

## **Toelichting**

# HOOFDSTUK 1 Inleiding

## 1.1 Aanleiding en doel

WonenBredurg is voornemens op de locatie gelegen aan de Tramsingel 22 (sectie F, nr. 1482), hoek Gieterijstraat te Breda een appartementencomplex met 77 appartementen, 1.377 m<sup>2</sup> kantoorruimte en een parkeergelegenheid voor 109 plaatsen te bouwen. Het ter plaatse geldende bestemmingsplan biedt geen mogelijkheden om het initiatief te realiseren. Om het bouwplan toch mogelijk te maken is het noodzakelijk een nieuw bestemmingsplan op te stellen.

## 1.2 Ligging en plangrens

Het plangebied ligt aan de Tramsingel, hoek Gieterijstraat te Breda. Ten noorden van de locatie is een bedrijventerrein gelegen dat begrensd wordt door de spoorlijn, ten zuiden van de Tramsingel ligt de singel. De locatie ligt aan de rand van de binnenstad aan een drukke doorgaande weg. Aan de westzijde grenst de locatie aan een kantoorgebouw (straatzijde) en aan de oostzijde was woningcorporatie Singelveste gevestigd. In afbeelding 1.2 is de plangrens weergegeven.



Afbeelding 1.1. Projectlocatie Tramsingel. De blauwe cirkel geeft de ligging van de locatie weer.

### Plangebied

Het projectgebied bestaat uit een onbebouwd terrein van circa 4.800 m<sup>2</sup> aan de Tramsingel, net ten noorden van het centrum van Breda. In de huidige situatie ligt het projectgebied volledig braak en doet het dienst als parkeerplaats. Aan de noord- en zuidrand van het terrein staan bomen, zie onderstaande foto's.



*Afbeelding 1.2. Luchtfoto projectlocatie Tramsingel*



*Foto 2.1. De rechter foto geeft een goed beeld van het braakliggende terrein. Incidenteel wordt er door medewerkers van WonenBreda geparkeerd.*

### **Gebiedsbeschrijving**

In de omgeving is - aan de noordzijde van het spoor - de herontwikkeling van de spoorzone gaande (brouwerijlocatie en CSM terrein). De herontwikkeling van het CSM-terrein (dat in de directe omgeving van het plangebied ligt) laat nog enige tijd op zich wachten. In het betreffende gebied zijn hoofdzakelijk (laagwaardige) bedrijven aanwezig. Aan de Tramsingel zelf staan meerdere kantoorgebouwen. Recent is een campus voor creatieve industrie en technologie nabij het plangebied gevestigd.

### **1.3 Vigerend bestemmingsplan**

Ter plaatse van het project is het bestemmingsplan 'Tramsingel e.o.' van kracht, vastgesteld door de gemeenteraad van Breda op 25 februari 1980 en goedgekeurd door Gedeputeerde Staten van Noord-Brabant op 9 december 1980. Het initiatief wordt gerealiseerd op gronden met de bestemming "bedrijfsdoeleinden B-A". Dit bestemmingsplan is, qua geluidssituatie, partieel herzien middels de "Parapluvoorziening geluidzone industrieterrein Breda-Noord". Bij deze herziening zijn geluidcontouren van het aanpalende industriegebied kleiner geworden. Onderhavige locatie aan de Tramsingel valt niet meer in deze contour.

De ontwikkeling en bouw van een woon- en kantorencomplex met parkeergelegenheid is in strijd met de voorschriften van het bestemmingsplan. Het vigerende bestemmingsplan "Tramsingel e.o." dient voor de realisatie van het initiatief gewijzigd te worden.

### **1.4 Planvorm**

Voorliggend bestemmingsplan is opgesteld om de ontwikkeling een appartementencomplex met 77 appartementen, 1.377 m<sup>2</sup> kantoorruimte en een parkeergelegenheid voor 109 plaatsen mogelijk te maken.

## **1.5 Leeswijzer**

In hoofdstuk 2 'Gebiedsanalyse' is allereerst een ruimtelijke en functionele analyse van het plangebied opgenomen. In hoofdstuk 3 'Beleid' wordt het relevante ruimtelijke rijks-, provinciaal en gemeentelijk beleid beschreven. Vervolgens komen in hoofdstuk 4 het doel van het bestemmingsplan aan bod. In hoofdstuk 5 'Milieu' komen de sectorale milieuaspecten aan bod (bodemkwaliteit, water, ecologie, bedrijven en milieuzonering, geur, horeca, geluid, luchtkwaliteit, externe veiligheid en duurzaamheid). In hoofdstuk 6 is de juridische planbeschrijving opgenomen. In dit hoofdstuk wordt de wijze van bestemmen uiteen gezet en is een toelichting gegeven op de regels van het bestemmingsplan. In hoofdstuk 7 wordt de financiële uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan beschreven. Tot slot is hoofdstuk 8 'Communicatie' gereserveerd voor de uitkomsten van het vooroverleg zoals bedoeld in artikel 3.1.1. van het Besluit ruimtelijke ordening en een beschrijving van de verdere bestemmingsplanprocedure.

# HOOFDSTUK 2 Gebiedsanalyse

## 2.1 Inleiding

In dit hoofdstuk is de historische ontwikkeling en de huidige functionele structuur van het plangebied uiteengezet. De ruimtelijke structuur (positionering van het plangebied in de omgeving) is reeds in hoofdstuk 1 aan de orde gekomen.

## 2.2 Historische ontwikkeling

Tot de aanleg van de sluis in de Dintel in 1826 lag het plangebied op drassige veengrond dat regelmatig overstroomde en het land ongeschikt maakte voor bewoning. Langs de zuidwestzijde van het plangebied heeft de buitenste omwalling van de vestingwerken gelopen.

Het plangebied is pas vanaf de 19de eeuw bebouwd. De Vestingwet van 1867 betekende het einde van de vestingwerken. Tussen 1870 en 1881 werden ze gesloopt. De bekledingsmuren werden weggebroken, de wallen afgegraven en de grachten opgevuld. Nieuwe grachten en singels werden gegraven, waaronder de singel naast de weg Tramsingel. Buiten de singels kwam er ruimte vrij voor industriële activiteiten.



Afbeelding 2.3. De ijzergieterij De ETNA aan de Tramsingel, 1931

In 1856 richtte de heer C. Klep de Bruyn de IJzergieterijen en Emaillleerfabrieken De Etna op. In het begin was dit een eenvoudige ijzergieterij aan de Haagdijk. In 1888 werd de fabriek naar de Tramsingel verplaatst en heet dan De Etna. Vanaf 1930 worden er fornuizen, haarden, kachels en sanitaire artikelen vervaardigd.



Afbeelding 2.4. Het plangebied met de Etna-gieterij in 1925, Topografische Militaire Kaar

Op de kaart uit 1925 (Afbeelding 2.4) is het gebouw van de Etna in het plangebied aangegeven. Ook is duidelijk te zien dat er in die tijd ten westen van het plangebied nog een deel van de wal en de gracht van de vesting aanwezig waren.

De Etna werd in 1983 gesloten en in 1985 gesloopt. Door de bebouwing en de sloop is de bovengrond van het plangebied ernstig verstoord.

## 2.3 Cultureel Erfgoed

### **Erfgoed in context, ErfgoedVisie Breda 2008-2015**

Breda is een historisch gegroeide stad, waarin het erfgoed gestalte kreeg dankzij haar inwoners. Als eigenaar van zijn erfgoed wil de gemiddelde Bredenaar dat met het erfgoed zorgvuldig wordt omgesprongen, nu en in de toekomst. De nota "Erfgoed in context, ErfgoedVisie Breda 2008-2015" beschrijft hoe de gemeente Breda, als beheerder van het erfgoed, daar in de periode 2008-2015 aan gaat voldoen.

De nota is niet opgezet volgens een sectorale indeling, maar bevat een visie op de dwarsverbanden culturele planologie, inventarisatie, waardering en publieksbetrokkenheid.

De ErfgoedVisie Breda 2008-2015 'Erfgoed in context' is gebaseerd op twee uitgangspunten:

1. Monumentaliteit wordt niet ontkend, maar juist bekend! De gemeente Breda wil weten wat er aan monumentale gebouwen, complexen, terreinen, landschappen, stedenbouwkundige structuren, enzovoort voorhanden is. Dat is een voortgaand proces: de bijzondere architectuur van vandaag vormt in de kern de monumentale waarden van morgen, en in principe zelfs de waardevolle archeologie van overmorgen. Alle waarden die van belang zijn voor de identiteit van de gemeente Breda dienen (h)erkend, en dus beschermd te worden.
2. Beschermd monumentale waarden zijn geen onveranderbare monumentale waarden. Mutaties kunnen zich altijd voordoen. Juist omdat deze waarden worden beschermd, zijn daar afspraken over gemaakt, in de vorm van de Monumentenwet en de gemeentelijke Monumentenverordening. Het uitgangspunt is dat mutaties moeten kunnen, mits daarvoor een monumentenvergunning wordt verstrekt. In het proces van vergunningsverstrekking wordt na gegaan hoe met de monumentale waarden wordt omgesprongen, zodat een goede en afgewogen balans kan ontstaan tussen beschermde waarden en gebruikswaarden.

Het gemeentelijk beleid 'Erfgoed in context, ErfgoedVisie Breda 2008-2015' is voor het aspect archeologie leidend. Het zuid-westhoekje heeft in de nota een hoge archeologische verwachtingswaarde toegekend gekregen. Voor dat gebied zal nader onderzoek worden uitgevoerd.

### Bureauonderzoek

Ten behoeve van de planontwikkeling is een archeologisch bureauonderzoek uitgevoerd (rapp nr. 076049232:0.2-Definitief, d.d. 9 januari 2012). Het bureauonderzoek heeft als doel inzicht te verschaffen in de archeologische waarden die zich in het plangebied bevinden en een uitspraak te doen over de noodzaak van archeologisch vervolgonderzoek.

Het plangebied aan de Tramsingel bevindt zich in de bebouwde kom van Breda, net ten noorden van de historische binnenstad. In het gebied komen voornamelijk eerdgronden en leemgronden voor en in mindere mate zandgronden.

Het terrein is niet gekarteerd op de Indicatieve Kaart van Archeologische waarden (IKAW).

Op de Archeologische Monumentenkaart (AMK) staan geen archeologische monumenten in of in de nabijheid van het plangebied aangegeven.

Ook op de Cultuurhistorische Waardenkaart van de provincie wordt aan het plangebied geen bijzondere archeologische betekenis toegekend.

Uit het plangebied en de nabije omgeving (binnen een straal van 250 m) zijn geen vondstmeldingen of waarnemingen bekend in ARCHIS II.

Op de bodemkaart van Nederland is het plangebied gekenmerkt als bebouwd gebied en daarom ook niet gekarteerd.

Uit historische kaarten is af te leiden dat het plangebied net buiten en in het schootsveld, van de 16e-eeuwse vestingwerken lag. Na de sloop van de vestingwerken tussen 1870 en 1881 werd het in gebruik genomen als industrieterrein. Vanaf 1888 was de ijzergieterij De Etna in het plangebied gevestigd. In 1985 werd de fabriek gesloopt.

### Conclusies

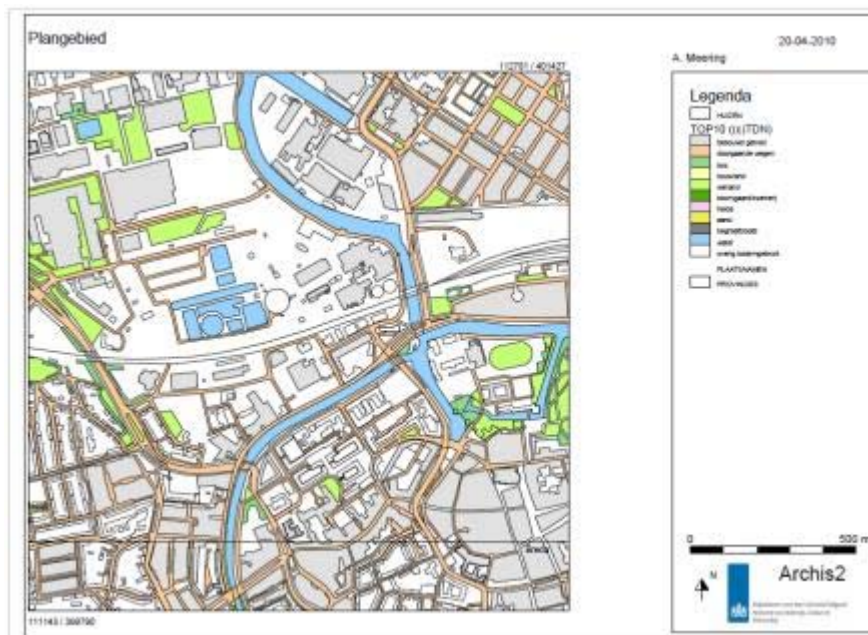
Er zal een nader onderzoek uitgevoerd worden in de zuid-west hoek (proefsleuven). Voor het overige gebied wordt de grond vrij gegeven.

Bovenstaand advies sluit niet uit dat er bij graafwerkzaamheden (niet voorspelbare) toevalsvondsten kunnen worden aangetroffen, zoals bedoeld in paragraaf 7, artikel 53 van de Monumentenwet. In dat geval moet hiervan melding worden gedaan bij het Bevoegd Gezag.

Tot het onderzoek uitgevoerd is de locatie beschermd worden via de dubbelbestemming 'Waarde-Archeologie'.

## 2.4 Functionele en ruimtelijke structuur

Het plangebied bestaat momenteel uit een onbebouwd terrein van circa 4.800 m<sup>2</sup>, aan de Tramsingel in het uiterste zuiden van het industriegebied Emer-Zuid, net ten noorden van het centrum van Breda.



Afbeelding 2.5. Topografische kaart met de ligging van plangebied Tramsingel

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

In de (directe) nabijheid van de onderzoekslocatie aan de Tramsingel te Breda zijn enkele kleine bedrijven en instellingen gevestigd. Het gaat hier voornamelijk om handelbedrijven, een benzineverkoopspunt et cetera. Het bedrijventerrein zelf bestaat uit bedrijven en enkele kantoren aan de Tramsingel. Aan de oostzijde is reeds een impuls aan het gebied gegeven door de vestiging van Triple O (campus voor creatieve industrie en technologie).

De woningbouwlocatie ligt bij een bus service station en kantoor van Veolia transport. Herontwikkeling van het plangebied voorziet in de ontwikkeling van een gemengd woon- en werkmilieu.

Het terrein ligt parallel aan de singel, ten zuiden van het plangebied. Op de percelen ten oosten en ten westen van het plangebied, staan panden bestaande uit 4 en 5 bouwlagen. Binnen het plangebied is geen bebouwing aanwezig langs de singel, waardoor er hier sprake is van een opening in de wand.

De noordzijde van het plangebied wordt begrensd door opgaande beplanting, waarachter bebouwing aanwezig is. Deze bebouwing valt weg achter de opgaande beplanting.

Ten noorden van het plangebied strekt het bedrijventerrein zich uit. Dit bedrijventerrein heeft een rationele opzet. Ten zuiden van de singel is sprake van woningen afgewisseld door bedrijvigheid (met name kantoren). De woningbouw is gestapeld.

## HOOFDSTUK 3 Beleid

### 3.1 Inleiding

De beleidscontext voor het plangebied wordt gevormd door landelijke, provinciale, en gemeentelijke beleidsrapportages. In dit hoofdstuk is het relevante Rijks-, provinciaal en gemeentelijk beleid samengevat.

### 3.2 Rijksbeleid

De meest relevante nationale beleidskaders voor het onderhavige bestemmingsplan zijn hieronder beknopt weergegeven.

#### 3.2.1 Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte

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

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

- Nota Ruimte;
- Structuurvisie Randstad 2040;
- Nota Mobiliteit;
- Mobiliteitsaanpak;
- Structuurvisie voor de Snelwegomgeving;
- Agenda Landschap;
- Agenda Vitaal Platteland;

Pieken in de Delta.

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

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

11. Ruimte voor een nationaal netwerk van natuur voor het overleven en ontwikkelen van flora- en faunasoorten;
12. Ruimte voor militaire terreinen en activiteiten;
13. Zorgvuldige afwegingen en transparante besluitvorming bij alle ruimtelijke plannen.

Voor deze 13 belangen is het Rijk verantwoordelijk en wil het resultaten boeken. Buiten deze 13 belangen hebben decentrale overheden beleidsvrijheid. Een aantal van deze belangen is juridisch geborgd in het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro) en de Regeling algemene regels ruimtelijke ordening. De andere belangen worden in de loop van 2012 verankerd.

Specifiek voor Brabant en Limburg is een aantal gebiedsgerichte nationale belangen en opgaven genoemd. Prioriteit krijgen de in het gebied gelegen brainport Eindhoven en greenport Venlo. Voor Breda zijn geen specifieke opgaven genoemd. Wel geldt, ook voor Breda, dat de in Breda gelegen (herijkte) ecologische hoofdstructuur beschermd moet worden.

#### Plangebied Tramsingel 22

Het onderhavig plangebied is buiten de ecologische hoofdstructuur gelegen. Daarnaast geldt dat in het plangebied geen nieuwe ontwikkelingen worden mogelijk gemaakt die in strijd zijn met een van de nationale belangen. Samenvattend: Het voorgenomen bestemmingsplan is in lijn met de structuurvisie, aangezien geen nationale belangen in het geding zijn.

### **3.2.2 Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro)**

De nationale belangen uit de SVIR die juridische borging vragen, worden in het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro) geborgd, dat op 30 december 2011 in werking is getreden. Voortaan moeten gemeenten bij het vaststellen van bestemmingsplannen, wijzigings- of uitwerkingsplannen, maar ook bij projectuitvoeringsbesluiten (Crisis- en herstelwet) rekening houden met het Barro. Het besluit is eerder aangekondigd als de Algemene maatregel van bestuur (Amvb) Ruimte. Het besluit heeft in de zomer van 2009 ter inzage gelegen.

Het besluit zorgt voor versnelling van de besluitvorming en vermindering van bestuurlijke drukte. Een aantal rijksbelangen wordt met dit besluit geborgd in bestemmingsplannen en andere ruimtelijke plannen van overheden. Onderwerpen waarvoor het rijk ruimte vraagt zijn de mainportontwikkeling van Rotterdam, bescherming van de waterveiligheid in het kustfundament en in en rond de grote rivieren, bescherming en behoud van de Waddenzee en enkele werelderfgoederen, zoals de Beemster, de Nieuwe Hollandse Waterlinie en de Stelling van Amsterdam en de uitoefening van defensietaken. In de loop van 2012 zal het besluit worden aangevuld met de ruimtevraag voor de onderwerpen veiligheid op rijksvaarwegen, toekomstige uitbreiding van infrastructuur, de elektriciteitsvoorziening, de ecologische hoofdstructuur (EHS), de veiligheid van primaire waterkeringen, reserveringsgebieden voor hoogwater langs de Maas en maximering van de verstedelijkingsruimte in het IJsselmeer. Ook zal het onderwerp duurzame verstedelijking in regelgeving worden opgenomen.

Het kabinet heeft de keuze voor deze onderwerpen gemaakt in de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte. Door de nationale belangen vooraf in bestemmingsplannen te borgen, wordt met het Barro bijgedragen aan versnelling van de besluitvorming bij ruimtelijke ontwikkelingen en vermindering van de bestuurlijke drukte.

De bedoeling is duidelijk: belemmeringen die de realisatie van de genoemde projecten zouden kunnen frustreren of vertragen worden door het Barro op voorhand onmogelijk gemaakt. Dat zal inderdaad kunnen leiden tot een versnelde uitvoering van die projecten. Daar staat tegenover dat gemeenten die een bestemmingsplan opstellen dat raakt aan een belang van één van de projecten in het Barro, nauwkeurig de regelgeving van het Barro moeten checken. Gebeurt dat niet, dan bestaat het risico op een reactieve aanwijzing van Gedeputeerde Staten of van de Minister. Het effect daarvan is dat bepaalde onderdelen van het bestemmingsplan niet in werking treden.

#### Plangebied Tramsingel 22

In het Barro zijn geen regels en onderwerpen van toepassing die betrekking hebben op het plangebied (bijvoorbeeld niet gelegen in een obstakelbeheergebied). Er hoeven dus geen regels juridisch verankerd te worden in onderhavig bestemmingsplan. Bovendien zijn in dit bestemmingsplan geen

nieuwe ontwikkelingen mogelijk gemaakt die in strijd zijn met een van de nationale belangen. Onderhavig bestemmingsplan is dus niet in strijd met het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening.

### **3.2.3 Wijziging Besluit ruimtelijke ordening**

Op 5 juli 2011 is een wijziging van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) gepubliceerd. Vanaf 1 januari 2012 moet ieder nieuw bestemmingsplan een analyse van cultuurhistorische waarden bevatten. In aansluiting op de vaststelling van de Wet tot wijziging van de Monumentenwet 1988 en de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht in mei 2011 zijn op 17 juni 2011 het Bro, het Besluit omgevingsrecht (Bor) en het Besluit archeologische monumentenzorg aangepast.

Door een wijziging van het Bro moeten cultuurhistorische waarden voortaan vooraf in het proces van ruimtelijke ordening worden meegenomen, met name bij de voorbereiding en vaststelling van bestemmingsplannen. Het Bro bevat eisen waaraan de voorbereiding van een bestemmingsplan moet voldoen. Zo wordt er onder meer een beschrijving verlangd van de manier waarop *met de in het gebied aanwezige cultuurhistorische waarden en in de grond aanwezige of te verwachten monumenten wordt omgegaan*. De regering wil hiermee bereiken dat aandacht voor cultuurhistorische waarden voortaan in het planproces naar voren wordt gehaald.

De gemeente Breda heeft in de visie 'Erfgoed in context 2008-2015' al de basis gelegd voor de Bredase identiteit, hetgeen de basis vormt voor het meenemen van cultuurhistorische waarden in bestemmingsplannen. De cultuurhistorische waarden worden al enige jaren in het begin van het planproces meegenomen.

#### Plangebied Tramsingel 22

In hoofdstuk 2 is het historisch karakter van het plangebied uiteengezet. De wijze waarop het waardevolle karakter is geborgd, is met name in paragraaf 2.3 beschreven. Hiermee wordt voldaan aan zowel het Barro als het gewijzigde Bro.

### **3.2.4 Nationaal Milieubeleidsplan (NMP4) 2001**

Het NMP4 beschrijft zeven hardnekkige milieuproblemen. De problemen betreffen de thema's biodiversiteit, klimaatverandering, natuurlijke hulpbronnen, gezondheid, externe veiligheid, leefomgeving en mogelijk onbeheersbare risico's. Voor de thema's biodiversiteit, klimaatverandering en natuurlijke hulpbronnen biedt het NMP4 een belangrijke strategische vernieuwing in de vorm van transitiebeleid voor de lange termijn (tot 2030). Voor de thema's gezondheid, externe veiligheid en leefomgeving bevat het NMP4 zogeheten beleidsvernieuwingen.

In het NMP 4 wordt gestreefd naar verminderde uitstoot van CO<sub>2</sub> en NO<sub>x</sub> door het wegverkeer. Dit moet bereikt worden door zuinigere en schonere (vracht)auto's, met name door het toepassen van nieuwe technieken. Daarnaast wordt transportpreventie als een belangrijk middel gezien. In het NMP 4 is verder beleid uiteen gezet voor geluid. De geluidshinder wordt gebiedsgericht aangepakt waarbij een grotere rol voor de lokale overheid is weggelegd. Aanvullend op het gebiedsgerichte beleid zal het rijk inzetten op bronbeleid en innovatie om de akoestische kwaliteit te verbeteren. Deze nieuwe verdeling van bevoegdheden wordt uitgewerkt in het Modernisering Instrumentarium Geluidsbeleid (MIG). In het NMP4 is onder andere het volgende opgenomen: voor 2010 is de ambitie dat de akoestische situatie niet is verslechterd ten opzichte van 2000 (stand still).

In het NMP4 wordt ten aanzien van externe veiligheid aangegeven dat de normen voor het externe veiligheidsbeleid een wettelijke status zullen krijgen. Dit heeft inmiddels plaatsgevonden in het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi) en Regeling externe veiligheid inrichtingen (Revi).

#### Plangebied Tramsingel 22

Het NMP 4 doet geen specifieke uitspraken over het bestemmingsplangebied Tramsingel e.o.. Wel dient onderzoek te worden gedaan naar verschillende aspecten die in het NMP 4 benoemd worden, zoals luchtkwaliteit, geluidhinder en externe veiligheid. Daarbij dienen de voorgeschreven normen in acht te worden genomen.

### **3.2.5 Flora- en faunawet**

De Flora- en faunawet (2002) voorziet in de bescherming van in het wild voorkomende inheemse plant- en diersoorten. Deze wet vervangt sinds april 2002 o.a. de Vogelwet, de Jachtwet en een gedeelte van de Natuurbeschermingswet. In de Flora- en faunawet is een zorgplicht opgenomen, hetgeen inhoudt dat eenieder handelingen achterwege moet laten waarvan redelijkerwijs vermoed kan worden dat deze schade toebrengen aan in het wild levende soorten.

In de wet is onder meer bepaald dat beschermde dieren niet gedood, gevangen of verontrust mogen worden en planten niet geplukt, uitgestoken of verzameld mogen worden. Daarnaast is het niet toegestaan om hun directe leefomgeving, waaronder nesten en holen, te beschadigen, te vernielen of te verstoren.

Onder bepaalde voorwaarden is het mogelijk een ontheffing te krijgen van de hiervoor genoemde verboden. Sinds begin 2005 is een nieuw vrijstellingenbesluit (AMvB) van de Flora- en faunawet in werking. Bij het beoordelen van aanvragen voor zo'n ontheffing wordt in het nieuwe vrijstellingenbesluit onderscheid gemaakt in verschillende categorieën van soorten.

Voor de soorten genoemd in bijlage IV van de Habitatrichtlijn aangevuld met een aantal overige bedreigde en zeldzame soorten (bijlage 1 AMvB vrijstellingenbesluit) kan alleen ontheffing worden verleend, wanneer:

1. voor de ingreep geen andere bevredigende oplossing bestaat, en
2. sprake is van dwingende redenen van groot openbaar belang, met inbegrip van redenen van sociale of economische aard, en voor het milieu gunstige effecten en;
3. geen afbreuk wordt gedaan aan een gunstige staat van instandhouding van beschermde soorten.

Onder bepaalde voorwaarden is het mogelijk van de Minister van LNV vrijstelling te krijgen voor ruimtelijke ontwikkelingen. In februari 2005 is hiertoe een AMvB25 in werking getreden.

Hierin worden de door de Flora- en faunawet beschermde soorten in verschillende categorieën onderverdeeld. Afhankelijk van de categorie waarin een bepaalde soort valt is een ontheffing noodzakelijk of kan een vrijstelling gelden.

Het voorgaande houdt in dat bij ingrepen met effecten op beschermde soorten, maatregelen zijn vereist die een gunstige staat van instandhouding van de betrokken soorten waarborgt en waarbij zoveel mogelijk wordt voorkomen dat er negatieve effecten optreden op beschermde soorten. Voor de beschermde soorten moet er dus altijd voor gezorgd worden dat zij hun leefgebieden behouden of nieuwe leefgebieden krijgen.

#### Plangebied Tramsingel 22

Voor het onderhavige bestemmingsplangebied betekent een en ander dat een ontheffing moet worden aangevraagd wanneer er rode lijst soorten voorkomen, die mogelijk schade zullen ondervinden van het project.

### **3.2.6 Wet op de archeologische monumentenzorg (2007)**

De Wet op de archeologische monumentenzorg is naar aanleiding van de wijzigingen van onder andere de Monumentenwet, de Wet op de ruimtelijke ordening, de Wet Milieubeheer en de Woningwet opgesteld. Doelstelling van de wet is het culturele erfgoed (en vooral het archeologische erfgoed te beschermen. Hiertoe worden als bestanddelen van het archeologische erfgoed beschouwd alle overblijfselen, voorwerpen en andere sporen van de mens uit het verleden.

De uitgangspunten:

- 1 Archeologische waarden zoveel mogelijk in de bodem bewaren, in sommige gevallen kan opgraven worden maar alleen als behoud in de bodem (in situ) niet mogelijk is.
- 2 In een vroeg stadium van de ruimtelijke ordening zullen initiatiefnemers van ruimtelijke ontwikkelingen moeten aangeven hoe met eventuele archeologische waarden bij bodemverstorende ingrepen omgegaan zal worden. Verplicht is vooronderzoek te doen bij werkzaamheden die de grond kunnen verstoren.
- 3 Bodemverstoorders betalen archeologisch onderzoek en mogelijke opgravingen en noodzakelijke archeologische werkzaamheden.

Voor het plangebied betekent dit mogelijk dat de waarden in beeld moeten worden gebracht en, voor zover deze aanwezig zijn, via in het bestemmingsplan op te nemen regels moeten worden beschermd.

#### Relatie met het gemeentelijk beleid

Naast het rijksbeleid voor dit aspect heeft de gemeente Breda aanvullend beleid vastgesteld in de vorm van de nota 'Erfgoed in context, ErfgoedVisie Breda 2008-2015'. Dit beleid is leidend voor de planontwikkeling. Uit het kaartmateriaal bij de nota blijkt dat het zuid-westhoekje van het plangebied een hoge archeologische verwachtingswaarde heeft. Het gemeentelijk beleid wordt verder toegelicht in paragraaf 2.3.

### **3.3 Provinciaal beleid**

De meest relevante provinciale beleidskaders voor het onderhavige bestemmingsplan zijn hieronder beknopt weergegeven.

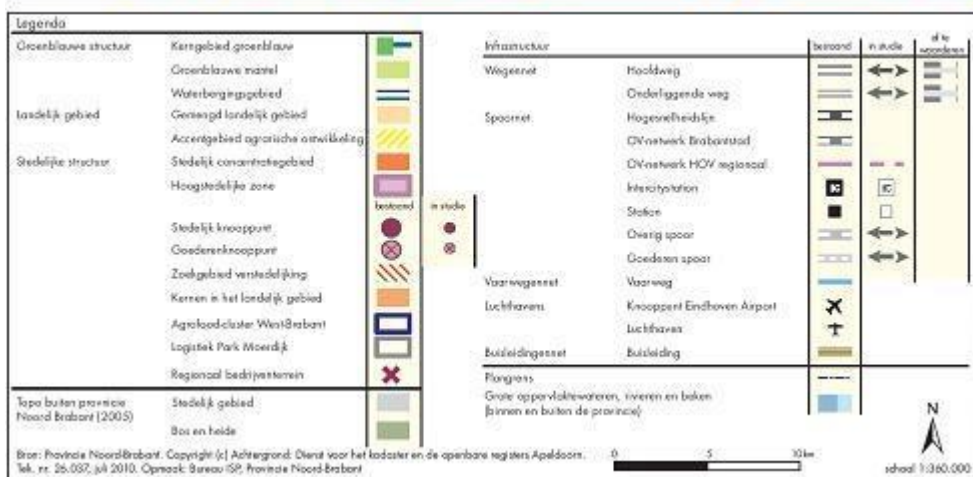
#### **3.3.1 Structuurvisie ruimtelijke ordening**

Met de vaststelling van de 'Structuurvisie ruimtelijke ordening' (1 oktober 2010) heeft de provincie aangesloten bij de inwerkingtreding van de Wet ruimtelijke ordening (Wro) per 1 juli 2008. De Wro verplicht provincies tot het opstellen van een structuurvisie. Deze structuurvisie vervangt de delen A en B van de Interimstructuurvisie Noord-Brabant (2008) en is daarmee één van de vier provinciale strategische plannen voor de fysieke leefomgeving. Deel C van de Interimstructuurvisie 'Ontwikkelingsprojecten West-Brabant' blijft in stand. De structuurvisie is op 1 januari 2011 in werking getreden.

De Structuurvisie geeft de samenhang weer tussen het beleid op het gebied van milieu, verkeer en vervoer en water. Het gedachtegoed uit het ontwerp Provinciaal Milieubeleidsplan (juni 2010), het Provinciaal Verkeers- en Vervoersplan (2006) en het Provinciaal Waterplan (2009) zijn in de Structuurvisie ruimtelijke ordening opgenomen en verwerkt. In de Structuurvisie zijn alleen de ruimtelijk relevante hoofdlijnen uit deze andere strategische plannen opgenomen. Een verdere detaillering van het beleid staat in de plannen zelf. Daarnaast houdt de Structuurvisie ruimtelijke ordening rekening met het provinciaal beleid op economisch, sociaal-cultureel en ecologisch vlak; zoals het advies voor de opstelling van een Ruimtelijk Economische Visie, de Cultuurhistorische Waardenkaart en het Natuur- en landschapsoffensief.

In de 'Structuurvisie ruimtelijke ordening' geeft de provincie aan hoe zij omgaat met de ruimtelijke opgave voor de periode tot 2025, met een doorkijk naar 2040. Er gaat geen directe werking uit richting gemeentelijke besluitvorming. De uit de structuurvisie voortvloeiende Verordening ruimte heeft wel een doorwerking naar gemeentelijke besluitvorming.

Het plangebied aan de Tramsingel is als onderdeel van de bestaande stad op de bijbehorende kaarten aangegeven als gebied Hoog stedelijke zone.



Uitsnede structurenkaart – Structuurvisie (Bron : [www.brabant.nl](http://www.brabant.nl))

Binnen deze zone wordt gestreefd naar:

- 1 versterking van de economische kennisclusters (ontwikkelen, ordenen, beschermen, regionaal samenwerken, stimuleren),
- 2 betere verknoping van stedelijke ontwikkelingen aan de infrastructuur (ontwikkelen, ordenen, beschermen, regionaal samenwerken, stimuleren),
- 3 meer aandacht voor ruimtelijke kwaliteit (ontwikkelen, ordenen, beschermen, regionaal samenwerken, stimuleren),
- 4 zorgvuldig ruimtegebruik (ontwikkelen, ordenen, beschermen, regionaal samenwerken, stimuleren),
- 5 concentratie van verstedelijking (ontwikkelen, ordenen, beschermen, regionaal samenwerken, stimuleren)

### Plangebied Tramsingel 22

Naast de realisatie van appartementen wordt er door WonenBregburg 1.377m<sup>2</sup> kantoorruimte gerealiseerd in het plangebied aan de Tramsingel. De ontwikkeling van het plan aan de Tramsingel past binnen het provinciale beleid van 'bouwen op inbreidingslocaties' en 'zuinig ruimtegebruik'.

### 3.3.2 Verordening Ruimte Noord-Brabant 2011

De Verordening Ruimte is één van de uitvoeringsinstrumenten voor de provincie om haar doelen te realiseren. In de verordening vertaalt de provincie de kaderstellende elementen uit het provinciaal beleid in regels die van toepassing zijn op (gemeentelijke) bestemmingsplannen. Van een aantal onderwerpen verplicht het Rijk de provincie ze uit te werken in de provinciale verordening. Dit is in de

Verordening Ruimte opgenomen. Provinciale Staten hebben op 17 december 2010 de Verordening ruimte Noord-Brabant 2011 vastgesteld.

Deze verordening is in twee fasen tot stand gekomen:

- 1 de Verordening ruimte fase 1, die op 23 april 2010 werd vastgesteld, betrof het omzetten in regels van het toen geldende provinciaal beleid;
- 2 de Verordening ruimte fase 2, waarvan het ontwerp op 1 en 22 juni 2010 werd vastgesteld, betrof het omzetten in regels van nieuw beleid dat is opgenomen in de Structuurvisie ruimtelijke ordening en gedeeltelijk ook een herziening van de verordening ruimte, fase 1.

Provinciale Staten hebben in verband met de leesbaarheid een integrale versie van de verordening vastgesteld waarbij het ontwerp van fase 2 is geïntegreerd in fase 1 en waarbij een herschikking van de hoofdstukken en een hernoeming van de artikelen heeft plaatsgevonden. De Verordening ruimte Noord-Brabant 2011 is op 1 maart 2011 in werking getreden.

De onderwerpen die in de verordening staan komen uit de provinciale structuurvisie. Daarin staat welke belangen de provincie wil behartigen en hoe ze dat wil doen. De verordening is daarbij een van de manieren om die provinciale belangen veilig te stellen. De regels in de verordening gelden voor gemeenten en niet rechtstreeks voor burgers. De verordening bevat regels voor:

- Regionaal perspectief voor wonen en werken;
- Ruimte-voor-ruimteregeling;
- Groene hoofdstructuur-natuur en Ecologische hoofdstructuur;
- Bescherming tegen wateroverlast en overstromingen;
- Grond- en oppervlaktewatersysteem;
- Land- en tuinbouw;
- Water;
- Cultuurhistorie;
- Agrarisch gebied.
- 



*Uitsnede Verordening Ruimte, Stedelijke ontwikkeling (Bron: [www.babant.nl](http://www.babant.nl))*

### Plangebied Tramsingel 22

Het plangebied is geheel gelegen in bestaand stedelijk gebied, stedelijk concentratiegebied. De Verordening zegt hierover dat bestemmingsplannen die voorzien in een stedelijke ontwikkeling uitsluitend gelegen moeten zijn in het bestaand stedelijk gebied. De ontwikkeling Tramsingel voldoet hieraan. De verordening bevat tevens de regionale afspraken ten aanzien van de woningbouw (verankering). Concreet betekent dit dat Breda voor de periode 2009-2020 en capaciteit van 7350 woningen vertaald zouden moeten worden naar bestemmingsplannen om te kunnen voldoen aan de woningbehoefte. In de periode van 2009 en 2010 zijn er in totaal netto 1159 woningen gerealiseerd. Dit betekent een resterend aantal van 6191 woningen per 1 januari 2011. De locatie Tramsingel wordt ontwikkeld door een woningcorporatie met 77 huurwoningen. Elders in de stad wordt hiervoor programma vrijmaakt. Het leidt dus niet tot een toename van het aantal woningen in de stad Breda.

De ontwikkeling van het plangebied betreft het dichtzetten van een 'gat' in de stedenbouwkundige structuur en het verdichten van een binnenstedelijke locatie. In verband met de huidige ruimtelijke kwaliteit is het niet wenselijk om het gat voort te laten bestaan. Momenteel liggen er veel kantoren direct aan de Tramsingel. Voor een aantal hiervan loopt een pilotproject om deze om te zetten naar

studentenhuisvesting. Wonen past op deze locatie. De appartementen zijn divers wat betreft indeling en prijs. Tevens komt er in de plint van het gebouw kantoorruimte.

De andere onderwerpen in de verordening zijn niet van toepassing op dit plangebied, vanwege het feit dat het plangebied is gelegen in bestaand stedelijk gebied.

### **3.4 Gemeentelijke beleid**

De meest relevante gemeentelijke beleidskaders voor het onderhavige bestemmingsplan zijn hieronder beknopt weergegeven.

#### **3.4.1 Structuurvisie Breda 2020**

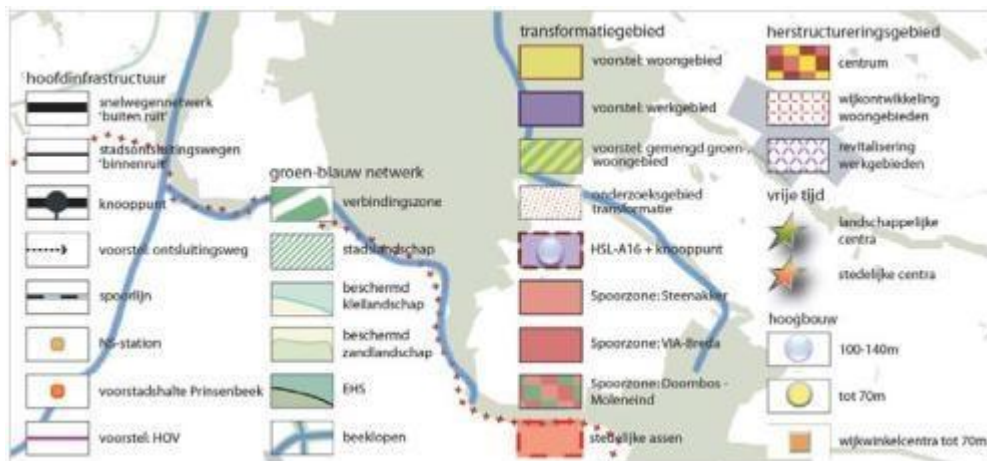
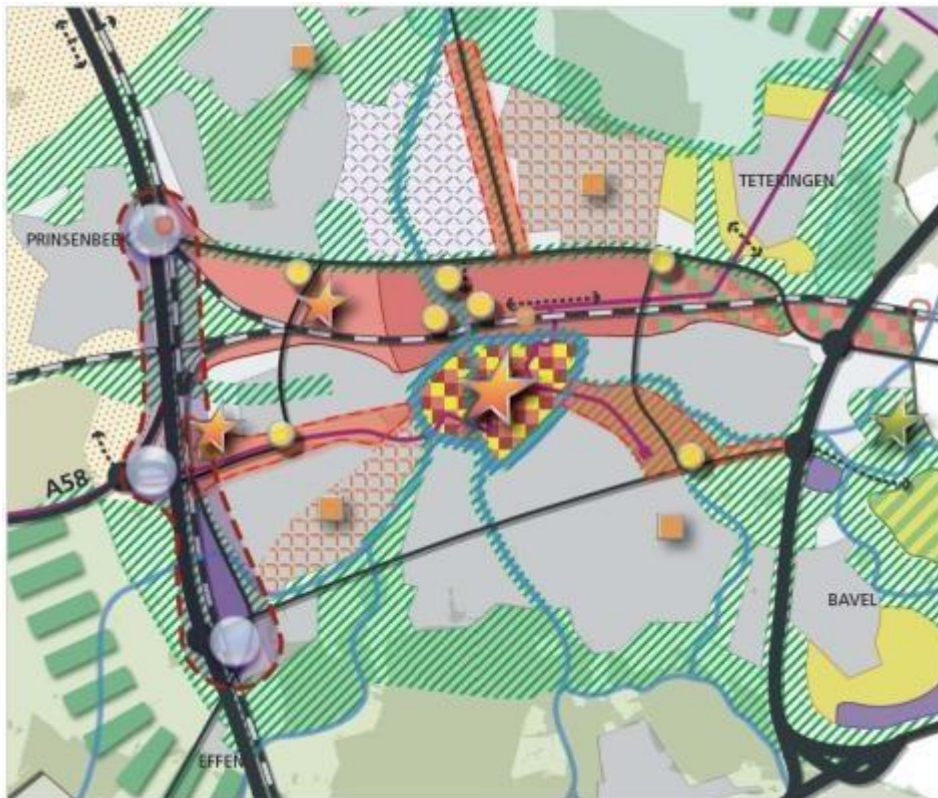
De gemeenteraad heeft in december 2007 de 'Structuurvisie Breda 2020, Stad in Evenwicht', vastgesteld. Deze beleidsnota bevat een ruimtelijke visie voor de gehele stad en vormt het algemene beleids- en toetsingskader voor ruimtelijke ontwikkelingen op de lange termijn (2020). In de structuurvisie is een integrale richting aan de verdere ontwikkeling van Breda gegeven.

In 2007 werd verwacht dat Breda in 2020 zou groeien tot een stad van circa 185.000 inwoners met 15.000 nieuwe wooneenheden, circa 110.000 arbeidsplaatsen en 250 hectare nieuwe bedrijventerreinen. Ook een goede spreiding van kwalitatieve maatschappelijke voorzieningen voor levensloopbestendige wijken in de stad is een vereiste. Bovendien dient de stad goed bereikbaar te zijn en dient het een zuidelijk vervoersknooppunt voor weg en spoor te zijn. Een karakteristieke groen- en waterstructuur in en om de stad maakt ook onderdeel uit van de programmadoelen.

Inmiddels maakt een aantal (autonome) ontwikkelingen het noodzakelijk de programmadoelen voor 2020 en later bij te stellen. Een nieuwe Structuurvisie voor de stad is daarom wenselijk.

Op basis van de Stadsvisie Breda (1999-2005) zijn voor de Structuurvisie Breda 2020 de volgende drie stedelijke ontwikkelingsambities geformuleerd:

- Breda, een stad waar het goed toeven is, met aantrekkingskracht op mensen van binnen en zeker ook van buiten de stad, zowel sociaalcultureel als zakelijk-economisch.
- Breda, een complete en duurzame stad voor haar inwoners, op het gebied van wonen, werken, zorg en cultuur.
- Breda, een regionale, Brabantse en Europese stad, met een externe oriëntatie.



*Uitsnede uit structuurvisie*

De Structuurvisie gaat uit van programmadoelen voor:

- 1 wonen: circa 185.000 inwoners in 2020, 15.000 nieuwe wooneenheden, woonkansen voor oudere en jonge mensen;
- 2 werken: circa 110.000 arbeidsplaatsen in 2020, 250 ha nieuwe bedrijventerreinen, arbeidsplaatsen voor hoog- en lageropgeleiden;
- 3 een goede spreiding van kwalitatieve maatschappelijke voorzieningen voor levensloopbestendige wijken in de stad;
- 4 een infrastructuur die de bereikbaarheid van de stad in stand houdt;
- 5 een karakteristieke groen- en waterstructuur in en om de stad.

Prioriteit wordt gegeven op de middellange termijn (2015) aan lopende transformatieprogramma's voor wonen en werken. Eén van de projecten die hierin is benoemd betreft de spoorzone in het centrum van Breda. De projectlocatie ligt tegen de Spoorzone aan. Dit gebied, 160 hectare groot, wordt een hoogwaardig stedelijk gebied en zal ruimte bieden voor wonen, werken en recreëren. Het aantrekkelijke gebied de Spoorzone sluit goed aan op de nieuwe ontwikkelingen in het plangebied.

Het gebied aan de Tramsingel zal een goede overbrugging vormen tussen de binnenstad en de Spoorzone. Er zal begin 2012 een visie voor dit gebied worden opgesteld.

Er is als gevolg van het huidige economische klimaat sprake van veranderende marktomstandigheden die van invloed zijn op het woningbouwprogramma. Momenteel is er een overschot aan woningbouwplannen in bepaalde segmenten en kantoorruimte. Onder andere hierdoor gaat de ontwikkeling van de spoorzone langzamer dan eerder is voorzien. Derhalve is gestart met een herziening van de Structuurvisie Breda 2020. De herziene structuurvisie zal inspringen op de gewijzigde omstandigheden.

### **3.4.2 Woonvisie**

In het door de gemeenteraad vast te stellen woonbeleid zal worden ingespeeld op de verwachte en gewenste ontwikkelingen op de Bredase woningmarkt. Omdat de dynamiek op het gebied van Wonen groot is wordt de actualisering van het woonbeleid (eerder vastgelegd in de Woonvisie Breda) uitgevoerd in de vorm van een Woonagenda die periodiek kan worden aangevuld. Tezamen met het regieplan Koersgezet wordt met de Woonagenda richting gegeven aan de toekomst van het Wonen in Breda.

De afspraken uit de Woonagenda zullen worden meegenomen bij de herijking van de prestatieafspraken "Alliantie voor wonen in Breda".

### **3.4.3 Geschikt wonen voor iedereen (GWI)**

Geschikt Wonen voor Iedereen (2005) richt zich op de realisatie van een geschikt woonmilieu voor iedereen, met daarbinnen aandacht voor ouderen en mensen met beperkingen, op wijk- en buurtniveau, zodat mensen zo lang mogelijk zelfstandig en prettig in hun gebied kunnen wonen. GWI is aan te merken als een integrerende aanpak, waarbij de verschillende condities om zo zelfstandig te blijven wonen en functioneren in samenhang worden benaderd. De hoofdelementen zijn:

1. voldoende en geschikte huisvesting;
2. een toegankelijke woonomgeving;
3. de aanwezigheid van primaire voorzieningen (winkels, openbaar vervoer, bank, postkantoor en dergelijke);
4. de aanwezigheid van benodigde zorg- en welzijnsvoorzieningen.

In het kader van het GWI-beleid is Breda verdeeld in 15 GWI-gebieden. Per wijk is in kaart gebracht hoeveel voorzieningen er zijn voor wonen, zorg en welzijn. Centraal binnen het beleid staan de Centrale Zones. De Centrale Zone is het kloppend hart van het GWI-beleid, waarbinnen alle voorzieningen op het gebied van wonen, zorg, welzijn en voorzieningen voor de dagelijkse levensbehoeften geconcentreerd zijn.

### **3.4.4 Stedelijke programmering 2020, Koers gezet**

In de 'Structuurvisie Breda 2020' is geschetst wat het ruimtelijke beleid is voor de stad. Hierin is opgenomen dat de stad tot een omvang van 185.000 inwoners kan groeien in 2020. Om dit doel te verwezenlijken is een woningbouwprogrammering opgesteld waarin is aangegeven waar, wanneer en hoeveel woningen gebouwd kunnen worden. Recente inzichten in de demografische ontwikkelingen geven echter aan dat de gemeente minder snel zal groeien dan gedacht, er hoeven tot 2020 minder woningen gebouwd te worden dan gedacht. In regionale afspraken is het maximale aantal te bouwen woningen (en kantoren) per gemeente vastgelegd. Op basis hiervan is in Breda sprake van een overprogrammering aan woningen en kantoren tot 2020. Breda heeft in de bestaande stad voldoende fysieke ruimte voor ontwikkelingen. Er zijn ook meer dan voldoende nieuwbouwplannen in voorbereiding. Het maximum aantal te bouwen woningen is kleiner dan de aantallen woningen die momenteel in voorbereiding zijn. Er is dus onvoldoende programma beschikbaar om de fysieke ruimte in te vullen. Vraag en aanbod zullen beter op elkaar afgestemd moeten worden. Er moet dus een herprogrammering plaatsvinden, waarbij prioriteiten gesteld worden welke woningbouwplannen wel en geen doorgang mogen vinden.

De gemeenteraad heeft op 16 december 2010 de nota 'Koers gezet' vastgesteld. Hierin is aangegeven op welke projecten en gebieden de gemeente zich de komende jaren wil richten. Aangegeven is op welke projecten en gebieden programmatisch wordt ingezet. Ook is het Regie- en Actieplan vastgesteld dat ingaat op de wijze waarop de stedelijke programmering wordt verankerd en welke acties zijn uitgezet om de vraagstukken zoals benoemd in 'Koers gezet' aan te pakken.

Bij nieuwe ontwikkelingslocaties wordt kritisch gekeken of wel ontwikkeld moet en kan worden en zo ja, met hoeveel woningen en welk woningtype. Een toevoeging van (bedrijfs)woningen zal gepaard moeten gaan met een kwalitatieve verbetering van de locatie en met het niet-realiseren van woningbouw elders in de stad.

#### Plangebied Tramsingel 22

Ten aanzien van de locatie Tramsingel wordt gesteld dat dit een gewenste ontwikkeling is, maar dat er eerst elders programma ingeleverd moet worden voordat deze locatie ontwikkeld kan worden. Het betreft 77 woningen met een "bereikbare" huurprijs. Ze zijn bedoeld voor huishoudens die recht hebben op huurtoeslag. Derhalve behoort het volledige project tot de categorie "sociale huur".

Als gevolg van de besluiten in 'Koers Gezet' zal er in 2011 gestart worden met een actualisatie van de Structuurvisie Breda.

### **3.4.5 De Alliantie 2008-2012**

In de Woonvisie Breda 2007-2010 en het nieuwe Woonbeleid heeft de gemeente haar ambities en doelen vastgelegd op het gebied van het wonen, mede in relatie tot doelen van andere beleidsvelden. Door de corporaties is deze visie onderschreven, waarmee de woonvisie richtinggevend is voor de gezamenlijke ambities en de te realiseren doelen.

Als illustratie en uitwerking van het partnerschap tussen gemeente en corporaties, is in december 2008 'De Alliantie 2008 – 2012' getekend. In de Alliantie zijn op zeven thema's prestatieafspraken gemaakt die een invulling geven aan de geformuleerde doelstellingen in de woonvisie.

#### Bijstelling perspectief

Vanaf januari 2009 is de uitvoering van de Alliantie opgepakt. Geconstateerd kan worden dat na anderhalf jaar uitvoering al veel afspraken een uitwerking hebben gekregen. Die 'oogst' van de Alliantie wordt geïllustreerd in het werkplan Uitvoering Alliantie Breda 2008 – 2012. In dit (dynamisch) document wordt de voortgang op de uitvoering van de prestatieafspraken bijgehouden.

Ten gevolge van de stedelijke (her)programmering (in het kader van de uitvoering van het Coalitieakkoord @Breda, 2010-2014) ontstond op enig moment de behoefte om de prestatieafspraken op het thema 'verruiming van de woningvoorraad' te herzien. De Herijkte Alliantie 2011 t/m 2014, getekend op 12 juli 2011, is het resultaat van deze bijstelling van de prestatieafspraken.

De aanleiding voor deze tussentijdse bijstelling van 'De Alliantie 2008 – 2012; meer perspectief voor mensen' is gelegen in de stedelijke (her)programmering. De woningbouwafspraken welke in het kader van de huidige Alliantie 2008-2012 zijn afgesproken, bleken niet langer realistisch tegen de achtergrond van de bijgestelde demografische verwachtingen. Deze noodzaak tot bijstelling werd ook door de corporaties onderkend.

Daartoe is in de tweede helft van 2010 tezamen met de corporaties een proces van herprogrammering doorlopen wat heeft geresulteerd in de gezamenlijke notitie 'Van Koers Gezet naar Gedeelde Koers'. 'Gedeelde Koers' als onderdeel van de besluitvorming rond 'Koers Gezet' is op 16 december 2010 vastgesteld door de Raad. Daarmee werd de basis gelegd om de resultaten van 'Gedeelde Koers' een vertaling te geven via een herijking van de vigerende Alliantie. De Herijkte Alliantie 2011 t/m 2014 is het resultaat van deze bijstelling van de prestatieafspraken en vervangt de Alliantie 2008-2012.

Met de Herijkte Alliantie 2011 t/m 2014 worden enerzijds de woningbouwafspraken met de corporaties voor de periode tot 2020 fors naar beneden bijgesteld alsmede in kwalitatieve zin tegen het licht gehouden, terwijl anderzijds een zogenaamde Plus op de Alliantie is gezet. De maatschappelijke inzet van de corporaties is verbreed ten opzichte van de huidige Alliantie. Tegelijkertijd krijgen de corporaties de mogelijkheid om een aantal nieuwe locaties in de periode tot 2020 in ontwikkeling te brengen.

#### Herziening Alliantie en locatie Tramsingel

Deze herziening is op 12 juli 2011 getekend door de gemeente en de drie woningcorporaties. De afspraken zijn gebaseerd op de door de gemeenteraad vastgestelde nota 'Koers gezet'.

De nieuwbouw die mogelijk wordt gemaakt in onderhavig bestemmingsplan is gebaseerd op de herziene Alliantie. In de herziening zijn ook locaties (waaronder de beoogde woningbouw aan de Tramsingel), opgenomen waar tot 2020 woningbouw kan komen, mits de woningcorporaties aangeven waar elders in de stad programmatisch ruimte wordt gewonnen door o.a. sloop van woningen en het laten vervallen van bouwrechten. Er wordt momenteel over deze zogenaamde 'verdunninglijst' overleg

gevoerd, die binnenkort een juridische verankering zal krijgen. Dit betekent dat er door deze verrekening in aantal geen woningen in de stad bijkomen.

### **3.4.6 Kantorennota 2020**

In december 2012 is de 'Kantorennota Breda 2020' vastgesteld. De 'Kantorennota Breda 2020' beschrijft de beleidskeuzes die de gemeente wil maken ten aanzien van bestaande en nieuw te ontwikkelen kantorenlocaties in de gemeente tot 2020. In de nota wordt ingegaan op de kenmerken van de bestaande kantorenvorraad, trends en ontwikkelingen op de kantorenmarkt, de leegstandproblematiek, de plancapaciteit en er wordt een behoefteprognose gepresenteerd.

De belangrijkste conclusies die in de nota worden getrokken zijn:

- In Breda is sprake van een grote kwantitatieve mismatch tussen plancapaciteit, bestemmingsplanruimte en behoefte
- Breda kent een bovengemiddelde leegstand
- Meeste vraag naar kantoren in het centrum/stationsgebied en langs de snelwegen A-16 en A-27

#### Gevolgen voor het plan

Reeds 10 jaar geleden is door de gemeente een vergunning afgegeven voor een kantoorgebouw op deze locatie. Dit initiatief is reeds meegenomen bij de analyses van de kantorenmarkt en hierin meegenomen als reeds bestaand kantoor. Door de ontwikkeling aan de Tramsingel ontstaat er dus in principe geen extra capaciteit aan kantoren. Aan de hand hiervan kan worden geconcludeerd dat het initiatief dus past binnen de kaders van de kantorennota.

### **3.4.7 Verkeersplan Breda**

Het verkeers- en vervoerbeleid van de gemeente Breda is verwoord in het Verkeersplan Breda (2003). Naast uitgangspunten en oplossingen voor nieuwe infrastructurele situaties geeft het verkeersplan richting aan verdere uitwerking van bestaande programma's op het gebied van parkeren, beheer en onderhoud en het verkeer en vervoersprogramma voor verkeersmanagement en veiligheid.

Voor het gemotoriseerde verkeer geeft het Verkeersplan een zogenaamde categorie-indeling van het wegennet. Hierbij is de functie van de wegen benoemd. Zogenaamde stadsontsluitingswegen zorgen voor de afwikkeling van stedelijk autoverkeer, ofwel het verkeer tussen stadsdelen en het verkeer tussen stroomwegen (autosnelwegen) en stadsdelen. Wijkontsluitingswegen brengen het verkeer van de stadsontsluitingswegen naar de wijken. Tot slot zijn er de erftoegangswegen, die dienen ter ontsluiting van woningen, voorzieningen en bedrijven. De gemeente streeft in 2010 naar een afname van het aantal doden met 25% en het aantal ziekenhuisgewonden met 30% ten opzichte van 1998.

Deze doelstelling is onder andere verwoord in het vigerende Verkeersveiligheidsplan Breda (juni 2002). De Tramsingel is een deel van de belangrijke historische weg rondom het stadcentrum en de singel van Breda en kan worden aangemerkt als wijkontsluitingsweg. De Tramsingel wordt ontsloten door belangrijke wegen als de Belclumweg en de Lunetstraat naar het Noorden. Het plangebied aan de Tramsingel zou hier goed op aangesloten kunnen worden.

### **3.4.8 Parkeernota**

In de gemeentelijke Parkeernota is het aantal benodigde parkeerplaatsen per ruimtelijke of functionele ontwikkeling opgenomen. De ontwikkeling betreft de realisatie van woningen (appartementen) en kantoorruimte. Parkeervoorzieningen worden gerealiseerd binnen het plangebied in een parkeergarage (2 lagen). Voor het bouwplan dient rekening gehouden te worden met de volgende normen:

- 1,2 parkeerplaats per appartement,
- 1,0 parkeerplaats per 100 m<sup>2</sup> bvo als het een kantoor zonder baliefunctie betreft.

# HOOFDSTUK 4 Doelstellingen bestemmingsplan

## 4.1 Inleiding

Dit bestemmingsplan biedt de ruimtelijke en functionele opzet waarbinnen de ontwikkeling van het appartementengebouw en de kantoorruimte dient plaats te vinden.

Momenteel lopen er meerdere initiatieven om gebouwen langs de Tramsingel te bestemmen voor woningen. Zo wordt onderzocht of zowel links als rechts van de beoogde locatie twee kantoorgebouwen omgevormd kunnen worden naar studentenhuisvesting. Dit sluit goed aan op onderhavig project met 77 appartementen.

## 4.2 Ontwikkeling

Het plan bestaat uit een appartementencomplex met 77 appartementen voor starters en senioren. In de plint van het appartementengebouw komt 1.377 m<sup>2</sup> aan kantoorruimte zonder baliefunctie.

Het appartementengebouw bestaat uit een gevarieerde bouwhoogte van 5 en 6 bouwlagen en een maximale hoogte van bijna 20 m aan de zijde van de tramsingel. Aan de achterzijde is sprake van een parkeerdek van 1 laag (max. 3,5 m. exclusief hekwerk). Dit parkeerdek sluit qua hoogte aan op de bestaande bebouwing, die achter het plangebied lager is dan de nieuw geplande bebouwing.

De appartementen hebben loggia's die georiënteerd zijn op het zuiden en kijken uit op de Tramsingel en het water. De woningen zijn te bereiken via een galerij aan de noordzijde.

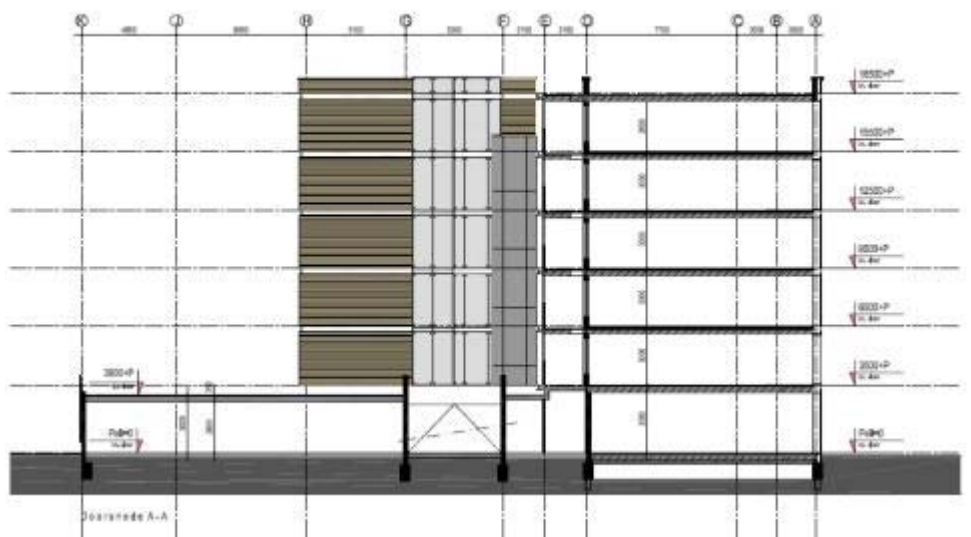
De gevel van het appartementengebouw ligt verspringend ten opzichte van de Tramsingel waardoor een gevarieerd beeld ontstaat. Deze verspringingen worden door de architectuur van het gebouw versterkt, doordat de gevelopeningen, kleur- en materiaalgebruik van de gevel worden afgewisseld bij iedere verspringing.

De woningen krijgen een EPC norm van 0,5. Op het dak van het appartementengebouw komen zonnecollectoren. Ten behoeve van de zonnecollectoren komt er op het dak een ketelhuis.

Achter het gebouw wordt een parkeervoorziening gerealiseerd met 109 plaatsen.

De parkeervoorziening bestaat uit twee lagen en wordt ontsloten vanaf de Gieterijstraat.

Een zijaanzicht is in onderstaande afbeelding weergegeven. Het plangebied aan de Tramsingel, met een oppervlak van circa 4.800 m<sup>2</sup>, wordt grotendeels bebouwd.



Afbeelding 4.7. Dwarsdoorsnede



Afbeelding 4.8. Vooraanzicht appartementengebouw



Afbeelding 4.9. Zij aanzicht appartementengebouw

### **Doelgroep en woningtype**

Door de ligging van het appartementengebouw leent de locatie zich uitstekend voor kleine huishoudens die graag in een centrum stedelijk woonmilieu wonen en zowel in de nabijheid van de fraaie binnenstad alsmede het station van Breda willen wonen. Dat kunnen zowel ouderen, als jongeren/ starters op de woningmarkt zijn.

Indien het Strategisch Voorraad Beleid van WonenBreda wordt bekeken, dan blijkt het grote volkshuisvestelijke belang van de voorgestane ontwikkeling op deze locatie.

In het SVB is geconcludeerd dat de belangrijkste doelgroepen bestaan uit starters en 55+ ers. Gezien het belang van de inkomenssituatie voor de keuze tussen huren of kopen is het vanzelfsprekend dat het met name alleenstaanden zijn die willen huren, meerpersoons-huishoudens tot 55 jaar zonder en mét kinderen zoeken hun heil grotendeels in de koopsector.

De locatie aan de Tramsingel is juist voor starters en senioren bestemd, waarbij het accent op starters ligt. Het appartement sluit goed aan op de woonwens van deze doelgroep.

Uit bronnen van het CBS is gebleken dat het aantal huishoudens zal toenemen van 7,3 miljoen in 2009 tot 8,3 miljoen rond 2039. Het aantal eenpersoonshuishoudens zal de komende jaren flink toenemen waardoor de vraag naar appartementen naar verwachting zal toenemen. De sterke groei van het aantal huishoudens zoals die de afgelopen decennia heeft plaatsgevonden neemt echter af.

### **Ontsluiting**

Het beleidskader wordt gevormd door de gemeentelijke wegcategorisering conform Duurzaam Veilig. De verkeersproductie van de woningen wordt bepaald aan de hand van de kengetallen uit CROW publicatie 256 'Verkeersgeneratie woon- en werkgebieden' en CROW publicatie 272 'Verkeersgeneratie voorzieningen'.

Voor de herontwikkelingslocatie dient de verkeersproductie van de toekomstige situatie in beeld gebracht om zodoende vast te stellen welke extra verkeersaantrekkende werking de herontwikkeling tot gevolg heeft. Teneinde de verkeersaantrekkende werking van het plan te bepalen is er van uitgegaan dat de appartementen elk vijf verkeersbewegingen per dag genereren. Voor de plint is uitgegaan van kantallen, rekening houdend met ligging en omgeving. Hierbij is als worst case 40 verkeersbewegingen per 100 m<sup>2</sup> BVO gehanteerd. Totaal genereert het plan aldus  $77 \cdot 5 + 1377 \cdot 40 / 100 = 935$  verkeersbewegingen.

Op basis van expert judgement wordt geconcludeerd dat de huidige wegenstructuur de extra verkeersbewegingen die het plan genereert op kan vangen.

## Parkeren

Vanuit het gemeentelijk beleid worden de volgende normen voorgeschreven:

| Werken                         |            |       |               |                        |
|--------------------------------|------------|-------|---------------|------------------------|
| Functie                        | Binnenstad | Schil | Overig gebied | Per (eenheid)          |
| Kantoren - zonder baliefunctie | 0,8        | 1,0   | 1,2           | 100 m <sup>2</sup> bvo |
| - met baliefunctie             | 1,5        | 2,0   | 2,5           | 100 m <sup>2</sup> bvo |
| Bedrijfsverzamelgebouw         | 0,8        | 1,0   | 1,2           | 100 m <sup>2</sup> bvo |
| Arbeidsextensieve bedrijven*   | 0,4        | 0,5   | 0,7           | 100 m <sup>2</sup> bvo |
| Arbeidsintensieve bedrijven**  | 1,0        | 1,5   | 2,0           | 100 m <sup>2</sup> bvo |

### Toelichting:

- ◇ \* bestaat uit loods, opslag, groothandel, transportbedrijf en dergelijke
- ◇ \*\* bestaat uit industrie, garagebedrijf, laboratorium, werkplaats en dergelijke.
- ◇ 1 arbeidsplaats omvat 25-35 m<sup>2</sup> bvo voor kantoren en 30-50 m<sup>2</sup> bvo voor de overige werkfuncties.
- ◇ Voor de gemengde milieus uit locatiebeleid (woon-werkterrein Boschstraat, Haagse Markt/Princehage, winkelcentra Prinsenbeek, Bavel, Ulvenhout, Teteringen en wijkvoorzieningen) geldt een hogere parkeernorm van 2,9 per 100m<sup>2</sup> bvo, of 2,5 bij een goede bereikbaarheid per fiets en openbaar vervoer (Stuurgroep stadsregio Breda, 2002).

| Wonen                                       |            |       |               |               |
|---------------------------------------------|------------|-------|---------------|---------------|
| Functie                                     | Binnenstad | Schil | Overig gebied | Per (eenheid) |
| Eengezinswoning                             | 1,3        | 1,6   | 1,8           | Woning        |
| Meergezinswoning, appartement en dergelijke | 1,2        | 1,2   | 1,3           | Woning        |
| Karrierhuur, atelier en dergelijke          | 0,3        | 0,5   | 0,6           | Woning        |
| Bejaardenzorgwoning, aanleunwoning          | 0,3        | 0,4   | 0,5           | Woning        |

### Toelichting:

- ◇ Onderscheid in koop en huur of naar de prijs van de woning wordt niet meer gemaakt, evenmin worden seniorenwoningen nog apart genoemd (worden gezien als eengezinswoningen).
- ◇ In diverse plannen in de binnenstad en in de plannen van Via Breda wordt al een norm gehanteerd van 1 tot 1,5 parkeerplaats per woning. Mede daardoor en door het feit van een verhoogd autobezit (en -gebruik) is de norm voor parkeren in de binnenstad flink hoger geworden.
- ◇ Voor eengezinswoningen en meergezinswoningen, appartementen en dergelijke wordt uitgegaan van 0,3 pp per 100 m<sup>2</sup> BVO voor bezoekers. Bij karrierhuur, atelier en dergelijke en bejaardenzorgwoning en aanleunflat wordt uitgegaan van 0,2 pp per 100m<sup>2</sup> BVO voor bezoekers. Deze parkeernormen zijn in bovenstaande parkeernormen verwerkt.

Voor de herontwikkelingslocatie is een beknopte parkeerbalans opgesteld. In de balans is uitgegaan van de parkeernorm van de gemeente Breda.

De parkeerbalans ziet er als volgt uit:

- Parkeernorm binnenstad schil, appartementen is 1,2 p.p. per appartement x 77 geeft 93 parkeerplaatsen.
- Parkeernorm binnenstad schil, kantoren zonder baliefunctie is 1 p.p. per 100 m<sup>2</sup> bvo bij 1.377 m<sup>2</sup> bvo geeft dat 14 parkeerplaatsen.

Totaal is voor de herontwikkeling aan de Tramsingel 107 parkeerplaatsen vereist. In het huidige ontwerp zijn 109 parkeerplaatsen opgenomen. Het plan voldoet aan de gemeentelijk beleid inzake parkeren.

## HOOFDSTUK 5 Milieu en Landschap

### 5.1 Inleiding

Breda wil een stad zijn waarin mensen graag wonen, werken en recreëren. Leefbaarheid en duurzaamheid zijn hierbij sleutelbegrippen. Daarom dient bij de ruimtelijke planvorming rekening gehouden te worden met de milieuhygiënische aspecten van het plangebied en haar directe omgeving. In dit hoofdstuk zijn de voor dit plangebied relevante milieuaspecten nader toegelicht.

### 5.2 Luchtkwaliteit

Gelijktijdig met de Wet milieubeheer luchtkwaliteitseisen is het 'Besluit niet in betekenende mate bijdragen (luchtkwaliteitseisen)' van 30 oktober 2007 in werking getreden. Een project draagt 'niet in betekenende mate' bij aan de concentratie fijn stof (PM<sub>10</sub>) of stikstofdioxide (NO<sub>2</sub>) in de buitenlucht als de 3% grens niet wordt overschreden. Hiermee wordt bedoeld 3% van de grenswaarde voor de jaargemiddelde concentratie fijn stof of stikstofdioxide. Dit betekent dat feitelijk een toename van 1,2 µg/m<sup>3</sup> toelaatbaar wordt geacht.

Doel van het luchtonderzoek is de invloed van de bestemmingsplanwijziging op de luchtkwaliteit te toetsen aan de "Wet luchtkwaliteit". Deze invloed treedt op via het toegenomen verkeer op de openbare weg. Voor initiatieven ligt de NIBM-grens bij 1.500 of minder woningen (welke ontsloten worden op één ontsluitingsweg), voor kantoorlocaties ligt de grens bij 100.000 m<sup>2</sup> bruto vloeroppervlakte.

Binnen het plan worden ongeveer 118 parkeerplaatsen gerealiseerd. Teneinde de verkeersaantrekkende werking van het plan te bepalen is er van uitgegaan dat de appartementen elk vijf verkeersbewegingen per dag genereren. Voor de plint is uitgegaan van kentallen, rekening houdend met ligging en omgeving. Hierbij is als worst case 40 verkeersbewegingen per 100 m<sup>2</sup> BVO gehanteerd. Totaal genereert het plan aldus  $77 \cdot 5 + 1377 \cdot 40 / 100 = 935$  verkeersbewegingen.

#### Niet in betekenende mate toets (NIBM toets)

Met behulp van een daarvoor ontwikkelde tool is de invloed van het plan op de luchtkwaliteit berekend; zie bijlage en onderstaande tabel.

Hierbij is de volledige verkeersattractie van het plan als extra beschouwd. In de praktijk is er deels sprake van een vervanging van bestaande (bedrijfsmatige) functies waardoor de daarbij behorende verkeersbewegingen vervallen. Per saldo is er dus sprake van een geringere toename dan in de berekeningen is verdisconteerd.

| Worst-case berekening voor de bijdrage van het extra verkeer als gevolg van een plan op de luchtkwaliteit |                                       |      |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------|------|
| Extra verkeer als gevolg van het plan                                                                     |                                       |      |
| Extra voertuigen (weekdaggemiddelde)                                                                      |                                       | 935  |
| Aandeel vrachtverkeer                                                                                     |                                       | 2.1% |
| Maximale bijdrage extra verkeer                                                                           | NO <sub>2</sub> in µg/m <sup>3</sup>  | 1.14 |
|                                                                                                           | PM <sub>10</sub> in µg/m <sup>3</sup> | 0.31 |
| Grens voor "Niet In Betekenende Mate" in µg/m <sup>3</sup>                                                |                                       | 1.2  |
| Conclusie                                                                                                 |                                       |      |
| De bijdrage van het extra verkeer is niet in betekenende mate; geen nader onderzoek nodig                 |                                       |      |

Afbeelding 5.10. Berekening luchtkwaliteit

Uit een berekening blijkt dat voldaan wordt aan de normen en dat nader onderzoek niet noodzakelijk is.

#### Heersende luchtkwaliteit

Ten behoeve van de oprichting van nieuwe appartementen is de heersende luchtkwaliteit beoordeeld. Hierbij is gebruik gemaakt van de door de gemeente Breda aangeleverde gegevens voor de rapportagetool van het ministerie van VROM. Daaruit blijkt dat de heersende concentratie NO<sub>2</sub> langs de Tramsingel niet meer dan 35 µg/m<sup>3</sup> bedraagt, de PM<sub>10</sub> concentratie niet meer dan 25 µg/m<sup>3</sup> en het aantal overschrijdingen van het 24- uursgemiddelde niet meer dan 16. Daarmee wordt voldaan aan de huidige en toekomstige eisen ten aanzien van de luchtkwaliteit.

### Conclusie

Geconcludeerd kan worden dat het plan "niet in betekenende mate" bijdraagt en dat derhalve, op grond van artikel 5.16 lid 1 onder c van de Wet milieubeheer, het aspect luchtkwaliteit geen belemmering vormt voor de planontwikkeling. Verder blijkt dat de heersende luchtkwaliteit ruimschoots voldoet aan huidige en toekomstige grenswaarden zodat ook uit het oogpunt van een goede ruimtelijke ordening geen belemmeringen tegen de planontwikkeling bestaan.

## 5.3 Ecologie

Als beschermde gebieden en soorten in de verdrukking komen, is het verplicht een uitgebreidere 'natuurtoets' uit te voeren en/of een ontheffing of vergunning aan te vragen. In deze paragraaf wordt een beschrijving van de aanwezigheid van beschermde soorten (de feitelijke habitatgeschiktheidsbeoordeling, zie rapportnummer 074689723:0.4, 21 mei 2010) gegeven alsmede een effectbeoordeling en conclusies.

Voor de habitatgeschiktheidsbeoordeling wordt uitgegaan van de volgende werkzaamheden:

- Bouwrijp maken van de grond waarbij aanwezig vegetatie verdwijnt. De bomen aan de noordkant blijven gehandhaafd.
- Bebouwen van het perceel.

Sinds 2005 is een vrijstellingenbesluit in werking, in de vorm van een Algemene Maatregel van Bestuur (AMvB). Hierdoor geldt bij ruimtelijke ontwikkelingen vrijstelling van bepaalde verbodsbepalingen. Deze AMvB verdeelt de beschermde soorten in verschillende categorieën. Afhankelijk van de categorie waarin een bepaalde soort valt, is een ontheffing noodzakelijk (streng beschermde soorten) of geldt een vrijstelling (beschermde, maar algemene soorten), zie tabel 5.2.

| Categorie                                                                    | Ontheffing of vrijstelling bij ruimtelijke ontwikkelingen                                                                                                                                                                                                                                                          |
|------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 1. Algemene soorten                                                          | Vrijstelling                                                                                                                                                                                                                                                                                                       |
| 2. Overige soorten                                                           | Vrijstelling mogelijk mits gebruik gemaakt wordt van een door de minister goedgekeurde gedragscode, anders ontheffing (met lichte toets) noodzakelijk                                                                                                                                                              |
| 3. Soorten op bijlage 4 van de Habitatrichtlijn en soorten in bijlage I AMvB | Ontheffing (met uitgebreide toets) noodzakelijk                                                                                                                                                                                                                                                                    |
| 4. Vogels                                                                    | Beschermingsniveau vergelijkbaar met tabel 2 en 3. Voor het verstoren van broedende vogels wordt geen vergunning afgegeven, werkzaamheden buiten broedseizoen uitvoeren. Uitzondering zijn jaarroond beschermde nesten van bijvoorbeeld zwaluwen en uilen. Het verwijderen van deze nesten is ontheffingsplichtig. |

Tabel 5.2. Beschermingscategorieën AMvB artikel 75 Flora- en faunawet.

### Aanwezigheid beschermde diersoorten

Tijdens een veldbezoek op 15 april 2010 is de (mogelijke) aanwezigheid van beschermde soorten onderzocht. De websites Natuurloket (km-hok 112-400) en Waarneming.nl laten zien dat voor het projectgebied weinig bekend is over de aanwezigheid van beschermde soorten.

#### Flora

In het projectgebied zijn geen beschermde plantensoorten aangetroffen. De omstandigheden zijn niet geschikt voor aanwezigheid van beschermde planten. De aanwezigheid van beschermde plantensoorten in het projectgebied is uitgesloten.

### Vogels

Tijdens het veldbezoek zijn geen nesten of holtes in de bomen aan de noordzijde van het projectgebied aangetroffen. De bomen aan de noordzijde vormen potentieel broedgebied van algemene broedvogels van bossen en struwelen als de merel en houtduif.

De aanwezigheid van jaarrond beschermde nesten is uitgesloten. Het braakliggende deel van het projectgebied vormt geen geschikte broedplaats door verstoring van auto's die parkeren.

### Zoogdieren

Het projectgebied vormt een marginaal leefgebied voor algemene muizen (tabel 1). Verder is het gebied geschikt als marginaal foerageergebied voor vleermuizen (tabel 3). In het gebied bevinden zich geen vaste verblijfplaatsen voor vleermuizen, omdat geschikte bebouwing of bomen met geschikte hollen en gaten niet aanwezig zijn.

### Amfibieën, reptielen en vissen

Door de afwezigheid van water is het projectgebied niet geschikt voor amfibieën.

De aanwezigheid van amfibieën en uiteraard vissen is uitgesloten. Ook de rugstreeppad (tabel 3), berucht om het koloniseren van bouwplaatsen, komt in de directe omgeving niet voor (website RAVON).

In en rond Breda komen verschillende soorten reptielen voor (Delft & Schuitema, 2005, website RAVON). De omstandigheden in het projectgebied zijn echter niet geschikt voor reptielen. Dit komt door het ontbreken van schrale vegetaties en verstoring door parkerende auto's. De aanwezigheid van reptielen is uitgesloten.

### Overige soorten

Andere beschermde soorten, niet behorend tot bovenstaande soortgroepen, komen niet voor in het projectgebied.

Geschikte omstandigheden voor bijvoorbeeld beschermde insecten of andere ongewervelden, zijn niet aangetroffen in het projectgebied. Aanwezigheid van overige beschermde soorten is uitgesloten.

## **Effectbeoordeling**

### Tijdelijke effecten

Tijdens de werkzaamheden vindt verstoring plaats door geluid en menselijke activiteit in het projectgebied en direct omgeving. Verstoring is van toepassing op soorten in het onderzoeksgebied en soorten die in de directe omgeving aanwezig zijn.

Het onderzoeksgebied bevindt zich in het centrum van Breda en auto's parkeren in het projectgebied. Het effect van verstoring is waarschijnlijk klein, omdat het projectgebied al in een verstoorde omgeving ligt. Wanneer tijdens de werkzaamheden kleine zoogdieren aanwezig zijn, kunnen deze onopzettelijk gedood worden.

### Permanente effecten

De werkzaamheden leiden tot permanent verlies van leefgebied voor aanwezige dier- en plantensoorten. Dit is het gevolg van het verwijderen van de vegetatie en het bouwrijp maken van de grond. Hierdoor verdwijnt voor zoogdieren leefgebied. In het gebied is in de huidige situatie al verlichting aanwezig. De nieuwe situatie leidt naar verwachting niet tot een toename van verlichting en leidt niet tot aantasting van het functionele leefgebied van vleermuizen.

### Overtreden verbodsbepalingen

Voor het overtreden van verbodsbepalingen voor kleine zoogdieren (tabel 1) geldt een vrijstelling bij ruimtelijke ontwikkelingen. Vooralsnog leidt uitvoering van de plannen niet tot het overtreden van verbodsbepalingen van de Flora- en faunawet.

## **Conclusies**

Uit de habitatgeschiktheidsbeoordeling van het projectgebied aan de Tramsingel in Breda volgen deze conclusies:

- Het projectgebied ligt braak en doet in de huidige situatie af en toe dienst als parkeerplaats.
- Aan de noordkant van het projectgebied broeden in de bomen mogelijk algemeen voorkomende vogelsoorten. Het projectgebied vormt leefgebied voor algemeen voorkomende grondgebonden zoogdieren.

- De werkzaamheden, die gepaard gaan met de voorziene plannen, leiden vooralsnog niet tot overtreding van verbodsbepalingen van de Flora- en faunawet.

## 5.4 Bedrijven

In de directe omgeving van de betreffende locatie aan de Tramsingel te Breda zijn diverse bedrijven gevestigd. Deze veroorzaken niet allemaal even veel milieuhinder. Hierbij kan, op grond van de Wet milieubeheer, onderscheid worden gemaakt in provinciale en gemeentelijke inrichtingen (bedrijven). Provinciale inrichtingen zijn bedrijven waarvoor Gedeputeerde Staten van de provincie Noord-Brabant bevoegd gezag is. De provincie is dan de instantie die, in de vorm van vergunningen, milieukwaliteitseisen oplegt aan de bedrijven. Voor de gemeentelijke inrichtingen geldt dat Burgemeester en Wethouders van de gemeente Breda bevoegd gezag is. In de regel heeft een provinciale inrichting grotere gevolgen voor het milieu dan een gemeentelijke inrichting.

Binnen het onderzoek is uitgezocht welke provinciale en gemeentelijke inrichtingen gelegen zijn binnen een straal van enkele honderden meters ("directe nabijheid") van de betreffende locatie aan de Tramsingel te Breda. De milieugevolgen worden per inrichting besproken.

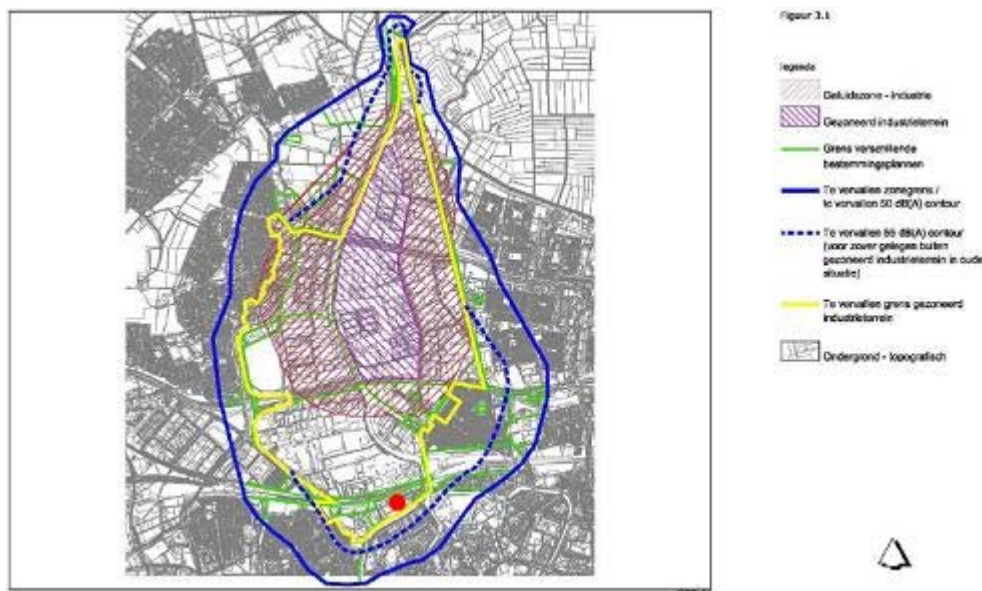
### Industrieterrein Breda noord

De onderzoekslocatie van WonenBregburg aan de Tramsingel te Breda valt in het bestemmingsplan "Tramsingel e.o.". Hieruit blijkt dat het equivalente geluidsniveau op gevoelige bestemmingen van de betreffende locatie niet hoger mag zijn dan 50dB(A).

Dit bestemmingsplan is, qua geluidssituatie, partieel herzien middels de "Parapluvoorziening geluidzone industrieterrein Breda-Noord". Aanleiding voor deze herziening is onder andere de intrekking van de vergunde rechten van CSM Suiker B.V.

Bij deze herziening zijn geluidcontouren verkleind. Het plangebied valt nu buiten de geluidcontour.

Onderstaand figuur geeft een overzicht van de aangepaste contourgrenzen.



Figuur 5.1. Geluidscontouren

De conclusie uit de partiële herziening van het bestemmingsplan luidt als volgt: "In de huidige situatie zijn op een groot deel van dit industrieterrein geen grote lawaaimakers (zoals bedoeld in artikel 2.4. van het IVB) meer aanwezig". Aan de andere kant wordt de vestiging van geluidhinderlijke inrichtingen (zoals bedoeld in artikel 2.4. van het IVB) uitgesloten voor het gebied dat onder andere valt onder het bestemmingsplan "Tramsingel e.o.".

### Effectbeoordeling

Uit bronnen van de provincie Noord-Brabant is een overzicht gemaakt van alle provinciale inrichtingen binnen de gemeente Breda. Hieruit kwamen 31 bedrijven naar voren. Van deze groep ligt één bedrijf

in de directe nabijheid van de onderzoekslocatie aan de Tramsingel. Dit betreft de milieustraat Slingerweg 9.

#### Milieustraat Slingerweg 9

In de directe nabijheid van de onderzoekslocatie aan de Tramsingel is aan de Slingerweg nummer 9 een milieustraat gelegen, zie onderstaande afbeelding.

De milieustraat is eigendom van de gemeente Breda. De provincie Noord-Brabant is bevoegd gezag voor de milieuvergunning.

Doordat de partiële herziening Tramsingel geldt, is niet langer sprake van een gezoneerde industrieterrein Breda- Noord (zie ook het laatste onderdeel van deze paragraaf). De beoordeling van de geluidssituatie, zoals hierboven weergegeven, dient nog te worden aangepast in de milieuvergunning waarover het bedrijf beschikt. Dit leidt tot aangepaste vergunningvoorschriften. De conclusie zal, gezien het geringe aantal en de geringe sterkte van de geluidbronnen binnen de inrichting, niet veranderen.



Concluderend kan worden gesteld dat deze inrichting geen nadelige gevolgen op milieugebied heeft voor de planvorming aangaande de locatie van WonenBreburch aan de Tramsingel te Breda.

#### CSM Suiker B.V.

De Bredase suikerfabriek, CSM Suiker B.V., ligt in de directe nabijheid van de onderzoekslocatie aan de Tramsingel. Deze provinciale inrichting heeft echter geen vergunde rechten meer. Alle milieuvergunningen voor dit bedrijf zijn ingetrokken (2-2-2006, 26-10-2006, 31-1-2006). Alle (fabrieks)gebouwen van CSM zijn inmiddels gesloopt, gemeente Breda heeft hiervoor sloopvergunningen afgegeven. Daarbij zullen zich, op grond van de partiële herziening ("Parapluvoorziening geluidzone industrieterrein Breda-Noord") van het bestemmingsplan "Tramsingel", geen nieuwe geluidhinderlijke inrichtingen (zoals bedoeld in artikel 2.4. van het IVB) vestigen in het betreffende gebied.

#### **Gemeentelijke inrichtingen**

In de (directe) nabijheid van de onderzoekslocatie aan de Tramsingel te Breda zijn enkele kleine bedrijven gevestigd, waarvoor Burgemeester en Wethouders van Breda bevoegd gezag is. Het gaat hier voornamelijk om (kleine) winkels (bron: "Parapluvoorziening geluidzone industrieterrein Breda-Noord"). Zij veroorzaken nauwelijks hinder op de onderzoekslocatie aan de Tramsingel te Breda en worden derhalve niet nader besproken.

De woningbouwlocatie ligt bij een bus service station en kantoor van Veolia transport.

De activiteiten het dichtstbij de beoogde woningbouwlocatie vinden overdekt plaats, er wordt dan ook geen geluidshinder verwacht.

Op grond van het activiteitenbesluit mag de maximale geluidsbelasting op de gevel van woningen 50 dB(A) zijn. Verwacht wordt dat, doordat de activiteiten overdekt plaatsvinden, hieraan zal worden voldaan.

### **Conclusie**

Concluderend kan worden gesteld dat de geluidbelasting, ten gevolge van bedrijvigheid op industrieterrein Breda-Noord, de planvorming van de betreffende locatie aan de Tramsingel te Breda niet beïnvloedt.

## **5.5 Verkeerslawaaï en spoorweglawaaï**

Voor de realisatie van de nieuwe woningen is het noodzakelijk de geluidsbelasting aan de gevel in beeld te brengen. Het plangebied ligt in de invloedssfeer van het spoor en een drukke weg (Tramsingel). De overige wegen in en rondom het plangebied maken onderdeel uit van 30 km regime. Er is akoestisch onderzoek uitgevoerd naar de geluidsbelasting op de gevel (rapp. nr. Ge080170abA3.jve, 18 november 2011). Het onderzoek is opgenomen als bijlage bij de toelichting.

In het akoestisch onderzoek is uitgegaan van 100 appartementen, uiteindelijk zal het bestemmingsplan voorzien in de realisatie van 77 appartementen. Doordat de geluidsbelasting is berekend met behulp van waarneempunten heeft de aanpassing van 100 naar 77 appartementen geen gevolgen voor de conclusie uit het akoestisch onderzoek en het besluit tot het verlenen van hogere waarde.

### **5.5.1 Conclusie geluidbelasting op de gevel**

Uit de berekeningen blijkt dat er op verschillende waarneempunten een overschrijding van de voorkeursgrenswaarde plaatsvindt ten gevolge van de gezoneerde (spoor)wegen (zie tabel 5, tabel 6 en tabel 7 van het onderzoek). Voor deze waarneempunten dient een hogere waarde aangevraagd te worden. Hierbij is het 'Ontheffingenbeleid Wet geluidhinder: Wegverkeerslawaaï, spoorweglawaaï en industrielawaaï van de Gemeente Breda, augustus 2007' van toepassing.

De berekende geluidbelastingen bedragen maximaal de binnenstedelijke maximale ontheffingswaarde van 63 dB (inclusief aftrek conform artikel 110g Wet geluidhinder en exclusief kruispunttoeslag). De berekende geluidbelasting ten gevolge van railverkeer bedraagt maximaal 67 dB.

Uit de in hoofdstuk 4.2 van het rapport voorgestelde maatregelen blijkt dat behoudens een geluidarm wegdektype voor de Tramsingel en een geluidsscherm aan de achterzijde van het gebouw, redelijkerwijs geen maatregelen mogelijk of wenselijk zijn om de geluidbelasting onder de voorkeursgrenswaarde te brengen.

### **Aanvraag Hogere Waarden**

Een samenvatting van de aan te vragen hogere waarden is in tabel 5, tabel 6 en tabel 7 van het rapport weergegeven. Ter informatie is in tabel 8 de gecumuleerde geluidbelasting ten gevolge van al het relevante weg- en railverkeer tezamen opgenomen.

### **Geluidwering gevel en binnenniveau**

Om het binnenniveau van 33 dB ten gevolge van verkeerslawaaï niet te overschrijden zal er een onderzoek moeten worden uitgevoerd naar de geluidwering van de gevel. Ter bepaling hiervan zal moeten worden uitgegaan van de gecumuleerde geluidbelastingen van alle akoestisch relevante wegen rondom het project en de geluidbelasting van de spoorweg. De maatgevende geluidbelasting dient te worden aangehouden, zie hiervoor paragraaf 4.4 en de resultatentabel opgenomen in bijlage 7.

### **Nadere toelichting ontheffing**

De ontheffingswaarde van 63 dB geldt voor de situatie stedelijk gebied, nog te bouwen (niet geprojecteerde) woningen en een reeds aanwezige weg en voor spoorweglawaaï bedraagt de maximale ontheffingswaarde 68 dB. Verder is een kantoorgebouw weliswaar niet toetsingsplichtig in het kader van de Wgh. In de rechtspraak is wel bepaald dat het een geluidgevoelig gebouw is in het kader van de Wro nu er gedurende langere periode van de dag mensen verblijven. Om een ontheffing

te verkrijgen dienen maatregelen te worden genomen. Behoudens een geluidarm wegdektype voor de Tramsingel en een geluidsscherm aan de achterzijde van het gebouw zijn redelijkerwijs geen maatregelen mogelijk of wenselijk om de geluidbelasting onder de voorkeursgrenswaarde te brengen. Er zal stil asfalt worden aangelegd.

### 5.5.2 Conclusie geluidwering gevel en binnenniveau

Om het binnen niveau van 33 dB ten gevolge van verkeerslawaai niet te overschrijden zal er een onderzoek moeten worden uitgevoerd naar de geluidwering van de gevel. Ter bepaling hiervan zal moeten worden uitgegaan van de gecumuleerde geluidbelastingen van alle akoestisch relevante wegen rondom het projectgebied en de geluidbelasting ten gevolge van de spoorweg.

## 5.6 Watertoets

### Beleid

#### Nationaal Bestuursakkoord Water

In het kader van het Nationaal Bestuursakkoord Water dient in de toekomst ondermeer de wateropgave (zowel in het stedelijk als ook in het landelijk gebied) te worden uitgewerkt. Hierbij zijn de genoemde werknormen, die afhankelijk zijn van het grondgebruik, maatgevend. Ten behoeve van deze wateropgave kan in de toekomst ruimte voor waterberging benodigd zijn binnen de bestemmingsplangrenzen. Op basis van de thans beschikbare informatie is echter hiervoor nog geen ruimtelijke reservering voorzien.

In voorkomende gevallen zal de gemeente deze mogelijke functieveranderingen (bijvoorbeeld dubbelbestemming) door middel van een 'partiële herziening' of een 'vrijstelling' wijzigen. De watertoets zal dan worden doorlopen, het betreffende 'plangebied' zal worden besproken in het waterpanel en er zal een waterparagraaf worden opgesteld. Op deze wijze is het aspect water ook in de toekomst op een zorgvuldige wijze ingebed in het bestemmingsplan.

Indien sprake is van nieuw verhard oppervlak, wordt op basis van de werknormen in het 'Nationaal Bestuursakkoord Water' voor het stedelijk gebied  $T=100$  geëist. Het is het meest voor de hand liggend (vaak eenvoudig mogelijk door toestaan van peilstijging tot aan het maaiveld) dat deze wordt meegenomen in de aan te leggen infiltratie/retentievoorziening. Het is echter toegestaan om deze retentie te realiseren in groenstroken en op straat, indien er geen afwenteling plaatsvindt op andere gebieden en geen wateroverlast optreedt in woningen en bedrijven. Dit laatste is vaak alleen mogelijk als er sprake is van een nieuwe ontwikkeling.

#### Waterschap Brabantse Delta

Het waterschap is verantwoordelijk voor het waterbeheer (waterkwaliteit en kwantiteit) binnen het plangebied. Op waterhuishoudkundige ingrepen is de Keur van toepassing. De Keur is een waterschapsverordening die gebods- en verbodsbepalingen bevat met betrekking tot ingrepen die consequenties hebben voor de waterhuishouding en het waterbeheer. Zo is het onder andere verboden zonder vergunning van het dagelijks bestuur te lozen op het oppervlaktewater bij een uitbreiding van het verhard oppervlak groter of gelijk aan 2.000 m<sup>2</sup>.

Indien door de ontwikkeling het verhard oppervlak met meer dan 2.000 m<sup>2</sup> toeneemt eist het waterschap compensatie voor de uitbreiding van verharding. Dit heeft als doel te voorkomen dat de ontwikkeling leidt tot een versnelde en/of vergrote afvoer van hemelwater uit het gebied. Een afvoerend verhard oppervlak kleiner dan 2.000 m<sup>2</sup> zal worden meegenomen in het kader van de 'Stedelijke wateropgave'. Voor het aanleggen van een overstort-/lozingsconstructie moet nog wel een vergunning in het kader van de Keur worden aangevraagd.

Compensatie dient plaats te vinden volgens de voorkeursvolgorde:

- Infiltreren
- Retentie binnen het plangebied
- Retentie buiten het plangebied
- Berging in bestaand watersysteem

Bij het dimensioneren van de retentie-/infiltratievoorziening dient rekening te worden gehouden met het hele frequentiebereik van neerslaghoeveelheden met een herhalingsjijd van 1 tot 100 jaar. Aangezien de retentiebehoefte het grootst is bij T = 100 is deze waarde maatgevend. Hierbij dient in zandgebieden minimaal 780 m³ per ha verhard oppervlak retentie te worden gerealiseerd uitgaande van de landbouwkundige afvoernormen.

In gebieden met klei in de bovengrond volstaat een benodigde retentie van 604 m³ per ha verhard oppervlak.

Indien afkoppeling van bestaande verharding plaatsvindt, het bestaande rioolstelsel niet wordt aangepast en lozing binnen het bestaande rioleringsgebied wordt gesitueerd, is compensatie van de berging in het stelsel niet verplicht. Bij afkoppelen met aanpassing van het rioolstelsel, of als lozing plaatsvindt buiten het bestaande rioleringsgebied, dient het verlies aan berging te worden gecompenseerd. Retentie wordt gezien als een gezamenlijke opgave voor gemeente en waterschap.

### Lokale Bodemopbouw

In 1999 is door Grondslag Milieukundig Adviesbureau een evaluatierapport bodemsanering opgesteld. In opdracht van WonenBreda is door BOOT in 2009 een verkennend/ actualiserend bodemonderzoek opgesteld. Door Lankelma Geotechniek is in 1999 een geotechnisch onderzoek uitgevoerd.

De onderzoekslocatie is gelegen aan de noordoostgrens van het centrum Breda circa 100 meter ten zuiden van de spoorlijn Breda-Roosendaal. Het huidige terrein is braakliggend, deels in gebruik als parkeerterrein.

In 1999 zijn 44 sonderingen op de planlocatie uitgevoerd. De maaiveldhoogte ter plaatse van de sondeerpunten varieerde van 1,78 m+NAP tot 2,26 m+NAP. Uit de sonderingen uitgevoerd tot een maximale diepte van 28 m-NAP volgt de volgende bodemopbouw:

| Diepte<br>(m tov NAP)   | Bodemomschrijving                    |
|-------------------------|--------------------------------------|
| Maaiveld tot - 4,0      | Toplaag en zand                      |
| - 4,0 tot -13 à -16     | Matig vast tot zeer vast gepakt zand |
| -13 à -16 tot -18 à -21 | Leem en zandlagen                    |
| -18 à -21 tot -28       | Matig tot vast gepakt zand           |

### Regionale Bodemopbouw

De regionale bodemopbouw is navolgend weergegeven en bepaald op basis van TNO-NITG en verkennend/actualiserend bodemonderzoek uitgevoerd door BOOT.

| Diepte<br>(m tov NAP)   | Lithologie                                                         | Pakket                             | Geologische<br>Formatie |
|-------------------------|--------------------------------------------------------------------|------------------------------------|-------------------------|
| Maaiveld tot 15 m-NAP   | Zeer fijn tot matig grof, zwak tot matig siltig, zwak grindig zand | 1 <sup>e</sup> watervoerend pakket | Van Boidel              |
| 15 m-NAP tot 42 m-NAP   | Klei en fijne zandafzettingen                                      | Scheidende lagen                   | Van Peize Weelde -      |
| 42 m-NAP tot 90 m-NAP   | Matig fijn zand boven klei afzettingen                             | 2 <sup>e</sup> watervoerend pakket | Maassluis complex       |
| 90 m-NAP tot 215 m-NAP  | Middelgrof zand, mogelijk kleilagen                                | 3 <sup>e</sup> watervoerend pakket | Van Oostafhout          |
| 215 m-NAP tot 280 m-NAP | Klei                                                               | Scheidende laag                    | Van Breda               |

### Grond- en oppervlaktewater

Aan de overzijde van de weg aan de zuidzijde van het terrein is een singel gelegen.

De singel gaat in het noorden over in de Mark. In de directe omgeving is verder geen omvangrijke oppervlaktewater aanwezig.

De grondwaterstromingsrichting is vermoedelijk richting de zuidelijk gelegen singel. Verticaal gezien is er overwegend sprake van een kwelsituatie. Regionaal stroomt het water richting het noorden. In februari 2009 zijn in de milieukundige peilbuizen grondwaterstanden van circa 160 cm-mv waargenomen.

#### Riolering

De riolering aan de Tramsingel bestaat uit een gemengd stelsel. In de Smederijstraat en de Gieterijstraat is een gescheiden stelsel aangelegd. Het hwa-riool (hemelwaterafvoer) heeft een lozingspunt op de singel ten zuiden van de Tramsingel.

#### **Inventarisatie mogelijkheden en risico's**

Op basis van de huidige en toekomstige situatie zijn de belangrijkste eisen vanuit het waterschap/gemeente beschreven. Daarnaast zijn op basis van de bodemopbouw en grondwaterstand de (on)mogelijkheden benoemd.

De minimale weg- en bouwpeilen dienen te voldoen aan de ontwateringsnormen.

De ontwatering is de afstand tussen het huidige maaiveld en de maatgevende hoogste grondwaterstand. Dit is de grondwaterstand die ten hoogste drie maal per jaar wordt overschreden of ten hoogste 14 dagen per jaar wordt bereikt.

Aan de hand van de meetreeksen is de maatgevende hoogste grondwaterstand (MHG) bepaald. Daarbij ligt de maatgevende hoogste grondwaterstand circa 0,2 meter hoger dan de GHG.

Voor de bebouwing dient de ontwatering minimaal 70 cm te zijn. Uitgaande van de gemeten grondwaterstanden van circa 160 cm-mv in de natte winterperiode wordt verwacht dat de ontwatering voldoende is. Ten oosten van de locatie ligt een gescheiden stelsel. Het hwa-stelsel (hemelwaterafvoer) loost op de zuidelijk gelegen singel. Bij de gemeente dient nagevraagd te worden of de dimensies van het hwa-stelsel voldoende zijn om het toekomstig verhard oppervlak op aan te sluiten.

#### **Benodigde compensatie verhard oppervlak**

Uit het beleid van het waterschap volgt dat indien het verhard oppervlak met meer dan 2.000 m<sup>2</sup> toeneemt compensatie van de verharding wordt geëist. In de huidige situatie is het terrein volledig onverhard. Echter voor de sloop van de bebouwing was het terrein grotendeels verhard. Het waterschap heeft aangegeven dat het gescheiden stelsel in het openbaar gebied gedimensioneerd is. Om die reden is door het waterschap aangegeven dat compensatie op de onverharde situatie noodzakelijk is.

Ervan uitgaande dat compensatie noodzakelijk is dient 780 m<sup>3</sup>/hectare verhard oppervlak aan retentie te worden gerealiseerd. Gezien het gehele terrein verhard wordt (circa 4.000 m<sup>2</sup>) dient 312 m<sup>3</sup> berging gerealiseerd te worden.

#### Infiltratiemogelijkheden

Op basis van de bodemopbouw en grondwaterstand zijn de infiltratiemogelijkheden bepaald. Op basis van de bodem, bestaande uit fijn tot grof grindig zand is de bodem geschikt voor infiltratie. Op basis van de waargenomen grondwaterstanden van circa 160 cm-mv in de natte winterperiode wordt verwacht dat de grondwaterstand voldoende diep is voor infiltratie. Echter de milieu hygiënische kwaliteit van de ondergrond staat deze oplossing in de weg.

#### Compensatiemogelijkheden

In principe dient compensatie gerealiseerd te worden binnen het plangebied. Het plangebied bestaat bijna volledig uit bebouwing. Hierdoor zijn er alleen mogelijkheden om bovengrondse retentievoorzieningen te realiseren zoals een wadi of een groen dak.

De compensatie kan ook gerealiseerd worden door ondergrondse voorzieningen onder de bebouwing te realiseren.

#### **Conclusie**

Indien de toename van het verhard oppervlak gecompenseerd dient te worden, zal een retentievoorziening van 312 m<sup>3</sup> gerealiseerd moeten worden.

De bodem- en grondwatersituatie is in principe geschikt voor infiltratie, echter doordat de locatie grotendeels bebouwd wordt zijn de infiltratiemogelijkheden minimaal. Ondergrondse berging onder de bebouwing is technisch mogelijk, maar relatief kostbaar.

Het lozen van het hemelwater op een gemeentelijk riool is niet mogelijk. Het waterschap heeft aangegeven dat lozen op Singel, ondanks de bodemverontreiniging, akkoord is mits WonenBreborg retentie aanlegt en/of op een gemeentelijk project bergingsruimte ingekocht kan worden. Overeengekomen is dat WonenBreborg een maximale oppervlakte extensief groen sedumdak met een retentiecapaciteit van in totaal 66,6 m<sup>3</sup> aanlegt op het woongedeelte, rekening houdend met het huidige ontwerp dat voorziet in zonnepanelen op het dak. Daarnaast is in overleg met de gemeente bepaald dat deze ontwikkeling gebruik mag maken van de extra retentie die reeds is aangelegd bij het uitgraven van de nieuwe haven.

Om te voorkomen dat de bodem en/of het (grond)water verontreinigd worden, wordt bij voorkeur gewerkt met milieuvriendelijke bouwmaterialen. Het gebruik van uitlogende bouwmaterialen, zoals lood, koper, zink en zacht PVC wordt zoveel mogelijk beperkt. Deze stoffen kunnen zich ophopen in het (water)bodemsysteem en hebben hierdoor een nadelige invloed op de water(bodem)kwaliteit en ecologie.

## 5.7 Externe veiligheid

Inzake BP Tramsingel/ Externe Veiligheid is er contact geweest met de brandweer. Voor externe veiligheid is gekeken naar de risicobronnen in de omgeving, waarbij een toetsing heeft plaatsgevonden aan de geldende normen. Tevens zijn de stappen van de verantwoording groepsrisico doorlopen.

### Normen

#### Plaatsgebonden risico

Plaatsgebonden risico is de plaatsgebonden kans per jaar dat een onbeschermde persoon komt te overlijden ten gevolge van een ongeval met gevaarlijke stoffen. De kans van éénmaal in de miljoen jaar op een dergelijk ongeval is als norm in de regelgeving opgenomen. Het plaatsgebonden risico (PR) is weer te geven met een contour rondom een activiteit. Als norm wordt een PR10-6 contour gehanteerd. Binnen deze contour mogen geen kwetsbare bestemmingen aanwezig zijn en in beginsel ook geen beperkt kwetsbare bestemmingen.

#### Groepsrisico

Het groepsrisico geeft de kans per jaar aan dat een groep personen van een bepaalde grootte (bijvoorbeeld 10, 100 of 1000 personen tegelijk slachtoffer wordt van een ongeval met gevaarlijke stoffen). Het groepsrisico (GR) wordt weergegeven in een curve waarin het aantal personen is afgezet tegen de kans per jaar op (tegelijk) overlijden. Het groepsrisico is echter geen harde norm, maar een oriënterende waarde.

Als het groepsrisico toeneemt als gevolg van een ontwikkeling, dan moet ook gekeken worden naar de volgende elementen.

- De mogelijkheden van zelfredzaamheid van personen in de omgeving van de risicobron (ontvluchting);
- De mogelijkheden van bestrijdbaarheid van een incident of ramp;
- Mogelijke alternatieven;
- Mogelijke risicoreducerende maatregelen.

Deze verantwoording houdt in dat het bevoegd gezag afweegt of een toename van het groepsrisico acceptabel is.

### Onderzoek

Na raadpleging van de risicokaart (Afbeelding 5.11) blijkt transport gevaarlijke stoffen plaats te vinden en, net buiten het plangebied, een tankstation met lpg verkoop aanwezig te zijn.

Er is een onderzoek uitgevoerd naar deze risicobronnen, waarvan de resultaten zijn weergegeven in het onderzoek 'Analyse externe veiligheid Tramsingel' (rapp.nr 074684209:0.5, 21 mei 2010). In

januari 2012 is dit onderzoek geactualiseerd en weergegeven in het rapport Actualisatie analyse externe veiligheid”(rapportnr. 076138360:A , 2 januari 2012) In deze toelichting zijn de belangrijkste conclusies overgenomen.



### 5.7.1 Risico's

#### Spoortraject Breda-Tilburg

Op basis van de uitgangspunten in het actualisatierapport, overschrijdt het groepsrisico in de huidige situatie overschrijdt de oriëntatiewaarde niet. Het groepsrisico na realisatie van de appartementen neemt toe ten opzichte van de huidige situatie. Dit komt omdat er meer mensen voorzien worden binnen de 200 meter vanaf het spoor. Het groepsrisico blijft onder de oriëntatiewaarde.

Naast het rekenkundige resultaat is voor de verantwoording groepsrisico ook het effectgebied bepalend. Deze bepaalt welke scenario's van toepassing zijn. Het plangebied ligt ongeveer op 160 meter afstand van het spoor. Dat betekent dat een incident met brandbare gassen en toxische stoffen effect kunnen hebben op het plan.

#### Het LPG-tankstation

Op basis van een ingeschatte locatie van het LPG-vulpunt en het reservoir ligt het invloedsgebied niet over de planlocatie. Omdat het maatgevende scenario met LPG wel invloed heeft buiten de 150 meter, worden de effecten in de volgende paragraaf kort beschouwd.

### 5.7.2 Scenario's

Voor alle scenario's geldt dat er een aantal gebouwen tussen de risicobron en het plangebied staan. Deze zorgen wel voor een afschermende werking.

#### Spoor, toxische stoffen

Het effectgebied van een ongeval met toxische stoffen is potentieel groot. Dit omdat deze zich verplaatst met de windrichting. Afhankelijk van het soort stof, de windrichting en de windsnelheid kan deze zich over een grote afstand verspreiden.

De inzet van de brandweer bij een dergelijk incident zal in eerste instantie gericht zijn op het 'verdunnen' van een toxische stof, zodat het minder effect heeft op de omgeving. Hiervoor wordt gebruik gemaakt van een waterscherm.

Als maatregel voor een dergelijk scenario bij gebouwen wordt vaak voorgesteld om gebruik te maken van een afsluitbaar ventilatiesysteem. Omdat de ontwikkeling hier woningen betreft is dit geen reële oplossing. Deze maatregel kan vooral toegepast worden bij bedrijven.

### **Spoor, brandbare gassen**

Het scenario wat bij de brandbare gassen hoort, is het BLEVE- scenario. Dit betreft eenzelfde soort scenario als bij het LPG-tankstation van toepassing is. Dit scenario kenmerkt zich door een vuurbal in combinatie met een drukgolf. Door de afstand van het spoor is de verwachting dat het plan met name hinder kan ondervinden van de drukgolf. Deze drukgolf kan schade aan het pand aanrichten. Eventueel kunnen in dit gebied ook branden ontstaan.

De inzet van de brandweer is afhankelijk van het moment dat zij ter plaatse komen. Indien er nog geen explosie heeft plaatsgevonden zal zoveel mogelijk gekoeld worden. Indien de BLEVE heeft plaatsgevonden wordt ingezet op het bestrijden van de vuurhaarden die ontstaan zijn.

Maatregelen tegen dit scenario zijn er niet. Indien het gebouw net langs het spoor staat, wordt vaak voorgesteld om een zwaarder glassoort te gebruiken of een antisplinterfolie aan te brengen. Gezien de ligging t.o.v. het spoor is deze maatregel voor dit gebouw niet effectief.

### **Tankstation LPG**

Dit scenario verloopt op dezelfde manier als beschreven bij een incident op het spoor. De verwachting is alleen dat de omvang kleiner is, omdat in een tank of een tankwagen minder LPG aanwezig is, dan in een ketelwagen op het spoor. Ook wordt het plan afgeschermd door een ander gebouw. Dit beperkt de eventuele effecten.

Op basis van de scenario's zijn er voor dit plangebied geen maatregelen noodzakelijk. Dit gezien de ligging van het plan ten opzichte van de risicobronnen.

## **5.7.3 Zelfredzaamheid**

De zelfredzaamheid geeft aan in welke mate de aanwezigen in staat zijn om zich op eigen kracht en initiatief in veiligheid te brengen. De mensen in het plangebied worden als zelfredzaam beschouwd. In de meeste gevallen zijn mensen verminderd zelfredzaam als ze niet kunnen bedenken om weg te gaan of het wel bedenken, maar het niet kunnen. Denk daarbij aan gevangenen, kinderen, minder validen en oudere mensen.

Op basis van de locatie hebben de mensen voldoende mogelijkheden om te vluchten. Indien een incident plaatsvindt bij het tankstation kunnen mensen via de Tramsingel, richting de Academiesingel het gebied verlaten. Bij een incident op het spoor kan dit via dezelfde route verlopen.

## **5.7.4 Hulpverlening**

Voor de hulpverlening geldt een aantal aandachtspunten. Dit zijn:

- bereikbaarheid van het gebied;
- voldoende bluswater en opstelplaatsen.

Met de bereikbaarheid van het gebied wordt bedoeld dat de toegang voor de hulpdiensten een andere is dan de vluchtroute voor mensen in het gebied. De aanrijdroutes voor de hier beschouwde incidenten zijn niet gelijk aan de vluchtroutes. Een kazerne is gelegen aan de westzijde van het plangebied, eveneens aan de Tramsingel.

In het brandweeradvies van 14 december 2011 is aangegeven aan welke eisen de wegen moeten voldoen. Omdat het bestemmingsplanplan Tramsingel 22 niet voorziet in het aanpassen van wegen, is dit verder niet beschouwd.

Naast bereikbaarheid is het hebben van voldoende bluswater en opstelruimte ook een randvoorwaarde. Met betrekking tot deze aspecten voor het spoor en het tankstation kan advies worden ingewonnen bij de brandweer. In het advies van 14 december 2011 is aangegeven waar de primaire en secundaire bluswatervoorziening aan moet voldoen.

## **5.7.5 Conclusie**

Voor externe veiligheid neemt het groepsrisico licht toe als gevolg van het plan, maar blijft onder de oriëntatiewaarde. Echter gezien de ligging van het plan, zijn er geen aanvullende maatregelen nodig, die in het kader van de bestemmingsplanprocedure vastgelegd kunnen worden.

## 5.8 Bodem

Op het terrein is een tweetal olieverontreinigingen gesaneerd. Hierbij zijn twee restverontreinigingen achtergebleven. Daarnaast is aan de oostzijde van de locatie een restverontreiniging met vluchtige Chloorkoolwaterstoffen (VOCI) aanwezig. Deze is gesaneerd en na afloop van de sanering (1998) gemonitord tot 2004. in de laatste monitoringsronde zijn nog steeds gehalten aan VOCI gemeten tot boven de interventiewaarden.

Voor het bepalen van de milieukundige bodemsituatie is een tweetal onderzoeken uitgevoerd. In het rapport "Evaluatierapport Bodemsanering Tramsingel te Breda, van 22 januari 1999" van Grondslag Milieukundig Advies en het rapport "verkenkend / actualiserend bodemonderzoek conform NEN 5740, dd 10 maart 2009" van BOOT Organiserend Ingenieursbureau, wordt geconcludeerd dat de verontreiniging voldoende geactualiseerd is en dat de vastgestelde kwaliteit niet tot problemen leidt bij de toekomstige ontwikkelingen. Sinds het verkennend/ actualiserend bodemonderzoek in maart 2009 hebben op de locatie geen bodembedreigende activiteiten plaatsgevonden.

Tijdens de verdere procedures (ontwikkeling stedenbouwkundig plan, aanvraag bouwvergunning) en de uiteindelijke uitvoer van de werkzaamheden moet wel rekening gehouden worden met de aanwezige verontreinigingen. Hiervoor zal het WBB (Wet BodemBeheer) spoor gevolgd moeten worden. Zodra de definitieve inrichtingsplannen bekend zijn kan bepaald worden welke aanvullende gegevens noodzakelijk zijn om de plannen uit te voeren. Hierbij moet bijvoorbeeld gedacht worden aan het uitvoeren van aanvullend/nader bodemonderzoek en het opstellen van een saneringsplan.

## 5.9 Duurzaamheid

In het project worden duurzame voorzieningen toegepast om zo het milieu en de omgeving zo min mogelijk te belasten.

De energievoorziening is gebaseerd op levering van warmte en warm tapwater opgewekt met zonneboilers aangevuld met gasketels.

Gaslevering vindt alleen plaats aan de centrale collectieve energie-installatie (noodvoorziening en piekbelasting).

De woningen worden ontworpen met een EPC (Energie Prestatie Coëfficiënt) van 0,60. In de woningen wordt 'lagetemperatuur vloerverwarming toegepast'. Alle woningen worden aangesloten op de energievoorziening. De woningen worden niet op gas aangesloten.

De zonneboilerinstallatie die zal worden gebruikt, voldoet aan de volgende eisen:

- 1 De installatie levert energie voor warm tapwater en ruimteverwarming.
- 2 Er wordt een CO<sub>2</sub>-reductie bereikt van 30% (t.o.v traditionele gasgestookte individuele cv ketels).

# HOOFDSTUK 6 Juridische planbeschrijving

## 6.1 Inleiding

In de voorgaande hoofdstukken is ingegaan op de nieuwe ontwikkeling aan de Tramsingel en de hoek Gieterijstraat te Breda. Om deze ontwikkeling mogelijk te maken dient deze - voor zover ruimtelijk relevant en mogelijk - juridisch vertaald te worden. Het aangewezen planologische instrument hiervoor is het bestemmingsplan. In navolgende paragrafen komt de juridische planbeschrijving aan bod, waarbij allereerst de hoofdpzets van het bestemmingsplan wordt beschreven en daarna de inleidende regels en de bestemmingsregels aan bod komen.

## 6.2 Hoofdpzets

Het bestemmingsplan bestaat uit planregels en een verbeelding, vergezeld van een toelichting. De planregels en de verbeelding vormen het juridisch bindende deel van het bestemmingsplan. De verbeelding heeft de rol van visualisering van de bestemmingen.

In de planregels is bepaald hoe de betreffende gronden mogen worden gebruikt en bebouwd. De bestemmingen zijn zo opgenomen dat voldoende rechtszekerheid bestaat voor omwonenden en andere gebruikers van het gebied en de omliggende gebieden. In de toelichting wordt gemotiveerd waarom sprake is van een goede ruimtelijke ordening.

In Nederland zijn sinds kort regels afgesproken over de naamgeving, de opbouw van de planregels en hoe deze worden verbeeld. Dit wordt de zogenoemde Standaard Vergelijkbare Bestemmingsplannen (SVBP) genoemd. Dit alles om alle bestemmingsplannen in Nederland beter te kunnen vergelijken en ze ook digitaal uitwisselbaar te maken.

Per 1 januari 2010 is deze digitalisering verplicht. Het bestemmingsplan Tramsingel is opgesteld conform deze landelijke richtlijnen en standaarden.

### Indeling planregels

De juridische regeling bestaat uit vier hoofdstukken, te weten:

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

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

In hoofdstuk 1 ('Inleidende regels') worden de in het bestemmingsplan voorkomende begrippen beschreven, die voor de leesbaarheid en de uitleg van het plan van belang zijn. Bij de toetsing aan het bestemmingsplan wordt uitgegaan van de in dit artikel aan de betreffende begrippen toegekende betekenis.

Daarnaast staat in dit hoofdstuk de wijze van meten, die aangeeft hoe hoogte- en andere maten die bij het bouwen in acht genomen dienen te worden, gemeten moeten worden. In het volgende hoofdstuk ('Bestemmingsregels') wordt ingegaan op de bestemmingen en hun gebruik (zie paragraaf 6.3).

Daarna volgt het hoofdstuk ('Algemene regels') waar wordt ingegaan op de algemene regels, zoals algemene ontheffingsregels, algemene wijzigingsregels en procedureregels die op vrijwel alle bestemmingen van toepassing zijn.

Hoofdstuk 4 ('Overgangs- en slotregels') gaat in op het overgangsrecht voor bestaand gebruik en bouwwerken en de citeertitel van het plan, zoals die overgenomen moeten worden uit het Besluit ruimtelijke ordening (Bro).

## 6.3 Bestemmingen

In de planregels is de bestemming Gemengd opgenomen. In deze paragraaf volgt een toelichting op deze bestemming.

### Artikel 3 Gemengd

De gronden met de bestemming 'Gemengd' zijn bestemd voor gemengd gebruik. Deze bestemming maakt de kantoorfunctie en kleinschalige bedrijvigheid op de begane grond mogelijk, met 'wonen' op de verdiepingen. Tevens is binnen deze bestemming de aanduiding 'parkeergarage' opgenomen. De aanduiding 'parkeergarage' is opgenomen ter plaatse van de parkeergarage.

Binnen de bestemming zijn de functies 'kantoren' 'bedrijf in de milieucategorie 1 en 2', 'parkeren', en 'wonen' toegestaan. Naast de genoemde functies zijn de gronden ook bestemd voor wegen, paden, tuinen, erven en groen. De regels zijn erop gericht de bouw van het stedenbouwkundig ontwerp mogelijk te maken. Het gehele bouwvlak mag volledig worden bebouwd. Daarnaast is de maximale bouwhoogte vastgelegd. De maximale bouwhoogte van de parkeergarage bedraagt 3,5 meter, van de overige bebouwing 17 en 20 meter.

#### **Artikel 4 Waarde-Archeologie**

Ter plaatse van een ondergeschikt deel van het plangebied is de dubbelbestemming 'Waarde-Archeologie' opgenomen. Behalve voor de bestemming 'Gemengd' zijn deze gronden mede bestemd voor de bescherming en veiligstelling van archeologische waarden. Onder voorwaarden kan worden afgeweken van de ter plaatse geldende bouwregels. Wanneer uit archeologisch onderzoek is gebleken dat er vanuit dit aspect geen belemmeringen zijn, kan hier worden gebouwd. Wanneer blijkt dat er sprake is van archeologische waarden dienen technische maatregelen te worden getroffen en/of opgravingen te worden gedaan of de ontwikkeling binnen het gebied te laten begeleiden door een deskundige op het terrein van archeologische monumentenzorg. Op deze manier worden de eventueel archeologische waarden ter plaatse geborgd.

# HOOFDSTUK 7 Uitvoerbaarheid

## 7.1 Inleiding

Dit hoofdstuk beschrijft de onderdelen die zijn doorlopen voor het zekerstellen van de economische uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan 'Tramsingel e.o, Tramsingel 22'. Indien het bestemmingsplan voorziet in de uitvoering van werken door de gemeente moet de financieel-economische uitvoerbaarheid hiervan worden aangetoond. Er wordt nader ingegaan op de grondexploitatie en de koppeling met het exploitatieplan.

## 7.2 Toepassing Grondexploitatiewet

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

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

1. de bouw van een of meer woningen;
2. de bouw van een of meer andere hoofdgebouwen;
3. de uitbreiding van een hoofdgebouw met ten minste 1.000 m<sup>2</sup> of met een of meer woningen;
4. de verbouwing van een of meer aangesloten gebouwen die voor andere doeleinden in gebruik of ingericht waren, voor woondoeleinden, mits ten minste 10 woningen worden gerealiseerd;
5. de verbouwing van een of meer aaneengesloten gebouwen die voor andere doeleinden in gebruik of ingericht waren, voor detailhandel, dienstverlening, kantoor of horecadoeleinden, mits de cumulatieve oppervlakte van de nieuwe functies ten minste 1.500 m<sup>2</sup> bedraagt;
6. de bouw van kassen met een oppervlakte van ten minste 1.000 m<sup>2</sup>.

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

Geen exploitatieplan is nodig indien het verhaal van de kosten van grondexploitatie anderszins verzekerd is én er geen fasering of tijdvak behoeft te worden vastgelegd én geen locatie-eisen (aan openbare ruimte of woningbouwcategorieën) behoeven te worden vastgesteld.

Er is een anterieure overeenkomst gesloten. De kosten zijn dus anderszins verzekerd en er hoeft geen exploitatieplan opgesteld te worden.

## 7.3 Financiële uitvoerbaarheid

De realisatie van de voorgenomen ontwikkeling is alleen mogelijk door aanpassing van het planologische regime. De initiatiefnemer is eigenaar van de gronden en financieel drager van het project. De rol van de gemeente beperkt zich tot het verlenen van planologische medewerking aan de uitvoering van het project en draagt geen verdere financiële risico's voor de realisatie.

# HOOFDSTUK 8 Communicatie

## 8.1 Inleiding

In het bestemmingsplanproces bestaan diverse mogelijkheden tot communicatie. De voor dit voorliggende bestemmingsplan relevante communicatie wordt in dit hoofdstuk belicht.

## 8.2 Procedure

### 8.2.1 Vooroverleg

Het bestemmingsplan zal in vooroverleg gaan. Dit ontwerpbestemmingsplan wordt ten behoeve van de procedure opgestuurd naar:

1. Gedeputeerde Staten van Noord-Brabant
2. Waterschap Brabantse Delta

#### **Provincie Noord-Brabant**

De provincie wijst erop dat de gemeente Breda veel harde plancapaciteit heeft, waardoor er nog beperkt ruimte is voor nieuwe plannen binnen bestaande regionale woningbouwafspraken. Het plan 'Tramsingel 22' behoort niet tot de bestaande harde plancapaciteit, waardoor voor de bouw van de 77 appartementen gezocht moet worden in de beschikbare plancapaciteit voor zachte plannen binnen de bestaand regionale woningbouwafspraken. In de toelichting staat dat er voor de 77 woningen elders in de stad programma wordt vrijgemaakt, maar dit is niet gemotiveerd.

De provincie geeft aan naar aanleiding van het plan geen zienswijze in te dienen, maar ziet wel dat met dit plan de beschikbare ruimte voor nieuwe plannen binnen de regionale afspraken nog zeer beperkt is.

#### Reactie

*De gemeente is met de drie Bredase woningcorporaties in gesprek over de zogenaamde verdunningslijst, waarin aangegeven is waar in de stad programma wordt vrijgemaakt om andere projecten - zoals Tramsingel 22 - door te kunnen laten gaan. Binnenkort zal dit juridisch vastgelegd worden.*

### 8.2.2 Zienswijzen

Met de tervisielegging van het ontwerpbestemmingsplan (voor de duur van zes weken) is de formele vaststellingsprocedure gestart. Gedurende de periode van de tervisielegging is een zienswijze ingediend door het Waterschap Brabantse Delta. Deze zienswijzen is samengevat en van commentaar voorzien. Vervolgens is beoordeeld of, en zo ja, in hoeverre het ontwerp aanpassing behoeft. Het college zal de raad voorstellen het bestemmingsplan al dan niet gewijzigd vast te stellen.

### 8.2.3 Beroep

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