

Toelichting

HOOFDSTUK 1 Inleiding

1.1 Aanleiding en doel

Op 31 mei 2011 heeft de gemeenteraad van Breda het bestemmingsplan Stationslaan vastgesteld. De aanleiding voor dit plan was enerzijds gelegen in de uitspraak van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State in het kader van het bestemmingsplan Stationskwartier en anderzijds in het gegeven dat het plan op onderdelen moest worden aangepast aan de actualiteit.

Tegen het betreffende plan zijn na de vaststelling door de raad een aantal beroepschriften ingekomen welke thans ter behandeling voorliggen aan de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State.

Nu is gebleken dat dit plan op onderdelen aangepast moet worden en wel op de volgende punten:

- a. De Staat, in deze vertegenwoordigd door de Rijksgebouwendienst, die verantwoordelijk is voor de bouw van een nieuw gerechtsgebouw in het plangebied, heeft te kennen gegeven aan de zijde van het spoor over meer grond te willen beschikken in verband met de aanleg van de benodigde parkeervoorzieningen. Hiertoe dient het plangebied aan die zijde te worden uitgebreid en dient deze te worden voorzien van een adequate bestemming;
- b. Bij de beoordeling van de plannen voor een nieuw gerechtsgebouw is geconstateerd dat een belangrijke bepaling uit het bestemmingsplan Stationskwartier met betrekking tot de bebouwingsmogelijkheden van het plangebied voor o.a. parkeervoorzieningen niet is overgenomen. Het gaat hierbij om de mogelijkheid om over het gehele plangebied tot 4,5 meter hoog te mogen bouwen. Deze mogelijkheid dient alsnog in de regels te worden verankerd.
- c. Verder is met de Rijksgebouwendienst afgesproken dat de overkluizing van de Stationslaan vanaf 6 meter hoogte over een diepte van maximaal 3 meter zal plaatsvinden. Vanwege het feit dat het plan om voornoemde redenen herzien moest worden, wordt dit nu ook publiekrechtelijk in het plan vastgelegd.

1.2 Vigerend(e) bestemmingsplan(nen)

Voor het plangebied Stationslaan, herziening 2012 gelden momenteel de onderstaande bestemmingsplannen geheel of gedeeltelijk.

Bestemmingsplan	vastgesteld	goedgekeurd	KB/ABRvS
Stationskwartier	10-05-2007	18-12-2007	20-05-2009
Stationslaan	31-05-2011		

1.3 Planvorm

De ruimtelijke en functionele kaders zijn voldoende duidelijk, waardoor gekozen is voor directe bouwtitels. In het algemeen is er sprake van globale bouwvlakken waarbij middels de planregels in combinatie met aanduidingen op de verbeelding, de ruimtelijke en functionele kaders zijn verankerd. Er is voor de duidelijkheid naar buiten toe voor gekozen om het hele gebied uit het bestemmingsplan Stationslaan ten zuiden van de Stationslaan in deze planherziening mee te nemen.

HOOFDSTUK 2 Planbeschrijving plangebied

2.1 Inleiding

Het plangebied Stationslaan, partiële herziening 2012 betreft een deel van het plangebied van het bestemmingsplan Stationslaan ten zuiden van de Stationslaan en een klein gedeelte van het plangebied van het bestemmingsplan Stationskwartier langs het spoor.

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

2.2 Huidig gebruik

Het stationsgebied behoort ruimtelijk en functioneel niet tot de omliggende buurten. Door het wegvallen van de rangeerfunctie was het gebied een restruimte geworden met roestige sporen. Aan de noordzijde van het huidige station is de spoorinfrastructuur dominant; het grootste deel van het gebied wordt in beslag genomen door het zogenoemd laaggelegen emplacement. Het omliggende gebied heeft zijn betekenis als industriegebied voor een belangrijk deel verloren. De laatste vestiging van de metaalindustrie is jaren geleden gesloten en ook het slachthuis is zo'n 10 jaar geleden gesloten. Inmiddels heeft ook Interbrew de brouwerij-activiteiten verplaatst, is een groot deel van de opstallen gesloopt en is gestart met de herontwikkeling van het terrein.

2.3 Cultureel erfgoed

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

Plangebied

Het plangebied van het onderhavige bestemmingsplan Stationslaan, herziening 2012 wordt globaal begrensd door de Belcrumweg in het westen, de nieuwe Stationslaan in het noorden, de OVTC in het oosten en het spoor in het zuiden. Deze straten en de spoorlijn vormen tevens de structurerende elementen.

Archeologie

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

Aan de oostzijde van het plangebied bevinden zich lage(re) zandgronden die naar het westen overgaan in het beekdal van de rivier de Mark.

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

Het plangebied valt binnen de "Gemeente Aard Breda". Gemeenten zijn terreinen waarop bepaalde boeren een gemeenschappelijk gebruiksrecht hadden, met uitsluiting van anderen. In Breda was geen officieel charter om rechten aan te tonen. De "Gemeente Aard Breda" werd in 1280 uitgegeven aan de

burgers van Breda. De opheffing van deze Gemeente Aard vond vervolgens in 1332 plaats toen hen werd vergund het gebied te verdelen en te verkopen.

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

Er zijn geen gehuchten bekend in het plangebied uit de nieuwe tijd, mede omdat rondom de vesting in de 'verboden kring' niet gebouwd mocht worden om het schootsveld open te houden.

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

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. Ten behoeve van de ontwikkeling van het stationsgebied is een inventariserend veldonderzoek door middel van proefsleuven uitgevoerd (Nollen en Arkema 2011, erfgoedrapport Breda 58 en Nollen in prep., Erfgoedrapporten Breda concept). Sporen behorend bij de historische infrastructuur zijn aangetroffen. Door middel van de selectiebesluiten 2010-21 (Craane en Peters 2010) en 2012-04 (Craane en Peters 2012) zijn het oostelijk en middendeel van het plangebied vrijgegeven. Het westelijk deel van het plangebied bleek al volledig te zijn ontgraven bij sanering. Hierbij is wel de vestinggracht aangesneden. Ook dit gebied is vrijgegeven door selectiebesluit 2011-20 (Craane en Peters 2011). Het volledige plangebied is hiermee vrijgegeven en behoeft hiermee in het bestemmingsplan geen rekening meer te worden gehouden.

Gebouwd erfgoed

In de plangebieden bevinden zich geen beschermde monumenten. De Spoorbuurt valt echter binnen het Beschermde stadsgezicht. Voor het onderhavige plangebied geeft dit geen directe consequenties.

2.4 Stedenbouwkundig plan Breda Noordwest

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

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

Voor het stationskwartier is in de buitenruimtevisie het concept van het spoorlandschap geïntroduceerd. Het concept houdt in dat alle te ontwikkelen gebieden langs het spoortracé één

specifieke uitstraling en karakter zullen krijgen. Zo wordt de treinreiziger straks verwelkomd door één landschap waarin gebouwen met allure geplaatst zijn: het nieuwe Stationsgebied van Breda. Het coulisselandschap is hét deel van het spoorlandschap dat bij het plangebied hoort. Hier rijdt de trein straks door het beschreven landschap waarin de gebouwen zodanig zijn geplaatst dat het effect van een grote coulisse ontstaat.

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

Stationslaan

Binnen de context van de stad Breda positioneert de Stationslaan zich als een nieuwe, belangrijke ontsluitingsroute naar het OV-Terminalcomplex en de binnenstad. Verder maakt zij deel uit van het groene netwerk van parken, lanen en pleinen. De beoogde uitstraling is die van een levendige stedelijke boulevard zoals beschreven in de Buitenruimtevisie. Om de Stationslaan als ruggengraat in de ontwikkeling van Via Breda zo krachtig mogelijk vorm te geven, wordt haar profiel in het plangebied Noordwest zo symmetrisch mogelijk opgebouwd. De wandvorming wordt door de bouwblokken zo consequent mogelijk uitgevoerd om voor de grootst mogelijke continuïteit te zorgen. Langs de Stationslaan ligt een aantal beeldbepalende gebouwen waaronder het OV-Terminalcomplex en – aan de overkant van de Mark – mogelijk het toekomstige ‘stedelijke podium’. Om voor een goede stedenbouwkundige massa te zorgen die de basis uitmaakt van deze accenten, is gekozen om binnen een bepaalde stedenbouwkundige envelop te blijven. Binnen deze envelop met een maximale hoogte van 32 meter (zonder inzet van de afwijkingmogelijkheid) ten zuiden van de Stationslaan, wordt met grote volumes gewerkt om het deelgebied Noordwest de gewenste stedelijke uitstraling te geven. Aan de zijde van de Mark mag zelfs incidenteel een hoogte van 70 meter bereikt worden om voor een stedenbouwkundig accent te zorgen.

Alleen de grondgebonden woningen mogen een verdieping lager zijn als zij door hogere hoekgebouwen ‘ingekaderd’ worden. Om een coherent profiel te bereiken zijn de zuidelijke bouwvelden aan de Stationslaan ook 16 meter hoog. Omwille van een geleidelijke overgang zijn hier enkele uitzonderingen toegestaan. Aan de kant van het spoor kunnen de gebouwen tot 32 meter hoog worden (en 70 meter in bouwveld F, zie figuur), waarbij de programmatische eenheden in de volumes afleesbaar zijn. Dit is ook het gewenste beeld in verband met een grootstedelijke uitstraling naar het OV-Terminalcomplex en de binnenstad. Vanuit de toekomstige Stationslaan zijn beide schalen te voelen: men wandelt over een levendige groene boulevard met zowel grondgebonden woningen als appartementengebouwen en kantoren met commerciële voorzieningen in de plint en men ziet daarbij de hogere gebouwen in de tweede rij verschijnen.



Figuur Regiekadar uit stedenbouwkundig plan Noordwest

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

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

Bouwvelden plangebied

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

Het gerechtsgebouw is gelegen aan de Stationslaan en maakt onderdeel uit van het coulisselandschap. Tevens is het gerechtsgebouw gelegen aan een bijzondere plek aan de Mark en een belangrijke verbinding tussen de binnenstad en gebied Via Breda (Belcrumweg). Het gerechtsgebouw vormt aan deze zijde een stedelijk front naar de gewenste verbijzonderde ruimte langs de Mark (hoogstedelijke ontmoetingsruimte, structuurvisie Spoorzone 2025) en is gelegen op een knoop waar de Belcrumweg en Stationslaan bij elkaar komen.

Om de potenties van deze plek maximaal te benutten en uiting te geven aan de bijzondere functie die het gerechtsgebouw inluidt is er voor gekozen om ruimtelijk daar op aan te haken. Dit betekent dat er geopteerd wordt om dit stedelijke knooppunt extra te benadrukken, door meer verbijzonderingen op

deze plek toe te staan. Zo wordt het mogelijk gemaakt om ter plaatse van de Stationslaan boven de plint van 6 meter gebouwdelen uit te laten kragen zodat de markering van het knooppunt manifest gemaakt kan worden maar ook dat het gebouw, aan deze zijde meer zeggingskracht krijgt in haar plastic (beeldkwaliteitplan).

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

Het bestemmingsplan Stationskwartier 2007 opteerde reeds voor een hoogbouwaccent aan de zijde van de Mark, daarbij refererend aan de mogelijkheid om in combinatie met de CSM torens dit punt op het niveau van de stad te duiden of te voorzien in een accent op het knooppunt met de Stationslaan. Met het vaststellen van het stedenbouwkundig plan (Claus en Kaan, 2010) en het verdwijnen van de CSM torens wordt er geopteerd voor het maken van een hoogbouwaccent aan de zijde van de Stationslaan. Om dit accent mee te laten bewegen in de ontwerputgangspunten van het stedenbouwkundig plan is één van de mogelijkheden om het accent anders te positioneren dan parallel aan de Belcrumweg of Stationslaan. De ligging van de hoogtescheidingslijn ten behoeve van het hoogteaccent, in het bestemmingsplan Stationskwartier 2007 gaf daarvoor te weinig mogelijkheden. Daarnaast heeft de Rijksgebouwendienst (RGD) verzocht de maximale metrage bvo per vloer te verhogen van 1000m² naar 1500m².

Programma

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

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

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

Woningen

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

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

Kantoren

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

De kantoren worden gesitueerd in de zone tussen het spoor en de Stationslaan. Van dit kantorenprogramma is ca. 35.000 m² bvo gereserveerd ten behoeve van de ontwikkeling van een gerechtsgebouw door de Rijksgebouwendienst. Om flexibel in te kunnen spelen op vragen vanuit de markt en de verhuurbaarheid te maximaliseren is het programma ruimtelijk zo vertaald dat het in afzonderlijke delen in de markt kan worden gezet.

Voorzieningen

In het plangebied is tevens een beperkte hoeveelheid voorzieningen gepland. Deze voorzieningen concentreren zich langs de Stationslaan en met name ook bij de aanhaking op de andere structuren. Door het concentreren van deze voorzieningen aan de uiteinden wordt daadwerkelijk een 'loop' en daarmee levendigheid gecreëerd. Voor de gebruikers aan de zuidzijde van de Stationslaan bestaat de mogelijkheid om commercialiteit op plinniveau te realiseren.

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

2.5 Consequenties voor het onderhavige bestemmingsplan

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

Voor het onderhavige plangebied geldt dat dit deel reeds grotendeels mogelijk is op grond van het bestemmingsplan Stationslaan uit 2011. Het stedenbouwkundig plan is al uitgewerkt op basis van het bestemmingsplan Stationskwartier.

Met dit plan wordt het plangebied en daarmee ook de bestemming Gemengd beperkt uitgebreid. Met uitzondering van de bebouwingsmogelijkheden tot maximaal 4,5 meter hoogte op het volledige perceel, zal het programma, zoals dat in de planregels is vastgelegd, zelf niet wijzigen ten opzichte van het vigerende plan Stationslaan.

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

HOOFDSTUK 3 Milieu en Landschap

3.1 Milieueffectrapportage

Ten behoeve van de ontwikkeling van het Stationskwartier is een m.e.r. procedure gevolgd voor de gehele Spoorzone. In dit bestemmingsplan is rekening gehouden met de milieurelevante uitkomsten van de MER en deze zijn als volgt weer te geven:

- Bij alle alternatieven en varianten worden de bodemverontreinigingen gesaneerd, zodat er geen sprake is van onderscheidende zaken.
- Duurzaam bouwen en energie maken onderdeel uit van alle alternatieven, zodat geen van de alternatieven of varianten onderscheidend zijn.
- Gezien het feit dat het programma en de te verwachten transportstromen per spoor bij alle alternatieven en varianten identiek zijn, is er geen sprake van onderscheidende zaken bij het milieuthema externe veiligheid.
- Voor het milieuthema industrie- en spoorweglawaaai wordt opgemerkt dat het voorkeursalternatief, alle andere alternatieven en varianten niet onderscheidend van elkaar zijn.
- Voor het milieuthema wegverkeerslawaaai geldt dat het voorkeursalternatief, de variant Spoorzone en de variant Stationslaan verlegt wel onderscheidend van elkaar zijn.
- Wat betreft cumulatie van de verschillende soorten geluid conform de methode Miedema laten het voorkeursalternatief en de verkeersvariant Spoorzone voor het milieuthema geluid het meest positieve beeld zien.
- In het kader van het MER is geconcludeerd dat de beschouwde alternatieven, met enkele lokale uitzonderingen, weinig tot niet onderscheidend zijn op het aspect luchtkwaliteit. De belangrijkste conclusies zijn dat:
 - De daggemiddelde concentratie fijn stof in alle alternatieven op alle wegvakken wordt overschreden. Het oppervlak van het gebied waarin de norm wordt overschreden neemt enigszins toe als gevolg van de uitbreiding van infrastructuur maar het aantal gevoelige bestemmingen (woningen) dat binnen de beïnvloedingszone ligt, daalt. Hieruit kan worden geconcludeerd dat de verslechtering plaatsvindt op de “minst erge wegvakken” en de verbetering wordt bereikt op wegvakken waar dit leidt tot minder beïnvloede woningen.
 - De verkeersvariant Spoorzone een relatief positief beeld laat zien. Als gevolg van de veranderende verkeersstromen wordt de gestelde norm voor fijn stof op de Speelhuislaan gehaald op 28 m1 uit de wegas. De norm dient weliswaar op de weg zelf gehaald te worden, maar de inkrimping van de overschrijdingszones ten opzichte van het nulalternatief en het voorkeursalternatief kan wel als positief worden bestempeld. Beschouwd over het gehele plangebied verslechtert de situatie op 7 wegvakken, terwijl deze ook op 7 wegvakken verbetert.
 - Voor het milieuthema Ecologie wordt opgemerkt dat het voorkeursalternatief, de overige alternatieven en varianten niet onderscheidend van elkaar zijn. Versterking groene, autoluwe en lijnvormige karakter van de Speelhuislaan.
- De in het MER beschreven voorkeursalternatief, overige alternatieven en varianten zijn voor het milieuthema Geur niet onderscheidend van elkaar.
- Bij het milieuthema Water zijn het voorkeursalternatief, de overige alternatieven en varianten niet onderscheidend van elkaar. Vanuit het Meest Milieuvriendelijk Alternatief wordt de suggestie gedaan om:
 - Afvoer van regenwater uit het noordelijk deel van het plangebied naar de Waterakkers.
 - Toepassing van vegetatiedaken zodat extra buffercapaciteit in het afvoersysteem ingebracht wordt waardoor het risico op wateroverlast verder wordt beperkt. Naar verwachting heeft het isolerend effect van dit soort daken ook een positieve doorwerking op de energiehuishouding.

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

3.2 Bodem

Algemeen

Door het industriële verleden van Breda, is er plaatselijk bodemverontreiniging aanwezig. De gemeente Breda inventariseert zelf (mogelijk) verontreinigde locaties en combineert deze informatie met de vele bodemonderzoeken die worden uitgevoerd bij bouw, aan/verkoop en grondverzet. Al deze

informatie is beschikbaar in bodeminformatiesystemen en wordt gebruikt bij beoordeling en advisering. Nadere informatie is te verkrijgen bij de afdeling Wonen en Milieu.

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

- a. 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.
- b. Plaatsing WKO installaties. Deze kunnen niet overal geïnstalleerd worden: mogelijk is er ongewenste beïnvloeding van een andere WKO installatie of een grootschalige grondwaterverontreiniging. De gemeente wil alle installaties registreren, dus zowel open als gesloten systemen. Voor een open systeem is bovendien vergunning van de provincie nodig.
- c. Archeologische waarden, bij een bestemmingswijziging is afstemming met de afdeling archeologie nodig.

Regelgeving

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

Onderzoek

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

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

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

Stationszone algemeen:

Het traject van de Stationszone (Stationslaan inclusief bebouwing tussen de Belcrumweg en de Terheijdenstraat/-seweg) ligt in de wijk Belcrum en in de wijk Linie. Volgens de bodemfunctie kaart hebben beide wijken dezelfde functie, namelijk de functie wonen. Volgens de bodemkwaliteitskaart echter hebben de wijken Belcrum en Linie een verschillende bodemkwaliteit. De wijk Belcrum heeft de kwaliteit "Wonen" en de wijk Linie de kwaliteit "Achtergrondwaarden". Dit betekent, indien op een gebiedsdeel sprake is van overtollige grond deze niet zonder meer kan worden toegepast op het andere gebiedsdeel.

Bodemkwaliteit in het plangebied.

Het gebied Stationszone wordt gekenmerkt als gebied waar in het verleden veel bedrijvigheid heeft plaatsgevonden. Hierdoor was de bodem op een aantal plaatsen sterk verontreinigd.

In het plangebied zelf zijn in de periode van augustus 2010 tot maart 2011 diverse bodemsaneringen uitgevoerd om de beoogde ontwikkelingen (gerechtsgebouw, WT- centrum, wegen en openbaargroen) mogelijk te maken.

In het gehele plangebied komen diffuus verspreide bodemvreemde materialen voor, en voldoet de bodem niet altijd aan de gestelde achtergrondwaarde.

Er moet rekening worden gehouden dat bij hergebruik elders van bij ontwikkeling vrijkomende grond het Besluit bodemkwaliteit van toepassing is. Daarom is raadzaam zoveel mogelijk te werken met een gesloten grondbalans, of te herschikken binnen het plangebied.

Mocht grond toch overtollig worden, dan moet de kwaliteit hiervan getoetst worden middels partijkeuringen, om de mogelijkheden van hergebruik elders te kunnen beoordelen.

Advies

Het is raadzaam om vooraf aan de ontwikkeling van het plangebied is een grondbalans op te stellen. Tevens moet de kwaliteit van de vrijkomende grond in beeld gebracht worden, om de mogelijkheden voor hergebruik binnen en buiten het plangebied mogelijk te maken.

Onderzoek naar toepassing van gereinigd zand.

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

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

3.3 Water

Algemeen

Huidige situatie

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

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

Het plangebied is deels verhard. Een groot deel is nog onverhard.

Beleid

Het overheidsbeleid is er op gericht om het watersysteem op orde te brengen en vervolgens op orde te houden. Dit betekent dat er zo min mogelijk wateroverlast ontstaat en dat de waterkwaliteit voldoende is. Het beleid van het waterschap is gericht op het voorkomen van rechtstreekse lozingen op het oppervlaktewater. De voorkeursvolgorde voor het omgaan met hemelwater is 'vasthouden, bergen, afvoeren'. Ten aanzien van de waterkwaliteit is de voorkeursvolgorde: 'schoonhouden, scheiden en zuiveren'.

Voor nieuwbouwinitiatieven en bij grootschalige renovaties is het uitgangspunt dat deze 'waterneutraal' zijn. Dit betekent dat de ontwikkelingen niet leiden tot verslechtingen aan het watersysteem.

Voorkomen moet worden dat het hemelwater versneld afvoert ten gevolge van een toename van het verhard oppervlak. Het hemelwater van de schone oppervlakken wordt bij voorkeur gescheiden van het vuilwater afgevoerd.

Om de waterkwaliteit te verbeteren, wordt waar mogelijk schoon verhard oppervlak afgekoppeld van het rioolstelsel. Deze oppervlakken krijgen een eigen afvoervoorziening, waardoor het gemengd stelsel minder wordt belast. Hiermee wordt het aantal overstort gebeurtenissen met vervuild water vanuit het gemengde stelsel verminderd. Voor daken, goten en overige regenwatervoorzieningen en wegverhardingen dienen bij voorkeur niet-uitlogende bouwmaterialen te worden gebruikt.

In de nieuw aan te leggen Stationslaan ten noorden van hegt plangebied zal ten behoeve van de nieuwe ontwikkelingen een gescheiden rioolstelsel worden aangelegd waarmee het schoon hemelwater gescheiden afgevoerd kan worden.

Om te voorkomen dat water versneld wordt afgevoerd dienen retentievoorzieningen te worden aangelegd, indien het verhard oppervlak toeneemt en indien bestaand verhard oppervlak wordt afgekoppeld. Bij een toename van het verhard oppervlak dient een retentievoorziening van 780 m^3 aangelegd te worden per ha verhard oppervlak (toename). De retentiecapaciteit die moet worden aangelegd bij afkoppeling van bestaand verhard oppervlak is afhankelijk van de situatie. Als richtlijn wordt hiervoor 150 m^3 per ha verhard oppervlak aangehouden.

Sinds kort is de nieuwe Waterwet van kracht geworden. In deze wet wordt duidelijker omschreven wie waar verantwoordelijk voor is. Een van de zaken die hier uit voortvloeien is dat een particulier in eerste instantie zelf verantwoordelijk is voor de verwerking van het hemelwater en grondwater op zijn eigen terrein. In dit kader verwacht de gemeente in de toekomst meer inspanning van de particulier om zelf maatregelen te nemen om wateroverlast te voorkomen. Dit uitgangspunt is opgenomen in het door de gemeenteraad vastgestelde 'Verbreed Gemeentelijk rioleringsplan'. Hierbij kan gedacht worden aan de aanleg van retentievoorziening op eigen terrein bijvoorbeeld met groene daken en waterpasserende verharding.

Invloed bestemmingsplan

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

De toename van het verhard oppervlak binnen het totale gebied van het Stationskwartier, waaronder het huidige plangebied, wordt geschat op 13 ha. Daarnaast zal circa 4 ha bestaand verhard oppervlak worden afgekoppeld. Dit betekent dat een retentiecapaciteit van $13 \times 780 + 4 \times 150 = 10.740 \text{ m}^3$ aangelegd dient te worden om de negatieve invloed op het watersysteem te compenseren. Door dit plan zal, vanwege een beperkte vergroting van het plangebied aan de zuidkant, ca 1700 m² aan verhard oppervlak worden toegevoegd.

De retentievoorzieningen dienen in eerste instantie binnen het gebied aangelegd te worden.

Mogelijkheden hiervoor zijn infiltratie / bergingsvoorzieningen onder het maaiveld van de openbare ruimte en berging op de daken, bijvoorbeeld in de vorm van groene daken.

Een groot deel van het coulisselandschap is gelegen op een gebouwde parkeervoorziening en zal functioneren als daktuin/dakpark met siergrassen, vaste planten en bomen. Op de parkeergarage komt daartoe een pakket grond te liggen. Het pakket grond is zanderig en waterdoorlatend. Het regenwater kan hierin infiltreren. Het coulisselandschap vervult in deze derhalve de functie van infiltratiegebied en waterberging.

Op de daken zal zowel een drainage systeem als ook een irrigatiesysteem noodzakelijk zijn t.b.v. de beplanting en de bomen die er komen te staan.

Voor het bergen van incidenteel grote hoeveelheden regenwater die niet in het coulisselandschap kunnen worden opgeslagen, wordt een drainagesysteem aangebracht om overtollig water boven een bepaalde hoogte af te voeren. Daar bergingsvoorzieningen binnen het gebied Stationskwartier verder niet mogelijk zijn, wordt gezocht naar retentie buiten het plangebied. Momenteel wordt gestudeerd op de mogelijkheden van een buffer bij de Spinola Schans.

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

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

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

3.4 Ecologie

Algemeen

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

Beleid

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

Onderzoek Flora- en faunawet

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

Flora

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

Fauna

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

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

Conclusie

De conclusie betreffende beschermde soorten is dat de voorgenomen ingreep een negatief effect heeft op het leefgebied van de huismus in het ten westen van het stationsgebouw gelegen gebied. Het betreft hier met name de functie als foerageergebied, zandbad en schuilplaats die binnen het plan verloren zal gaan. Hiervoor is geen ontheffing mogelijk. Dit betekent dat in de plannen een negatief effect op deze soort voorkomen moet worden. Gezien het habitat van deze soort bieden de huidige

plannen voldoende aanknopingspunten voor aanpassingen die het gebied geschikt kunnen houden voor de soort. Momenteel vindt een inventarisatie plaats van de kansen die aanwezig zijn voor deze soort. Op basis van deze kansen worden mitigerende maatregelen uitgevoerd zodat negatieve effecten voorkomen worden en geen sprake is van overtreding van de Flora- en faunawet. Mitigatie in de plannen is hierbij noodzakelijk omdat geen ontheffing kan worden verkregen. Door de kansen die er binnen het gebied liggen vormt de Flora- en faunawet geen belemmering voor de uitvoering van het plan.

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

3.5 Bedrijven

De aanwezigheid van bedrijven kan de kwaliteit van de leefomgeving beïnvloeden. Bedrijven kunnen geur-, stof-, geluidhinder veroorzaken en gevaar voor de omgeving ten gevolg hebben. Voorkomen moet worden dat bedrijven hinder veroorzaken naar de omgeving, vooral indien het woongebieden of andere gevoelige bestemmingen betreft. Daarnaast moeten bedrijven zich kunnen ontwikkelen en eventueel uitbreiden. Om dit 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. In de milieuvisie is de volgende doelstelling opgenomen: *Milieu, economie en ruimtelijke ordening worden in samenhang beschouwd. Hierbij wordt gestreefd naar het maximaal haalbare milieurendement. Economische groei gaat hand in hand met een vermindering van de milieubelasting. De gemeente, bedrijven en instellingen zijn in dialoog over het te voeren milieubeleid en wisselen kennis uit.*

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

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

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

Invloed bedrijven op woningen

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

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

Voor het deel van het bedrijventerrein ten noordwesten van het plangebied, gelegen tussen de Belcrumweg, de Veilingweg en de Belcrumhaven, is eveneens een algemene toelaatbaarheid opgenomen tot en met categorie III met de bepaling dat alleen bedrijfsactiviteiten met een maximale afstandsnorm van 50 meter zijn toegestaan. De kortste afstand tot het plangebied bedraagt circa 35m. De beoogde woningen vormen echter geen belemmering voor de nabijgelegen bedrijven aangezien er reeds bestaande woningen op kortere afstand zijn gelegen. Daarbij is van belang dat in de nabijheid van de beoogde woningen detailhandel is toegestaan. In de huidige situatie bevinden zich in de nabijheid van het plangebied twee supermarkten en een verkooppunt voor motorbrandstoffen (zonder

lpg). Op het bedrijventerrein zijn tevens enkele bedrijvenactiviteiten met een grotere richtafstand van 50 meter mogelijk gemaakt door middel van een specifieke aanduiding. Ook voor deze bedrijven geldt dat er al bestaande woningen op kortere afstand zijn gelegen zodat deze bedrijven als gevolg van de beoogde woningen niet in hun bedrijfsvoering worden beperkt.

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

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

3.6 Geluid

Inleiding

Geluid is één van de factoren die de beleving van de leefomgeving in belangrijke mate bepalen. Door de toename van het verkeer en de bedrijvigheid wordt de omgeving in steeds sterkere mate belast met geluid. Dit leidt tot steeds meer klachten. In een aantal gevallen wordt de gezondheid beïnvloed door geluid. Hoge geluidsniveaus kunnen het gehoor beschadigen en ook de verstoring van de slaap kan op de lange duur slecht zijn voor de gezondheid. Door de toename van het geluid in de omgeving, wordt de behoefte aan stilte steeds meer als een noodzaak gevoeld. Om deze zaken te ondervangen zijn normen opgenomen in wetten. Met name de Wet geluidhinder, het Besluit Geluidhinder, de Luchtvaartwet en de Wet milieubeheer zijn in dit kader van belang. Deze normen ondervangen echter slechts voor een deel de problemen. Zo richt de wetgeving zich op zogenaamde gevoelige objecten zoals woningen, scholen en ziekenhuizen. Over het geluid in natuur- en of buitengebieden zijn geen normen in wetten opgenomen, terwijl ook dit geluid als storend wordt ervaren. Dit gegeven wordt ook in het Nationaal Milieu Plan onderkend. Om de leefbaarheid te verbeteren of ten minste te handhaven, zal het beleid zich in de toekomst vooral richten op de bron van het geluid.

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

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

- wegverkeerslawaai
- spoorlawaai
- industrielawaai
- vliegtuiglawaai

Wet- en regelgeving omtrent geluid

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

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 rijksinfrastructuur 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 van gpp's 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.

Plangebied

De onderhavige ontwikkeling ligt aan een nieuwe aan te leggen weg en busbaan en wordt het bouwen van woningen mogelijk gemaakt. In het kader van geluid is er dus sprake van het aanleggen van een nieuwe weg ten opzichte van bestaande woningen en nieuwe woningen. Daarnaast is voor de nieuwe gebouwen eveneens sprake van geluid afkomstig van railverkeerslawaaï. In het bijgevoegd akoestisch onderzoek zijn de uitgangspunten en overwegingen uitgewerkt (zie hiervoor de akoestische rapportage akoestische rapportage Stationskwartier Breda, opgesteld door Movares met Kenmerk B&O-TVb-10000881695035R1 versie 4.2, 22 november 2010). In dit kader van onderhavig bestemmingsplan is er sprake van de volgende akoestisch relevante situaties:

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

In het voornoemde akoestisch onderzoek zijn de uitgangspunten en overwegingen uitgewerkt. Buiten het plangebied wordt het mogelijk gemaakt een nieuwe ontsluitingsweg aan te leggen. De weg is gelegen evenwijdig aan de noordzijde van het spoor tussen de Belcrumweg en de Doornboslaan. Het aanleggen van deze nieuwe weg is noodzakelijk om het station goed te kunnen ontsluiten. De nieuwe weg zal een geluidbelasting veroorzaken op bestaande woningen en op nieuwe woningen. Daarnaast zal de weg aansluiten op de bestaande wegenstructuur waardoor er ook sprake is van reconstructie conform de Wet geluidhinder. De busbanen gaan naar het OVTC aan de noordzijde van het spoor. In het plangebied worden naast kantoren en voorzieningen ook woningen gerealiseerd. De nieuwe woningen bevinden zich binnen de geluidzones van de Stationslaan, het spoor en overige gezoneerde wegen. Gezien de afscherming van bebouwing of snelheidsregime heeft een aantal wegen geen invloed op de nieuwe woningen.

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

Resultaten

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

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

- nieuwe weg en nieuwe woningen: 58 dB (art 83 lid 1);
- nieuwbouw langs spoor: 68 dB (art 4.10 Bgh).;

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

De periode waarover de geluidsbelasting moet worden berekend, is die tussen het jaar vóór de reconstructie en 10 jaar na reconstructie. Het gaat dus niet per definitie om iedere weg waar een aanpassing plaatsvindt. Alleen indien in deze periode de geluidsbelasting met meer dan 2 dB is toegenomen én indien de geluidsbelasting na reconstructie 48 dB of meer bedraagt, is er sprake van een

reconstructiesituatie in de zin van de Wet geluidhinder. De geluidsbelasting aan de gevels van bestaande woningen mag in principe niet met meer dan maximaal 5 dB toenemen.

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

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

Samenvattend volgen daaruit de volgende conclusies:

- De geluidbelastingen op de nieuw aan te leggen Stationslaan blijven voor de bestaande bebouwing onder de hoogste toelaatbare waarde voor ontheffing van 63 dB
- De geluidbelasting afkomstig van het wegverkeer op de Stationslaan overschrijdt aan de noordwestzijde de ten hoogste toelaatbare waarde voor ontheffing van 58 dB. Bij woningbouw moet hier bij het ontwerp rekening mee worden gehouden, bijvoorbeeld door toepassing van omsloten en afgeschermd buitenruimten. Bovendien kunnen geen hogere waarden worden verleend vanwege de overschrijding van de uiterste grenswaarde en dienen de betreffende gevels doof te worden uitgevoerd.
- Voor nieuwe geluidgevoelige bestemmingen waarbij de maximale toelaatbare waarde niet wordt overschreden dient uiteraard voldaan te worden aan het Ontheffingenbeleid van de gemeente Breda en het bouwbesluit.
- De Stationslaan levert voor de bestaande bebouwing weliswaar overschrijdingen van de voorkeursgrenswaarde maar de ten hoogst toelaatbare waarde 63 dB wordt niet overschreden. Op de mogelijk nieuwe bebouwing wordt de hoogst toelaatbare waarde van 58 dB niet overschreden. De aanvullende eis dat de woningen moeten beschikken over ten minste één geluidsluwe gevel kan niet overal worden nageleefd tenzij het plan aangepast wordt. Voor nieuwbouw zal dit in het ontwerp moeten worden meegenomen;
- De geluidbelasting vanwege het railverkeer is voor een gedeelte van de nieuwbouw ten noorden van het spoor en ten zuiden van de Stationslaan hoger dan de maximale ontheffingswaarde van 68 dB. Bij woningbouw moet hier bij het ontwerp rekening mee worden gehouden, bijvoorbeeld door toepassing van omsloten en afgeschermd buitenruimten. Bovendien kunnen geen hogere waarden worden verleend vanwege de overschrijding van de uiterste grenswaarde en dienen de betreffende gevels doof te worden uitgevoerd.
- Er is op de Belcrumweg sprake van een reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder. Bij de bestaande bebouwing kunnen de overschrijdingen met de toepassing van Microflex 0/6 of een stiller wegdek worden weggenomen. Voor nieuwbouw wordt langs de Belcrumweg de voorkeursgrenswaarde van 48 dB overschreden maar niet de hoogst toelaatbare waarde van 63 dB. Wel moet bij nieuwbouw worden gezorgd voor minimaal een geluidsluwe gevel;
- Op het wegvak Speelhuisplein/Speelhuislaan en in zowel de Terheijdensweg als de Terheijdenstraat is sprake van een afname in geluidbelasting;
- Er is op de Doornboslaan gedeeltelijk sprake van een reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder. Er is onderzoek gedaan naar de toepassing van geluidsreducerende maatregelen, maar een nog stiller wegdek of een schermvariant zijn op een aantal locaties niet toepasbaar en/of niet doelmatig. Voor de woningen met overschrijdingen zijn hogere waarden vastgesteld;
- In de Teteringenstraat volstaat de toepassing van stil wegdek met een effect van minimaal 2 dB, zodat er geen sprake meer is van reconstructie-effect;
- De geluidbelasting op de nieuwbouw ten gevolge van het railverkeerslawaai overschrijdt op een aantal plaatsen de ten hoogste toelaatbare waarde. Zonder aanvullende maatregelen kan geen ontheffing worden verleend.

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

Conclusie

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

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

3.7 Luchtkwaliteit

Algemeen

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

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

Regelgeving

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

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

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

Besluit gevoelige bestemmingen

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

Nieuwe ontwikkelingen mogen er niet toe leiden dat de grenswaarden worden overschreden. Indien blijkt dat dit toch het geval is, kan onderzocht worden of het mogelijk is om met maatregelen toch te

voldoen aan de normen. Hierbij hebben bronmaatregelen de voorkeur. Indien dit niet mogelijk is kunnen overdrachtsmaatregelen of in het uiterste geval maatregelen bij de ontvanger worden genomen.

Onderzoek

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

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

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

Conclusie

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

3.8 Geur

Geur algemeen

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

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

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

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

Invloed geur op plangebied in stad

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

Uit de milieuvergunning volgt dat de geur van beide inrichtingen als 'niet hinderlijke' geur is beoordeeld. Voor dit type geur treedt hinder pas op bij een geurconcentratie van 10 ge/m^3 98-perc. Uit de geurverspreidingsberekening blijkt dat de geurbelasting van beide inrichtingen ter plaatse van het plangebied niet meer bedraagt dan 5 ge/m^3 98-percentiel. Daarom zal er geen sprake zijn van geurhinder ter plaatse van het plangebied. Bij de gemeente zijn momenteel ook geen geurklachten

bekend. Als gevolg van de ontwikkeling van nieuwe woningen worden beide inrichtingen tevens niet in hun bedrijfsvoering belemmerd.

Conclusie

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

3.9 Externe veiligheid

Algemeen

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

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

De belangrijkste zijn:

1. Besluit externe veiligheid buisleidingen van 2010
2. Circulaire Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen van 2004.
3. Besluit externe veiligheid inrichtingen van 2004.

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

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

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

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

Het groepsrisico wordt weergegeven in een grafiek met op de horizontale as het aantal dodelijke slachtoffers en op de verticale as de kans per jaar op tenminste dat aantal slachtoffers. Welke kans nog acceptabel geacht wordt, is afhankelijk van de omvang van de calamiteit. Het groepsrisico laat zich niet in de vorm van een risicocontour op een kaart weergeven, maar kan wel worden vertaald in

een dichtheid van personen per hectare. Hoe meer personen per hectare in het invloedsgebied van een hier bedoeld ongeval aanwezig zijn, hoe groter het aantal (potentiële) slachtoffers is. Het ijkpunt, waarbinnen gezocht moet worden naar maatschappelijk aanvaardbare grenzen, voor het groepsrisico is vastgelegd in een oriëntatiewaarde. Langs transportverbindingen zijn de oriëntatiewaarden 10^{-4} per jaar voor 10 slachtoffers, 10^{-6} per jaar voor 100 slachtoffers, 10^{-8} per jaar voor 1000 slachtoffers etc. Op grond van artikel 13 van het Besluit externe veiligheid inrichtingen is het vereist invulling te geven aan de Verantwoordingsplicht bij het opstellen van een bestemmingsplan als het plangebied is gelegen binnen het invloedsgebied van een risicobron. Voor het groepsrisico ten gevolge van transportbronnen is de Circulaire Risiconormering Vervoer Gevaarlijke Stoffen gepubliceerd. Ook deze circulaire kent het principe van de verantwoordingsplicht.

In het plangebied hoeft alleen rekening worden gehouden met het vervoer van gevaarlijke stoffen per spoor (via de Brabantroute).

Transport per spoor

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

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

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

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

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

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

Verantwoording Groepsrisico

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

Mogelijke alternatieven

In het SRUP (1995), een nadere uitwerking van het streekplan op het niveau van de stadsregio, wordt een voorkeur uitgesproken voor woningbouwontwikkeling die leidt tot een verdere verdichting van het bestaand stedelijk gebied. Een toekomstige uitbreiding van het stadsregionale voorziening pakket en de mogelijkheden voor intensieve vormen van bedrijvigheid en woningbouw ziet de regio vooral in de Spoorzone gelokaliseerd. De plannen rond het station Breda zijn in 1998 door de Tweede Kamer voorlopig geplaatst op de lijst van Nieuwe Sleutelprojecten (stationsontwikkelingsprojecten van internationale betekenis). Deze status leidt al snel tot een verkenning van de mogelijkheden en kansen voor de ontwikkeling van de Spoorzone tot een toplocatie voor de functies wonen, werken en

voorzieningen en een internationaal transferium. Uit deze verkenning (Breda 2000) blijkt dat de ontwikkeling van het Sleutelproject Breda kansrijk is en in overeenstemming met de doelstellingen van de rijksoverheid. In januari 2000 wordt het project daarom definitief toegevoegd aan de lijst van Nieuwe Sleutelprojecten.

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

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

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

Zelfredzaamheid

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

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

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

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

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

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

Beheersbaarheid/bestrijdbaarheid

Beheersbaarheid richt zich op de inzetbaarheid van de hulpverleningsdiensten en in hoeverre zij in staat zijn om hun taken goed uit te voeren en daarmee verdere ontwikkeling van het schadebeeld kunnen voorkomen. De toetsing (op bestemmingsplanniveau) dient zich vooral te richten op de

invloeden per locatie, zodat bij toetsing van nieuwe ontwikkelingen kan worden nagegaan of de randvoorwaarden en omgevingscondities voor de hulpverlening akkoord zijn. Locatie-specifieke aspecten voor de hulpverlening, die van belang zijn voor de inzet van de hulpverleningsdiensten zijn:

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

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

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

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

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

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

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

Voorbeelden van deze maatregelen zijn:

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

In de planregels zijn de ruimtelijk relevante elementen van deze maatregelen nader juridisch vastgelegd. Omdat op voorhand niet aangegeven kan worden hoe bouwplannen, vluchtroutes en andere zaken zullen worden en hoe ze ten opzichte van elkaar zijn gesitueerd, wordt aan het College de bevoegdheid gegeven nadere eisen te stellen met betrekking tot bouwkundige aspecten. Ter verkleining van het risico ten gevolge van transport van gevaarlijke stoffen per spoor blijft de gemeente Breda de Europese, landelijke en provinciale ontwikkelingen nauwgezet volgen. Komen uit deze ontwikkelingen maatregelen die maatschappelijk en financieel verantwoord zijn, zullen deze worden doorgevoerd.

3.10 Duurzaamheid

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

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

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

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

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

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

Wanneer vindt de gemeente een woning voldoende duurzaam?

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

Marktpartijen in Breda worden uitgedaagd en gestimuleerd om vooral zelf het initiatief te nemen. Geen keurslijf, maar flexibiliteit, zodat het voldoende ruimte biedt om in te spelen op eigen beleid en plaatselijke omstandigheden. Om tegemoet te komen aan de wens van marktpartijen voor meer uniformiteit, gelijkheid en minder regels, sluit de gemeente Breda aan bij het Nationaal Pakket Duurzaam Bouwen Nieuwbouw en Bestaande Bouw.

Het ministerie van VROM en de bouwwereld hebben samen het Nationaal Pakket Duurzaam Bouwen vastgesteld. Dit pakket onderscheidt vaste en variabele maatregelen. De vaste maatregelen hebben een onbetwist milieuvoordeel, zijn algemeen toepasbaar in alle bouwwerken en hebben geen of zeer

beperkte meerkosten tot gevolg. Duurzaam Bouwen is niet alleen een kwestie van het afvinken van een lijstje met maatregelen. Het Nationaal Pakket moet dan ook niet worden beschouwd als doel op zich, maar als een middel om verder te bouwen aan duurzaamheid.

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

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

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

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

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

HOOFDSTUK 4 Juridische planbeschrijving

4.1 Inleiding

In deze paragraaf komt de vertaling van de ontwikkeling naar de juridische regeling, bestaande uit de verbeelding en de planregels, aan bod, waarbij allereerst de hoofdpzet van het bestemmingsplan wordt beschreven en daarna de inleidende regels en de bestemmingsregels aan bod komen.

4.2 Hoofdpzet

Het bestemmingsplan bestaat uit planregels, een verbeelding (plankaart) en een toelichting. De planregels en de verbeelding vormen het juridisch bindende deel van het bestemmingsplan. De verbeelding heeft de rol van visualisering van de bestemmingen. De planregels regelen hoe de betreffende gronden mogen worden gebruikt en bebouwd. De bestemmingen zijn zo opgenomen dat voldoende rechtszekerheid bestaat voor omwonenden en andere gebruikers van het gebied en de omliggende gebieden. In de toelichting wordt gemotiveerd waarom sprake is van een goede ruimtelijke ordening. Het plan is opgesteld op basis van de zogenoemde Standaard Vergelijkbare Bestemmingsplannen 2008 (SVBP2008).

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

4.3 Indeling planregels

De juridische regeling bestaat uit vier hoofdstukken, te weten:

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

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

4.4 Wijziging planregels en verbeelding

In het onderhavige plan zijn de planregels en de verbeelding zoals die ook opgenomen waren in het bestemmingsplan Stationslaan grotendeels overgenomen.

Op de volgende punten zijn deze regels aangepast:

In de regels voor de bestemming Gemengd is onder de bestemmingsomschrijving de calamiteitenroute langs het spoor opgenomen. Met de uitbreiding van de bestemming Gemengd richting het spoor is dit noodzakelijk geworden. In eerste aanleg was deze gepland binnen de bestemming 'Verkeersdoeleinden railverkeer' zoals die is opgenomen in het bestemmingsplan Stationskwartier.

In de planregels voor de bestemming Gemengd wordt de mogelijkheid toegevoegd dat het gehele perceel tot een hoogte van 4,50 meter mag worden bebouwd. De overige bebouwingspercentages blijven gehandhaafd. Met deze wijziging wordt het mogelijk gemaakt het gehele plangebied te bebouwen tot een hoogte van maximaal 4,50 meter, voornamelijk ten behoeve van het bouwen van parkeervoorzieningen boven het peil, zoals dit ook oorspronkelijk was bedoeld en vastgelegd in het bestemmingsplan Stationskwartier.

Verder zijn de regels aangepast aan het plangebied en zijn regels, welke geen betrekking hierop hebben, uit de regels verwijderd.

De verbeelding is aangepast in die zin dat aan de zuidkant langs het spoor het plangebied ten opzichte van het plan Stationslaan naar het zuiden is uitgebreid. Hier is deels de bestemming 'Verkeersdoeleinden railverkeer' gewijzigd in de bestemming 'Gemengd' en is de calamiteitenroute (brandweertoegang) gesitueerd binnen deze bestemming. Verder is aan de verbeelding t.b.v. de brandweertoegang een hoogtescheidingslijn toegevoegd.

4.5 Bestemmingen

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

Gemengd (artikel 3)

Binnen deze bestemming zijn de toegestane functies en de bijhorende aantallen en brutovloeroppervlak (woningen, kantoren, detailhandel, dienstverlening en horeca) aangegeven. Ter plaatse van de aanduiding 'specifieke vorm van verkeer-3' dient voorzien te worden in een calamiteitenroute met een minimale breedte van 4 meter. Met de aanduiding 'specifieke vorm van verkeer- 1' is aangegeven waar het OV-tracé is voorzien. De parkeernormen zijn in de regels behorende bij deze bestemming opgenomen.

In de planregels zijn afwijkingsbevoegdheden opgenomen om af te wijken van de parkeernormen (onder voorwaarden) en om het OV-tracé (met ten hoogste 15 meter) te kunnen verleggen. Daar waar de aanduiding 'gevellijn' is aangegeven dienen gebouwen te worden gebouwd in de bouwgrens. Dit om een aaneengesloten bebouwingswand te waarborgen. In de regels is bepaald dat aan de oostzijde van het bouwvlak ten zuiden van de Stationslaan, voor ten minste 40% in de naar de aanduiding gekeerde gevellijn gebouwd dient te worden. Binnen deze bestemming ter plaatse van de aanduiding 'specifieke vorm van verkeer -2' is nog een calamiteitenroute (brandweertoegang) geregeld.

Verkeer (artikel 4)

De bestemming 'Verkeer' heeft betrekking op de Stationslaan inclusief de aantakkingen op de bestaande wegen en het Speelhuisplein voor zover er sprake is van een snelheidsregime van 50km/h. Binnen deze bestemming zijn wegen, voet- en fietspaden, parkeervoorzieningen, maar ook nutsvoorzieningen, groen en water mogelijk. Ter plaatse van de aanduiding 'specifieke vorm van gemengd-1' zijn ook kantoren toegestaan vanaf een hoogte van 6 meter. Het betreft hier 'over de weg hangende' bouwdelen behorende bij de aangrenzende bebouwing binnen de bestemming Gemengd, ter plaatse van het geplande gerechtsgebouw. Er zijn voor het overige uitsluitend bouwwerken, geen gebouwen zijnde, toegestaan binnen de bestemming Verkeer.

HOOFDSTUK 5 Uitvoerbaarheid

Inleiding

Het bestemmingsplan Stationslaan 2012 is een herziening van het, op 31 mei 2011 vastgestelde, bestemmingsplan Stationslaan. De herziening heeft betrekking op een deel van het bestemmingsplan Stationslaan, namelijk de ontwikkelgebieden die gelegen zijn tussen het spoor, de Belcrumweg, de Stationslaan en het OVTC.

Op 1 juli 2008 is de Wet op de ruimtelijke ordening (Wro) in werking getreden. De 'grondexploitatiewet' is een onderdeel van deze Wro (afdeling 6.4) en met name ingesteld om aan de gemeente bij particuliere ontwikkelingen een goede regeling van kostenverhaal en het stellen van locatie-eisen te bieden. In de volgende paragraaf is beschreven op welke wijze uitvoering is gegeven aan afdeling 6.4 grondexploitatie van de Wro. In de daarop volgende paragraaf is de financiële uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan nader toegelicht.

Exploitatieplan

Zoals eerder in dit hoofdstuk is verwoord is, komen de huidige bouwmogelijkheden overeen met het eerder vastgestelde bestemmingsplan en valt de herziening hiermee niet onder de reikwijdte van de grondexploitatiewet. Hiermee is er geen wettelijke basis aanwezig om een exploitatieplan vast te stellen.

De grond is eigendom van de gemeente. Met de Staat is een koopovereenkomst gesloten aangaande de verkoop van de gronden ten behoeve van de realisatie van het gerechtsgebouw.

Financiële uitvoerbaarheid

Binnen het bestemmingsplan is voorzien in een bouwplanontwikkeling. De kosten voor de aankoop van de gronden, slopen van de opstallen, de saneringskosten en het bouwrijp maken van de gronden zijn opgenomen in de vastgestelde grondexploitatie Stationskwartier. De dekking van deze kosten is voorzien middels de verkoop van de gronden. De grondexploitatie Stationskwartier heeft betrekking op een groter plangebied waarin ook de andere ontwikkellocaties binnen het Stationskwartier en de toeleidende en gebiedseigen infrastructuur in is opgenomen. De grondexploitatie Stationskwartier heeft een negatief planresultaat. Hiervoor is een voorziening getroffen ter grootte van het tekort.

Exploitatieplan

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

HOOFDSTUK 6 Communicatie

6.1 Inleiding

In de Wet ruimtelijke ordening (Wro) is de te volgen procedure voor het bestemmingsplan vastgelegd. Allereerst is een conceptontwerpbestemmingsplan opgesteld. In dit stadium vindt het wettelijke vooroverleg plaats met instanties als waterschap, diensten van het Rijk en provincie. Indien dit traject is afgerond, start de wettelijke procedure met betrekking tot vaststelling van het bestemmingsplan.

6.2 Procedure

6.2.1 Inspraak

Inspraak is niet wettelijk verplicht. Vanwege de beperkte omvang van de wijzigingen wordt geen inspraakprocedure gevolgd.

6.2.2 Vooroverleg

In het kader van het wettelijk voorgeschreven vooroverleg als bedoeld in artikel 3.1.1 van het Besluit ruimtelijke ordening is het conceptontwerpbestemmingsplan toegezonden aan de volgende belanghebbende instanties:

1. Provincie Noord-Brabant, directie ROH;
2. Rijksdienst voor archeologie, cultuurlandschap en monumenten;
3. Waterschap Brabantse Delta;
4. Prorail;
5. Rijksgebouwendienst;
6. NV Nederlandse Spoorwegen;
7. Wijkraad Belcrum.

In het kader van dit vooroverleg zijn reacties ingekomen van Waterschap Brabantse Delta en de Wijkraad Belcrum. Van de overige instanties is geen reactie ontvangen.

Hierna zijn de reacties van de twee instanties kort samengevat en van een gemeentelijke reactie voorzien.

Waterschap Brabantse Delta

Inhoud reactie

1. In de toelichting is niets aangegeven over de toename van het verhard oppervlak. Verzocht wordt dit alsnog nader toe te lichten.
2. Er is onduidelijk hoe de totale retentieopgave ingevuld gaat worden. Voorkeur gaat uit naar infiltreren, indien niet mogelijk retentie in open water of op daken en tenslotte retentie buiten het plangebied. De retentieopgave dient verduidelijkt te worden.

Reactie

1. In de toelichting is hieraan alsnog aandacht besteed.
2. Een groot deel van het coulisselandschap is gelegen op een gebouwde parkeervoorziening en zal functioneren als daktuin/dakpark met siergrassen, vaste planten en bomen. Op de parkeergarage komt daartoe een pakket grond te liggen. Het pakket grond is zanderig en waterdoorlatend. Het regenwater kan hierin infiltreren. Het coulisselandschap vervult in deze derhalve de functie van infiltratiegebied en waterberging. Op de daken zal zowel een drainage systeem als ook een irrigatiesysteem noodzakelijk zijn t.b.v. de beplanting en de bomen die er komen te staan. Voor het bergen van incidenteel grote hoeveelheden regenwater die niet in het coulisselandschap kunnen worden opgeslagen, wordt een drainagesysteem aangebracht om overtollig water boven een bepaalde hoogte af te voeren. Daar bergingsvoorzieningen binnen het gebied Stationskwartier verder niet mogelijk zijn, wordt gezocht naar retentie buiten het plangebied. Momenteel wordt gestudeerd op de mogelijkheden van een buffer bij de Spinola Schans. Een en ander zal in overleg met het Waterschap plaatsvinden.

Wijkraad Belcrum

Inhoud reactie

1. De Wijkraad vraagt zich af of er nog wel voldoende plaats is voor groen nu elk perceel volledig bebouwd mag worden. Ondanks de bomen langs de nieuwe Stationslaan is er in de wijk Belcrum toch nog veel groen verloren gaan.
2. Is er voldoende waarborg dat de gerealiseerde parkeerplaatsen niet anders gebruikt gaan worden?
3. In het Stationskwartier wordt als doel nagestreefd zo weinig mogelijk voertuigen te stallen in de openbare ruimte. Wordt dit doel wel gehaald?

Reactie

1. Er is in het plan zeker nog wel voldoende ruimte voor groen. Op de parkeerdekken ligt de verplichting uitvoering te geven aan de uitgangspunten van het coulissenlandschap. Dit betekent in de praktijk dat op de parkeerdekken van de parkeergarages, voor zover daar geen andere voorzieningen zoals kantoren gerealiseerd gaan worden, groen te realiseren.
2. Het gebruik van parkeerplaatsen voor andere doeleinden dan sec parkeren is in strijd met de gebruiksregels. Het ter verkoop opstellen van voertuigen op parkeerplaatsen is daarmee dan ook verboden.
3. Het doel is nog steeds om zo veel mogelijk parkeerplaatsen in gebouwde voorzieningen te realiseren. In het plan is aanleggen van een bepaalde hoeveelheid parkeerplaatsen verplicht gesteld. Deze zullen bij voorkeur in gebouwde voorzieningen gerealiseerd moeten worden. Om de kosten hiervan te beperken en hierdoor zekerheid te krijgen over de realisatie van deze gebouwde voorzieningen is de mogelijkheid opgenomen deze te realiseren tot 4,50 boven peil. Bovendien wordt de verplichting opgelegd op de parkeerdekken, zoals ook al onder 1 is aangegeven, het coulissenlandschap te realiseren.