met de milieuhygiënische aspecten die door het plangebied en/of de omgeving hiervan worden opgelegd. Door rekening te houden met deze aspecten kan een goed leefklimaat worden ontwikkeld. In dit hoofdstuk worden de verschillende milieuhygiënische aspecten die van belang zijn voor het plangebied nader toegelicht.

4.2 Bodem

4.2.1 Algemeen

Door het industriële verleden van Breda is plaatselijk bodemverontreiniging aanwezig. De gemeente Breda inventariseert (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.

Naast de bodemkwaliteit speelt er meer in de ondergrond, zoals 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: er kan ongewenste beïnvloeding van een andere WKO-installatie zijn of van 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. Voor gesloten systemen komt een registratieplicht bij de gemeente.
- Archeologische waarden: archeologische waarden dienen beschermd te worden bij ruimtelijke ingrepen (zie ook paragraaf 2.3.1).

4.2.2 Beleid en 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.

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

Voor elke nieuwe ontwikkeling binnen het plangebied dient de bodem opnieuw onderzocht te worden. Als op hoofdlijnen inzicht is verkregen in de bodemkwaliteit kan worden beoordeeld of de bodemkwaliteit geschikt is voor de functies die in het gebied gaan plaatsvinden.

4.2.3 Plangebied

Binnen het plangebied zijn 38 locaties waarvan onderzoeksgegevens bekend zijn. Veel onderzoeken zijn inmiddels verouderd. Bij ontwikkelingen zullen bestaande onderzoeken moeten worden geactualiseerd of opnieuw worden uitgevoerd. Over het algemeen komen in heel het gebied in de bodem metalen en PAK licht tot sterk verhoogd voor.

Westelijk terreindeel:
In de boven- en ondergrond van het zuidwestelijke plandeel komen zware metalen en PAK van licht tot sterk verhoogd voor. Het kan zelfs plaatselijk nodig zijn dat, afhankelijk van de bodemfunctie, een leeflaag moet worden aangebracht. Dit speelt op het terrein van het voormalig gemeentelijk vervoerbedrijf waar een bedrijvencampus wordt gerealiseerd. Ook is op het westelijke terreindeel een WKO-opslag gerealiseerd.

Oostelijk terreindeel:
In het noord-oostelijk terreindeel is bij bodemonderzoek schuimaarde in de bodem aangetroffen. Op dit terreindeel komen ook licht tot matig verhoogde gehalten aan metalen en PAK voor. Dit wordt toegeschreven aan de puindelen die in de ophooglaag aanwezig zijn.

Middendeel:
Op de locatie van het voormalig Etna-terrein komen minerale olie, metalen en PAK in zowel de bovengrond als de ondergrond van licht tot sterk verhoogd voor. Tevens is in het grondwater een VOCl – verontreiniging (Vluchtige Orgonanochloor verbindingen) aanwezig.

Op het gebiedsdeel gelegen tussen Smederijstraat/ Slingerweg en Tramsingel is de grond van licht tot sterk verontreinigd met PAK en metalen. In de grond komen plaatselijk lichte tot sterke bijmengingen voor van slakken, teerresten, slakken en puindelen in de bodem.

Volgens de bodemfunctiekaart heeft de bodem binnen het plangebied de functie industrie. Op grond van de bodemkwaliteitskaart voldoet de kwaliteit van de bodem binnen het plangebied aan de kwaliteit wonen.

4.2.4 Conclusie

Het bestemmingsplan is consoliderend van aard waardoor het aspect bodem de uitvoering van het bestemmingsplan niet in de weg staat. Wanneer er activiteiten in de bodem plaatsvinden, dient men de informatie omtrent de bodemkwaliteit te raadplegen via de website van Breda, www.breda.nl. Bij nieuwe ontwikkelingen dient voordat een omgevingsvergunning voor het bouwen kan worden verleend door de initiatiefnemer een bodemonderzoek uitgevoerd te worden waarin aangetoond is dat de bodemkwaliteit geschikt is voor de betreffende functie.

4.3 Water

4.3.1 Algemeen
Mede ten gevolge van de waterproblemen, die in een aantal winters aan het eind van de 20e eeuw in Nederland optraden als gevolg van hevige regenval, is het besef gegroeid dat water een belangrijke plaats verdient in toekomstige ruimtelijke plannen. Om het hoofd te kunnen bieden aan zeespiegelstijging, toenemende neerslag en rivierwaterafvoer en verdergaande bodemdaling, nu en in de toekomst, is het van essentieel belang dat het waterbeheer een belangrijke plaats inneemt in de ruimtelijke ordening. Sleutelbegrippen hierbij zijn: meer ruimte voor water en waterbewust bouwen en inrichten.

4.3.2 Beleid en regelgeving
Europees en nationaal niveau
Bij het bestemmen van gronden dient voor water rekening te worden gehouden met wet- en regelgeving op verschillende niveaus. Op Europees niveau gaat het om de Europese Kaderrichtlijn Water (KRW), de Richtlijn overstromingsrisico's en de Natura 2000 wetgeving. Op nationaal niveau zijn de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (zie ook paragraaf 3.2.1), het Nationaal Bestuursakkoord Water, de nationale Structuurvisie buisleidingen en het nationaal Waterplan van belang.
Het Nationaal Bestuursakkoord Water heeft tot doel om in 2015 het watersysteem op orde te hebben en daarna op orde te houden, anticiperend op veranderende omstandigheden, zoals onder andere de verwachte klimaatverandering, zeespiegelstijging, bodemdaling en toename van verhard oppervlak.

Provinciaal niveau
De provincies dragen zorg voor een integrale afweging van de ruimtebehoefte en leggen deze vast in provinciale beleids- en structuurplannen. De richtlijnen, visies en plannen zijn door de provincie Noord-Brabant op provinciaal niveau direct of via de Verordening ruimte, Verordening water en Verordening milieu doorvertaald naar beschermde gebieden waterhuishouding en het regionaal Waterplan.

Het beleid van de provincie spitst zich voor water toe op bescherming van het diepe grondwater en het beschermen van ecologisch waardevolle gebieden. De doelstellingen die de provincie Noord-Brabant wil bereiken, zijn op hoofdlijnen opgenomen in het regionaal Waterplan 'Waar water werkt en leeft'. Het plan is, net als de waterplannen van het Rijk en de waterschappen, geldig tot eind 2015.
Daarnaast is de Verordening ruimte en de Verordening water van belang. De Verordening ruimte bevat algemene regels die gemeenten in acht moeten nemen bij het opstellen van bestemmingsplannen (zie paragraaf 3.3.2).

In de Verordening water zijn regels opgenomen voor het waterbeheer door de waterschappen. Zo zijn er normen gesteld voor de regionale waterkeringen en voor wateroverlast. De waterschappen moeten ervoor zorgen dat de keringen en de capaciteit van het watersysteem hieraan voldoen.

Regionaal niveau
Het regionaal Waterplan is door waterschap Brabantse Delta geconcretiseerd in een Waterbeheerplan. Het regionale Waterplan verlangt een strikt beschermingsbeleid van de waterschappen. Het beleid van waterschap Brabantse Delta is gericht op het voorkomen van directe niet-gebufferde en ongezuiverde lozingen op het oppervlaktewater. Waterschap Brabantse Delta stelt op basis van de 'Beleidsregel toepassing Waterwet' en de 'Keur' onder andere hydraulische randvoorwaarden aan het lozen, onttrekken, aan- en afvoeren van water van en naar oppervlaktewaterlichamen. Daarnaast wordt in het Waterbeheerplan aandacht gevraagd voor de reductie van wateroverlast in de stad, zoals ook is afgesproken bij de actualisering van het Nationaal Bestuursakkoord Water (NBW-actueel).

Gemeentelijk niveau
Het beheer van het ondiepe grondwater binnen de stadsgrenzen is een zaak voor gemeenten. Het beleid met betrekking tot de zorgplicht stedelijk afvalwater is vastgelegd in het verbreed Gemeentelijk

Rioleringsplan van de gemeente Breda. De zorgplicht voor hemel- en grondwater zijn in het door de gemeenteraad vastgestelde Hemel- en grondwaterbeleidsplan uitgewerkt. Het hemel- en grondwaterbeleid is gericht op het nastreven van de oorspronkelijk natuurlijke situatie. Bij elke (her)ontwikkeling dient het water van kleine buien daar waar het valt, te worden verwerkt (duurzaamheidseis). Voor een toename van verhard oppervlak gelden zwaardere eisen. Ook extreem zware buien moeten ter plaatse kunnen worden opgevangen (veiligheidseis). Grondwater mag niet leiden tot structurele grondwateroverlast en vormt geen belemmering voor het grondgebruik. In alle gevallen geldt zuiveren waar het moet vanuit de gewenste waterkwaliteit.

4.3.3 Plangebied

Binnen de plangrens ligt aan de oostzijde het oppervlaktewaterlichaam de Mark. Buiten het plangebied ligt het oppervlaktewaterlichaam de singel. Zowel de Mark als de singel zijn onderdeel van het hoofdwatersysteem van Breda. In de provinciale Wateratlas is de Mark, ter plaatse van de Trambrug, aangewezen als een ecologische verbindingszone, functie 'scheepvaart', een volledig beschermd gebied en een categorie A-waterloop (figuur 4.1 en 4.2). De grenzen van het volledig beschermd gebied zijn niet beperkt tot het water maar reiken tot de weg.

Figuur 4.1 Ecologische verbindingszone, Scheepsvaart, Ruimte voor herstel en behoud van watersystemen en Beschermde gebieden waterhuishouding [bron: Wateratlas Provincie Noord-Brabant]

Figuur 4.2 Ecologische verbindingszone, Volledig Beschermde gebieden en categorie A-waterloop [bron: Watertoets Waterschap Brabantse delta]

Ecologische verbindingszone

Het doel van de aanleg van ecologische verbindingszones (EVZ) is dat in 2018 de bestaande en nieuw te ontwikkelen natuurgebieden van de Ecologische Hoofdstructuur (EHS) zodanig verbonden zijn, dat een natuurlijk netwerk is ontstaan waarbinnen migratie van planten en dieren kan plaatsvinden en ongewenste isolatie van natuurgebieden niet meer voorkomt.

Voor verbindingszones door stedelijk gebied hanteert de provincie een breedte van circa 50 meter vanwege de grotere menselijke invloeden in de stad door onder andere recreatief medegebruik, voor zover de omstandigheden dit mogelijk maken. De ecologische verbindingszones die langs waterlopen liggen of die daarmee een samenhangend geheel vormen, zijn opgenomen in het Provinciaal Waterplan. Dit worden ook wel de natte EVZ's genoemd. Daarnaast zijn er ook droge EVZ's die niet langs waterlopen liggen. Zowel deze droge als natte EVZ's zijn opgenomen in de Verordening ruimte, met een daarbijhorende ruimtelijke reservering. Voor ontwikkelingen in de ecologische verbindingszone is de omgevingsvergunning en de Keur van waterschap Brabantse Delta van toepassing (zie ook paragraaf 3.3.2 en 4.4).

Beschermde gebieden waterhuishouding
De beschermde gebieden waterhuishouding komen nagenoeg overeen met de Ecologische Hoofdstructuur (EHS) en zijn opgenomen in de 'Verordening water'. Het Provinciaal Waterplan vraagt een strikt beschermingsbeleid van de waterschappen in de Keur. De beschermde gebieden waterhuishouding vallen bij waterschap Brabantse Delta onder Volledig Beschermde gebieden. De begrenzingen zijn hetzelfde als die bij de Verordening Water.

De beleidsregels zijn opgenomen in de Beleidsregel toepassing Waterwet en Keur van waterschap Brabantse Delta. Op grondwateronttrekkingen in beschermde gebieden waterhuishouding zijn de omgevingsvergunning en de Keur van waterschap Brabantse Delta van toepassing.

Ruimte voor behoud en herstel watersystemen
Voor gebieden die zijn aangewezen als 'ruimte voor behoud en herstel watersystemen' geldt dat het beleid gericht is op verbetering en herstel van het natuurlijke watersysteem van bovenregionaal belang en dat daarvoor ruimte nodig is. Veel van deze maatregelen zijn een verplichting die voortvloeit uit de Europese Kaderrichtlijn Water. Het is van belang om de uitvoering van dergelijke maatregelen, ook in de toekomst, niet onmogelijk te maken en daarvoor ruimte te reserveren. De provincie heeft daarom gebieden voor ruimte voor herstel en behoud van beeksystemen aangewezen, die op kaart zijn aangegeven.

In de aangegeven gebieden gelden ruimtelijke beperkingen aan activiteiten die het realiseren van watersysteemherstel belemmeren of onnodig kostbaar maken. Er is geen onderscheid gemaakt tussen gebieden waar al maatregelen zijn uitgevoerd en gebieden waar maatregelen zijn voorgenomen. Het is immers blijvend van belang om deze gebieden te beschermen en de ruimte beschikbaar te houden.
De gebieden die zijn aangewezen als 'Ruimte voor herstel en behoud watersystemen' zijn opgenomen in het Provinciaal Waterplan 2010-2015, de structuurvisie water en in de structuurvisie ruimtelijke ordening als onderdeel van 'Kerngebied groenblauw'. Tevens zijn deze gebieden opgenomen in de Verordening ruimte ('zoekgebied voor behoud en herstel watersystemen', zie paragraaf 3.3.2). In voorliggend bestemmingsplan is voor dit gebied een passende beschermingsregeling opgenomen.

Categorie A-waterlopen
Bij de aanleg, verbinding, vervanging, verplaatsing of demping van waterlopen wordt door het waterschap onder andere getoetst op de waarborging van water aan- en afvoer en de bergingscapaciteit van het nieuwe oppervlaktewaterlichaam. Langs categorie A-waterlopen moet in principe rekening gehouden worden met het vrijhouden van een onderhoudsstrook van 4 meter obstakelvrij en 1 meter bebouwingsvrij (in totaal 5 meter). Bebouwingsvrij betekent geen gebouwen hoger dan 1,20 meter en boomgroepen die het onderhoud kunnen belemmeren.
Op werken die de waterhuishouding van de watervoerende watergangen beïnvloeden, is de omgevingsvergunning en de Keur van waterschap Brabantse Delta van toepassing.

4.3.4 Conclusie
Het bestemmingsplan is grotendeels conserverend van karakter. Dit betekent dat geen nieuwe ontwikkelingen mogelijk zijn. Ook de waterhuishouding zal hier niet worden aangepast. De categorie

A-waterlopen, inclusief onderhoudsstrook en het 'zoekgebied voor behoud en herstel watersystemen', zijn op de verbeelding opgenomen. In de planregels zijn regels opgenomen om de werking hiervan te beschermen. Omdat in het bestemmingsplan geen nieuwe ontwikkelingen zijn opgenomen, is de invloed hiervan op het watersysteem nihil.

4.4 Ecologie

4.4.1 Algemeen

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

De doelstelling voor 2015 in de milieuvisie betreffende groen luidt:
"Natuur is een vast onderdeel van de kwaliteit van de stad. Natuur kent een grote diversiteit, wat blijkt uit een toename van de soortenrijkdom van zowel planten als dieren. Natuur heeft verschillende functies: van voetbalveldje in de straat tot leefgebied van de das. Ook in de woonwijken is natuur dichtbij huis te vinden. Op loopafstand (zo'n 200 meter) zijn er groen-rustplaatsen."

4.4.2 Beleid en regelgeving

Bescherming in het kader van de natuurwet- en regelgeving is op te delen in gebieds- en soortenbescherming. Bij gebiedsbescherming heeft men te maken met de Natuurbeschermingswet 1998 en ecologische hoofdstructuur. De soortenbescherming komt voort uit de Flora- en faunawet.

Gebiedsbescherming

De Natuurbeschermingswet 1998 (hierna: Nb-wet) regelt de bescherming van natuurgebieden. In de Nb-wet zijn de Europese Vogel- en Habitatrichtlijnen (VHR) geïmplementeerd. De gebieden die hieronder vallen, vormen samen het Natura 2000-netwerk. Onder Natura 2000 worden de gebieden verstaan die op grond van de Vogel- en/of Habitatrichtlijn zijn aangewezen. De gebieden zijn van grote betekenis voor de bescherming van de Europese biodiversiteit en dienen gezamenlijk met alle andere aangewezen gebieden in Europa een ecologisch netwerk te vormen.

Vanuit Europese regelgeving zijn onder meer Natura 2000-gebieden ontstaan, welke mede zijn bedoeld voor het behoud en herstel van biodiversiteit. Het plangebied ligt op circa 5 kilometer van het Natura 2000-gebied Ulvenhoutse Bos. Omdat het een consoliderend bestemmingsplan betreft zijn er geen negatieve effecten te verwachten op de instandhoudingsdoelstelling waarvoor het Ulvenhoutse Bos is aangewezen.

De Brabantse natuur is in de loop der jaren sterk onder druk komen te staan door verstedelijking en schaalvergroting en intensivering van de agrarische sector. Veel natuurgebieden gingen verloren. Ook werd er steeds meer infrastructuur aangelegd zoals wegen en spoorlijnen. Al deze ontwikkelingen zorgden er voor dat de natuur sterk af nam en werd versnipperd. Om de achteruitgang van het areaal natuur te stoppen is in 1990 de ecologische hoofdstructuur (EHS) door het rijk vastgesteld in het "Natuurbeleidsplan". Aansluitend heeft de provincie de EHS vastgelegd in de Verordening ruimte 2012. De doelstelling van de EHS is het behoud, het herstel en de ontwikkeling van nationaal en internationaal belangrijke ecosystemen. Een onderdeel van de EHS zijn de ecologische verbindingszones (EVZ's). Dit zijn stroken natuur die natuurgebieden met elkaar moeten gaan verbinden om zo de versnippering tegen te gaan. Dit hoeven geen aaneengesloten natuurstroken te zijn, het mogen ook kleine vlakvormige landschapselementen zijn. De provincie hanteert als uitgangspunt dat een ecologische verbindingszone een gemiddelde breedte heeft van circa 25 meter. Voor verbindingszones in de stad wordt een breedte van 50 meter aangehouden vanwege de grote menselijke maat. In de praktijk moet worden gestreefd naar een flexibele invulling van 2 à 2½ hectare per strekkende kilometer. Dit dient onder andere te gebeuren door middel van de ruimtelijke veiligstelling in bestemmingsplannen.

Soortenbescherming

De bescherming van dier- en plantensoorten is sinds 1 april 2002 in de Flora- en faunawet geregeld. Het doel van deze wet is het in stand houden en beschermen van in het wild voorkomende planten- en diersoorten. Eén van de uitvloeisels van deze regelgeving is dat de effecten van nieuwe plannen op de planten- en diersoorten die in een gebied aanwezig zijn, beoordeeld dienen te worden. Indien de nieuwe plannen een negatieve invloed hebben op de aanwezige soorten dient ontheffing aangevraagd te worden. Of deze ontheffing verleend wordt, is afhankelijk van de bijzonderheid van de soorten en het al dan niet nemen van compenserende maatregelen. Indien ontwikkelingen plaatsvinden, dient rekening gehouden te worden met de mogelijke effecten op beschermde soorten uit de Flora- en faunawet. Per ontwikkeling dient dan ook een quick-scan te worden uitgevoerd.

4.4.3 Plangebied

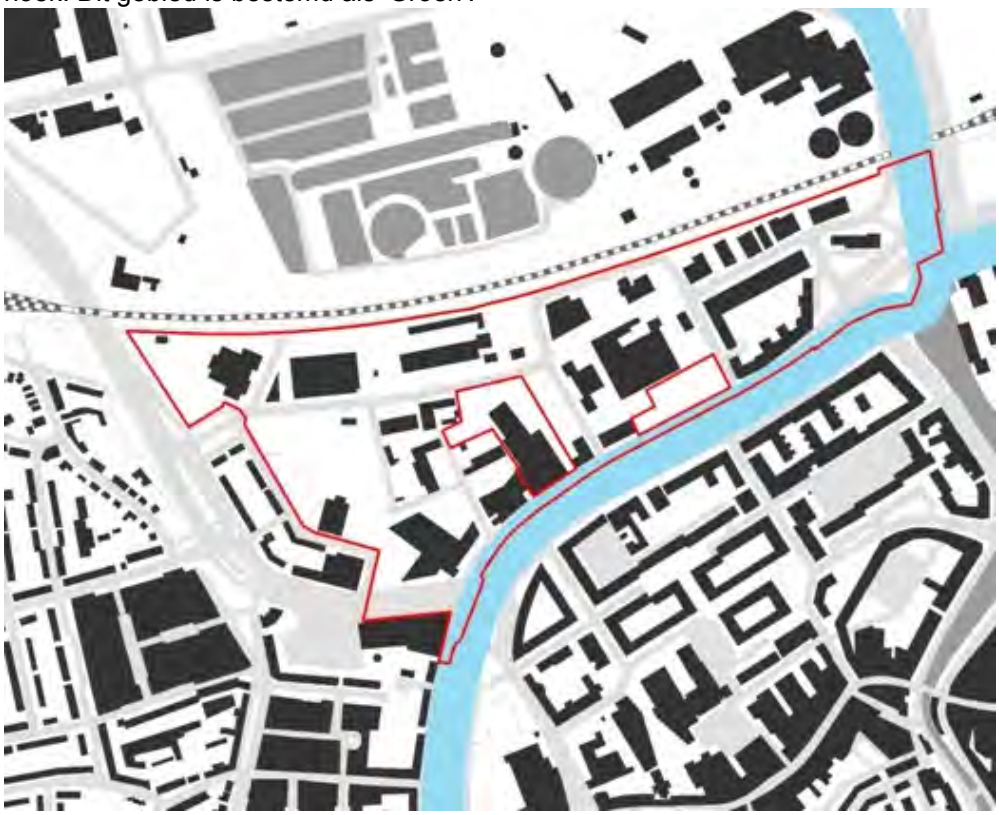
De ecologische waarden binnen het plangebied zijn met name afhankelijk van de aanwezige gebouwen en de oever van de Singels. De gebouwen zijn matig tot ongeschikt voor gebouwbewonende soorten met uitzondering van zogenaamde 'specialisten', zoals bijvoorbeeld de zwarte roodstaart. In het gebied komen geen reptielen voor. Strikt beschermde amfibieën worden niet in het gebied verwacht op grond van het ontbreken van geschikte voortplantingswateren. In het plangebied zijn nauwelijks wateren aanwezig met uitzondering van een stukje Mark. Hoewel de Mark geen optimaal habitat voor beschermde vissoorten is, kunnen de kleine modderkruiper en bittervoorn mogelijk in lage dichtheden voorkomen.

In figuur 4.3 en 4.4 is te zien dat de Mark en de singels zijn aangewezen als ecologische hoofdstructuur en tevens als zoekgebied voor een ecologische verbindingszone. Ter bescherming van de ecologische hoofdstructuur is in de planregels een passende bestemming toegekend. Dit gebied heeft de bestemming 'Water' met de aanduiding 'ecologische verbindingszone' gekregen, evenals een dubbelbestemming 'Waarde - Ecologische hoofdstructuur'. Het zoekgebied heeft een gebiedsaanduiding gekregen met specifieke regels ter bescherming van deze waarden (zie ook paragraaf 3.3.2).

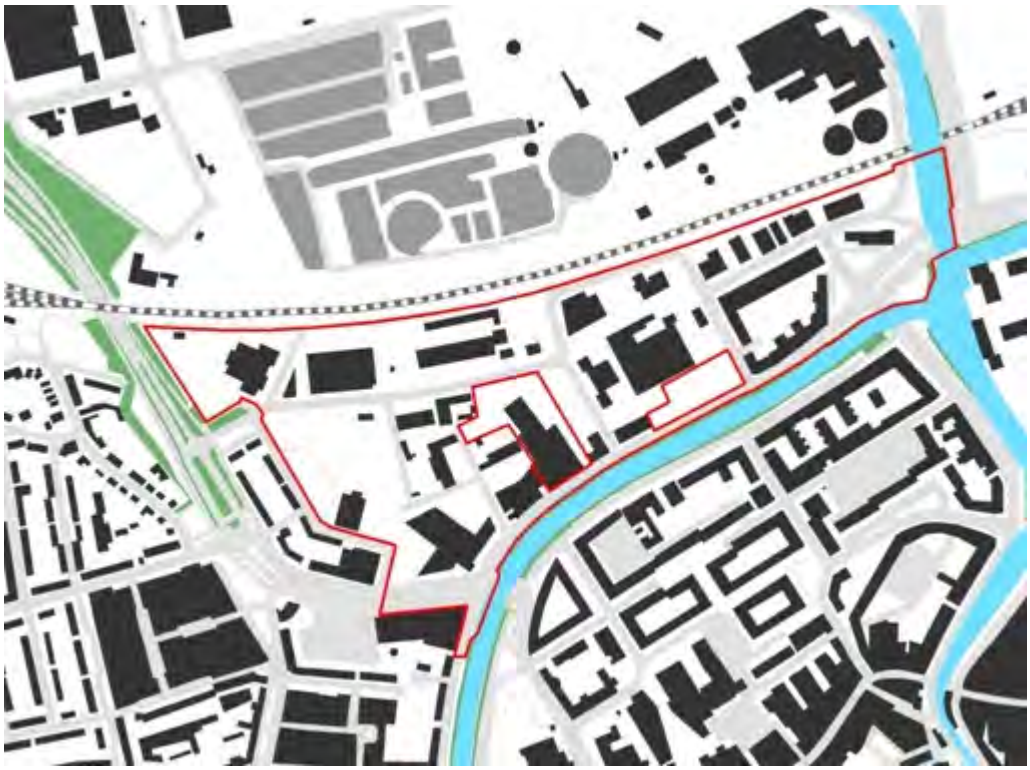
Figuur 4.3 Ligging Ecologische Hoofdstructuur (groene kleur) tov plangebied (rood omlijnd) [bron: Verordening ruimte 2012]

Aansluitend op de EHS heeft de gemeente Breda een ecologische groenstructuur opgesteld (figuur 4.5). Het beleid is er op gericht om de bestaande ecologische groenstructuur te handhaven en waar mogelijk te versterken. Waar handhaving van de bestaande structuur niet mogelijk is, dient dit gecompenseerd te worden. Hierbij is het van vitaal belang voor het systeem dat de ecologische

verbindingen in stand blijven. Het dient voorkomen te worden dat kruisingen met wegen onneembare barrières worden. Bij een eventuele ontwikkeling dient rekening gehouden te worden met de mogelijke effecten op de gemeentelijke groenstructuur. De gemeentelijke groenstructuur zelf is echter buiten het plangebied gelegen, met uitzondering van zeer klein stukje in de uiterste zuidoostelijke hoek. Dit gebied is bestemd als 'Groen'.



Figuur 4.4 Zoekgebied voor Ecologische Verbindingszones (lichtblauwe kleur) tov plangebied (rood omlijnd) [bron: Verordening ruimte 2012]



Figuur 4.5 Gemeentelijke groenstructuur (groen = ecologisch groen) tov plangebied (rood omlijnd)

4.4.4 Conclusie
Bij eventuele toekomstige ontwikkelingen dient rekening gehouden te worden met de mogelijke effecten op de ecologische hoofdstructuur en beschermde soorten uit de Flora- en faunawet. Het bestemmingsplan is echter overwegend conserverend van karakter, waarbij geen nieuwe directe ontwikkelingen mogelijk zijn. De invloed van onderhavig bestemmingsplan op de groenstructuur en de ecologische waarde is derhalve beperkt. De bestaande waarden, van met name de groenstructuur, worden middels dit bestemmingsplan voldoende beschermd.

4.5 Bedrijven

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

4.5.2 Beleid en regelgeving
In de 'Milieuvisie Breda 2015' 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 met bedrijfsactiviteiten per milieuaspect een richtafstand opgenomen. 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. De richtafstanden zijn van toepassing op het gebiedstype ‘rustige woonwijk’ of ‘rustig buitengebied’. 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. De toegestane bedrijfsactiviteiten worden beschouwd op de meest nabijgelegen woonbebouwing.

Indien sprake is van een gebied waar functiemenging aanwezig is of juist gewenst is, zoals in centrumgebieden of langs drukke wegen, wordt binnen dat gebied niet gewerkt met richtafstanden omdat de bedrijfsactiviteiten in dergelijke gebieden qua omvang en invloed sterk kunnen verschillen van activiteiten op een bedrijventerrein. In gebieden met functiemenging wordt gewerkt met een categorie indeling waarmee wordt aangegeven in welke mate een bedrijfsactiviteit direct naast woningen toelaatbaar is (zie bijlage 4 bij de VNG-publicatie).
De uiteindelijke afstemming tussen de hinder van het bedrijf en de omgeving wordt geregeld in het kader van de Wet milieubeheer.
Op basis van het aspect met de grootste afstand van het invloedsgebied zijn de bedrijven in de volgende categorieën ingedeeld:
Categorie 1: grootste afstanden 0 en 10 meter;
Categorie 2: grootste afstand 30 meter;
Categorie 3: grootste afstanden 50 (3.1) en 100 (3.2) meter;
Categorie 4: grootste afstanden 200 (4.1) en 300 (4.2) meter;

Categorie 5: grootste afstanden 500 (5.1), 700 (5.2) en 1000 (5.3) meter;
Categorie 6: grootste afstand 1.500 meter.

4.5.3 Plangebied

Bedrijven in categorie 1 en 2 zijn qua milieuregelgeving algemeen toelaatbaar in het plangebied. Daarnaast kunnen (op delen van het plangebied) bedrijven in een hogere categorie mogelijk zijn. Om te bepalen welke bedrijven in hogere categorieën zich op een locatie kunnen vestigen, moet in eerste instantie gekeken worden naar de afstand tussen de bedrijfslocatie en de dichtstbijzijnde woningen of geluidgevoelige terreinen. Gezien de aanwezige woonbebouwing op het bedrijventerrein zijn bedrijven tot een maximum van categorie 3.2. toegestaan. Uiteraard is het een en ander wel afhankelijk van de aard en omvang van het bedrijf.

Nieuwe bedrijven in een hogere categorie dan algemeen is toegestaan, worden niet zonder meer toegestaan in het plangebied. Vestiging van deze bedrijven is wel met een binnenplanse afwijking mogelijk als voldaan wordt aan de randvoorwaarden die in de planregels zijn opgenomen. Ook bedrijven die niet genoemd zijn in de lijst, maar die naar aard en omvang wel vergelijkbaar zijn met bedrijven in de toegestane categorieën, zijn met een binnenplanse afwijking mogelijk.

Invloed bedrijven op woningen en vice versa
Momenteel is er relatief veel leegstand van kantoren. Hierdoor spelen er onderzoeken in het kader van transformatie van kantoren naar studentenhuisvesting. Binnen het plangebied zijn twee locaties niet meegenomen (Tramsingel 22 en 48, zie ook paragraaf 1.2). Het betreft de locatie van een indoorspeelparadijs en een locatie waar appartementen worden gerealiseerd. Als bedrijven zich ter plaatse vestigen, moet men rekening houden met deze geluidgevoelige bestemmingen en vice versa.

Het plan Slingerweg is een bedrijventerrein waar van oudsher een aantal bedrijfswoningen aanwezig is. Voor wat betreft bedrijfswoningen geldt dat met name vanuit programmatische en stedenbouwkundige redenen het toevoegen van nieuwe bedrijfswoningen op een bedrijventerrein of een gebied met hoofdzakelijk bedrijfsmatige functies niet (meer) wenselijk is. Het is programmatisch niet wenselijk om extra zelfstandige (bedrijfs)woningen toe te staan. In onderhavig bestemmingsplan is daarom woningvermeerdering van zelfstandige woningen in het gehele plangebied niet toegestaan (zie paragraaf 2.4.1). Er zijn momenteel al meer dan voldoende woningen gepland tot 2020 in Breda dan regionaal is afgesproken. Elke extra woning moet gemotiveerd worden en kan alleen als er een kwalitatieve verbetering van de locatie optreedt, het een algemeen maatschappelijk belang betreft en elders in de stad woningbouwcapaciteit verdwijnt.

4.5.4 Conclusie

Voorkomen moet worden dat bedrijven hinder veroorzaken, vooral indien het woongebieden of andere gevoelige bestemmingen betreft. Maar aan de andere kant moeten bedrijven zich ook kunnen ontwikkelen en eventueel kunnen uitbreiden. Om dit te bereiken, is het van belang dat bedrijven en gevoelige bestemmingen ruimtelijk goed gesitueerd worden zodat de bedrijven zo min mogelijk overlast opleveren en de bedrijven zo min mogelijk beperkt worden in hun bedrijfsvoering.

Het bestemmingsplan is consoliderend van opzet. Er zijn geen nieuwe ontwikkelingen voorzien binnen het plangebied. De toegestane milieuzonering voor bedrijven binnen het bedrijventerrein Slingerweg varieert van categorie 1 tot maximaal categorie 3.2. Door de wijze van bestemmen, zoals hierboven is uiteengezet, is sprake van een goede afstemming met de woonomgeving.

4.6 Geluid

4.6.1 Algemeen

Geluid is één van de factoren die de beleving van de leefomgeving in belangrijke mate bepalen. Bij nieuwe ontwikkelingen dient de geluidssituatie in beeld gebracht worden. De geluidsniveaus op de gevel van nieuwe geluidsgevoelige gebouwen (onder meer woningen, onderwijsgebouwen, ziekenhuizen) en/of op de grens van geluidsgevoelige terreinen (standplaatsen en ligplaatsen voor

woonboten) worden getoetst aan de geluidsnormen. De volgende bronnen van geluid zijn hier relevant:
1. wegverkeerslawaai
2. spoorlawaai

Voor elke bron zijn zogenaamde geluidzones vastgesteld. Indien nieuwe ontwikkelingen buiten deze zones plaats vinden, kan er in principe vanuit gegaan worden dat de geluidssituatie voldoende is. Indien nieuwe ontwikkelingen binnen een geluidzone zijn gepland, dient met akoestisch onderzoek aangetoond te worden dat er een goede geluidssituatie gerealiseerd wordt. Binnen het plangebied ligt geen geluidzone voor industrielawaai of luchtvaartlawaai.

4.6.2 Beleid en regelgeving

Het juridisch kader voor wegverkeerslawaai en spoorlawaai wordt gevormd door de Wet geluidhinder en het Besluit geluidhinder. Daarnaast is door de gemeente Breda het Ontheffingenbeleid Wet geluidhinder vastgesteld. Geluid van bedrijven 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’.

Onder de noemer 'Swung' (Samen Werken in de Uitvoering van Nieuw Geluidbeleid) is in 2012 een aanzet gegeven tot het aanpassen van de geluidwetgeving.

Swung-1 richt zich op de geluidruimte die rijksinfrastructurele bronnen krijgen (rijkswegen en spoorwegen). Aan deze bronnen wordt een plafond gekoppeld, een zogenaamd geluidproductieplafond (gpp). De geluidsbelasting vanwege de bron mag het vastgestelde plafond niet overschrijden, als dit wel dreigt te gebeuren moet de bronbeheerder maatregelen treffen om de geluidsbelasting te verminderen. De invoering van de gpp voor de rijksinfrastructuur is per 1 juli 2012 geregeld via een nieuw hoofdstuk 11 'Geluid' in de Wet milieubeheer.
In aanvulling op Swung-1 wordt gewerkt aan Swung-2. Dit wetsvoorstel ziet op gpp's voor de provinciale en gemeentelijke wegen en gezoneerde industrieterreinen. Daarnaast zal ook het normenstelsel worden aangepast. Vooralsnog hebben de aanpassingen uit Swung-1 geen directe gevolgen voor de ontwikkelingen binnen de gemeente Breda.

4.6.3 Plangebied

Wegverkeerslawaai

Binnen of nabij het plangebied hebben de volgende wegen een snelheidsregime van 50 km/uur Tramsingel, Lunetstraat, Slingerweg, Reduitlaan, Smederijstraat, Gieterijstraat, Etnastraat en Markkade.

Spoorweglawaai

Grenzend aan de noordzijde van het plangebied ligt de spoorlijn Breda-Rotterdam/Breda-Roosendaal. Het spoorweglawaai heeft een geluidzone die over het hele plangebied is gelegen. In de Wet geluidhinder staat dat de voorkeursgrenswaarde van de geluidbelasting ten gevolge van spoorweglawaai op de gevels van nieuwe geluidgevoelige objecten 55 dB bedraagt voor woningen. Er kan een ontheffing worden verleend in het kader van de Wet geluidhinder. Binnen de geluidzone van het spoor worden geen nieuwe geluidsgevoelige bestemmingen mogelijk gemaakt. Het uitvoeren van een akoestisch onderzoek als onderdeel van het bestemmingsplan is dus ook niet nodig.

4.6.4 Conclusie

Het onderhavige bestemmingsplan is consoliderend van aard. Binnen het plangebied zijn geen nieuwe geluidsgevoelige ontwikkelingen beoogd. Voor bestaande geluidsgevoelige objecten binnen de zone van bestaande (spoor)wegen en industrieterreinen hoeft geen toetsing aan de Wet geluidhinder plaats te vinden. Ten behoeve van het onderhavige bestemmingsplan is dan ook geen akoestisch onderzoek noodzakelijk.

4.7 Luchtkwaliteit

4.7.1 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 gemeentelijke milieuvisie is de volgende doelstelling voor 2015 opgenomen: *"De luchtkwaliteit is inzichtelijk, bekend en aanvaardbaar"*.

4.7.2 Beleid en regelgeving

Op 15 november 2007 zijn in de Wet milieubeheer onder titel 5.2 Luchtkwaliteiteisen opgenomen. Luchtkwaliteiteisen is een implementatie van de Europese regelgeving uit 1996, en bevat luchtkwaliteitsnormen voor de stoffen zwaveldioxide, stikstofoxiden en stikstofdioxide, zwevende deeltjes (fijn stof (PM_{10})), 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 in stand gehouden moet worden. Behalve voor zwevende deeltjes (PM_{10}) 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. 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.

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

4.7.3 Plangebied

In het plangebied is de invloed aanwezig van de Singel en drukke toegangswegen tot de stad. In het plangebied worden geen ontwikkelingen mogelijk gemaakt.

4.7.4 Conclusie

Toetsing aan de Wet luchtkwaliteit is niet aan de orde. Het aspect luchtkwaliteit staat de uitvoerbaarheid van onderhavig bestemmingsplan niet in de weg.

4.8 Geur

4.8.1 Algemeen

Geur kan de beleving van de leefomgeving zowel positief als negatief beïnvloeden. De geur van een bakker wordt over het algemeen als prettig ervaren, terwijl de geur van een chemische fabriek vaak als stank wordt ervaren. De waardering van geur verschilt echter ook per persoon: wat de één 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 Herziene 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".*

4.8.2 Beleid en regelgeving

Wettelijk gezien moet in het kader van ruimtelijke ontwikkelingen de geurhinder afkomstig van veehouderijen (Wet geurhinder en veehouderij) en de geuremissie van bedrijven (Wet milieubeheer)

worden beoordeeld. Binnen het plangebied zijn geen veehouderijen gelegen en in het plangebied liggen ook geen geurhindercontouren van veehouderijen die gelegen zijn buiten het plangebied. Daarom hoeft de geurhinder van veehouderijen niet verder worden beschouwd.

Behalve voor veehouderijen is er voor geur/stank geen op een wet gebaseerd normenstelsel van kracht. Beleid kan zich baseren op de Herziene 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 het 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.

4.8.3 Plangebied

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 een geurrelevante inrichting 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 de inrichting aan de Lunetstraat 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 van geurimmissiecontouren in kubieke meter uitgedrukt in ge/m^3 als 98-percentielwaarde.
Uit de milieuvergunning (d.d. 26 augustus 2008) volgt dat de geur als 'niet hinderlijke' geur is beoordeeld. Voor dit type geur treedt hinder pas op bij een geurconcentratie van 10 ge/m^3 98-percentiel. Uit de geurverspreidingsberekening blijkt dat de geurbelasting van beide inrichtingen ter plaatse van het plangebied bij het beoogde Havenkwartier, Krogten zuid net binnen de 10 ge/m^3 98-percentiel is gelegen. Binnen de 5 ge/m^3 98-percentiel is geen sprake van geurhinder.
Enkele woningen en woonschepen liggen binnen de 5-10 ge/m^3 98-percentiel. Het bestemmingsplan is echter consoliderend, er zijn geen nieuwe geurgevoelige objecten binnen de geurcontouren mogelijk gemaakt. Daarnaast zijn bij de gemeente momenteel ook geen geurklachten bekend. Het aanwezige bedrijf levert geen belemmering op voor de uitvoerbaarheid van het onderhavige bestemmingsplan.

Figuur 4.6 Geurcontouren; 98-percentiel van uurgemiddelden; Perfetti Van Melle Benelux bv (PRA OdourNet BV, 2004). Van buiten naar binnen: geurcontour van 3, 5, 10 en 20 Ge/m^3–98-percentiel

4.8.4 Conclusie
Het plan is consoliderend van aard. Daarnaast zijn bij de gemeente momenteel ook geen geurklachten bekend. Vanuit het oogpunt van geurhinder is er sprake van een aanvaardbaar leefklimaat. Het aspect industriële geurhinder staat de uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan niet in de weg.

4.9 Externe veiligheid

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

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

4.9.2 Beleid en regelgeving
Omdat de gevolgen van een ongeluk met gevaarlijke stoffen groot kunnen zijn, zijn de aanvaardbare risico's vastgelegd in diverse besluiten en regelingen. De belangrijkste regelingen zijn:
- Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi), Staatsblad 2004 nr. 250;
- Circulaire Risiconormering Vervoer Gevaarlijke stoffen, Staatscourant 4/8/2004 nr. 147 (Basisnet weg en spoor [ontwerp-Besluit externe veiligheid transportroutes, Bevt]);
- Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb), Staatsblad 2010 nr. 686.

De normen in de besluiten zijn vastgelegd in de vorm van grenswaarden en richtwaarden. De grenswaarden geven de milieukwaliteit aan die op een bepaald tijdstip ten minste moet zijn bereikt, en die, waar zij aanwezig is, ten minste in stand moet worden gehouden. De richtwaarden geven de kwaliteit aan die op een bepaald tijdstip zoveel mogelijk moet zijn bereikt en die, waar zij aanwezig is, zoveel mogelijk in stand moet worden gehouden.

De externe veiligheidsrisico's worden uitgedrukt in het plaatsgebonden risico (PR) en het groepsrisico (GR).

Plaatsgebonden risico (PR)
Het plaatsgebonden risico geeft inzicht in de theoretische kans op overlijden van een individu op een bepaalde horizontale afstand van een risicovolle activiteit. Het plaatsgebonden risico wordt bepaald door te stellen dat een (fictief) persoon zich 24 uur per dag gedurende een heel jaar onbeschermd op een bepaalde plaats bevindt. Het plaatsgebonden risico wordt bepaald door het aantal transporten van gevaarlijke stoffen en de ongevalfrequentie en wordt uitgedrukt als een kans per jaar.
De plaatsgebonden risicocontour is een contour waarbij alle punten met een gelijk risico met elkaar verbonden worden. Deze punten worden bepaald door de kans van optreden van diverse ongevalscenario's. De grenswaarde voor het plaatsgebonden risico is 10^{-6} (een kans van 1 op 1.000.000) per jaar en geldt voor nieuwe situaties. Hierbinnen mogen geen kwetsbare objecten worden toegevoegd en ook nieuwe beperkt kwetsbare objecten zijn in beginsel niet toegestaan. Als het plaatsgebonden risico 10^{-8} per jaar is, wordt het als verwaarloosbaar beschouwd.

Groepsrisico (GR)
Het groepsrisico wordt behalve door de ongevalfrequentie en het aantal transporten van gevaarlijke stoffen, tevens bepaald door de hoeveelheid aanwezige mensen in de nabijheid van een mogelijk ongeval. Bij het aangeven van representatieve hoeveelheden personen wordt gewerkt vanuit zowel kwetsbare als beperkt kwetsbare objecten. Met het groepsrisico wordt aangegeven hoe groot het aantal dodelijke slachtoffers bij een ongeval kan zijn op basis van de hoeveelheid aanwezige mensen. Naarmate de groep slachtoffers groter wordt, moet de kans op een dergelijk ongeval

(kwadratisch) kleiner zijn. Bij het bepalen van het groepsrisico wordt getoetst aan de oriëntatiewaarde.

Invloedsgebied
Gebied aan weerszijden van een weg, spoorweg of binnenwater waar ten hoogste 1% van de in dat gebied aanwezige personen kan overlijden als rechtstreeks gevolg van een ongewoon voorval op die weg, spoorweg of binnenwater waarbij een gevaarlijke stof betrokken is.
Voor wat betreft risicobedrijven is het invloedsgebied het gebied, dat in het Reglement externe veiligheid inrichtingen is bepaald, waarin personen worden meegeteld voor de berekening van het groepsrisico.

Nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen moeten worden getoetst aan deze normen. Ontwikkelingen zijn niet toegestaan indien deze leiden tot een overschrijding van de grenswaarden. Van de richtwaarden kan gemotiveerd worden afgeweken.

4.9.3 Plangebied
Voor wat betreft externe veiligheid is in het plangebied een aantal invloedsgebieden van belang. Buiten deze invloedsgebieden heeft het gebruik of het transport van gevaarlijke stoffen geen invloed op toekomstige ontwikkelingen. Binnen het invloedsgebied moet onderzocht worden of er beperkingen gelden voor nieuwe ontwikkelingen.

Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi)
Risicovolle inrichtingen
Voor bepaalde risicovolle bedrijven met gevaarlijke stoffen geldt het Bevi. Hierin zijn de risiconormen voor externe veiligheid vastgelegd. Het Bevi heeft tot doel zowel individuele burgers als groepen burgers een minimum beschermingsniveau te bieden tegen een ongeval met gevaarlijke stoffen. Om dit doel te bereiken, verplicht het Bevi gemeenten en provincies bij besluitvorming in het kader van de Wet milieubeheer en de Wet ruimtelijke ordening afstand aan te houden tussen kwetsbare objecten (zoals woningen) en risicovolle bedrijven. Het Bevi regelt hoe gemeenten moeten omgaan met risico's voor mensen buiten een bedrijf als gevolg van de aanwezigheid van gevaarlijke stoffen in een bedrijf. Daartoe legt het Bevi het plaatsgebonden risico vast en geeft het een verantwoordingsplicht voor het groepsrisico.
Als grenswaarde voor het PR voor kwetsbare objecten zoals woningen, ziekenhuizen, verpleeghuizen, grote (kantoor)gebouwen en grotere recreatieterreinen geldt de 10^{-6}-contour. Ook beperkt kwetsbare objecten zoals grotere winkels, restaurants, sporthallen en kantoren zijn in principe niet toegestaan binnen de 10^{-6}-contour. Voor bestaande beperkt kwetsbare objecten binnen die contour zijn geen normen of saneringstermijnen opgenomen.
Voor het GR is sprake van een oriëntatiewaarde. De oriëntatiewaarde geeft hierbij de indicatie van een aanvaardbaar groepsrisico. Indien een ontwikkeling is gepland in de nabijheid van een Bevi-bedrijf geldt een verantwoordingsplicht voor de gemeente voor het toelaten van (beperkt) kwetsbare functies.

<u>Tankstation Total Selfservicestation Tramsingel, Tramsingel 48</u>
Dit tankstation is gelegen in het plangebied. De LPG-opslag en -aflevering is onlangs gestopt, vanwege de vestiging van een kinderspeelparadijs in het invloedsgebied. De LPG-installatie is verwijderd. Het tankstation heeft derhalve geen invloed meer op het plangebied vanwege externe veiligheid en wordt verder buiten beschouwing gelaten.

Circulaire Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen (ontwerp-Besluit externe veiligheid transportroutes, Bevt)
Het externe veiligheidsbeleid voor vervoer van gevaarlijke stoffen staat in de nota Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen (nota Rnvgs). In de circulaire Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen wordt dit beleid verder uitgewerkt en verduidelijkt. Dit is nodig omdat de nota Rnvgs niet in alle gevallen eenduidig wordt uitgelegd en toegepast.

Weg
In of nabij het plangebied zijn geen (rijks)wegen gelegen welke zijn aangewezen voor het transport van gevaarlijke stoffen.

Spoor

Ten noorden van het plangebied loopt het spoortraject Breda - Roosendaal en Breda - Lage Zwaluwe.
Over deze trajecten worden gevaarlijke stoffen vervoerd.

Begin juli 2010 is het Basisnet spoor vastgesteld, het spoornetwerk voor het vervoer van gevaarlijke stoffen. Voor elk traject op het Basisnet is een zogeheten risicoplafond vastgesteld. Hiermee moeten niet alleen vervoerders van gevaarlijke stoffen rekening houden, maar ook gemeenten die langs een traject van het Basisnet willen gaan bouwen. Het Basisnet spoor zorgt ervoor dat economische belangen niet worden gehinderd en dat tegelijkertijd de veiligheid van omwonenden zoveel mogelijk wordt gegarandeerd. Voor het wettelijk vastleggen van het Basisnet spoor zal dus het Besluit externe veiligheid transportroutes, naar verwachting in 2013, in werking treden en zal daarmee de circulaire Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen vervangen. Bij de berekeningen voor Basisnet Spoor is uitgegaan van:

- Meer gebruik van de Betuweroute.

In het routenetwerk van het Basisnet wordt zoveel mogelijk gebruik gemaakt van de Betuweroute.
Echter, het goederenvervoer tussen Rotterdam en Sittard-Geleen (chemische fabrieken Chemelot) blijft lopen via de Drechtsteden en de Brabantroute (Breda, Tilburg, Eindhoven en Venlo).

- Het veilig samenstellen van treinen met brandbare gassen.

Wagons met brandbaar gas zullen zoveel mogelijk gescheiden worden vervoerd van wagons met zeer brandbare vloeistof, om een explosie (zogeheten BLEVE) te voorkomen.

- Infrastructurele maatregelen, onder meer extra beveiligde seinen.

Door middel van Automatisch Trein Beveiliging verbeterde versie (ATBvv) kan automatisch worden ingegrepen als een trein door een rood sein rijdt, om ongelukken te voorkomen. Daarnaast wordt apparatuur geplaatst die het warmlopen van assen van treinen signaleert.

Het Basisnet Spoor is bovendien gebaseerd op:

- De prognoses van ProRail voor het jaar 2020 over de ontwikkeling van het vervoer van gevaarlijke stoffen.
- Bestaande bebouwing en alle (bekende) bouwplannen van gemeenten.

Aangezien het een conserverend bestemmingsplan betreft en er geen of nauwelijks nieuwe bebouwing mogelijk wordt gemaakt, is in dit plan geanticipeerd op het Basisnet Spoor (ontwerp-Besluit externe veiligheid transportroutes).

Er is sprake van drie afstanden, waarmee rekening moet worden gehouden. Hieronder is aangegeven wat de drie afstanden betekenen voor het betreffende spoorvak en het bestemmingsplan.

1. Veiligheidsafstand

Binnen de veiligheidsafstand geldt een grenswaarde voor het plaatsgebonden risico van 10^{-6} per jaar. Hierbinnen mogen geen (beperkt) kwetsbare objecten aanwezig zijn. Op grond van het Basisnet spoor is de veiligheidsafstand (maximaal 8 meter) gelegen binnen de spoorbundel.

2. Plasbrandaandachtgebied

Langs spoorlijnen waarover veel wagons met brandbare vloeistoffen worden vervoerd, komen zogenaamde plasbrandaandachtgebieden (PAG's) voor. Deze gebieden zijn extra kwetsbaar voor ongelukken wanneer deze wagons omvallen. De inhoud kan dan weglekken en in brand raken.
Een PAG komt overeen met een zone van 30 meter aan weerszijden van het spoor, gemeten vanaf de buitenste spoorstaaf. Voor die zone gelden, via het Bouwbesluit, aanvullende bouwvoorschriften.
Voor bovengenoemd trajecten is sprake van een PAG.

Het gaat om een conserverend bestemmingsplan waarbij binnen de genoemde 30 meter geen nieuwe (kwetsbare) objecten zijn gepland. Een aantal bestaande bedrijfsobjecten is momenteel deels gelegen binnen deze 30 meter.

3. Groepsrisico (GR)

Over het spoortraject vindt transport plaats van gevaarlijke stoffen. Het invloedsgebied (het gebied waarin de aanwezige personen worden meegeteld voor de berekening van het groepsrisico) overlapt het plangebied.

Bij het groepsrisico is sprake van een oriëntatiewaarde. Dit is een ijkpunt en geen norm. Er is sprake van een verantwoordingsplicht. Het doel van de verantwoordingsplicht is juist om naast de omvang van het groepsrisico (en de verhouding tot die oriëntatiewaarde) discussie te laten plaatsvinden over de veiligheid van de bron, de interactie met de omgeving, de capaciteiten van de hulpverlening en de mogelijkheid tot zelfredzaamheid. Een afweging op basis van deze aspecten biedt de basis voor de invulling van de verantwoordingsplicht.

In mei 2012 is er door Aveco de Bondt vanwege de transformatie van een garagebedrijf naar een kinderspeelparadijs (Tramsingel 48) een risicoberekening uitgevoerd voor het gebied waarbinnen het plangebied is gelegen.
De conclusie was dat zowel nu als in de toekomst de oriëntatiewaarde voor het groepsrisico niet wordt overschreden. Dit geldt bovendien ook voor zowel de huidige transportaantallen als de (afgenomen) transportaantallen waarmee voor het Basisnet Spoor is gerekend. Er is sprake van een conserverend bestemmingsplan. Dat betekent dat in de toekomst het groepsrisico niet zal toenemen.

Verantwoording groepsrisico tengevolge van de gevaarlijke transporten over spoor.

a. De dichtheid van personen in het invloedsgebied van de transportroute, rekening houdend met de reeds aanwezige personen en de personen die in dat gebied op grond van het geldende bestemmingsplan(nen) te verwachten zijn.

Antwoord: in mei 2012 is door Aveco de Bondt een risicoberekening uitgevoerd voor een gebied waarvan het plangebied deel van uitmaakt. De oriëntatiewaarde voor het groepsrisico wordt niet overschreden.
Het is een overwegend conserverend bestemmingsplan. De dichtheid van personen zal niet significant toenemen. De berekening is als bijlage bijgevoegd.

b. Het groepsrisico op het tijdstip waarop dat besluit wordt vastgesteld en de bijdrage van de in dat besluit toegelaten kwetsbare en beperkt kwetsbare objecten aan de hoogte van het groepsrisico, vergeleken met de oriëntatiewaarde.

Antwoord: zie hierboven onder a.

c. De maatregelen ter beperking van het groepsrisico die bij de voorbereiding van het plan zijn overwogen en de opgenomen maatregelen, waaronder de stedenbouwkundige opzet en voorzieningen met betrekking tot de inrichting van de openbare ruimte.

Antwoord: geen. Het is een overwegend conserverend bestemmingsplan. Nieuwe ontwikkelingen worden niet of nauwelijks mogelijk gemaakt.

d. De mogelijkheden voor ruimtelijke ontwikkelingen met een lager groepsrisico en de voor- en nadelen ervan.

Antwoord: Deze zijn niet onderzocht. Het is een overwegend conserverend bestemmingsplan. Nieuwe ontwikkelingen worden niet of nauwelijks mogelijk gemaakt.

e. De mogelijkheden tot voorbereiding van bestrijding en beperking van de omvang van een ramp op die weg of spoorweg.

Antwoord: De brandweer is op de hoogte van de situatie en in de gelegengheid gesteld om advies uit te brengen.

f. Voor zover het plan betrekking heeft op nog niet aanwezige kwetsbare of beperkt kwetsbare objecten: de mogelijkheden voor personen om zich in veiligheid te brengen indien zich op die weg of spoorweg een ramp voordoet.

Antwoord: Het betreft een overwegend conserverend bestemmingsplan. Het aantal (beperkt) kwetsbare objecten neemt niet toe.

Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb)
Op 1 januari 2011 is het Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb) in werking getreden. In het Bevb is opgenomen dat geen al dan niet geprojecteerde kwetsbare objecten aanwezig mogen zijn binnen de plaatsgebonden risicocontour van 10^{-6} per jaar van de leiding. Voor (nieuwe) beperkt kwetsbare objecten geldt deze waarde als richtwaarde. Voor wat betreft het groepsrisico geldt dat deze binnen het invloedsgebied moet worden verantwoord.

In of nabij het plangebied zijn geen buisleidingen aanwezig die vallen onder de werkingssfeer van het Bevb.

4.9.4 Conclusie
In het plangebied zijn geen risicovolle inrichtingen en leidingen aanwezig. Voor wat betreft het vervoer van gevaarlijke stoffen over het spoor geldt dat eveneens wordt voldaan aan de normstelling. Zowel nu als in de toekomst wordt de oriëntatiewaarde voor het groepsrisico niet overschreden. Bovendien worden in het plangebied geen nieuwe (beperkt) kwetsbare objecten mogelijk gemaakt. Geconcludeerd kan worden dat het aspect 'externe veiligheid' de uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan niet in de weg staat.

4.10 Belemmeringszones

Straalpad
Voor het berichtenverkeer wordt gebruik gemaakt van straalverbindingen tussen de zend- en ontvangststations. Om goed te kunnen functioneren, dient tussen de verschillende stations een vrije baan aanwezig te zijn, een straalpad genoemd. De straling volgt een vrijwel rechte lijn en niet de kromming van het aardoppervlak. Voor een onbelemmerd gebruik mag bebouwing in deze straalpaden een bepaalde hoogte niet overschrijden. Binnen het plangebied is één straalpad gelegen in zuidoost-noordwestelijke richting met een breedte van 200 meter. De hoogteligging van het straalpad is 41 meter boven NAP. Ten behoeve van de bescherming van de vrije baan is een regeling opgenomen in de planregels en is het straalpad weergegeven op de verbeelding.

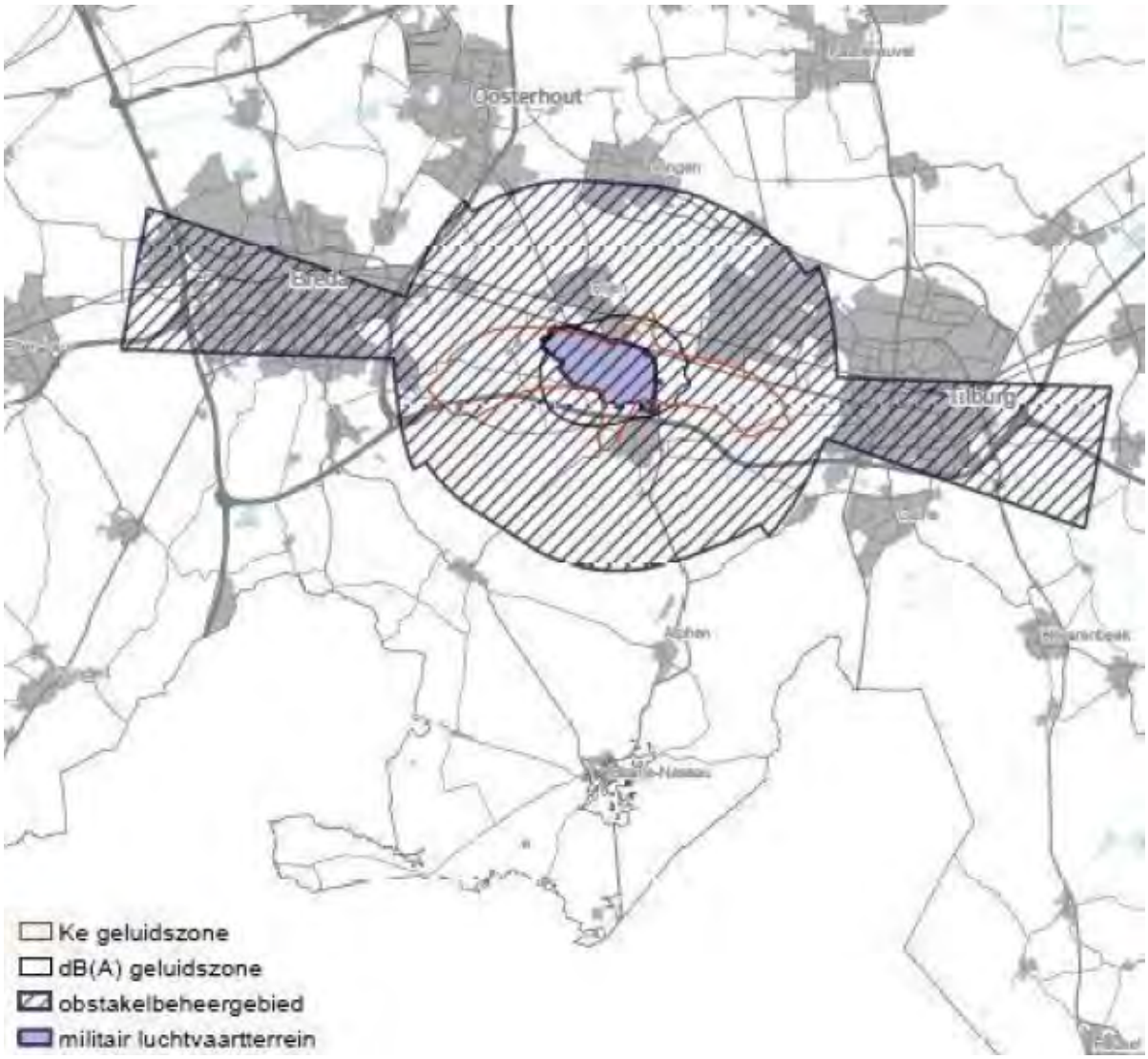
Obstakelbeheergebied vliegbasis Gilze Rijen
In het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro) zijn verschillende regels opgenomen voor de bescherming van de nationale belangen (paragraaf 3.2.2). Een nationaal belang dat van belang is voor het plangebied, is 'de uitoefening van defensietaken'. Het plangebied is namelijk deels gelegen in het obstakelbeheergebied van het militaire luchtvaartterrein Gilze-Rijen. Een obstakelbeheergebied bij een (militair) luchtvaartterrein kenmerkt zich door – gezien vanuit het vliegveld – een aantal vlakken waarvan de hoogte oploopt met het toenemen van de afstand tot het luchtvaartterrein. In het gebied gelden beperkingen ten aanzien van de hoogte van objecten. Het obstakelbeheergebied is een samenstelling van de funnel en het 'Inner Horizontal and Conical Surface', die beide zijn gekoppeld aan de ligging van de start- en landingsbaan(banen) ter waarborging van veilige vliegprocedures voor startende en landende vliegtuigen, alsmede vlakken die verband houden met het goed functioneren van het Instrument Landing Systeem en eventueel andere aanwezige navigatiemiddelen (op de bijbehorende kaarten, zie ook figuur 4.7, zijn ter indicatie van het obstakelbeheergebied alleen de contouren van de buitenste beperkingen opgenomen).

Concreet betekent dit dat binnen het obstakelbeheergebied een hoogte voor objecten van maximaal 162,5 meter mag gelden. Echter, de maximale toegestane bouwhoogte voor bouwwerken bedraagt volgens het bestemmingsplan 30 meter (direct) en 50 meter (middels wijzigingsbevoegdheid). De maximale toegestane hoogte in het plangebied is dus beduidend lager dan toegestaan is in het kader van het obstakelbeheergebied. Het bestemmingsplan is dus niet in strijd met het nationale belang 'uitoefening van defensietaken'.

Invliegfunnel
Bij de vliegbasis Gilze-Rijen horen, in het verlengde van de start- en landingsbanen, zogenoemde invliegfunnels. Eén van deze funnels voert over het plangebied. Binnen die invliegfunnel mag maar tot een bepaalde vastgestelde hoogte worden gebouwd. De funnel ligt ter plaatse van het plangebied op een hoogte van circa 110 tot 135 meter. De maximale toegestane hoogte in het plangebied is 30 meter (direct) en 50 meter (middels wijzigingsbevoegdheid). Dit is dus ruimschoots onder de hoogte van de funnel, waardoor de toegestane bebouwing geen belemmering vormt voor de funnel en andersom. Het bestemmingsplan is dus niet in strijd met het nationale belang 'uitoefening van defensietaken'.

Radarverstoringsgebied
Over het plangebied is het radarverstoringsgebied van vliegbasis Woensdrecht gelegen. In dergelijke gebieden gelden beperkingen ten aanzien van bestemmingsplannen ten behoeve van een goede werking van de radar op het radarstation. Deze beperkingen hebben betrekking op de maximale bouwhoogte van bouwwerken in het radarverstoringsgebied.

Het plangebied is gelegen op ruim 30 kilometer van de radarantenne. In de regels vanuit het Barro/Rarro is bepaald dat in het gebied vanaf 15 tot 75 kilometer van de radarantenne de bouwhoogte van bouwwerken niet meer mag bedragen dan de hoogte van de antenne ten opzichte van NAP vermeerderd met 65 meter. De hoogte van de antenne van vliegbasis Woensdrecht bedraagt 45,2 meter + NAP. De maximale bouwhoogte in het voornoemde gebied mag dus niet meer bedragen dan 110,2 meter + NAP. Het bestemmingsplan staat geen bouwhoogtes toe die hoger zijn dan deze maat. De hoogst toegelaten bouwhoogte binnen de planregels bedraagt 50 meter voor zendmasten en dergelijke, nadat burgemeester en wethouders gebruik maken van een wijzingingsbevoegdheid. Het bestemmingsplan is dus niet in strijd met het nationale belang 'uitoefening van defensietaken'.



Figuur 4.7 Uitsnede militair luchtvaartterrein - vliegbasis Gilze-Rijen (bron: Regeling algemene regels ruimtelijke ordening, bijlage 3.6)

4.11 Duurzaamheid

4.11.1 Algemeen

Breda kiest voor een duurzame ontwikkeling tot het niveau van een CO_2-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 voorkeurvolgorde voor maatregelen is volgens de "trias energetica":
- beperken energieverbruik;
- toepassen duurzame energiebronnen;
- efficiënt gebruik van fossiele brandstoffen.

Een duurzame ontwikkeling stelt eisen aan het energiegebruik en de energiebronnen van de locatie. In de milieuvisie is de volgende doelstelling opgenomen:
"In 2015 is Breda een eind op weg een energieneutrale stad te worden. Dit is een stad waarin de energievraag drastisch is afgenomen. De energie die nog nodig is, komt uit energiebronnen die niet opraken, zoals zon, wind, water, biomassa en aardwarmte".

Tevens moet duurzaamheid worden geborgd door gebouwen geschikt te maken voor toekomstige energievoorzieningen. Het borgen van duurzaamheid kan door:
- compacte bouwvorm en goede isolatie, oriëntatie op de zon etcetera.
- ruimte in een gebouw reserveren voor installaties en nieuwe technieken zoals warmtepomp en zonnecellen.
- ruimte in een gebied reserveren voor collectieve installaties om duurzame energie op te wekken.
- flexibele energie-infrastructuur aanleggen die eenvoudig is aan te passen aan nieuwe energiebronnen etcetera (al in ontwerpfase).

Duurzaam utiliteitsbouw
Het bestaande wettelijke kader (Bouwbesluit en bestemmingsplan) dient volledig te worden benut. Bij een duurzaam gebouw gaat het erom dat het aantal nadelige milieueffecten in alle bouwfasen zoveel mogelijk beperkt worden door: verantwoord materiaalgebruik, energiezuinigheid, gezond binnenmilieu, maar ook afvalpreventie. Dit is het best te realiseren volgens de "drie-stappen-strategie":
1. Voorkom onnodig gebruik van energie, water, materialen en het produceren van afval.
2. Gebruik duurzame/hernieuwbare bronnen zoals zon, wind, regen en hergebruik afval.
3. Gebruik de niet duurzame bronnen verstandig en verwerk afval verstandig.

Een voldoende duurzaam gebouw voldoet aan de vaste maatregelen uit het Nationaal Pakket Duurzaam Bouwen Utiliteitsbouw, en gestreefd wordt naar een gebouw met een energieprestatiecoëfficiënt (EPC) van tenminste 10% onder de norm van het Bouwbesluit. Dit bevat onder meer een aantal 'vaste' maatregelen. Deze hebben een onbetwist milieuvoordeel, zijn algemeen toepasbaar in alle bouwwerken en hebben geen of zeer beperkte meerkosten tot gevolg. Daarnaast zijn er variabele maatregelen; deze hebben een onbetwist milieuvoordeel, maar kunnen niet altijd worden toegepast als gevolg van hogere kosten of de specifieke situatie van een project.

Marktpartijen in Breda worden uitgedaagd en gestimuleerd om vooral zelf het initiatief te nemen om projecten te ontwikkelen die als een voorbeeld kunnen dienen. Dit kan gerealiseerd worden door aanvullende maatregelen uit het Nationaal Pakket Utiliteitsbouw te kiezen. Voorbeelden zijn te vinden op het DUBO Register Utiliteitsbouw: www.duboregister.nl. Kansrijke energieopties zijn onder andere warmtepompsystemen .

Ook kan een gebouw worden doorgerekend met GPR en GreenCalc, zie ook www.greencalc.com. De milieubelasting van een gebouw kan worden uitgedrukt in een getal, waardoor deze meetbaar wordt en projecten onderling vergelijkbaar worden.

Een energielabel is verplicht voor onder andere niet industriële gebouwen en voor gebouwen waar geen EPC geldt: De europese richtlijn Energieprestatie voor Gebouwen EPDB 2002/91/eg stelt dat voor elk gebouw bij verandering van huurder of eigenaar transparantie over de energietische kwaliteit gegeven moet worden (Energiecertificaat, energie-index en energielabel).

Bij nieuwe gebouwen van meer dan 1000 m^2 moet er een studie gemaakt worden van de haalbaarheid van energiezuinige en duurzame energiesystemen (technische en economische haalbaarheid van systemen als warmtekrachtkoppeling , warmtepompen, biomassa, zonne-energie etcetera). 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.

Om de duurzaamheid te borgen voor de toekomst is monitoring en parkmanagement een goede optie. Hiermee blijven behaalde resultaten geborgd en kan men periodiek nagaan van nieuwe mogelijkheden om de duurzaamheid te behouden of verder uit te bouwen. Het instrument "Milieubarometer" biedt voor monitoring goede mogelijkheden en wordt binnen Breda frequent toegepast, ondersteund door de gemeente.

4.11.2 Plangebied

In het plangebied zijn momenteel geen ontwikkelingen beoogd. Bij nieuwe ontwikkelingen of het gebruik van huidige gebouwen is het raadzaam stil te staan bij duurzame technieken. Bij bestaande gebouwen kan het toepassen van duurzame ontwikkelingen ook effectief zijn.

HOOFDSTUK 5 Juridische planbeschrijving

5.1 Inleiding

In de voorgaande hoofdstukken is ingegaan op de aanwezige karakteristieken en waarden van het plangebied. Om deze waarden daadwerkelijk te kunnen behouden, dienen deze - voor zover ruimtelijk relevant en mogelijk - juridisch vertaald te worden. Het aangewezen planologische instrument hiervoor is het bestemmingsplan. In navolgende paragrafen komt de juridische planbeschrijving aan bod, waarbij allereerst de hoofdopzet van het bestemmingsplan wordt beschreven en daarna de inleidende regels en de bestemmingsregels aan bod komen.

5.2 Standaard vergelijkbare bestemmingsplannen

5.2.1 Hoofdopzet

Het bestemmingsplan bestaat uit planregels, een verbeelding, vergezeld van 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 is gemotiveerd waarom sprake is van een goede ruimtelijke ordening.
In Nederland zijn regels vastgesteld voor de naamgeving, de opbouw van de planregels en hoe deze worden verbeeld. Dit wordt de zogenoemde Standaard Vergelijkbare Bestemmingsplannen (SVBP) 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. Onderhavig bestemmingsplan is opgesteld volgens deze landelijke richtlijnen en standaarden.

5.2.2 Indeling

De juridische regeling bestaat uit vier hoofdstukken, te weten:
- Inleidende regels;
- Bestemmingsregels;
- Algemene regels;
- Overgangs- en slotregels.

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

5.2.3 Voorliggend bestemmingsplan

De basis van het bestemmingsplan is de bestaande ruimtelijke en functionele structuur van het gebied. Voor het bestemmingsplan is uitgangspunt het vastleggen van de aanwezige juridische en fysieke situatie aan de ene kant en naar voldoende flexibiliteit aan de andere kant. Ontwikkelingen die zich binnen deze planperiode voordoen, zullen in samenhang met de mogelijkheden van deze fysieke structuur plaats moeten vinden. Voorkomen moet worden dat voor iedere functiewijziging, welke niet op ruimtelijke bezwaren stuit, een ontheffing dan wel een wijziging van het bestemmingsplan moet worden doorlopen. Grootschalige ontwikkelingen binnen het plangebied zijn echter niet mogelijk op basis van onderhavig bestemmingsplan.

Het plangebied kan daarom in juridisch-planologisch opzicht worden opgevat als een overwegend geconsolideerd gebied.

5.3 Bestemmingen

In de planregels zijn de bestemmingen in alfabetische volgorde opgenomen. In deze paragraaf volgt een toelichting op elke bestemming. In het plangebied komen de volgende bestemmingen voor:

Bedrijventerrein (artikel 3)
Een groot gedeelte van het plangebied bestaat uit bedrijfspercelen. Op een aantal locaties zijn in de loop der jaren andere functies gevestigd in de bedrijfspanden, echter deze zijn nog wel ten behoeve van bedrijfsdoeleinden te gebruiken, waat ook wenselijk blijft. Daarom is aan deze locaties een specifieke aanduiding toegekend ten behoeve van de afwijkende functie. Het betreft daarbij onder andere een dansschool, de bestaande opvang van dak- en thuislozen en een snookercentrum.

Binnen deze bestemming is op een aantal locaties een bedrijfswoning aanwezig. Deze zijn aangeduid met de aanduiding 'bedrijfswoning' en mogen worden gehandhaafd. Nieuwe bedrijfswoningen zijn op grond van het beleid en randvoorwaarden van milieuhygiënische aard niet toegestaan (zie onder meer paragraaf 4.5.3).

De grotere nutsinstallaties die niet-vergunningvrij zijn, zijn met een aanduiding 'nutsvoorziening' aangeduid. Andere (kleinschalige) meet- en regelkasten die noodzakelijk zijn in de organisatie van het leidingennet zijn onder andere binnen de bestemming 'Verkeer' mogelijk gemaakt.

Op het terrein van de gemeentelijke milieustraat is een windturbine aanwezig. Het is echter niet wenselijk dat deze overal zonder meer gebouwd kunnen worden gezien de maatvoering en milieuhygiënische impact. Daarom is ten behoeve hiervan een aanduiding 'windturbine' opgenomen.

De bebouwing dient binnen het aangegeven bouwvlak gebouwd te worden. De bouwregels (bouwhoogte, bebouwingspercentage) zijn grotendeels op basis van de aanwezige bebouwing en de vigerende situatie vastgelegd.

Binnen de bestemming 'Bedrijventerrein' is een wijzigingsbevoegdheid opgenomen om de bestemming te wijzigen in 'Gemengd' (zie onderstaand) indien dat wenselijk blijkt voor dit gebied. Hieraan zijn wel de nodige (milieuhygiënische) randvoorwaarden verbonden. Kantoren zijn daarbij echter niet toegestaan en wenselijk gezien het gemeentelijk beleid ten aanzien van kantoren.

Gemengd (artikel 4)
Deze bestemming is toegekend aan de gronden van de 'Triple O-campus'. In dit gebied is het wenselijk dat een onderscheidend type bedrijven zich clustert. De bedoeling is dat het gebied zich verder ontwikkeld in een campus van bedrijven in de creatieve en technologische sector. Omdat dit type bedrijvigheid ook kan vallen onder de in dit bestemmingsplan gehanteerde definitie van kantoren en dienstverlening is de bestemming 'Gemengd' toegekend. Hierin zijn naast bedrijven ook kantoren en dienstverlening toegestaan. In de Kantorennota is specifiek voor dit gebied hiervoor een bepaalde hoeveelheid volume opgenomen. Praktijkgericht onderwijs maakt ook deel uit van de visie voor 'Triple-O'. Deze vorm van onderwijs is daarom specifiek mogelijk gemaakt binnen deze bestemming. Het is nadrukkelijk niet de bedoeling andere vormen van onderwijs toe te laten. Daarom is het bredere begrip onderwijs niet als zodanig opgenomen. Kantoren zijn op het terrein van Triple-O toegestaan, echter deze zijn wel specifiek aangeduid als 'kantoor' voor deze locatie. Dit is gedaan in verband met de wijzigingsbevoegdheid binnen de bestemming 'Bedrijventerrein'. Op de gronden waarop deze wijzigingsbevoegdheid van toepassing is, zijn kantoren niet wenselijk.

Groen (artikel 5)
Binnen deze bestemming is het openbare groen opgenomen dat een structurele betekenis heeft voor het gebied. Het verschil met het groen uit bijvoorbeeld de bestemming ‘Verkeer’ is dat in de bestemming 'Groen' de structurele en waardevolle groenvoorzieningen zijn opgenomen. Naast het feitelijke groen zijn binnen deze bestemming bijvoorbeeld ook speelvoorzieningen, nutsvoorzieningen en ondergeschikte verhardingen, zoals voet- en fietspaden toegestaan.

Bebouwing is uitsluitend toegestaan in de vorm van bouwwerken, geen gebouwen zijnde. De maximale hoogten voor de verschillende bouwwerken, geen gebouwen zijnde, zijn in de planregels vastgelegd.

Kantoor (artikel 6)
Aan de Smederijstraat en Tramsingel ligt een aantal kantoren. Deze kantoren zijn als zodanig bestemd. Op basis van de Kantorennota is extra kantoorvolume niet wenselijk. Om die reden zijn alleen de bestaande kantoren als zodanig opgenomen, evenals de mogelijkheid voor kantoren op de Triple O-campus (binnen de bestemming 'Gemengd').
De toegestane hoogten en bebouwingspercentage zijn vastgelegd op basis van de feitelijke situatie.

Maatschappelijk (artikel 7)
In het plangebied is de brandweerkazerne gelegen die de bestemming 'Maatschappelijk' krijgt. Binnen deze bestemming zijn diverse maatschappelijke voorzieningen mogelijk, zoals onderwijs-, zorg- en (kinder)opvangvoorzieningen. Binnen deze bestemming is uitwisselbaarheid van verschillende maatschappelijke voorzieningen mogelijk, zodat verschuivingen binnen de maatschappelijke voorzieningen kunnen worden opgevangen zonder dat het bestemmingsplan hoeft te worden herzien.

Recreatie (artikel 8)
In het oosten van het plangebied ligt een stukje van de Markoever. Deze gronden zijn met name bedoeld voor recreatieve voorzieningen. Ook mogen de gronden gebruikt worden voor ondergeschikte detailhandel en ondergeschikte horeca (categorie 1) om de recreatieve functie te ondersteunen.

Verkeer (artikel 9)
Alle wegen en het (verharde) verblijfsgebied binnen het plangebied krijgen de bestemming ‘Verkeer’. Verder vallen binnen deze bestemming de openbare ruimten en de groenvoorzieningen die niet worden gerekend tot het structurele groen van het gebied. Binnen deze bestemming is uitwisselbaarheid van verschillende functies in het openbare gebied toegestaan.

Daarnaast is aan de zogeheten 'Trambrug' (bij het kruispunt Tramsingel, Belcrumweg, Academiesingel) de aanduiding 'brug' en de aanduiding 'ecologische verbindingszone' toegekend. De aanduiding 'brug' is opgenomen omdat voor het bouwwerk brug andere bouwregels van toepassing zijn dan de overige bouwwerken binnen de bestemming 'Verkeer'. Bij de bouwregels voor de brug is aangesloten bij de uitvoering van de nieuwe 'Trambrug'.
Binnen het provinciaal beleid is de rivier de Mark aangewezen als EHS en ecologische verbindingszone. De Trambrug overspant de rivier de Mark, echter dit staat de ontwikkeling en instandhouding van de (natte) ecologische verbindingszone niet in de weg. De ecologische waarden van het onder de brug stromende water zijn beschermd door middel van het vergunningenstelsel behorende bij de aanduiding 'ecologische verbindingszone'.

Water (artikel 10)
In het uiterste westen van het plangebied is een deel van de Mark gelegen. Dit deel van de singel is bestemd als 'Water'. De Mark is onderdeel van de ecologische hoofdstructuur. Om die reden is een aanduiding 'ecologische verbindingszone' opgenomen waaraan een vergunningenstelsel is gekoppeld om zo de aanwezige natuurwaarden te beschermen. De jachthaven tussen de spoorbrug en de Trambrug is aangeduid als 'jachthaven'.

Waarde - Archeologie (artikel 11)
Bij ruimtelijke inrichting en ontwikkelingen in een gedeelte van het plangebied moet worden gezocht naar beschermings- en inpassingmogelijkheden van eventuele archeologische waarden.
De dubbelbestemming ‘Waarde-Archeologie’ is gehanteerd voor de gebieden die conform de archeologische beleidsadvieskaart zijn gekenmerkt als gebieden met een hoge en middelhoge archeologische verwachting. Deze bestemming is erop gericht de archeologische belangen op adequate wijze te beschermen. Bodemingrepen zijn op deze gronden in principe niet toegestaan; als een ingreep dieper gaat dan 0,30 meter onder het maaiveld en een planoppervlak behelsd van 100 m² of meer is een omgevingsvergunning verplicht. Het college van burgemeester en wethouders stelt de bepalingen in de omgevingsvergunning vast. Het principe ‘de verstoorder betaalt’ is van toepassing. Op de gronden met deze dubbelbestemming dient in beginsel een archeologisch

onderzoek uitgevoerd te worden bij dergelijke ingrepen. De resultaten van het onderzoek worden door het bevoegd gezag, in deze de gemeente Breda, middels een selectiebesluit vervolgens vastgesteld. Indien uit onderzoeken blijkt dat geen sprake (meer) is van archeologische waarden of voldoende maatregelen zijn genomen om de archeologische waarden te beschermen, dan is geen omgevingsvergunning noodzakelijk.

Waarde - Beschermd stadsgezicht (artikel 12)
Deze dubbelbestemming is opgenomen ter bescherming van het beschermd stadsgezicht dat zich aan de zuidkant van het plangebied bevindt.

Waarde - Ecologische hoofdstructuur (artikel 13)
De rivier de Mark is in het provinciaal beleid aangewezen als Ecologische Hoofdstructuur. Hiertoe heeft de Mark een dubbelbestemming 'Waarde - Ecologische hoofdstructuur'. Het oprichten van bebouwing is uitsluitend toegestaan indien het gebied hierdoor niet minder geschikt wordt voor de verwezenlijking, het behoud en het beheer van ecologische waarden.

Algemene gebruiksregels (artikel 16)
In dit artikel zijn enkele bepalingen opgenomen die van toepassing zijn op alle bestemmingen. In dit artikel is aangegeven welk gebruik in ieder geval strijdig is met de bestemming.

Algemene aanduidingsregels (artikel 17)
Vrijwaringszone - straalpad
In dit artikel is voor het aanwezige straalpad een aanduiding opgenomen. De aanwezigheid van het straalpad betekent dat bouwwerken in dit geval niet hoger mogen zijn dan 41 meter boven NAP, zodat zij de functie van het straalpad niet verstoren.

Veiligheidszone - vervoer gevaarlijke stoffen spoor - gr contour
Het is vanuit oogpunt van externe veiligheid onwenselijk om nieuwe ontwikkelingen of uitbreidingen aan bestaande inrichtingen toe te staan, zonder dat vooraf inzichtelijk is gemaakt welke consequenties dit heeft voor het groepsrisico. Daarom is voor de zone waarvoor het groepsrisico inzichtelijk moet worden gemaakt, opgenomen dat voorafgaand aan de ontwikkeling of uitbreiding getoetst dient te worden of voldaan kan worden aan de normen geldend voor het groepsgebonden risico.

Wetgevingzone - zoekgebied voor behoud en herstel van watersystemen
De gronden die tevens zijn aangeduid als 'zoekgebied voor het behoud en herstel van watersystemen' zijn ook bestemd voor het behoud en herstel van watersystemen. Bebouwing is alleen toegestaan indien het gebied hierdoor niet minder geschikt wordt voor de verwezenlijking, behoud en beheer van watersystemen.

Wetgevingzone - zoekgebied voor ecologische verbindingszone
De gronden die tevens zijn aangeduid als zoekgebied voor een ecologische verbindingszone zijn ook bestemd voor het verwezenlijken, behoud en beheer van een ecologische verbindingszone. Bebouwing is alleen toegestaan indien het gebied hierdoor niet minder geschikt wordt voor de verwezenlijking, behoud en beheer van een ecologische verbindingszone.

HOOFDSTUK 6 Uitvoerbaarheid

6.1 Inleiding

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

6.2 Toepassing grondexploitatiewet

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

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

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

Bovendien is een exploitatieplan nodig als locatie-eisen (aan openbare ruimte of woningcategorieën) gesteld moeten worden en/of het bepalen van een tijdvak of fasering noodzakelijk is.
Geen exploitatieplan is nodig indien het verhaal van de kosten van grondexploitatie anderszins verzekerd is én er geen fasering of tijdvak behoeft te worden vastgelegd én geen locatie-eisen (aan openbare ruimte of woningbouwcategorieën) hoeven te worden vastgesteld. Indien de kosten minder dan €10.000,- bedragen, kan ervoor gekozen worden deze middels andere wijze dan een exploitatieplan te verhalen, bijvoorbeeld via leges.

6.3 Financiële haalbaarheid

Het onderhavige plan betreft een in hoofdzaak conserverend plan waarbinnen het merendeel van bebouwing reeds aanwezig is. Het beleid is voornamelijk gericht op het handhaven van de huidige situatie in het plangebied. Woningbouw is niet aanwezig in het plangebied en ook niet mogelijk gemaakt. Er bestaat dus geen noodzaak tot het stellen van regels omtrent woningbouwcategorieën. Ook hoeven er geen eisen meer gesteld te worden aan de openbare ruimte omdat deze reeds in zijn geheel is aangelegd. Er hoeven geen kosten verhaald te worden en een exploitatieplan is dus niet nodig.

De kosten voor het opstellen van onderhavig bestemmingsplan zijn geïnitieerd en gefinancierd door de gemeente Breda. Voor de actualisering van bestemmingsplannen zijn financiële middelen

beschikbaar gesteld, dit bestemmingsplan wordt daaruit bekostigd. Hiermee wordt het bestemmingsplan uitvoerbaar geacht.

Conclusie
Er bestaat op basis van het bovenstaande voor het onderhavige bestemmingsplan geen aanleiding tot kostenverhaal middels een exploitatieplan. Gelet op het vorenstaande is er dan ook geen verplichting om tegelijkertijd met dit bestemmingsplan een exploitatieplan op te stellen.

HOOFDSTUK 7 Communicatie

7.1 Inleiding

In het bestemmingsplanproces zijn verschillende momenten tot communicatie aanwezig. In de Wro is de te volgen wettelijke procedure voor het bestemmingsplan vastgelegd. Daarnaast wordt in Breda voor actualiseringsplannen ook de mogelijkheid voor inspraak geboden.
Als eerste wordt dan een concept-ontwerpbestemmingsplan opgesteld en terinzage gelegd, waarbij inspraak voor iedereen mogelijk is (paragraaf 7.2.2). In dit stadium vindt ook het wettelijke vooroverleg plaats met instanties als waterschap, diensten van het Rijk en provincie (paragraaf 7.2.1). Indien dit traject is afgerond, start de wettelijke procedure met betrekking tot vaststelling van het bestemmingsplan (paragraaf 7.2.3).

7.2 Procedure

7.2.1 Vooroverleg

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

1. Directie Ruimtelijke Ontwikkeling en Handhaving, provincie Noord-Brabant, 's-Hertogenbosch;
2. Waterschap Brabantse Delta, Breda;
3. N.V. Nederlandse Gasunie, Waddinxveen;
4. Brabant Water, Breda;
5. Brandweer Midden en West-Brabant, Pro-actie en Preventie, Tilburg;
6. Kamer van Koophandel West-Brabant, Breda;
7. KPN Operations Vaste Net, Apeldoorn;
8. Enexis, 's-Hertogenbosch;
9. Ziggo, Den Haag;
10. Intergas N.V., Oosterhout;
11. Bedrijvenvereniging De Mark.

De instanties hebben de gelegenheid gekregen om een reactie te geven. De instanties genoemd onder 1 en 2 heben een reactie gegeven op onderhavig bestemmingsplan. Daarbij is door de provincie aangegeven dat zij geen op- en aanmerkingen hebben of geen belang hebben in het gebied. Het waterschap geeft een positief wateradvies op het plan.

7.2.2 Inspraak

Het concept-ontwerpbestemmingsplan heeft van 14 maart tot en met 10 april 2013 voor inspraak terinzage gelegen. Er is huis-aan-huis informatie verspreid (middels Breda Berichten) over het bestemmingsplan. Ook is in de Bredase Bode en op de gemeentelijke website een kennisgeving gepubliceerd over het concept-ontwerpbestemmingsplan.
Er zijn geen inspraakreacties op het plan ingediend.

7.2.3 Zienswijzen

Het ontwerpbestemmingsplan Slingerweg heeft van 13 juni tot en met 24 juli 2013 ter inzage gelegen. Gedurende de periode van de terinzagelegging zijn geen zienswijzen ingediend. Wel zijn er ambtshalve wijzigingen in de toelichting, planregels en verbeelding aangebracht. Het college stelt vervolgens aan de raad voor het bestemmingsplan gewijzigd vast te stellen.

7.2.4 Beroep

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