



# Bestemmingsplan Krogten, mobiliteitshub Havenkwartier in Breda

OPGESTELD DOOR:  
STANTEC B.V.

1-12-2023  
327200684



**Krogten, mobiliteitshub Havenkwartier  
in Breda**

**In opdracht van:**  
Gemeente Breda

**Opgesteld door:**  
Stantec B.V.

**Projectnummer:**  
327200684

Versie	Vrijgegeven door	Paraaf	Datum
Ontwerp	MMK		1 december 2023

**Bezoekadres**  
Hoeverstein 20b  
4903 SC OOSTERHOUT  
[www.stantec.com/nl](http://www.stantec.com/nl)

KVK Haaglanden 27 18 43 23  
BNP Paribas 022 77 40 432  
IBAN NL11BNPA0227740432 BIC BNPANL2A  
Stantec BV is ISO 9001:2015, ISO 14001:2015, ISO 45001:2018 en VCA\*\* gecertificeerd

Het is niet toegestaan de inhoud en/of vorm van door Stantec opgestelde rapportages aan te passen

# Inhoudsopgave

1.0 Inleiding	3
1.1 Aanleiding	3
1.2 Plangebied	4
1.3 Geldend bestemmingsplan	5
1.4 Leeswijzer	7
2.0 Planbeschrijving	8
2.1 Bestaande situatie	8
2.2 Toekomstige situatie	10
3.0 Beleid	15
3.1 Rijksbeleid	15
3.2 Provinciaal beleid	19
3.3 Waterschapsbeleid	23
3.4 Gemeentelijk beleid	26
4.0 Milieuaspecten	31
4.1 Bedrijven en milieuzonering	31
4.2 Mobiliteit	31
4.3 Geluid	35
4.4 Luchtkwaliteit	36
4.5 Water	38
4.6 Ecologie	39
4.7 Stikstof	44
4.8 Bodem	45
4.9 Erfgoed	46
4.10 Externe veiligheid	49
4.11 Duurzaamheid	50
4.12 Ruimtelijke adaptatie	50
4.13 Kabels en leidingen	51
4.14 m.e.r.-beoordeling	52
5.0 Juridische planbeschrijving	54
5.1 Inleiding	54
5.2 Algemene toelichting verbeelding	54
5.3 Algemene toelichting planregels	54
5.4 Toelichting bestemmingen	55
6.0 Uitvoerbaarheid	56
6.1 Economische uitvoerbaarheid	56
6.2 Maatschappelijke haalbaarheid	56

## **BIJLAGEN:**

- Bijlage 1: Memo stikstofdepositie, d.d. 17-11-2023, Stantec BV
- Bijlage 2: Quicksan Flora en fauna, d.d. 24-10-2023, Stantec BV
- Bijlage 3: Waterparagraaf, 12-10-2023, Stantec BV
- Bijlage 4: Milieuhygiënische Bodem- en funderingsonderzoek, d.d. 28-01-2022,  
Strukton Milieutechniek
- Bijlage 5: Parkeerbalans
- Bijlage 6: Participatieplan (06-06-2023) en verslag (07-11-2023), gemeente Breda
- Bijlage 7: Aanmeldnotie m.e.r.

## 1.0 INLEIDING

### 1.1 AANLEIDING

Het plangebied is onderdeel van het Havenkwartier in de gemeente Breda. Het Gebiedsperspectief Havenkwartier heeft als ambitie om het bedrijventerrein Belcrum te transformeren naar een nieuw hoogwaardig stedelijk gebied met een menging van wonen, werken, cultuur en voorzieningen. Om ruimte te creëren voor groen, spelen, ontmoeten en langzaam verkeer in de openbare ruimte wordt gewerkt aan collectieve parkeervoorzieningen. Dat gebeurt grotendeels in ondergrondse parkeergarages en aanvullend in een mobiliteitshub. Een mobiliteitshub is een voorziening waarin bewoners, bezoekers en gebruikers binnen een gebied op comfortabele wijze, maar op afstand, hun auto kunnen parkeren. De locatie van de mobiliteitshub aan de Mark, bereikbaar voor auto's via het Steenen Hoofd en voor langzaam verkeer door middel van de onderdoorgang onder de Backer en Rueb, zorgt ervoor dat het Havenkwartier minder wordt belast met autoverkeer. Aangezien de mobiliteitshub voor iedereen toegankelijk is, kan de hub ook een functie vervullen voor een groter gebied, waaronder de Belcrum. Via de Mark en langzaam verkeersroutes kunnen in de toekomst het woongebieden Backer en Rueb, De Strip, 't Zoet en de binnenstad bereikt worden.

Een mobiliteitshub is een belangrijke doelstelling voor de ontwikkeling van het Havenkwartier: naast dat er parkeerplaatsen nodig zijn voor de woningbouw op de locatie Klavers Jansen, zijn er parkeerplaatsen nodig voor de tijdelijke en permanente functies op de kop van het Haveneiland en evenementen. Voor de locatie Klavers Jansen is in september 2021 door de gemeenteraad een motie vastgesteld waarbij het college met een goede mobiliteitsoplossing moet komen, met voldoende parkeerplaatsen en daarbij moet kijken hoe het parkeren voldoende dichtbij georganiseerd kan worden. Bij de afweging voor een goede mobiliteitsoplossing spelen naast de afstand tussen wonen en parkeren ook de inrichting van de openbare ruimte met meer groen en speel- en verblijfsmogelijkheden en de betaalbaarheid van het parkeren een grote rol.

Ook voor de ontwikkeling Backer en Rueb is de HUB van belang. In beginsel is er binnen het plangebied van Backer en Rueb voldoende ruimte om de parkeerbehoefte op te vangen. Wanneer er wordt ingezet op een minder 'traditionele' vorm van autogebruik, aansluitend bij de ambities voor duurzame mobiliteit binnen het Havenkwartier, betekent dit dat voor bewoners en bezoekers van Backer en Rueb wordt voorzien in parkeren buiten het plangebied van Backer en Rueb, namelijk parkeren op de HUB.

Op 20 januari 2022 is de mobiliteitsvisie Breda door de gemeenteraad vastgesteld. In de mobiliteitsvisie spelen HUB's (knooppunten in het mobiliteitsnetwerk) op verschillende schaalniveaus een rol als één van de oplossingen om de stad op duurzame wijze bereikbaar te houden. In deze mobiliteitsvisie waren de gronden aan het Steenen Hoofd al in beeld voor een mobiliteitshub voor het Havenkwartier. Onderhavig bestemmingsplan is een logisch vervolg op eerdere visies, ambities en besluitvorming om te komen tot een mobiliteitshub voor het Havenkwartier.

In 2022 is door de gemeente Breda een haalbaarheidsonderzoek verricht waarbij twee varianten voor de realisatie van een mobiliteitshub aan het Steenen Hoofd zijn onderzocht; een variant op maaiveld en een ondergrondse variant. Uiteindelijk is op 16 februari 2023 bij besluit over de Mobiliteitshub Havenkwartier gekozen voor de maaiveldvariant met ongeveer 216 parkeerplaatsen op maaiveld. Bij het toepassen van een parkeerdek zouden er maximaal 261 parkeerplaatsen gerealiseerd kunnen worden.

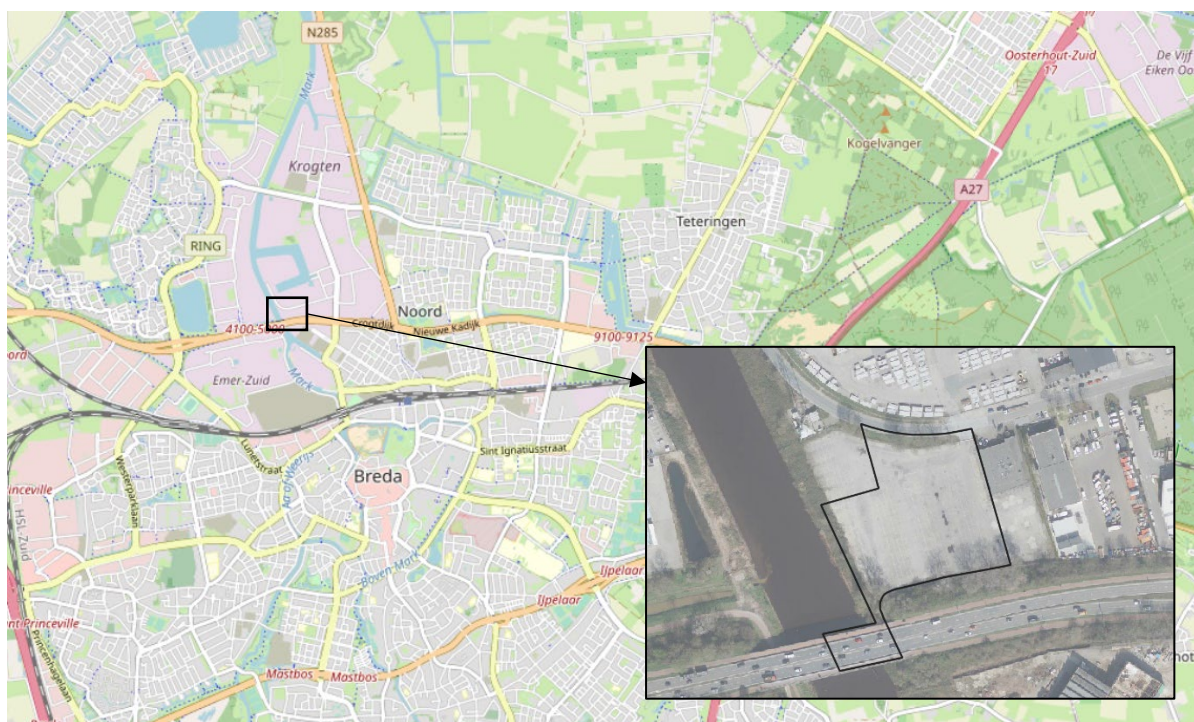
De realisatie van de mobiliteitshub met of zonder een parkeerdek past niet in het ter plaatse geldende bestemmingsplan 'Krogten'. Om de realisatie van de mobiliteitshub mogelijk te maken, dient voor het plangebied een nieuw planologisch kader te worden vastgesteld in de vorm van een bestemmingsplan.

## 1.2 PLANGEBIED

Het plangebied ligt in het meest noordelijke puntje van CrossMark Breda, een ontwikkelingsgebied grenzend aan de binnenstad met het station als centraal middelpunt. De locatie maakt onderdeel uit van het bedrijventerrein Krogten, gelegen ten noorden van het centraal station. De rivier de Mark en de straat Steenen Hoofd vormen respectievelijk de westelijke en noordelijke grens van het plangebied.

Het plangebied wordt gevormd door (delen van) de percelen, kadastraal bekend als gemeente Breda, sectie C, nummers 489, 2234, 2272 en 2915. Het plangebied heeft een totale oppervlakte van ongeveer 10.000 m<sup>2</sup>.

De onderstaande figuur toont de ligging en begrenzing van het plangebied.



**Figuur 1: Luchtfoto ligging en begrenzing plangebied.**

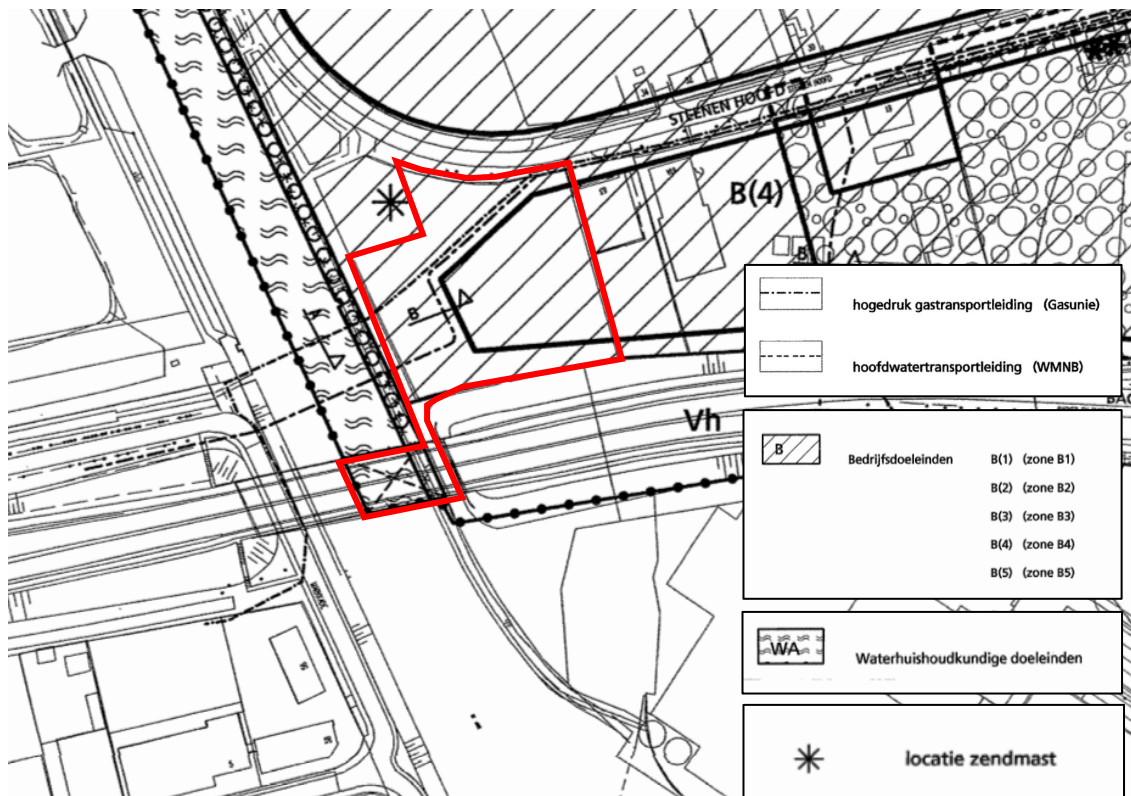
### 1.3 GELDEND BESTEMMINGSPLAN

Ter plaatse van het plangebied gelden meerdere bestemmingsplannen. Deze worden hierna afzonderlijk beschreven.

#### Krogten

Over het grootste deel van het plangebied geldt het bestemmingsplan 'Krogten', vastgesteld op 25 november 2004 door de gemeente Breda. Ter plaatse van het plangebied geldt een bedrijfsbestemming (zone B4). De bestemming maakt bedrijven c.q. inrichtingen in de categorie 1 tot en met 5 met een maximale afstand van 500 meter tot woningen mogelijk. De maximale bouwhoogte voor bebouwing binnen het bouwvlak bedraagt 20 meter. Er zijn belemmeringszones voor een hogedruk gastransportleiding en een hoofdwater leiding opgenomen. Aan de zuidzijde van het plangebied geldt de bestemming 'Waterhuishoudkundige doeleinden' met de aanduiding 'bruggen toegestaan'.

Figuur 2 toont een uitsnede van de plankaart.

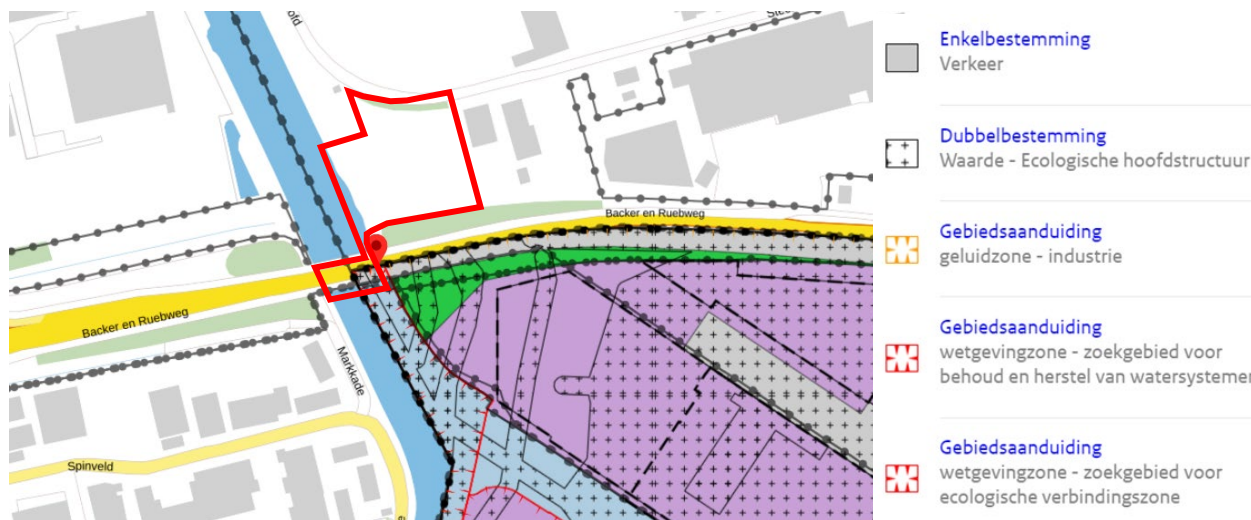


Figuur 2: Uitsnede van de plankaart met in rood de begrenzing van het plangebied

#### Belcrum

Ter plaatse van het zuidelijk deel van de bestaande brug over de Mark geldt het bestemmingsplan 'Belcrum', vastgesteld op 26 september 2013 door de gemeente Breda (zie figuur 3). Ter plaatse van het plangebied geldt de enkelbestemming 'Verkeer', deze gronden zijn bestemd voor wegen, straten, paden en (water)huishoudkundige voorzieningen.

Ook zijn de dubbelbestemmingen 'Waarde- Ecologische hoofdstructuur' en Waarde – Archeologie' van toepassing. Daarnaast gelden er verschillende gebiedsaanduidingen zoals de gebiedsaanduiding 'geluidzone – industrie', 'wetgevingzone – zoekgebied voor behoud en herstel van watersystemen' en 'wetgevingzone – zoekgebied voor ecologische verbingszone'.



**Figuur 3: Uitsnede uit ruimtelijkeplannen.nl met in rood de begrenzing van het plangebied**

#### Paraplu-herziening geluidzone industrieterrein Breda Noord

Dit bestemmingsplan omvat de partiële herziening van 21 bestemmingsplannen (inclusief eerdere herzieningen van die bestemmingsplannen), waarbij de gewijzigde geluidzone van industrieterrein 'Breda-Noord' wordt vastgelegd. De wijziging van de geluidzone heeft betrekking op een tweetal zaken:

1. onttrekking van gebieden aan het gezoneerd industrieterrein, waarmee de binnengrens van de geluidzone 'Breda-Noord' wijzigt;
2. het verkleinen van de buitengrens van de geluidzone.

Op grote delen van het gezoneerde industrieterrein waren geen inrichtingen meer gevestigd die in belangrijke mate geluidhinder veroorzaakten als bedoeld in artikel 41 Wet geluidhinder. De gemeente vindt nieuwe vestiging van geluidhinderlijke inrichtingen op locaties grenzend aan omringende woonwijken ook niet meer gewenst.

Om de begrenzing van het gezoneerde industrieterrein en de bijbehorende geluidzone in overeenstemming te brengen met de daadwerkelijke geluidssituatie en vanwege de woningbouwplannen in de omgeving van het industrieterrein/bedrijventerrein is de begrenzing van het gezoneerde industrieterrein en de bijbehorende geluidzone door middel van deze parapluherziening gewijzigd.

Daarnaast gelden ter plaatse van het plangebied nog twee parapluplannen, te weten het 'Parapluplan Hospita en Parkeren 2022', 'en 'Paraplubestemmingsplan Smart-, Grow-, en Headshops en Belwinkels'.



## **1.4 LEESWIJZER**

Hoofdstuk 2 bevat de planbeschrijving waarin de bestaande en toekomstige situatie wordt beschreven. Vervolgens zijn de beleidskaders van de diverse overheden uiteengezet in hoofdstuk 3. De omgevingsaspecten met betrekking tot de ontwikkeling worden in hoofdstuk 4 besproken. In hoofdstuk 5 wordt een verantwoording gegeven op de juridische planvorm. In hoofdstuk 6 is tot slot aandacht besteed aan de economische en maatschappelijke haalbaarheid van het plan.

## 2.0 PLANBESCHRIJVING

Dit hoofdstuk vormt een beschrijving van het plangebied en haar omgeving. Vanuit de huidige situatie en ruimtelijke en functionele structuur, wordt inzicht verkregen in de kaders die aan de basis hebben gestaan van de planontwikkeling. Hierop wordt vervolgens op het onderdeel 'toekomstige situatie' ingegaan.

### 2.1 BESTAANDE SITUATIE

Deze paragraaf gaat in op de historische ontwikkeling van het plangebied, de huidige situatie en de omgeving van het plangebied.

#### 2.1.1 Ontstaansgeschiedenis

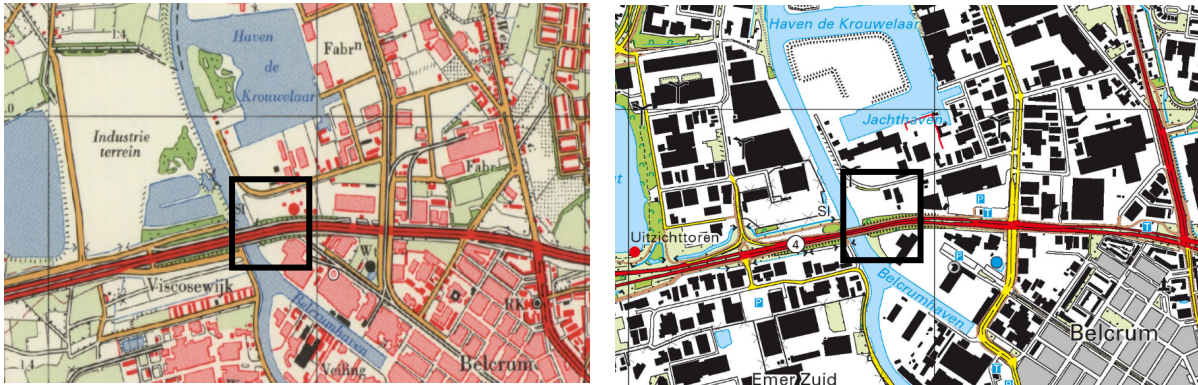
Omstreeks 1850 vormt het plangebied onderdeel van het voormalige Speelhuis van de Nassau familie. De oorspronkelijke toegangsweg, de Speelhuislaan, is het enige overblijfsel van dit complex. Het gebied kreeg een impuls door de aanleg van de Belcrumhaven in 1923. Vanaf de jaren '20 zijn er plannen geweest voor woningbouw binnen de wijk Belcrum, welke vanaf 1928 is gebouwd in veelal jaren dertig stijl woningen door middel van een eenvoudig raster van straten doorsneden door brede ontsluitingswegen met boombeplanting (zoals in de Speelhuislaan).

Rond 1930 is het gebied door de gemeente Breda geannexeerd en kwam er nog eens 100 hectare grond vrij voor de vestiging van industrie (met name zware metaalindustrie) en groente- en fruit verwerkende bedrijven. Het gebied rondom de Belcrumhaven stond bekend om de suikerindustrie, waaromheen kleinschalige fruitgroothandelaars en producenten van jam, conserven, snoep en frisdrank waren gevestigd. Een ander thema is zware industrie, waarvoor grote fabriekshallen, spoorrails en de haven werden aangelegd. Ondertussen zijn vele van deze traditionele fabrieken gesloten en gesloopt en zijn de industrieën grotendeels uit de stad verdwenen.

Met de bouw van de woonwijk Belcrum rond 1950 werd de Speelhuislaan opgenomen in de nieuwe wijk als een centrale ontsluitingsweg vanaf het station met een spoorlijntje in het midden als ontsluiting van de industrie rondom de Belcrumhaven. Het gebied rondom het station kenmerkt zich aan het eind van de 20ste eeuw door de aanwezigheid van woningen, industrie en bedrijventerreinen. Ondertussen zijn vele van deze traditionele fabrieken gesloten en gesloopt en zijn de industrieën grotendeels uit de stad verdwenen. Het industriële erfgoed wordt gezien als een sterke identiteitsdrager van het gebied.



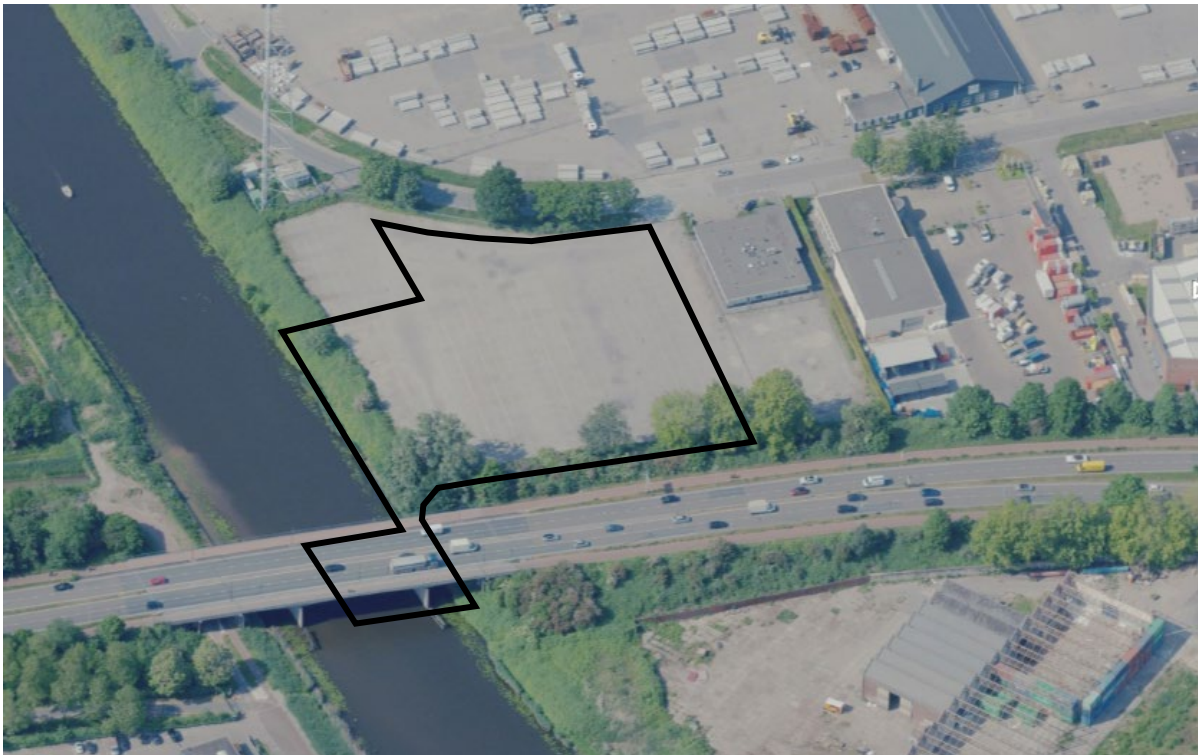
Figuur 4 en 5: het plangebied rond de jaren 1900 (links) en 1950. Bron: [www.topotijdreis.nl](http://www.topotijdreis.nl)



Figuur 6 en 7: Het plangebied rond de jaren 1980 (links) en 2020 (rechts). Bron: [www.topotijdreis.nl](http://www.topotijdreis.nl)

## 2.1.2 Bestaande situatie

Het plangebied maakt onderdeel uit van de het bedrijventerrein Krogten, waarbij de Backer en Ruebweg de zuidelijke begrenzing van het plangebied vormt. Het plangebied ligt aan het Steenen Hoofd (openbare weg) en was in het verleden in gebruik als opslagterrein voor bouwmaterialen voor een nabijgelegen bedrijf (zie figuren 9 en 10). Er is geen bebouwing op het terrein aanwezig. De ontsluiting van het terrein vindt plaats via het Steenen Hoofd.



Figuur 8: Overzicht van het huidige gebruik van het plangebied. Er worden momenteel geen materialen meer opgeslagen.

De volgende foto's geven een sfeerimpressie van het huidige gebruik van het plangebied.



Figuren 9 en 10: Foto's ter plaatse van het plangebied.

Bron: Google Maps.

## 2.2 TOEKOMSTIGE SITUATIE

In het [Gebiedsperspectief Havenkwartier](#) zijn op hoofdlijnen de ontwikkelingsrichtingen en de ambities voor de uitwerking van het Havenkwartier beschreven: “een dynamisch en (hoog-) stedelijk leefgebied waar op het gebied van mobiliteit wordt ingezet op duurzame bereikbaarheid met loop- en fietsverbindingen met het station en experimenten met andere mobiliteit concepten”. Belangrijk hierbij is dat het straatbeeld niet wordt gedomineerd door parkeren. De kernwoorden voor parkeren zijn dan ook adaptief, flexibel en collectief. Een parkeervoorziening moet kunnen worden aangepast of getransformeerd als het autogebruik verandert. Daarbij wordt ingezet op collectieve parkeervoorzieningen binnen, maar mogelijk zelfs buiten het projectgebied van de ontwikkellocaties.

Door het parkeren op afstand te plaatsen wordt het autogebruik voor een deel ontmoedigd. Voor nieuwe en omvangrijke gebiedsontwikkelingen wordt steeds meer gestuurd op alternatieven voor het gebruik van de auto in combinatie met flexibele en adaptieve parkeervoorzieningen. De betreffende bewoners, bezoekers en bedrijven kunnen gebruik maken van openbaar vervoer, de fiets, deelmobiliteit of ‘parkeren op afstand op de mobiliteitshub’. Om uitvoering te kunnen geven aan de ambitie om de openbare ruimte hoogwaardig in te richten en het autogebruik in het gebied in juiste banen te leiden is een globale verkenning uitgevoerd naar een potentiële locatie voor een mobiliteitshub Havenkwartier. In deze verkenning zijn meerdere locaties beoordeeld op diverse criteria, waaronder snelle beschikbaarheid van de locatie voor de realisatie van een permanente parkeergelegenheid in de vorm van een gebiedshub, de ontsluiting van de locatie en de financiële consequenties. Hierbij is het perceel aan het Steenen Hoofd als meest kansrijke locatie naar voren gekomen.

Doordat het parkeren op afstand (de mobiliteitshub) wordt opgelost, kan het laatste deel van de Speelhuuslaan meer groen gerealiseerd worden en van het parkeerterrein aan de Industriekade een park gemaakt worden. Dit ligt ook in lijn met de ambities zoals vastgelegd in het gebiedsperspectief Havenkwartier.

De mobiliteitshub is een belangrijke doelstelling voor de ontwikkeling van het Havenkwartier. De mobiliteitshub zelf is beoogd op het perceel dat door de gemeente werd verhuurd aan het bedrijf Dycore en ligt ten noorden van de Backer en Ruebweg. Een realisatie van een hub op deze locatie heeft diverse voordelen.

Ten eerste vanwege de ligging. De locatie in de nabijheid van het Havenkwartier. Het gebied ligt in het verlengde van de boulevard langs de Belcrumhaven die aansluit op het Backer en Rueb terrein met daarnaast Klavers Jansen. Het Haveneiland is via een voetgangersbrug bereikbaar. De locatie ligt bovendien aan de Mark en vervoer over water richting 't Zoet en de binnenstad is in de toekomst een waardevolle optie. De locatie biedt de mogelijkheid om via het Stationskwartier en het Havenkwartier al een aanzet te maken voor een meer attractieve route naar Breda Noord langs de oostzijde van de Mark. De opgave is om dit gebied meer te betrekken bij het Havenkwartier en 't Zoet. Doordat het parkeren inpandig (ondergrondse garages binnen de ontwikkellocaties) of op afstand (de HUB) wordt opgelost, kan het laatste deel van de Speelhuislaan meer groen gerealiseerd worden en van het parkeerterrein aan de Industrieboulevard een park gemaakt worden. Dit ligt ook in lijn met de ambities zoals vastgelegd in het gebiedsperspectief Havenkwartier.

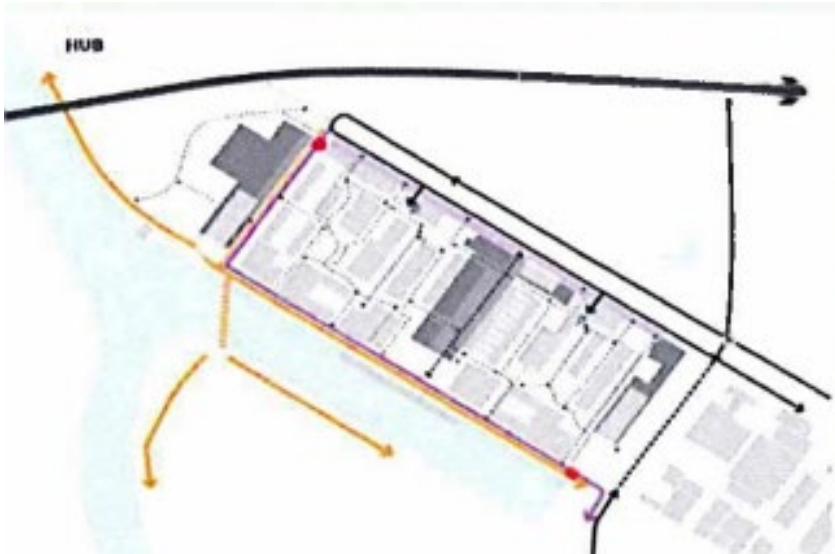
Ten tweede de beschikbaarheid en de financiële consequenties (geen aankopen van derden benodigd). De locatie beschikbaar en in eigendom van de gemeente Breda. Door het parkeren op de hub kan parkeren tegen betaalbare tarieven aangeboden worden. Andere voordelen zijn de ontsluiting van de locatie, waardoor het autoverkeer niet het Havenkwartier of de Belcrum wordt ingetrokken.

Om de parkeervoorzieningen te bereiken vanuit de gebiedsontwikkelingen in het Havenkwartier, zoals woningbouwlocaties Klaver Jansen en Backer en Rueb, wordt de mobiliteitshub in zuidelijk richting ontsloten door middel van een gecombineerd wandel- en fietspad inclusief voetgangersverbinding onder de bestaande brug van de Backer en Ruebweg. De parkeervoorzieningen zijn te bereiken vanuit het noorden met de auto door middel van de ontsluiting aan het Steenen Hoofd.



**Figuur 11: Toekomstige situatie van het plangebied.**

Belangrijk is dat voor alle huurwoningen, zowel sociaal als middeldure huur met de mobiliteitshub een eenduidige betaalbare parkeerplaats beschikbaar komt. Voor de door de marktpartijen gehanteerde tarieven zullen erg weinig bewoners gebruik kunnen maken van een parkeergelegenheid (betaalde parkeergarage) in de ontwikkelingsgebieden zelf. Bij de mobiliteitshub kan deze doelgroep voor het lage, gemeentelijk vastgesteld, abonnementstarief beschikken over een goede parkeerplaats.



**Figuur 12: Bereikbaarheid mobiliteitshub (oranje langzaam verkeer; zwart autoverkeer). Bron: Raadsvoorstel**

Uit figuur 12 blijkt duidelijk dat de mobiliteitshub goed bereikbaar wordt vanaf het ontwikkelingsgebied Backer en Rueb, een buurt waarin ruim 500 appartementen gecombineerd worden met startups en innovatieve bedrijven. Daarnaast zijn de parkeervoorzieningen goed bereikbaar vanaf Klavers Jansen, een dynamische woonplek met een combinatie van vastgoed, erfgoed en cultuurogoed. De kade wordt volledig groen ingericht waarbij het vervallen parkeerterrein aan de Industriekade in een latere fase wordt omgevormd tot een stadspark.

Langs de Mark wordt een gecombineerd wandel- en fietspad gerealiseerd met steigers waaraan recreatieboten komen te liggen. In figuur 13 is een mogelijke inrichting van het plangebied zichtbaar met de mobiliteitshub en het wandel- en fietspad. De mobiliteitshub is een parkeergelegenheid met maximaal 261 parkeerplaatsen voor auto's en diverse voorzieningen voor het stallen van fietsen en scooters. Voor het gebied ten noorden en westen van het plangebied zijn er eerste ideeën om mogelijk een facility point in combinatie met botensteigers te realiseren. Deze plannen zijn echter nog niet zodanig uitgewerkt dat hiervoor een bestemmingsplan kan worden opgesteld. Deze functies maken daarom geen onderdeel uit van het plangebied.

In het kader van het toenemende gebruik van elektrische auto's worden enkele laadpalen voorzien. Voor de energieleverantie worden te zijner tijd marktpartijen benaderd voor de exploitatie van solar carports.

De oever langs het water wordt natuurvriendelijk uitgevoerd als een verbinding met de ecologische stapstenen die voorzien zijn in de stad. De onderdoorgang bij de Charles Stulemeijerbrug die de toegang vormt naar de mobiliteitshub voor voetgangers en langzaam verkeer vanaf de Strip wordt attractief en ruimtelijk vormgegeven. Het parkeerterrein zal met een slagboom afgesloten worden en daarmee geen onderdeel vormen van het openbaar gebied, maar is wel voor iedereen toegankelijk. De 261 parkeerplaatsen worden onder andere gebruikt voor de parkeerbehoefte van de sociale en middeldure huurwoningen van de ontwikkeling Klavers Jansen en mogelijk ook van de Backer en Ruebontwikkeling. Daarnaast kunnen ze voorzien in de parkeerbehoefte van de woningbouwontwikkeling ter plekke van het te slopen deel van Electron (latere aanbouw aan de havenzijde). Tot slot kan het terrein gebruikt worden voor 'langparkeerders' en functies op het Haveneiland. Dit zijn bijvoorbeeld bezoekers van de aanwezige functies op het Haveneiland (Pier 15, STEK, Belcrum Beach) en voor de Backer en Rueblocatie die langer willen blijven staan dan de 3 uur die op straat mogelijk is.



**Figuur 13: De toekomstige mobiliteitshub en de omgeving.**

In het toekomstperspectief voor 't Zoet is op de kop van het Haveneiland een 'urban park' met bijbehorende functies voorzien. De mobiliteitshub kan voorzien in (een deel van) de parkeerbehoefte, die voortkomt uit de realisatie van dit 'urban park'.

De ontwikkeling van het Havenkwartier is nog volop in beweging. De gemeente wil dan ook de inrichting van het parkeerterrein zo flexibel mogelijk houden. Zeker is dat een ondergrondse parkeergarage niet tot de (financiële) mogelijkheden behoort. Het realiseren van een parkeerdek om het aantal mogelijke parkeerplaatsen te vergroten, wordt door de gemeente wel als een kans voor het plangebied gezien. Het aantal parkeerplaatsen dient in het kader van de diverse milieukaders echter wel gemaximaliseerd te worden. Zoals eerder aangegeven bedraagt het maximaal aantal parkeerplaatsen 261 stuks. De ontsluiting van het parkeerterrein vindt plaats via het Steenen Hoofd.

Onderdeel van het bestemmingsplan is ook het realiseren van een langzaam verkeersverbinding ter plaatse van de bestaande onderdoorgang over de oostelijke oever onder de Charles Stulemeijerbrug. Deze onderdoorgang is al aanwezig, maar betreft geen verkeersverbinding. Er is ten oosten van het water voldoende ruimte om de gewenste langzaam verkeersverbinding te realiseren. Het is immers belangrijk zodat zowel fietsers als voetgangers de mobiliteitshub veilig kunnen bereiken vanaf de omliggende woongebieden, het centraal station en de binnenstad van Breda. Belangrijk hierbij is de sociale veiligheid, waarbij het ontwerp van zowel de onderdoorgang zelf als de omgeving dienen bij te dragen aan de veiligheid van de onderdoorgang.

De locatie kent ook diverse aandachtspunten. Voor een deel van de bewoners en werknemers die gebruik zullen maken van de mobiliteitshub, zal de locatie van de mobiliteitshub niet voldoen aan de maximale loopafstanden die in de 'Nota parkeernormen Breda 2021' zijn vastgelegd. Hier wordt in de paragraaf 4.2.2 nader op ingegaan.

Daarnaast vormt 'sociale veiligheid' een aandachtspunt gezien de ligging van de locatie.

Tenslotte moeten de effecten van de mobiliteitshub op de omgeving in beeld worden gebracht. Het is daarbij belangrijk dat de effecten van de mobiliteitshub aanvaardbaar zijn voor omliggende bedrijven. In het hoofdstuk Milieuaspecten wordt hier nader op ingegaan.



## 3.0 BELEID

Dit hoofdstuk gaat in op het beleid dat de verschillende overheden voor ruimtelijke ontwikkelingen hebben opgesteld. Ten eerste het rijksbeleid, vervolgens het provinciale beleid en tot slot het gemeentelijke beleid. De relevante beleidsstukken zijn beschreven, waarna is toegelicht welke/in hoeverre onderdelen hiervan betrekking op voorliggende ontwikkeling.

### 3.1 RIJKSBELEID

#### 3.1.1 Nationale Omgevingsvisie

##### Toetsingskader

In de Nationale Omgevingsvisie (NOVI) geeft het Rijk een langetermijnvisie op de toekomstige ontwikkeling van de leefomgeving in Nederland. Grote en complexe opgaven zoals klimaatverandering, energietransitie, circulaire economie, bereikbaarheid en woningbouw zullen Nederland flink veranderen. Met de NOVI biedt het Rijk een perspectief om deze grote opgaven aan te pakken, om samen Nederland mooier en sterker te maken en daarbij voort te bouwen op het bestaande landschap en de (historische) steden. Omgevingskwaliteit is het kernbegrip: dat wil zeggen ruimtelijke kwaliteit én milieukwaliteit.

De NOVI stelt een nieuwe aanpak voor: integraal, samen met andere overheden en maatschappelijke organisaties, en met meer regie vanuit het Rijk. Met steeds een zorgvuldige afweging van belangen werkt het Rijk aan haar prioriteiten: ruimte voor klimaatadaptatie en energietransitie, een duurzaam en (circulair) economisch groeipotentieel, sterke en gezonde steden en regio's en een toekomstbestendige ontwikkeling van het landelijk gebied.



Figuur 14: De prioriteiten zoals gesteld in de NOVI.

In de NOVI worden de nationale belangen duidelijk benoemd, worden nationale keuzes gemaakt, wordt richting gegeven aan decentrale afwegingen én wordt gebiedsgericht gewerkt. Centraal bij de afweging van belangen staat een evenwichtig gebruik van de fysieke leefomgeving, zowel van de boven- als van de ondergrond.

##### Beoordeling en conclusie

De NOVI voorziet dat Nederland in het jaar 2050 gaat functioneren als een netwerk van onderling goed verbonden steden en regio's, gedragen door een snel, duurzaam en comfortabel mobiliteits- en transportsysteem. De realisatie van een mobiliteitshub draagt hieraan bij.

### 3.1.2 Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro)

#### Toetsingskader

Het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro) en de bijbehorende Regeling algemene regels ruimtelijke ordening (Rarro) bevatten regels ter bescherming van de nationale belangen. De regels van het Barro moeten in acht worden genomen bij het opstellen van provinciale ruimtelijke verordeningen en bestemmingsplannen, zodat ze doorwerken tot het niveau van de lokale besluitvorming.

In het Barro komen de volgende veertien nationale belangen terug:

1. Rijkswaarseweg
2. Project Mainportontwikkeling Rotterdam
3. Kustfundament
4. Grote rivieren
5. Waddenzee en waddengebied
6. Defensie
7. Hoofdwegen en hoofdspoorwegen
8. Elektriciteitsvoorziening
9. Buisleidingen van nationaal belang voor vervoer van gevaarlijke stoffen
10. Natuurnetwerk Nederland (NNN)
11. Primaire waterkeringen buiten het kustfundament
12. IJsselmeergebied (uitbreidingsruimte)
13. Erfgoederen van uitzonderlijke universele waarde
14. Ruimtereservering parallelle Kaagbaan

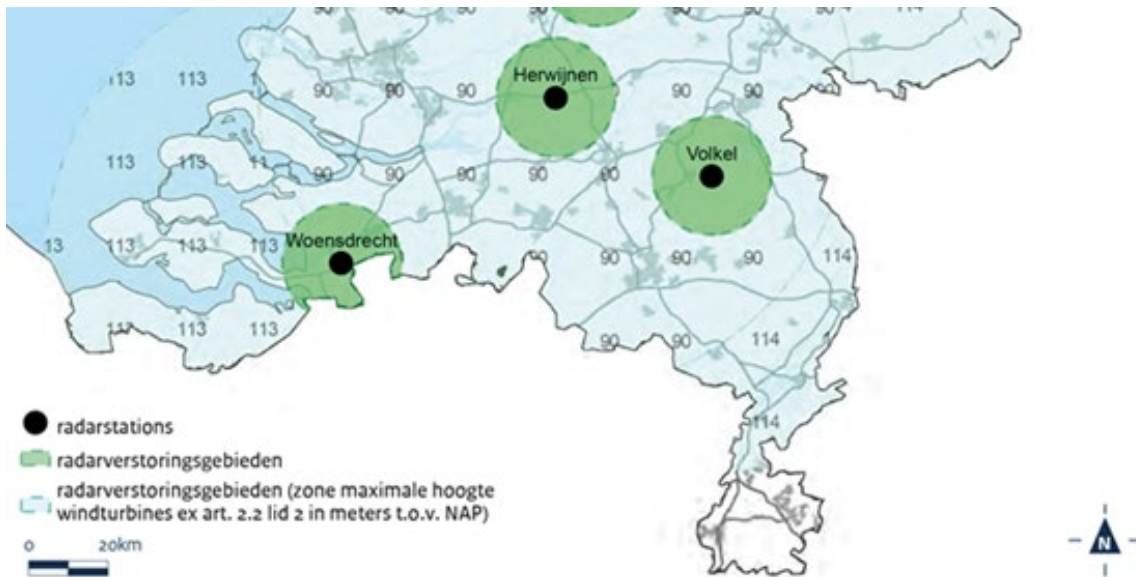
In het verlengde van het Barro is ook de Regeling algemene regels ruimtelijke ordening (Hierna: Rarro) van kracht. Deze regeling bevat onder andere een uitwerking van het al eerder in het Barro gepubliceerde ruimtelijke regime rond radars voor militaire luchtvaart en een aanwijzing van reserveringsstroken ten behoeve van uitbreiding van het hoofd(spoor)wegennet.

#### Beoordeling en conclusie

Het plangebied raakt twee van de veertien nationale belangen; defensie (radarstations) en militaire luchtvaart.

#### Radarstation

De Nederlandse staat heeft acht essentiële militaire radarstations in gebruik waarmee een radarbeeld van het Nederlands luchtruim wordt opgebouwd voor de beveiliging van het nationale luchtruim en voor de veilige afhandeling van het militaire en het burgerluchtverkeer. Radarsystemen dienen 'vrij zicht' te hebben om goed te kunnen functioneren. Bij de vaststelling van bestemmingsplannen moet zeker zijn gesteld dat de radars een goed beeld van het luchtruim behouden en dat dat beeld niet in onaanvaardbare mate wordt verstoord door hoge objecten.



Figuur 15: Uitsnede 'Kaart radarstations en radarverstoringsgebieden' Bron: wetten.overheid.nl

Het gehele plangebied ligt binnen de radarverstoringsgebieden van diverse radarstations. Deze gebieden bedekken bijna heel Nederland. Ter plaatse van het plangebied geldt het gebied 'Radarverstoringsgebied windturbines 90 meter t.o.v. NAP'. De maximale toegestane hoogte in het plangebied is lager dan de maximale toegestane hoogte van 90 meter voor objecten. Het voorliggende bestemmingsplan is in overeenstemming met het geldende rijksbeleid.

### Militaire luchtvaart

Het plangebied is gelegen in het obstakelbeheergebied van het militair luchtvaartterrein Gilze-Rijen. Het obstakelbeheergebied is een samenstelling van de funnel van het 'Inner Horizontal and Conical Surface', die beide zijn gekoppeld aan de ligging van de start- en landingsbaan(banen), ter waarborging van veilige vliegprocedures voor startende en landende vliegtuigen. In het gebied gelden beperkingen ten aanzien van de hoogte van objecten.



Figuur 16: Uitsnede uit de Luchthavenbesluit Vliegbasis Gilze-Rijen met de funnel en conical surface zichtbaar over het plangebied

Binnen het plangebied geldt dat bouwwerken met een hoogte van meer dan 162,5 N.A.P. niet zijn toegestaan. De bouwmogelijkheden binnen het voorliggende bestemmingsplan overschrijden de maximale hoogte van bouwwerken niet. Binnen dit bestemmingsplan is voor de volledigheid wel de obstakelbeheerzone met de behorende hoogtebeperking als de gebiedsaanduiding 'vrijwaringszone - obstakelbeheergebied' opgenomen.

### 3.1.3 Besluit ruimtelijke ordening

#### Toetsingskader

Het Rijk heeft in het besluit ruimtelijke ordening (Bro) de ladder voor duurzame verstedelijking geïntroduceerd. In artikel 3.1.6. van het Besluit ruimtelijke ordening is het volgende opgenomen: *De toelichting bij een bestemmingsplan dat een nieuwe stedelijke ontwikkeling mogelijk maakt, bevat een beschrijving van de behoefte aan die ontwikkeling, en, indien het bestemmingsplan die ontwikkeling mogelijk maakt buiten het bestaand stedelijk gebied, een motivering waarom niet binnen het bestaand stedelijk gebied in die behoefte kan worden voorzien.*

De ladder hoeft alleen te worden doorlopen indien sprake is van een 'nieuwe stedelijke ontwikkeling'. Onder stedelijke ontwikkeling wordt gezien het bepaalde in artikel 1.1.1 Besluit ruimtelijke ordening: een ruimtelijke ontwikkeling van een bedrijventerrein of zeehaventerrein, of van kantoren, detailhandel, woningbouwlocaties of andere stedelijke voorzieningen. Onder het begrip 'andere stedelijke voorzieningen' vallen onder meer accommodaties voor onderwijs, zorg, cultuur, bestuur en indoorsport, leisure en accommodaties voor recreatie. Of er sprake is van een stedelijke ontwikkeling wordt bepaald door de aard en omvang van de ontwikkeling in relatie tot de omgeving.

#### Beoordeling en conclusie

Bij de beantwoording van de vraag of een stedelijke ontwikkeling die een bestemmingsplan mogelijk maakt een nieuwe stedelijke ontwikkeling in de zin van artikel 3.1.6, tweede lid, van het Bro behelst, moet in onderlinge samenhang worden beoordeeld in hoeverre het plan, in vergelijking met het voorgaande bestemmingsplan, voorziet in een functiewijziging en welk planologische beslag op de ruimte het nieuwe plan mogelijk maakt in vergelijking met het voorgaande bestemmingsplan

Ter plaatse van het plangebied geldt een bedrijfsbestemming (zone B4). De bestemming maakt bedrijven c.q. inrichtingen in de categorie 1 tot en met 5 met een maximale afstand van 500 meter tot woningen mogelijk. De maximale bouwhoogte voor bebouwing binnen het bouwvlak bedraagt 20 meter. De percelen waren tot begin 2023 in gebruik door het nabijgelegen Dycore. Het nieuwe bestemmingsplan voorziet in een functiewijziging maar niet in planologisch nieuw ruimtebeslag.

Een bestemmingsplan dat bij recht een stedelijke ontwikkeling mogelijk maakt, maar ten opzichte van het voorgaande planologische regime geen nieuw planologisch ruimtebeslag mogelijk maakt, maar alleen een planologische functiewijziging, voorziet in beginsel niet in een nieuwe stedelijke ontwikkeling als bedoeld in artikel 3.1.6, tweede lid, van het Bro. Onbenutte planologische mogelijkheden die in het voorgaande bestemmingsplan bij recht waren voorzien dienen in de vergelijking te worden betrokken.

Gelet op het voorgaande is er geen sprake van een stedelijke ontwikkeling en daarmee geen sprake van een nieuwe stedelijke ontwikkeling. Dit neemt niet weg dat bij de toets of het plan in overeenstemming is met een goede ruimtelijke ordening aan de orde kan komen of de ontwikkeling voorziet in een behoefte.

### Actuele behoefte

Dit neemt niet weg dat bij de toets of het plan in overeenstemming is met een goede ruimtelijke ordening aan de orde kan komen of de ontwikkeling voorziet in een behoefte. Voor de woningbouwontwikkeling Klavers Jansen is het noodzakelijk dat in de nabijheid wordt voorzien is voldoende parkeerplaatsen.

Op 20 januari 2022 is de mobiliteitsvisie Breda door de gemeenteraad vastgesteld. In de mobiliteitsvisie spelen HUB's (knooppunten in het mobiliteitsnetwerk) op verschillende schaalniveaus een rol als één van de oplossingen om de stad op duurzame wijze bereikbaar te houden. Het gaat hierbij in de regel om collectieve parkeervoorzieningen die een efficiënter gebruik van de schaarse openbare ruimte als doel hebben.

Het kunnen gebruiken van de HUB betekent dat de ontwikkeling Backer en Rueb kan inzetten op duurzame mobiliteit. Het 'Ief' scenario: er worden minder parkeerplaatsen gerealiseerd binnen het plangebied, ongeveer de helft van het beoogd aantal parkeerplaatsen (circa 261 plaatsen) wordt op loopafstand van het plangebied gerealiseerd in de vorm van een 'mobility hub' (HUB), zo worden gebruikers gestimuleerd om gebruik te maken van alternatieve vervoersvormen.

## **3.2 PROVINCIAAL BELEID**

### **3.2.1 Omgevingsvisie 'De kwaliteit van Brabant', Visie op de Brabantse leefomgeving**

#### **Toetsingskader**

De Omgevingswet bundelt de wetten en regels voor ruimte, wonen, infrastructuur, milieu, natuur, cultureel erfgoed en water. De wet regelt zo het beheer en de ontwikkeling van de fysieke leefomgeving. De provincie wil alvast gaan werken volgens de uitgangspunten van de nieuwe Omgevingswet. De Omgevingsvisie bevat de belangrijkste ambities voor de fysieke leefomgeving van de provincie voor de komende jaren. Dat gaat om ambities op gebied van de energietransitie, een klimaatproof Brabant, Brabant als slimme netwerkstad en een concurrerende, duurzame economie.

De omgevingsvisie geeft ook aan op welke nieuwe manieren de provincie met betrokkenen wil samenwerken aan omgevingsvraagstukken en welke waarden daarbij centraal staan. Het werken aan een veilige en gezonde leefomgeving met een goede leefomgevingskwaliteit vormt de hoofdlijn van het beleid, waarbij elke ontwikkeling, klein of groot en waar dan ook, bijdraagt aan de omgevingskwaliteit. Dit wordt de basisopgave genoemd en is leidend voor de vier maatschappelijke hoofdogaven die de omgevingsvisie stelt:

- Werken aan de Brabantse energietransitie;
- Werken aan een klimaatproof Brabant;
- Werken aan de slimme netwerkstad;
- Werken aan een concurrerende, duurzame economie.

#### **Beoordeling en conclusie**

In de visie zijn door de provincie de doelen nog niet precies vastgelegd. Immers, diep, rond en breed kijken (zie hoofdstuk 4 in deze omgevingsvisie) is een centraal uitgangspunt bij het samenspel voor de uitwerking van de visie. Dat betekent dat de provincie volop ruimte biedt voor inbreng vanuit partijen en disciplines.

De omgevingsvisie agendeert en nodigt uit om hier samen mee aan de slag te gaan. Daarvoor is een verdere uitwerking van de ambitie nodig in programma's. Die uitwerking is een opgave die uit de visie volgt en die in opeenvolgende bestuursperiodes de opdracht en de ruimte geeft om dat met eigen accenten in te vullen. Steeds anticiperend op veranderende omstandigheden en beweging in Brabant.

Wel kan op hoofdlijnen worden opgemerkt dat met onderhavig plan tegemoetgekomen wordt aan de ambities om efficiënter gebruik te maken van de beschikbare ruimte en verbetering van de (omgevings)kwaliteit. Herbestemmen is volgens de omgevingsvisie dan ook het nieuwe bouwen. Hier liggen kansen voor het toekomstbestendig maken van het stedelijk gebied en het creëren van ruimte voor economische ontwikkelingen en woningbouw. Bij sloop en/of herstructurering ontstaan kansen om invulling te geven aan de energieopgave in stedelijk gebied, voornamelijk in de vorm van opwekking door zon en (her)gebruik van warmte. Daarnaast bieden dergelijke ontwikkelingen kansen voor klimaatbestendige verstedelijking door meer ruimte te maken voor groen en water, ter vermindering van wateroverlast en hittestress en biedt dit tegelijkertijd mogelijkheden om steden gezonder en leefbaarder te maken. Daarnaast zet de provincie in op nabijheid en functiemenging van wonen, werken en voorzieningen, wat bijdraagt aan (vernieuwing van) economische activiteiten en de beperking van automobilititeit. De voorgenomen ontwikkeling draagt hieraan bij.

### **3.2.2 Structuurvisie 2010 - partiële herziening 2014**

#### **Toetsingskader**

Provinciale Staten van Noord-Brabant hebben op 7 februari 2014 de partiële herziening 2014 van de Structuurvisie Ruimtelijke Ordening 2010 (SVRO) vastgesteld. De SVRO is opgebouwd uit twee onderdelen. In onderdeel A wordt de kern van de visie verwoord op ruimtelijke ontwikkelingen van Noord-Brabant. Het landschap en de wijze waarop dit moet worden versterkt, staan in dit onderdeel voorop. Deel B van de structuurvisie beschrijft de wijze waarop de provincie de visie uitwerkt in vier robuuste ruimtelijke structuren: de groenblauwe structuur, het landelijk gebied, de stedelijke structuur en de infrastructuur.

#### **Beoordeling en conclusie**

In de structurenkaart (zie afbeelding) van de SVRO is het plangebied aangeduid als Stedelijk concentratiegebied. De ontwikkeling die dit bestemmingsplan voorziet, het wijzigen van een bedrijfsbestemming naar een mobiliteitsvoorziening, past binnen deze structuur. De structuurvisie is bindend voor het ruimtelijk handelen van de provincie Noord-Brabant en vormt de basis voor de wijze waarop de provincie de instrumenten inzet die de Wet ruimtelijke ordening biedt. Eén van deze instrumenten is de provinciale Interim Omgevingsverordening. In die verordening is dit beleid verder uitgewerkt in bindende regels, die in acht genomen moeten worden bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen. Hierop wordt in de volgende paragraaf nader ingegaan.

## 3.2.2 Interim omgevingsverordening Noord-Brabant

### Toetsingskader

De Interim omgevingsverordening betreft een samenvoeging van verschillende regelingen op provinciaal niveau met betrekking tot de fysieke leefomgeving. De regels hebben betrekking op milieu, natuur, ruimtelijke ordening, bodem en wegen. De Interim omgevingsverordening is daarbij een eerste stap op weg naar een definitieve omgevingsverordening, die op grond van de Omgevingswet wordt vastgesteld en die verplicht is voor provincies.

### Beoordeling

Het plangebied heeft in de Interim omgevingsverordening (lov) verschillende aanduidingen, waaronder 'Concentratiegebied', 'Stedelijk gebied', 'Verbod uitbreiding veehouderij', 'Norm wateroverlast Stedelijk gebied' en 'Beperking grootschalige logistiek'. Daarnaast ligt de brug over de Mark met de toekomstige onderdoorgang van langzaam verkeer ter plaatse van de aanduidingen 'behoud en herstel van watersystemen', 'attentiezone waterhuishouding' en 'Natuur Netwerk Brabant'.

#### Stedelijk gebied

Het plangebied is in de Interim omgevingsverordening aangewezen als 'Stedelijk gebied'. Volgens de verordening dient een stedelijke ontwikkeling voor wonen, werken of voorzieningen in beginsel plaats te vinden binnen het 'Stedelijk gebied'. De ruimte in deze gebieden dient zo goed als mogelijk te worden benut. De ontwikkeling dient wel te passen binnen de regionale afspraken en het dient te gaan om een duurzame stedelijke ontwikkeling. Zorgvuldig ruimtegebruik is als basisprincipe opgenomen voor een duurzame stedelijke ontwikkeling vanuit de zorg voor een goede omgevingskwaliteit. Dat betekent onder andere dat de ruimte binnen het stedelijk gebied zo goed als mogelijk wordt benut. De herstructurering van de oude opslagplaats van Dycore naar een mobiliteitshub, resulteert in een opwaardering van het stedelijk gebied ter plaatse en voldoet daarmee aan het principe van zorgvuldig ruimtegebruik. De mobiliteitshub voldoet aan een lokale vraag.

#### Natuur Netwerk Brabant (NNB) (art. 3.2.3 en art. 3.38)

De locatie grenst aan de rivier de Mark, welke (samen met haar direct aangrenzende schuine oevers) geclassificeerd is als Natuur Netwerk Nederland (NNN). Het Natuur Netwerk Nederland wordt in de lov ook wel Natuur Netwerk Brabant (NNB) genoemd. In de Interim omgevingsverordening wordt expliciet benoemd dat ook wanneer een activiteit of ontwikkeling plaatsvindt buiten het Natuur Netwerk Brabant, dit aantasting kan geven aan de ecologische waarden binnen het NNB. Dit is in ieder geval aan de orde als een ontwikkeling een negatief effect heeft op de waarden van het NNB vanwege geluid, licht of betreding. Deze opsomming is niet uitputtend bedoeld, ook schaduwwerking, windturbulentie of het oprichten van een afscheiding langs een natuurgebied waardoor migratie niet langer mogelijk is, kunnen negatieve effecten hebben op de aanwezige waarden van het NNB. Voor zover er externe effecten optreden vanwege de verspreiding van stoffen door het water, is er een afweging nodig vanuit de Wet natuurbescherming.

Als er aantasting van waarden optreedt, geldt dat de negatieve effecten als gevolg van de verstoring, waar mogelijk, worden beperkt.

De ontwikkeling heeft geen ruimtebeslag plaats in het NNB, waardoor invloed op de wezenlijke waarden van het natuurnetwerk worden uitgesloten. De voetgangerstunnel en de fietsroute langs de Mark hebben geen directe invloed op de Mark. Er is dan ook geen compensatie noodzakelijk.

#### Natuur Netwerk Brabant – ecologische verbindingzone (art. 3.25)

Voor de ecologische verbindingzones (evz) geldt een beperkt beschermingsregime, gericht op het bieden van basisbescherming. Een ecologische verbindingzone wordt aangeduid met een concreet aangeduid (zoek-)gebied. Inrichting, beheer en bescherming op perceelsniveau worden nader in het bestemmingsplan uitgewerkt. In Stedelijk gebied en Verstedelijking afweegbaar geldt een beschermingszone met een breedte van 50 meter. In overige gebieden is de breedte vastgesteld op 25 meter. Het gaat hierbij over de aansluitende verbinding over land.

Na realisering van de evz is Artikel 3.15 Bescherming Natuur Netwerk Brabant en het daarin opgenomen regiem van overeenkomstige toepassing. Een gerealiseerde ecologische verbindingzone zal in de praktijk niet altijd over de volle lengte een breedte hebben van 25 meter. Sommige onderdelen kunnen smaller zijn, zeker als met stapstenen wordt gewerkt. Dit is binnen de gestelde regels mogelijk mits in het bestemmingsplan concrete begrenzing van de gerealiseerde ecologische verbindingzone wordt opgenomen met een daarbij passend beschermingsregime. Bij een ecologische verbindingzone gaat het namelijk niet alleen om de aanleg, maar ook om het behoud en beheer.

De ontwikkeling van de mobiliteitshub ligt buiten de ecologische verbindingzone van de Mark. Om versnippering van bestemmingsplan tegen te gaan is ervoor gekozen om het gedeelte van de burg over de Mark ook in het bestemmingsplan van de mobiliteitshub op te nemen. Het bijbehorende beschermingsregime voor de evz ter plaatse van de Mark is opgenomen in de regels en op de verbeelding van het bestemmingsplan.

Om de langzaamverkeerverbinding tussen de mobiliteitshub en de ten zuiden van de Backer en Ruebweg gelegen functies wordt gebruik gemaakt van de ruimte tussen de schuine betonnen funderingsconstructie en de betonnen funderingspalen van de brug. Dit terrein betreft momenteel een kale zandvlakte. De langzaamverkeerverbinding wordt hier gerealiseerd. Dit terrein is dan ook meegenomen in het bestemmingsplan. Het talud van de Mark is niet noodzakelijk voor realisatie van deze verbinding.

Binnen de 25 meter vanaf de evz wijzigt als gevolg van het bestemmingsplan een volledig verhard bedrijfsperceel naar een deels verharde mobiliteitshub. Zoals uit de (in het vorige hoofdstuk opgenomen) situatietekening blijkt, worden aan de zijde van de Mark enkele groenstroken voorgestaan en het parkeerterrein zal voor deels worden uitgevoerd in een halfverharding. Hiermee wordt het percentage verharde oppervlakte verminderd.

#### Attentiezone waterhuishouding (art. 3.26)

In de lov worden voorwaarden gesteld aan bestemmingsplannen die binnen deze zone vallen. Belangrijk is dat ontwikkelingen geen negatief effect mogen hebben op de hydrologische instandhoudingsdoelen van het Natuur Netwerk Brabant en dat ontwikkelingen gepaard gaan met een positieve bijdrage aan de bescherming en ontwikkeling van de ecologische waarden en kenmerken en landschappelijke waarden. De ontwikkeling van de mobiliteitshub en de realisatie van een langzaam verkeer verbinding onder de brug door heeft geen negatief effect van de hydrologische waarde van het NNB.

#### Behoud en herstel watersystemen (art. 3.27)

Een klein deel van het plangebied is aangewezen als 'Behoud en herstel van watersystemen'. In deze gebieden is het beleid gericht op verbetering en herstel van het natuurlijke watersysteem van bovenregionaal belang en de ruimte die daarvoor nodig is.



De aanduiding 'behoud en herstel van watersystemen' is opgenomen ter bescherming van de Mark. De zone overlapt een klein deel van het plangebied en is in het bestemmingsplan Belcrum ook al als beschermingszone opgenomen. De betreffende zone is in het voorliggende plan opgenomen met de aanduiding 'overige zone - Behoud en herstel watersystemen'.

## **Conclusie**

Voorliggend bestemmingsplan is in lijn met de regels, zoals gesteld in de Interim omgevingsverordening. Er vindt geen planologisch nieuw ruimtebeslag plaats in het Natuurnetwerk Brabant. Daar waar nodig voorziet het plan in een passende bestemming of aanduiding om te zorgen voor een regeling die de bijzondere waarden beschermd.

## **3.3 WATERSCHAPSBELEID**

### **3.3.1 Kaderrichtlijn Water**

De Kaderrichtlijn Water is opgesteld door de Europese Unie om de waterkwaliteit in Europa te verbeteren en is sinds 2000 van kracht. In de richtlijn staan afspraken die ervoor moeten zorgen dat uiterlijk in 2027 het water in alle Europese landen voldoende schoon en gezond is. De Kaderrichtlijn Water bepaalt dat betrokken landen voor elk stroomgebied een stroomgebiedbeheerplan opstellen. Hierin staan milieudoelstellingen voor het grond- en oppervlaktewater. Naast de stroomgebiedbeheerplannen zijn ook maatregelenprogramma's opgesteld. Hierin staan de maatregelen om deze doelstellingen te bereiken. Voorbeelden van maatregelen zijn het verwijderen van waterbodems, het uitvoeren van beekherstel, realiseren van vismigratie. De beheerplannen en maatregelprogramma's worden elke zes jaar herzien.

De Kaderrichtlijn Water is niet vrijblijvend. Het behalen van milieudoelen vormt een verplichting, de toestand van oppervlaktewater, grondwater en beschermde gebieden moet gerapporteerd worden. Aan de hand van die rapportage wordt door de waterbeheerder bepaald welke maatregelen er genomen moeten worden.

### **3.3.2 Waterwet**

De Waterwet regelt in hoofdzaak het beheer van watersystemen, waaronder waterkeringen, oppervlaktewater- en grondwaterlichamen. De wet is gericht op het voorkomen dan wel beperken van overstromingen, wateroverlast en waterschaarste, de bescherming en verbetering van kwaliteit van watersystemen en de vervulling van maatschappelijke functies door watersystemen.

De Waterwet stelt integraal waterbeheer centraal op basis van het geheel van relaties binnen watersystemen. Denk hierbij aan de relaties tussen waterkwaliteit en -kwantiteit, oppervlakte- en grondwater, maar ook aan de samenhang tussen oppervlaktewater en het gebruik van water. Hiernaast kenmerkt integraal waterbeheer zich ook door de samenhang met de omgeving. Dit komt tot uitdrukking in relaties met beleidsterreinen als natuur, milieu en ruimtelijke ordening.

De Waterwet eist dat de aanleg of wijziging van een waterstaatswerk wordt uitgevoerd volgens een door het waterschap vast te stellen projectplan, een waterstaatkundig besluit waartegen rechtsbescherming open staat. De Waterwet is opgenomen in de Omgevingswet. De integratie van de regelgeving uit de Waterwet in de Omgevingswet bestaat niet alleen uit het verplaatsen van artikelen uit de Waterwet naar de Omgevingswet. Met de opname in de Omgevingswet zijn de regels van de Waterwet gecombineerd met andere wetgeving over onder meer milieu, infrastructuur en bodem.

### 3.3.3 De Keur

De Keur is een aanvulling op regels uit de Waterwet. De Keur is van toepassing op de rivieren, beken, sloten, grondwater en waterkeringen die in beheer zijn bij het waterschap. In de Keur zijn verbodsbepalingen opgenomen, waarmee inbreuk van derden op het watersysteem kunnen worden voorkomen. Voor wijzigingen in de natte infrastructuur en voor obstakels en activiteiten op onderhoudsstroken langs leggerwateren kan in uitzonderingsgevallen een vergunning van de Keur worden verleend.

Onder wijzigingen in de natte infrastructuur vallen o.a.:

- De aanleg van nieuwe of het dempen van bestaande oppervlaktewaterlichamen;
- Het wijzigen van het profiel van bestaande oppervlaktewaterlichamen;
- Het verbinden van oppervlaktewaterlichamen;
- Het aanbrengen van werken, zoals duikers, buizen, stuwen, steigers, bruggen en taludafwerking;
- Het aanbrengen dan wel verwijderen van (opgaande) beplanting en boomgroepen.

Het streefbeeld van de Omgevingswet is om de regels over de fysieke leefomgeving te bundelen in één regeling per overheidsniveau om zo de toegankelijkheid en het overzicht van deze regels te vergroten. Daartoe introduceert de Omgevingswet, naast het omgevingsplan, de provinciale omgevingsverordening en de waterschapsverordening. Provinciale Staten resp. het algemeen bestuur van een waterschap dienen één omgevingsverordening resp. waterschapsverordening vast te stellen die regels bevatten over de fysieke leefomgeving. De waterschapsverordening heeft alleen betrekking op het watersysteem binnen het beheergebied van het waterschap en op wegen, voor zover die bij het waterschap in beheer zijn. Bij de inwerkingtreding van de Omgevingswet wordt de Keur omgezet naar een waterschapsverordening.

Aanvullend op de Keur heeft het waterschap haar eigen algemene regels vastgelegd in de "Algemene regels waterschap Brabantse Delta". De beleidsregels aanvullend op de Keur zijn verder vastgelegd binnen de "Beleidsregels voor waterkering, waterkwantiteit en grondwater" van waterschap Brabantse Delta. Aanvullend op de beleidsregel 13 is het stuk "Hydrologische uitgangspunten bij de keurregel voor afvoeren van hemelwater, Brabantse waterschappen". De waterschappen maken bij het beoordelen van het toegenomen verhard oppervlak onderscheid in de mate van toename van het verhard oppervlak.

De grenswaarden voor het toenemen aan verhard oppervlak waaraan getoetst wordt zijn:

- < 500 m<sup>2</sup>;
- tussen de 500 m<sup>2</sup> en 10.000 m<sup>2</sup>;
- 10.000 m<sup>2</sup>.

Bij een toename en afkoppelen van het verhard oppervlak geldt het uitgangspunt dat ruimtelijke (her)ontwikkelingen zoveel mogelijk hydrologisch neutraal moeten worden uitgevoerd. Om aan dit uitgangspunt te kunnen voldoen wordt bij uitbreiding van verhard oppervlak voor de omgang met hemelwater uitgegaan van de voorkeursvolgorde infiltreren, bergen en afvoeren. In hoofdstuk 4 wordt in de paragraaf 'water' de omgang met het hemelwater nader beschreven.

### 3.3.4 Waterbeheerprogramma 2022-2027

#### **Toetsingskader**

Het Waterbeheerprogramma 2022 - 2027 is vastgesteld door het algemeen bestuur van waterschap Brabantse Delta. In het Waterbeheerprogramma staat hoe het waterschap haar taken in die periode uitvoert. Het waterschap bepaalt hiermee de koers voor de komende zes jaar.

Met het Waterbeheerprogramma werkt het waterschap samen met andere organisaties aan een klimaatbestendig en veerkrachtig waterbeheer. Dat waterbeheer draagt bij aan een duurzame ontwikkeling van het werkgebied en daarbuiten. Water is een belangrijke medebepalende factor bij ruimtelijke ontwikkelingen. Duurzaam betekent rekening houden met het lokale bodem- en watersysteem.

In het Waterbeheerprogramma neemt het waterschap de kerntaken als uitgangspunt. Die taken zijn: bescherming tegen overstromingen en zorgen voor schoon en gezond water dat voldoende voorhanden is. Het waterschap kijkt bij het plannen en uitvoeren van die kerntaken zo integraal mogelijk naar alle wateropgaven. De relevante wateropgaven worden hierna kort benoemd:

#### *Klimaatadaptatie (aanpassen aan de klimaatverandering)*

Met het waterbeheer richt het waterschap zich voor een belangrijk deel op het aanpassen aan de gevolgen van de klimaatverandering (klimaatadaptatie). Maar ook op het beperken van die gevolgen. Samenwerking, een slimme inrichting van de openbare ruimte en het stimuleren van burgers en bedrijven zijn ingrediënten van de aanpak.

#### *Waterveiligheid*

Aan het beperken van de overstromingsrisico's - kortweg waterveiligheid – werkt het waterschap continu. De komende jaren staan er enkele dijkverbeteringsprojecten op het programma. Maar aandacht voor dijken alleen is niet voldoende. Ook de ruimtelijke inrichting van Midden- en West-Brabant en adequaat optreden als zich een crisis voordoet (crisisbeheersing) zijn bepalend voor het beperken van overstromingsrisico's.

#### *Gezond water (schoon water)*

De komende jaren werkt het waterschap samen met alle partners aan het verbeteren van de waterkwaliteit. Met het aanleggen van vispassages bevorderen we de visstand. En door te 'bouwen met natuur', versterken we het leven in en om het water. Met een uitgebreid pakket aan maatregelen streven we ernaar de Europese normen voor de waterkwaliteit te halen. Daarbij kijken we ook naar het terugdringen van vervuilende stoffen.

#### *Voldoende water*

Bij de zorg voor voldoende water staat het vasthouden en infiltreren van water bovenaan als doelstelling in het Waterbeheerprogramma. Er is maatwerk nodig om verdroging tegen te gaan en de beschikbaarheid van grond- en oppervlaktewater te vergroten. Tegelijkertijd is er oog voor het beperken van wateroverlast na langdurige regenval en extreme neerslag.

#### **Beoordeling en conclusie**

Met het realiseren van de mobiliteitshub wordt een deel van de bestaande verharding vervangen door open verharding en/of wordt het hemelwater in ieder geval zo lang mogelijk binnen het gebied vastgehouden. Na de realisatie van de mobiliteitshub wordt dan ook een positief hydrologisch effect verwacht. In hoofdstuk 4 wordt in de paragraaf 'water' dit nader beschreven.

## 3.4 GEMEENTELIJK BELEID

### 3.4.1 Omgevingsvisie Breda 2040

#### Toetsingskader

De Omgevingsvisie Breda 2040 beschrijft voor welke uitdagingen de stad komt te staan en wat daarbij de lokale en regionale belangen zijn en welke prioriteiten hierbij worden gesteld. Het uitgangspunt van de visie is om de Breda sterk en veerkrachtig te ontwikkelen. De omgevingsvisie is nog niet vastgesteld, maar vormt wel de basis voor het toekomstige beleid. Het doel van de omgevingsvisie is om perspectief te bieden aan grotere opgaven, zoals klimaatverandering, woningbouw, voldoende werkgelegenheid en voorzieningen, energietransitie, gezondheid, circulaire economie, (internationale) bereikbaarheid. Samen wordt Breda sterk en veerkrachtig gemaakt.

#### Beoordeling

In de Omgevingsvisie wordt het gebied rondom het station (CrossMark) benoemd als kansrijke locatie voor stedelijke uitbreiding met ruimte voor hoogbouw en een unieke mix van wonen, werken en ontspannen. Het gebied (CrossMark) is in de Omgevingsvisie aangeduid als gebiedsopgave 'bedrijven, voorzieningen en wonen' en moet bijdrage aan het versterken van Breda als internationaal knooppunt.

In gebiedsontwikkeling is ruimte voor parkeren, bij voorkeur in gebouwde voorzieningen, en is er ruimte voor vervoersalternatieven zoals deelauto's en fietsen. De parkeerdruk wordt gereguleerd in stedelijke omgevingen zodat de parkeerdruk en overlast afneemt. Een netwerk van vervoershubs zorgt voor verbinding tussen de netwerken. Hierdoor hebben mensen meer keuzevrijheid en flexibiliteit in hun mobiliteitsbehoefte.

Het aanbod aan en gebruik van deel mobiliteit in Breda neemt toe door nieuwe aanbieders ruimte te bieden in bestaande gebieden en in gebiedsontwikkelingen. De realisering van mobiliteitshubs, die een belangrijk onderdeel vormen van de gemeentelijke aanpak van de mobiliteit, dragen ook bij aan de leefbaarheid in de stad omdat het de aanwezigheid van de auto in de wijken terugdringt.

#### Conclusie

Het plangebied grenst aan het Havenkwartier. Het Havenkwartier maakt onderdeel uit van gebiedsopgave CrossMark Breda. CrossMark slaat de brug tussen de noord- en zuidzijde van het spoor, tussen het lokale, regionale en internationale milieu. Het project Havenkwartier wordt expliciet in de omgevingsvisie benoemd als één van de projecten waar de focus op ligt. Er wordt gebruik gemaakt van een bestaande locatie en structuren (herstructurering). Het plan is daarom in overeenstemming met de Omgevingsvisie en past binnen de gestelde kaders.

### 3.4.4 Gebiedsperspectief Havenkwartier

#### Toetsingskader

De gemeente Breda heeft een Gebiedsperspectief opgesteld voor het Havenkwartier dat op 15 maart 2018 is vastgesteld. De ambitie van de gemeente is dat het Havenkwartier wordt getransformeerd tot een unieke wijk aan de rivier de Mark en de haven van Breda. Er ontstaat een mix van woonvormen, bedrijven, voorzieningen, cultuur, historie en leisure. Het gebiedsperspectief legt op hoofdlijnen de mogelijk ontwikkelingen voor het Havenkwartier vast.

De kernwaarden van het Havenkwartier worden onder andere gevormd door het gebouwd erfgoed en de dragers van de openbare ruimte. Deze kernwaarden zijn vastgesteld in een casco dat een duurzame hoofdstructuur voor de gebiedsontwikkeling vormt.

Het casco is opgebouwd aan de hand van zes dragers in het gebied, namelijk:

- Stedelijkheid, nieuwe accenten en bijdrage van internationale karakter;
- Het Havenkwartier vormt als totaal een zelfstandig en herkenbaar geheel en kent drie hoofddeelgebieden begrensd door de karakteristieke elementen van de openbare ruimte;
- Erfgoed als onderlegger voor de ontwikkeling;
- Water als structurerend element;
- Openbare ruimte als duurzaam casco;
- Ruimtelijke architectonisch wordt onderscheid gemaakt tussen de drie deelgebieden. Elk gebied krijgt haar eigen opbouw met een diversiteit aan in gebruik en typologieën met een stoere, kloeke, industriële en eigen uitstraling.

Een van de belangrijke ambities is dat in het Havenkwartier wordt ingezet op duurzame bereikbaarheid met loop- en fietsverbindingen met het station en experimenten met andere mobiliteit concepten. Een parkeervoorziening moet kunnen worden aangepast of getransformeerd als het autogebruik verandert. De focus ligt op collectieve parkeervoorzieningen binnen, maar mogelijk zelfs buiten het projectgebied van de ontwikkellocaties.

### **Beoordeling en conclusie**

Het plangebied grenst aan het deelgebied de Strip, een (hoog) stedelijke zone tussen de Speelhuislaan en de Belcruhaven. Het deelgebied bestaat uit de locaties Klavers Jansen, Electron en Backer & Rueb, waarbij een grote mix aan functies centraal staat. Gezien de stedelijke ontwikkelopgave en de daarmee gepaard gaande druk op de openbare ruimte: auto's minder plek in het straatprofiel geven, maar in de woning oplossen, of collectief in het bouwblok, of soms zelfs verder van de woning af in een gebouwde parkeervoorziening aan de hoofdweg (met oog voor flexibiliteit en transformatiemogelijkheden).

De mobiliteitshub biedt ruimte om de lokale parkeerbehoefte van de Strip) op te vangen. Op deze wijze draagt het plan bij aan de transformatie van de Strip tot een hoogstedelijk woonmilieu, waarbij nabij woningen ruimte is voor meer groen- en waterstructuren die een prima basis vormen om te anticiperen op klimaatveranderingen en te werken aan een gezonde stad.

### **3.3.5 Visie Noordelijke rondweg**

#### **Toetsingskader**

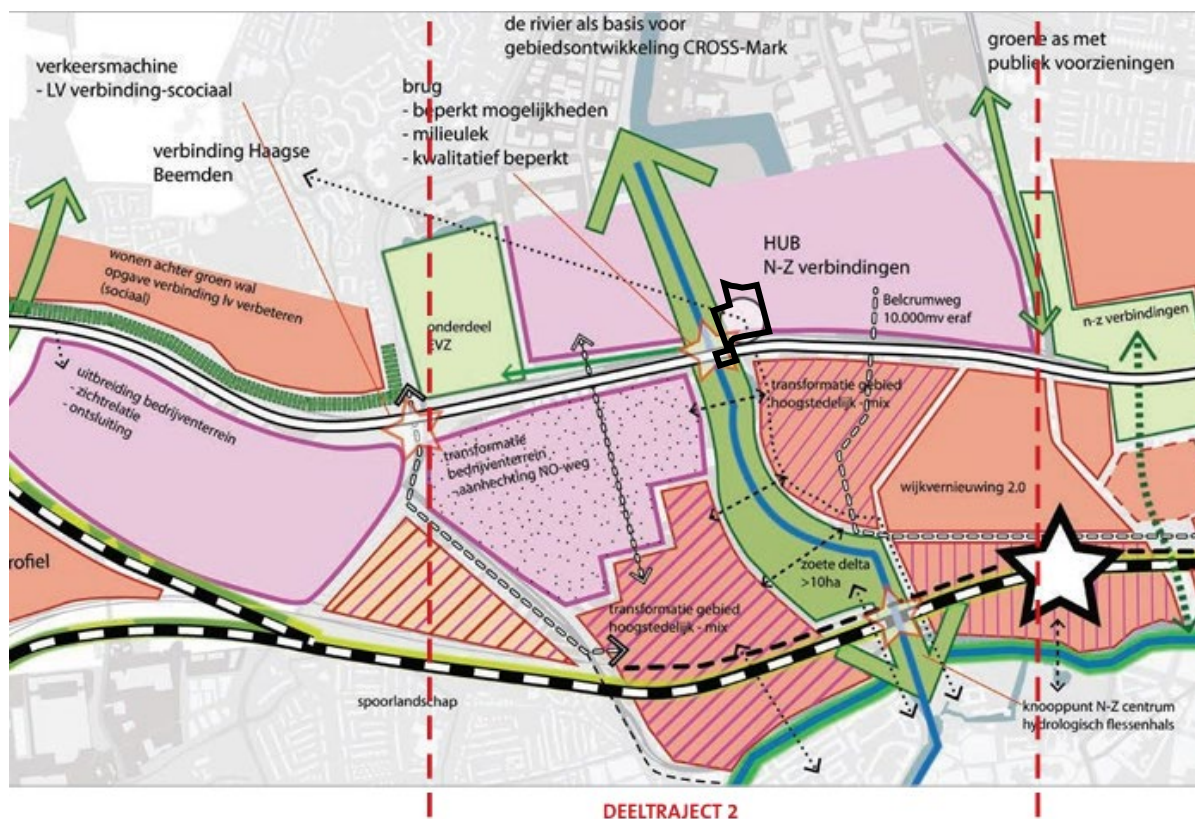
Het verkeer op de Noordelijke rondweg neemt ieder jaar toe en blijft de komende jaren groeien. Om erachter te komen welke aanpassingen nodig zijn voor een verbetering van de oversteekbaarheid, verkeersveiligheid, leefbaarheid en de verkeersafwikkeling op de korte en lange termijn heeft de gemeente verkeersonderzoek gedaan. De uitkomsten van dit verkeersonderzoek worden gebruikt voor de stedelijke Mobiliteitsvisie en een uitgewerkte Visie Noordelijke rondweg.

Breda heeft de ligging, schaal en kwaliteit om internationaal te kunnen schakelen en de stad aantrekkelijk en relevant te blijven voor bewoners, bedrijven, instellingen en bezoekers. Een internationaal knooppunt in Noordwest-Europa, met een sterk vestigingsklimaat voor cultuur, onderwijs, werk en wonen. Breda maakt als centrumstad voor de (eu)regio de sprong voorwaarts naar grootstedelijkheid. De groei van het aantal inwoners en arbeidsplaatsen legt echter extra druk op bestaande netwerken en verbindingen. De Noordelijke Rondweg heeft daarin een sleutelpositie. Deze weg is de afgelopen jaren geoptimaliseerd, maar de rek is eruit. Een forse ingreep is noodzakelijk om de stad van morgen duurzaam aantrekkelijk te houden en ruimte te creëren voor de ontwikkelingen en ambities voor deze stad. De focus ligt op het huidige traject tussen A16 en A27. Daarin staan de volgende doelen centraal:

- Het helen van de stad door de barrièrewerking te verminderen tussen noord en zuid.
- De gewenste stedelijke ontwikkelingen faciliteren.
- De economische toplocaties bereikbaar houden voor alle modaliteiten, zowel vanuit de stad als vanuit de (eu)regio.
- Het moet bijdragen aan het versterken van 'Breda stad in een park' en de stedelijke ambities 'Groen, Grenzeloos en Gastvrij'.

### Beoordeling en conclusie

De planlocatie ligt in deeltraject 2 waarin gebiedsontwikkelingen en verbindingen voor langzaam verkeer worden gefaciliteerd. De mobiliteitshub geeft invulling aan de parkeerbehoefte van verschillende gebiedsontwikkelingen in het Havenkwartier en draagt zodoende bij aan de transformatie van het Havenkwartier naar hoogstedelijk gebied. De mobiliteitshub wordt bereikbaar op loopafstand waardoor ook langzame verkeer verder wordt gefaciliteerd. Het plan is daarom in overeenstemming met de Visie Noordelijke rondweg.



Figuur : Uitsnede uit de visie Noordelijke rondweg met de planlocatie zichtbaar. Bron: Visie Noordelijke rondweg

### 3.4.6 Bredaase Groenkompas

#### Toetsingskader

Het is de ambitie van de gemeente Breda om in 2030 een “Stad in een park” te worden, door de hoeveelheid groen mee te laten groeien met de totale toename van het aantal bewoners. In het beleidsstuk “Bredaas Groenkompas” is de Bredase Groen- & Parknorm opgenomen om deze ambitie waar te maken. Daarin staat dat nieuwe ontwikkelingen in stedelijk gebied voor minimaal 20% tot 35% moeten worden ingericht als openbaar groen. Het beleidsdocument benoemt hierbij dat groen een positief effect kan hebben op de volgende thema’s:

- Leefbaarheid & Gezondheid
- Ecologie & biodiversiteit
- Economie
- Klimaat & Duurzaamheid
- Identiteit
- Educatie, communicatie & participatie

#### Beoordeling en conclusie

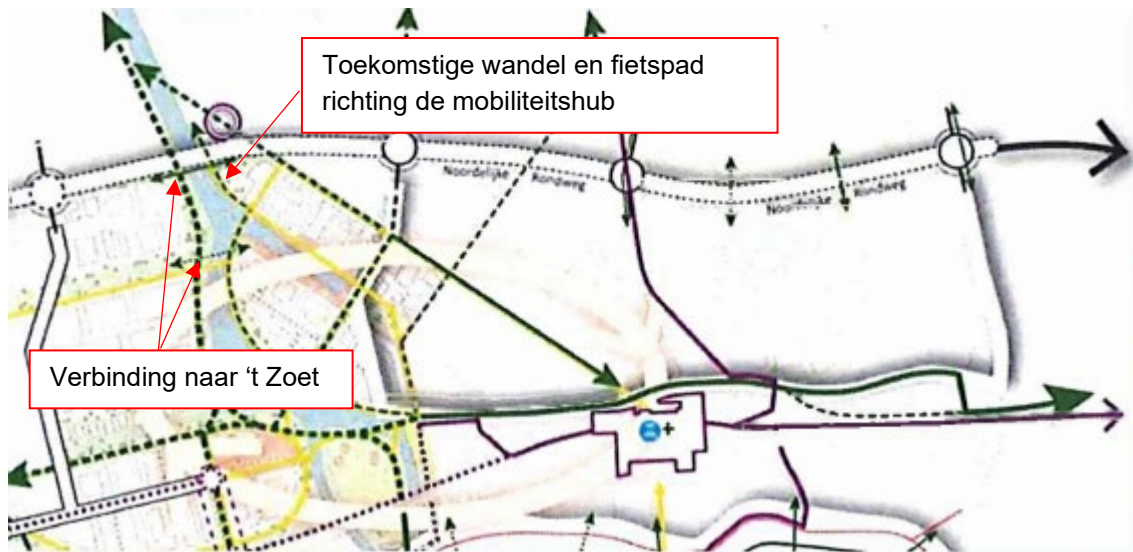
Bij de nadere uitwerking van de parkeervoorziening wordt rekening gehouden met bovenstaand beleid. Een deel van het parkeerterrein wordt waarschijnlijk in halfverharding uitgevoerd. Verder blijkt uit de eerder opgenomen mogelijke inrichting van de mobiliteitshub (zie paragraaf toekomstige situatie) dat er ook ruimte voor groen is. Er is voldoende ruimte in het plangebied beschikbaar om aan de uitgangspunten van het ‘Bredaas Groenkompas’ te kunnen voldoen.

### 3.3.6 Mobiliteitsvisie Breda

#### Toetsingskader

Op 20 januari 2022 is de mobiliteitsvisie Breda door de gemeenteraad vastgesteld. In de mobiliteitsvisie spelen HUB's (knooppunten in het mobiliteitsnetwerk) op verschillende schaalniveaus een rol als één van de oplossingen om de stad op duurzame wijze bereikbaar te houden. Het gaat hierbij in de regel om collectieve parkeervoorzieningen die een efficiënter gebruik van de schaarse openbare ruimte als doel hebben. Voorzieningen waarin bewoners, bezoekers en gebruikers binnen een gebied op comfortabele wijze, maar op afstand, hun auto kunnen parkeren. Mogelijk gecombineerd met vormen van deelmobiliteit en aanvullende diensten die het dagelijks leven vergemakkelijken.

De mobiliteitshub voor het Havenkwartier is een zogenaamde gebiedshub en heeft in eerste instantie een functie voor de gebiedsontwikkeling (start-/eindpunt van een reis) om het autoverkeer in het gebied te beperken, zie figuur 17 voor het deelgebied CrossMark. De langzaam verkeersroutes in het Havenkwartier en 't Zoet leggen verbinding tussen Breda Noord enerzijds en het station en de binnenstad anderzijds.



**Figuur 17: Deelgebied CrossMark in mobiliteitsvisie. Ter plaatse van het plangebied is de wandel en fietsroute naar de toekomstige mobiliteitshub al zichtbaar, net zoals verbindingen naar 't Zoet.**

### **Beoordeling**

In de Mobiliteitsvisie wordt er verschillende keren gerefereerd naar de mogelijkheid van een mobiliteitshub om parkeerproblemen op te lossen in de toekomst. Niet alleen hebben automobilisten dan meer keuzevrijheid en flexibiliteit in hun mobiliteitsbehoefte, maar ook kan de ruimte in Breda dan optimaal gebruikt worden. Zo bezetten geparkeerde auto's op dit moment veel ruimte in woonstraten, welke anders ook voor andere doeleinden gebruikt had kunnen worden (zoals openbaar groen of speelruimte). Daarnaast wordt ook de functie van mobiliteitshubs genoemd in de stedelijke energieopgave waarbij de mobiliteitshub kan functioneren als een accu om pieken in verbruik op te vangen. De geplande mobiliteitshub draagt daarom bij aan verschillende opgaven binnen het CrossMark Breda: de parkeeropgave, het creëren van nieuwe ruimte binnen de stad en de energietransitie. De beoogde ontwikkeling is dan ook in overeenstemming met de Mobiliteitsvisie van de gemeente Breda.



## 4.0 MILIEUASPECTEN

Voor het ontwikkelen en in stand houden van een leefbare en duurzame gemeente dient bij ruimtelijke planvorming rekening te worden gehouden met verschillende omgevingsaspecten. Door rekening te houden met deze aspecten kan een goed leefklimaat worden gegarandeerd voor nu en de toekomst. In dit hoofdstuk worden de verschillende omgevingsaspecten die van belang zijn voor het plangebied nader toegelicht. In het kader van de ontwerpverkenningen en -uitwerkingen zijn diverse onderzoeken uitgevoerd om inzicht te krijgen in de aspecten die bepalend zijn voor de haalbaarheid van het plan. Hierna wordt beknopt op de onderzoeken en de conclusies ingegaan. De onderzoeken zijn als bijlagen bij het bestemmingplan opgenomen.

### 4.1 BEDRIJVEN EN MILIEUZONERING

#### Toetsingskader

Voor het behoud en de verbetering van de kwaliteit van de woon- en leefomgeving is een juiste afstemming tussen de verschillende functies en wonen noodzakelijk. Daarbij kan gebruik worden gemaakt van een milieuzonering die uitgaat van richtinggevende afstanden tussen hinderlijke functies (in de vorm van gevaar, geluid, geur, stof) en gevoelige functies. In de brochure 'Bedrijven en milieuzonering' van de Vereniging van Nederlandse Gemeenten (VNG) (versie 2009) zijn deze richtafstanden opgenomen. Van deze richtafstanden kan gemotiveerd worden afgeweken. De richtafstanden zijn afhankelijk van het omgevingstype waarbinnen de milieugevoelige bestemming is gelegen. De VNG publicatie gaat uit van het omgevingstype rustige woonwijk/rustig buitengebied of van een gemengd gebied.

Met de ontwikkeling worden enkel parkeerplaatsen gerealiseerd. Gezien het feit dit geen milieugevoelige functie betreft, dient er geen rekening gehouden te worden met milieucontouren van omliggende functies op de mobiliteitshub. De mobiliteitshub zelf kan echter wel een effect hebben op de omliggende functies. Er dient daarom aangetoond te worden dat de omgeving geen hinder ondervindt in hun bedrijfsvoering door de komst van de mobiliteitshub. Een mobiliteitshub is niet specifiek opgenomen in de VNG richtafstandenlijst, echter een autoparkeerterrein is wel opgenomen in de lijst. Er geldt hiervoor een richtafstand van 30 meter, gebaseerd op de contouren voor geluid. In de directe omgeving van het plangebied zijn geen geluidsgevoelige functies mogelijk. Met de planinrichting wordt ruim voldaan aan deze richtafstand.

#### Conclusie

Vanuit bedrijven en milieuzonering gelden geen belemmeringen voor de planvorming. In paragraaf 4.3 wordt nader ingegaan op de geluidszonering van het industrieterrein.

### 4.2 MOBILITEIT

#### 4.2.1 Verkeer

#### Toetsingskader

De mate waarin mensen afhankelijk zijn van de auto wordt door verschillende factoren bepaald. Een aantal voorbeelden zijn: de nabijheid van dagelijkse voorzieningen, de concurrentiekracht van alternatieve vervoerswijzen (openbaar vervoer, fiets, lopen) en de stedenbouwkundige structuur van een wijk.

Een (mobiliteits)hub is een knooppunt in een multimodaal mobiliteitsnetwerk, waar verschillende vervoerswijzen (zoals OV en deelmobiliteit) en hun infrastructuur samenkomen. Ze bieden een plek waar vraag- en aanbod van vervoersmodaliteiten op elkaar aansluiten en fungeren als fysieke schakel als begin-, eind- of overstappunt in de reis. De combinatie van bijvoorbeeld openbaar vervoer, (fiets)parkeerplaatsen en deelmobiliteit vergroot de keuze voor de reiziger. Mobiliteitshubs zijn er in verschillende soorten en maten, en er worden verschillende typologieën gebruikt. Het aanbod aan vervoersmiddelen en functies is per mobiliteitshub verschillend, zodat het past bij de behoeftes van de reizigers, beoogde functie en locatie. De voorliggende ontwikkeling betreft een zogenaamde 'bewonershub' met als doel om de verkeersdruk omlaag te brengen (of niet te verhogen in geval van binnenstedelijke woningontwikkeling) door bewoners te stimuleren deelmobiliteit te gebruiken. Dit vergroot de ruimtelijke kwaliteit van het gebied (minder eigen vervoer staat geparkeerd op straat).

Deze mobiliteitshub biedt mogelijkheden voor bewoners van een gebied of gebouw om gebruik te maken van deelmobiliteit die zeer nabij de woonlocatie beschikbaar wordt gesteld. Deze locatie is het start- en eindpunt van elke reis die de bewoner maakt vanaf zijn woonlocatie. Koppeling met het openbaar vervoer hoeft niet op de mobiliteitshub aanwezig te zijn, maar vergroot de functionaliteit van de mobiliteitshub nadrukkelijk. Bewoners kunnen deelmobiliteit gebruiken op de mobiliteitshub. De ontwikkeling van dit soort mobiliteitshubs wordt in de praktijk in belangrijke mate gedreven door lage parkeernormen van de gemeenten bij nieuwbouw of renovatie van woningen/appartementen. Hiermee dragen dergelijke mobiliteitshubs bij aan structurele gedragsverandering en de mobiliteitstransitie. (bron: Rijkswaterstaat Ministerie van Infrastructuur en waterstaat).

Door het parkeren op afstand te plaatsen wordt het autogebruik voor een deel ontmoedigd. De betreffende bewoners, bezoekers en bedrijven van het Havenkwartier kunnen gebruik maken van openbaar vervoer, de fiets, deelmobiliteit of 'parakeren op afstand op de Hub'. Deelmobiliteit wordt gestimuleerd, door zowel bij de locatie Klavers-Jansen als bij de Backer en Rueblocatie deelauto's te realiseren.

## **Beoordeling**

De realisatie van de mobiliteitshub heeft gevolgen voor het verkeer in de omgeving van het plangebied. De bestaande wegenstructuur blijft behouden en ten behoeve van het langzaam verkeer wordt onder de brug door een verbinding met de Belcrum gerealiseerd.

Uit diverse overleggen van de gemeente Breda met de ondernemers van omliggende bedrijven is gebleken dat buiten de spitsjeden de ondernemers over het algemeen tevreden zijn over de bereikbaarheid en ontsluiting van het bedrijventerrein Krogten. Tijdens de spitsuren wordt de ontsluiting via de Konijnenberg en de Backer en Ruebweg als knelpunt ervaren. De problemen ontstaan voornamelijk doordat de vervoersstroom tijdens de piekuren groot is. De bedrijven gevestigd aan het Steenen Hoofd hebben aangegeven dat het anno 2022 al relatief druk is op deze weg en vrezen dat het nog een stuk drukker gaat worden. Daarmee speelt meer dat soms overlast wordt ervaren van vrachtwagens die op de weg (Steenen Hoofd) geparkeerd staan.

Door de gemeente Breda is naar aanleiding van deze vrees het gemiddelde verkeersbeeld op een donderdagmiddag (piekmoment) gezien. Verschillende verkeerstellingen van de afgelopen 15 jaar zijn met elkaar vergeleken. Hieruit blijkt dat de verkeersintensiteiten, ondanks de groei van de stad, grofweg gelijk zijn gebleven. Uit de tellingen blijkt duidelijk dat de piek van verkeer ligt op de middag tussen 16.00 en 17.00 uur. Het kruispunt Steenen Hoofd en de Konijnenberg voldoet met de inrichting aan de verkeertechnische eisen voor een dergelijk kruispunt. Ook met een eventuele groei van de verkeerintensiteiten blijft het kruispunt voldoen.

De maximaal 261 parkeerplaatsen ter plaatse van het plangebied worden bereikt via het Steenen Hoofd. Dit betekent een toename van de verkeersintensiteiten. Uit een berekening van de gemeente Breda blijkt dat, indien er sprake zou zijn van een verdubbeling van de verkeersintensiteiten, de toename niet leidt tot een onacceptabele verkeersafwikkeling op het kruispunt.

Aanvullend dient te worden opgemerkt dat de mobiliteitshub met name gebruikt zal worden door bewoners en/of bezoekers van bewoners van de nabijgelegen woongebieden. Maar ook eventuele andere faciliteiten in de omgeving gaan gebruik maken van de mobiliteitshub. Het ligt niet in de lijn der verwachting dat dit verkeer plaatsvindt tijdens donderdagmiddag tussen 16.00 en 17.00 uur. Het zal met name gebruikt worden door mensen die van hun werk afkomen of in de avonden (bezoek). Deze verkeersintensiteiten vinden met name buiten de spits plaats.

Er zijn geen specifieke cijfers van de verkeersgeneratie van een mobiliteitshub bekend. Eén en ander is immers afhankelijk van de locatie en de functie van de mobiliteitshub. De voorliggende mobiliteitshub is niet gelegen nabij een openbaar vervoersknooppunt en/of nabij een centrumgebied. Het gaat hierbij om een mobiliteitshub voor de bewoners van woongebieden en/of bezoekers van de diverse functies in de omgeving van de mobiliteitshub. De verwachting is niet dat het terrein altijd volledige bezet zal zijn en/of dat een parkeerplaats meerdere keren per dag zal worden gebruikt. Toch dient in het kader van een goede ruimtelijk ordening uit te worden gegaan van een zogenaamd 'worst-case' scenario. Aangezien in het woongebied ruimte is voor kort parkeren tot een maximum van 3 uur, zal de mobiliteitshub met name gebruikt door bewoners voor lang parkeren. Voor iedere afzonderlijke parkeerplaats wordt verwacht dat deze 2 keer per dag wordt gebruikt. Dit betekent dat de mobiliteitshub een verkeersgeneratie heeft van  $261 \times 2 \times 2 = 1.044$  verkeersbewegingen op een dag.

Voor een deel van de bewoners en werknemers die gebruik zullen maken van de mobiliteitshub, zal de locatie van de hub niet voldoen aan de maximale loopafstanden die in de 'Nota parkeernormen Breda 2021' zijn vastgelegd. Op dit onderdeel wijkt de gemeente Breda af van haar beleid. In de mobiliteitsvisie spelen HUB's (knooppunten in het mobiliteitsnetwerk) op verschillende schaalniveaus een rol als één van de oplossingen om de stad op duurzame wijze bereikbaar te houden. Door het parkeren op afstand te plaatsen wordt het autogebruik voor een deel ontmoedigd. Voor nieuwe en omvangrijke gebiedsontwikkelingen wordt steeds meer gestuurd op alternatieven voor het gebruik van de auto in combinatie met flexibele en adaptieve parkeervoorzieningen. De betreffende bewoners, bezoekers en bedrijven kunnen gebruik maken van openbaar vervoer, de fiets, deelmobiliteit of 'parkeren op afstand op de mobiliteitshub'. Om uitvoering te kunnen geven aan de ambitie om de openbare ruimte hoogwaardig in te richten en het autogebruik in het gebied in juiste banen te leiden is een globale verkenning uitgevoerd naar een potentiële locatie voor een mobiliteitshub Havenkwartier.

In deze verkenning zijn meerdere locaties beoordeeld op diverse criteria, waaronder snelle beschikbaarheid van de locatie voor het realiseren van een permanente parkeergelegenheid in de vorm van een mobiliteitshub, de ontsluiting van de locatie en de financiële consequenties. Hierbij is het perceel aan het Steenen Hoofd als meest kansrijke locatie naar voren gekomen.

Deze locatie is ook de enige locatie in de nabijheid van het Havenkwartier waar een bestendig aantal parkeerplaatsen gerealiseerd kan worden. Dit draagt bij aan zorgvuldig ruimtegebruik.

## Conclusie

Het voorgaande maakt dat er zwaarwegende redenen zijn om voor wat betreft de loopafstanden af te wijken van de maximale loopafstanden die in de 'Nota parkeernormen Breda 2021' opgenomen zijn. Hierbij wordt tevens gewicht toegekend aan het gegeven dat weliswaar sprake is van een overschrijding van deze afstand voor de bewoners van Klavers Jansen, maar dat 500 meter lopen niet onaanvaardbaar is en in hoogstedelijk gebied niet ongebruikelijk is.

### 4.2.2 Parkeren

#### Toetsingskader

In de Nota Parkeernormen Breda 2021 wordt voor de autoparkeernormen onderscheid gemaakt tussen vijf verschillende gebieden. In ieder van deze gebieden gelden andere parkeernormen, passend bij de autoafhankelijkheid van het gebied. Het plangebied van de onderhavige ontwikkeling ligt in het zogenaamde Centrum 1 gebied, zoals benoemd in de Nota parkeernormen.

#### Beoordeling

De ontwikkeling die dit bestemmingsplan mogelijk maakt, maakt geen functies mogelijk met een parkeerbehoefte. Het gaat om het opvangen van een parkeerbehoefte elders in de omgeving. Om uitvoering te kunnen geven aan de ambitie van de gemeente om de openbare ruimte in De Strip (Havenkwartier) hoogwaardig in te richten en het autogebruik in het gebied in juiste banen te leiden, is een globale verkenning uitgevoerd naar een potentiële locatie voor een mobiliteitshub voor het Havenkwartier.

Een realisatie van een mobiliteitshub op deze locatie heeft diverse voordelen. De locatie kan snel beschikbaar worden gesteld, het perceel is in eigendom van de gemeente en het autoverkeer wordt niet het Havenkwartier of de Belcrum in getrokken. De locatie biedt ook de mogelijkheid om via het Stationskwartier en het Havenkwartier al een aanzet te maken voor een meer attractieve route naar Breda Noord langs de oostzijde van de Mark. De locatie kent echter ook diverse aandachtspunten. De locatie zal niet voor iedereen voldoen aan de maximale loopafstanden die in de 'Nota parkeernormen Breda 2021' zijn vastgesteld. Daarnaast vormt 'sociale veiligheid' een aandachtspunt gezien de ligging van de locatie.

De parkeerplaatsen zullen met name gebruikt worden voor de sociale en middeldure huurwoningen van diverse nabijgelegen ontwikkelingen. Voor het benodigd aantal parkeerplaatsen is een parkeerbalans opgesteld, die als bijlage bij deze toelichting is gevoegd. Uit de parkeerbalans blijkt dat de 'piek' ligt op 261 parkeerplaatsen tijdens zaterdagmiddag, hiervan komen er 205 van AMVEST / Backer en Rueb. Dit zijn 98 bezoekers van bewoners en 107 bezoekers van de nieuwe horeca. Deze 'piek' vindt slechts één moment per week kortstondig plaats, namelijk zaterdagmiddag. Dit duurt ongeveer 2 uurtjes en dat is 1,2% van de week. Een meer structurele piek vindt plaats tijdens de 'werkdagavond'. Vier avonden per week is er behoefte aan 234 parkeerplaatsen. Ook hiervan is het grootste deel, namelijk 182 parkeerplaatsen, bestemd voor bezoekers. Dit is in lijn met de leidende principes uit de Mobiliteitsvisie.

De realisatie van ongeveer 200 parkeerplaatsen op maaiveld niveau voldoet aan de parkeerbehoefte van de eerdergenoemde ontwikkel locaties. Aanvullend is er eventueel ruimte beschikbaar om de parkeerdruk in de omgeving terug te dringen. Een en ander afhankelijk van de daadwerkelijke inrichting van de mobiliteitshub (met of zonder parkeerdek).

## Conclusie

Het aspect verkeer vormt geen belemmeringen voor de haalbaarheid van dit initiatief.

## 4.3 GELUID

### Toetsingskader

Bij een nieuwe ruimtelijke ontwikkeling met geluidsgevoelige functies (waaronder wonen), nieuwe wegen en de reconstructie van bestaande wegen dient te worden aangetoond dat voldaan wordt aan de Wet geluidhinder (Wgh). De Wgh is alleen van toepassing binnen de wettelijk vastgestelde zone van een weg, de geluidzone van een spoorweg of binnen een gezoneerd industrieterrein. Een akoestisch onderzoek in het kader van de Wgh is alleen noodzakelijk wanneer de ontwikkeling een geluidgevoelige functie mogelijk maakt.

### Beoordeling

#### Wegverkeer

Het plangebied ligt binnen de geluidscontour van in ieder geval de Backer en Ruebweg. Een mobiliteitshub met enkel parkeerfuncties wordt vanuit de Wet geluidhinder echter niet aangemerkt als een geluidgevoelig object. Het uitvoeren van een akoestisch onderzoek is vanuit de Wet geluidhinder niet benodigd.

#### Industrielawaai

Het plangebied maakt onderdeel uit van het gezoneerde industrieterrein 'Krogten'. De mobiliteitshub betreft een zelfstandige inrichting met een slagboom, waar toekomstige gebruikers door middel van een parkeerabonnement en/of losse verkoop toegang toe krijgen om hun auto te parkeren. De mobiliteitshub is niet aan te merken als een inrichting in de zin van artikel 1.1, lid 1 Wet milieubeheer ("elke door de mens bedrijfsmatig of in een omvang alsof zij bedrijfsmatig was, ondernomen bedrijvigheid die binnen een zekere begrenzing pleegt te worden verricht;"). Het parkeerterrein wordt gerealiseerd om bewoners en bezoekers van het Havenkwartier te faciliteren. Ter plaatse van de mobiliteitshub zijn voor bewoners parkeerplaatsen beschikbaar voor het lage, gemeentelijk vastgestelde, abonnementstarief. Er is daarmee geen sprake van bedrijfsmatig handelen. Enkel een parkeerterrein met slagboom en eventueel een parkeerdek 'doet' te weinig om een inrichting te zijn.

Het feit dat de mobiliteitshub geen inrichting is betekent niet dat er een dezonering plaats hoeft te vinden. Het dezoneren van een industrieterrein gebeurt héél sporadisch. In Breda is dat in 2009 aan de orde geweest omdat op grote delen van het gezoneerde industrieterrein, zoals dat in het oorspronkelijke zonebesluit is vastgesteld, geen inrichtingen meer zijn gevestigd die in belangrijke mate geluidhinder kunnen veroorzaken. Het vertrek van CSM als geluidhinderlijke inrichting en de intrekking van de op deze inrichting betrekking hebbende milieuvergunning is aanleiding geweest om de geluidzone te herzien. Destijds werd de vestiging van deze geluidhinderlijke inrichtingen op locaties grenzend aan omringende woonwijken ook niet meer gewenst geacht.

De reden om destijds over te gaan tot dezonering is van een hele andere orde dan het mogelijk maken van een mobiliteitshub. De vestiging van de mobiliteitshub is onvoldoende aanleiding om over te gaan tot wijziging van de begrenzing van het gezoneerde industrieterrein en de bijbehorende geluidzone. Temeer omdat de gemeente Breda na 1 januari 2024 gaat werken aan een gemeente dekkend Omgevingsplan. Het ligt voor de hand om het gezoneerde industrieterrein op dat moment in het geheel te beschouwen.

Nu de mobiliteitshub niet aangemerkt wordt als een inrichting wordt er vanuit deze gronden geen claim meer gelegd op de geluidruimte in de zone. Dat is gunstig voor de bestaande bedrijven. De geluidruimte hoeft met minder inrichtingen gedeeld te worden.

## Conclusie

De planontwikkeling brengt geen beperkingen met zich mee voor de bestaande bedrijven.

## 4.4 LUCHTKWALITEIT

### 4.4.1 Wet milieubeheer

#### Toetsingskader

Luchtkwaliteit is geregeld in de Wet milieubeheer. Een specifiek onderdeel van deze wet is de algemene maatregel van bestuur 'Niet in betekende mate bijdragen' (Besluit NIBM) en de ministeriële regeling NIBM (Regeling NIBM). Hierin is bepaald wanneer de mate van de bijdrage aan de luchtverontreiniging verwaarloosbaar klein is. In zo'n geval hoeft een project niet langer meer getoetst te worden, ongeacht of in de huidige situatie al sprake is van een overschrijding van grenswaarden.

Een project wordt als NIBM beschouwd als aannemelijk is dat het project niet leidt tot een toename van de concentraties van NO<sub>2</sub> of PM<sub>10</sub> van meer dan 3% van de grenswaarde.

#### Beoordeling

Om het beoordelen van plannen voor overheden eenvoudiger te maken is in de Regeling NIBM het percentage van 3% uitgewerkt in concrete getallen. De regeling geeft concrete getallen voor plannen die gaan over bijvoorbeeld de bouw van woningen en/of kantoren. De grens voor woningbouwplannen ligt bij 3% op 1.500 woningen. Als er twee ontsluitingswegen zijn, mag een grens van 3.000 woningen worden gehanteerd. In het voorliggende plan is er geen sprake van het toevoegen van woningen. Voor kleine ruimtelijke plannen en verkeersplannen die effect kunnen hebben op de luchtkwaliteit heeft het ministerie van Infrastructuur en Milieu in samenwerking met Kenniscentrum InfoMil een specifieke rekentool ontwikkeld. Daarmee wordt op een eenvoudige en snelle manier bepaald of een plan niet in betekende mate bijdraagt aan de concentratie van een stof in de buitenlucht. Voor het gebruik van deze tool is het van belang inzicht te hebben in het aantal extra voertuigbewegingen als gevolg van de ontwikkeling. De toename van het totale aantal motorvoertuigbewegingen per etmaal als gevolg van het plan, bedraagt maximaal 1.044 bewegingen (worst-case inschatting).

#### Worst-case berekening voor de bijdrage van het extra verkeer als gevolg van een plan op de luchtkwaliteit, GCN2022

Jaar van planrealisatie	2024
Extra verkeer als gevolg van het plan	
Extra voertuigbewegingen (weekdaggemiddelde)	1044
Aandeel vrachtverkeer	0,0%
Maximale bijdrage extra verkeer	
NO <sub>2</sub> in µg/m <sup>3</sup>	0,52
PM <sub>10</sub> in µg/m <sup>3</sup>	0,16
Grens voor "Niet In Betekende Mate" in µg/m <sup>3</sup>	1,2
<b>Conclusie</b>	
De bijdrage van het extra verkeer is niet-in-betekende-mate; geen nader onderzoek nodig	

Screendump NIBM-tool

## Conclusie

Na het invoeren van de verkeersgegevens blijkt uit de NIBM-tool dat de ontwikkeling de NIBM-grens niet overschrijdt. Luchtkwaliteit levert geen beperkingen op voor de beoogde ontwikkeling.

## 4.4.2 Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL)

### Toetsingskader

Uit oogpunt van goede ruimtelijke ordening dient ook beoordeeld te worden of het aanvaardbaar is om het project op deze locatie te realiseren. Hierbij kan de blootstelling aan de ter plaatse bestaande luchtverontreiniging een rol spelen, ook als het project zelf 'niet in betekende mate' bijdraagt aan de luchtverontreiniging.

Vanaf 1 januari 2023 is het Centraal Instrument Monitoring Luchtkwaliteit (CIMLK) het nieuwe instrument voor de ondersteuning van monitoring van de luchtkwaliteit nu in het kader van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) en later onder de Omgevingswet (Ow). Het CIMLK geeft inzicht in de mate van blootstelling aan luchtverontreiniging verspreid over heel Nederland. De overheid toetst en monitort de luchtkwaliteit vooral in de zogenoemde aandachtsgebieden. Aandachtsgebieden zijn locaties met hogere concentraties stikstofdioxide (NO<sub>2</sub>) of fijnstof (PM<sub>10</sub>), die nemen deel aan de jaarlijkse monitoring. Het Centraal Instrument Monitoring Luchtkwaliteit (CIMLK) heeft als doel luchtkwaliteitgegevens over Nederland voor iedereen op één plaats, uniform en laagdrempelig beschikbaar te stellen, en daarmee de wet- en regelgeving voor luchtkwaliteit (digitaal) te ondersteunen.

### Beoordeling en conclusie

Voor de kwaliteit van de buitenlucht bestaan verschillende soorten normen. Wettelijke grenswaarden en actiedrempels zijn meestal een compromis tussen haalbaarheid en gezondheid. Veel van de wettelijke normen komen direct uit Europese richtlijnen. Het CIMLK is het instrument waarmee de concentraties luchtverontreinigende stoffen worden berekend. In het kader van een goede ruimtelijke ordening zijn de jaargemiddelde concentraties NO<sub>2</sub>, PM<sub>10</sub> en PM<sub>2,5</sub> in de omgeving van het plangebied inzichtelijk gemaakt op basis van de gegevens in de kaart van het CIMLK. Op deze kaart is onder andere de Backer en Ruebweg opgenomen. In de volgende tabel zijn de concentraties NO<sub>2</sub>, PM<sub>10</sub> en PM<sub>2,5</sub> voor het peiljaar monitoringsjaar 2021 en 2030 nabij het plangebied weergegeven. Deze concentraties zijn afkomstig uit monitoringsronde van 2022. Via de kaart zijn de volgende grenswaarden voor het plangebied bepaald:

Adres	2021	2030	Jaargemiddelde maximale grenswaarde	Jaargemiddelde WHO <sup>1</sup> advieswaarde
NO <sub>2</sub>	23 µg/m <sup>3</sup>	18 µg/m <sup>3</sup>	40 µg/m <sup>3</sup>	10 µg/m <sup>3</sup>
PM <sub>10</sub>	19 µg/m <sup>3</sup>	16 µg/m <sup>3</sup>	40 µg/m <sup>3</sup>	15 µg/m <sup>3</sup>
PM <sub>2,5</sub>	11 µg/m <sup>3</sup>	8 µg/m <sup>3</sup>	25 µg/m <sup>3</sup>	5 µg/m <sup>3</sup>

Tabel: luchtkwaliteitswaarden, afgerond op hele waarden

Uit de monitoringstool blijkt dat in de omgeving van het plangebied de concentraties voor NO<sub>2</sub>, PM<sub>10</sub> en PM<sub>2,5</sub> voor de jaren 2021 en 2030 de jaargemiddelde maximale grenswaarden niet overschrijden. De algemene trend is dat in de toekomst de emissies en de achtergrondconcentraties van deze stoffen gaan dalen. Overschrijdingen van de grenswaarden zijn dan ook niet te verwachten.

<sup>1</sup> Wereldgezondheidsorganisatie

## Conclusie

In het kader van een goede ruimtelijke ordening is ter plaatse van het plangebied de jaargemiddelde concentraties NO<sub>2</sub>, PM<sub>10</sub> en PM<sub>2,5</sub> bepaald. Vanwege de algemene trend dat de emissies en achtergrondconcentraties gaan dalen, worden ook in de toekomst geen overschrijdingen verwacht.

## 4.5 WATER

### Toetsingskader

Het watertoetsproces is een belangrijk instrument om het waterbelang in ruimtelijke plannen en besluiten te waarborgen. Het gaat daarbij om alle waterhuishoudkundige aspecten, waaronder veiligheid, wateroverlast, watertekort, waterkwaliteit en verdroging, en om alle wateren: rijkswateren, regionale wateren en grondwater. Het is niet een toets achteraf, maar een proces dat de initiatiefnemer van een ruimtelijk plan en de waterbeheerder in een zo vroeg mogelijk stadium met elkaar in gesprek brengt.

### Beleid gemeente Breda

De gemeente Breda heeft zijn beleid van het stedelijk water opgenomen in het stedelijk waterplan 2019-2023; 'Breda water bewust'. Uit dit stedelijk waterplan volgen de voorwaarden bij aanpassingen van het watersysteem. Pas als de schop in de grond gaat, gelden extra eisen. Bij elke (her)ontwikkeling dient het water van kleine buien daar waar het valt te worden verwerkt (in plaats van directe afvoer naar de riolering). Voor een toename van verhard oppervlak gelden zwaardere eisen, ook extreem zware buien moeten ter plaatse kunnen worden opgevangen. Grondwater leidt niet tot structurele grondwateroverlast en vormt geen belemmering voor het grondgebruik. De systeemkeuze en uitgangspunten worden in een rapportage vastgelegd en onderbouwd.

De voorkeursvolgorde voor hemelwater in Breda is gericht op het zoveel mogelijk zichtbaar in de bodem brengen en vasthouden van schoon hemelwater, daar waar het valt. Dit betekent dat ten eerste wordt gestreefd naar infiltreren waar het kan, ten tweede bergen en vertraagd afvoeren waar infiltratie niet kan en als laatste afvoeren naar een andere bergings- afvoervoorziening. Deze voorkeursvolgorde geldt zowel bij een toename van het verhard oppervlak als bij geen toename van verhard oppervlak. Er is geen toename van verhard oppervlak bij het opbreken van bestrating, terugplaatsen van dezelfde of nieuwe bestrating en sloop-nieuwbouw van gebouwen. Verhard oppervlak wat niet afvoert op het riool of open water maar het water infiltreert in de bodem wordt gelijkgesteld aan onverhard oppervlak. Ook groene daken worden beschouwd als onverhard. In alle gevallen geldt, zuiveren waar nodig (afstromend regenwater van verontreinigde ondergronden).

De ontwikkelende partij moet op eigen terrein kleine buien op een zo natuurlijk mogelijke wijze verwerken en schone en vuile waterstromen gescheiden aanleveren tot aan de perceelsgrens. Als werknorm hanteert de gemeente 70 m<sup>3</sup> per ha verhard oppervlak. Dit staat gelijk aan het lokaal verwerken van 7 mm neerslag. Bij een dergelijke hoeveelheid berging in de hemelwater verwerkende voorziening wordt, ten opzichte van gesloten verharding, jaarlijks ca. 80% van alle buien afgevangen en waar mogelijk geïnfiltreerd in de bodem. Om de bergingscapaciteit voor een volgende bui weer beschikbaar te hebben moet het hemelwater binnen 3 dagen (op natuurlijke wijze) zijn weggezakt in de bodem.



Duurzame omgang met grondwater; de gemeente Breda streeft via het grondwaterbeleid naar een situatie waarbij het grondwater niet tot structurele grondwateroverlast leidt en geen belemmering vormt voor het gebruik van de grond. De ontwikkelende partij moet bij (her)inrichting van het terrein naast het Bouwbesluit in een zo vroeg mogelijk stadium rekening houden met grondwater. Dit betekent dat de toekomstige functies dienen te voldoen aan de minimale ontwateringsdiepte van 0,70 m–mv.

### **Beoordeling en conclusie**

Het voornemen is om aan het Stenen Hoofd een mobiliteitshub te ontwikkelen. Door de (her)ontwikkeling ontstaat in de toekomstige situatie een afname van 736 m<sup>2</sup> aan verhard oppervlak door het toepassen van grasbetonsteen ter plaatse van de parkeerplaatsen. In de variant op de toekomstige situatie, waarbij een parkeerdek wordt gerealiseerd ontstaat een toename van 176 m<sup>2</sup> aan verhard oppervlak.

Uitgaande van deze waarden en gelet op het beleid van Waterschap Brabantse Delta, is er geen watercompensatie nodig. De gemeente Breda hanteert echter een strenger beleid voor een watercompensatie. Gekeken naar een toekomstig verhard oppervlak in het ontwerp van 7.230 m<sup>2</sup> en het beleid van gemeente Breda, kan er geconcludeerd worden dat er een watercompensatie van ongeveer 51 m<sup>3</sup> nodig is. In de variant op het ontwerp (met parkeerdek) is met een toename van 267 m<sup>2</sup> verharding gerekend, gebaseerd op het beleid van de gemeente Breda wordt in het onderzoek geconcludeerd dat een (ondergrondse) bergingsvoorziening van 70 m<sup>3</sup> nodig is.

## **4.6 ECOLOGIE**

### **Toetsingskader**

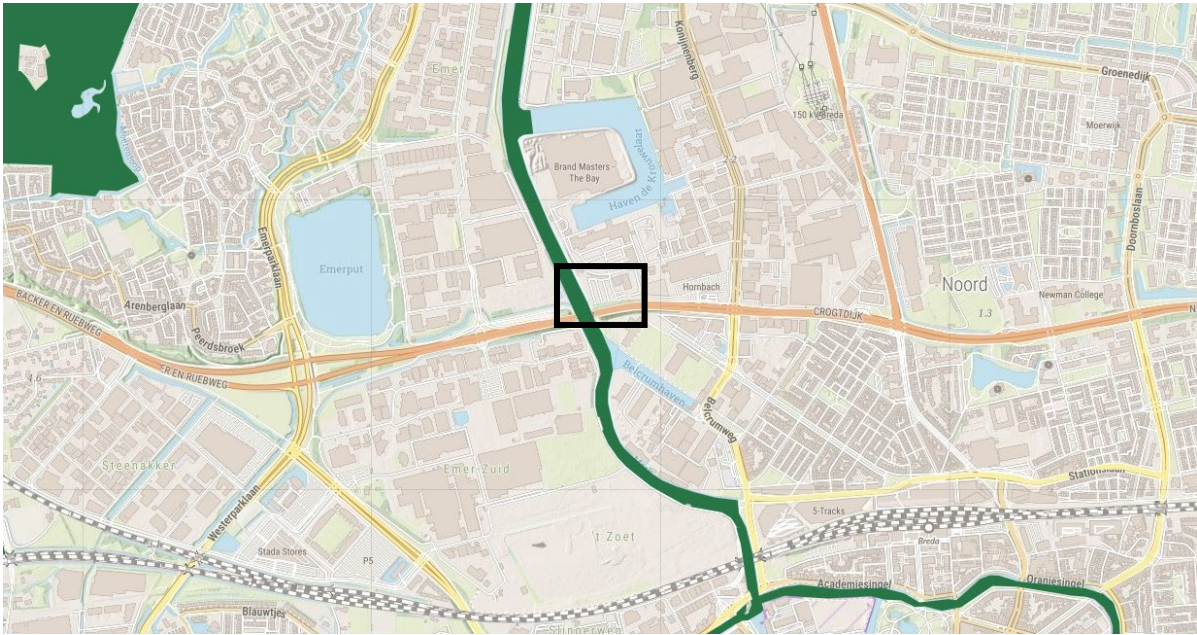
De natuurwet- en regelgeving kent twee sporen, namelijk een soortgericht spoor en een gebiedsgericht spoor. De bescherming van deze twee sporen is geregeld in de Wet natuurbescherming. Ruimtelijke plannen dienen te worden beoordeeld op de uitvoerbaarheid in relatie tot actuele natuurwetgeving. Er mogen geen ontwikkelingen plaatsvinden die op onoverkomelijke bezwaren stuiten door effecten op beschermde natuurgebieden en/of flora en fauna. In dit kader is inzicht gewenst in de aanwezige natuurwaarden en de mogelijk daarmee samenhangende consequenties vanuit de natuurwetgeving.

Door Stantec is een QuickScan Flora- en Faunawetgeving uitgevoerd. Doel van deze QuickScan is het inzichtelijk maken of beschermde natuurwaarden in het plangebied aanwezig zijn en welke betekenis deze hebben voor de verdere uitvoering van het initiatief. Verder wordt inzichtelijk gemaakt of door de geplande ontwikkeling negatieve effecten te verwachten zijn op beschermde gebieden. De onderzoeksrapportage is als separate bijlage aan voorliggend bestemmingsplan toegevoegd. De resultaten van het onderzoek zijn hier kort samengevat.

#### **4.6.1 Beoordeling gebiedsbescherming**

##### Natuur Netwerk Nederland (NNN)

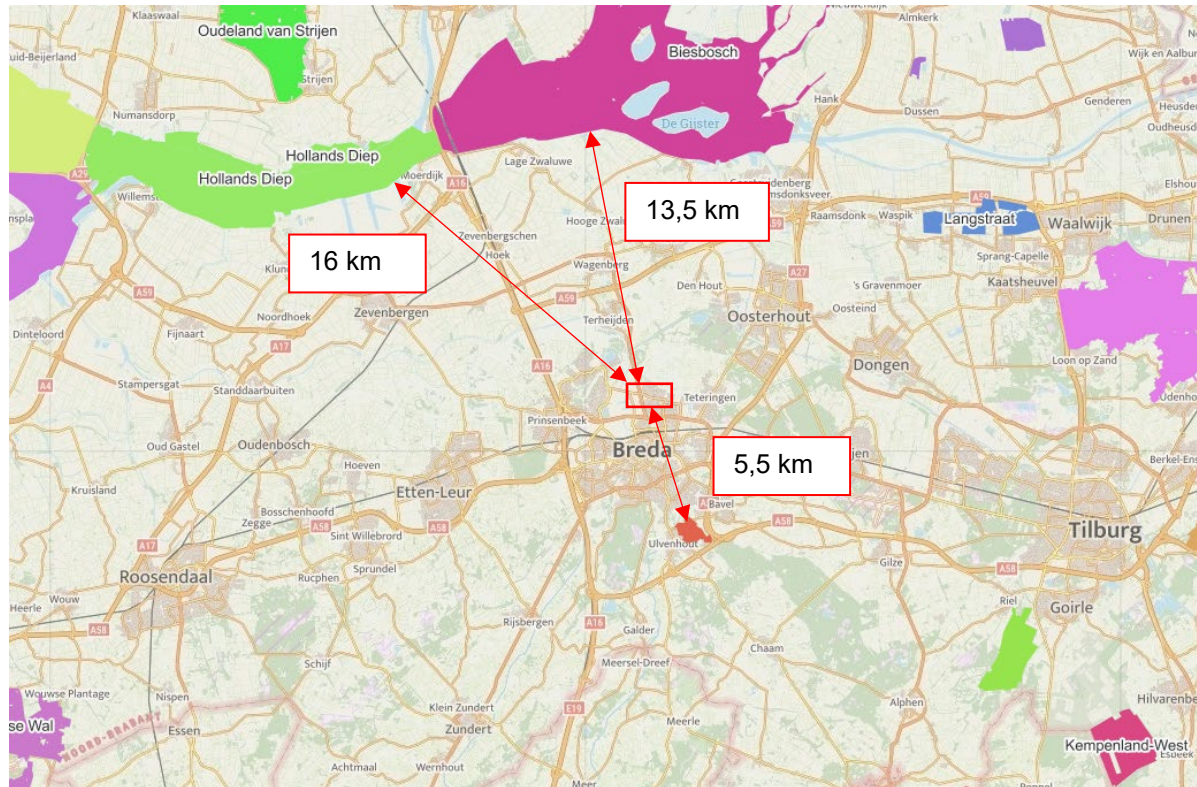
De locatie grenst aan de rivier De Mark, welke geclassificeerd is als Natuur Netwerk Nederland (NNN). Gezien de herontwikkeling geen invloed heeft op de wezenlijke waarden van het Natuur Netwerk Nederland, vindt er geen ruimtebeslag plaats. Daarnaast zal, gezien het huidige gebruik van De Mark, geen sprake zijn van permanente negatieve invloed (externe werking) op de natuurwaarden van de Mark.



**Figuur 18: Overzicht van het Natuur Netwerk Nederland (NNN) met het plangebied**

**Natura2000**

Het meest dichtstbijzijnde Natura2000 gebied is het Ulvenhoutse Bos op 5,5 km, gevolgd door de Biesbosch en het Hollands Diep op respectievelijk 13,5 en 16 kilometer afstand. Bijna in alle Natura 2000-gebieden zijn beschermde habitattypen aanwezig die gevoelig zijn voor stikstof. Hier wordt nader op in gegaan in paragraaf 4.7 over stikstof.



**Figuur 19: Plangebied ten opzichte van de omliggende Natura2000 gebieden**

## 4.6.2 Beoordeling soortenbescherming

Door Stantec is een Quicksan Flora en Fauna uitgevoerd ter plaatse van het voormalig opslagterrein ten westen van de Steenen Hoofd 63 te Breda op 24 maart 2023. De conclusies uit dit onderzoek zijn onderverdeeld in gebiedsbescherming en soortbescherming. Deze worden hierna beschreven.

### Beschermde soorten

Binnen het plangebied is biotoop aangetroffen die geschikt is voor algemene soorten. Het gaat om soorten uit de volgende soortgroepen: algemene broedvogels, grondgebonden zoogdieren, vleermuizen, algemene amfibieën en vissen.

In onderstaande tabel (tabel 1) is per soortgroep aangegeven of er nader onderzoek nodig is en mogelijk een ontheffing nodig is in het kader van de Wet natuurbescherming.

Soortgroep	Beschermde soorten/functionies?	Nader onderzoek?	Ontheffing Wnb nodig?	Ecologisch werkprotocol nodig?
Vaatplanten	Nee	Nee	Nee	Nee
Algemene Broedvogels	<b>Ja</b> , er is broedbiotoop aanwezig voor algemene broedvogels	Nee	<b>Nee, indien</b> maatregelen worden genomen om vernietiging en beschadiging van nesten en verstering van broedende vogels te voorkomen.	<b>Ja</b>
Vogels met jaarrond beschermde nesten	Nee	Nee	Nee	Nee
Grondgebonden zoogdieren	<b>Ja</b> , het werkgebied omvat leefgebied voor door de provincie vrijgestelde soorten als rosse woelmuis en egel.	Nee	<b>Nee, indien</b> er rekening wordt gehouden met de algemene zorgplicht (artikel 1.11). Het betreft namelijk leefgebied voor door provincie algemeen vrijgestelde dieren bij ruimtelijke ordening.	<b>Ja</b>
Vleermuizen foerageergebied	<b>Ja</b>	<b>Ja</b> , vanwege permanente verstoring door licht	<b>Nee, indien</b> permanente verstoring door licht wordt voorkomen	<b>Ja</b>
Vleermuizen vliegroutes	<b>Ja</b>	<b>Ja</b> , vanwege permanente verstoring door licht	<b>Nee, indien</b> permanente verstoring door licht wordt voorkomen	<b>Ja</b>
Vleermuizen verblijfplaatsen	Nee	Nee	Nee	Nee
Reptielen	Nee	Nee	Nee	Nee

Soortgroep	Beschermde soorten/functionies?	Nader onderzoek?	Ontheffing Wnb nodig?	Ecologisch werkprotocol nodig?
Amfibieën	<b>Ja</b> , het werkgebied omvat leefgebied voor door de provincie vrijgestelde soorten als bruine kikker en gewone pad.	Nee	<b>Nee, indien</b> er rekening wordt gehouden met de algemene zorgplicht (artikel 1.11). Het betreft namelijk leefgebied voor door provincie algemeen vrijgestelde dieren bij ruimtelijke ordening.	<b>Ja</b>
Vissen	<b>Ja</b>	<b>Nee</b> , er vindt geen ruimtebeslag plaats	<b>Nee, indien</b> er rekening wordt gehouden met de algemene zorgplicht (artikel 1.11).	<b>Ja</b>
Ongewervelden	Nee	Nee	Nee	Nee

**Tabel 1: Conclusies en aanbevelingen over algemene vrijgestelde en beschermde soorten (Wet natuurbescherming).**

#### *Nader onderzoek*

Nader onderzoek is benodigd om het gebruik van de Mark als essentiële vliegroute en foerageergebied uit te sluiten ter hoogte van het plangebied.

#### *Maatregelen*

Om negatieve effecten op algemeen beschermde soorten zoveel mogelijk te voorkomen worden in ieder geval de maatregelen voorgesteld zoals weergegeven in onderstaande tabel (tabel 2). Deze maatregelen dienen opgenomen te worden in een ecologisch werkprotocol.

**Tabel 2: Algemene aanbevelingen aangaande werkmethoden om het overtreden van verbodsbepalingen uit de Wet natuurbescherming te voorkomen dan wel te verzachten.**

Soortgroep	Maatregel
Algemene broedvogels	<p>Om effecten op broedende vogels te voorkomen dienen werkzaamheden, waarbij beplanting wordt verwijderd of aan oevers/water wordt gewerkt buiten het broedseizoen te worden uitgevoerd. Voor het broedseizoen geldt geen vaste periode. Het verschilt per soort. Veel vogelsoorten broeden ongeveer tussen 15 maart en 15 juli.</p> <p>Als werken buiten het broedseizoen niet mogelijk is, moet voorafgaand aan de werkzaamheden door een ter zake kundige op het gebied van broedvogels worden gecontroleerd of broedende vogels aanwezig zijn. Dit geldt ook voor de periode vlak voor of na het broedseizoen, het gaat om een broedgeval ongeacht de datum.</p> <p>Om effecten op broedende vogels te voorkomen dienen preventieve maatregelen genomen te worden voorafgaand aan het broedseizoen waarbij de vegetatie gelegen binnen de invloedssfeer van de werkzaamheden kort gehouden wordt, door periodiek maaien en afvoeren. Daarnaast dienen de vogelhuisjes aan de laanbomen aan het Steenen Hoofd buiten het broedseizoen verwijderd te worden, indien deze leeg zijn. Indien effecten op broedende vogels niet kunnen worden uitgesloten mag er niet gewerkt worden.</p>

Soortgroep	Maatregel
Grondgebonden zoogdieren	Om effecten op algemeen beschermde kleine grondgebonden zoogdieren zoveel mogelijk te beperken dienen werkzaamheden waarbij vegetatie wordt verwijderd van één kant te worden uitgevoerd, zodat aanwezige dieren de kans krijgen om zich te verplaatsen. Deze maatregel valt onder de zorgplicht (artikel 1.11 Wnb).
Vleermuizen foerageergebied, vliegroutes en verblijfplaatsen	Om mogelijke indirecte effecten als verstoring door licht op naast gelegen foerageergebied en vliegroutes te voorkomen dient gewerkt te worden tussen zonsopgang en zonsondergang.  Als toch gebruik moet worden gemaakt van kunstlicht, dient gebruik te worden gemaakt van gerichte verlichting. Hierbij dient lichtval op bomen, water, en gebouwen in de omgeving te worden vermeden om verstoring te voorkomen. Daarnaast mogen er tussen zonsondergang en zonsopkomst geen obstructies in het water worden gelegd voor dieren die het water volgen als vliegroute. In de gebruiksfase dient de straatverlichting en andere verlichting afgeschermd zijn richting de rivier. Ook is het aan te raden om vleermuisvriendelijk licht te gebruiken (amberkleurig).
Amfibieën	Het werk dient richting één kant te worden uitgevoerd zodat aanwezige dieren de kans krijgen om te vluchten. Er mag niet richting een doodlopend stuk van de watergang gewerkt worden. Deze maatregel valt onder de zorgplicht (artikel 1.11 Wnb).  Bagger, slib en/of maaisel dat op de kant wordt gedeponneerd blijft bij voorkeur minimaal 48 uur liggen, opdat amfibieën terug naar het water kunnen vluchten. Er wordt aanbevolen om te voorkomen dat er ondiepe poelen, sporen van machines die met water gevuld kunnen worden en zandhopen/omgewerkte grond ontstaan tijdens werkzaamheden die mogelijk plaatsvinden in de actieve periode van amfibieën (april-oktober). Poelen kunnen functioneren als tijdelijk geschikt voortplantingswater.
Vissen	Vertroebeling van de waterkolom dient voorkomen te worden om zuurstofloosheid te voorkomen. Te allen tijde dient een zuurstofgehalte van hoger dan 3mg/l in het water aanwezig te zijn

### Beschermde houtopstanden

Binnen het werkgebied is op het talud van de Backer en Ruebweg een beschermde houtopstand aanwezig. Binnen het werkgebied worden geen bomen gerooid. Ook blijven de struiklaag, sluiellaag, kruidenlaag en/of strooisellaag intact binnen de houtopstand. Vanwege het bovenstaande is er geen sprake van een versturende ingreep, een meldingsplicht of een herplantplicht. Indien er gewerkt wordt binnen de houtopstand, is een omgevingsvergunning noodzakelijk.

Criteria beschermde houtopstanden	Aanwezig	Meldingsplicht Wnb	Kapvergunning	Herplant plicht
Buiten 'bebouwde kom Wet natuurbescherming'	Nee	Nee	Nee	Nee
Oppervlakte 10 are of meer	Nee			
Rijbeplanting van 20 bomen of meer	Nee			
Beschermde houtopstanden gemeente	Ja	Nee	Nee	Nee

**Tabel 3: Conclusies houtopstanden (Wet natuurbescherming)**

### Conclusie

Er zijn verschillende beschermde soorten aangetroffen binnen het plangebied. Nader onderzoek is benodigd om het gebruik van de Mark als essentiële vliegroute en foerageergebied voor vleermuizen uit te sluiten ter hoogte van het plangebied. Er zijn verder een ecologisch werkprotocol en verschillende mitigerende maatregelen (bijvoorbeeld rekening houden met de algemene zorgplicht) voor verschillende diersoorten noodzakelijk.

## 4.7 STIKSTOF

### Toetsingskader

De Wet natuurbescherming (Wnb, per 1 januari 2017) regelt de bescherming van natuurgebieden die uniek zijn voor Nederland en Europa, de bescherming van planten en dieren en van bossen en andere houtopstanden. Voor de Wet natuurbescherming heeft de Europese regelgeving als uitgangspunt gediend.

De gebiedsbescherming in de Wnb richt zich uitsluitend op Natura 2000-gebieden. Natura 2000 is een Europees netwerk van beschermde natuurgebieden waarin belangrijke flora en fauna voorkomen. In Nederland zijn ruim 160 Natura 2000-gebieden aangewezen. Per Natura 2000-gebied zijn instandhoudingsdoelen (voor soorten en vegetatietypen) opgesteld. Handelingen of activiteiten binnen en buiten beschermde natuurgebieden die schadelijk zijn voor de doelstellingen van het gebied zijn verboden, tenzij door het bevoegd gezag hier vergunning voor is verleend.

### Beoordeling

Door Stantec is een stikstofonderzoek uitgevoerd, hieruit blijkt dat er geen stikstofdepositie plaatsvindt op de omliggende Natura2000 gebieden. De onderzoeksrapportage is als bijlage aan voorliggend bestemmingsplan toegevoegd.

De berekening is uitgevoerd met de AERIUS Calculator 2023. Uit de berekening blijkt dat de realisatie en het gebruik van de mobiliteitshub niet leidt tot een toename van de stikstofdepositie ter plaatse van de stikstofgevoelige habitattypen in de omliggende Natura 2000-gebieden. Op grond van de Wet natuurbescherming geldt een vrijstelling van de vergunningplicht en is nader onderzoek niet noodzakelijk. De Wet natuurbescherming vormt dan ook geen belemmering.

### Conclusie

Er vindt geen stikstofdepositie plaats op de omliggende Natura2000 gebieden. Het aspect stikstof vormt geen belemmering voor de haalbaarheid van het plan.

## 4.8 BODEM

### Toetsingskader

Met het oog op een goede ruimtelijke ordening dient bij ruimtelijke ontwikkelingen de bodemkwaliteit te worden beschouwd. Bij ruimtelijke plannen met een functiewijziging dient te worden aangetoond dat de bodemkwaliteit geschikt is voor de functie die ter plaatse wordt beoogd.

Met een milieuhygiënisch vooronderzoek (bodem) wordt inzicht verkregen in de actuele milieuhygiënische kwaliteit van de bodem en de mogelijke aanwezigheid van verontreinigde stoffen in de grond of het freatisch grondwater. Op basis van de resultaten van het onderzoek kan worden vastgesteld of de milieuhygiënische kwaliteit van de bodem een belemmering vormt voor de voorgenomen ruimtelijke ontwikkeling.

### Beoordeling

Door Strukton Milieutechniek is een bodemonderzoek uitgevoerd, waaruit blijkt dat de hypothese “verdacht” op basis van de diverse aangetroffen verontreinigingen aanvaard wordt. Het rapport is als bijlage bij deze toelichting opgenomen. De belangrijkste conclusies van het onderzoek staan hieronder vermeld:

#### Grond en grondwater

De grond op de onderzochte gedeeltes van de locatie blijken licht tot matig verontreinigd met minerale olie, PAK, PCB en kobalt. Incidenteel is er sprake van sterk verhoogde concentraties in de grond.

Het langdurig gebruik van de locatie en de aangebrachte ophoog/funderingsmaterialen hebben als gevolg dat er sprake is van een diffuse bodemverontreiniging met plaatselijk verhoogde concentraties met minerale olie, PAK, PCB en zware metalen in de bodem. Gebleken is dat er incidenteel verontreinigingssspots aanwezig zijn met concentraties boven de interventiewaarden. Deze spots hebben een beperkte omvang (met een volume < 25 m<sup>3</sup>), waardoor er geen sprake van een meldings- en saneringsplicht conform de Wet bodembescherming.

Bij graafwerkzaamheden dient men wel rekening te houden met de voorlopige veiligheidsklasse conform de CROW 400 en met het gescheiden ontgraven van de verschillende bodemlagen en kwaliteiten. De kwaliteit varieert van AW tot NT (niet toepasbaar). Alle ‘overtollige’ NT grond (niet toepasbare grond conform het Besluit Bodemkwaliteit) dient bij vrijkomen te worden afgevoerd naar een erkend verwerker.

#### Grondwater

In het grondwater op het westelijke gedeelte van het terrein is een sterke verontreiniging met arseen en een lichte verontreiniging met barium en THT aangetoond. In het grondwater op het overige gedeelte van het terrein zijn enkele lichte verontreinigingen met barium aangetoond. Het in historisch bodemonderzoek aangetoond sterke verhoogde concentratie aan THT is niet gereproduceerd en het gehalte aan cyanide is niet verhoogd aangetoond ten opzicht van de streefwaarde.

Aangezien er voor de onderhavige onderzoekslocatie geen (voormalige) verdenkingen bestaan dat door menselijk handelen arseen in het grondwater terecht is gekomen én arseen in het verleden niet eerder sterk verhoogd is aangetoond in de grond en het grondwater (ook niet op het naastgelegen gasfabrieksterrein), is er geen sprake van een aanwijsbare bron. Verhoogde concentraties aan zware metalen (waaronder ook arseen) in de bodem worden veelal veroorzaakt door natuurlijke processen in de bodem.

De sterke verontreiniging met arseen in het grondwater geeft geen belemmeringen of beperkingen vormt voor toekomstige ontwikkelingen van de locatie en geeft ook geen aanleiding tot het uitvoeren van vervolgonderzoek of het nemen van sanerende maatregelen.

#### Fundering

Op basis van het onderzoek blijkt dat er sprake is van verschillende typen funderingen (asfaltgranulaat en betongranulaat). In deze diverse type fundatiematerialen is (indicatief) geen asbest aangetoond. Incidenteel is in funderingsmateriaal ongebonden puin aangetroffen, ook dit materiaal blijkt indicatief niet asbesthoudend.

Het gebonden betongranulaat en (slecht) gebonden asfaltgranulaat voldoen indicatief aan de toepassings- en hergebruiksnormen voor niet-vormgegeven bouwstoffen. Het slecht gebonden asfaltgranulaat met puinbijmenging is indicatief niet asbesthoudend, maar voldoet als niet-vormgegeven bouwstof niet aan de samenstellingseisen voor asfaltproducten. Hierdoor is de slecht gebonden asfaltgranulaat mogelijk niet toepasbaar voor hergebruik maar dient afgevoerd te worden naar een erkend verwerker.

#### **Conclusie**

Bij graafwerkzaamheden dient rekening gehouden te worden met de verhoogde veiligheidsklasse voor de spots met sterk verhoogde gehalten PCB. Er zijn daarnaast sterk verhoogde concentraties arseen in het grondwater aangetroffen, deze hebben vermoedelijk een natuurlijke oorsprong en is gen verhoogde veiligheidsklassen voor nodig. Er is indicatief geen asbest aangetoond in de funderingen.

## **4.9 ERFGOED**

In *Grondstof voor de toekomst, programma erfgoed 2019-2025* is vastgesteld dat erfgoed wordt benut als onderlegger voor de (her)ontwikkeling van de fysieke leefomgeving. De erfgoedkaarten vormen nu letterlijk de onderlegger voor het handelen van de gemeente. Archeologie, historische geografie en gebouwd erfgoed vormen hierbij een belangrijk uitgangspunt voor ontwikkelingen. Archeologie is vastgelegd in de *Beleidsadvieskaart Breda's Erfgoed, deel 1 Archeologie*, historische geografie en gebouwd erfgoed zijn vastgelegd in de *Beleidsadvieskaart Breda's Erfgoed, deel 2 Historische geografie en gebouwd erfgoed*. De kaarten dienen, zoals vastgelegd in het Besluit ruimtelijke ordening, als leidraad voor de erfgoedadvisering bij het opstellen of afwijken van bestemmingsplannen.

### **4.9.1 Archeologie**

#### **Toetsingskader**

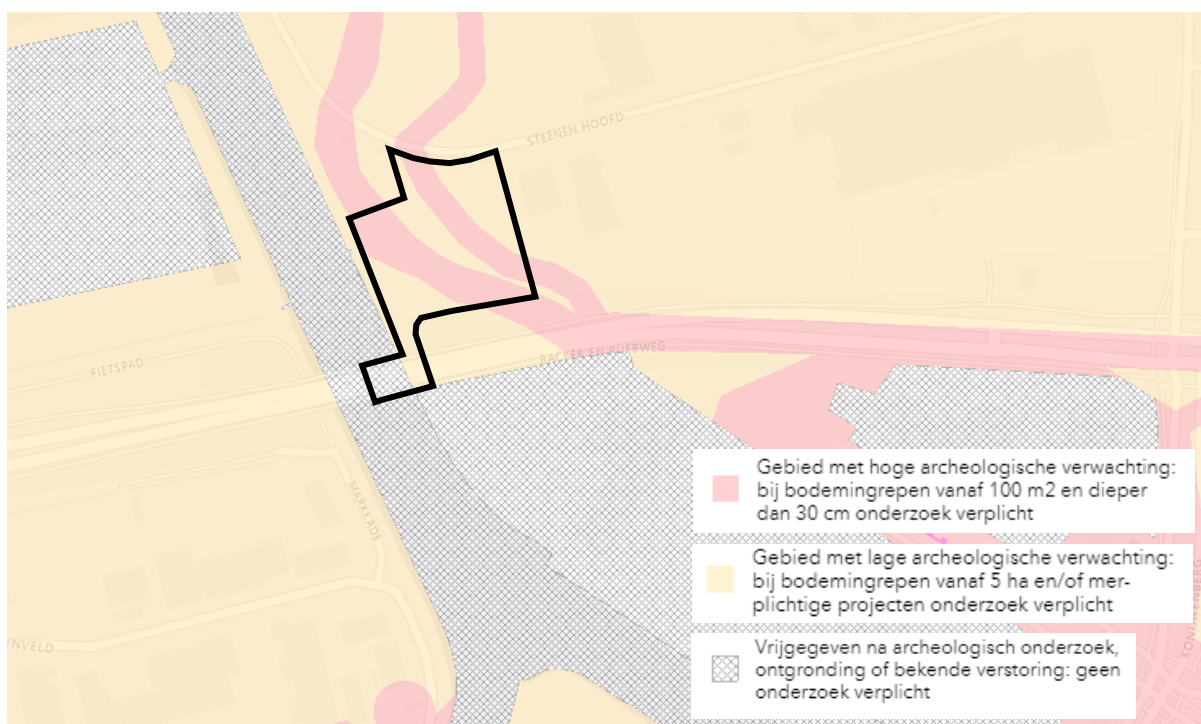
Om de archeologische waarden in het gebied te beschermen in overeenstemming met het vastgestelde beleid, is de dubbelbestemming 'Waarde-Archeologie' opgenomen voor de gebieden die conform de *Beleidsadvieskaart Breda's Erfgoed, deel 1, Archeologie* zijn gekenmerkt als gebieden met een archeologische verwachting anders dan laag. Hetzelfde geldt voor de gebieden van archeologische waarden en gemeentelijke archeologische monumenten. Ter plaatse van gronden met een dubbelbestemming dient voorafgaand aan ontwikkelingen archeologisch onderzoek te worden uitgevoerd. De resultaten van het archeologisch onderzoek worden door het bevoegd gezag, in deze de gemeente Breda, met een selectiebesluit vervolgens vastgesteld.



## Beoordeling

Het plangebied heeft verschillende aanduidingen in de archeologische beleidskaart, waaronder 'hoge archeologische verwachting', 'lage archeologische verwachting' en 'vrijgegeven na archeologisch onderzoek' (zie figuur hieronder). Voor de delen met een hoge archeologische waarde geldt dat bij bodemingrepen vanaf 100 m<sup>2</sup> en dieper dan 30 cm onderzoek verplicht is. De delen met een lage archeologische waarden geldt een verplichting tot archeologisch onderzoek vanaf 5 hectare en/of m.e.r.-plichtige projecten. Gezien bodemingrepen mogelijk de randvoorwaarden overschrijden (grondoppervlakte groter dan 100 m<sup>2</sup> en diepte meer dan 30cm) is er een archeologisch onderzoek benodigd voor de delen met een hoge archeologische waarde.

Er is nog geen archeologisch onderzoek uitgevoerd voor de grondwerkzaamheden. Ter bescherming van de mogelijke archeologische waarden is ter plaatse van het volledige plangebied de dubbelbestemming 'waarde – archeologie' opgenomen.



**Figuur 20: Uitsnede uit de archeologische beleidskaart met in zwart de begrenzing van het plangebied Bron: Archeologische Beleidskaart gemeente Breda.**

## Conclusie

De voorgenoemde ingreep is in diverse archeologische verwachtingszones gepland. Hiermee bestaat de kans dat eventuele archeologische resten en/of sporen worden verstoord. Daarom is, ter bescherming ter plaatse van gebieden met een hoge archeologische waarde, de dubbelbestemming 'Waarde – archeologie' opgenomen. In deze dubbelbestemming is geregeld dat bodem verstorende ingrepen niet zijn toegestaan, tenzij uit een archeologisch onderzoek blijkt dat er geen archeologische vondsten worden verwacht. Met deze werkwijze zijn archeologische waarden gewaarborgd.

## Cultuurhistorie

### Toetsingskader

Op de *Beleidsadvieskaart Breda's Erfgoed 2* is nauwkeurig vastgelegd hoe binnen de gemeente Breda met het bovengrondse erfgoed moet omgegaan. Op verschillende schaalniveaus is er een waardering gegeven aan al het erfgoed in Breda. Op deze kaart is het plangebied aangeduid met een hoge cultuurhistorische waarde. Bij een wijziging dient rekening te worden gehouden met de karakteristieken, met de historische ontwikkeling, de samenhangende ruimtelijke structuur en de architectonische, stedenbouwkundige en/of landschappelijke kwaliteit.

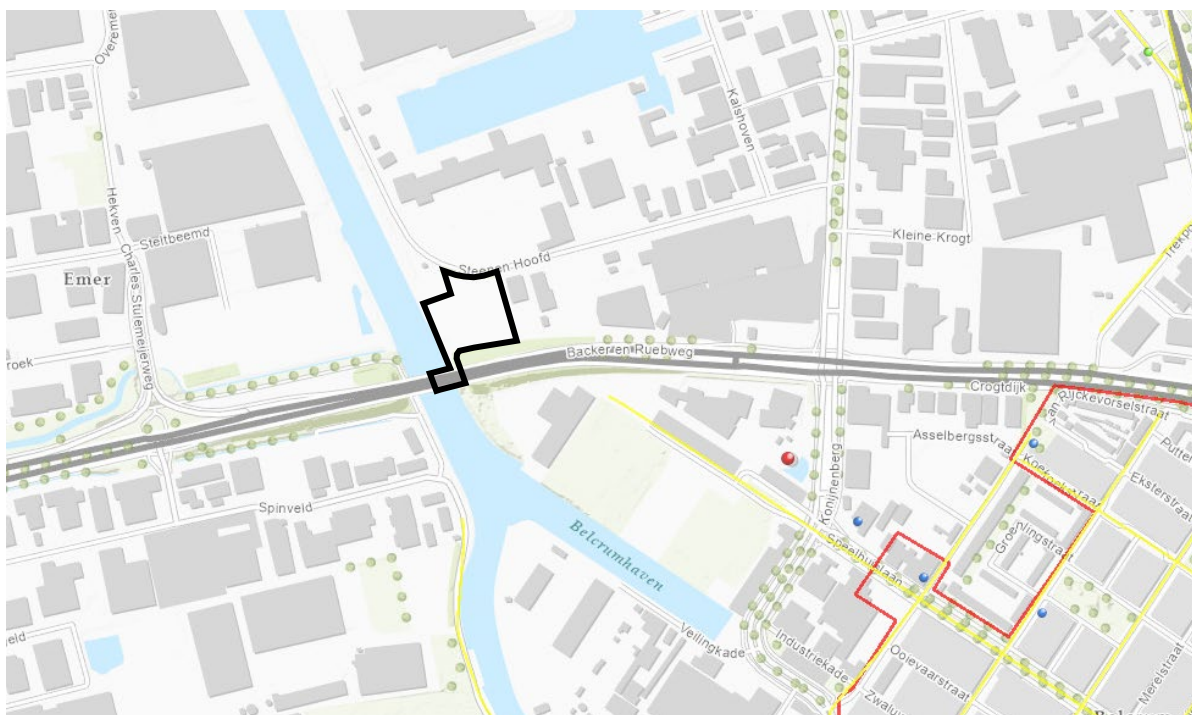
### Historische geografie

Het plangebied is in de Erfgoedkaart van de gemeente Breda grotendeels aangeduid als een gebied met een lage cultuurhistorische waarde. Alleen ter plaatse van de Mark geldt een hoge cultuurhistorische waarde.



Figuur 22: Uitsnede uit de Erfgoedkaart van Breda met in zwart de begrenzing van het plangebied

Daarnaast is ook de Cultuurhistorische Waardenkaart van de Provincie Noord-Brabant geraadpleegd. Hieruit blijkt dat het plangebied geen cultuurhistorisch waardevolle elementen bevat.



**Figuur 23: Uitsnede uit de CHW-kaart van de Provincie Noord-Brabant met in zwart de begrenzing van het plangebied**

#### Gebouwd erfgoed

In het plangebied is geen bebouwing aanwezig. Nadere toetsing aan de Erfgoedkaart is dan ook niet aan de orde.

#### **Conclusie**

Het aspect cultuurhistorie vormt geen belemmering.

## **4.10 EXTERNE VEILIGHEID**

### **Toetsingskader**

Externe veiligheid beschrijft de risico's die ontstaan als gevolg van opslag of handelingen met gevaarlijke stoffen. Dit kan betrekking hebben op bedrijven, buisleidingen of transportroutes. In het kader van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) gelezen in samenhang met de regels over externe veiligheid moet worden onderzocht of er sprake is van aanwezigheid van risicobronnen in de nabijheid van de locatie waarop het Wro besluit betrekking heeft en dienen plaatsgebonden risico (PR) en het groepsrisico (GR), en de eventuele toename hiervan, te worden bepaald.

### **Beoordeling en conclusie**

In en rondom de directe omgeving van het plangebied zijn meerdere risicobronnen aanwezig. Dwars door het plangebied ligt de hogedruk aardgasleiding Z-527-01. Daarnaast worden gevaarlijke stoffen vervoerd over de Backer en Ruebweg, welke direct ten zuiden van het plangebied ligt. Om deze redenen kan het aspect externe veiligheid van belang zijn voor dit plan.

De mobiliteitshub is te omschrijven als een parkeerplaats voor lange duur parkeren, waardoor de aanwezigen er korte tijd aanwezig zijn. Op basis van de begripsbepalingen uit het Besluit externe veiligheid transportroutes is de beoogde mobiliteitshub niet aan te merken als een 'beperkt kwetsbaar' of een 'kwetsbaar' object'. Hierdoor is het aspect externe veiligheid niet relevant voor de realisatie van de mobiliteitshub.

## 4.11 DUURZAAMHEID

### Toetsingskader

Begin 2017 heeft het gemeentebestuur het Uitvoeringsprogramma Klimaat 2017-2020 (UP Klimaat) vastgesteld. De gemeente Breda heeft zich ten doel gesteld om in 2044 een CO<sub>2</sub>-neutrale stad te zijn. In de Nota: "Steek positieve energie in het klimaat, uitvoeringsprogramma Klimaat 2009 - 2012" zijn doelen en tussendoelen geformuleerd. Daarop is in 2012 de "Strategie duurzame energietransitie gemeente Breda" opgesteld. Daarin wordt een analyse gemaakt van de energiehuishouding van de stad, en worden transitiepaden aangegeven naar de toekomst. De strategie is de basis geweest voor het Uitvoeringsprogramma Klimaat van 2013 tot en met 2016.

Naast doelen voor energiebesparing en CO<sub>2</sub> reductie streeft de gemeente naar een combinatie met lastenverlaging voor burgers en gebruikers, comfort verhoging en een beter binnenklimaat. Er is tussen 2013 en 2016 een groot aantal projecten geformuleerd en uitgevoerd. Dat heeft geleid tot een CO<sub>2</sub>-reductie van 21,0 kton CO<sub>2</sub> per jaar over de afgelopen periode. Om structureel aan de doelstellingen te kunnen (blijven) werken, heeft Breda behoefte aan een update van de energiestrategie voor de gehele stad. Deze update van de energiestrategie sluit aan bij de uitvoering van het huidige klimaatbeleid, en dient als input voor het klimaatuitvoeringsprogramma 2017 – 2020.

Energietransitie vraagt om een stedelijke strategie en afstemming voor toepassing van energiebesparing en duurzame energievoorziening voor wijken (woningen, zakelijke markt) industrie en mobiliteit. Energietransitie heeft bijzondere ruimtelijke consequenties en daarom is ook de aansluiting gezocht met de Structuurvisie Breda 2030.

### Beoordeling en conclusie

Bij nieuwe ontwikkeling wordt gestreefd aandacht te besteden aan de energie-infrastructuur, hittebestendigheid en het anders omgaan met hemelwater. Het is de bedoeling dat ter plaatse van de mobiliteitshub ook enkele deelauto's worden aangeboden. Dit past binnen de doelstelling van de gemeente om het autobezit terug te dringen. Het bestemmingsplan biedt verder de mogelijkheid om naast het realiseren van een mobiliteitshub ook bouwwerken voor het opwekken van energie op te richten. Dit is met name om de realisatie van solar carports boven de parkeerplaatsen mogelijk te maken.

## 4.12 RUIMTELIJKE ADAPTATIE

### Toetsingskader

Ruimtelijke adaptatie is de borging voor een integrale aanpak van een gezonde, groene en robuuste stad. Mensen moeten meer buiten gaan bewegen en kunnen gaan genieten van groen en water. Breda moet ook aantrekkelijk zijn bij hitte en hevige neerslag.

## Beoordeling en conclusie

Binnen de planontwikkeling zijn verschillende toepassingsmogelijkheden onderzocht die een positieve bijdrage leveren aan het toekomstig woon- en leefklimaat. De realisatie van een mobiliteitshub zorgt voor minder verharding ter plaatse van de omliggende ontwikkelgebieden. Voor de realisatie van de mobiliteitshub wordt gebruik gemaakt van een bestaand verhard gebied.

De verbindingroute langs de Mark werkt bevorderlijk voor verkoeling tijdens een rondje wandelen of fietsen. Secundair zorgt de beleving van water altijd voor een extra bewustwording voor het duurzaam gebruik en beheer van water.

## 4.13 KABELS EN LEIDINGEN

### Toetsingskader

Kabels, leidingen en straalpaden dienen te worden beschermd tegen ingrepen die de werking ervan kunnen bedreigen. Aan de andere kant dient de omgeving te worden beschermd tegen het gevaar dat van bestaande en toekomstige leidingen, kabels en hoogspanningslijnen kan uitgaan.

Hoogspanningsmasten en leidingen waarmee geen risico's worden genomen, zoals grote gasbuizen of belangrijke waterleidingen, worden daarom vaak aanvullend beschermd in een bestemmingsplan. Hiermee dient bij eventuele bodem- of bouwwerkzaamheden nadrukkelijke rekening te worden gehouden. Kleinere leidingen kunnen vaak blijven liggen of het verleggen kan gecombineerd worden met de werkzaamheden van de aannemer tijdens de uitvoering van het project.

### Beoordeling en conclusie

#### Gasleiding

Vanaf het zuidwesten richting het noordoosten van het plangebied loopt een gasleiding met een druk van 40.0 bar (ontwerpdruk). Aan de zuidzijde van het plangebied ligt een gasleiding met een druk van 4 bar. Beide leidingen worden gevoed vanuit een gasontvangststation op het terrein van de Steenen Hoofd.

Voor gasleidingen gelden de volgende algemene bepalingen. Binnen 4 meter aan weerszijde van de gastransportleiding dienen alle handelingen achterwege te blijven die een veilig en bedrijfszeker gastransport in gevaar kunnen brengen. Hierbij valt te denken aan:

- het aanbrengen van diepgewortelde beplanting en /of bomen;
- het indrijven van voorwerpen in de grond;
- het wijzigen van het maaiveldniveau door ontgroning of ophoging;
- het aanbrengen van een gesloten wegdek (in overleg kan hiervan worden afgeweken);
- het permanent opslaan van goederen;
- het oprichten van enig bouwwerk.

#### Hoofdwatertransportleiding

Ter bescherming van de hoofdwatertransportleiding dient op een verbeelding een dubbelbestemming te worden opgenomen om bijvoorbeeld de bouw van bouwwerken en/of het planten van boomgroepen ter plaatse van de leiding te voorkomen. Aan weerszijden van deze leiding moet een afstand van 5 meter in acht worden genomen.

Naast voornoemde leidingen dient altijd voor aanvang van de (graaf-)werkzaamheden de ligging van kabels en leidingen door middel van een KLIC-melding opgevraagd bij de betrokken leidingbeheerders. Zeker is dat er in ieder geval nog enkele (reguliere) rioolleidingen onder de grond liggen.

Om te voorkomen dat boven leidingen bouwwerken worden gerealiseerd zonder toestemming van de leidingbeheerders is ter plaatse van de hoofdleidingen aan beide zijden van de leidingen een dubbelbestemming 'Leiding' opgenomen. Ter verduidelijking is door middels van een hartlijn de soort leiding (gas of water) op de verbeelding aangeduid.

Voor gasleidingen geldt, aanvullend op het verrichten van diverse handelingen, een 'veiligheidszone – leiding'.

## **4.14 M.E.R.-BEOORDELING**

### **Toetsingskader**

Bepaalde activiteiten kunnen belangrijke nadelige gevolgen hebben voor het milieu, waardoor het opstellen van een milieueffectrapportage (m.e.r.) of het verrichten van een m.e.r.-beoordeling noodzakelijk is. In het Besluit milieueffectrapportage is vastgelegd welke activiteiten het betreft.

In onderdeel C van de bijlage bij het Besluit milieueffectrapportage zijn de activiteiten, plannen en besluiten opgenomen ten aanzien waarvan het maken van een milieueffectrapportage (m.e.r.) verplicht is.

In onderdeel D van de bijlage zijn de activiteiten, plannen en besluiten opgenomen waarvoor een m.e.r.-beoordeling verplicht is als deze de daarin genoemde grenswaarde overschrijden. Voor activiteiten beneden de gestelde grenswaarden geldt een m.e.r.-beoordelingsplicht. De m.e.r.-beoordelingsplicht is van toepassing zodra:

- De activiteit onder één van de categorieën van activiteiten in kolom 1 van onderdeel D van de bijlage valt, ongeacht de omvang van de activiteit en
- Sprake is van een aangewezen besluit in kolom 4 van onderdeel D

### **Beoordeling en conclusie**

In bijlage D11.2 van het Besluit Milieueffectrapportage staat vermeld dat een parkeerterrein gezien kan worden als de aanleg van een stedelijk ontwikkelingsproject. In kolom twee staat echter vermeld dat het parkeerterrein dan een minimale oppervlakte van 100 hectaren kent. Gezien het plangebied maximaal 1,5 hectare betreft, wordt er ruim binnen de grenzen voor een milieueffectrapportage gebleven.

Een aanmeldnotitie is nodig wanneer sprake is van een vormvrije m.e.r.-beoordeling. Dit geldt voor alle ruimtelijke ontwikkelingen die voorkomen in onderdeel D van de bijlage bij het Besluit m.e.r. maar onder de drempelwaarden blijven (en daarmee niet planMER-plichtig zijn).

In de 'Aanmeldnotitie m.e.r.-beoordeling Mobiliteitshub Breda' is onderzocht of er belangrijke negatieve milieugevolgen te verwachten zijn. Er is geconcludeerd dat het plan op zich en in samenhang met andere plannen geen belangrijke negatieve gevolgen zal hebben voor de kenmerken van het gebied zelf en voor het woon- en leefmilieu in de omgeving. Er worden geen negatieve effecten verwacht vanwege de ligging van het plangebied ten opzichte van gevoelige gebieden. Daarom kan worden geconcludeerd dat er geen sprake is van een mer-plicht.

Door middel van een m.e.r.-beoordelingsbesluit besluit het bevoegd gezag voorafgaand aan de ter visie legging van het ontwerpbestemmingsplan, of er al dan niet een MER moet worden opgesteld.

## 5.0 JURIDISCHE PLANBESCHRIJVING

### 5.1 INLEIDING

Een bestemmingsplan bestaat uit planregels, een verbeelding, vergezeld van een toelichting. De planregels en de verbeelding vormen het juridisch bindende deel van het bestemmingsplan. De verbeelding heeft de rol van visualisering van de bestemmingen. De planregels regelen hoe de betreffende gronden mogen worden gebruikt en bebouwd. De bestemmingen zijn zo opgenomen dat voldoende rechtszekerheid bestaat voor omwonenden en andere gebruikers van het gebied en de omliggende gebieden. In de toelichting is gemotiveerd waarom sprake is van een goede ruimtelijke ordening.

De indeling en inhoud van dit bestemmingsplan is deels gebaseerd op de gemeentelijke standaard. Voor het overige is de plansystematiek gebaseerd op en sluit deze aan bij SVBP2012 (Standaard Vergelijkbare Bestemmingsplannen) en IMRO 2012 (Informatie Model Ruimtelijke Ordening).

### 5.2 ALGEMENE TOELICHTING VERBEELDING

Op de verbeelding wordt met lijnen, coderingen en arceringen aan gronden een bepaalde bestemming toegekend. Binnen een bestemmingsvlak zijn op de verbeelding met aanduidingen nadere regels aangegeven. De verbeelding is volgens IMRO 2012 (Informatiemodel Ruimtelijke Ordening) getekend. Dit is een eenduidige en technische methode voor het tekenen van kaarten. Hiermee kan ruimtelijke informatie eenvoudig digitaal uitgewisseld worden met andere overheden en samenwerkingspartners. Ook maakt deze methode het mogelijk om het plan via internet te raadplegen.

### 5.3 ALGEMENE TOELICHTING PLANREGELS

De juridische regeling bestaat uit vier hoofdstukken, te weten:

- Hoofdstuk 1 (inleidende regels), met daarin een aantal regels die van belang zijn voor de toepassing en interpretatie van de regels in de overige hoofdstukken en de wijze van meten;
- Hoofdstuk 2 (bestemmingsregels), met daarin per bestemming onder meer bestemmingsregels, bouwregels en afwijkingsmogelijkheden;
- Hoofdstuk 3 (algemene regels), met daarin algemene afwijkings-, bouw-, gebruiks-, aanduidings-, afwijkings- en wijzigingsregels;
- Hoofdstuk 4 (overgangs- en slotregels), met daarin de overgangsregels en de slotregel.



## 5.4 TOELICHTING BESTEMMINGEN

In dit bestemmingsplan komen de volgende bestemmingen voor:

### Artikel 3: Verkeer

Deze gronden zijn bestemd voor wegen, straten en paden, bouwwerken voor het opwekken van energie, groen, kunstobjecten, nutsvoorzieningen, parkeren en waterhuishoudkundige voorzieningen. Ter plaatse van maximaal 50% van het bestemmingsvlak is het mogelijk om een parkeerdek te realiseren.

### Artikel 4 Leiding

Deze bestemming ligt ter plaatse van een bestaande gas- en waterleiding. Ter bescherming van deze leidingen zijn planregels opgenomen, waarin aanvullende regels gelden ten opzichte van de regels van de overige bestemmingen.

### Artikel 5 Waarde – Archeologie

De dubbelbestemming 'Waarde-Archeologie' geldt voor het gehele plangebied. Deze bestemming is erop gericht de archeologische belangen op adequate wijze te beschermen. Bodemingrepen zijn op deze gronden in principe niet toegestaan; als een ingreep dieper gaat is een omgevingsvergunning verplicht. De resultaten van het onderzoek worden door het bevoegd gezag (de gemeente Breda) met een selectiebesluit vervolgens vastgesteld.

Als uit onderzoeken blijkt dat geen sprake (meer) is van archeologische waarden of voldoende maatregelen zijn genomen om de archeologische waarden te beschermen, dan is geen omgevingsvergunning noodzakelijk.

### Artikel 6 Waarde – Ecologische hoofdstructuur

Deze bestemming geldt ter plaatse van de watergang van de Mark en de bijbehorende lage kades. Deze gronden zijn bestemd voor het behoud, herstel en/of ontwikkeling van de hydrologische en ecologische waarden.

## 6.0 UITVOERBAARHEID

Dit hoofdstuk beschrijft de onderdelen die zijn doorlopen voor het zeker stellen van de economische uitvoerbaarheid van onderhavig bestemmingsplan. Als het bestemmingsplan voorziet in de uitvoering van werken door de gemeente moet de financieel-economische uitvoerbaarheid hiervan worden aangetoond.

### 6.1 ECONOMISCHE UITVOERBAARHEID

Initiatiefnemer is eigenaar van de gronden. Alle voorbereidings- en uitvoeringskosten komen voor rekening van initiatiefnemer. Een deel van het aantal parkeerplaatsen van de mobiliteitshub is ten behoeve van de opvang van de parkeerbehoefte van woningbouwontwikkelingen in de direct omgeving Tussen de gemeente Breda en de ontwikkelende partijen van deze woningbouwontwikkelingen is een anterieure overeenkomst gesloten. Het plan is voor de gemeente Breda daarom grotendeels een kostenneutrale ontwikkeling. Op basis van het bovenstaande wordt geconcludeerd dat het opstellen van een exploitatieplan achterwege kan blijven. De economische uitvoerbaarheid is hiermee gewaarborgd.

### 6.2 MAATSCHAPPELIJKE HAALBAARHEID

#### 6.2.1 Participatie

Op 20 april 2023 heeft de gemeenteraad de Participatieleidraad: Breda Brengt het Samen vastgesteld. Breda gebruikt de Participatieleidraad bij alle ontwikkelingen in de fysieke leefomgeving. De initiatiefnemer is aan zet en verantwoordelijk voor participatie. Hij informeert zo vroeg en zo goed mogelijk de omgeving en andere betrokkenen over het plan. In het proces is er voor iedereen ruimte om belangen op tafel te leggen. De manier waarop de initiatiefnemer de stad betreft bij het plannen is vormvrij. In het participatieplan wordt uiteen gezet hoe een initiatiefnemer de participatie gaat inkleden. In het plan staat onder meer welke communicatiemiddelen worden ingezet en welke mate van invloed belanghebbenden kunnen hebben op het plan. Het participatieplan is als bijlage bij de toelichting opgenomen.

Naast de wettelijke procedures, besteedt de initiatiefnemer aandacht aan de communicatie met belanghebbenden middels een omgevingsdialoog. Omwonenden en omliggende bedrijven wordt de gelegenheid geboden om bezwaren en suggesties naar voren te brengen. Op 6 juni 2023 heeft de gemeente Breda een participatieplan opgesteld voor de mobiliteitshub.

Op 9 oktober 2023 is voor omwonenden en belanghebbenden een bijeenkomst gehouden in het infocentrum Crossmark te Breda. Tijdens deze bijeenkomst zijn de plannen door de gemeente toegelicht. De diverse vragen zijn beantwoord. De vragen en opmerkingen zijn geen aanleiding geweest om het plan aan te passen. In het verslag staat dit nader toegelicht. Het verslag is samen met het plan als bijlage bij deze toelichting gevoegd.

## 6.2.2 Resultaten overleg ex artikel 3.1.1 Bro

In het kader van het overleg als bedoeld in artikel 3.1.1 van het Besluit ruimtelijke ordening is het onderhavige bestemmingsplan naar de volgende instanties gezonden:

- Provincie Noord-Brabant;
- Waterschap Brabantse Delta;
- Brandweer Midden- en West-Brabant;
- Enexis;
- Gasunie;
- Brabantwater;
- Tennet.

Van enkele instanties is een reactie ontvangen. Hierna is de betreffende reactie kort samengevat met, indien van toepassing, een reactie van de gemeente

### Provincie Noord-Brabant

De Provincie Noord-Brabant heeft aangegeven dat het bestemmingsplan in overeenstemming is met haar provinciale belangen. Wel wil de Provincie graag een aantal zaken in meer detail uitgewerkt willen zien in de verdere planvorming.

- Daar waar ontwikkelingen plaatsvinden op de oever van de Mark in het stedelijk gebied van Breda, zou de focus moeten liggen om deze naast de rode ontwikkeling, zo optimaal mogelijk in te richten ten behoeve van de EVZ functie.
- De effecten van ontwikkelingen op de Attentiezone Waterhuishouding. Met name de (aanleg van de) tunnel is iets wat van invloed kan zijn op de hydrologische situatie, zowel bij de bouw als daarna. Indien mogelijk ziet de provincie graag een nadere toelichting op de uitvoering.
- Werklocaties. In het plan wordt gesproken over een onttrekking van bedrijventerreinen van ca 1 hectare. Omdat dit boven de 5000 m<sup>2</sup> ligt dient dit regionaal afgestemd te worden volgens de regionale programmeringsafspraken voor bedrijventerreinen conform artikel 3.42 van de provinciale IOV. Het is goed om dit in de onderbouwing mee te nemen wanneer het plan regionaal wordt voorgelegd.

#### *Reactie gemeente:*

In de verdere planvorming worden deze aandachtspunten verder uitgewerkt.

### Brandweer Midden- en West-Brabant

Door de Brandweer Midden- en West-Brabant is aangegeven dat er voor de realisatie van een mobiliteitshub in het Havenkwartier van Breda geen belemmeringen zijn vanuit het aspect externe veiligheid.

### Enexis

Door Enexis is aangegeven dat er verschillende nutsleidingen vanuit Enexis in het plangebied liggen. Enexis verzoekt om bij de planontwikkeling rekening te houden met veiligheidsafstand en bereikbaarheid van deze leidingen. In verband met de energielevering t.b.v. laadpalen, openbare verlichting en eventuele terug levering d.m.v. zonnepanelen dient er bij de planontwikkeling rekening te worden gehouden met de plaatsing van een transformatorstation op of in de directe nabijheid van de mobiliteitshub.

#### *Reactie gemeente*

De planregels van voorliggend bestemmingsplan maken de realisatie van een transformatorstation mogelijk. De vooroverlegreactie wordt verder ter kennisname aangenomen.

#### **Gasunie**

De Gasunie heeft aangegeven geen bezwaar te hebben tegen de ontwikkeling.

### **6.2.3 Ontwerp bestemmingsplan**

Het ontwerpbestemmingsplan wordt vanwege artikel 3.8 van de Wet ruimte ordening gedurende zes weken ter inzage gelegd, waarbij de gelegenheid wordt geboden tot het indienen van zienswijzen.

De resultaten van deze procedure worden te zijner tijd in de toelichting verwerkt.