



Gemeente Breda



Bestemmingsplan “Drie Hoefijzers, zuid”

Februari 2008

Inhoudsopgave

Toelichting	5
1. Inleiding	6
1.1. Aanleiding	6
1.2. Doel	6
1.3. Ligging en plangrenzen	6
1.4. Vigerende bestemmingsplannen	7
2. Positionering en context	8
2.1. Positionering in groter verband	8
2.2. Beleid	9
2.3. Planontwikkeling	10
2.4. Milieu Effect Rapportage	11
3. Inventarisatie en analyse	12
3.1. Historie en ruimtelijke structuur	12
3.2. Het Beschermd Stadsgezicht	17
3.3. Functionele structuur	21
3.4. Verkeer	21
3.5. Belemmeringen	22
4. Doelstellingen van het bestemmingsplan	23
4.1. Inleiding	23
4.2. Het functioneel programma	23
4.3. Het stedenbouwkundig plan	24
4.4. Richtlijnen	26
5. Milieu-hygienische aspecten	30
5.1. Algemeen	30
5.2. De Milieu Effect Rapportage	30
5.3. Bodem	31
5.4. Geluid	32
5.5. Luchtkwaliteit	35
5.6. Externe veiligheid en calamiteiten	38
5.7. Duurzaamheid, Afval en Energie	47
5.8. Waterparagraaf	48
5.9. Ecologie, Flora- en Faunatoets	49
6. Beschrijving van het bestemmingsplan	50
6.1. Hoofdpzet	50
6.2. Overige sturingsinstrumenten	50
6.3. Bestemmingen	51
7. Economische uitvoerbaarheid	53
8. Inspraak en vooroverleg	54
8.1. Inspraak	54
8.2. Vooroverleg ex artikel 10 Bro	66
Voorschriften	72
Artikel 1. Begripsbepalingen	73

Artikel 2.	Wijze van meten	78
Artikel 3.	Woongebied	79
Artikel 4.	Woondoeleinden	81
Artikel 5.	Gemengde doeleinden	83
Artikel 6.	Kantoren	85
Artikel 7.	Maatschappelijke doeleinden	87
Artikel 8.	Verkeersdoeleinden	88
Artikel 9.	Verkeers- en verblijfsdoeleinden	89
Artikel 10.	Verkeersdoeleinden railverkeer	90
Artikel 11.	Archeologische beschermingszone	91
Artikel 12.	Overige bepalingen.	92
Artikel 13.	Slotbepalingen	94

Toelichting

1. Inleiding

1.1. Aanleiding

In 2003 werd door de Interbrew-directie bekend gemaakt dat de brouwerij in 2004 gesloten zou worden. De productiegebouwen van de brouwerij zijn aansluitend in 2005 gesloopt. Door het opstellen van een stedenbouwkundig plan is de herontwikkeling van het terrein door projectontwikkelaar AM ter hand genomen.

Het is het beleid van de gemeente Breda om voor haar grondgebied te kunnen beschikken over adequate bestemmingsplannen zodat de ruimtelijke ontwikkeling in goede banen kan worden geleid. Voor grote delen van het brouwerij-terrein geldt op dit moment geen bestemmingsplan. Zodat de wenselijkheid om een dergelijk plan op te stellen des te sterker is.

1.2. Doel

Het doel van het voorliggende bestemmingsplan is het in planologisch-juridische zin mogelijk maken van de herontwikkeling van het brouwerij-terrein. Hierbij wordt aangesloten op de RaamOvereenkomst die tussen AM, grondeigenaar Inbev en de gemeente Breda in 2005 is gesloten over de herontwikkeling van dit terrein.

Hierbij wordt tevens zoveel mogelijk aangesloten op het door de gemeenteraad vastgestelde Structuurvisie Spoorzone (2005), de door de gemeenteraad vastgelegde hoofdlijnen voor de herontwikkeling van de locatie Drie Hoefijzers (2005) en andere beleidskaders die voor de ontwikkeling van de Spoorzone als geheel zijn opgesteld.

1.3. Ligging en plangrenzen

Het plangebied is gelegen op de grens van de historische vestingstad. De brouwerij werd gerealiseerd op terreinen die beschikbaar kwamen na het ontmantelen van de vestingwerken. De ligging aan de spoorlijn was eveneens een belangrijke vestigingsfactor. Lange tijd lag de brouwerij aan de rand van de stad. Door de snelle groei van de stad in de jaren '50 en '60 is de locatie ook aan de noordzijde omsloten door stedelijke bebouwing. Het plangebied ligt daarmee op de grens van de oude en de nieuwe stad.

De spoorlijn vormde rond 1900 de ideale vestigingslocatie voor bedrijvigheid. Langs deze spoorbundel liggen dan ook vele industriële complexen. Naast de brouwerij zijn ook te noemen de suikerfabriek CSM, de HERO, de machinefabrieken Tauw en Backer&Rueb. In de laatste jaren trekken deze fabrieken naar elders en komt deze zone vrij voor stedelijke herontwikkeling. De ligging, aansluitend op het nieuwe stationskwartier als onderdeel van de Spoorzone, geeft aan de transformatie van het brouwerij-complex een extra impuls.

Het gebied kan gekenmerkt worden als een verstild gebied. Het ligt als het ware terzijde van de stedelijke routes. De grootschaligheid van de brouwerij zorgde voor een geringe opname in het stedelijk leven. De woningen aan de Ceresstraat zijn daardoor ook nooit onderwerp geweest van grootschalige ingrepen.

Het plangebied van dit bestemmingsplan "Drie Hoefijzers, zuid" komt grotendeels overeen met het terrein van de Brouwerij ten zuiden van de spoorlijn. Aangezien ook in de directe omgeving plaatselijk geen bestemmingsplan van kracht is, wordt ook dit binnen de plangrenzen getrokken.

Het plangebied wordt derhalve begrensd door de Terheijdenstraat, de spoorlijn naar Tilburg, de Ceresstraat, de Teteringenstraat en de Oranjesingel. Het plangebied sluit daarmee tevens aan op de plangrenzen van omliggende bestemmingsplannen.

Voor grote delen van het plangebied geldt geen bestemmingsplan.

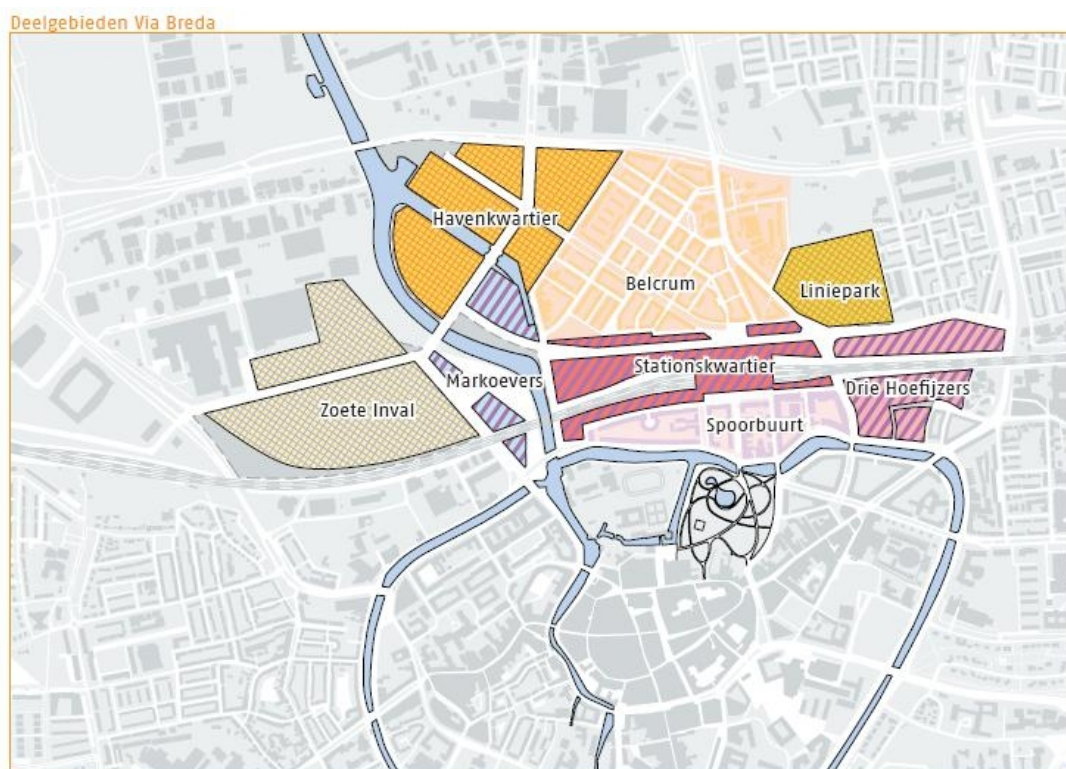
<u>Bestemmingsplan</u>	<u>vastgesteld</u>	<u>goedgekeurd</u>	<u>KB</u>
Verspreid liggende terreinen (B070)	12.01.1981	15.12.1981	11.02.1985



2. Positionering en context

2.1. Positionering in groter verband

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



Via Breda

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

Het gehele Spoorzone gebied beslaat ongeveer 160 hectare. Het ontwikkelingsgebied Drie Hoefijzers neemt hiervan circa 8 hectaren in.

2.2. Beleid

De Spoorzone en Drie Hoefijzers spelen een belangrijke rol in het lokale, regionale en nationale ruimtelijke beleid.

2.2.1. Provinciaal beleid

Eén van de uitgangspunten van het provinciaal streekplan uit 1992 (1992, Provincie Noord-Brabant) is het terugdringen van de groei van de automobiliteit. In het stads Regionaal UitwerkingsPlan (SRUP, 1995, Provincie Noord-Brabant) wordt hier invulling aangegeven door te pleiten voor uitbreidingen die zo dicht mogelijk bij het bestaand stedelijk gebied moeten liggen. Ook kan de automobiliteit sterk worden teruggedrongen door het ruimtegebruik rond de knooppunten van het openbaar vervoer te intensiveren en in hogere (woning)dichtheden te bouwen. Met het oog op de lange termijn verdienen vooral die locaties aanbeveling die zowel aansluiten op railinfrastructuur, en (potentieel nieuw) busvervoer als op bestaand stedelijk gebied.

In het SRUP is een voorkeur uitgesproken voor woningbouwontwikkeling die leidt tot een verdere verdichting van het bestaand stedelijk gebied. Over het algemeen geldt dat op deze wijze een bijdrage wordt geleverd aan draagvlakvergroting voor stedelijke voorzieningen. Verder heeft deze wijze van stedenbouw dikwijls een positieve uitwerking op de functionele en ruimtelijke kwaliteit van het bestaand stedelijk gebied. Onder meer wordt in het SRUP gepleit voor de ontwikkeling van het Chasséterrein, IJpelaar-Oost en andere binnenstedelijke locaties. Een toekomstige uitbreiding van het stadsregionale voorzieningspakket en de mogelijkheden voor intensieve vormen van bedrijvigheid en woningbouw ziet de regio vooral in de Spoorzone gelokaliseerd.

In het SRUP (1995, Provincie Noord-Brabant) wordt geconstateerd dat bij de ontwikkeling van stadsregionale locaties binnen het bestaande stedelijk gebied moet worden uitgegaan van bedrijven in de milieucategorieën 1 t/m 3 die arbeidsintensief zijn en een hoog bezoekersaandeel hebben. Mede op grond van het locatie- en mobiliteitsbeleid is de Spoorzone in Breda daarom als speerpunt van kantoorontwikkeling aangewezen.

In het Streekplan Noord-Brabant 2002 (2002, Provincie Noord-Brabant) ligt het accent in het ruimtelijke beleid op 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. De stedelijke regio's en de grote steden kennen bovendien een intensiveringopgave op belangrijke infrastructurele knooppunten. Meervoudig ruimtegebruik is hierbij een van de leidende thema's: door verschillende functies op een locatie te combineren kan extra ruimtebeslag worden beperkt of zelfs voorkomen. Onder meer wordt hierbij gedacht aan de combinatie van wonen, werken en zorg onder één dak. De Spoorzone heeft gezien zijn ligging in de stad de potentie om een wezenlijke bijdrage te leveren aan ruimtelijk structurele doelen die in het Streekplan Noord-Brabant 2002 gesteld zijn.

Het beleid zoals dat in het Streekplan is vastgelegd, is nader gedetailleerd in het Uitwerkingsplan Breda-Tilburg (vastgesteld december 2004).

In vergelijking met het SRUP uit 1995 komt de betekenis van Brabantstad en de rol van Breda daarin, sterker naar voren gekomen. Dit uit zich in het gegeven dat voor Breda en Tilburg één ruimtelijke ordeningsvisie is opgesteld. Voor De Spoorzone kan dit als een extra onderbouwing van de gewenste euregionale schaa sprong worden aangemerkt.

2.2.2. Gemeentelijk beleid

Breda wil een stad zijn waarin mensen graag wonen, werken en recreëren. Leefbaarheid en duurzaamheid zijn hiervoor sleutelbegrippen. Een gezond en veilig woonmilieu is hierbij van groot belang. Daarnaast hebben bedrijven ruimte nodig om zich te ontwikkelen en dient er voldoende groen te zijn voor natuurontwikkeling en recreatie. Om dit te kunnen bereiken dient bij ruimtelijke ontwikkelingen integraal naar het te ontwikkelen gebied te worden gekeken om alle, soms tegenstrijdige, belangen zo goed mogelijk op elkaar af te stemmen.

De gemeentelijke visie op het plangebied is gebaseerd op het beleid dat vorm heeft gekregen met de Structuurvisie Binnenstad (1998, Gemeente Breda) en het Stadsplan (1998, Gemeente Breda). Hierin zijn de navolgende doelstellingen gedefinieerd:

1. De versterking van de relatie Spoorzone – Binnenstad;
2. De structuur van Belcrum beter laten aansluiten op haar omgeving;
3. De vermindering van de barrièrewerking van het spoor;
4. De Haagse Beemden en de Hoge Vught beter laten aansluiten op het centrum van de stad;
5. Verbetering van het leefmilieu in het centrale deel van de stad.

De beleidsnotitie 'Maatwerk in programmering' die in november 2001 door de gemeenteraad is vastgesteld, betekent een nieuwe start voor het woonbeleid van Breda. De gemeente maakt hiermee duidelijk dat zij extra inspanningen wil leveren om aan de kwalitatieve woningvraag tegemoet te komen. De lat wordt hoog gelegd door de ambitie uit te spreken 13.000 woningen tussen 2000 en 2010 te willen realiseren. In de nota "Perspectief wonen 2000-2010" (Gemeente Breda, oktober 2003), is het beleid verder uitgewerkt.

In de Milieuvisie Breda 2015 (2002, Gemeente Breda) zijn de beleidsdoelstellingen op het gebied van leefbaarheid en duurzaamheid geformuleerd. Deze zijn voor wonen, werken en recreëren uitgewerkt naar de diverse milieuthema's: afval, bodem, energie, externe veiligheid, geluid en lucht, geur, natuur en water. De uitvoering van het gemeentelijk milieubeleid heeft in het verleden bijgedragen aan een groene, leefbare, schone, rustige en veilige stad. Daarbij zijn duurzaamheid en leefbaarheid de pijlers geweest. Ook in de toekomst wil Breda een stad zijn waar mensen graag wonen, werken en verblijven. Breda streeft naar een duurzame stedelijke ontwikkeling waarbij steeds gezocht wordt naar een samengaan van milieukwaliteit en stedelijke kwaliteit. Duurzame stedenbouw is het creëren van vormen en functies die duurzaam wonen, werken en recreëren bevorderen. Een integrale benadering van de stedelijke ontwikkeling en het gebruik van het buitengebied is een voorwaarde om tot een goede balans te komen.

2.3. Planontwikkeling

In 2005 is door de gemeente de Structuurvisie Spoorzone opgesteld. De visie zet in op een verbetering van de sociaal-economische structuur van de stad door de transformatie van de Spoorzone. De aansluiting van Breda op het netwerk van hoge snelheidstreinen en het wegtrekken van de industrie uit de binnensteden, vormen hiervoor de aanleiding. De gemeente kiest daarbij voor een gefaseerde benadering waarbij 6 deelgebieden in een periode van 20 jaar tot ontwikkeling worden gebracht. Het Stationskwartier krijgt direct naast de nieuw te realiseren OV-Terminal vooral de functie van zakencentrum. Drie Hoefijzers krijgt een invulling met de nadruk op wonen. Op deze wijze zijn beide gebieden complementair aan elkaar.

Parallel aan de afronding van de Structuurvisie Spoorzone zijn daartoe de hoofdlijnen voor de herontwikkeling van de locatie Drie Hoefijzers opgesteld. Dit heeft geleid tot een besluit door de gemeenteraad in april 2005. De hoofdlijnen voor de herontwikkeling van de locatie sluiten, voor de zuidzijde, sterk aan bij de gegevens van de buurt. Het singelmilieu, de monumenten in het gebied en de historische drager van de Ceresstraat zijn bepalend voor het nieuwe woongebied. Aan de noordzijde sluit de locatie aan op de herstructurering van de

Linie. Het noordelijk deel zal overigens later worden uitgewerkt dan het zuidelijk deel. Op basis van de hoofdlijnen voor de herontwikkeling van het gebied is een raamovereenkomst gesloten met ontwikkelaar AM en eigenaar Inbev, welke de basis vormt voor de planontwikkeling.

2.4. Milieu Effect Rapportage

De ontwikkeling van de Spoorzone –waar het gebied Drie Hoefijzers deel van uitmaakt– voorziet in de ontwikkeling van een gebied van ca. 160 ha. In dit gebied is ruimte voor de ontwikkeling van circa 5.000 woningen en ruim 400.000 m² bruto vloeroppervlak ten behoeve van werkfuncties en voorzieningen. Op grond van de Wet milieubeheer dient voor een project de procedure van de milieueffectrapportage (m.e.r.) te worden doorlopen indien deze activiteit betrekking heeft op een *aaneengesloten* gebied én 4.000 woningen of meer omvat binnen de bebouwde kom (zie het Besluit milieueffectrapportage, onderdeel C, activiteit 11 “Bouw van woningen”). Het doel van m.e.r. is, om in de besluitvorming het milieubelang - tussen alle andere belangen – een volwaardige rol te laten spelen. De procedure is wettelijk geregeld in de Wet milieubeheer en diverse uitvoeringsbesluiten. Met de m.e.r.-procedure worden de gevolgen voor het milieu van de beoogde transformatie van de Spoorzone in beeld gebracht en de burgers de gelegenheid geboden hierop hun reactie te geven. De m.e.r.-procedure is inmiddels doorlopen.

Gezien de lange planperiode van de Spoorzone (tot 2025) en de huidige stand van zaken met betrekking tot de stedenbouwkundige uitwerking van de verschillende ontwikkelingsgebieden is ervoor gekozen de m.e.r.-procedure uit te voeren op twee schaalniveaus. Namelijk op hoofdlijnen voor het gehele ontwikkelingsgebied (structuurniveau) en meer in detail voor de inrichting van onder andere het plangebied Drie Hoefijzers (inrichtingsniveau). Middels deze tweedeling voorziet het MER in een beschouwing van de milieueffecten van de realisatie van de Spoorzone als geheel, alsmede in een beoordeling ten behoeve van de concrete bestemmingsplanuitwerkingen voor onder andere het deelgebied Drie Hoefijzers. Het MER verkent tevens de bandbreedte van milieueffecten, waardoor het ook als basis kan dienen voor de planvorming van de overige ontwikkelingsgebieden, mits deze worden ontwikkeld conform de condities en uitgangspunten die aan het MER ten grondslag liggen.

In het ontwerpproces van een stedenbouwkundig plan worden voortdurend keuzes gemaakt die samenhangen met mogelijke gevolgen voor het milieu. Al deze onderwerpen in beeld brengen is niet mogelijk. In het MER is daarom vooral aandacht besteed aan de bepalende en richtinggevende keuzes ten aanzien van de milieuaspecten leef- en woonmilieu (bijvoorbeeld externe veiligheid, geluid, geur en luchtkwaliteit), bodem, water en natuur, verkeer en vervoer en landschap.

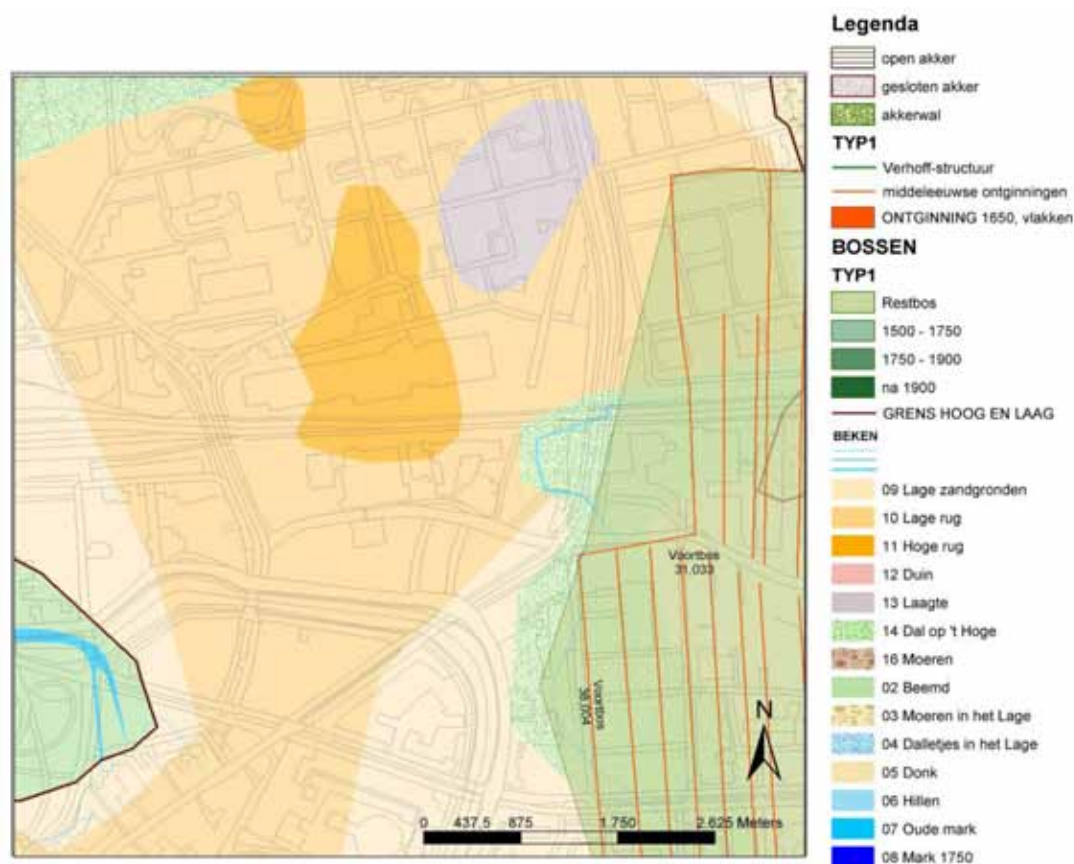
3. Inventarisatie en analyse

3.1. Historie en ruimtelijke structuur

Bodem

Het plangebied ligt op een lage dekzandrug die geflankeerd wordt door het beekdal van de Mark in het westen en het beekdal van De Loop of Watervliet in het oosten (fig. 1). De Loop of Watervliet mondt uit in de Hoge Vucht. Het brouwerij-terrein ligt op de lage dekzandrug de Bredase Aard met aan de noordzijde van het brouwerij-terrein de hoge dekzandrug Spoordonk.

In de Steentijd zijn de hoger gelegen dekzandkoppen in de beekdalen en de overgangszone tussen het laaggelegen veengebied en de hooggelegen dekzandvlakte interessant. Deze locaties boden een goede uitvalsbasis voor de jagers/verzamelaars uit die tijd. De dekzandkoppen in het onderzoeksgebied zullen in die periode ook geliefde vestigingslocaties zijn geweest. Uit het Mesolithicum en Neolithicum zijn onder andere vindplaatsen bekend van de overgang van hoog naar laag ten westen van Teteringen. In het gebied ten westen van Breda is veelvuldig archeologisch onderzoek gedaan (o.a. het project Breda-West en het project HSL/A16). Uit dit grootschalig archeologische onderzoek blijkt dat met name de vruchtbare hoge delen van het dekzandgebied gedurende de Brons- en IJzertijd tot en met de Middeleeuwen vrij intensief bewoond zijn geweest. Een deel van het plangebied Teteringsedijk is dan ook te beschouwen als een terrein met een hoge archeologische verwachtingwaarde. Enerzijds is dit te danken aan de natuurlijke eigenschappen van het gebied (dekzandrug), anderzijds aan de ligging van het gebied aan de oude doorgaande route.

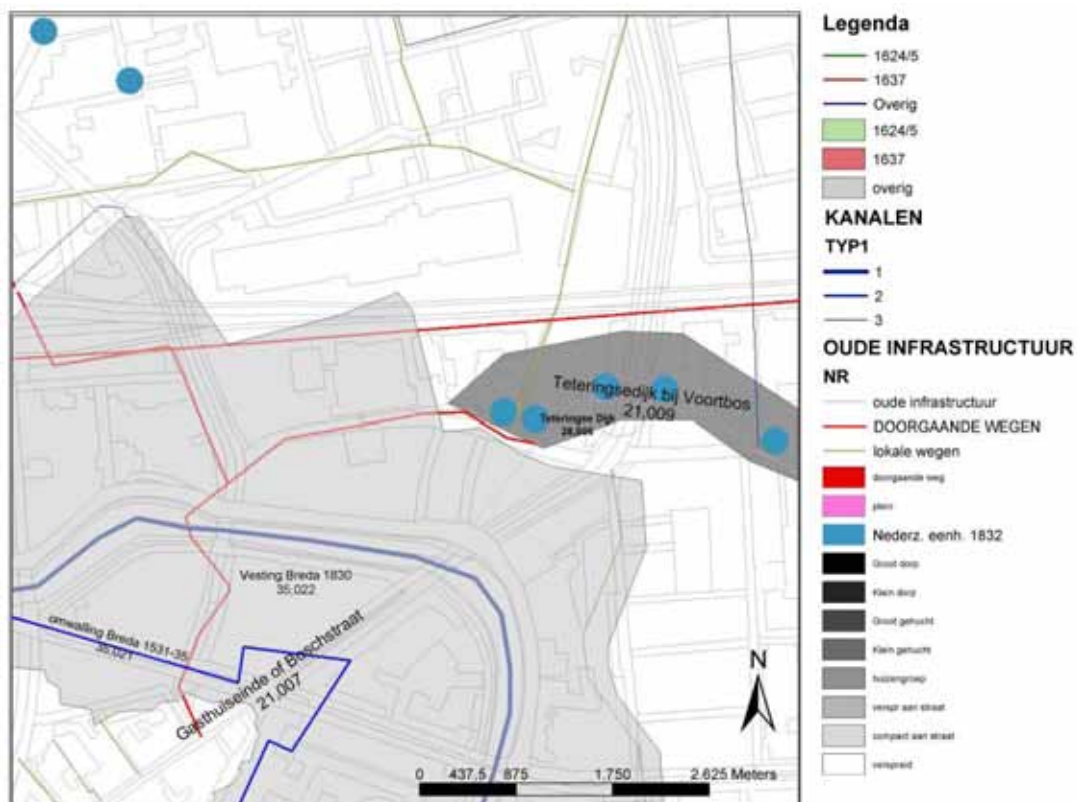


Geomorfologie

Cultuurhistorie

In 1531 gaf Hendrik III van Nassau opdracht een nieuwe ruime stadsomwalling aan te leggen die ook de bebouwing buiten de oude stadsomwalling omvatte (fig. 2). Naar Italiaans voorbeeld werd een systeem van bastions toegepast. De vesting werd in 1547 voltooid. 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. De vijftien bastions werden groter en kregen veelal lange, rechte in plaats van teruggetrokken flanken. In de vestinggrachten kwamen zogenaamde halve manen en ravelijnen: kleine eilandjes die kwetsbare delen zoals poorten en delen van de wal tussen de bastions verdedigden. Aan de buitenzijde van de gracht kwamen aarden wallen waar manschappen en geschut konden worden opgesteld. Rond de vesting mocht in de zogenaamde "verboden kring" niet worden gebouwd om het schootsveld van de vesting open te houden. Het hele systeem was er op gericht om de aanvaller op een zo groot mogelijke afstand van de vesting te houden.

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. De verbeteringen aan de vesting Breda begonnen in 1682. De definitieve vorm is na 1743 tot stand gekomen. De hoornwerken en kroonwerken verdwenen en in de plaats daarvan werden nieuwe ravelijnen, bastions en aarden wallen aangelegd. Deze opzet behoudt de vesting tot het slechten van de vesting in 1870.



Cultuur-historische relictten

In 1830 wordt de vesting in verband met de Belgische Opstand met wallen en grachten uitgebreid en komt het zuidwestelijk deel rond de Ceresstraat net binnen de vestingwerken te liggen.

Archeologie vondsten en archeologische- en cultuurhistorische waarden

Uit het plangebied en in de onmiddellijke omgeving van het plangebied zijn tot nu toe twee archeologische vindplaatsen bekend; deze bevinden zich ten zuidoosten van het plangebied en betreffen in beide gevallen resten van de vestingwerken waarbij grachten, gebouwtjes, wallen en diepe muurresten werden gevonden.

Op het terrein van Drie Hoefijzers zijn in 2005 bij archeologisch onderzoek restanten van verschillende fasen van de vestingwerken aangetroffen. Het betreft een gracht uit de periode 1590 – 1606, een gracht van rond 1682, verschillende greppels, een karrenspoor en (paal)kuilen met een onzekere datering. Sporen van bewoning of gebruik van het terrein van voor 1500 zijn niet aangetroffen.

Door de aanwezigheid van bebouwing en recente sloopwerkzaamheden is een deel van het terrein verstoord.

Binnen het plangebied zijn op basis van bovenstaande inventarisatie en beschrijving terreinen aan te wijzen met een hoge, middelhoge en lage archeologische waarde. Deze verwachtingswaarden zijn weergegeven op de archeologische waardenkaart die voor het plangebied is opgesteld. Daarnaast is gebleken dat een groot deel van de infrastructuur binnen het plangebied van cultuurhistorische waarde is. Archeologische en cultuurhistorische waarden zijn onlosmakelijk verbonden met de bodem en daardoor erg kwetsbaar voor bodemingrepen. Bij het gebruik van gronden dient daarom zoveel mogelijk rekening gehouden te worden met de archeologische en cultuurhistorische waarden binnen het plangebied. In hoeverre de aanleg van de huidige bebouwing en infrastructuur de bewoningssporen heeft aangetast, is niet bekend. Grote delen van het gebied zijn in de 20^e eeuw volgebouwd. De locaties waar grootschalige bedrijven stonden en inmiddels voor een deel zijn afgebroken, zijn waarschijnlijk voor een groot deel verstoord. Deze locaties zouden eventueel nog archeologische vondsten kunnen opleveren, maar de bijbehorende bewoningssporen zullen vrijwel zeker verdwenen zijn.

De verschillende archeologische waardevolle terreinen en verwachtingszones (laag, middelhoog en hoog) laten zich vertalen in verschillende adviezen met betrekking tot geplande ingrepen. De voorgestelde maatregelen (zie Voorschriften) hebben betrekking op het creëren van de mogelijkheid voor het maken van een nadere archeologische afweging bij eventuele toekomstige grootschalige bodemingrepen in het plangebied. Dit voorschrift sluit aan op de procedures die in het kader van de implementatie van het verdrag van Valletta (Malta) verplicht worden gesteld. In de vernieuwde wetgeving t.a.v. archeologie wordt het verplicht om op een verantwoorde wijze met het archeologische bodemarchief om te gaan. Dit wil zeggen dat door het bevoegde gezag (de Gemeente Breda) wordt vastgesteld of en welke vorm van archeologisch onderzoek of andere maatregelen op het te verstoren terrein noodzakelijk zijn. De Gemeente Breda baseert zich daarbij op deskundig advies gekoppeld aan het noodzakelijke vooronderzoek. De kosten van vooronderzoek en, eventuele daaropvolgende, archeologische uitvoeringsmaatregelen kunnen verhaald worden op de exploitant.

De verschillende archeologische verwachtingen en waarden zijn weergegeven op de archeologische kaart die voor het plangebied is opgesteld. Deze kaart heeft de functie van beleidskaart. Op de kaart is aangegeven welke categorieën maatregelen of voorschriften van toepassing worden verklaard bij bodemroerende activiteiten in het plangebied met een diepte groter dan 30 cm onder maaiveld en een oppervlak groter dan 100 vierkante meter.



Legenda

- hoge verwachting
- vesting, hoge verwachting
- middelhoge verwachting
- lage verwachting
- Ontgrondingen

Archeologische verwachtingen

In het gebied worden de volgende categorieën onderscheiden:

1. Gebieden waar **geen archeologische verwachting** is. Hier gelden geen beperkingen. Dit zijn gebieden waar door grootschalige bodemverstoring (zoals afgraving van de bodem) geen archeologische verwachting meer aanwezig is.
2. Gebieden met een **lage archeologische verwachting**. Hier zijn archeologische bodemverstoringen toegestaan. Archeologisch onderzoek is alleen noodzakelijk bij grootschalige inrichtingsplannen of MER-plichtige activiteiten.
3. Gebieden met **middelhoge archeologische verwachtingen**. In deze gebieden zijn bodemverstoringen dieper dan 30 cm onder maaiveld en groter dan 100 m² niet toegestaan. Hiervan kan worden afgeweken nadat een gunstig advies is gegeven door het Bureau Cultureel Erfgoed.
4. Gebieden met een **hoge archeologische verwachting**. In deze gebieden zijn bodemverstoringen dieper dan 30 cm onder maaiveld en groter dan 100 m² niet toegestaan. Deze gebieden zijn met een dubbel-bestemming "archeologisch en/of cultuurhistorisch waardevol gebied" belegd, welke de facto resulteert in een bouwverbod. Hiervan kan worden afgeweken nadat een gunstig advies is gegeven door het Bureau Cultureel Erfgoed. Dit advies kan voorwaarden bevatten waaronder de vergunning verstrekt kan worden.

Ruimtelijke structuur na het slechten van de vesting

De ruimtelijke structuur van het plangebied wordt bepaald door de 19^{de} eeuwse uitbreiding van

de stad. Door ir. Van Gendt werd, in opdracht van de Dienst Domeinen in de jaren rond 1870, een verkavelingsplan opgesteld voor de gronden die na het slechten van de vestingwerken vrijgekomen waren. In jaren tussen 1870 en circa 1910 zijn de gronden in het plangebied op organische wijze bebouwd.



Breda, circa 1890

Hierbij bracht de ligging aan de spoorlijn met zich mee dat er zich vooral bedrijven vestigde. De terreinen aan de zijde van de Singel werden vooral voor woningbouw benut. Hierbij is min of meer projectgewijs gebouwd.

De bouwhoogte was (en is nog steeds) redelijke beperkt; van 2 tot 3 bouwlagen. Waarbij moet worden opgemerkt dat bouwlagen uit die periode aanmerkelijk hoger waren dan tegenwoordig.

De spoorlijn naar Tilburg vormde sinds 1863 de achtergrens van de brouwerij en tevens de overgang naar het landelijk gebied.

De explosieve groei van de stad na de jaren '50 zorgde voor verstedelijking van de polders ten noorden van de stad. De hiermee samengaan groei van het auto bezit zorgde in de jaren '60 en '70 voor twee belangrijke en samenhangende ingrepen in het plangebied.

De bestaande spoorwegovergangen waren voor het toegenomen autoverkeer steeds lastiger knelpunten geworden. In de jaren '70 werd daarom de spoorbaan verhoogd tot het huidige half-hoge spoor. Hierdoor werd de mogelijkheid gecreëerd voor de aanleg van een spoortunnel. De Terheijdenstraat – Terheijdenseweg werd een doorgaande route.

Tevens werd de Teteringenstraat middels de Doornboslaan (en de daarin opgenomen spoortunnel) rechtstreeks naar de woonwijken Linie, Doornbos en Hoge Vucht geleid. De overweg op de Vuchtstraat kon daardoor worden gesloten. Het gevolg hiervan was dat doorgaand verkeer niet langer via de Ceresstraat behoefde te rijden.

Vanaf dat moment vormde het plangebied niet langer onderdeel van de hoofdstructuur van de stad, maar lag het terzijde daarvan.

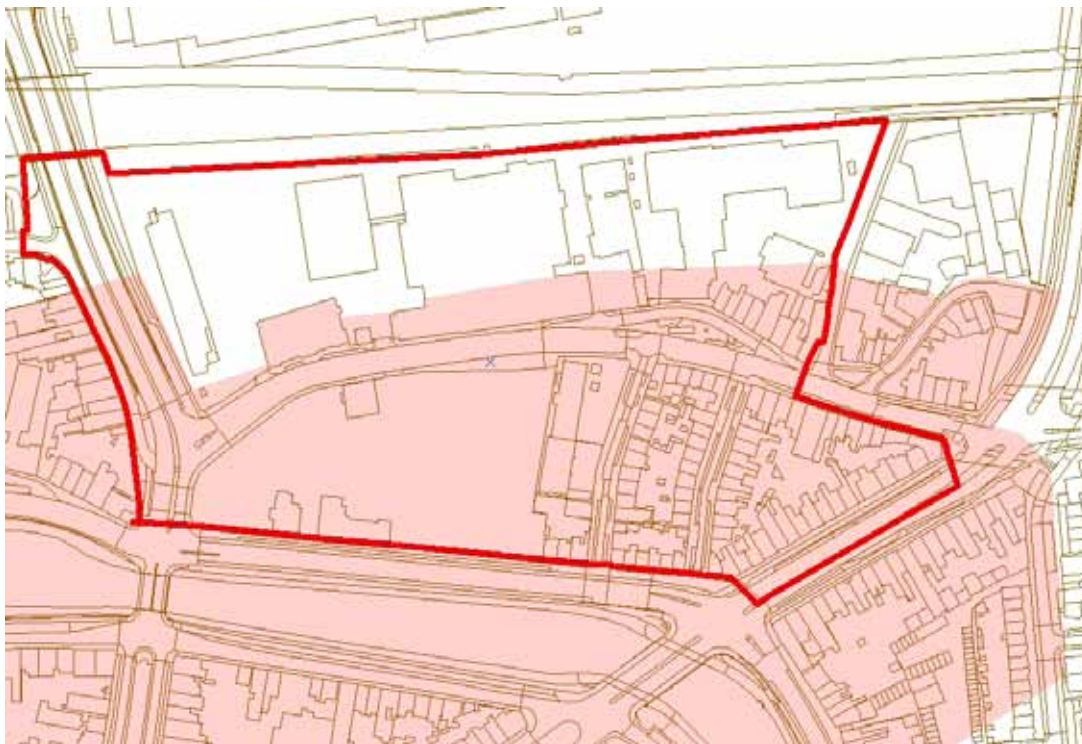
Het plangebied bestaat uit een aantal gesloten bouwblokken, met een heldere scheiding tussen privé en openbare ruimte. De openbare ruimte wordt helder gevormd door de gevels van de aanliggende bebouwing. De bedrijfsbebouwing (voor zover die nog aanwezig is) voegt zich in dit traditionele 19^{de} eeuwse bebouwingspatroon.

Langs de Teteringenstraat en de Ceresstraat komen van oorsprong enkele functies op de begane grond voor. Langs de Oranjesingel, de St. Josephstraat en de Drie Hoefijzersstraat zijn hoofdzakelijk met woningen in twee lagen gesitueerd.

Opmerkelijk is dat het terreindeel ten noorden van de Ceresstraat slechts vanaf deze straat bereikbaar is en daardoor met de 'rug' naar het spoor ligt, terwijl dit toch een zeer zichtbare zijde is.

3.2. Het Beschermd Stadsgezicht

Het plangebied valt binnen de voorziene uitbreiding van het beschermde stadsgezicht. Bij het opstellen van dit bestemmingsplan is rekening te gehouden met de toekomstige status van het beschermde stadsgezicht.



Begrenzing van het (voorgestelde) Beschermd Stadsgezicht

De te beschermen waarden komen voort uit de beschrijving, waardering en motivering die door de Rijksdienst voor Archeologie, Cultuurlandschappen en Monumenten is opgesteld. Omdat deze betrekking heeft op een veel groter gebied, zijn slechts de tekstdelen die betrekking hebben op het plangebied Drie Hoefijzers in deze toelichting opgenomen. Het betreft de navolgende tekst:

"In 1868 maakte de Nederlandse overheid een einde aan de vestingstatus van Breda. Drie jaar later begon de ontmanteling van de indrukwekkende vestingwerken rond de stad. Meer dan driehonderd jaar was de stadsplattegrond nauwelijks veranderd. Nu de stad was bevrijd van haar eeuwenoude harnas, kon ze haar vleugels uitslaan. Een 'Plan van Uitleg' moest de contouren aangeven voor een stedelijke uitbreiding rond een nieuw aangelegde singel. Daarnaast waren er particuliere initiatieven die de ontstane mogelijkheden benutten.

Nieuwe woongebieden kwamen tot stand, nieuwe winkelstraten ontwikkelden zich en nieuwe functies vonden binnen de uitbreiding een plaats. Het beschreven beschermde stadsgezicht omvat met name de stadsdelen die in een relatief korte periode na de opheffing van de vestingstatus tot ontwikkeling zijn gekomen."

Het Plan van Uitleg

De plannen voor de sloop en de herstructurering van de vestingwerken werden in opdracht van

de Staat, die eigenaar was van deze werken, ontwikkeld door F.W. van Gendt (1831 – 1900). Van Gendt was door de Dienst Domeinen aangetrokken als 'Ingenieur voor de Ontmanteling der Vestingen' en heeft in die functie een grote rol gespeeld in de Nederlandse stedenbouw.

Het 'Plan van Uitleg' van Van Gendt wordt gekenmerkt door de nieuwe stadssingel, die globaal de loop van de oude vestingwerken volgde en een helder stratenplan, primair geënt op het doortrekken van bestaande hoofdstraten en –wegen.

Een deel van de vrijkomende domeingronden werd ter beschikking gesteld van de gemeente Breda, een veel groter deel werd verkocht aan particuliere bouwers en projectontwikkelaars. De eerste uitbreidingen kwamen tot stand aan de kop van de nieuwe uitvalswegen, allereerst binnen de singel, later ook aan de buitenrand daarvan. Buiten de singel werd allereerst de Spoorbuurt gebouwd. De stedenbouwkundige invulling bestond overwegend uit gesloten bouwblokken met woningen voor de gegoede burgerij.

Sommige ondernemers zagen direct de voordelen van een ligging aan het spoor. De eerste bedrijven verschenen in het westen langs de Mark, waar ook een spoorhaven werd gegraven, en in het oosten langs de oude uitvalsweg naar Den Bosch. Een deel van deze weg – de Teteringse Dijk – verloor zijn functie aan de Nieuwe Bosschstraat en werd herdoopt in Ceresstraat.

Uit deze periode stammen enkele bekende Bredase bedrijven, zoals de Centrale Suiker Maatschappij (ten westen van het station) en bierbrouwerij de Drie Hoefijzers (ten oosten). De westelijke industriezone is inmiddels geheel gemoderniseerd en valt buiten het beschermde gezicht. De oostelijke zone (brouwerij, Genta, arbeiderswoningen) is nog voor een groot deel authentiek en valt wel binnen het beschermde gezicht.

In het Plan van Uitleg was de spoorbuurt ingetekend als een woonwijk, maar enkele ondernemers hadden al voor de vaststelling van het Plan grond verworven, zodat een zekere menging van woon- en werkfuncties in deze buurt het resultaat was.

De groei van het aantal inwoners betekende dat een nieuwe parochie kon worden gesticht. In 1897 werd op de hoek van de Oranjesingel en de Terheydenstraat, pal tegen de industrie in de Ceresstraat, de St. Josephkerk ingewijd tezamen met klooster, school en pastorie.

Huidige ruimtelijke structuur

Breda is één van de steden in Nederland waar de singelstructuur nog intact is; de structuren en de bebouwing van de stadsuitleg na 1870 zijn er merendeels goed bewaard gebleven.

Het singelgebied wordt –uiteraard voor de hand liggend- gestructureerd door de singel: het vrij brede water met de flankerende wegen en aanliggende bebouwing. De driehoekige stadsvorm –het gevolg van het in 1531 – 1547 binnen de stad brengen van de verbindingswegen- is in het beloop van de singel in meer vloeiende lijn bewaard gebleven.

Op grond van de historische ontwikkeling hebben de verschillende delen van het singelgebied een verschillend karakter. In het noordelijke singelgebied is nog steeds industrie en andere bedrijvigheid te vinden. In het stationskwartier is de singel omzoomd met herenhuizen uit de periode 1890-1910; daartussen staan stroken met woningen uit het interbellum. Op enkele plaatsen zijn bedrijven en grote instituten aanwezig. Het gerestaureerde slotpark Valkenberg vervult een bijzondere rol; het vormt een buffer tussen stationskwartier en binnenstad, waardoor de stad vanaf het station een zeer groene entree heeft.

Nadere typering van te beschermen waarden

In het algemeen ligt de reden tot aanwijzing van een beschermd gezicht in de combinatie van een goed bewaard gebleven historisch-ruimtelijke (nederzettings)structuur met de bijbehorende bebouwing. De bescherming richt zich op de instandhouding van deze combinatie, die een belangrijke cultuurhistorische waarde vertegenwoordigt. Het beschermde

gezicht is van historisch-architectonisch en -stedenbouwkundig belang, omdat delen ervan een in grote mate gaaf voorbeeld vormen van een stadsuitbreiding uit het fin-de-siècle-tijdperk. Het betreft één van de 19e-eeuwse singelstructuren in Nederland die nog geheel in tact is.

In het ruimtelijk beleid wordt de bescherming van de waarden voor een belangrijk deel geëffectueerd. Dit houdt met name in het instandhouden van en het behoedzaam voortbouwen op de historisch-stedenbouwkundige structuur (stratenpatroon, verkaveling) en het historisch bebouwingsbeeld (bv. schaal, volume, ontsluiting, hoofdvorm, verhouding horizontaliteit-verticaliteit, detaillering).



Het noordelijk singelgebied wordt gekenmerkt door een historisch gegroeide waardevolle verscheidenheid in gebiedsdelen. De omgeving van het station laat een gemengd karakter zien met wonen en winkels. Het gebied is opgebouwd met grotendeels gesloten bouwblokken, met bebouwing in de rooilijn.

Aan de oostkant, aan de Ceresstraat, is het bedrijfskarakter overheersend met de grote industriële gebouwen van brouwerij Drie Hoefijzers. De oudste delen zijn uit 1887. De opvallendste panden zijn het hoge brouwhuis (1930) en het brouwerijkantoor uit 1925 van dezelfde architect als het Grand Theater (J. van Bilsen) aan het Van Coothplein. De bijbehorende arbeiderswoningbouw ligt rond St. Josephstraat en Drie Hoefijzerstraat. Zowel de diversiteit aan bebouwing, als de schaalverschillen vormen hier belangrijke waarden.

Doordat aan de buitenrand van de singel merendeels herenhuizen staan, sluit dit deel van het noordelijk singelgebied aan bij het singelgebied als geheel.

De groene rand aan de singel legt de relatie met het singelgebied als geheel.

Motivering

Het beschermd stadsgezicht Breda is van algemene cultuurhistorische waarde als bijzondere uitdrukking van een sociaal-economische, functionele en bestuurlijke ontwikkeling. Met name de ontwikkeling van middeleeuwse versterkte stad, tot door het Rijk aangewezen vestingstad als onderdeel van het nationale vestingstelsel, tot een stad die na de opheffing van de vestingstatus dankbaar gebruik maakte van de mogelijkheden om zich in korte tijd te ontplooiën tot een moderne, middelgrote stad met een sterke regionale functie.

Het beschermd stadsgezicht is van historisch-ruimtelijke en -stedenbouwkundige waarde:

- I. wegens de bijzondere samenhang van functies, schaal, verschijningsvorm van bebouwing, wegenpatronen, water- en groenvoorzieningen en open ruimten, mede in relatie tot de lokale ontwikkelingsgeschiedenis;
- II. wegens de hoogwaardige ruimtelijke kwaliteiten, gedeeltelijk op basis van een herkenbaar stedenbouwkundig concept;

Het beschermd stadsgezicht is van belang vanwege de gaafheid en herkenbaarheid van de oorspronkelijke historisch-ruimtelijke structuur, en gedeeltelijk vanwege de goed bewaard gebleven bebouwing en inrichting van de stedelijke omgeving .

Rechtsgevolg

Ter effectuering van de bescherming van het aangewezen stadsgezicht moet ingevolge artikel 36 van de Monumentenwet 1988 een bestemmingsplan worden vastgesteld. De toelichting op de aanwijzing als beschermd stadsgezicht kan daarbij als uitgangspunt dienen. Doel van de aanwijzing is de karakteristieke, met de historische ontwikkeling samenhangende structuur en ruimtelijke kwaliteit van het gebied te onderkennen als zwaarwegend belang bij de verdere ontwikkelingen binnen het gebied. De aanwijzing beoogt op die wijze een basis te geven voor een ruimtelijke ontwikkeling die inspeelt op aanwezige kwaliteiten, daarvan gebruik maakt en daarop voortbouwt.

In bestemmingsplan te beschermen waarden

De historisch stedenbouwkundige structuur bestaat uit het stratenpatroon en de verkaveling.

De drager van het plangebied is de historische toegangsweg tot de stad; de Ceresstraat. Hierbij is het historisch verloop van deze straat vooral van belang. Dit komt in het bijzonder tot uitdrukking bij het platanenplein. Het oorspronkelijke verloop van de Ceresstraat was ten noorden van het pleintje. Dit verloop is thans nog zichtbaar en blijft bij de ontwikkeling gehandhaafd te blijven.

De verkaveling van het plangebied Drie Hoefijzers kent een tweedeling tussen het grootschalige brouwerij-terrein en de gesloten bouwblokken met woningen. De toe te voegen bebouwing ten noorden van de Ceresstraat valt buiten het beschermde stadsgezicht.

De toe te voegen bebouwing ten zuiden van de Ceresstraat valt wel binnen het beschermde stadsgezicht. Hier beoogt het beschermde stadsgezicht een behoedzame wijze van doorbouwen binnen de bestaande verkaveling. Dit betekent dat de toe te voegen bebouwing uitgevoerd dient te worden als een (min of meer) gesloten bouwblok met bebouwing dat in schaal en korrel aansluit bij de reeds aanwezige blokken.

Een uitzondering op het gesloten bouwblok is het speelplein voor de St. Josephschool. Hier is de rooilijn teruggelegd op de bestaande gevels van de school.

Bij het ontwerp van de bebouwing ten zuiden van de Ceresstraat dient een duidelijk onderscheid gemaakt te worden tussen de bebouwing aan de singel en de haaks hierop liggende straten. De nieuwe bebouwing aan de singel dient aan te sluiten bij de bebouwing van het noordelijk singelgebied als totaal; aaneengesloten rij (statige) herenhuizen, waarbij de verschillende panden te onderscheiden zijn door verschillen in materialen, detaillering en/of gevelbreedte. De dwarsstraten zijn kleiner van opzet. Ook hier dienen de verschillende panden te onderscheiden zijn door verschillen in materialen, detaillering en/of gevelbreedte.

Om de diversiteit van de verschillende panden zeker te stellen zullen, naast dit beschermende bestemmingsplan, gebiedsgerichte welstandscriteria worden opgesteld.

De bebouwing binnen de grenzen van het Beschermd Stadsgezicht kent bescherming vanuit de Monumentenwet, dan wel de gemeentelijke monumentenverordening. Toetsing hiervan ligt bij de commissie Welstand en Monumenten.

Gebouwde monumentenzorg

De gebouwde monumentenzorg bestaat uit twee onderdelen, te weten:

1. Objecten (monumentale bebouwing)
2. Structuren (historische stedenbouw)

Objecten

In het plangebied staan enkele beschermde monumenten. Het betreffen hier zowel rijksmonumenten als gemeentelijke monumenten. Het betreft de volgende objecten:

Ceresstraat 13	(hoofdkantoor brouwerij)	rijksmonument
Ceresstraat 13	(brouwhuis)	rijksmonument
Ceresstraat 13	(schoorsteen)	rijksmonument
Oranjesingel 2	(voormalige pastorie)	gemeentelijk monument

Naast de beschermde monumenten is een aantal objecten van enige cultuurhistorische waarde. Deze panden kennen thans geen bijzondere bescherming. Het is echter wel wenselijk dat deze panden in hun huidige voorkomen in het straatbeeld behouden blijven.

Bescherming van deze objecten kan op twee manieren worden gerealiseerd; aanwijzen tot monument of beschermen in het bestemmingsplan (als onderdeel van het nog aan te wijzen beschermd stadsgezicht).

Het complex Oranjesingel 10, 11 / St. Josephstraat 1 staat op de nominatie op aan te worden gewezen als gemeentelijk monument.

3.3. Functionele structuur

Het plangebied werd gedomineerd door de invloed van de brouwerij. Nu de brouwerij gesloten is, is het merendeel van het plangebied feitelijk zonder gebruik. Wat resteert is de van oudsher aanwezige woonfunctie aan de St. Josephstraat, Drie Hoefijzersstraat en de Ceresstraat.

In het plangebied zijn circa 120 woningen gesitueerd. Het zijn vooral grondgebonden woningen. Langs de Teteringenstraat, de Driehoefijzerstraat en langs de Ceresstraat komen plaatselijk ook bovenwoningen voor.

Aan de St. Josephstraat is de St. Joseph basisschool gevestigd. De school telt ongeveer 420 leerlingen.

Gezien de toekomstige ontwikkelingen is een uitbreiding van de school (met een zevental leslokalen en een multi-functioneel lokaal) in dit bestemmingsplan opgenomen.

Tussen de Hoge Steenweg en de spoorlijn zijn enkele kleinschalige bedrijven gevestigd. Deze gronden vallen overigens buiten de plangrenzen van dit bestemmingsplan.

Aan de Ceresstraat en de Teteringenstraat komen, op de begane grond van de panden, enkele kleine bedrijven, winkels of andere commerciële ruimten voor. Dit is een veelvoorkomend verschijnsel bij doorgaande routes uit het begin van de vorige eeuw. De bedrijven en winkels zijn veelal kleinschalig van omvang. De aanwezige winkels, noch de bedrijven vormen onderdeel van een winkelcentrum respectievelijk een bedrijventerrein.

In aansluiting op vastgesteld beleid wordt middels de voorschriften van dit bestemmingsplan voorkomen dat deze bedrijfsruimten worden gebruikt voor head- en growshops.

3.4. Verkeer

Autoverkeer

Het gebied Drie Hoefijzers (zowel het gedeelte ten zuiden van de spoorlijn, als ten noorden daarvan) maakt gebruik van de ontsluitingsstructuur welke wordt aangebracht voor de gehele spoorzone. Deze wordt middels wijkontsluitingswegen aangehaakt op de tangenten van de

stad. De wijkontsluitingswegen in dit gebied zijn de Doornboslaan - Teteringenstraat, de te realiseren Stationslaan / Verlengde Stationslaan en de Belcrumweg. Deze voeren het verkeer af naar de Noordelijke Rondweg.

Het deelgebied Drie Hoefijzers, zuid krijgt een ontsluiting richting Teteringenstraat - Doornboslaan.

Aan de westzijde van dit gebied wordt een nieuwe woonstraat aangelegd tussen de Ceresstraat en de Oranjesingel, deze dient als tweede ontsluiting van het gebied. De bestaande woonstraten Driehoefijzerstraat en St. Josephstraat blijven op dezelfde manier aangesloten en behouden dezelfde functie. Overigens wordt het gehele gebied Drie Hoefijzers, zuid 30 km zone.

De verbinding van de Ceresstraat op de Terheijdenstraat blijft alleen open voor langzaam verkeer.

Langzaam verkeer

Het gehele gebied wordt ingericht als 30 km-zone waardoor fietsers en voetgangers zich veilig en comfortabel door het gebied kunnen begeven.

Gezien de ligging t.o.v. het station is er een sterke relatie voor langzaam verkeer met bewoners en werknemers in de Drie Hoefijzers. Een veilige en comfortabele oversteek over de Terheijdenstraat wordt dan ook voorzien.

De verbindingen met de binnenstad over de singel en de oversteek van de Teteringenstraat worden van voetganger- en fietservriendelijke verkeerslichten voorzien. In noordelijke richting worden voetpaden en fietspaden aangebracht c.q. verbeterd. Veilige en comfortabele verbindingen met de omliggende gebieden zijn hiermee gegarandeerd.

Parkeren

Alle nieuwe ontwikkelingen in het gebied voorzien in voldoende parkeergelegenheid op eigen terrein. Voor bezoekers van het gebied wordt parkeerruimte op straat gerealiseerd. Voor de bestaande woningen en bedrijven dienen de huidige parkeerplaatsen op de openbare weg te worden gehandhaafd. Voor de parkeernormen wordt verwezen naar de Beleidsnota "Parkeer- en stallingsbeleid Breda".

3.5. Belemmeringen

Over het plangebied voert een straalpad van de Casema. Dit pad ligt op een hoogte van 50 m¹ boven N.A.P. Concreet betekent dit dat er geen gebouwen hoger dan deze maat mogen worden gerealiseerd. Zowel de bestaande als de geplande bebouwing in het plangebied respecteren deze hoogtemaat.

Het plangebied is gelegen onder de zogenoemde invliegfunnel van de vliegbasis Glize - Rijen. Gezien de ligging van deze funnel (op 140 m¹ boven het maaiveld) vloeit hier geen directe belemmering voor de planontwikkeling uit voort.

4. Doelstellingen van het bestemmingsplan

4.1. Inleiding

Door de ontwikkelaar AM, de eigenaar van het brouwerij-complex Inbev en de gemeente Breda is in april 2005 een overeenkomst gesloten over de herontwikkeling van het terrein. Deze overeenkomst kent zowel een stedenbouwkundige visie op hoofdlijnen, als afspraken over het te realiseren programma en de realisatie van sociale woningbouw.

Het bestemmingsplan is gebaseerd op een studie naar de gewenste herontwikkeling van het gehele brouwerij-terrein. Deze studie is in samenspraak met gemeente Breda en de ontwikkelaar AM, door het bureau Diederendirrix verricht. Hierbij is ook de naam van de herontwikkeling gewijzigd in "Drie Hoefijzers", verwijzend naar de oorspronkelijke naam van de brouwerij.

4.2. Het functioneel programma

Het plangebied "Drie Hoefijzers, zuid" maakt onderdeel uit van de Spoorzone. Voor deze hele Spoorzone geldt dat de industriële functie op termijn verdwijnt of al verdwenen is en dat de terreinen beschikbaar komen voor herontwikkeling. Voor al deze terreinen wordt gestreefd naar een op de locatie toegesneden passende invulling met een mix van functies. Gezien de situering in de stad ligt een substantieel woningbouwprogramma voor de hand. Vanwege de nabijheid van het station (trein, bus, taxi) is realisatie van kantoren en stedelijke voorzieningen (zoals scholen) eveneens voor de hand liggend.

Voor de locatie Drie Hoefijzers, zuid kan het volgende programma worden aangehouden:

Wonen	:	24.000 m ²
Kantoren	:	16.000 m ²
Flexibel	:	12.500 m ²
Brouwhuis	:	5.500 m ²

Bij dit programma kunnen enkele kanttekeningen worden geplaatst.

De categorie "flexibel" bestaat uit woningen of kantoren. Enige vrijheid in het realiseren van een gemengd woon-werkgebied is noodzakelijk wil adequaat op de marktomstandigheden ingespeeld kunnen worden. Dit speelt te meer daar de realisatie over enkele jaren is gefaseerd.

De categorie "Brouwhuis" is moeilijk exact te definiëren. Het Brouwhuis is een rijksmonument. Het vinden van een passende functie, rekening houdend met de beperkte bouwkundige mogelijkheden, is de belangrijkste opgave. Het is op voorhand niet mogelijk aan te geven waar dit gebouw zich nu het meest voor leent. Denkbaar is dat zich hier een museale functie vestigt, of een school op het gebied van kunst en creativiteit. Ook een leisure-functie is niet onmogelijk. Zelfs het gebruik van het gebouw als woongebouw moet op voorhand niet worden uitgesloten. Het gebouw kan ook voor een varieteit aan functies, die aansluiten op het behoud van de monumentale waarde, worden benut. Eventuele detailhandel is ondersteunend aan een toekomstige hoofdfunctie. Bepalend voor de toekomstige invulling is derhalve niet zozeer de functie als wel de mogelijkheden die het gebouw biedt.

De ligging nabij de spoorlijn brengt met zich mee dat rekening moet worden gehouden met de bepalingen in het kader van de Externe Veiligheid (zie paragraaf 5.6 Externe Veiligheid en Calamiteiten). Dit houdt onder andere in dat er een zeker 'plafond' in het programma wordt

In de afbeelding is aangegeven hoe dit programma in hoofdlijnen over de verschillende delen van het stedenbouwkundig plan wordt verdeeld.



De essentie van de stedenbouwkundige opgave is het realiseren van een heldere en overtuigende stedenbouwkundige geometrie. Een geometrie die een uitdagende verhouding aangaat met het omringende stadsweefsel en haar monumentale complexen. In deze benadering speelt het onderzoek naar het verhelderen van de geschiedenis van de plek een wezenlijke rol. Ondanks het feit dat de locatie "Drie Hoefijzers" nadrukkelijk doorsneden wordt door de spoorlijnen en de toekomstige busbaan, wordt gestreefd naar een samenhangend ontwerp. Een samenhang weliswaar in contrasten, maar tevens een ontwerp waar het spoorwegtracé met haar specifieke geluidsproblematiek een vis-a-vis relatie teweegbrengt die zuidelijk en noordelijk plandeel verbindt.

Het zuidelijk plandeel zoekt in zijn ordening van gebouwen, van schaal en van de typologie van de openbare ruimte duidelijk aansluiting met de karakteristiek van het omringende stedelijk gebied. Een gebied met zijn bijzondere singelarchitectuur, met haar straten, hoven en pleinen en met duidelijke grenzen tussen het openbaar en privé domein. In het noordelijk plandeel zijn de kenmerken van het gebied totaal anders. Losgesneden door de Verlengde Stationslaan en spoor/busbaan, is de locatie te beschouwen als een peninsula, een schiereiland. Deze constatering betekent dat de gebiedskwaliteit vrijwel uitsluitend in de ontwerp-eigenschappen van de locatie zelf gevonden moet worden. Dit in tegenstelling tot het zuidelijk plandeel dat voor een belangrijk deel haar aantrekkelijkheid ontleent aan de wijze van incorporeren van de aanwezige monumenten en historische fragmenten en haar directe relatie met de omringende stad.



Concept Stedenbouwkundig plan Drie Hoefijzers, zuid

In het voorliggende bestemmingsplan wordt alleen het zuidelijk deel van gehele gebied "Drie Hoefijzers" nader uitgewerkt.

Dit typische verschil tussen beide plandelen leidt tot een verschil in stedenbouwkundige basisthematiek.



Artist impression van het stedenbouwkundig plan

In het zuidelijk plandeel is het stedenbouwkundige type "het gesloten bouwblok" gehanteerd als bouwsteen voor de stedenbouwkundige ordening met de historisch belangrijke Ceresstraat

als centraal openbaar motief.

4.4. Richtlijnen

Het stedenbouwkundig plan voor de Drie Hoefijzers wordt ontwikkeld binnen de volgende kaders die fungeren als kwaliteitsdragers van het plan: de Structuurvisie Spoorzone, het programma van eisen infrastructuur openbare ruimte en de ontwikkelingsvisie van AM.

4.4.1. Ruimtelijke kwaliteit

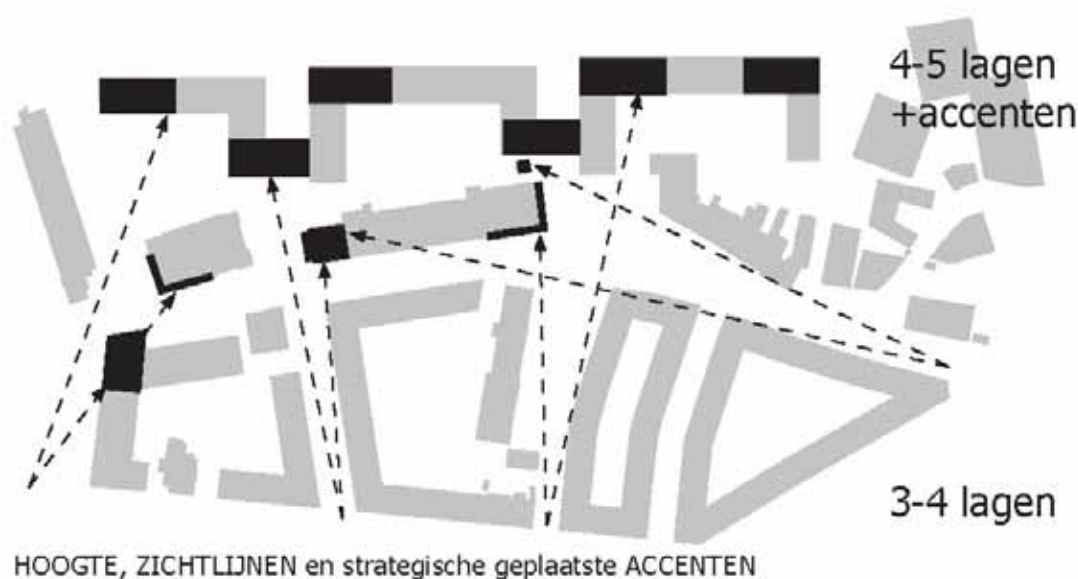
In het plangebied zal een intiem binnenstedelijk leefklimaat ontstaan met een mix van wonen, werken en sociaal-culturele functies.

Het werken zal worden geconcentreerd aan de westzijde in een kantoren-ensemble.

Het Brouwhuis zal na een zorgvuldige herbestemming, met mogelijk een sociaal-culturele functie, het kloppend hart worden van een nieuw stadsdeel. De twee pleinen krijgen een duidelijk verblijfsfunctie. De bestaande bebouwing en de monumenten worden op een vanzelfsprekende wijze opgenomen in het nieuwe weefsel en zullen daardoor aan betekenis winnen.

4.4.2. Bouwmassa

In het gebied wordt een afschermende bebouwing naar het spoor gerealiseerd van 5 à 7 bouwlagen en zal hier met een bouwblokprincipe ingericht worden. Nabij en aan de singel krijgt de bebouwing een fijnere korrel met stadswoningen / herenhuizen. Aan de Terheijdenstraat waar voorheen de St.Josephkerk gestaan heeft, zal ruimte zijn voor een hoogteaccent van 8 - 10 bouwlagen.



De bestaande en de te handhaven gebouwen en monumentale panden, zullen geïncorporeerd worden in de nieuwe structuur. Uitgangspunt voor deze structuur is het stedenbouwkundig type van het gesloten bouwblok. De villa's worden opgenomen in het stedelijk weefsel, het oude en nieuwe hoofdkantoor van Inbev vormt samen met een nieuw gebouw een kantoren-ensemble, het Brouwhuis zal met een uitbreiding aan de spoorzijde een nieuwe functionele invulling krijgen, er wordt aansluiting gezocht op de bestaande woningen in de Ceresstraat.



1 Oranjesingel



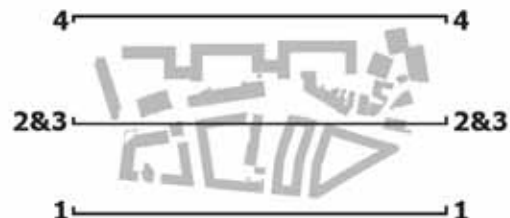
2 Ceresstraat bebouwing in de tweede lijn



3 Ceresstraat bebouwing in de eerste lijn



4 Aanzicht spoorzone



Doorsnedes over het plangebied

4.4.3. Infrastructuur

De Ceresstraat blijft de hoofdontsluiting voor het plangebied. Deze kan worden geclassificeerd als een erftoegangsweg. De huidige autoverbinding met de Terheijdenstraat wordt afgesloten. Daarvoor in de plaats wordt een nieuwe verbinding (in twee richtingen) met de Oranjesingel gemaakt. Vanuit de Ceresstraat worden alle pleinen, erven en binnenhoven ontsloten. Er komen drie nieuwe pleinen en alle nieuwe bebouwing heeft zijn adres aan de Ceresstraat of aan deze nieuwe pleinen (vanzelfsprekend m.u.v. de woningen aan de Oranjesingel). De verbinding met de Terheijdenstraat is de voornaamste toegang voor voetgangers en fietsers vanuit het stationsgebied. Het gehele gebied krijgt een 30 km regiem.

4.4.4. Buitenruimte

De openbare ruimte is de drager van het stedenbouwkundig plan. Een zorgvuldig vormgegeven en hoogwaardige openbare ruimte draagt bij aan een duurzame en kwalitatief hoogstaande nieuwe stedelijke ontwikkeling. Door het duidelijk vormgeven en begrenzen van de openbare ruimte in herkenbare typologiën (straat, hof, erf, plein) wordt een heldere gebruiks- en beheersituatie verkregen.

De openbare ruimte concentreert zich in de Ceresstraat en de drie nieuwe pleinen. Het gebied heeft nu een sterk utilitair karakter (verharding, weinig bomen, productiegebouwen) en dit zal worden omgevormd naar een erfkarakter met klinkerbestrating, bomen en sfeervolle verlichting. De binnenhoven krijgen een semi-openbaar karakter en worden zo groen mogelijk ingericht.

De straten en de pleinen zijn openbaar; de hoven zijn semi-openbaar en kunnen 's avonds afgesloten worden.

Speelvoorzieningen voor kleine en grotere kinderen kunnen in deze openbare en semi-openbare ruimte een plaats vinden. De exacte plaats en vormgeving daarvan is afhankelijk van overleg tussen de projectontwikkelaar, bewoners en de gemeente Breda. Dit bestemmingsplan spreekt zich hierover niet specifiek uit; de relevante bestemmingen sluiten speelvoorzieningen niet uit.

4.4.5. Parkeren

Aan de zijde van het spoor is een doorlopende zone gedacht van parkeren, onder de woonbebouwing en ter plaatse van de hoven overbouwd. In het plandeel ten zuiden van de Ceresstraat wordt deels overbouwd in de binnenhoven geparkeerd.

Een gedeelte van het bezoekersparkeren vindt in de openbare ruimte plaats. Het karakter en profiel van de Ceresstraat verandert zodanig (30 km-gebied) dat daar verantwoord parkeren in de buitenruimte mogelijk wordt. Ook de nieuwe verbinding met de Oranjesingel is een typische woonstraat met een profiel van circa 16 m¹, waar langsparkeren aan beide zijden mogelijk is. De pleinen worden zoveel mogelijk gevrijwaard van parkeren.

Voor de herontwikkeling van het Brouwhuis en de nieuwbouw aan het spoor wordt een aantal parkeerplaatsen gereserveerd. De hiervoor benodigde ruimte kan gevonden worden onder de nieuwbouw, dan wel aan de spoorzijde van deze nieuwbouw. De benodigde ruimte is overigens sterk afhankelijk van de te realiseren functies. Deze parkeervoorziening kan wellicht tevens het bezoekersparkeren kunnen herbergen voor de aangrenzende woonbebouwing. Een gelijktijdige combinatie van bezoekers- en gebruikersparkeren zal in verband met beheer en veiligheid zoveel mogelijk voorkomen moeten worden.

4.4.6. Cultuurhistorisch erfgoed

Het plangebied bevat een aantal beschermde rijksmonumenten. Het oude hoofdkantoor van de brouwerij zal zijn oorspronkelijke functie behouden en deel gaan uitmaken van een kantoren-ensemble. Het brouwhuis zal een andere, bij voorkeur sociaal-culturele, functie krijgen. In dat opzicht ligt het voor de hand om geen historiserende restauraties uit te voeren, maar het gebouwencomplex een betekenisvolle transformatie te laten ondergaan. Zo volgt er duurzaam behoud door haalbaar hergebruik. Dit onderdeel is momenteel (voorjaar 2008) in studie. Voorlopig uitgangspunt is om het gebouw aan de noordzijde uit te breiden en vanuit het openbaar domein (de Ceresstraat en de pleinen aan de oostzijde en de westzijde toegankelijk) te maken. De uitbreiding zou het karakter van een passage of een foyer kunnen krijgen ten behoeve ontmoeting en uitwisseling. Afhankelijk van haar functie en de functie van het aanpalende gebouw ten noorden zou de cour als gemeenschappelijk semi-openbare ruimte kunnen worden ingezet. Nabij de singel worden de pastorie en het gebouw De Lentehof opgenomen in het nieuwe stedelijke weefsel. Een hergebruik als kantoor of als woning is denkbaar. Er wordt aansluiting gezocht met een aantal bestaande woningen in de Ceresstraat.

De karakteristieke schoorsteen blijft behouden en gaat, als oriëntatiepunt, een belangrijke rol spelen in stedenbouwkundige vormgeving van de openbare ruimte.

Het stedelijk historisch stratenpatroon (Ceresstraat) wordt gehandhaafd en dient als hoofdontsluiting van de binnenhoven.

Er wordt onderzocht of de oude vestingwerken op een herkenbare wijze gepresenteerd kunnen worden in het plan (plaveisel, verlichting, panelen, vitrine, informatievoorziening).

Nabij de plaats van de toren van de vroegere St.Josephkerk zal een hoogteaccent aan de Terheijdenseweg komen.



Ketelhuis, Lentehof en woningen aan de Ceresstraat

4.4.7. Flexibiliteit

Gezien de tijdspanne waarin het plan gerealiseerd gaat worden, is de opzet in zekere mate flexibel. Dit geldt zowel in programmatische zin als ten aanzien van de bouwvolumes.

Er is sprake van bepaalde bandbreedtes. Dit geldt zowel voor de hoogte die wordt aangegeven in lagen, alsook voor de maatvoering van de bouwvolumes. De rooilijnen die samenhangen met de openbare ruimte, liggen vast. De rooilijnen aan de private en de semi-openbare ruimten zijn flexibel en kunnen verandering van programma in zich opnemen.

4.4.8. Fasering

De eerste bouwactiviteiten zijn gepland om medio -2008 plaats te vinden. De nieuwbouw zal in fases gerealiseerd worden. De planning is er op gericht de overlast voor de bestaande woningen in verband met bouwverkeer en bouwactiviteiten zoveel mogelijk te beperken. Er wordt gestart met de bouwblokken die zorgen voor een geluidsafscherming voor de bestaande woningen in het gebied.

5. Milieu-hygiënische aspecten

5.1. Algemeen

Breda wil een stad zijn waarin mensen graag wonen, werken en recreëren. Leefbaarheid en duurzaamheid zijn hiervoor sleutelbegrippen. Een gezond en veilig woonmilieu is hierbij van groot belang. Daarnaast hebben bedrijven ruimte nodig om zich te ontwikkelen en dient er voldoende groen te zijn voor natuurontwikkeling en recreatie. Om dit te kunnen bereiken dient bij ruimtelijke ontwikkelingen integraal naar het te ontwikkelen gebied te worden gekeken om alle, soms tegenstrijdige, belangen zo goed mogelijk op elkaar af te stemmen.

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

In onderstaand hoofdstuk worden de verschillende milieu-hygiënische aspecten die van belang zijn voor het plangebied nader toegelicht.

5.2. De Milieu Effect Rapportage

De m.e.r-procedure voor het MER Spoorzone Breda is gestart met de openbare bekendmaking van de Startnotitie MER Spoorzone op 2 februari 2005, waarna tot 3 maart 2005 de gelegenheid bestond voor inspraak. Op 31 maart 2005 is het Advies voor richtlijnen voor het milieueffectrapport uitgebracht, opgesteld door de Commissie voor de milieueffectrapportage (Cie-m.e.r.). De definitieve richtlijnen zijn op 19 april 2005 vastgesteld. Hierbij is het advies van de Cie-m.e.r. integraal overgenomen. In de periode tot oktober 2005 is het MER Spoorzone, in lijn van de vastgestelde richtlijnen, uitgewerkt.

Het college van B&W heeft op 11 oktober 2005 besloten het MER Spoorzone aan de gemeenteraad van Breda aan te bieden, die op 10 november 2005 het MER Spoorzone heeft aanvaard. Aansluitend is gestart met de inspraakprocedure die liep van 17 november tot en met 28 december 2005. Aansluitend op deze inspraakprocedure is de commissie voor de m.e.r. in de gelegenheid gesteld om een zogenoemd toetsingsadvies uit te brengen over het MER Spoorzone. Ten behoeve van haar toetsingsadvies maakt de commissie onder meer gebruik van de binnengekomen zienswijzen van insprekers en het advies van de wettelijke adviseurs. Op 23 januari 2006 heeft de Cie m.e.r. een positief toetsingsadvies over de MER Spoorzone gegeven. Voor gedetailleerdere informatie over het MER Spoorzone, opgesteld door Royal Haskoning, wordt verwezen naar het rapport met als kenmerk 9P9739.A0 en de datum oktober 2005.

In het MER zijn voor de Drie Hoefijzers twee alternatieven meegenomen. Het basisalternatief borduurt, qua inrichting, verder op hetgeen in de Structuurvisie Spoorzone 2025 is opgenomen. In het basisplusalternatief is, om de mogelijkheden tot een geringere geluidbelasting in het noordelijk plangebied, een alternatieve inrichting uitgewerkt. In dit alternatief is de losse compositie in het noordelijke plandeel vervangen door een grootschalige gesloten blokbebouwing die tevens fungeert als afscherming tegen de omringende geluidsbronnen. Het programma en de inrichting van het zuidelijk plandeel is in beide alternatieven gelijk. De onderstaande uitkomsten van het MER Spoorzone hebben betrekking op het plangebied Drie Hoefijzers en daar waar het plandeel zuid onderscheidend is wordt dit aangegeven.

Uitkomsten MER Spoorzone voor de Drie Hoefijzers:

1. De bodemverontreinigingen worden gesaneerd, zodat er geen sprake is van

onderscheidende zaken.

2. Duurzaam bouwen en Energie maken onderdeel uit van beide alternatieven, zodat geen van de alternatieven of varianten onderscheidend zijn.

3. Gezien het feit dat het programma en de te verwachten transportstromen per spoor bij beide alternatieven identiek zijn, is er geen sprake van onderscheidende zaken bij het milieuthema Externe veiligheid.

4. Voor het milieuthema Industrie- en Spoorweglawaaï wordt opgemerkt dat de alternatieven voor het plandeel zuid niet onderscheidend van elkaar zijn. Voor het plandeel noord geldt dat door de alternatieve inrichting met een grootschalige gesloten blokbebouwing het basisplusalternatief lagere geluidbelastingen in en rond dit plandeel oplevert.

5. Voor het milieuthema Wegverkeerslawaaï geldt dat de alternatieven voor het plandeel zuid niet onderscheidend van elkaar zijn. Voor het plandeel noord geldt dat door de alternatieve inrichting met een grootschalige gesloten blokbebouwing het basisplusalternatief lagere geluidbelastingen in dit plandeel opleveren.

6. Voor het milieuthema Luchtkwaliteit zijn de volgende conclusies te trekken:

- a. De ontwikkeling van de Spoorzone langs een van de geschetste alternatieven niet leidt tot overschrijding van de norm voor stikstofdioxide. Daarmee scoren de alternatieven overwegend neutraal ten opzichte van het nulalternatief.
- b. Voor de jaargemiddelde concentratie fijn stof nergens binnen het gebied een overschrijding van de norm wordt berekend.
- c. 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.
- d. 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.

7. Voor het milieuthema Ecologie wordt opgemerkt dat het basis- en basisplusalternatief niet onderscheidend van elkaar zijn..

8. Bij het milieuthema Water zijn de in het MER beschreven alternatieven niet onderscheidend van elkaar. Vanuit het Meest Milieuvriendelijk Alternatief wordt de suggestie gedaan om het regenwater uit het noordelijk deel van het plangebied af te voeren naar de Waterakkers en te streven naar het toepassen 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.

De planologische doorvertaling van de MER-resultaten heeft in het bestemmingsplan "Drie Hoefijzers-Zuid" plaatsgevonden.

5.3. Bodem

Algemeen

In de Wet bodembescherming zijn normen opgenomen waaraan de kwaliteit van de bodem kan worden getoetst. Op basis van deze toetsing wordt bepaald of de bodem gesaneerd moet worden. De eisen die aan een eventuele sanering worden gesteld zijn mede afhankelijk van het toekomstige gebruik van de locatie. In het Bouwbesluit is opgenomen dat de gemeente bij het verlenen van een bouwvergunning moet toetsen of de bodemkwaliteit voldoende is voor het

toekomstige gebruik van de locatie. Hierbij wordt onder andere getoetst of er gezondheidsrisico's zijn voor de toekomstige gebruikers.

Onderzoek

Uit de bodemonderzoeken die in het plangebied Drie Hoefijzers (zowel noord als zuid) zijn uitgevoerd, blijkt dat er binnen het bestemmingsplangebied 3 gevallen van ernstige bodemverontreiniging aanwezig zijn, waarbij de grond verontreinigd is met zware metalen, minerale olie en/of PAK. Deze gevallen dienen te worden gesaneerd. Op het overige gedeelte zijn in zijn algemeenheid licht verhoogde gehalten zware metalen, PAK en/of minerale olie zijn aangetoond. In het grondwater zijn licht verhoogde gehalten minerale olie, BETXN en PAK waargenomen, terwijl plaatselijk gehalten aan nikkel en arseen (zware metalen) boven de interventiewaarde zijn vastgesteld. Door het ontbreken van een relatie met bedrijfsmatige activiteiten en het ontbreken van (sterk) verhoogde gehalten arseen en/of nikkel in de grond is de conclusie dat hier sprake is van verhoogde achtergrondwaarden in het grondwater met natuurlijke herkomst.

De diverse bestemmingen die in het plangebied ontwikkelt dienen te worden, maken een sanering van deze 3 gevallen van ernstige bodemverontreinigingen noodzakelijk. Hiertoe is door Inbev een raamsaneringsplan opgesteld, dat ter goedkeuring aan het bevoegde gezag is gezonden. Uitgangspunt van het raamsaneringsplan is dat, na afloop van de sanering(en), het plangebied in ieder geval geschikt is voor de beoogde functies. De in hoofdlijnen beschreven werkzaamheden zorgen ervoor dat de bodemsaneringen gefaseerd worden aangepakt, waardoor de verontreinigingssituatie geen belemmering vormt voor de ontwikkeling van het gebied. Omgekeerd mag de ontwikkeling (bebouwing) van het plangebied de bodemsanering(en) niet frustreren. Eind 2006 is het raamsaneringsplan door het bevoegd gezag in kader van de Wet bodembescherming goedgekeurd.

Voor gedetailleerdere informatie wordt verwezen naar de volgende (onderzoeks)rapportages:

1. Historisch onderzoek "Drie Hoefijzers" Interbrew Breda, opgesteld door Arcadis, kenmerk 110504/ZF5/1B5/201395 d.d. 26 juli 2005.
2. Actualisatie en inkaderend bodemonderzoek "Drie Hoefijzers Interbrew Breda, opgesteld door Arcadis, kenmerk 110504/ZF5/476/201395/003 d.d. 17 november 2005.
3. Raamsaneringsplan locatie "Drie Hoefijzers" te Breda, opgesteld door Arcadis, kenmerk 110504/ZF6/1Z2/201395/004 d.d. 16 juni 2006.

5.4. Geluid

Algemeen

Geluid is één van de factoren die de beleving van de leefomgeving in belangrijke mate bepalen. Om te voorkomen dat geluidsbelasting tot aantasting van de leefbaarheid leidt, zijn normen in wetten vastgelegd. Met name de Wet geluidhinder (Wgh), de Luchtvaartwet en de Wet milieubeheer (Wm) zijn in dit kader van belang.

Per 1 januari 2007 is de Wet geluidhinder gewijzigd. Dit betekent onder andere dat de gemeente (B&W) bevoegd gezag is om hogere grenswaarden vast te stellen binnen de grenzen van de gemeente, mits hier een zorgvuldige afweging en een deugdelijke motivatie aan ten grondslag ligt. De gewijzigde Wgh legt verder nadrukkelijker een onderzoeksplicht op. Allereerst dient de geluidbelasting zonder beperkende maatregelen in beeld te worden gebracht. Stelt de gemeente een hogere waarde vast, of overwegen zij dat, dan is het niet voldoende om te onderzoeken hoe effectief de maatregelen zijn om aan die hogere waarde te voldoen. De gemeente moet dan ook de maatregelen onderzoeken die kunnen helpen om aan de voorkeursgrenswaarde te voldoen. De gemeente moet dus goed motiveren waarom ze hogere waarden wil vaststellen en waarom ze niet (kan) voldoen aan de voorkeursgrenswaarde.

Spoorweglawaaai

De nieuwe geplande gevoelige bestemmingen liggen binnen de geluidzones (zonebreedte van 800 m) van de spoorweg Breda-Tilburg, ook wel de “Brabantroute” genaamd. Om die reden is een akoestisch onderzoek uitgevoerd om de gevelbelastingen binnen het plangebied te bepalen. De gegevens met betrekking tot het spoorgebruik en materiaal zijn gebaseerd op het Akoestisch spoorboekje Aswin, versie 2007.

Uit de resultaten van het akoestisch onderzoek blijkt dat ter plaatse van de nieuwe woningbouw langs het spoor geluidbelastingen optreden hoger dan de voorkeursgrenswaarde [55 dB]. Gezien het feit dat deze nieuwbouw langs het spoor als afschermdende bebouwing voor de achterliggende bebouwing fungeert, worden hogere waarden tot 68 dB aangevraagd voor de noordgevel van de woningen. Op plaatsen waar zelfs dit niet voldoende is, wordt gewerkt met een dove gevel. De vanuit de Wet geluidhinder vereiste geluidluwe gevel wordt gevormd door de zuidgevel van de woningen. De benodigde hogere waarden zijn via een aparte hogere waarden-procedure door het bevoegd gezag in het kader van de Wet geluidhinder (de gemeente Breda) verleend.

Met de gekozen bouwvorm (hofstructuur en hoogte accenten) wordt het akoestisch optimale resultaat behaald, waarbij het binnenklimaat wordt gewaarborgd door de te treffen geluidwerende voorzieningen.

Wegverkeerslawaaai

Nieuwe geplande gevoelige bestemmingen liggen binnen de geluidzones (zonebreedte van 200 m¹) van de Doornboslaan, Teteringenstraat, Nieuwe Boschstraat, Oranjesingel, Terheijdenstraat en Verlengde Stationslaan. De overige omliggende wegen hebben een zone die niet over het plangebied valt of zijn ingericht als 30 km/uur-zone en zijn derhalve volgens de Wgh niet zoneplichtig. De gegevens met betrekking tot het wegverkeer zijn gebaseerd op de verkeersgegevens van de gemeente Breda die ten behoeve van het MER Spoorzone zijn gebruikt.

Uit de resultaten van het akoestisch onderzoek blijkt dat ter plaatse van de nieuwe woningbouw langs de Doornboslaan, Terheijdenstraat en Oranjesingel geluidbelastingen optreden die hoger zijn dan de voorkeursgrenswaarde [48 dB]. Omdat maatregelen tot het terugdringen van de geluidbelasting ten gevolge van de Terheijdenstraat en Oranjesingel niet effectief zijn (ter plaatse van het plan ligt al een stil soort asfalt [microflex resp. Twinlay]) zullen hogere waarden tot 52 dB(A) worden aangevraagd. De vanuit de Wet geluidhinder vereiste geluidluwe gevel wordt gevormd door de binnengevel van het (woon)blok.

Voor een overzicht van de aan te vragen hogere waarden wordt verwezen naar de onderstaande tabel.

Aan te vragen en eventuele voorzieningen:

Blok	Verdieping	Gevel	Eventuele maatregelen	Aan te vragen hogere waarde [dB]			
				weg			Rail
				Terheijden-straat	Oranjesingel	Doornboslaan	
2.2	Begane grond (1,5 m ²)	Noord	Gevel ²⁾	-	-	-	60
		Oost	Gevel ²⁾	-	-	-	56
		Zuid	Luw	-	-	-	≤ 55
		West	Gevel ²⁾	-	-	-	57
	1 ^e verd. (4,5 m ²)	Noord	Gevel ²⁾	-	-	-	66
		Oost	Gevel ²⁾	-	-	-	62
		Zuid	Luw	-	-	-	≤ 55
		West	Gevel ²⁾	-	-	-	62
	2 ^e verd. (7,5 m ²)	Noord	Doof ¹⁾	-	-	-	68
		Oost	Gevel ²⁾	-	-	-	65
		Zuid	Luw	-	-	-	≤ 55
		West	Gevel ²⁾	-	-	-	67
	3 ^e / 6 ^e verd. (10,5 m ² / 19,5 m ²)	Noord	Doof ¹⁾	-	-	-	68
		Oost	Gevel ²⁾	-	-	-	68
		Zuid	Luw	-	-	-	≤ 55
		West	Doof ¹⁾	-	-	-	68
2.3	Begane grond (1,5 m ²)	Noord	Gevel ²⁾	-	-	-	59
		Oost	Gevel ²⁾	-	-	-	≤ 55
		Zuid	Luw	-	-	-	≤ 55
		West	-	-	-	-	57
	1 ^e verd. (4,5 m ²)	Noord	Gevel ²⁾	-	-	-	65
		Oost	Gevel ²⁾	-	-	-	62
		Zuid	Luw	-	-	-	≤ 55
		West	Gevel ²⁾	-	-	-	58
	2 ^e verd. (7,5 m ²)	Noord	Doof ¹⁾	-	-	-	68
		Oost	-	-	-	-	65
		Zuid	-	-	-	-	≤ 55
		West	-	-	-	-	67
	3 ^e / 6 ^e verd. (10,5 m ² / 19,5 m ²)	Noord	Doof ¹⁾	-	-	-	68
		Oost	-	-	-	-	68
		Zuid	-	-	-	-	≤ 55
		West	Doof ¹⁾ / Gevel ⁴⁾	-	-	49 ³⁾	68 / 56 ⁴⁾

Blok	Verdieping	Gevel	Eventuele maatregelen	Aan te vragen hogere waarde [dB]			
				weg			Rail
				Terheijden-straat	Oranjesingel	Doornboslaan	
3.1	Begane grond (1,5 m ²)	Noord	-	-	-	-	-
		Oost	-	-	-	-	-
		Zuid	-	-	-	-	-
		West	Gevel ²⁾	49	52	-	-
	1 ^e / 5 ^e verd. 4,5 m ² en hoger)	Noord	Gevel ²⁾	-	-	-	64
		Oost	-	-	-	-	-
		Zuid	-	-	-	-	-
		West	Gevel ²⁾	52	52	-	64
3.2	Begane grond / 2 ^e verd. (1,5 m ² / - 7,5 m ²)	Noord	-	-	-	-	-
		Oost	-	-	-	-	-
		Zuid	Gevel ²⁾	-	52	-	-
		West	-	-	-	-	-
	3 ^e verd. (10,5 m ² en hoger)	Noord	Gevel ²⁾	-	-	-	56
		Oost	-	-	-	-	-
		Zuid	Gevel ²⁾	-	52	-	-
		West	-	-	-	-	-
Blok 3.2 Uitbreiding school	Begane grond / bovenste verd.	noord	Gevel ²⁾	-	-	-	56 ³⁾
		zuid	-	-	-	-	-
		west	-	-	-	-	-

1) Geluidbelasting in plenum ter hoogte van het te openen deel t.b.v. spuien.

2) Gevelgeluidwerende maatregelen, volgens eisen Bouwbesluit, zie paragraaf 2.6.

3) Waarneempunt 19, ter hoogte van de bovenste verdieping.

4) Waarneempunt 40, ter hoogte van de bovenste verdieping.

5) Waarneempunt 81, ter hoogte van de bovenste verdieping.

Voor een uitgebreide beschrijving van de bij de berekeningen naar spoor- en wegverkeerslawaaï gehanteerde uitgangspunten en dergelijke wordt korthedshalve verwezen naar:

- I. Akoestisch onderzoeksrapport ten behoeve van de "Drie Hoefijzers, plandeel Zuid" te Breda, opgesteld door Cauberg-Huygen, kenmerk Tsw/2005.1256/3/CVr.

5.5. 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 augustus 2005 is het Besluit luchtkwaliteit 2005 (Blk) in werking getreden. Het Besluit Luchtkwaliteit 2005 is een implementatie van de Europese regelgeving uit 1996, en bevat

luchtkwaliteitsnormen voor onder andere de stoffen zwaveldioxide, stikstofoxiden en stikstofdioxide, zwevende deeltjes (fijn stof (PM_{10})), lood, koolmonoxide en benzeen. In dit besluit is een expliciete koppeling gelegd tussen het luchtkwaliteitsbeleid en het beleid op het gebied van de ruimtelijke ordening en verkeer en vervoer. Bij het maken van ruimtelijke orderings- en verkeers-/vervoersplannen moeten de gevolgen voor de luchtkwaliteit meewegen. Daarom is bij bouwplannen de bepaling van de luchtkwaliteit verplicht. In het Besluit Luchtkwaliteit staan normen voor de kwaliteit van de buitenlucht.

Deze normen zijn gedefinieerd als:

1. grenswaarde
2. plandrempels
3. alarmdrempels

In het MER Spoorzone werd geconcludeerd dat er op het gebied van Luchtkwaliteit binnen het plangebied Spoorzone mogelijk overschrijdingen van de grenswaarden waren. Met deze conclusie en de veranderingen in het luchtkwaliteitsbeleid in het achterhoofd heeft de commissie voor de m.e.r. geadviseerd om bij de vertaling van de MER-gegevens naar bestemmingsplannen inzicht te geven in de verbetering van de toekomstige luchtkwaliteit ten opzichte van de huidige situatie. Tevens heeft de commissie geadviseerd de rekenresultaten voor fijn stof te corrigeren met de toegestane zeezoutcorrectie. Gezien het bovenstaande en het feit dat in de periode tussen vaststelling MER Spoorzone en de bestemmingsplanprocedures de achtergrondconcentraties voor de diverse verontreinigende stoffen nadrukkelijk zijn bijgesteld, heeft in het tweede kwartaal van 2006 aanvullend onderzoek naar de luchtkwaliteit plaatsgevonden. Het doel van dit onderzoek is om de voorgenomen plannen waarvoor een bestemmingsplan in voorbereiding was, zijnde de deelgebieden Stationskwartier en Drie Hoefijzers-Zuid en de bestaande (woon)wijken Belcrum en Spoorbuurt door te rekenen. In de berekeningen voor de genoemde deelgebieden en bestaande (woon)wijken zijn wel de invloeden van de hele ontwikkeling Spoorzone Breda meegenomen. In het luchtkwaliteitsonderzoek zijn diverse varianten doorgerekend, zijnde:

- a. Huidige situatie (2005).
- b. Autonome ontwikkeling 2010 en 2020.
- c. Situatie bij planrealisatie van het in het MER genoemde voorkeursalternatief in 2010.
- d. Situatie bij planrealisatie van het in het MER genoemde voorkeursalternatief in 2020.
- e. Situatie bij planrealisatie in 2020 met variant knip in de Terheijdenseweg en verkeersremmende maatregelen op de Baliendijk en de Stationslaan.
- f. Situatie bij planrealisatie in 2020 met variant knip in de Stationslaan.

De onderstaande tabel geeft een samenvatting van de resultaten van het luchtkwaliteitsonderzoek.

	Grens- waarde	Huidige situatie	Autonome ontwikkeling		Voorkeurs- alternatief		Knip 1	Knip 2
Parameter		2005	2010	2020	2010	2020	2020	2020
PM₁₀ jaargemiddeld								
achtergrond (µg/m ³)	40	28,7	23,3	22,0	23,3	22,0	22,0	22,0
minimum (µg/m ³)	40	28,8	23,3	22,0	23,3	22,0	22,0	22,0
gemiddeld (µg/m ³)	40	29,5	23,6	22,1	23,5	22,2	22,2	22,1
maximum (µg/m ³)	40	31,8	24,4	22,7	24,3	22,8	22,8	22,8
PM₁₀ 24-uurgemiddeld								
minimum aantal overschrijdingsdagen	35	31	16	14	16	14	14	14
gemiddeld aantal overschrijdingsdagen	35	34	16	14	16	14	14	14
maximum aantal overschrijdingsdagen	35	45	20	16	19	16	16	16
Percentage gridpunten met >35 overschrijdingsdagen		12	0	0	0	0	0	0
NO₂ jaargemiddeld								
achtergrond (µg/m ³)	40	29,3	25,5	22,0	25,5	22,0	22,0	22,0
minimum (µg/m ³)	40	29,7	25,6	22,1	25,6	22,1	22,1	22,1
gemiddeld (µg/m ³)	40	32,0	26,8	22,9	26,6	23,0	22,9	22,9
maximum (µg/m ³)	40	38,3	30,2	25,5	29,9	25,8	26,1	26,2
NO₂ uurgemiddeld								
maximale uurwaarde (µg/m ³)	200	153	127	114	126	114	115	115

Uit bovenstaande tabel blijkt dat:

- I. De jaargemiddelde concentratie van PM₁₀ en NO₂ in geen van de varianten leidt tot overschrijding van de grenswaarde van 40 µg/m³
- II. De uurgemiddelde grenswaarde voor NO₂ van 200 µg/m³ wordt in geen van de doorgerekende varianten overschreden.
- III. Het maximaal aantal toegestane overschrijdingen van de 24-uurgemiddelde PM₁₀-concentratie van 50 µg/m³ wordt alleen in de huidige situatie (2005) overschreden. In de jaren 2010 en 2020 vindt geen overschrijding meer plaats van het maximaal aantal toegestane overschrijdingen van de 24-uurgemiddelde PM₁₀-concentratie.
- IV. Het maximale aantal overschrijdingen van de daggemiddelde grenswaarde overschrijdt alleen in 2005 de toegestane 35 maal per jaar, terwijl in 2010 het maximaal aantal overschrijdingsdagen nog slechts 20 bedraagt en in 2020 verder daalt naar 16. Deze overschrijding vindt met name plaats op en langs de Belcrumweg, Crogtijk, Nieuwe Kadijk. Het hoogst aantal overschrijdingsdagen treedt op bij de kruispunten tussen de Belcrumweg en de Crogtijk en de Belcrumweg en de Academiesingel.
- V. De verschillen tussen de autonome situatie en de drie varianten voor de planrealisatie zeer klein. De jaargemiddelde concentraties gemiddeld over het studiegebied zijn voor alle situaties voor PM₁₀ en NO₂ gelijk. Verder blijkt uit de rekenresultaten dat de heersende achtergrondconcentraties NO₂ en PM₁₀ voor het overgrote deel de totale concentratie in de doorgerekende deelgebieden bepaalt. Verder is de bijdrage van de lokale bronnen op de luchtkwaliteit in 2020 beperkt tot maximaal 10% voor PM₁₀ en 24% voor NO₂.

Voor een gedetailleerder overzicht van de uitgangspunten en conclusies van het luchtkwaliteitsonderzoek wordt verwezen naar de rapportage opgesteld door KEMA Nederland (Luchtkwaliteit Breda Spoorzone, opgesteld door KEMA Nederland BV, kenmerk 30630201-TOS/MEC 06 d.d. juli 2006).

Ondanks dat voldaan wordt aan de in het Besluit luchtkwaliteit gestelde grenswaarden heeft de gemeente Breda een Luchtkwaliteitsplan Breda 2006-2009 opgesteld voor een verdere

verbetering van de luchtkwaliteit. De hierin opgenomen maatregelen vallen onder te verdelen in de volgende categorieën.

1. Weren van sterk vervuilende voertuigen uit bepaalde delen van de stad (Schoon gemeentelijk wagenpark, schoon openbaar vervoer en milieuzonering).
2. Bevorderen van de verkeersdoorstroming (Onderdeel van de totale verkeersstrategie van Breda zoals verwoord in het Verkeersplan Breda).
3. Communicatie en gezondheid (Bewustwording en gedragsbeïnvloeding, samen met de GGD uitvoeren van gezondheidseffectscreening bij grote ruimtelijke ontwikkelingen en onderzoek doen naar de verbetering van de levensverwachting als gevolg van bepaalde maatregelen).
4. Fietsmaatregelen en vervoersmanagement (Verbeteren van de bestaande stallingen en openen van nieuwe stallingen, aanleggen van ontbrekende schakels in het fietspadennet. Beiden onderdeel van het Verkeersplan. Beperken van het aantal autobewegingen door middel van vervoersmanagement bij grote werkgevers).
5. Overige maatregelen (meten en/of monitoren van de luchtkwaliteit bij specifieke knelpunten, luchtkwaliteit nadrukkelijk meenemen bij vergunningverlening en handhaving bij bedrijven, onderzoek naar de haalbaarheid van parkeer en pendel bij evenementen en koopspitsen).

5.6. Externe veiligheid en calamiteiten

Algemeen

Externe veiligheid heeft betrekking op de risico's die mensen lopen ten gevolge van mogelijke ongelukken met gevaarlijke stoffen bij bedrijven en transportverbindingen (wegen, spoorwegen, waterwegen en buisleidingen). 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:

- Circulaire "Zonering langs hogedruk aardgastransportleidingen" (1984) en Circulaire "Bekendmaking van voorschriften ten behoeve van zonering langs transportleidingen voor brandbare vloeistoffen van de K1-, K2- en K3-categorie" (1991).
- Circulaire "Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen" (2004).
- Besluit externe veiligheid inrichtingen (2004).

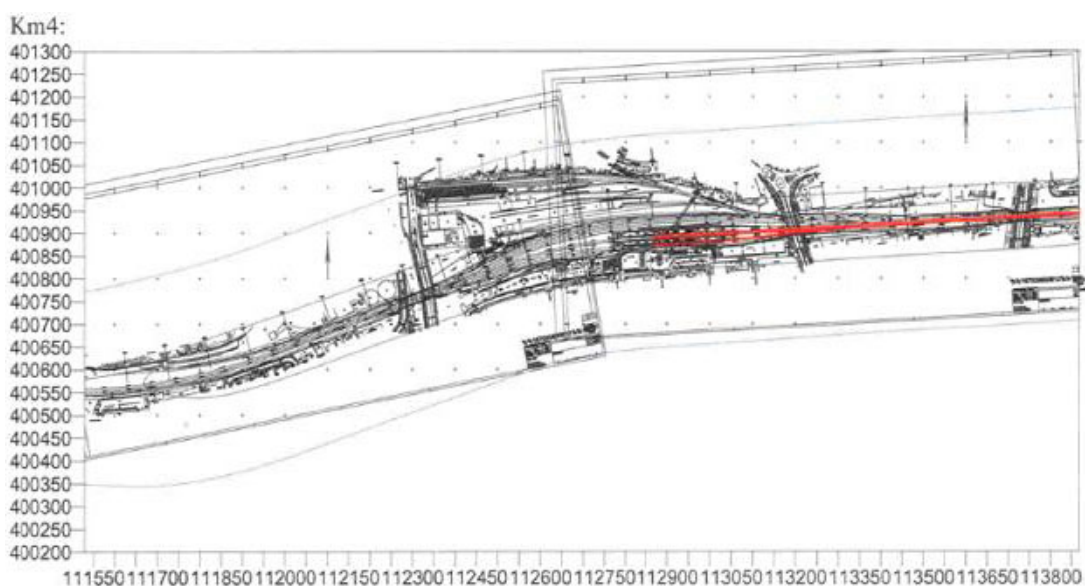
Binnen het beleidskader voor externe veiligheid staan twee kernbegrippen centraal, het Plaatsgebonden Risico (PR) en het GroepsRisico (GR). Hoewel beide begrippen onderlinge samenhang vertonen, zijn er belangrijke verschillen. Het PR vormt een wettelijke norm voor bestaande en nieuwe situaties. Dit is met een risicocontour ruimtelijk weer te geven. Het GR is niet in ruimtelijke contouren te vertalen, maar wordt weergegeven in een grafiek. Hierin is weergegeven hoe groot de kans is dat groepen met een bepaalde grootte slachtoffer worden van een ongeval met gevaarlijke stoffen.

Het PR is de kans per jaar op overlijden van een onbeschermd individu op een bepaalde locatie naar aanleiding van een incident met gevaarlijke stoffen. Voor het PR zijn getalsnormen vastgelegd. Voor nieuwe situaties is de maximale toelaatbare overlijdenskans van een persoon 10^{-6} /jaar (1 op een miljoen). Dit betekent dat bij nieuwe situaties de grenswaarde wordt overschreden als zich woningen of andere kwetsbare bestemmingen tussen de 10^{-6} risicocontour en de inrichting of transportroute bevinden. Voor beperkt kwetsbare bestemmingen geldt de 10^{-6} -contour als richtlijn. Dit betekent dat bij voorkeur geen nieuwe beperkt kwetsbare bestemmingen binnen deze contour opgericht worden, maar dat een gemeente indien gemotiveerd hiervan af mag wijken.

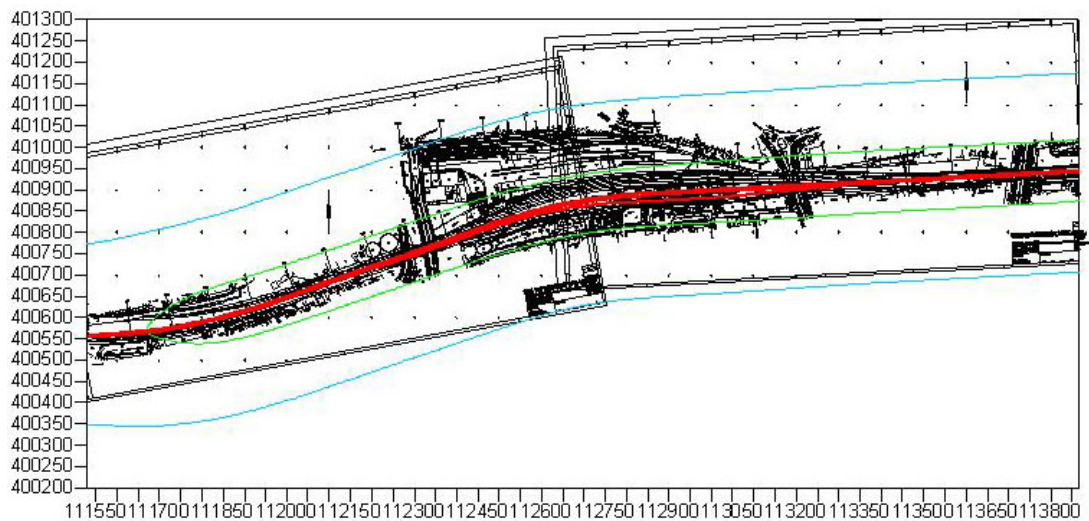
Het GR is de cumulatieve kans per jaar dat tenminste een aantal mensen het slachtoffer wordt van een ongeval met gevaarlijke stoffen. Het GR is niet ruimtelijk weer te geven met contouren, maar wordt uitgedrukt in een grafiek waarin het aantal slachtoffers wordt uitgezet tegen de cumulatieve kans dat een dergelijke groep slachtoffer wordt van een ongeval met gevaarlijke stoffen, de zogenoemde fN-curve. Het GR wordt bepaald binnen het invloedsgebied van een risicovolle activiteit. Dit invloedsgebied wordt meestal begrensd door de 1%-letaliteitsgrens (tenzij anders bepaald), ofwel door de afstand waarop nog 1% van de blootgestelde mensen in de omgeving komt te overlijden als gevolg van een calamiteit met gevaarlijke stoffen.

In het Besluit externe veiligheid inrichtingen (art. 13) en de Circulaire Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen is een verplichting tot verantwoording van het GR opgenomen. Deze verantwoordingsplicht houdt in dat iedere wijziging met betrekking tot planologische keuzes moet worden onderbouwd én verantwoord door het bevoegd gezag. Hierbij geeft het bevoegd gezag aan of het GR in de betreffende situatie aanvaardbaar wordt geacht.

Het plangebied Drie Hoefijzers-Zuid is gelegen langs de spoorlijn Breda- Tilburg (de zogenoemde "Brabantroute"), waarover vervoer van gevaarlijke stoffen plaatsvindt. Om deze reden is voor dit onderdeel van externe veiligheid door TNO een risicoanalyse uitgevoerd. In deze risicoanalyse (TNO-rapport d.d. december 2004, kenmerk 2004RMV/447) zijn voor verschillende varianten voor de ontwikkeling van de Spoorzone Breda, waar het deelgebied Drie Hoefijzers-Zuid onderdeel van uitmaakt, de externe veiligheidssituatie in beeld. Voor het GroepsRisico geldt dat dit per baanvak met een lengte van één kilometer wordt berekend en omdat het plangebied Drie Hoefijzers-Zuid onderdeel uitmaakt van een grotere ontwikkeling is voor de hele Spoorzone-ontwikkeling telkens een baanvak met een overlap van 500 meter berekend, waardoor de opvolgende kilometers elkaar steeds voor de helft overlappen. In de onderstaande figuur is de voor het plangebied Drie Hoefijzers-Zuid maatgevende kilometer weergegeven.

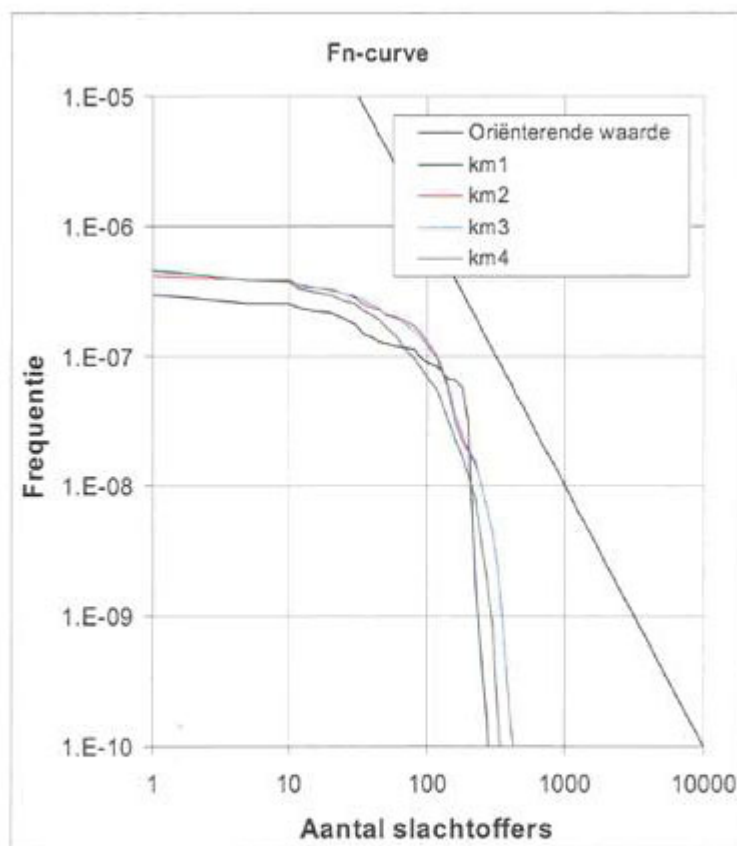


Omdat de ontwikkelingen binnen het plangebied Drie Hoefijzers-Noord, met name de te realiseren functies en personendichtheden, ook invloed hebben op het GR van het plangebied Drie Hoefijzers-Zuid is het programma dat voor dit deelgebied in de Structuurvisie Spoorzone 2025 is opgenomen, meegenomen in de berekeningen. Uit de resultaten van deze berekeningen blijkt dat in zowel de huidige als toekomstige situatie geen sprake is van een PR-contour (10^{-6} , zie onderstaande figuur) en dat in de huidige situatie de oriënterende waarde voor het GR niet wordt overschreden (zie km4 in onderstaande figuur).



Rood zijn de sporen
 Groen is de 10^{-7} -contour
 Blauw is de 10^{-8} -contour

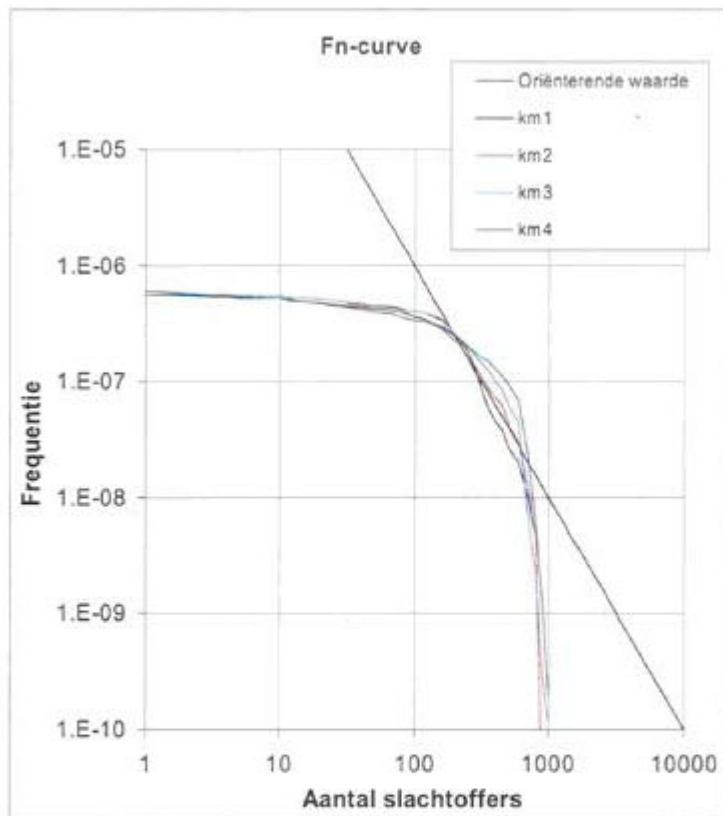
GR Huidige bevolking:



Kilometervak	Maximaal quotiënt frequentie en oriënterende waarde
km1	0.19
km2	0.14
km3	0.14
km4	0.08

In de toekomstige situatie (na realisatie van de Spoorzone Breda) wordt, zonder aanvullende maatregelen, de oriëntatiewaarde voor het GR met een factor van 2,5 overschreden (zie km4 in onderstaande figuur).

GR Toekomstige bevolking:



Kilometervak	Maximaal quotiënt frequentie en oriënterende waarde
km1	1.14
km2	1.24
km3	1.72
km4	2.45

Aangezien de oriëntatiewaarde voor het GroepsRisico wordt overschreden, wordt de gverantwoording van het GR heel belangrijk. Hierin komen zaken die tot het voorkomen of in ieder geval beperken van calamiteiten leiden aan de orde en moet verder worden gekeken hoe dit eventueel in de voorschriften van het bestemmingsplan kan worden verwerkt. Verder wordt bekeken welke afspraken met de ontwikkelaar kunnen worden gemaakt en als laatste blijft de gemeente Breda zich inzetten om middels overleg met de Rijksoverheid, Provinciale overheid en bedrijfsleven een verlaging van het optredende GR te bewerkstelligen, bijvoorbeeld door het (laten) nemen van bronmaatregelen of het vervoer van gevaarlijke stoffen via de Brabantroute te verlagen. Met een goede stedenbouwkundige opzet van de planontwikkeling wordt voorkomen dat kwetsbare bestemmingen (zoals ziekenhuizen, bejaardenhuizen en kinderopvang) in de nabijheid van het spoor worden gerealiseerd.

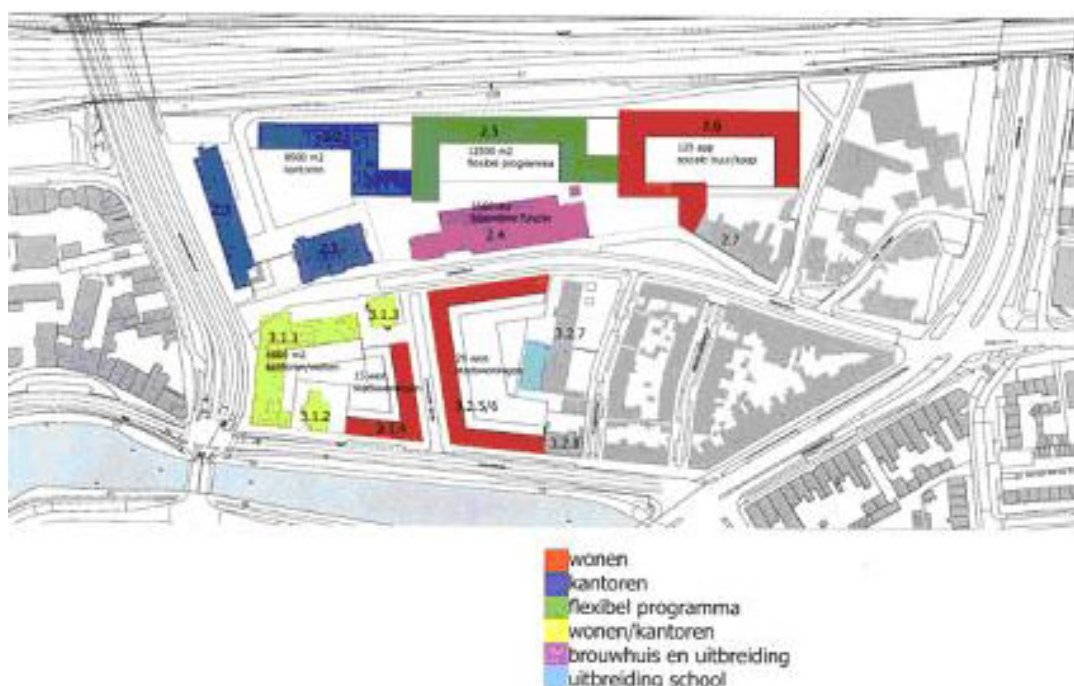
Verantwoording GroepsRisico

Het GR kent geen vaste norm, maar een oriëntatiewaarde. In het kader van het Besluit externe veiligheid inrichtingen en de Circulaire Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen dient elke verandering van het GR te worden verantwoord. De verantwoordingsplicht geldt bij een overschrijding van de oriëntatiewaarde en bij een toename van het GR onder de oriëntatiewaarde. De verantwoordingsplicht wordt in de artikelen 12 en 13 van het Bevi geregeld. Voor de verantwoording van het GR is gebruik gemaakt van de systematiek van de handreiking "Verantwoording GR".

Aanwezige dichtheid van personen in het invloedsgebied van de betreffende transportas

Functie indeling

Het deelgebied Drie Hoefijzers-Zuid is in de huidige situatie een bedrijfsterrein waar de bierbrouwerij (incl. kantoorfaciliteiten) gevestigd is geweest. Naar de toekomst wordt dit terrein in een relatief korte tijd getransformeerd naar een binnenstedelijk woon- en werkmilieu. In het noordwesten van het plangebied wordt een nieuw kantorenensemble gevormd door het oude en nieuwe hoofdkantoor van Inbev, samen met een nieuw te bouwen complex. Langs het spoor wordt verder rekening gehouden met 12.500 m² flexibel programma, dat wonen, kantoren of een andere functie kan zijn. Aan de noordoostzijde van het plangebied is een complex met sociale woningbouw gepland, dat als eerste zal worden gerealiseerd. Verder naar het zuiden wordt aan de zuidoostzijde van het plangebied een cluster met wonen/kantoren gerealiseerd, terwijl de nabijgelegen Lentehof en Pastorie zowel wonen als kantoren kunnen bevatten. Rondom de school wordt het bouwblok afgemaakt met een cluster van stadswoningen/herenhuizen. Voor een volledig overzicht zie onderstaande figuur.



gerealiseerd, is ervoor gekozen om bij de risicoanalyse voor deze plaatsen uit te gaan van de meest kwetsbare bestemming 'wonen'. Hiermee is voor het plangebied Drie Hoefijzers-Zuid dus eigenlijk het 'worst-case scenario' voor het GR berekend en zal de overschrijding van de oriëntatiewaarde bij een invulling met minder kwetsbare bestemmingen en daarmee samenhangend lagere personendichtheden dalen.

Verblijfsduurcorrecties

Voor woon- en werkgebieden geldt een verblijfsduurcorrectie. Voor de uitgevoerde risicoanalyse zijn de aanwezigheidsgegevens omgerekend naar aanwezigheid gedurende de meteorologische dag (van 08:00 tot 18:30 uur) en nacht (van 18:30 uur tot 08:00 uur). Het percentage aanwezig gedurende de meteorologische dag en nacht zijn als volgt.

Type bestemmingen	Dag (%)	Nacht (%)
Kantoren	47	0
Bedrijven	29	13
Bewoners	70	97
Kleuter- en basisscholen	36	0
Voortgezet onderwijs	36	0

Verskil tussen bestaande en nieuwe situatie

Het verschil met de nieuwe situatie ten opzichte van de huidige situatie is een hogere personendichtheid ten gevolge van de transformatie van binnenstedelijk bedrijfsterrein naar binnenstedelijk woon- en werkmilieu.

De omvang van het GR voor en na het van kracht worden van het besluit, de verandering van het GR ten gevolge van het besluit en de ligging van de groepsrisicocurve ten opzichte van de oriëntatiewaarde.

Over de Brabanthoute vindt transport van gevaarlijke stoffen plaats. Het deelgebied Drie Hoefijzers-Zuid ligt direct ten zuiden van deze spoorlijn en ligt hierdoor binnen het invloedsgebied van het vervoer van gevaarlijke stoffen. Omdat het deelgebied Drie Hoefijzers-Zuid onderdeel uitmaakt van de ontwikkeling Spoorzone Breda, is voor 2,5 kilometer van de Brabanthoute het groepsrisico voor de huidige en toekomstige situatie berekend. Voor het plangebied Drie Hoefijzers-Zuid geldt dat het GR in de huidige situatie onder de oriëntatiewaarde ligt. In de toekomstige situatie wordt de oriëntatiewaarde met een factor van 2,5 overschreden. Ondanks het feit dat er in de toekomst minder transport van gevaarlijke stoffen over de Brabanthoute plaatsvindt, treedt er toch een aanzienlijke toename van de oriëntatiewaarde op. Deze toename is te verklaren door een verhoging van de personendichtheid door de ontwikkeling van de Spoorzone Breda binnen het invloedsgebied van het vervoer van gevaarlijke stoffen over de Brabanthoute, waarbij een transformatie van binnenstedelijk bedrijventerrein naar binnenstedelijk woon- en werkmilieu plaatsvindt.

De mogelijkheden en de voorgenomen maatregelen ter beperking van het GR bij de betreffende transportas en in het ruimtelijke besluit.

Het vervoer van gevaarlijke stoffen per spoor wordt geregeld in landelijke wetgeving. Voor het toepassen van bronmaatregelen, voor zover deze al mogelijk dan wel effectief zijn, is dan ook toestemming van het ministerie van Verkeer en Waterstaat nodig. Dit betekent dat bronmaatregelen niet zijn te treffen in het kader van de onderhavige ruimtelijke procedure.

Momenteel wordt door de Rijksoverheid, in nauwe samenspraak met de lagere overheden en het bedrijfsleven, gewerkt aan een Basisnet voor Spoor, Water en Weg. Het doel van het Basisnet is het duurzaam mogelijk maken van het vervoer van gevaarlijke stoffen binnen de

wettelijke en beleidsmatige kaders van veiligheid, milieu en leefomgeving. Om de belangen van vervoer, ruimtelijke ontwikkelingen en veiligheid meer met elkaar in evenwicht te brengen én om de veiligheid van het vervoer van gevaarlijke stoffen te verbeteren, zet het Rijk in op twee sporen die elkaar aanvullen. Spoor 1 richt zich op het beheersen van de spanning tussen de genoemde belangen door het ontwikkelen en aanwijzen van een Basisnet voor het vervoer van gevaarlijke stoffen, terwijl Spoor 2 zich richt op de permanente verbetering van de veiligheid. Naar verwachting zal het Basisnet in 2008 worden ingevoerd.

Binnen het plangebied wordt door middel van goede ruimtelijke ordening, bijvoorbeeld afstand houden van de Brabantroute, de invulling/oriëntatie van de nieuwbouw, vaststellen van vluchtroutes, bepalen van opstelplaatsen van brandweervoertuigen ed, zoveel mogelijk rekening gehouden met de nadelige gevolgen van incidenten met gevaarlijke stoffen. Gezien echter het feit dat het hier veelal gaat om zaken die vanuit de Wet op de ruimtelijke ordening niet als 'ruimtelijk relevant' worden beschouwd, worden deze zaken niet rechtstreeks in de voorschriften van het bestemmingsplan verwerkt. De eerdergenoemde zaken worden geregeld door afspraken te maken met de ontwikkelaar en door Burgemeester en wethouders de mogelijkheid te geven nadere eisen te stellen ten behoeve van de milieusituatie en de verantwoording van het GR.

De mogelijkheden tot voorbereiding op en bestrijding en beperking van de omvang van een ramp of zwaar ongeval.

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. Locatiespecifieke aspecten voor de hulpverlening, die van belang zijn voor de inzet van de hulpverleningsdiensten zijn met name:

1. bereikbaarheid;
2. opstelmogelijkheden;
3. inzetbaarheid van middelen (zowel repressief als preventief);
4. hulpverleningscapaciteit.

Met de ontwikkelaar worden afspraken gemaakt over bijvoorbeeld de opstelmogelijkheden voor de hulpverleningsdiensten bij de diverse gebouwen binnen de planontwikkeling, het voldoende aanwezig zijn (over een langere periode) van bluswater en een calamiteitenpad langs het spoor, zodat de hulpverleningsdiensten over de hele lengte bij het spoor kunnen bereiken.

De mogelijkheden van personen die zich in het invloedsgebied van de inrichting of transportas bevinden om zichzelf in veiligheid te brengen.

Zelfredzaamheid is het zichzelf kunnen onttrekken aan een dreigend gevaar, zonder daadwerkelijke hulp van hulpverleningsdiensten. Het zelfredzame vermogen van personen in de buurt van een risicovolle bron is een belangrijke voorwaarde om grote effecten bij een incident te voorkomen. De mate van succes van zelfredzaamheid hangt af van een aantal factoren:

5. Tijdige waarschuwing van personen in gebouwen in het invloedsgebied.
6. Voorzieningen in het gebied waarmee vluchten mogelijk wordt gemaakt (infrastructurele mogelijkheden).
In de planontwikkeling is dan ook een duidelijke wegenstructuur aanwezig waarlangs ontvluchten plaats kan vinden.
7. Fysieke mogelijkheden van de aanwezige personen om te vluchten.
Bij de invulling van de stedenbouwkundige opzet is rekening gehouden met het feit dat

gebouwen met minder zelfredzame personen (ziekenhuizen, bejaardenhuizen en kinderopvang) niet in de nabijheid van het spoor zijn geprojecteerd. Verder worden er afspraken met de ontwikkelaar gemaakt, waarbij zij er bijvoorbeeld voor zorgen dat de bebouwing langs het spoor een hogere brandwerendheid heeft dan volgens het Bouwbesluit standaard nodig is. Een ander voorbeeld van aanvullende afspraken zijn de galerijen van de woongebouwen die van een hogere borstwering worden voorzien.

8. Mate waarin men is voorbereid op de eventuele noodzaak om te vluchten of hiertoe tijdig instructies ontvangt (mentale mogelijkheden). Tijdens de bestemmingsplanprocedure wordt aandacht besteed aan voorlichting over calamiteiten bij het vervoer van gevaarlijke stoffen per spoor, ontruiming van gebouwen en zelfredzaamheid.

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:

9. het tijdig verlaten van de gevarezone;
10. het verlaten van het schadegebied;
11. 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 vooraankondiging 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 kader van toetsing van bestemmingsplannen wordt vooral gekeken naar de zaken die binnen een plan kunnen wordt geregeld.

Bedacht moet wel worden dat dit 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.

De voor- en nadelen van andere mogelijkheden tot ruimtelijke ontwikkelingen met een lager groepsrisico.

Een mogelijke andere variant van een ruimtelijke ontwikkeling waarbij een niet of lager GR is te verwachten, is een andere planontwikkeling en/of het vervoer van gevaarlijke stoffen dat niet meer over de Brabanthoute plaatsvindt.

Ten aanzien van een andere planontwikkeling wordt opgemerkt dat in het SRUP (1995, een nadere uitwerking van het streekplan op het niveau van de stadsregio) een voorkeur wordt uitgesproken voor woningbouwontwikkeling die leidt tot een verdere verdichting van het bestaand stedelijk gebied. Een toekomstige uitbreiding van het stadsregionale voorzieningspakket en de mogelijkheden voor intensieve vormen van bedrijvigheid en

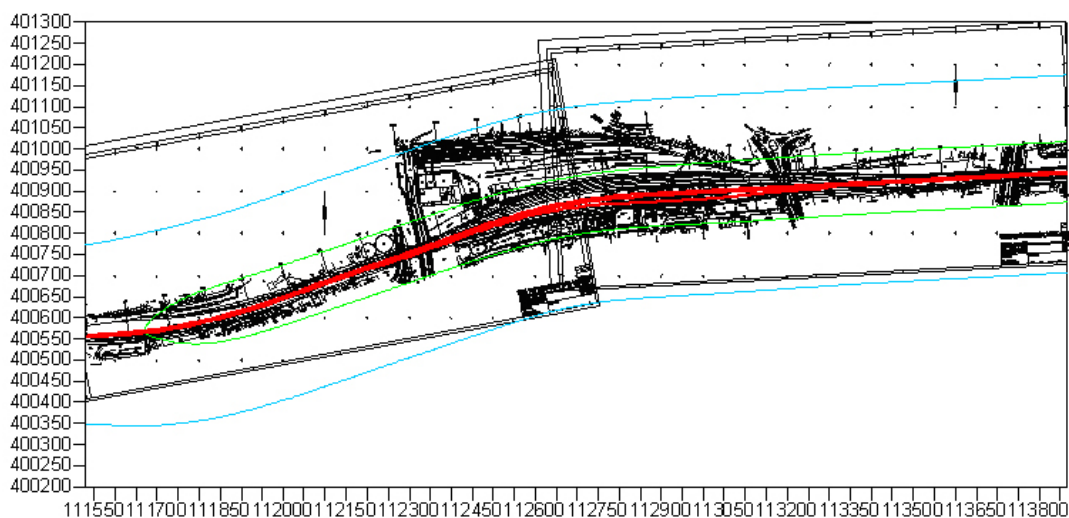
woningbouw ziet de regio vooral in de Spoorzone gelokaliseerd.

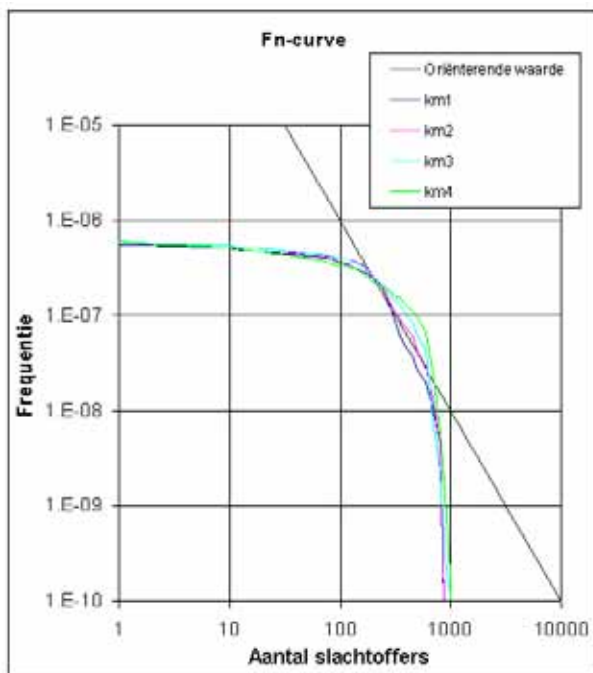
Het project sluit goed aan op de doeleinden van het Streekplan Noord-Brabant 2002. De provincie streeft in haar ruimtelijk beleid naar zuinig ruimtegebruik. Dit betekent dat bij het zoeken naar ruimte voor wonen, werken en voorzieningen de mogelijkheden binnen de bestaande kom zo goed mogelijk moeten worden benut. Het accent moet liggen op inbreiden en herstructureren. In de stedelijke regio's en vooral in de grote steden ligt bovendien een intensiveringopgave op of nabij 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 in overeenstemming met de doelstellingen van zorgvuldig en duurzaam (meervoudig) ruimtegebruik uit het Streekplan Brabant in Balans, een verminderde druk op uitleglocaties.

Het bovenstaande betekent dat een andere planontwikkeling op de locatie Drie Hoefijzers-Zuid, onderdeel van de Spoorzone Breda, indruist tegen de genoemde uitgangspunten van verdichting van het bestaand stedelijk gebied, de intensiveringopgave op of nabij belangrijke infrastructurele knooppunten en voorkomen of beperken van extra ruimtebeslag.

Ten aanzien van vermindering van het vervoer van gevaarlijke stoffen over de Brabantroute geldt dat, zoals eerder opgemerkt, dit een beslissing is die door het ministerie van Verkeer en Waterstaat moet worden genomen. In het kader van het Basisnet wordt momenteel door de Rijksoverheid, in nauwe samenspraak met de lagere overheden en het bedrijfsleven, bekeken of routing van vervoer gevaarlijke stoffen mogelijk is en of dit zinvol is voor het beheersen van de spanning tussen ruimtelijke ontwikkelingen en het vervoer van gevaarlijke stoffen. Naar verwachting zal het Basisnet in 2008 worden ingevoerd.





5.7. Duurzaamheid, Afval en Energie

Algemeen

Er bestaan verschillende definities van duurzaam bouwen. Alle definities bouwen voort op de definitie van een duurzame ontwikkeling: "onder duurzame ontwikkeling wordt een ontwikkeling verstaan die voorziet in de behoefte van de huidige generatie zonder daarmee voor de toekomstige generaties de mogelijkheid in gevaar te brengen om ook in hun behoeften te voorzien."

Bij het (ver)bouwen van woningen wordt het milieu op verschillende wijzen belast. Hierbij dient zowel naar de bouwfase als naar het gebruik en het onderhoud van de woning te worden gekeken. De milieubelasting kan worden verminderd door bijvoorbeeld verantwoord materiaalgebruik, energie- en waterbesparing en afvalpreventie.

De nadruk ligt op de behoefte van de consument aan luxe, comfort, kwaliteit, veiligheid en gezondheid. Daarbij is gezondheid een belangrijke overweging want mensen brengen een groot deel van hun leven binnenshuis door. Duurzaam bouwen betekent dus ook: "een woning waarin de bewoner zich prettig voelt".

Afval

Bij de inrichting van het woongebied dient in een vroeg stadium rekening gehouden met de wijze waarop het afval wordt ingezameld. Uitgangspunten hierbij zijn het beperken van de overlast en het gebruiksgemak voor de bewoners. De gemeente heeft in haar afvalbeleid (Beleid collectieve afvalvoorzieningen) de volgende voorkeurvorgorde vastgesteld:

- I. in pandig opslaan;
- II. ondergronds opslaan, en als dat niet nodig is;
- III. bovengronds opslaan.

Energie

Een duurzame ontwikkeling stelt eisen aan het energieverbruik en de energiebronnen van de

locatie. Door de gemeente Breda is in de milieuvisie opgenomen dat Breda in 2015 een eind op weg moet zijn een energieneutrale stad te worden. Dit is een stad waarin de energievraag drastisch is afgenomen. De energie die nog nodig is, komt uit energiebronnen die niet opraken, zoals zon, wind water, biomassa en aardwarmte. Hoewel dit streefbeeld op dit moment nog niet haalbaar is, kunnen er maatregelen genomen worden om de energiehuishouding zo duurzaam mogelijk te maken. De voorkeurvolyorde voor maatregelen is:

1. beperken energieverbruik;
2. toepassen duurzame energiebronnen;
3. efficiënt gebruik van fossiele brandstoffen.

Een en ander is verwoord in de Nota "Kwaliteit wonen", een nota die ten aanzien van duurzaamheidsaspecten als leidraad kan worden gehanteerd.

5.8. Waterparagraaf

Algemeen

Water heeft vele facetten. Op de eerste plaats is de beschikbaarheid van voldoende water van voldoende kwaliteit essentieel voor het voortbestaan van zowel mens, dier en plant. Veel mensen recreëren graag op, aan en in het water. Woningen aan het water zijn over het algemeen zeer gewild. Kortom, water wordt in veel gevallen positief gewaardeerd.

Water kan echter ook een bedreiging vormen. Op momenten dat het watersysteem als gevolg van regenval in korte tijd meer water moet verwerken dan het aan kan, leidt dit tot overstromingen. Te veel vocht in woningen kan leiden tot gezondheidsklachten. Daarnaast bestaat het gevaar dat door grondwaterverontreinigingen de waterkwaliteit wordt aangetast, waardoor de beschikbaarheid van drinkwater in het geding komt.

Ook een tekort aan water kan problemen veroorzaken. Door de versnelde afvoer van water uit de hoger gelegen gebieden ten gevolge van het graven van sloten en het rehtttrekken van sloten en door het oppompen van grondwater, is de grondwaterstand de afgelopen jaren gedaald. Ten gevolge van deze "verdroging" wordt het voortbestaan van waardevolle "natte natuur" bedreigd. Daarnaast komt de aanvulling van het grondwater ten behoeve van drinkwater in het gedrang.

Nabij het plangebied is, in het Liniepark, de Linievijver gelegen. Ten zuiden van het plangebied de Singels zijn gelegen. In het plangebied zelf is geen oppervlaktewater aanwezig. In de huidige situatie grotendeels een gemengd riool aanwezig is. Wanneer tijdens hevige neerslag het gemengde rioolstelsel niet in staat is het totale aanbod van regenwater en droogweerafvoer af te voeren naar de RWZI wordt het overtollige water via een aantal overstorten geloosd op de Singel of de rivier de Mark.

Voor de toekomstige situatie van de Spoorzone (incl. het plangebied Drie Hoefijzers Zuid) is in samenwerking met het waterschap Brabantse Delta een waterhuishoudingsplan opgesteld. Eén van de hierbij gehanteerde uitgangspunten is zo veel als mogelijk "waterneutraal" ontwikkelen. Hierdoor dienen verharde oppervlakten te worden afgekoppeld, hetgeen betekent dat het regenwater niet via de riolering wordt afgevoerd maar ter plaatse wordt geborgen. Vanwege onder andere de geplande ondergrondse parkeervoorzieningen en het feit dat alle wegen hoofdwegen grotendeels voorzien zijn van asfaltverharding is berging binnen het plangebied echter niet mogelijk. Om die reden is voor het plangebied Drie Hoefijzers (zuid en noord) naar andere mogelijkheden gezocht en gevonden in het bergen buiten het plangebied met als mogelijke oplossingen de Linievijver (met afvoer naar de Hoge Vucht), Waterakkers en de Emerput of Stuhlemeyerput.

Onderzoek:

- Waterhuishoudingsplan Spoorzone Breda, opgesteld door Witteveen + Bos, projectcode Br467 d.d. 11 juli 2005.

5.9. Ecologie, Flora- en Faunatoets

Algemeen

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

Voor het plangebied Drie Hoefijzers heeft op 11 augustus 2005 een veldinspectie plaatsgevonden op aanwezigheid van beschermde dier- en plantensoorten. De bouwplannen worden gerealiseerd in met name de terreindelen waar geen beschermde soorten aanwezig zijn, namelijk de locaties met verharding en ter plaatse van gesloopte gebouwen. Verder is het zo dat op basis van de veldinspectie kan worden gesteld dat zich op de locatie geen belangwekkende beschermde natuurwaarden bevinden. Voor versterking van de algemeen voorkomende dier- en plantensoorten binnen het plangebied hoeft geen ontheffing van de Flora- en faunawet te worden aangevraagd.

Onderzoek:

- Verslag natuurtoets bouwterrein Interbrew-Drie Hoefijzers Breda, opgesteld door Oranjewoud, kenmerk 20054572.69 d.d. 12 september 2005.

6. Beschrijving van het bestemmingsplan

6.1. Hoofdopzet

Het bestemmingsplan “Drie Hoefijzers, zuid” is het juridisch planologisch kader voor de ontwikkeling en het beheer van de bebouwing op het terrein van Drie Hoefijzers, en tevens voor het beheer en de ontwikkeling van de bestaande bebouwing Ceresstraat e.o.

Dit hoofdstuk bevat een beschrijving van de gewenste functionele en ruimtelijke structuur, weergegeven in de vorm van bestemmingen en voorschriften voor het bouwen en gebruiken van panden en percelen.

De basis van deze beschrijving is de analyse van de bestaande situatie, de te verwachten en gewenste ontwikkelingen en de beleidsuitgangspunten zoals die zijn vermeld in de vorige hoofdstukken. In de Voorschriften zijn de bestemmingen en de randvoorwaarden juridische verwoord.

Voor het bestaande gebied is gekozen voor een conserverende benadering. Het geven van een bestemming met een directe bouwtitel ligt voor de hand.

Voor de te ontwikkelen plandelen kan verwezen worden naar de stedenbouwkundige visie. Deze is voldoende uitgewerkt om eveneens met directe bouwtitels te werken. Dat de te ontwikkelen bebouwing wellicht bij nadere uitwerking daarbij in geringe mate wijzigt, doet daaraan niet af.

Het bestemmingsplan is daarmee te betitelen als een gedetailleerd eindplan.

6.2. Overige sturingsinstrumenten

Het bestemmingsplan kan naar zijn aard slechts ontwikkelingen toelaten, maar biedt op zich zelf geen handvatten om een gewenste ontwikkeling te initiëren. Om de gewenste ontwikkelingen te kunnen waarborgen wordt ook gebruik gemaakt van andere sturingsinstrumenten.

Met projectontwikkelaar AM is door de gemeenteraad een Raamovereenkomst gesloten waarin afspraken zijn vastgelegd ten aanzien van programmatische uitgangspunten voor de herontwikkeling van het gebied.

In opdracht van AM is een stedenbouwkundig plan voor het plangebied Drie Hoefijzers (het deel van het brouwerij-complex ten zuiden van de spoorlijn) opgesteld. Dit stedenbouwkundig plan heeft ten grondslag gelegen aan de gesloten raamovereenkomst en, in een bijgestelde vorm, aan het voorliggende bestemmingsplan.

Dit stedenbouwkundig plan is verder uit te werken in een Beeld Kwaliteit Plan (BKP). Dit BKP gaat in op zaken die niet in een bestemmingsplan geregeld kunnen worden. Hierbij kan gedacht worden aan architectonische bepalingen, de omvang van de bouwprojecten (de zogenoemde stedenbouwkundige korrelgrootte), de wijze waarop de overgang privé - openbaar wordt vormgegeven en de kleurstellingen van de te ontwikkelen panden.

Het plangebied valt voor een deel binnen de (toekomstige) grenzen van het Beschermd Stadsgezicht. Op grond van de Monumentenwet is de Welstandsc commissie ook bij niet-monumenten bevoegd nadere eisen te stellen. Bovendien is het bij een verzoek om sloop- of bouwvergunning mogelijk om nadere eisen te stellen ten aanzien van bouw-historische onderzoek. Met deze bevoegdheden kan het behoud van de ruimtelijke karakteristiek binnen het Beschermd Stadsgezicht beter worden gewaarborgd.

6.3. Bestemmingen

6.3.1. Gemengde doeleinden

Binnen deze bestemming zijn drie deelgebieden onderscheiden.

GD1 Binnen deze bestemming is tevens een nadere regeling gegeven voor de panden aan de Teteringenstraat, waar op de begane grond andersoortige functies voorkomen en op de verdiepingen uitsluitend wonen. Om verstoring van de detailhandelsstructuur te voorkomen, is een maximum gesteld aan de omvang van detailhandelsvestigingen. Om de leefbaarheid te beschermen is de vestiging head-, grow-, smartshops alsmede belwinkels niet toegestaan.

GD2 Voor de nieuwbouwlocatie aan de Terheijdenstraat is zowel de bouw van woningen als van kantoren mogelijk. Ook een combinatie van beide functies in één gebouw is niet uitgesloten. Bovendien is momenteel (najaar 2007) nog niet eenduidig hoe het gewenste hoogte-accent moet worden vormgegeven. Om deze redenen is gekozen op deze locatie een grotere flexibiliteit te creëren, door middel van het introduceren van een bebouwingsenveloppe waarbinnen ruimte aanwezig is voor een hoogwaardige invulling van deze locatie en waarmee tegelijkertijd voldoende rechtszekerheid voor omwonenden wordt geschapen.

GD3 Binnen deze bestemming is het Brouwhuis c.a., opgenomen. Het behoud van dit historisch-industrieel erfgoed vindt primair plaats via de Monumentenwet. Het geven van een zinvolle en passende functie dient echter mogelijk gemaakt te worden in dit bestemmingsplan. Een hergebruik ten behoeve van een sociaal, maatschappelijk of culturele voorziening ligt voor de hand. Niet uitgesloten moet worden dat zelfs de functie wonen tot een goede invulling kan leiden. Omdat het gebouw vrij groot is, is het denkbaar dat zich hier een conglomeraat van functies vestigt. Een commerciële functie kan daar onderdeel van zijn. Om de kansen om tot een succesvolle en duurzame invulling te komen te vergroten, is hier gekozen voor een ruime omschrijving van toe te laten functies.

6.3.2. Kantoren

De bestemming is gegeven aan het nieuwe en oude hoofdkantoor van de Brouwerij, alsmede enkele nieuwe gebouwen, welke tezamen een nieuw kantoren-ensemble vormen.

6.3.3. Woondoeleinden

De bestemming is gegeven aan het bestaande woongebied. Gezien de leeftijd en daarmee samenhangende typologie van de panden zijn hier andere bouwvoorschriften gehanteerd dan bij de bestemming Woondoeleinden.

Vanwege de voorgenomen aanwijzing tot Beschermd Stadsgezicht zijn de voorschriften primair gericht op het conserveren van de bestaande bebouwing.

Binnen deze bestemming is, middels een vrijstellingsbevoegdheid voor het College, wel de mogelijkheid gecreëerd om een bestaande kaplaag beperkt te vergroten en daarmee de bruikbaarheid te verbeteren. Met diezelfde vrijstellingsbevoegdheid is tevens de mogelijkheid gecreëerd om een extra bouwlaag toe te voegen. Op deze manier kan het individuele karakter van de panden in de gevelwand beter worden gewaarborgd dan middels een directe bouwtitel. Een alternatieve regeling is om op voorhand de goot- en bouwhoogte op een aangegeven maximum te stellen. Deze methode leidt echter tot een nivellering van de diversiteit in de goothoogtes en schiet daarmee het doel van het Beschermd Stadsgezicht voorbij. Een bebouwingsregeling zonder groeimogelijkheden gaat voorbij aan de maatschappelijke wens de eigen woning te kunnen vergroten.

Gezien de diversiteit in de bouwvormen en architectonische verschijningsvormen, zijn op voorhand nauwelijks nadere regels voor de nieuwe bouwlaag aan te geven. Zowel dwarskappen als langskappen zijn mogelijk. Ook plat-afgedekte lagen, al dan niet in de vorm van een set-back, zijn mogelijk. De nadere keuze voor vorm van de uitbreiding is sterk afhankelijk van de (on-)mogelijkheden van het individuele pand. Het ligt daarom voor de hand

deze keuze niet op het niveau van het bestemmingsplan te nemen, maar op het niveau van het bouwplan. De Welstandscommissie (waarin ook architectuur-historici deel uitmaken) is voor deze beoordeling optimaal geëquipeerd. Deze methodiek sluit daarmee aan op de versterkte rol die de Welstandscommissie heeft binnen een Beschermd Stadsgezicht.

6.3.4. Woongebied

Binnen deze bestemming kunnen de nieuwe woongebouwen en grondgebonden woningen worden gerealiseerd. Ook de noodzakelijke gebouwde parkeeroplossingen kunnen op grond van deze bestemming worden gerealiseerd.

6.3.5. Maatschappelijke doeleinden

“Maatschappelijke Doeleinden” ziet op de bestaande basisschool. Ook de voorziene uitbreiding van het gebouw is binnen de voorschriften mogelijk.

6.3.6. Verkeersdoeleinden

De bestemming “Verkeersdoeleinden” heeft betrekking op de wegen met een verkeersfunctie op stedelijk niveau, in casu de Terheijdenstraat en de Teteringenstraat. Hier binnen is een goede en veilige afwikkeling van het verkeer primair boven andere belangen.

6.3.7. Verkeers- en verblijfsdoeleinden

“Verkeers- en verblijfsdoeleinden” is gegeven aan de openbare ruimte welke, naast een verkeersfunctie, ook vooral een betekenis heeft in het kader van het woon- en leefmilieu van de aanwonenden.

6.3.8. Verkeersdoeleinden railverkeer

Het terrein van NS (zowel de sporen als de ondersteunende voorzieningen) is hiermee positief bestemd.

7. Economische uitvoerbaarheid

"Drie Hoefijzers, zuid" betreft een plangebied van ruim 8 hectare. Hiervan is ongeveer 4,5 hectare voormalig brouwerij-terrein dat voor herontwikkeling beschikbaar is. Het overige plangebied bestaat uit wegen en te handhaven (woon-)bebouwing.

De gemeente Breda en AM Wonen hebben een raamovereenkomst gesloten waarin afspraken zijn gemaakt op welke wijze en onder welke voorwaarden Drie Hoefijzers wordt herontwikkeld tot een woningbouw- en kantorenlocatie.

De herontwikkeling betreft een zelfstandige ontwikkeling door AM, waarbij uitgangspunt is dat AM voor eigen rekening en risico zorg draagt voor de grondexploitatie. De opbrengsten in de grondexploitatie worden gegenereerd door de realisatie van bouwrijpe grond voor m.n. kantoren en woningbouw onderverdeeld naar verschillende (prijs-)categorieën.

Vooruit lopend op bovenstaande raamovereenkomst en op basis van de koopovereenkomst die AM met Inbev heeft gesloten is een haalbaarheidsstudie opgesteld. Op basis van de haalbaarheidsstudie is een sluitende grondexploitatie mogelijk en kan geconcludeerd worden dat er sprake is van een financieel haalbare ontwikkeling.

8. Inspraak en vooroverleg

8.1. Inspraak

In het kader van de inspraak heeft het voorontwerp bestemmingsplan van 01 februari tot en met 14 maart 2007 voor een ieder ter inzage gelegen. In die periode heeft tevens een inspraakavond plaats gevonden. Gedurende de inspraakperiode zijn diverse schriftelijke reactie ingebracht. Hieronder zijn deze reacties kort samengevat, waarbij tevens een reactie is gegeven.

P. C. Hennekam, Ceresstraat 33a en E.M.B. Hennekam-Beelen, Ceresstraat 33, 4811 CA Breda

1.a. Op de tekening staan de garageboxen niet vermeld. Hier komt een blinde muur. Er wordt gebouwd 4 meter van perceel en hierdoor zal vrij uitzicht in de toekomst verdwijnen.

1.b. Bezwaar tegen bouwhoogte van 16 meter en bezwaar tegen de vergelijking van berekeningen Drie Hoefijzerstraat.

1.c. Bedenkingen over parkeer- en rijverkeer, met name de straat naast het huis van betrokkenen zal drukker worden.

Reactie

1.a. + 1.b. De garageboxen zijn alsnog op de plankaart aangegeven.

Wat betreft de afstand en de oriëntatie tot de woning van inspreker is door middel van de vergelijking met de Drie Hoefijzerstraat getracht aan te geven dat dit geen ongebruikelijke situatie in stedelijk gebied is en dat geen sprake is van een ontoelaatbare aantasting van lichttoetreding en uitzicht.

Voor de aanvaardbaarheid van de voorgestelde bebouwing dient niet alleen gekeken te worden naar de feitelijke situatie, maar vooral ook naar de situatie die kan ontstaan als gebruik gemaakt wordt van de mogelijkheden die het vigerende bestemmingsplan biedt. De bestemming achter het perceel van de inspreker heeft nu de bestemming Doeleinden voor handel en bedrijf. Deze bestemming biedt de mogelijkheid om 60 % van het gebied te bebouwen tot een afstand van 2,5 meter van de perceelsgrens. De maximaal toegestane goothoogte is 5 meter, terwijl de maximale bouwhoogte (op grond van de stedenbouwkundige bepalingen van de Bouw-verordening) 15 meter is. Dat er nu bebouwing achter het perceel van inspreker kan worden gerealiseerd is daarom geen fundamentele wijziging van die juridische situatie. De in dit bestemmingsplan toegelaten maximale bouwhoogte is 17 meter (dit komt overeen met 5 bouwlagen op een half-verdiepte parkeerkelder). Dit betekent toepassing van de stedenbouwkundige mogelijkheid van een extra laag. Dit laatste is gedaan omdat een zo compact mogelijk nieuw woongebouw te realiseren op grotere en dus maximale afstand van het onderhavige perceel. Het bleek niet mogelijk om het oorspronkelijk geplande aantal woningen, boven de parkeervoorziening, hier in 4 lagen te realiseren en daarnaast vanwege de techniek en hoogwaardige uitstraling van de te realiseren bebouwing.

Ten aanzien van het uitzicht moet worden gesteld dat in de voormalige situatie van de brouwerij hier ook al bebouwing heeft gestaan, zij het van beperktere hoogte en deels op grotere afstand. Deze gebouwen zijn inmiddels gesloopt. De berekeningen zijn bedoeld als verduidelijking van de situatie en hier zijn geen rechten aan gekoppeld. Het bestemmingsplan kan niet regelen of hier sprake zou zijn van een blinde kopgevel. Dat is pas in het kader van de bouwvergunning duidelijk. Bij de architectuuruitwerking wordt rekening gehouden met het beperken van inblik en toepassing van raampartijen in de kopgevel.

1.c. Het doodlopende deel van de Ceresstraat wordt de toegangsweg tot een parkeergarage

met 125 parkeerplaatsen. In verhouding tot de huidige situatie komen er inderdaad meer auto's te rijden, dit aantal is echter zeer gering. Het gemiddelde van het aantal verplaatsingen per parkeerplaats is in een dergelijk gebied 2 per parkeerplaats per dag. Dit betekent ongeveer 300 auto's per dag in twee richtingen. Voor het drukste uur, de ochtendspits, geldt dat 10 % van de totale verplaatsingen plaatsvinden. Dit geeft dus een geprognosticeerd aantal van 30 auto's in het drukste uur.

Na het verdwijnen van de brouwerij is het rustiger geworden in de Ceresstraat. Door de komst van kantoren en woningen in het gebied zal dit per saldo iets toenemen.

Zowel voor wat betreft aantal toegangen als aantal parkeerplaatsen ligt het zwaartepunt aan de westzijde van het plangebied. De hoogste verkeersdruk ligt dan ook op de nieuwe verbinding tussen Ceresstraat en Singel. Het aantal verkeersbewegingen blijft verhoudingsgewijs gering.

M.F.T. Peeters-Meijer, Drie Hoefijzerstraat 1, 4811 CK Breda

2.a. Maakt opmerking t.a.v. paragraaf 5.2 en 5.5: verkeersbelasting in met name Drie Hoefijzers zuid is vier maal zo hoog dan toe nu toe is aangenomen. Hoe denkt de gemeente in dit kader nog te kunnen voldoen aan de MER met name in relatie tot toekomstige uitbreiding van functies in dit gebied.

2.b. Verwijst naar het besluit Luchtkwaliteit. De verkeersdruk zal door realisatie van 125 woningen toenemen. Passende maatregelen zijn zeer gewenst wil de gemeente aan zijn eigen (landelijke) normen voldoen.

2c. Verzocht wordt in de "gemengde doeleinden" grow, smart, koffie- en belshops alsmede internetcafés uit te sluiten of te bestemmen als woondoeleinden met uitzondering van de al aanwezige detailhandel.

2d. In het gebied met de bestemming WG achter de bestaande woningen achter en aan het plein is geen bouwhoogte opgenomen. Het verzoek is hier een hoogte van 13 meter op te nemen. In het huidige bestemmingsplan kan tot 22 meter worden bebouwd.

Reactie

2.a. Op de eerste plaats is het goed om te vermelden dat de milieu-effectrapportage (m.e.r.) een hulpmiddel is bij de besluitvorming. Het doel van m.e.r. is om in de besluitvorming het milieubelang, tussen alle andere belangen, een volwaardige rol te laten spelen. Het milieu-effectrapport (MER) is een belangrijk onderdeel van deze procedure. Hierin wordt op een samenhangende, objectieve en systematische wijze de milieueffecten beschreven die naar verwachting op zullen treden als gevolg van de voorgenomen activiteit. In het MER worden alternatieven en varianten beschreven en vergeleken met de voorgenomen activiteit om de voor- en nadelen van de activiteit in beeld te krijgen en daarbij wordt de huidige en toekomstige situatie niet tot in detail in beeld gebracht. In de MER zijn alternatieven en varianten op macroniveau onderzocht en vergeleken. Het is vanuit het MER onmogelijk om op het detailniveau van de Ceresstraat uitspraken te doen. Er is in het MER dan ook vooral gekeken naar de verkeersproductie van de diverse deelgebieden en de effecten daarvan op met name de hoofdstructuur. Dit is gedaan op basis van een verkeersmodel dat tot uitspraken op macroniveau in staat is. Daarin zijn de uitbreidingen voor wonen, werken en voorzieningen verwerkt. De Ceresstraat, Drie Hoefijzerstraat en Josephstraat zijn erftoegangswegen, de huidige en verwachte toekomstige verkeersdruk, ook na de tellingen, passen bij deze functie. Er is geen aanleiding de resultaten van het MER opnieuw te bezien.

De 433 motorvoertuigen is een telling in de huidige situatie. Hierbij is de Ceresstraat éénrichtingsverkeer de buurt uit richting Teteringenstraat. Hierdoor is voor het verkeer komende vanuit zuid-oost, oost en noord-oost zijde van de stad de route via de Drie Hoefijzerstraat de eenvoudigste en snelste route om het gebied binnen te komen.

In de nieuwe situatie wordt dit éénrichtingsverkeer in de Ceresstraat omgedraaid. Hiermee ontstaat een aantrekkelijkere en eenvoudigere route om het gebied binnen te komen. Dit zal, naast de nieuwe ontsluitingsweg vanaf de singel, de Drie Hoefijzerstraat ontlasten.

2b. Ten aanzien van de luchtkwaliteit geldt dat luchtverontreiniging een probleem is, dat zich niet alleen binnen de gemeente Breda voordoet, maar ook op provinciaal, landelijk en Europees niveau speelt. Het beste bewijs hiervan is dat de luchtkwaliteit binnen Breda momenteel niet overal voldoet aan de normen, maar dat dit voor een groot deel te wijten is aan de hoge achtergrondconcentratie. Overigens moet worden opgemerkt dat in zijn algemeenheid geldt dat de luchtkwaliteit in de afgelopen decennia aanzienlijk schoner is geworden, maar dat helaas nog niet overal wordt voldaan aan de in het Besluit luchtkwaliteit 2005 opgenomen grenswaarden.

In het MER Spoorzone werd geconcludeerd dat er op het gebied van Luchtkwaliteit binnen het plangebied Spoorzone mogelijk overschrijdingen van de grenswaarden waren. In 2006 is aanvullend onderzoek verricht naar de luchtkwaliteit binnen het plangebied Spoorzone (inclusief deelgebied Drie Hoefijzers). Dit luchtkwaliteitsonderzoek is uitgevoerd door het landelijke bekende en goed aangeschreven bureau KEMA. Bij het berekenen van de luchtkwaliteit is gebruik gemaakt van het verspreidingsmodel STACKS, dat door KEMA geschikt is gemaakt voor het doorrekenen van verkeerswegen en dat door het RIVM is goedgekeurd. In de brochure "Stappenplan toepassing Besluit luchtkwaliteit 2005" van het ministerie van VROM wordt onder andere naar dit berekeningsmodel verwezen. Verder is er door KEMA gebruik gemaakt van het "Onderzoeksprotocol Luchtkwaliteitsonderzoek Breda, versie 1.2 d.d. 14 april 2006".

In de rapportage is voor verschillende verkeersvarianten, die ook in het MER Spoorzone zijn berekend, de luchtkwaliteit in beeld gebracht. Het gaat hierbij om de varianten:

- a. huidige situatie (2005);
- b. autonome ontwikkeling 2010 en 2020;
- c. voorkeursalternatief in 2010;
- d. voorkeursalternatief in 2020;
- e. verkeersvariant Spoorzone (knip 1) in 2020;
- f. verkeersvariant met knip in de Stationslaan (knip 2) in 2020.

Voor alle berekende verkeersvarianten geldt dat de resultaten onder de wettelijke grenswaarden liggen. Verder heeft KEMA voor een optimalisatie van de verkeerssituatie binnen de Spoorzone Breda een aanvullend luchtkwaliteitsonderzoek" uitgevoerd. Hierbij is voor nog een tweetal verkeersvarianten de luchtkwaliteit in beeld gebracht. Het gaat hierbij om de varianten:

- g. verkeersvariant waarbij de Speelhuisklaan niet aansluit op de Terheijdensweg, de Terheijdenstraat (t.h.v. het spoorwegviaduct) is geknipt en de Stationslaan ten oosten van CS is geknipt.
- h. Verkeersvariant waarbij de Speelhuisklaan niet aansluit op de Terheijdensweg, de Terheijdensweg is geknipt tussen de Speelhuisklaan en Stationslaan en de Stationslaan ten oosten van CS is geknipt.

Ook bij deze varianten geldt dat de resultaten onder de wettelijke grenswaarden liggen.

Desondanks is de gemeente Breda op provinciaal, landelijk en zelfs Europees niveau actief voor het verbeteren van de luchtkwaliteit. In het Luchtkwaliteitsplan 2006-2009 (vastgesteld door Burgemeester en Wethouders op 17 januari 2006) wordt dan ook een pakket van maatregelen voorgesteld, waarbij onder andere een schoon gemeentelijke wagenpark, schoon openbaar vervoer, milieuzonering, verkeersdoorstroming, fietsmaatregelen en vervoersmanagement speerpunten zijn. De belangrijkste lokale bron van luchtverontreiniging is het verkeer, waar een groot deel van de voorgestelde maatregelen betrekking op heeft.

2.c. De voorschriften zijn op dit punt aan te scherpen. In het verlengde van het vastgesteld beleid ten aanzien van deze detailhandelsvormen zijn de voorschriften aangepast. De suggestie om in de Teteringenstraat uit te gaan van een woonsituatie waarbinnen detailhandel mogelijk is, is in strijd met het karakter van de straat. Het gaat in deze situatie om het weren

van excessen, niet om het persé tegengaan van kleinschalige detailhandel of zakelijke dienstverlening. Ook in de huidige situatie is een gemengd gebruik mogelijk.

2.d. Dit is correct de plankaart wordt hierop aangevuld. Het is altijd de bedoeling geweest de nieuwe bebouwing op dit punt in ruimtelijk opzicht op goede wijze te laten aansluiten op de bestaande bebouwing. In dat kader zijn ook studies verricht waarin een hoogte van 13 tot 16 meter voor de bebouwing is aangegeven. De in dit ontwerp-bestemmingsplan toegelaten maximale bouwhoogte is 17 meter (dit komt overeen met 5 bouwlagen op een half-verdiepte parkeerkelder). Dit betekent een mogelijkheid van een extra laag ten opzichte van het eerder gepresenteerde studies waarin sprake was van 4 a 5 lagen. Dit laatste is gedaan omdat een zo compact mogelijk nieuw woongebouw te realiseren op grotere en dus maximale afstand van het onderhavige perceel. Het bleek niet mogelijk om het oorspronkelijk geplande aantal woningen, boven de parkeervoorziening, hier in 4 lagen te realiseren en daarnaast vanwege de techniek en hoogwaardige uitstraling van de te realiseren bebouwing.

De plankaart wordt aangepast zodat een maximale bouwhoogte van 17 meter is toegestaan.

M.P.M. Koenraadt, Terheijdenseweg 130, 4816 AB Breda

3.a. Is het niet eens met de gefaseerde aanleg van de Stationslaan (eerst deel Belcrumweg-Terheijdenseweg en later Terheijdenseweg-Doornboslaan). Dringt aan op realisatie van de verlengde Stationslaan voor aanvang van de bouwwerkzaamheden.

3.b. Is het niet eens met de aantakking van de Stationslaan op de Terheijdenseweg, terwijl de Terheijdenseweg ook blijft aangesloten op de Noordelijke rondweg. Is het niet eens met de slinger in de Stationslaan. Dringt aan op knippen van de Terheijdenseweg aan de noordzijde van de Stationslaan of direct ten zuiden van de Noordelijke Rondweg.

3.c. Verzoekt om in nauw overleg met de bewoners van de omliggende deelgebieden opgestelde gedragsregels voor aannemers die in opdracht van de gemeente en haar projectpartners bouw- en sloopwerkzaamheden uitvoeren.

3.d. Is het niet eens met de conclusies van de uitgevoerde milieuonderzoeken. Dringt aan op invoering van een milieuzonering ter verbetering van de luchtkwaliteit binnen de Spoorzone voordat wordt gestart met de bouwwerkzaamheden in de diverse deelgebieden.

3.e. vraagt om een gedetailleerd monitoring-evaluatie- en actieprogramma mbt verkeers- en milieuberekeningen.

3.f. vraagt meer duidelijkheid in het bestemmingsplan over de ontwikkeling van de Drie Hoefijzers (minder ontheffingsmogelijkheden).

3.g. Dringt aan op de aanleg van een of meer transferia om de verkeersintensiteit in de Spoorzone te verlagen.

Reactie

3.a. + 3.b. In de door de raad op 22 mei 2007 vastgestelde Bereikbaarheidsvisie Spoorzone is het eindbeeld voor de infrastructuur bij de volledige ontwikkeling van de Spoorzone neergelegd. In dit eindbeeld heeft de Terheijdenseweg een functie als ontsluiting van de aangrenzende woonbuurten Linie en Belcrum. De Belcrumweg dient als verbinding naar het station, de westelijke Spoorzone, Stationskwartier en de westelijke binnenstad. De Doornboslaan dient als verbinding naar de oostelijke Spoorzone en de oostelijke binnenstad. Hierbij is de (geoptimaliseerde) Verkeersvariant Spoorzone opgenomen als oplossing en eindbeeld voor de bereikbaarheid van de Spoorzone Breda.

Opgemerkt moet worden dat de infrastructuur is afgestemd op een volledig ontwikkeld en gebouwde Spoorzone. Deze situatie zal vanzelfsprekend eerst pas over 15 `a 20 jaar aan de orde zijn.

De door bezwaarmaker voorgestelde ingreep ligt overigens buiten de grenzen van dit bestemmingsplan. De Verlengde Stationslaan zou via het noordelijk terrein van Drie Hoefijzers moeten voeren. Met de betrokken eigenaren van de gronden zijn reeds afspraken gemaakt, of is overleg geweest, over het traject dat de aanleg van de weg mogelijk maakt. Binnenkort zal gestart worden met het opstellen van een bestemmingsplan dat hierin voorziet. Door de gemeente zijn bovendien in de kadernota financiële middelen gereserveerd voor de aanleg (voorzien 2011). Het verzoek van inspreker de vaststelling van het onderhavige bestemmingsplan te laten wachten op de realisering van deze verkeersstructuur is daarmee niet zinvol en nodig.

3.c. Er wordt een bouwprotocol opgesteld, waarin gedragsregels staan waaraan ontwikkelaars, bouwers, maar ook de gemeente zich dient te houden. Overleg hierover vindt plaats in het overlegplatform Via Breda.

Daarnaast heeft de ontwikkelaar aangegeven een verdergaand kader met afspraken op te stellen en te presenteren aan de buurt en klankbordgroep,

3.d. Niet duidelijk is op welke milieuonderzoeken en welke conclusies bedoeld wordt. Voor het antwoord op de vraag ten aanzien van luchtkwaliteit verwezen naar de beantwoording van de opmerking van M.F.T. Peeters-Meyer.

3.e. In hoofdstuk 14.2 van het MER Spoorzone is opgenomen waarop het evaluatieprogramma zich kan richten. Het gaat hierbij van milieuoogpunt op de thema's geluid, luchtkwaliteit, (grond)water en energie. Een concreet evaluatieprogramma is nog niet uitgewerkt, maar dit zal in de verdere planvorming gebeuren.

3.f. De voorschriften in het bestemmingsplan Drie Hoefijzers zijn duidelijk in datgene dat gerealiseerd mag worden. De flexibiliteitsbepalingen zijn bedoeld om geringe afwijkingen op adequate wijze toe te staan. Deze bepalingen zijn een normaal en wettelijke aanvaardbaar instrument binnen bestemmingsplannen.

3.g. Tijdens het opstellen van de nota Parkeer- en stallingsbeleid Breda is onderzoek gedaan naar de mogelijkheden voor transferia. De conclusie was dat hiervoor in Breda nog onvoldoende 'noodzaak' aanwezig is. Wel wordt bij ontwikkelingen op daarvoor geschikte plaatsen rekening gehouden met eventuele aanleg transferia. Enkel op basis van de spoorzone is er onvoldoende draagvlak voor dergelijke voorzieningen

R. Suurmond, Dr. Struyckenstraat 52, 4812 BG Breda

4.a. Vraagt om blijvende (gratis) parkeermogelijkheden in het gebied Drie Hoefijzers voor de bezoekers van de kerkdiensten van de gereformeerde kerk aan de Terheijdenstraat 9.

Reactie

4.a. Op het moment dat er vergunningen-parkeren wordt ingesteld in het Drie Hoefijzergebied, is er geen mogelijkheid voor individuen of instanties om gratis parkeergelegenheid te reserveren. Wel zullen er altijd een aantal bezoekersparkeerplaatsen gerealiseerd worden hiervan kunnen ook de kerkbezoekers gebruik van maken. De exacte regeling bepaald op welke tijden hierbij een tarief van toepassing is. Overigens zal voordat een vergunningstelsel wordt ingevoerd nog een onderzoek naar de behoefte worden uitgevoerd.

R.J.J.M. van den Broek, Pastoor Pottersplein 21, 4815 BA Breda

5.a. Maakt bezwaar tegen art. 6 (detailhandel), lid 6.2.2. (gebouwen), regel 1 (goot- en bouwhoogte), wat beschreven staat als "als bestaand". Bezwaarmaker heeft vorig jaar een woning gekocht aan de Ceresstraat met de wetenschap dat er geen bestemmingsplan zou zijn. Het is de bedoeling om een bouwvergunning aan te vragen ten behoeve van een extra verdieping.

Reactie

5.a. De voorschriften zijn inderdaad conserverend geformuleerd, dat wil zeggen de huidige toestand zoals die zich vanaf de straat openbaart, wordt daarin als het ware “bevroren”. De reactie van dhr. Van den Broek roept eigenlijk de vraag op of de voorschriften daarin niet te zeer zijn doorgeschoten en het belang van de bewoners uit het oog hebben verloren. De essentie van de ruimtelijke kwaliteit ligt eigenlijk eerder in het individualiteit van de panden, dan in de feitelijke bouwhoogte. Dat individuele karakter van de panden wordt niet door het bestemmingsplan geregeld, maar via de Welstand (Beeldkwaliteitsplan in samenhang met het regiem Beschermd Stadsgezicht). Die maximale goothoogte kan wel via het bestemmingsplan worden geregeld. De voorschriften zijn op dit punt aangepast zodat er ruimte ontstaat een extra bouwlaag toe te voegen.

Fam. Yap, Ceresstraat 27a, 4811 CA

6.a. Vindt de toegestane bouwhoogte van 22 meter in het bouwvlak met bestemming woongebied gelegen naast de huidige woningen aan de Ceresstraat 21/33 te hoog. Deze bouwhoogte maakt een ingesloten/benauwde indruk op de bewoners van nr. 27a. Vindt een bouwhoogte van 16 meter voor het stuk bouwvlak dat grenst aan het spoor maximaal.

6.b. Is van mening dat de bouwhoogte grenzend aan Ceresstraat 21 niet mag uitstijgen boven de huidige bebouwing en in diepte niet verder dan diepte van nr. 21 in verband met wegnemen van avondzon van bewoners nr. 27a en burens. Ze achten een verfijning van de bouwvlakken noodzakelijk.

Reactie

6.a. De bouwhoogte van de hoogste delen van het appartementengebouw is ca. 23 meter (dit komt overeen met 7 woonlagen op een half-verdiepte parkeerkelder). In het voorontwerp bestemmingsplan was eerder 22 meter aangegeven maar daarbij was het niet op elk punt een goede inpassing van de halfverdiepte parkeervoorziening mogelijk. Om deze reden is nu 23 meter opgenomen zonder dat het aantal lagen overigens veranderd. Deze hoogste delen liggen op de twee hoekpunten van het gebouw aan de zijde van het spoor; de afstand tussen de voorgevel van het appartementengebouw en de achtergevels van de woonbebouwing aan het pleintje in de Ceresstraat is minimaal 50 meter. De tussenruimte bestaat uit tuinen. Gezien de grote afstand wordt deze hoogte acceptabel geacht. Wat betreft de afstand en de oriëntatie tot de woning van inspreker betekent dit dat geen ontoelaatbare aantasting van de lichttoetreding en uitzicht teweeg ontstaat.

Overigens moet in het oog worden gehouden dat deze hoogte slechts over een gedeelte van het bouwvlak mag worden gerealiseerd. Voor het overige gedeelte langs het spoor mag de door de inspreker gevraagde hoogte van maximaal 5 lagen en 17 meter worden gerealiseerd.

6.b. De hoogte van het nieuwe hoekgebouw naast de zeven huizen aan het platanenpleintje is zo gekozen dat het een verbindende schakel vormt tussen de grondgebonden herenhuizen enerzijds en de achtergelegen appartementbebouwing anderzijds.

De bestaande herenhuizen zijn opgebouwd uit twee (19^e-eeuwse) bouwlagen met een kap en zijn ca. 11 meter hoog. Het nieuwe appartementengebouw zal aan het plein maximaal 13 meter hoog zijn met een verloop naar 17 meter.

Ten aanzien van de avondzon in de tuinen van Ceresstraat 21 – 33 kan worden opgemerkt dat in de vroegere situatie de “Luciferfabriek” ook al schaduw wierp in de tuinen. De meeste schaduw in de tuin wordt overigens door de eigen woning en de naastgelegen woningen veroorzaakt. Slechts in de hoogzomer periode bestaat er de mogelijkheid dat er zonlicht direct achter de woningen worden geworpen. Echter door de lage zonnestand is dit in de praktijk nauwelijks het geval. De hoogte van de nieuwe bebouwing is daarbij nauwelijks van

betekenis

Buurtvereniging Tussen Spoor&Singel, p/a Ceresstraat 24a, 4811 CC Breda

7.a. Bouwhoogte maximeren op de laagste variant van het weergegeven cijferpaar. Bestaande bebouwing als referentiehoogte aanhouden anders verliest buurt intimiteit.

7.b. Verzoekt om "lichte" horeca in het Brouwhuis toe te staan. Dit om kantoren of andere grootschalige activiteiten te weren.

7.c. Gezien de historie van de omgeving en verbondenheid van Driehoefijzers bedrijven dient er beslist een (grand) caferuimte te worden aangewezen.

7.d. Verzoekt om kritisch te kijken naar mogelijke locaties voor eenvoudige sportgelegenheden (voetbalkooi, basketbalveldje) inspelend op hangeugd en in verband met nieuwe wetgeving kinderopvang waardoor geen gebruik gemaakt kan worden van het schoolplein.

7.e. Is er rekening gehouden met parkeerruimte voor bezoekers van toekomstige bewoners en voor de ouders van de schoolkinderen (halen&brenge) ?

7.f. Hoe is het gesteld met de parkeergelegenheid voor de locaties met zgn. "gemende doeleinden"? Hoe zijn deze bepaald en meegenomen in het voorontwerp.

7.g. Dringend verzoek om aan "gemengde doeleinden of detailhandel"(GD of GD1) de bestemming wonen te geven. Dit om louche activiteiten te vermijden.

De komst van spirituele activiteiten wordt toegejuicht.

7.h. Sluipverkeer via Ceresstraat een aanpalende straten vermijden door een doorwrocht verkeersplan.

7.i. Vraagt om duidelijke omschrijving van historiserende bouw (condities, garantie op diversiteit, verschillende verspringende hoogte, zadeldaken en geen platte daken etc.)

7. j. Intimiteit van plein dreigt zoek te raken als ter plekke niet de bestaande bebouwingshoogte van de panden Ceresstraat 23 tot 31 wordt.

7.k. Hoekpand op plek voormalige Josephkerk mag hoger en meer bijzonder ontworpen.

7. l. Verzoek om rekening te houden met betrokken gebied tussen Ceresstraat –appendix en de Doornboslaan.

7.m. Zijn de parkeerkelders enkellaags of deels dubbellaags? Is de daarin beschikbare parkeerruimte afdoende ?

Reactie

7.a. De bouwhoogte van de hoogste delen van de bebouwing aan het spoor is ca. 23 meter (7 woonlagen en halfverdiepte parkeervoorziening). Dit is overigens 1 meter meer dan de in het voorontwerp aangegeven 22 meter. Dit heeft te maken met de technische inpassing van de halfverdiepte parkeervoorziening. De hoogte van het woongebouw blijft 7 lagen. Deze delen liggen in zichtlijnen vanuit aangrenzende straten. De afstand tussen de voorgevel van deze bebouwing en de achtergevels van de woonbebouwing aan het platanenpleintje in de Ceresstraat is minimaal 50 meter. De tussenruimte bestaat uit tuinen.

Gezien de grote afstand wordt deze hoogte acceptabel geacht. Wat betreft de afstand en de oriëntatie tot deze woningen is bepaald dat dit geen ontoelaatbare aantasting van de lichttoetreding en uitzicht teweeg brengt.

Het karakter (of de intimiteit) van de buurt wordt bepaald door het beeld dat men vanaf de openbare ruimte van de omgeving (bebouwing, openbare ruimte en het gebruik daarvan) heeft. Doordat de hoge bebouwing niet grenst aan de openbare ruimte (Ceresstraat) ontstaat er

geen aantasting van dit karakter. Overigens zijn ook in de huidige situatie aan de Ceresstraat grote verschillen in bouwhoogte aanwijsbaar. Het is juist deze afwisseling die de charme van het gebied vormt. De nieuwe bebouwing zal bovendien in architectonische zin aansluiting zoeken met de aanwezige en karakteristieke architectuur.

Overigens wordt de omvang van het bouwblok ook door het programma bepaald waarin is aangegeven dat een complex van 125 zogenaamde bereikbare woningen moet worden gerealiseerd. Met de opgenomen begrenzingsen is dit mogelijk.

7.b. De voorschriften worden aangepast (aangescherpt) op de mogelijkheid om lichte vormen van horeca in het brouwhuis toe te laten. Te denken valt dan aan een grandcafé, restaurant of brasserie. Gezien de omvang van het brouwhuis zal dit overigens nooit de enige invulling van het gebouw zijn.

7.c. Een grand café is een mooie functie voor een deel van het gebouw (zie tevens vraag 7b.). Maar dan wel in combinatie met een andere (publieke) functie. Helaas kan het bestemmingsplan niet dwingend voorschrijven dat er een grandcafé gevestigd moet worden.

7.d. De afspraak is gemaakt om in de inrichting van de buitenruimte speelvoorzieningen te integreren. Tevens is inmiddels afgesproken gedurende de bouwperiode een tijdelijke speelvoorziening open te stellen. Daarnaast wordt, binnen het plangebied een voorziening voor oudere jeugd gemaakt.

In de Bredase bestemmingsplannen worden dergelijke kleinschalige speelvoorzieningen vrijwel nooit expliciet in een 'eigen' bestemming opgenomen. Deze voorzieningen zijn opgenomen binnen de bestemmingen "Groendoeleinden" of "Verkeers- en verblijfsdoeleinden".

7.e. De nieuw te bouwen kantoren en woningen dienen, op eigen terrein, in de eigen parkeercapaciteit te voorzien. De benodigde parkeercapaciteit wordt bepaald aan de hand van de normen uit de nota Parkeer en Stallingsbeleid Breda. Hierin is de capaciteit die voor bezoekers nodig is, verwerkt.

Ten behoeve van het halen en brengen van kinderen worden 6 parkeerplaatsen aangebracht voor de school in de directe nabijheid van de school. Deze voorzieningen zijn opgenomen binnen de bestemmingen "Groendoeleinden" of "Verkeers- en verblijfsdoeleinden".

7.f. Bij de bepaling van de parkeernorm voor gemengde doeleinden is uitgegaan van de op dat moment bekende gegevens. Op het moment van bouw aanvraag wordt met de dan aangeleverde gegevens een nieuwe berekening gemaakt.

De normen zijn gebaseerd op landelijke ervaringscijfers. Deze cijfers zijn naar de Bredase situatie en de Bredase beleidsdoelen ten aanzien van mobiliteit aangepast. Deze normen zijn vervolgens door de gemeenteraad op 10 september 2004 vastgesteld. Voor diverse soorten functies zijn specifiek toegesneden normen opgesteld.

Deze normen zijn overigens niet opgenomen in het bestemmingsplan, maar zijn aan de Bouwverordening gekoppeld. Iedere bouw aanvraag dient aan deze normen te voldoen, anders kan de bouwvergunning niet worden afgegeven.

7.g. Deze straat wordt juist gekenmerkt door (de mogelijkheid tot) de aanwezigheid van functies zoals detailhandel en dienstverlening. Dat daar momenteel weinig sprake van is, wil nog niet zeggen dat dit in de toekomst niet weer gewenst zou kunnen zijn. Voorkomen moet worden dat het nu volledig onmogelijk gemaakt wordt. De angst voor ongewenste functies als head- en growshops kan wel worden begrensd door de voorschriften op dit punt aan te scherpen; in het verlengde van het vastgesteld beleid ten aanzien van deze detailhandelsvormen zijn de voorschriften hierop aangepast. De suggestie om in de Teteringenstraat uit te gaan van een woonsituatie waarbinnen detailhandel mogelijk is, is in strijd met het karakter van de straat. Het gaat in deze situatie om het weren van excessen, niet om het persé tegengaan van kleinschalige detailhandel of zakelijke dienstverlening. Ook in de huidige situatie is een gemengd gebruik mogelijk.

7.h. Door de afsluiting van de Ceresstraat op de Terheijdenseweg voor autoverkeer, is dit geen

aantrekkelijke route voor verkeer dat niet in het gebied moet zijn. De Ceresstraat wordt heringericht tot 30 km-sstraat. De nieuwe verbinding tussen Ceresstraat en Singel wordt haaks op de Ceresstraat aangesloten, bovendien met drempels waarbij voorrang moet worden verleend aan het verkeer op de singel. De route via de Teteringenstraat en de Singel is altijd sneller en comfortabeler.

7.i. Naast het bestemmingsplan is een beeldkwaliteitplan vastgesteld. Hierin zijn regels voor de architectuur en de toepassing van materialen van de bebouwing opgenomen. Daarin is ook sprake van horizontale dakbegrenzingsen maar wel binnen een aantal regels. Tevens is hierin aangegeven welke diversiteit nagestreefd wordt. Een beeldkwaliteitsplan maakt geen onderdeel uit van een bestemmingsplan, maar zal worden gebruikt bij in te dienen bouwplannen. De toets van de bouwplannen gebeurt in het kader van de bouwvergunningsprocedure. Overigens zijn in het bestemmingsplan wel een aantal regels vastgelegd ten aanzien van de historische inpassing. Deze zijn gekoppeld aan de beoogde aanwijzing to beschermd stadsgezicht.

7.j. De hoogte van het nieuwe hoekgebouw naast de zeven huizen aan het platanenpleintje is zo gekozen dat het een verbindende schakel vormt tussen de grondgebonden herenhuizen enerzijds en de achtergelegen appartementbebouwing anderzijds.

De bestaande herenhuizen zijn opgebouwd uit twee (19^e-eeuwse) bouwlagen met een kap en zijn ca. 11 meter hoog. Het nieuwe appartementgebouw zal aan het plein maximaal 13 meter hoog zijn.

Deze hoogte vormt geen groot contrast met de bestaande bebouwing. Het is de bedoeling dat ook met de architectuur van de nieuwbouw een brug wordt geslagen naar de bestaande 19^e eeuwse panden.

7.k. Voor de ontwikkeling van de Spoorzone is door de gemeente de Structuurvisie Spoorzone 2015 opgesteld. De Structuurvisie geeft de gewenste toekomstige ontwikkeling van dit gebied weer. Het westelijk deel van het gebied Drie Hoefijzers wordt in de structuurvisie aangeduid als onderdeel van het te ontwikkelen centrumstedelijk gebied met (inter-)nationale allure in samenhang met het naastgelegen Stationskwartier. Deze ambitie dient invulling te krijgen door ruimte te bieden aan functies met een (boven)stedelijke uitstraling en een hoogwaardige architectuur van bebouwing en openbare ruimte

De bebouwing op de hoek Oranjesingel-Terheijdenstraat-Ceresstraat vormt een cruciale locatie in het bereiken van die allure. De maximale hoogte van 32 meter die nu in het bestemmingsplan is opgenomen past in de gemeentelijke visie op hoogbouw die uitgaat van maximaal 40 meter in de binnenstad. Daarnaast verhoudt deze zich goed tot de hoogte van landmarks in het aangrenzende Stationskwartier, de Markoevers en de aangrenzende woonbebouwing in de Singelzone.

In het bestemmingsplan is meer ruimte gemaakt om een aansprekend hoekaccent te maken. In het beeldkwaliteitsplan, dat geen onderdeel uit maakt van dit bestemmingsplan, worden een aantal uitgangspunten aangegeven.

7.l. Vooralsnog is er geen aanleiding om dit gebied binnen de grenzen van het bestemmingsplan te trekken aangezien de huidige bestemmingen gehandhaafd blijven. Met de aanwezigheid van dit gebied wordt rekening gehouden bij het opstellen van het bestemmingsplan Drie Hoefijzers.

7.m. Elke bouwaanvraag dient te voldoen aan de eerder genoemde parkeernota. Of dit in een of twee lagen gebeurt is afhankelijk van de grootte en functie van de ontwikkeling. Dit bestemmingsplan gaat er van uit dat parkeervoorzieningen zo veel mogelijk verdiept en half-verdiept worden aangelegd. De exacte diepte is afhankelijk van de technische mogelijkheden. Een parkeervoorziening in meerdere lagen gaat dus dieper de grond in.

S.F.J. Floris en E.P. Verstraten, Ceresstraat 37, 4811 CA Breda

8.a. Ondanks toezeggingen in de klankbordgroep is er geen speelplek aangewezen. Toezegging dat de kinderen kunnen spelen op private binnenhoven en een "speeltoestel" op het plantanenplein is onvoldoende. Stelt voor om aan het eind van de doodlopende Ceresstraat een speelveld te maken.

8.b. Stelt voor om bestemming "lichte horeca" op te nemen in het bestemmingsplan voor het Brouwhuis.

8.c. Voorkomen van criminaliteit aantrekkende activiteiten zoals grow-, smart-, head-, en belshops en internetcafes, door een bepaling in het bestemmingsplan.

8.d. Vraagt om een maximale bouwhoogte van 5 lagen. Voor het bepalen van het aantal bouwlagen is de verkeerde referentie gekozen van het Brouwhuis-noord. Er bestaat voldoende mogelijkheden om het verlies aan bouwvolume te compenseren.

Reactie

8.a. In de binnenhoven en op het Platanenplein zijn de speelvoorzieningen voorzien voor de kinderen tot 12 jaar. Niet vergeten mag worden dat deze nieuwe woonbuurt in de binnenstad ligt waar de ruimte beperkt is en er dus intensief en multifunctioneel ruimtegebruik moet plaatsvinden.

De geprojecteerde speelplekken liggen binnen gezichtsafstand van de omliggende woningen en dat is niet het geval bij de voorgestelde locatie aan het eind van de doodlopende Ceresstraat. Deze ruimte voorziet bovendien voor een belangrijk deel in de parkeerbehoefte, een functie die in dit doodlopende stuk beter op zijn plaats is.

In de Bredase bestemmingsplannen worden dergelijke kleinschalige speelvoorzieningen vrijwel nooit expliciet in een 'eigen' bestemming opgenomen. Deze voorzieningen zijn opgenomen binnen de bestemmingen "Groendoeleinden" of "Verkeers- en verblijfsdoeleinden". Gezien het karakter van een bestemmingsplan (zogenoemde toelatingsplanologie) heeft het weinig zin om een speelplek op de plankaart op te nemen. Beter is het dit in het kader van de inrichting van de openbare ruimte "veilig te stellen". In het inmiddels opgestelde buitenruimteplan zijn de speelvoorzieningen wel aangegeven.

8.b. De voorschriften worden aangepast (aangescherpt) op de mogelijkheid om lichte vormen van horeca in het brouwhuis toe te laten. Te denken valt dan aan gradcafé, restaurant of brasserie. Gezien de omvang van het brouwhuis zal dit natuurlijk nooit de enige invulling van het gebouw zijn.

8.c. De voorschriften zijn op dit punt voor aanscherping vatbaar. In het verlengde van het vastgestelde beleid ten aanzien van deze detailhandelsvormen zijn de voorschriften aangepast.

8.d. De bouwhoogte van de hoogste delen van de bebouwing aan de zijde van het spoor zijn ca. 23 meter (7 woonlagen en een halfverdiepte parkeervoorziening). Deze delen liggen in zichtlijnen vanuit aangrenzende straten. De afstand tussen de voorgevel van deze bebouwing en de achtertuin van Ceresstraat 37 is circa 70 meter

Gezien de grote afstand wordt deze hoogte acceptabel geacht. Wat betreft de afstand en de oriëntatie tot deze woningen is middels de grafische vergelijking aangegeven dat dit geen ontoelaatbare aantasting van de lichttoetreding en uitzicht teweeg brengt.

Opgemerkt moet worden dat vanuit de woning de nieuwe appartementen slechts zeer beperkt zichtbaar zijn (de nieuwe bebouwing is immers niet achter de woning gelegen, maar terzijde daarvan). Overigens heeft de omvang van het complex ook te maken met de wens hier een complex van 125 bereikbare woningen te realiseren.

H.F. Haarman, Driehoefijzersstraat 12, 4811 CK Breda

9.a. Weren van criminaliteit aantrekkende activiteiten (grow-smart etc) door een bepaling in het bestemmingsplan. Bestemming GD-1: dit gebied dient de bestemming woongebied te krijgen (uitgezonderd de bestaande bedrijven).

9.b. Bestemming GD dient de bestemming maatschappelijk te krijgen (yoga/recreatie).

9.c. Het gebouw hoekpunt Oranjesingel Terheijdenstraat dient hoger (12-14 lagen) te worden en dient een landmark functie te hebben, passend in de stijl van de Koepel en het oude hoofdkantoor van Inbev.

9.d. Bouwhoogten van overige complexen zijn te hoog. Verzoek om maximaal 5 lagen.

9.e. Verzoek om variatie en diversiteit aan te brengen in de nieuw te bouwen woningen en kantoorpanden.

9.f. Zorgen over belasting van de Driehoefijzersstraat mbt verkeercirculatie in de buurt. Dient in nieuwe situatie minder te zijn. Vraagt om oplossing in deze kinderrijke buurt voor de onveilige situaties.

9.g. De nieuwe weg van de Ceresstraat naar de Singel toe dient een nog scherpere hoek te krijgen om sluipverkeer tegen te gaan.

9.h. Vraagt aandacht voor speelaccommodatie voor kinderen. In het plan is hier te weinig ruimte voor gereserveerd.

Reactie

9.a. De voorschriften zijn op dit punt aan te scherpen. In het verlengde van het vastgesteld beleid ten aanzien van deze detailhandelsvormen zijn de voorschriften aangepast.

9.b. Deze reactie heeft waarschijnlijk betrekking op het pand Ceresstraat 29 waar een dergelijke functie aanwezig is. Binnen de bestemming Gemengde Doeleinden is het gebruik van het pand ten behoeve van yoga toegestaan. In artikel 5.1 is in de bestemmingsomschrijving ook maatschappelijke voorzieningen opgenomen. In artikel 1 is onder lid 24 vervolgens aangegeven wat daaronder verstaan moet worden.

9.c. Voor de beantwoording van deze vraag wordt korthedshalve verwezen naar de beantwoording van de opmerking van de Buurtvereniging Tussen Spoor & Singel (nummer 7c)

Voor de ontwikkeling van de Spoorzone is door de gemeente de Structuurvisie Spoorzone 2015 opgesteld. De Structuurvisie geeft de gewenste toekomstige ontwikkeling van dit gebied weer. Het westelijk deel van het gebied Drie Hoefijzers wordt in de structuurvisie aangeduid als onderdeel van het te ontwikkelen centrumstedelijk gebied met (inter-)nationale allure in samenhang met het naastgelegen Stationskwartier. Deze ambitie dient invulling te krijgen door ruimte te bieden aan functies met een (boven)stedelijke uitstraling en een hoogwaardige architectuur van bebouwing en openbare ruimte.

De bebouwing op de hoek Oranjesingel-Terheijdenstraat-Ceresstraat vormt een cruciale locatie in het bereiken van die allure. De maximale hoogte van 32 meter die nu in het bestemmingsplan is opgenomen past enerzijds in de gemeentelijke visie op hoogbouw die uitgaat van maximaal 40 meter in de binnenstad. Anderzijds verhoudt deze zich tot de hoogte van landmarks in het aangrenzende Stationskwartier en de Markoevers enerzijds en de aangrenzende woonbebouwing in de Singelzone anderzijds.

9.d. De bouwhoogte van de hoogste delen van de bebouwing aan het spoor is maximaal ca. 23 meter (7 woonlagen en een halfverdiepte parkeervoorziening). Dit is overigens 1 meter meer dan de in het voorontwerp aangegeven 22 meter. Dit heeft te maken met de technische inpassing van de halfverdiepte parkeervoorziening en een gewenst groen bovenliggend hof. De hoogte van het woongebouw blijft 7 lagen. Deze delen liggen in zichtlijnen vanuit aangrenzende straten. De afstand tussen de voorgevel van deze bebouwing en de

achtergevels van de woonbebouwing aan het platanenpleintje in de Ceresstraat is minimaal 50 meter. De tussenruimte bestaat uit tuinen.

Gezien de grote afstand wordt deze hoogte acceptabel geacht. Wat betreft de afstand en de oriëntatie tot deze woningen is aangegeven dat dit geen ontoelaatbare aantasting van de lichttoetreding en uitzicht teweeg brengt.

9.e. Naast het bestemmingsplan is een Beeldkwaliteitplan opgesteld Hierin zijn regels voor de architectuur en de toepassing van materialen van de bebouwing opgenomen.

Een beeldkwaliteitplan maakt geen onderdeel uit van een bestemmingsplan maar zal worden gebruikt bij in te dienen bouwplannen. De toets van de bouwplannen gebeurt in het kader van de bouwvergunningsprocedure. In het Beeldkwaliteitplan is aandacht besteed aan de differentiatie van de nieuwbouw zowel in verticale zin (pandsgewijze opbouw) als in horizontale zin (daken, daklijsten, gevelopbouw, plintlaag) als in materialisering (materialen, kleuren)

9.f. De Ceresstraat is in de huidige situatie éénrichtingsverkeer de buurt uit richting Teteringenstraat. Hierdoor is voor het verkeer komende vanuit zuid-oost, oost en noord-oost zijde van de stad de route via de Drie Hoefijzerstraat de eenvoudigste en snelste route om het gebied binnen te komen.

In de nieuwe situatie wordt dit éénrichtingsverkeer in de Ceresstraat omgedraaid. Hiermee ontstaat een aantrekkelijkere en eenvoudigere route om het gebied binnen te komen. Dit zal, naast de nieuwe ontsluitingsweg vanaf de singel, de Drie Hoefijzerstraat ontlasten.

9.g. Door de afsluiting van de Ceresstraat op de Terheijdenseweg voor autoverkeer, is dit geen aantrekkelijke route voor verkeer wat niet in het gebied moet zijn. De Ceresstraat wordt heringericht tot 30 km-straat. De nieuwe verbinding tussen Ceresstraat en Singel wordt haaks op de Ceresstraat aangesloten, bovendien met drempels waarbij voorrang moet worden verleend aan het verkeer op de singel. De route via de Teteringenstraat en de singel is altijd sneller en comfortabeler.

9.h. Er wordt een speelplek gemaakt in de openbare ruimte iets ten noorden van het Platanenpleintje. Deze voorziening is bedoeld voor jeugd vanaf 6 jaar. In de Bredase bestemmingsplannen worden dergelijke kleinschalige speelvoorzieningen vrijwel nooit expliciet in een 'eigen' bestemming opgenomen. Deze voorzieningen zijn opgenomen binnen de bestemmingen "Groendoeleinden" , "Verkeers- en verblijfsdoeleinden" of "woondoeleinden".

B.A. de Jong, St. Josephstraat 4, 4811 CL Breda

10.a. Vraagt om in het plan dmv bouwbox vast te leggen dat bij huidige percelen st. Josephstr. 1 en st.Josephstr. 3 , bij evt. nieuwbouw of verbouwingen de huidige bouwhoogte niet mag worden overschreden.

10.b. Vraagt om in het bestemmingsplan te regelen dat de panden St. Josephstraat 1 en St. Josephstraat 3 ook een woonbestemming kunnen krijgen

Reactie

10.a. Wat hier op deze twee percelen kan spelen is herbouw / verbouw. Hiervoor is het voldoende om bouwvoorschriften op te nemen (rooilijn, maximale bouwhoogtes, etc.). In het ontwerp-bestemmingsplan zijn deze uitgewerkt. De angst voor een lelijk gebouw is ongegrond; de Welstandscie zal hier altijd het Beschermd Stadsgezicht koesteren. Hiervoor zijn regels in het bestemmingsplan opgenomen.

Dat er wellicht zon wordt weggenomen is een situatie die in een stedelijke gebied zoals dit gebied, nauwelijks voorkomen kan worden. Door middel van de voorschriften kan dit risico wel redelijk begrenst worden. Overigens moet worden opgemerkt dat het hier om zonlicht op de voorgevel gaat.

10.b. In dit bestemmingsplan is het huidige gebruik van de panden vastgelegd. Er zijn geen aanwijzingen dat het huidige gebruik op korte termijn niet langer aan de orde zal zijn. Er is daarmee geen aanleiding om nu een juridische regeling in het bestemmingsplan op te nemen en andere functies toe te voegen of uit te sluiten. Een woonfunctie is op basis van het voorliggende ontwerp-bestemmingssplan niet mogelijk.

F.J.P. Ewals, Oranjesingel 15, 4811 CM Breda

11.a Inspreker brengt naar voren dat binnen de bestemming Gemengde Doeleinden (langs de Teteringenstraat) de vestiging van grow-, smart- en headshops alsmede belwinkels en internetcafés niet wordt tegengegaan. Dit is in strijd met het besluit van het College inzake de bescherming van het woon- en leefmilieu tegen de aantasting door dit soort vormen van detailhandel.

11.b Hij doet de suggestie de bestemming aan de Teteringenstraat te wijzigen naar Woondoeleinden, omdat het grootste deel van de panden ook op de begane grond bewoond wordt.

Reactie

11a. De voorschriften zijn op dit punt aan te scherpen. In het verlengde van het vastgesteld beleid ten aanzien van deze detailhandelsvormen zijn de voorschriften aangepast.

11.b Deze straat wordt juist gekenmerkt door (de mogelijkheid tot) de aanwezigheid van functies zoals detailhandel en dienstverlening. Dat daar momenteel weinig sprake van is, wil nog niet zeggen dat dit in de toekomst niet weer gewenst zou kunnen zijn. Voorkomen moet worden dat het nu volledig onmogelijk gemaakt wordt. De angst voor ongewenste functies als head- en growshops kan wel worden begrensd door de voorschriften op dit punt aan te scherpen. In het verlengde van het vastgesteld beleid ten aanzien van deze detailhandelsvormen zijn de voorschriften hierop aangepast. De suggestie om in de Teteringenstraat uit te gaan van een woonsituatie waarbinnen detailhandel mogelijk is, is in strijd met het karakter van de straat. Het gaat in deze situatie om het weren van excessen, niet om het persé tegengaan van kleinschalige detailhandel of zakelijke dienstverlening. Ook in de huidige situatie is een gemengd gebruik mogelijk.

8.2. Vooroverleg ex artikel 10 Bro

Voor het bestemmingsplan Drie Hoefijzers heeft het overleg als bedoeld in artikel 10 van het Besluit op de Ruimtelijke Ordening plaats gevonden.

Het voorontwerp bestemmingsplan is voorgelegd aan de volgende instanties die belangen hebben of kunnen hebben in het plangebied:

1. Provinciaal Planologische Commissie
2. VROM Inspectie Zuid
3. Rijkswaterstaat, directie Noord-Brabant
4. Rijksdienst voor Archeologie, Cultuurlandschap en Monumenten
5. Dienst Vastgoed Defensie, directie zuid
6. KPN, Operations Vaste Net
7. Waterschap Brabantse Delta
8. Essent, afd. Bedrijfsvoering Netbeheer
9. Prorail, afd. Grondverwerving en Juridische Zaken
10. N.V. Nederlandse Gasunie
11. Casema
12. Brabant Water

13. Rijksdienst voor Archeologie, Cultuurlandschap en Monumenten
14. Intergas N.V.
15. Kamer van Koophandel en Fabrieken
16. Brandweer Midden- en West-Brabant, afd. Pro-actie en Preventie

Van de instanties onder 1, 4, 5, 6, 9 en 16 zijn schriftelijke reacties ingekomen. De overige instanties hebben niet gereageerd. De ingekomen reacties worden hieronder behandeld.

Provinciaal Planologische Commissie

De PPC constateert dat het bestemmingsplan goed aansluit bij het uitwerkingsplan voor de stedelijke regio Breda - Tilburg.

- a. de PPC stelt dat de bouwhoogte van 5 à 7 bouwlagen aan de zijde van het spoor in de voorschriften onvoldoende veilig is gesteld om een akoestische afscherming te kunnen vormen voor de overige planonderdelen (cat. 1).
- b. verder wordt geadviseerd de hoofdlijnen van het stedenbouwkundig plan in de voorschriften op te nemen (bijvoorbeeld in een Beschrijving in Hoofdlijnen). Overigens is er waardering voor het Beeldkwaliteitsplan en het Buitenruimteplan die eveneens in het kader van dit project zijn opgesteld.
- c. voor de nieuw te realiseren woningen dienen specifieke bouwvoorschriften te worden opgesteld om daarmee te kunnen aansluiten op het regiem dat zal gaan gelden na aanwijzing van het gebied tot Beschermd Stadsgezicht (cat. 2).
- d. in aansluiting op het vorige punt wordt geadviseerd de MIP-objecten op de plankaart aan te geven en te beschermen middels een aanlegvergunningstelsel.
- e. in de voorschriften dient een bescherming voor "waardevolle bomen" te worden opgenomen (cat. 1).
- f. de dubbelbestemming "Archeologisch waardevol gebied" dient nader gemotiveerd te worden in het licht van het AAI bedrijventerrein Interbrew (september 2003).
- g. verzocht wordt om een verduidelijking van begrippen zoals scheidingslijn, box, et cetera (cat. 2).
- h. geadviseerd wordt om ook in de bestemming detailhandel een wijzigingsbevoegdheid naar Wonen op te nemen.
- i. de directie wijst op een aantal inconsistenties in de voorschriften (cat. 2).
- j. gezien de geluidsbelasting vanwege de spoorlijn dienen hogere waarden te worden aangevraagd (cat. 2). Dit geldt eveneens ten aanzien van wegverkeerslawaaï (cat. 2).
- k. ten aanzien van het aspect Externe Veiligheid wordt het advies van de Regionale Brandweer gemist. (cat. 2). Tevens dient de verantwoording Groepsrisico voldoende in de voorschriften te worden afgedekt. De Commissie geeft in overweging daartoe privaatrechtelijke overeenkomsten met de ontwikkelaar te sluiten. (cat. 2).
- l. het procesrisico luchtkwaliteit moet voldoende in beeld worden gebracht. De bestuurlijke doorvertaling van het Besluit Luchtkwaliteit 2005-2010 wordt nog gemist (cat. 2).
- m. ten aanzien van de waterparagraaf wordt het advies van het Waterschap gemist (cat. 2).
- n. verzocht wordt het bestemmingsplan volgens de DURP-standaarden 2006 op te stellen (cat. 3).

De PPC adviseert het bestemmingsplan, met in achtneming van de bovenstaande opmerkingen, verder in procedure te brengen.

Reactie

- a. De voorschriften zijn op dit punt aangepast. De voorschriften vereisen een minimale bouwhoogte van 5 bouwlagen. Overigens is voor het betreffende plandeel (oostelijk van het Brouwhuis) een bouwplan opgesteld dat deze hoogten heeft.
- b. Het opnemen van het stedenbouwkundig plan in een Beschrijving in Hoofdlijnen is

(helaas) niet in overeenstemming met de "Digitale Leest". Het stedenbouwkundig plan is naar onze mening voldoende geborgd in de gehanteerde gedetailleerde wijze van bestemmen. Met de ontwikkelaar zijn bovendien verregaande afspraken gemaakt over de te ontwikkelen bebouwing. Naast dit privaatrechtelijke instrument zijn door het College tevens een buitenruimteplan en een Beeldkwaliteitsplan opgesteld. Hiermee ligt het stedenbouwkundige plan, alsmede de gewenste kwaliteit daarvan, voldoende vast en wordt gelijktijdig toch ruimte geboden voor de noodzakelijke flexibiliteit.

- c. De nieuw te bouwen woningen vallen in twee groepen uiteen. Zo zijn er enerzijds de appartementen ten noorden van de Ceresstraat. Deze appartementen vallen buiten het toekomstige Beschermd Stadsgezicht. De andere groep bestaat uit de eengezinswoningen tussen de Ceresstraat en de Oranjesingel. Deze nieuwe woningen zullen naar schaal en vormgeving sterk gaan richten op de historische kwaliteit van het plangebied. Dit betekent concreet dat de woningen in de rooilijnen worden gesitueerd, dat er "individuele" panden worden ontworpen en dat de bouwhoogte zal aansluiten op de bouwhoogte in de omgeving (circa 3 bouwlagen). In het Beeldkwaliteitsplan is het behoud van deze karakteristiek vastgelegd. De projectontwikkelaar is overigens doordrongen van de waarde van deze karakteristiek en zal navenant daarnaar handelen.
- d. Het betreft het pand Lentehof. Dit pand is inmiddels opgenomen in de lijst van gemeentelijke monumenten en vindt aldaar zijn bescherming. Het opnemen van een aanlegvergunningstelsel in het bestemmingsplan is daarmee overbodig geworden.
- e. De boom is op de plankaart opgenomen en in de Voorschriften van adequate bescherming voorzien. Overigens moet er op gewezen worden dat een boom een levend wezen is en er daardoor geen garanties zijn te geven voor het voortbestaan van de boom.
- f. Het AAI Bedrijventerrein Interbrew is gebruikt bij (de voorbereiding van) het archeologisch onderzoek wat is uitgevoerd op het terrein van de brouwerij. De resultaten van het archeologisch onderzoek zijn vertaald naar de dubbelbestemming 'Archeologisch waardevol gebied'. De dubbelbestemming bevat hierdoor aanvullende en meer recente informatie dan het AAI Bedrijventerrein Interbrew.
- g. In de toelichting (hoofdstuk 6) is een beschrijving van het doel en de werking van de box toegevoegd. In de begripsbepaling is het lid hoogtescheidingslijn toegevoegd.
- h. De betreffende panden zijn gelegen aan de Ceresstraat. Het is geheel passend in het karakter van deze historische route dat zich plaatselijk andere functies dan wonen zijn gevestigd. Het advies om hier een wijzigingsbevoegdheid naar wonen op te nemen dempt deze functionele veelkleurigheid. Toch legt het advies de vinger op een nodeloze begrenzing van het gebruik van de panden. De panden zijn daarom opgenomen binnen de bestemming Gemengde Doeleinden; hierbinnen is ook de woonfunctie mogelijk en tegelijkertijd een ander functioneel gebruik van de begane grond.
- i. De inconsistenties zijn gecorrigeerd.
- j. Deze Hogere Waarden (zowel voor wegverkeerlawaaï als spoorweglawaaï) zullen, conform wettelijk voorschrift, worden aangevraagd.
- k. Met de Brandweer is inmiddels overleg gevoerd. Het advies is toegevoegd aan dit bestemmingsplan. Ten aanzien van de Verantwoording Groepsrisico is de Toelichting aangevuld.
- l. De Toelichting op de te nemen maatregelen luchtkwaliteit is verbeterd.
- m. Met het waterschap Brabantse Delta is overleg gevoerd. Het waterschap kan zich met dit bestemmingsplan verenigen. Voor geheel Via Breda is in samenwerking met het waterschap een waterhuishoudingsplan opgesteld, dat als onderlegger heeft gediend voor dit bestemmingsplan.
- n. Dit bestemmingsplan is conform DURP 2006 gemaakt.

Rijksdienst voor Archeologie, Cultuurlandschap en Monumenten

De RACM is van mening dat het bestemmingsplan, als juridisch-planologisch instrument, te weinig inzicht biedt in de analyse, achtergronden en afwegingen die ruimtelijk een rol hebben gespeeld. De RACM heeft daarom aangegeven inhoudelijk te reageren op het

stedenbouwkundig plan voor Drie Hoefijzers.

Reactie

De RACM is inmiddels door de ontwikkelaar betrokken bij de planuitwerking.

Ministerie van Defensie, Dienst Vastgoed Defensie, Directie zuid

Deelt mee dat het plangebied is gelegen in de funnel van vliegbasis Gilze-Rijen met ter plaatse een obstakelhoogtebeperking van 162,5 m boven NAP.

Reactie

Deze reactie is opgenomen in de Toelichting (paragraaf 3.5 Belemmeringen). Gezien de hoogte van deze belemmering leidt dit niet tot wijzigingen in het stedenbouwkundig plan of in de Voorschriften van dit bestemmingsplan.

Brandweer Midden- en West-Brabant

Geadviseerd wordt om de volgende maatregelente treffen:

- a. De bereikbaarheid door de hulpdiensten en de capaciteit van de primaire en secundaire bluswater voorzieningen in het bestemmingsplan of in andere omgevings- en inrichtingsplannen vast te leggen.
- b. De bouwplannen dienen in zake de brandpreventie te voldoen aan het Bouwbesluit.
- c. Op basis van de aangeleverde informatie wordt niet voldaan aan de criteria met betrekking tot de baanlengte.
- d. De verantwoording van het groepsrisico dient plaats te vinden conform artikel 13, lid 1 van het Bevi. De "Handreiking verantwoordingsplicht groepsrisico" van VROM is hiervoor als leidraad te gebruiken.

Reactie

a. In een regulier overleg met de ontwikkelaar AM wordt gesproken over de zaken die betrekking hebben op de brandpreventie ed. Hierbij wordt niet alleen vanuit het Bouwbesluit naar deze problematiek gekeken, maar ook vanuit externe veiligheid. De brandweer heeft gelijk dat er over de bereikbaarheid en de capaciteit van het bluswater afspraken moeten worden gemaakt, maar deze worden in een later stadium van het planproces (eventueel per bouwblok) in het eerdergenoemde overleg gemaakt.

b. Verzoeken om bouwvergunning worden op grond van de bepalingen van de Woningwet altijd aan het Bouwbesluit getoetst.

c. In het voorontwerpbestemmingsplan waren abusievelijk de verkeerde plaatjes over het onderzochte baanvak en de Plaatsgebonden Risico-contour en de GroepsRisico-waarde opgenomen. Dit is in het ontwerpbestemmingsplan hersteld. Voor de hele Spoorzone Breda is overigens een QRA gemaakt, waarbij telkens met een overlap van 500 m de PR-contour en GR-waarde zijn berekend. Voor de gehanteerde uitgangspunten ed wordt verwezen naar het in de toelichting van dit ontwerpbestemmingsplan opgenomen rapport betreffende externe veiligheid.

d. De verantwoording van het GroepsRisico die in het voorontwerpbestemmingsplan was opgenomen is in overleg met de VROM Inspectie drastisch aangepast. Voorafgaand aan het opnemen van deze nieuwe verantwoording van het GR in het ontwerpbestemmingsplan is contact geweest met de VROM Inspectie die haar goedkeuring heeft verleend aan de nieuwe verantwoording van het GR.

KPN, Vaste Net

Er is geen aanleiding tot het plaatsen van opmerkingen.

Prorail

Er is geen aanleiding tot het plaatsen van opmerkingen

NS Commercie

Er is geen aanleiding tot het plaatsen van opmerkingen.

