GEMEENTE BREDA

BESTEMMINGSPLAN BINNENSTAD

november 1995

BESTEMMINGSPLAN BINNENSTAD

Behoort bij de uitspraak van de Afdeling bestuursrechtspraak van 19-9-1997 no E01.96.0367

Behoort bij besluit van Gedeputeerde Staten van 4 juli 1996 nr 152329
Hij behoort
Gripper der Staten
w.g. mr. drs. A.J. Hoogenbiden.

23 november 1995
w.g. B. Onnekink

voorontwerp	**: d.d. 24 januari 1995**	
ontwerp	**: d.d. 22 augustus 1995**	
vastgesteld door de gemeenteraad	**: d.d. 23 november 1995**	**bij besluit nr. 957005718**
goedgekeurd door gedeputeerde staten	**: d.d.**	**bij besluit nr.**
besluit van de kroon	**: d.d.**	**bij besluit nr.**

Dit bestemmingsplan bestaat uit 4 delen:

hoofdrapport, bevattende:	**toelichting met enkele bijlagen, voorschriften met bijbehorende bijlagen en de (3) plankaarten.**
bijlage 1, bevattende:	**het overleg ex artikel 10 B.R.O., overige overlegreacties en de schriftelijke inspraakreacties.**
bijlage 2, bevattende:	**het akoestisch onderzoek (3 delen) en het bodemonderzoek.**
bijlage 3, bevattende:	**gegevens over de economische uitvoerbaarheid.**

INHOUDSOPGAVE **BLZ**

TOELICHTING

I. INLEIDING

1. HET PERSPECTIEF VOOR DE BINNENSTAD 5

2. BEGRENZING EN HUIDIGE PLANOLOGISCHE SITUATIE 7
   2.1 de begrenzing 7
   2.2 de planologische situatie 7

II. HISTORISCHE ASPECTEN

1. DE ONTWIKKELINGSGESCHIEDENIS 11

2. MONUMENTALE WAARDEN 16

III. DE POSITIE VAN DE BINNENSTAD IN RUIMER VERBAND

1. ALGEMEEN 18

2. MAATSCHAPPELIJKE TENDENSEN 18
   2.1 veranderende bevolkingssamenstelling en leefpatronen 18
   2.2 de veranderende woningmarkt 19
   2.3 de bereikbaarheid van de binnenstad 19
   2.4 de veranderende positie van steden 20

IV. DE RUIMTELIJKE SITUATIE EN ONTWIKKELING

1. DE RUIMTELIJKE/HISTORISCHE HOOFDOPZET 21

2. DE HUIDIGE EN TOEKOMSTIGE BEELDKWALITEIT 22

V. DE FUNKTIONELE SITUATIE EN ONTWIKKELING

1. DE FUNKTIONELE ZONERING 27

2. WONEN 28

3. DETAILHANDEL 29

4. HORECA 33

5. KANTOREN 35

6. BEDRIJVEN 35

7. TOERISME EN RECREATIE 35

8. VOORZIENINGEN EN CULTUUR 38

VI. RUIMTELIJK-FUNKTIONELE STRUCTUREN

1. VERKEER EN VERVOER 40
   1.1 algemene inleiding 40
   1.2 het autoverkeer 41
   1.3 parkeren 44
   1.4 langzaamverkeer 48
   1.5 openbaar vervoer 50
   1.6 verkeersveiligheid 52

2. GROEN 54
   2.1 huidige situatie 54
   2.2 de toekomsige situatie 54

3. ECOLOGIE EN MILIEU 56
   3.1 het ecologische systeem 56
   3.2 voorgenomen verbeteringen 57

4. WATERHUISHOUDING 58
   4.1 het huidige systeem 58
   4.2 de invloed van nieuwe bestemmingen 59
   4.3 voorgenomen wijzigingen 59

5. BELEMMERINGEN 60

VII. ONTWIKKELINGSZONES EN LOKATIES

1. ALGEMEEN 61

2. ONTWIKKELINGSLOKATIES 1 T/M 12 62

3. WIJZIGINGSBEVOEGDHEDEN 20 T/M 25 75

4. NADER UIT TE WERKEN (CHASSETERREIN) 82
   4.1 algemeen 82
   4.2 de hoofdopzet 82
   4.3 stedebouwkundige achtergronden en uitwerking 82

VIII. MILIEUHYGIENE

1.	ALGEMEEN	86
2.	HET MILIEU-PLANOLOGISCH KADER	86
3.	HET VERBLIJFS- EN WOONMILIEU	87
4.	DE GELUIDSBELASTING	88
	4.1 wegverkeerslawaai	88
	4.2 spoorweglawaai	89
	4.3 industrielawaai	89
5.	DE LUCHTKWALITEIT EN STANK	91
6.	DE EXTERNE VEILIGHEID	91
7.	DE BODEMKWALITEIT	92
8.	DE WATERKWALITEIT	93

IX. ECONOMISCHE UITVOERBAARHEID 94

X. BESTEMMINGSPLANMETHODIEK

1.	PLANVORM	95
2.	PLANKAART EN VOORSCHRIFTEN	95

BIJLAGEN:

1. samenvatting structuurplan binnenstad 1992-2007
2. overzicht van geraadpleegde bronnen
3. bestaande structuur van bebouwing en inrichting
4. ontheffingen hogere grenswaarden geluidshinder
5. referentiekaart ruimtelijke karakteristiek

VOORSCHRIFTEN

I. INLEIDENDE BEPALINGEN

Artikel 1	Begripsbepalingen	1
Artikel 2	Wijze van meten	6
Artikel 3	Algemene bepaling omtrent belemmeringszones	7

II. VOORSCHRIFTEN OMTRENT DE BESTEMMINGEN

Artikel 4	Beschrijving in hoofdlijnen gemeenschappelijk aan alle bestemmingen	9
Artikel 5	Centrumdoeleinden (C)	18
Artikel 6	Gemengde doeleinden (G)	22
Artikel 7	Grootschalige voorzieningen (GV)	40
Artikel 8	Dienstverlening (D)	44
Artikel 9	Bijzondere doeleinden (BD)	46
Artikel 10	Bedrijfsdoeleinden, wasserij (Bw)	52
Artikel 11	Woondoeleinden (W)	55
Artikel 12	Parkeerdoeleinden (P)	60
Artikel 13	Openbare ruimte (O)	65
Artikel 14	Uit te werken woon- en centrumdoeleinden (UWC)	67

III. ALGEMENE VRIJSTELLINGS- EN WIJZIGINGSBEVOEGDHEDEN

Artikel 15	Algemene vrijstellingsbevoegdheid	69
Artikel 16	Algemene wijzigingsbevoegdheid	70

IV. OVERIGE BEPALINGEN

Artikel 17	Parkeren	71
Artikel 18	Aanlegvergunningen	73
Artikel 19	Algemene gebruiksbepaling	75
Artikel 20	Procedurevoorschriften	76
Artikel 21	Overgangsbepalingen	77
Artikel 22	Dubbeltelbepaling	78
Artikel 23	Strafbaarstellingsbepaling	79
Artikel 24	Titel	80

BIJLAGEN:

1. Staat van bedrijven en inrichtingen
2. Parkeernormen
3. Lijst van afwijkende funkties

Toelichting

I. INLEIDING

1. HET PERSPECTIEF VOOR DE BINNENSTAD

Het gonst de laatste jaren in de binnenstad van projecten in uitvoering of voorbereiding en van initiatieven, ideeën en wensen op allerlei terreinen. De binnenstad van Breda bereidt zich voor op de 21ste eeuw.

Al enkele decennia is de binnenstad sterk aan het veranderen aansluitend op sociaal-economische ontwikkelingen en ruimtelijk-funktionele veranderingen in steden. In de jaren zestig waren groei, schaalvergroting, bereikbaarheid en vernieuwing de belangrijke drijfveren. Dat leidde tot het verdwijnen van vele funkties uit de binnenstad. In de jaren zeventig stond het tegengaan van verpaupering en leegloop van de binnenstad centraal in het denken. Dat gaf aanleiding tot de stadsvernieuwing en de bouw van enkele duizenden sociale woningen in de binnenstad. De ruimtelijke samenhang en de positieve uitstraling van de binnenstad waren inmiddels behoorlijk aangetast.

In de jaren tachtig groeide het besef dat de nog steeds voortdurende veranderingen meer zouden moeten worden afgestemd op de resterende historische structuur, op een verbetering van het verblijfsmilieu en op het versterken van de identiteit en attractiviteit van de binnenstad. Tegelijkertijd groeide de rol die de grote steden en stadsregio's zoals Breda zouden moeten vervullen in de verstedelijking van Nederland, met alle gevolgen daarvan voor de centra.

In het begin van de jaren '90 heeft het gemeentebestuur het initiatief genomen om een samenhangende visie te maken voor de ontwikkeling van de gehele binnenstad en het aangrenzende stationsgebied. Die visie moet inhoud geven aan de vele wensen zoals het verbeteren van de ruimtelijke kwaliteit, de verblijfskwaliteit, de bereikbaarheid en leefbaarheid van de binnenstad. Het moet de mogelijkheden voor groei en ontwikkeling duidelijk maken en de rol van de binnenstad in de stad en regio. In 1992 is deze nieuwe visie vastgesteld in de vorm van het "Structuurplan Binnenstad Breda 1992-2007", vergezeld van een "Plan van aanpak binnenstad Breda 1992-1997" om de veranderingen ook daadwerkelijk in de gewenste richting te sturen.

Het structuurplan geeft zicht op een scala van onderwerpen. De binnenstad heeft belangrijke groeimogelijkheden als centrum van stad en regio en als stedelijk knooppunt. Het wonen kan opnieuw sterk worden uitgebreid, als zeer bijzondere woonsituatie in de regio. Er is ruimte voor groei en schaalvergroting van winkels. De historische opbouw kan worden behouden en de ruimtelijke structuur en het verblijfsklimaat verbeterd. Oude en nieuwe elementen kunnen weer een samenhangend geheel gaan vormen. Er zijn mogelijkheden voor culturele voorzieningen, aanvullende centrumfunkties en voor het versterken van de attractiviteit van de binnenstad voor bewoners, werkers, toeristen en andere gebruikers.

Kortom de binnenstad heeft geweldige kansen voor een grote sprong vooruit, zowel kwalitatief als kwantitatief. Voor de komende decennia zijn vooral 3 ontwikkelingen van betekenis:

- verdere groei van binnenstadsfunkties
- herstel van de ruimtelijke kwaliteit
- verbetering van de verblijfskwaliteit

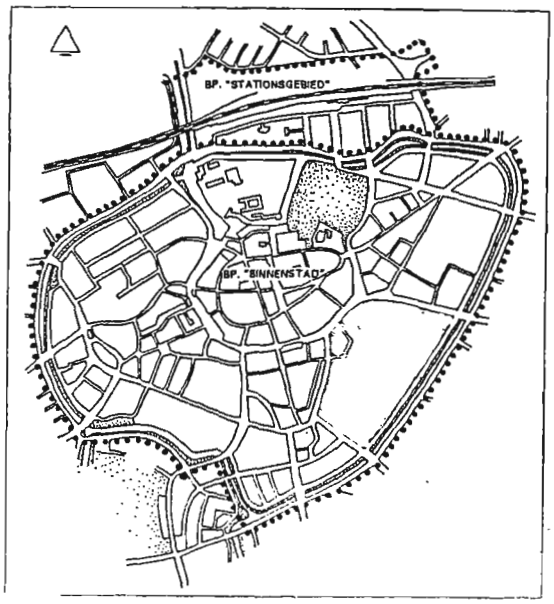
Het bestemmingsplan Binnenstad vormt bij deze ontwikkelingen in de binnenstad een belangrijke bouwsteen. Enerzijds om bestaande kwaliteiten en funkties te beschermen en anderszijds om een maatschappelijk gedragen en afgewogen grondslag te geven aan deze bijzondere ontwikkelingsperiode.

2. BEGRENZING EN HUIDIGE PLANOLOGISCHE SITUATIE

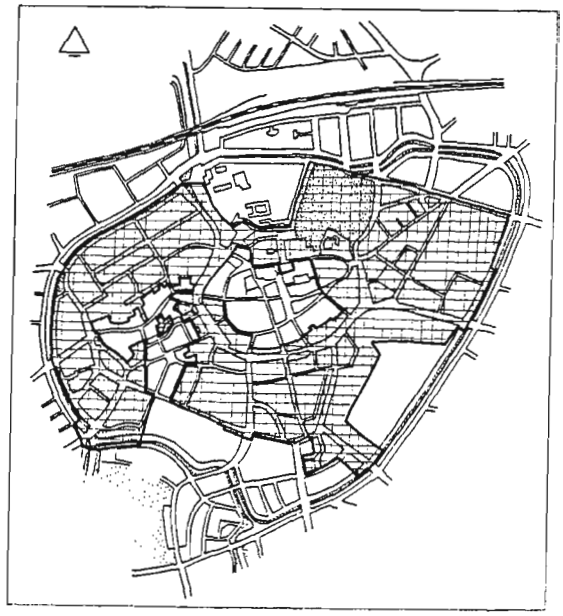
2.1 de begrenzing

De singel als vanzelfsprekende grens van de binnenstad is ook voor het bestemmingsplan als grens aangehouden. Dit gebied vormt een logische ruimtelijk-funktionele eenheid. De grens is aan de buitenzijde van de singel gelegd, omdat de singelroute een ruimtelijk en funktioneel bepalend onderdeel van de binnenstad is. Op afbeelding 1 is het gebied van het bestemmingsplan aangegeven.

De gebieden van het Chasséterrein en Karrestraat/Lange Brugstraat/Nieuwstraat, waarvoor ontwerp-bestemmingsplannen zijn opgesteld, zijn opgenomen. Voor het stationsgebied zal een afzonderlijk bestemmingsplan worden gemaakt.



AFBEELDING 1: BESTEMMINGSPLANGEBIED



AFBEELDING 2: GEBIED MET VIGERENDE BESTEMMINGSPLANNEN

2.2 de planologische situatie

* de bestemmingsplannen

Voor ongeveer de helft van het gebied van de binnenstad zijn bestemmingsplannen van kracht. Zie bovenstaande afbeelding 2.

De in 1994 vigerende bestemmingsplannen zijn:

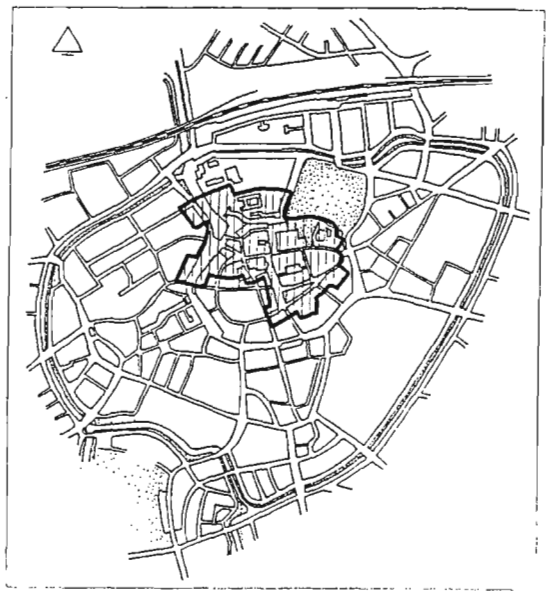
bestemmingsplan	nr.plan-tekening	vastgesteld dd.	goedgekeurd dd.	nr.goed keuring
Binnenstad N.O.	15685	3-2-1957	3-7-1958	G 72.940
Boschstraat/Valkenstraat	15473	16-2-1955	11-5-1955	G 78.559
Kloosterplein/Kloosterlaan	15476	13-10-1954	11-5-1955	G 98.895
Ginnekenstraat-Oude Vest	15547	13-10-1954	12-1-1955	G 3.565
Poolseweg - Vierwinden-straat	15878	16-3-1960	13-7-1960	G 55.288 *
Passage	--	27-6-1940	14-8-1940	G 423
Mr. Dr. Frederikstraat 1959	15756	16-3-1960	besluit van minister Volkshuisv. en bouwnijverheid, dd. 12-7-1961, nr. 0712772	
Markendaalseweg 1961	30838	11-4-1962	27-6-1962	G 23.575
Gasthuisvelden	30179	13-12-1961	25-4-1962	G 15.214
Sluissingel e.o.	15950	19-9-1962	16-1-1963	G 38.052
Achterom	15464	12-5-1954	KB 19-6-56	23
Leuvenaarstraat/Middellaan 1969	42242a	16-7-1970	8-9-1971	G 28.007
Brabantpark A 1963	30811	13-11-1963 20-9-1984 (W)	2-9-1964 13-2-1985	G 76.642 * 127.837
Leuvenaarstraat/Midellaan 1979	51655	4-12-1980	26-1-1982 KB 14-10-83	71.844 12
Markendaalseweg 1952-Markendaalseweg 1961 P.H. 1974/1	46100	16-1-1975	18-6-1975	G 226.874
Markendaalseweg e.o. 1952	15469	16-4-1952	20-8-1952	G 33.717/ 33.718 H
Binnenstad N.O. P.H. 1975/1, Veemarktstraat	46136	24-6-1976	23-2-1977	G 232.449
Sluissingel e.o. - Marken-daalseweg e.o., P.H. 1977/1	48827	15-9-1977	2-5-1979	G 239.547
Ginnekenstraat-Oude Vest P.H. 1978/1, Houtmarkt	50123	14-12-1978	3-10-1979	G 242.550
Tramsingel e.o.	50220	25-2-1980 25-9-1986(W)	9-12-1980 KB 18-4-1984 19-1-1987	G 5.027 * 38 151.526
Sluissingel en Gasthuis-velden P.H. 1977/2	50951	18-8-1980	17-2-1981	G 30.491

Markendaalseweg e.o. 1955	15529	16-3-1955	15-6-1955	G 13.209
Markendaalseweg 1956	15647	13-2-1957	5-6-1957 --	
Vlaszak-Chasséveld	53027	17-11-1981	30-11-1982 KB 14-11-1983	90.055 33
Voormalig Stemcomplex	53413	8-9-1983	14-3-1984	113.665
Ginnekenstraat-Oude Vest P.H. 1983/1, Oude Vest - Molenstraat	55261	4-10-1984	14-5-1985	128.308
Markendaalseweg 1961 P.H. 1985/1, voormalig A.B.N.complex-Tolbrugstraat	57905	25-6-1987	7-9-1987	87.03356
Leuvenaarstraat/Middellaan 1979, P.H. 1985/1 voormalig Kathedraalterrein	58696	27-10-1988	2-2-1989	88.02800
verspreidt liggende diverse terreinen		12-1-1981	15-12-1981 KB 11-2-1985	71.318 26
Kloosterplein-Kloosterlaan e.o. (ged.herz. stadskantoor)	29025	8-3-1990	18-5-1990	27.809
Stadsschouwburg	300001-1	18-2-1993	6-6-1993	101.135

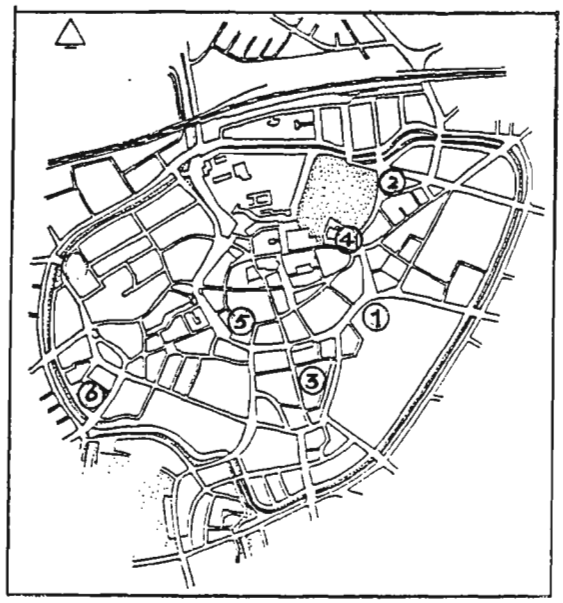
de met een * aangeduide bestemmingsplannen vallen slechts gedeeltelijk in het nieuwe bestemmingsplan Binnenstad.

* het beschermd stadsgezicht

In 1967 is een gedeelte van de binnenstad aangewezen als beschermd stadsgezicht, zie afbeelding 3. Het aan het eind van de jaren zestig voor dit gebied opgestelde ontwerpbestemmingsplan is nooit in procedure gebracht. Door het huidige bestemmingsplan wordt in deze leemte voorzien.



AFBEELDING 3: BESCHERMD STADSGEZICHT



AFBEELDING 4: VOORBEREIDINGSBESLUITEN

* **voorbereidingsbesluiten**

In het gebied van de binnenstad zijn op dit moment (augustus 1995) een aantal voorbereidingsbesluiten van kracht. Dat zijn (zie ook afbeelding 4):

	geldend tot
1. Kloosterkazerne (ged.)	03-10-1995
2. J.F.Kennedylaan/Sophiastraat	04-10-1995
3. Achter de Lange Stallen	06-12-1995
4. Catharinastraat/J.F.Kennedylaan	05-04-1996
5. Nieuwstraat e.o.	25-04-1996
6. Spuistraat/Gasthuisvelden	02-01-1997

* **de leefmilieuverordening**

Voor de binnenstad zijn twee leefmilieuverordeningen vastgesteld:

1. Haagdijk (gewijzigd op 02-10-1993), geldend tot 23-11-1996;
2. Binnenstad (inclusief stationsbuurt), geldend tot 02-10-1998.

* **het structuurplan**

Het Structuurplan Binnenstad Breda 1992 - 2007 is op 16 juli 1992 door de gemeenteraad vastgesteld. Dit structuurplan heeft betrekking op de gehele binnenstad en de stationsbuurt. In bijlage 2 zijn de overzichtskaart en de besluitenlijst van het structuurplan opgenomen.

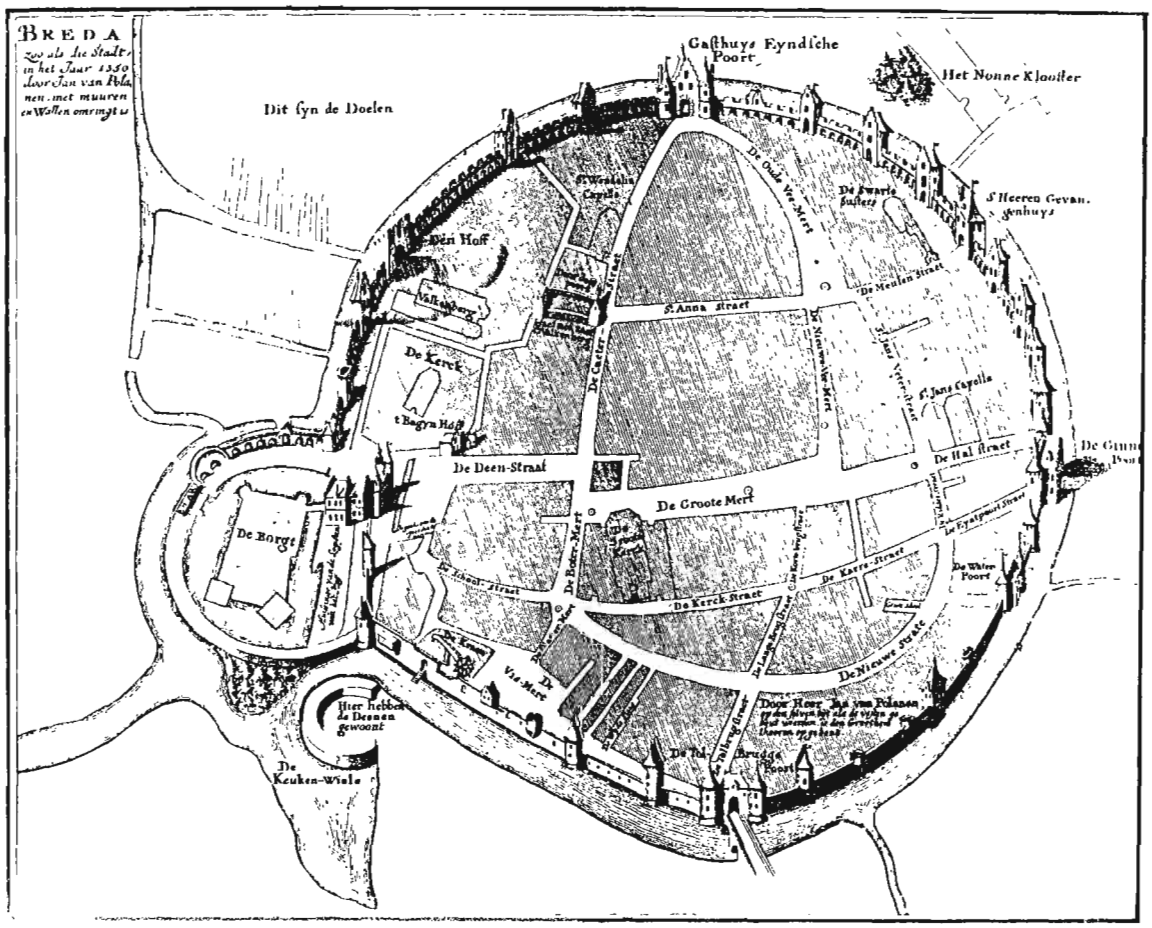
II. HISTORISCHE ASPECTEN

1. DE ONTWIKKELINGSGESCHIEDENIS

De toekomstige ontwikkelingen in de binnenstad worden uitdrukkelijk geplaatst in het licht van de ontwikkelingsgeschiedenis van de (binnen)stad. In het kader van dit bestemmingsplan zal daar slechts beperkt op kunnen worden ingegaan. De nadruk zal liggen op die aspecten, die ruimtelijk bepalend zijn.

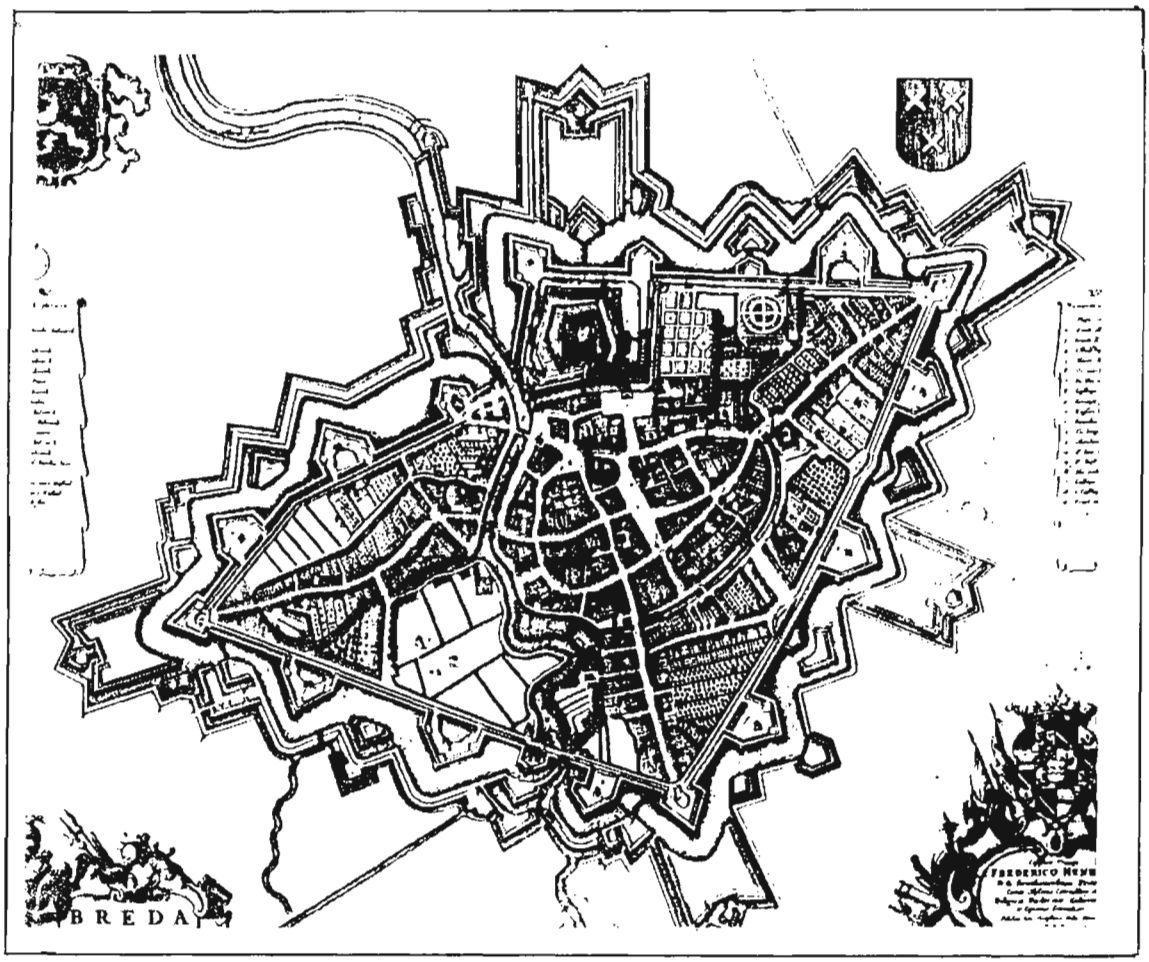
* de ontwikkeling tot ± 1870

De ontwikkeling van Breda begint in de twaalfde eeuw met een 'kasteel-nederzetting' aan de oever van de Mark rond het huis Brecht, de Cingelstraat en de Schoolstraat. De kleine agrarische nederzetting bij het kasteel, onder bescherming van de Heren van Breda, groeit uit tot een handelsnederzetting aan de Mark met wegen in de richting van Antwerpen, 's Hertogenbosch en Ginneken. In 1252 wordt de nederzetting, waar ook de graven van Holland aanspraak op doen, verheven tot stad. In het midden van de veertiende eeuw wordt de omwalling van de sterk groeiende nederzetting vervangen door een stadsmuur en er wordt een nieuwe burcht aangelegd. De oude circelvormige nederzetting en de burcht vormen nog steeds de oude kern van de huidige stad.



AFBEELDING 5: OVERZICHT BREDA ± 1350, VAN GOOR

In het midden van de zestiende eeuw worden nieuwe vestingwerken aangelegd, die de oude stad, het kasteel en de bebouwing aan de drie toevoerwegen omsluiten, ongeveer in de vorm van een driehoek. In de daarop volgende eeuw worden, tegelijk met de uitbreiding van de fortificaties aan de buitenzijde, de ruimten in de stad tussen de toevoerwegen grotendeels ingericht als militaire terreinen. De oude stadsmuur wordt afgebroken, maar het oude stratenpatroon blijft ondanks een grote stadsbrand en economische welvaart onveranderd.



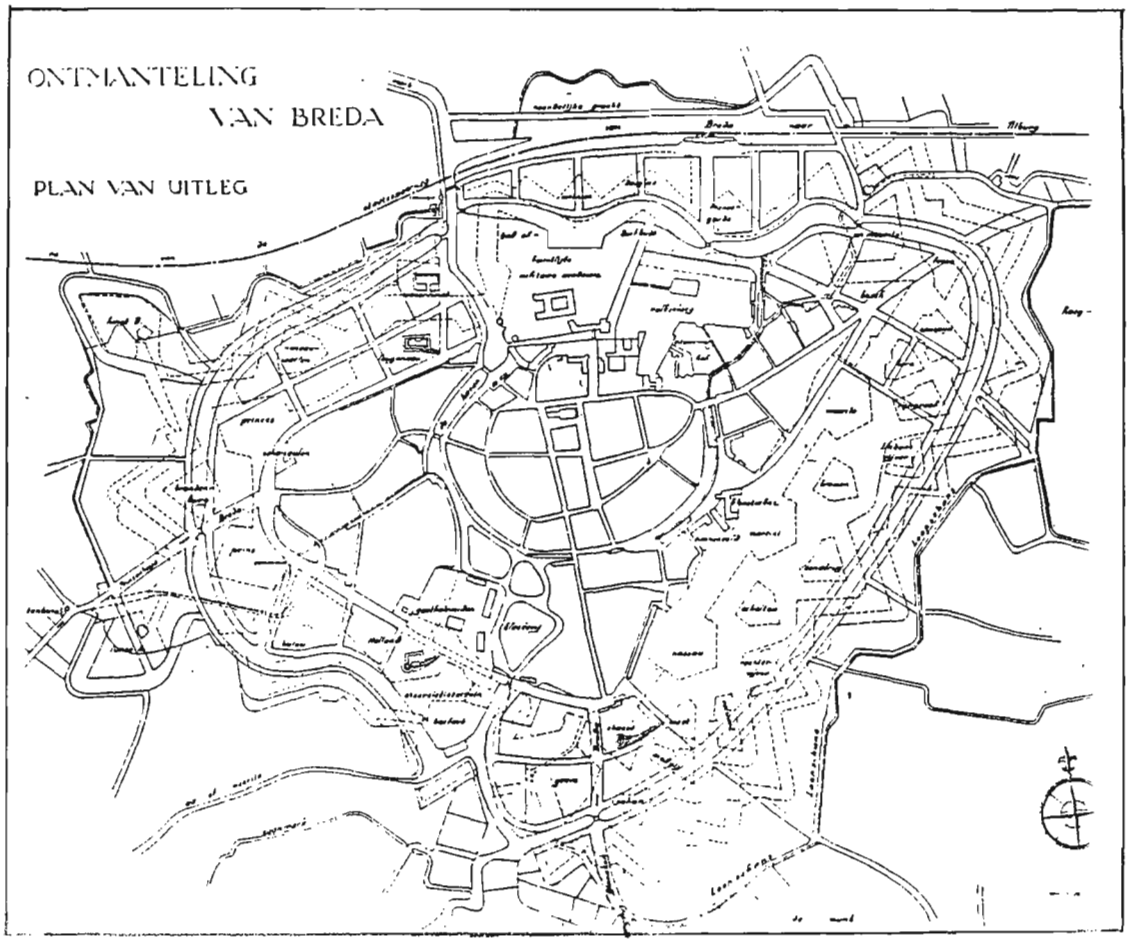
AFBEELDING 6: OVERZICHT BREDA ± 1535, J. BLEAU

Na een rustige periode van ongeveer anderhalve eeuw begint in de eerste helft van de negentiende eeuw de groei van de industrie en de bevolking. In 1850 wonen er ruim 14.000 mensen binnen de vesting. Door ruimte gebrek worden vele achterterreinen bebouwd. De vestingwerken belemmeren verdere groei. De aanleg van de spoorlijn in 1855 vormt een doorbraak voor de vesting en voor de ontwikkeling van de (binnen)stad.

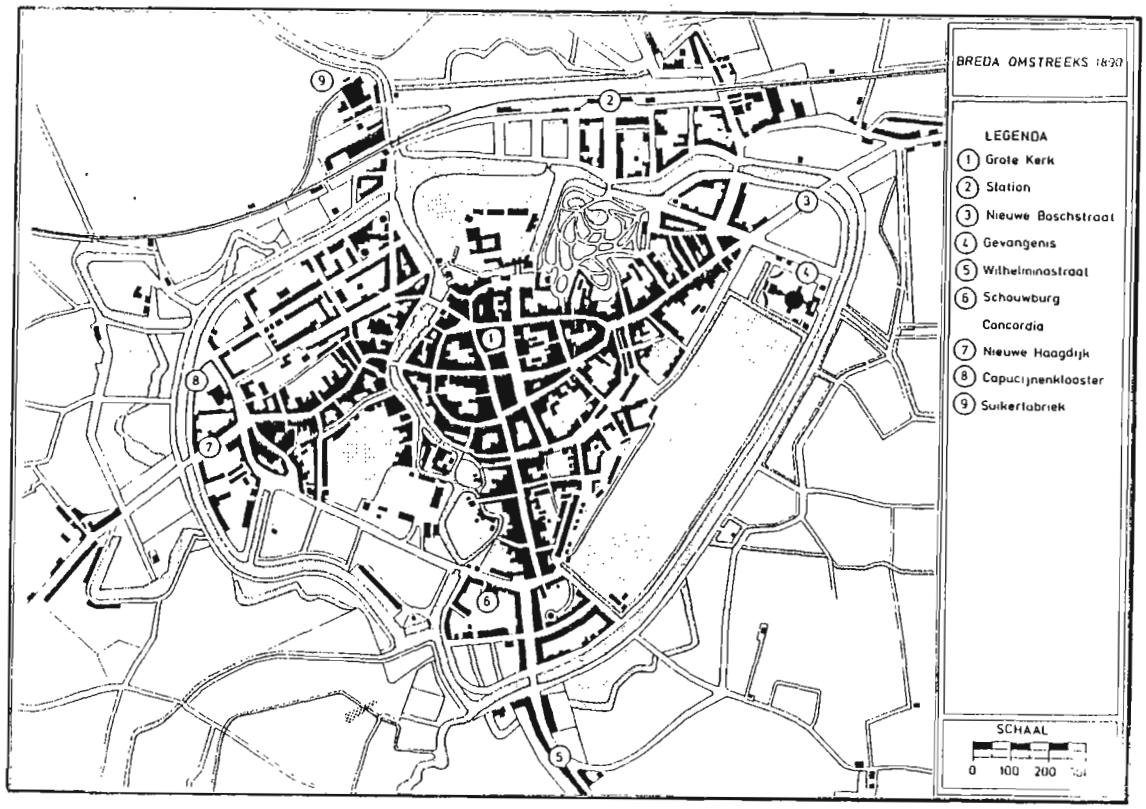
AFBEELDING 7: OVERZICHT BREDA 1865, A.J. BOGAERTS

* de ontwikkeling na 1870

Na 1870 ondergaat de stad grote veranderingen. In 1874 wordt een 'plan van uitleg' gepresenteerd van ir.F.W.v.Gendt, die belast is met de sloop van de vestingwerken. Dit verkavelingsplan omvat de schil rond de oude 'driehoek' tot en met de singel en de stationsbuurt. De drie toevoerwegen worden op de plaats van de vroegere vestingwerken doorgetrokken en krijgen een breed profiel met een middenberm. Aansluitend aan deze Nieuwe Boschstraat, Nieuwe Ginnekenstraat en Nieuwe Haagdijk, ontstaan enkele kleine nieuwe buurten opgebouwd uit rechte straten en gesloten bouwblokken. Langs de buitenzijde van de singel en in de stationsbuurt worden woonhuizen en bedrijven gevestigd.

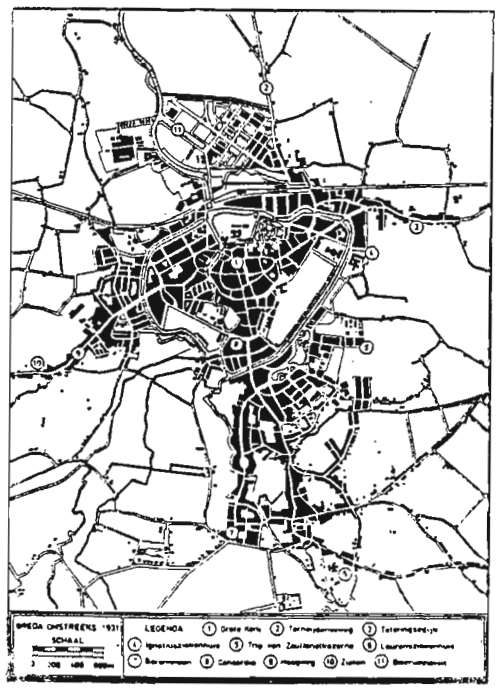


AFBEELDING 8: PLAN VAN UITLEG 1874, VAN GENDT



AFBEELDING 9: OVERZICHT BREDA ± 1890

Omstreeks 1910 is de beschikbare ruimte binnen het plan van uitleg benut. Met de bebouwing van Gerardus Majella rond 1915 is de stad volgebouwd, uitgezonderd van het Valkenberg en enkele onderdelen van de oude vesting buiten de singel. In 1927 ontstaat voor Breda buiten de vesting nieuwe ruimte na de annexatie van gebieden van Teteringen, Ginneken en Princenhage.



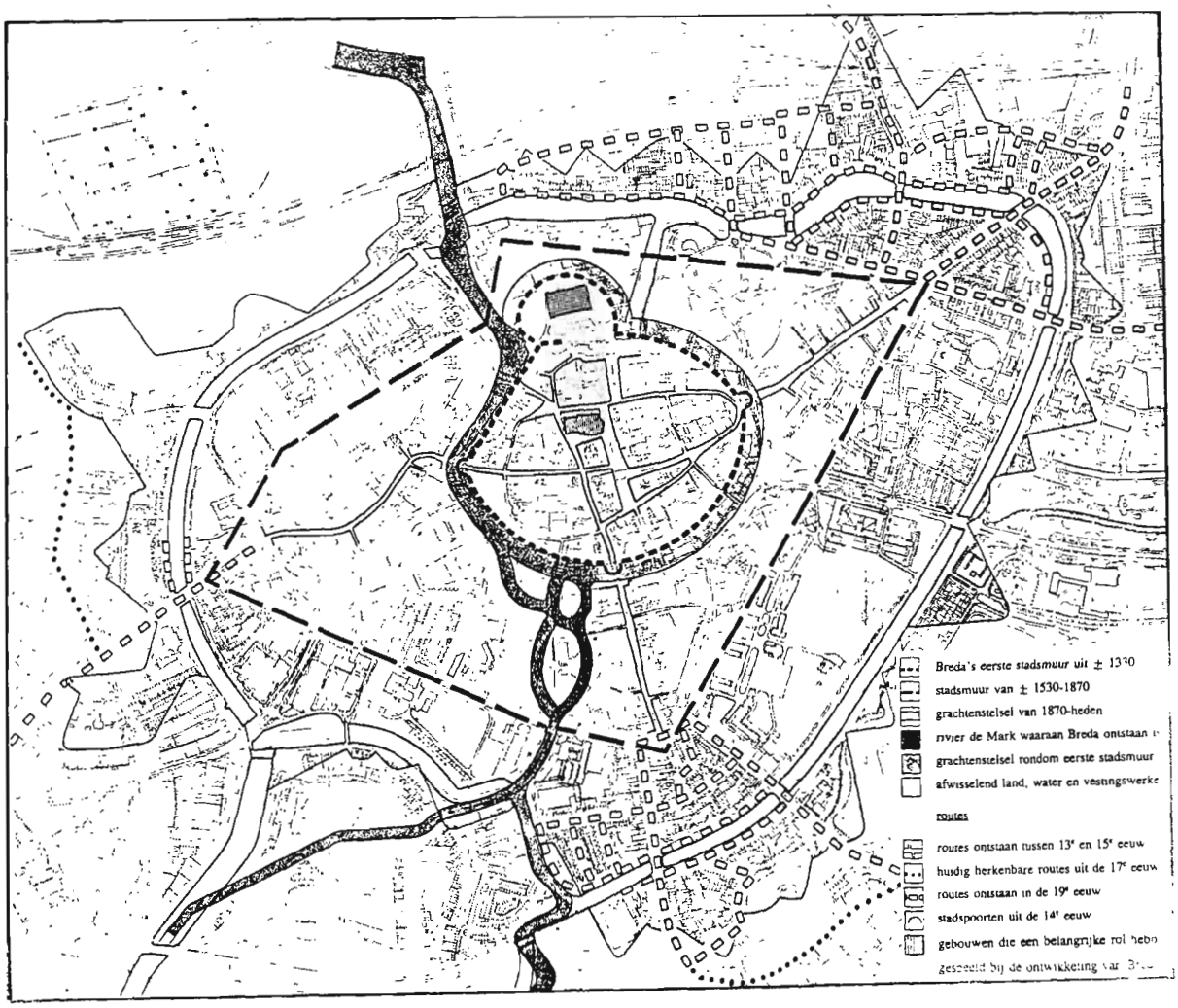
AFBEELDING 10: OVERZICHT BREDA ± 1931

2. MONUMENTALE WAARDEN

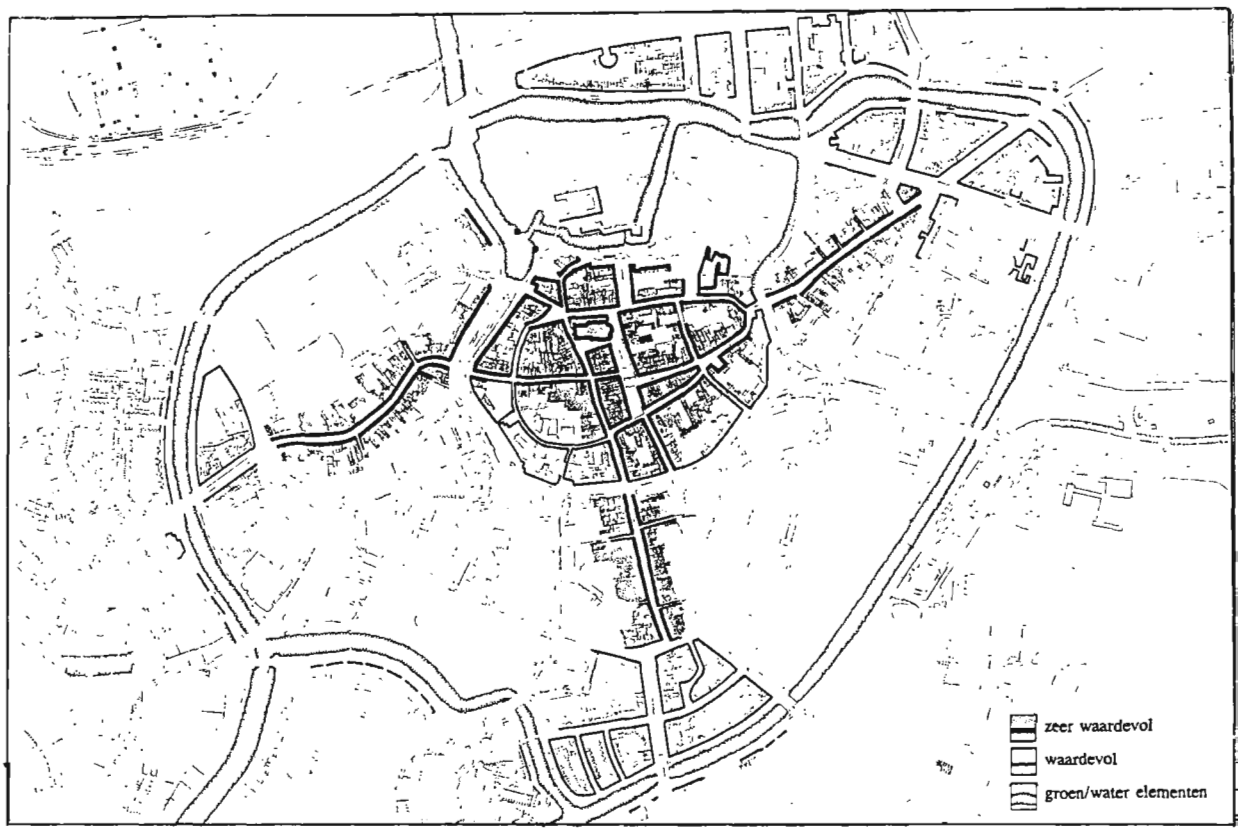
De monumentale waarden in de binnenstad zijn een belangrijk uitgangspunt. Er worden drie onderdelen onderscheiden, te weten: de ruimtelijke structuur van ontwikkeling, de historisch waardevolle stedebouwkundige structuur en de historisch waardevolle bebouwing. De gegevens hiervoor zijn ontleend aan de lijst van rijksmonumenten, het besluit voor aanwijzing tot beschermd stadsgezicht, een gemeentelijk inventarisatie van monumentale gebouwen ('Monumenten Inventarisatie Project') en aan historisch kaartmateriaal.

De historische ontwikkelingsstructuur van de stad is op afbeelding 11 aangegeven. Het sluit aan bij de omschreven ontwikkelingsgeschiedenis van de stad. Deze informatie is gebruikt bij het opstellen van het bestemmingsplan.

Op afbeelding 12 is de historische waardevolle stedebouwkundige structuur aangegeven. Dat is tevens het historisch en ruimtelijk waardevolle deel van de binnenstad. In het bestemmingsplan zijn voor dit gebied regels ter bescherming van deze structuur opgenomen.



AFBEELDING 11: HISTORISCHE ONTWIKKELINGSSTRUCTUUR



AFBEELDING 12: HISTORISCH WAARDEVOLLE BEBOUWING

In een afzonderlijk tekening als bijlage bij deze toelichting wordt een overzicht gegeven van de elementen die bepalend zijn voor de karakteristiek van de betreffende straten of pleinen. Een en ander sluit aan bij de methodiek van de voorschriften inzake de gewenste kenmerken van de bebouwing.

Voor de historisch-ruimtelijke waarden wordt verder verwezen naar hoofdstuk IV betreffende de ruimtelijk historische opbouw en de beeldkwaliteit.

III. DE POSITIE VAN DE BINNENSTAD IN RUIMER VERBAND

1. ALGEMEEN

De binnenstad is niet alleen het oudste deel en het centrum van de stad, het is ook het centrum van de stadsregio, het grootste centrum in de regio West Brabant en het brandpunt van het 'stedelijk knooppunt' Breda. De rol van de binnenstad speelt op het niveau van de binnenstad, de stad, de stadsregio en de landgrensoverschrijdende (eu)regio.

Op lokaal niveau is de binnenstad de dagelijkse woon- en werkomgeving voor bewoners, ondernemers, werknemers en recreanten. Voor de stad en de stadsregio is de binnenstad het centrum voor winkels, uitgaan, voorzieningen, stedelijke economie en regionale werkgelegenheid. Op (eu)regionaal en nationaal niveau speelt de binnenstad een rol als toeristisch-recreatief centrum en als vestigingsfactor voor bedrijven en woonmigranten.

De gunstige ligging tussen twee belangrijke havens en twee internationale luchthavens aan het snelwegennet centraal in de Benelux, maken Breda bij uitstek geschikt als strategische vestigingsplaats voor (eu)regionaal en boven(eu)regionaal opererende bedrijven en dienstverlenende instellingen. In het centrum van Breda hebben daarbij de stationsomgeving en de binnenstad als vestigingsfaktor een strategische rol.

Deze visie op de stad en de binnenstad sluit aan bij de hoofdlijnen van het planologisch beleid op rijks, provinciaal en gemeentelijk niveau zoals vastgelegd in de VINEX, het Streekplan, de uitwerking daarvan voor de regio
en het ruimtelijk beleid van Breda. Zie ook bijlage 3 'overzicht van geraadpleegde bronnen' van deze toelichting.

2. MAATSCHAPPELIJKE TENDENSEN

2.1 veranderende bevolkingssamenstelling en leefpatronen

De toename van de bevolking in de stad en de regio Breda leidt tot uitbreiding van de omvang en betekenis van het centrum. De binnenstad wordt, binnen de groeiende agglomeratie, verder 'gespecialiseerd' ten behoeve van de ontwikkeling van centrumfunkties en bijzondere woonvormen. De mogelijkheden van de binnenstad om stedelijke voorzieningen te herbergen en om de differentiatie in het woningaanbod te vergroten moeten worden uitgebuit.

Een toenemend aantal ouderen, de verlenging van de 'lege-nest-fase' en de 'ongebonden-fase' versterkt de vraag naar kleinere woningen. Het toenemend aantal ouderen betekent meer vraag zijn naar openbaar vervoer en vele soorten van voorzieningen en dienstverlening. De verscheidenheid van leefstijlen, het gewenste comfort, de identiteit en afhankelijkheid van voorzieningen zullen de woningbehoefte beinvloeden.

Er is sprake van een toenemend aantal mensen met vrije tijd. Traditionele tijden van werken, winkelen en recreëren wijzigen. De belangstelling voor het gevarieerde, attractieve binnenstadsmilieu neemt toe. Het binnenstadsmilieu creëert weer een eigen leefstijl, die vervolgens weer de specialisatie bevordert.

De bestaande woningvoorraad en de nog beschikbare ruimte in de binnenstad bieden goede mogelijkheden om aan bijzondere leef- en woonwensen tegemoet te komen. Dat heeft niet alleen betekenis voor de woningmarkt in de stad en de regio, maar ook voor de kwaliteit van de binnenstad als verblijfsmilieu met een heterogeen, bijzonder en herkenbaar karakter.

2.2 de veranderende woningmarkt

De woningmarkt zal in toenemende mate een vraagmarkt worden. De consument krijgt een keuzemogelijkheid, waarbij de kwaliteit van de woning en zeker ook de woonomgeving bepalend zijn. Door de ligging kan in de binnenstad een hoge kwaliteit als uitgangspunt worden gekozen. Woningtypen waarbij de kwantiteit zwaarder weegt, komen minder in aanmerking om in de binnenstad te worden gerealiseerd. Specialisatie en selectiviteit zijn uitgangspunt.

Het behoud en de uitbreiding van de woningvoorraad in de binnenstad is een essentieel onderdeel van de regionale woningmarkt. Vanwege de afnemende mogelijkheden voor de bouw van gesubsidiëerde woningen is bovendien het behoud van de goedkope woningvoorraad in de binnenstad van bijzondere betekenis.

Binnen de toenemende differentiatie van de woningvoorraad heeft de binnenstad een bijzondere betekenis vanwege het verblijfsmilieu en de nabijheid van voorzieningen. De mogelijkheden van dit milieu op de woningmarkt kunnen optimaal worden gebruikt door toename van woonvormen die specifiek op deze kwaliteiten zijn georiënteerd. Daarbij moet gedacht worden aan elementen zoals gestapeld, comfortabel, exclusief, autentiek en een heel eigen identiteit. Dus voldoende ruimte per persoon en geen nederlandse standaardwoning meer met 3 of 4 slaapkamers. Ook de ruimtelijke inpasbaarheid in de binnenstad kan tot bijzondere woonvormen leiden.

2.3 de bereikbaarheid van de binnenstad

In binnensteden zoals die van Breda, zal de automobiliteit door de voorziene bevolkings- en werkgelegenheidstoename, economische groei en de stijgende welvaart, sterk toenemen als er geen maatregelen genomen worden. De milieu- en ruimtelijke kwaliteit die voor een binnenstad nodig zijn om goed te kunnen wonen, werken, winkelen en verblijven, vormen de randvoorwaarden waarbinnen de bereikbaarheid tot een oplossing moet worden gebracht. Daarbij heerst een duidelijk spanningsveld tussen de gewenste bereikbaarheid van de binnenstad en de milieu- en ruimtelijke kwaliteit. De verschuiving van het evenwicht ten gunste van de verblijfs- en milieukwaliteit, die overal gaande is, sluit goed aan bij de potentiële mogelijkheden in de Bredase binnenstad en het

gemeentelijk mobiliteitsbeleid ten aanzien van de auto, het openbaar vervoer, het fietsverkeer en de voetgangers.

2.4 de veranderende positie van steden

De veranderende positie van de steden in de (inter)nationale economie maakt het noodzakelijk op een andere wijze om te gaan met de stad en de stedelijke economie. De stad is niet meer uitsluitend de optimale vestigingsplaats voor mensen en bedrijven of het efficiënte knooppunt voor transport en handel, maar ook de motor van maatschappelijke ontwikkelingen. Het toenemend besef dat steden ontwikkelingen kunnen genereren heeft ook geleid tot concurrentie tussen de steden onderling. Sterkte/zwakte analyse van de stedelijke mogelijkheden tot het genereren van ontwikkelingen wordt steeds meer een geïntegreerd onderdeel van de beleidsvoorbereiding.

Breda heeft een bijzonder goede uitgangspositie die opgepakt en ontwikkeld moet worden. Een van de sterke punten van Breda is de binnenstad. De binnenstad geeft de stad een eigen imago en zorgt voor een verrijking van het stedelijk verblijfsklimaat. Het is de plaats waar ruimtelijk veel kan en moet gebeuren, waardoor nieuwe ontwikkelingen mogelijk zijn die aansluiten bij de goede strategische ligging van de stad voor bedrijven, dienstverlening en handel en het goede imago voor wonen (omgeving), recreatie (uitgaan/verblijf) en toerisme (historie).

Het imago van de binnenstad kan worden verbeterd op basis van de historisch-ruimtelijke kwaliteit. De verblijfskwaliteit in de binnenstad kan sterk worden verbeterd en uitgebreid, zowel in fysiek als in ruimtelijk en funktioneel opzicht. Beide aspekten hebben een grote wervende betekenis, zowel voor het wonen als voor de werkgelegenheid in de regio.

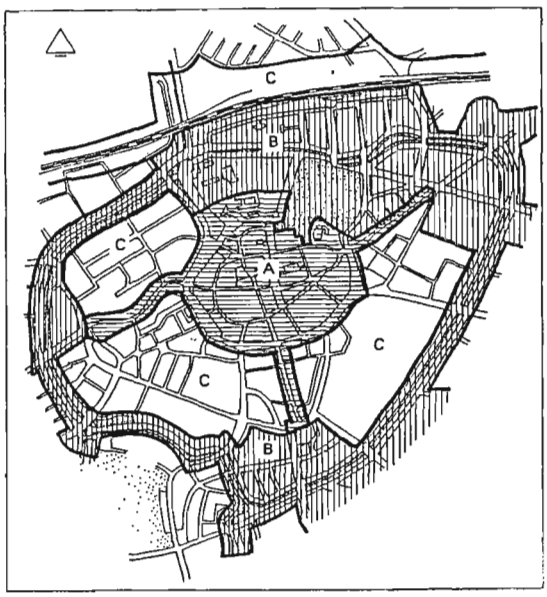
De aanzienlijke mogelijkheden voor nieuwe bebouwing in de binnenstad biedt kansen voor nieuwe ontwikkelingen op het gebied van zakelijke dienstverlening, kennis & informatie, regionale voorzieningen en stedelijke recreatie.

IV. DE RUIMTELIJKE SITUATIE EN ONTWIKKELING

1. DE RUIMTELIJKE / HISTORISCHE HOOFDOPZET

Ten behoeve van de ruimtelijke kwaliteit zijn twee elkaar aanvullende studies verricht. Het beeldkwaliteitsplan I (1992), in het kader van het structuurplan en het beeldkwaliteitsplan II (1994). Deze studies vormen de grondslag voor de ruimtelijke aspecten, die in het bestemmingsplan zijn vastgelegd.

Er wordt uitgegaan van een zonering A, B en C, die is gebaseerd op de historische en funktionele structuur in de binnenstad en de stationsomgeving (zie ook afbeelding 13). De zones A en B, waar binnen ook het gebied van het beschermd stadsgezicht valt, hebben een bijzondere waarde ten aanzien van de beeld- en cultuurhistorische kwaliteit. Voor deze zones zijn in het bestemmingsplan specifieke regels opgenomen, gericht op de ruimtelijk-historische kwaliteit.



AFBEELDING 13: ZONERING HISTORISCHE STRUCTUUR

De karakteristieken van de drie zone's zijn alsvolgt:

Zone A. met een hoge historische en monumentale waarde. Deze zone omvat het middeleeuwse historische stadshart en de drie historische aanlooproutes naar de stad. In dit gebied is de historische ruimtelijke morfologie nog vrijwel geheel intact en de structuur en architectuur van de gevelwanden voor een groot gedeelte. In het gebied is een groot aantal rijks- en gemeentelijke monumenten gelegen.

zone B. met een historische en monumentale waarde. Deze zone omvat in hoofdlijnen de negentiende eeuwse uitleg: de singels met de negentiende eeuwse ensembles langs de aanlooproutes en bij het station. Ook in dit gebied is de historische ruimtelijke structuur nog grotendeels intact. Met name in de stationsstrook en aan de Nieuwe Ginnekenstraat zijn een aantal gemeentelijke monumenten aanwezig. Een karakteristiek element met naast architectonische ook symbolische waarde, is de watertoren.

zone C. met over het algemeen weinig of geen historische waarde. Deze zone omvat o.a. de gebieden die vanouds als militair terrein binnen de vestingwallen hebben gelegen en / of nog niet of pas na de Tweede Wereldoorlog zijn bebouwd of herbouwd.

2. DE HUIDIGE EN TOEKOMSTIGE BEELDKWALITEIT

Over de beeldkwaliteit van de binnenstad is een studie verricht. Daarin zijn de gewenste ruimtelijke ontwikkelingsrichting en de criteria die voor de beeldkwaliteit van belang zijn nader geanalyseerd. De hierna aangegeven essenties van deze studie vormen de basis voor het te voeren beleid ten aanzien van de beeldkwaliteit.

Het beeld van de stad vindt in eerste instantie zijn grondslag in de stedebouwkundige structuur: de situering op de geomorfologische ondergrond, de patronen en organisatie van bebouwde en onbebouwde gronden, de geschiedenis, de ruimtelijk-funktionele verbanden en het gebruik van de stedelijke ruimte. In tweede instantie wordt het beeld van de stad bepaald door de vormgeving en materialisatie van de gebouwen en de ruimten: de kenmerkende architectonische beelden van de stad.

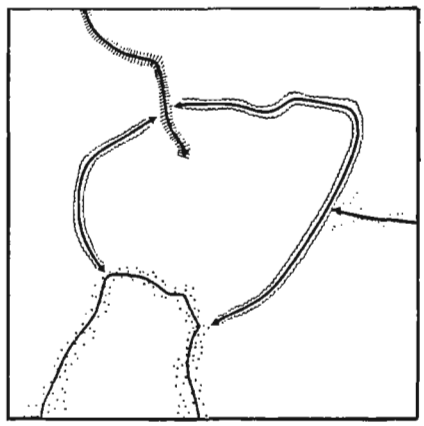
De kwaliteit van het stadsbeeld uit zich niet louter in de visuele perceptie van de fysiek aanwezige elementen, maar veel meer in het complexe samenspel en de samenhang tussen de ruimtelijke, functionele, visuele, culturele en gebruikskenmerken van de stad. Bepalend voor de wijze waarop dit samenspel ervaren en gewaardeerd kan worden, is de "leesbaarheid" van het stedelijk landschap. Leesbaarheid omvat hierbij zuiver ruimtelijk-visuele aspekten zoals helderheid van de stadsplattegrond, herkenbaarheid van de samenstellende delen en de mogelijkheid tot oriëntatie in de stad. Maar ook de immateriële kanten van de beleving van de stad, zoals de ervaring van de culturele en historische betekenissen en van sociale en economische processen.

Het fysieke stadsbeeld is samengesteld uit de <u>compositie</u> van de stadsplattegrond, de <u>organisatie</u> van openbare ruimte en erven en de <u>tectoniek</u> (= vormgeving en materialisatie) van de gebouwen, erven en openbare terreinen.

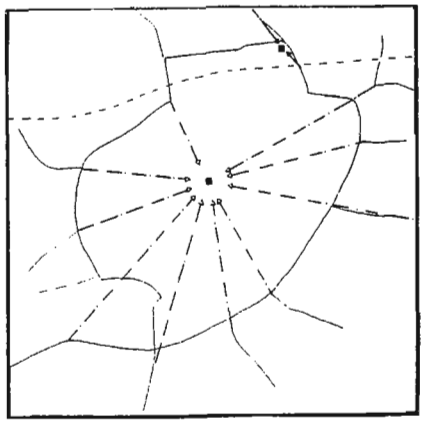
De compositie van de stad is te lezen als een combinatie van een 'netwerk' van openbare ruimten en 'eilanden' met bebouwing en erven. Op verschillende schaalniveau's spelen allerlei elementen in de compositie een rol. De belangrijkste elementen zijn weergegeven in afbeelding 14.

KONTINUITEIT STEDELIJKE ELEMENTEN

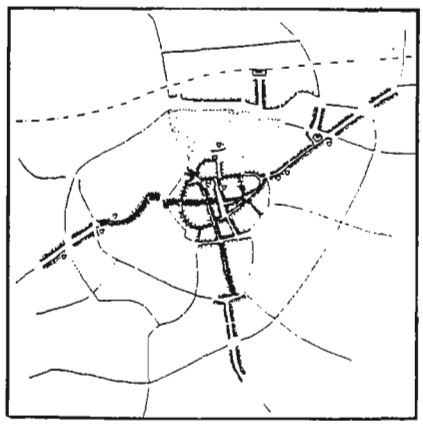
KONTINUITEIT LANDSCHAPSELEMENTEN



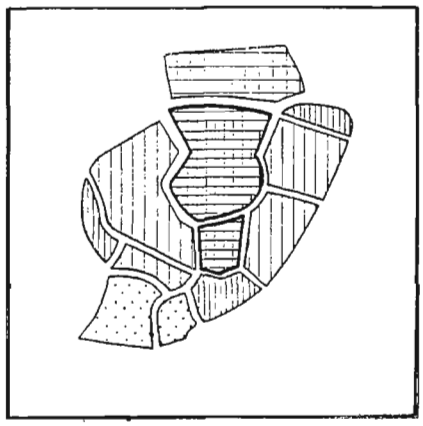
ZICHTLIJNEN



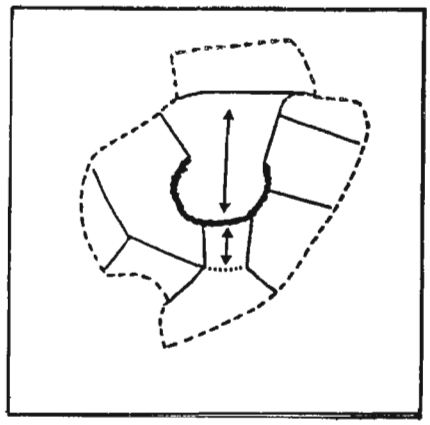
PERCEELSGROOTTE



HOOFDOPZET EILANDEN



HOOFDOPZET NETWERK



AFBEELDING 14: ELEMENTEN VAN DE COMPOSITIE VAN DE STAD

De totaalvisie voor het toekomstige stadsbeeld is samengevat weergegeven op afbeelding 15.

beeldkwaliteitsplan: totaalvisie voor het toekomstig stadsbeeld

- beeldbepalende bebouwing
- singel
- binnensingel
- rivierlandschap
- beekdalen
- 19e eeuwse beplanting
- beplanting parkeerroutes
- ontvring
- park
- interne strukturerende elementen
- brug
- accent (bestaand/nieuw)
- inrichtingsobjekt (bestaand/nieuw)
- beeldbepalend gebouw (geen accent)
- parkentree
- binnenterrein/passage

De binnenstad bestaat uit deelgebieden met een eigen karakteristiek:

- het oude stadshart, met zijn middeleeuwse opbouw van hoofd- en nevenstraten, pleinen, gesloten bouwblokken, gevarieerde bebouwing en ringvormige begrenzing;

- de omgeving van het kasteel en het Valkenberg, voornamelijk park(achtig) met verspreide bebouwing en restanten van de voormalige verdedigingswerken;

- de drie oude toegangswegen (aanlooproutes); Ginnekenstraat, Haagdijk en Boschstraat, met gevarieerde bebouwing en stegen;

- de negentiende eeuwse ensembles; drie kleine buurten met statige bebouwing langs brede lanen en singelwanden bij de entrees van de drie aanlooproutes;

- de singel, als waterloop met bomenrijen en wegen, met afwisselend gesloten en open (groene) begrenzing;

- de resterende tussenliggende grootschalige gebieden; Leuvenaarstraat-Middellaan, Chasséterrein, Chasséveld en het gebied tussen Fellenoordstraat en de Vredenburgsingel, deze laatste met een specifiek 'landschappelijk' karakter/potentie door de ligging bij de samenkomst van de Mark en de Aa of Weerijs in de binnenstad.

Een afzonderlijke betekenis heeft de ring rond het oude stadshart en de daarop aansluitende radiale wegen, de Claudius Prinsenlaan, de Kennedylaan en Nieuwe Prinsenkade (ook wel aangeduid als 'oost-west-flank'). Niet alleen omdat het bepalende stedelijke ruimten zijn, maar vooral vanwege de potentiële ontwikkelingsmogelijkheden die hier liggen voor bebouwing en (her)inrichting.

Naast de hoofdopzet van het 'netwerk en de eilanden', zijn op een lager schaal niveau vele stedebouwkundige en architectonische elementen kenmerkend voor het beeld van de stad. Het gaat daarbij enerzijds om de exacte ligging, afmeting en vormgeving van gebouwen en anderszijds om de inrichting van de openbare ruimte.

Voor de bebouwing gaat het om: (variatie in) goothoogte, (geen) verplichte rooilijn, open/gesloten gevelwand, perceels/gebouw- breedte, kapvorm, nokhoogte, niveau van de beganegrondvloer, variatie in verdiepingshoogten (voet/midden/hoofd), funktie en vormgeving van het gebouw aan de straat, erfafscheiding en inrichting (tuinhek/stoep), gevelindeling (verhouding raam/muuroppervlak, geleding vertikaal/horizontaal), de toegevoegde elementen (galerij/ balkon/erker/dakkapel) en kleur en materiaal.

In karakteristieke straten wordt de bestaande situatie als uitgangspunt genomen. Minder waardevolle gevels zijn afzonderlijk aangegeven. In het bestemmingsplan zijn deze criteria opgenomen, om bij de toetsing van bouw- en inrichtingsplannen als hard uitgangspunt, richtlijnen of aandachtspunt te fungeren, zodat de beeldkwaliteit 'en detail'op het gewenste kwaliteitsniveau wordt gehouden of gebracht.

Voor het karakteristieke stadsgezicht is een overzichtskaart toegevoegd waarop de voornaamste karakteristieke elementen zijn aangegeven, te weten:

- de grens van het karakteristiek stadsgezicht
- de grens van het beschermd stadsgezicht
- de rijks-monumenten
- de gemeentelijke monumenten
- een waardering van de overige bebouwing
  (op grond van karakteristieke bebouwingskenmerken)

V. DE FUNCTIONELE SITUATIE EN ONTWIKKELING

1. DE FUNKTIONELE ZONERING

De funkties van binnensteden veranderen in samenhang met maatschappelijke stromingen en ontwikkelingen van steden en hun verzorgingsgebieden. Vanaf het moment dat de steden begonnen te groeien zijn funkties de stad uit gestroomd en hebben binnensteden zich gespecialiseerd. In Breda is dat proces al zover voltrokken, dat veel grootschalige instituten en vrijwel alle bedrijven uit de binnenstad zijn verdwenen. Er is zelfs ruimte ontstaan voor groei, zeker nu er ook nog kazerneterreinen vrijkomen.

Uitgangspunt voor de funktionele ontwikkeling van de binnenstad is de groei van centrumfunkties in combinatie met een hoogwaardig verblijfs- en woonklimaat, een goede ruimtelijke kwaliteit en bereikbaarheid. Door de nog beschikbare ruimte kunnen de verschillende doeleinden elkaar versterken mits een duidelijke zonering wordt gehanteerd.

De bestaande structuur voor detailhandel, wonen, openbare ruimte en overige funkties kan worden gehandhaafd. De groei kan in hoofdlijnen alsvolgt plaats vinden:

* versterking van het kernwinkelgebied en de T-vormige structuur van de hoofdwinkelstraten, waaronder het MAB/V&D project en het terrein Achter de Lange Stallen;

* verbetering van de ruimtelijke en funktionele kwaliteit van de oost en west flank van het stadshart;

* uitbreiding van de woonfunktie op het Chasséterrein en vele andere lokaties verspreid over de binnenstad;

* uitbreiding van dienstverlening en stedelijke voorzieningen aan de oostzijde van de binnenstad (Chasséterrein en -veld);
  n.b.: grootschalige kantoren zijn bij het station geprojecteerd in verband met de mobiliteit;

* verbetering van de verblijfskwaliteit in en bereikbaarheid van het stadshart, door het concentreren van het parkeren en het weren van doorgaand autoverkeer;

* verbetering van het woon- en verblijfsklimaat door verbetering van de groenstructuur, (her)inrichting van de openbare ruimte en het stimuleren van alternatieve bereikbaarheid en andere vervoersmogelijkheden: fietsen en openbaar vervoer.

* verbeteren van de toeristische- en verblijfskwaliteit door het beschermen van de historische structuur en versterken van de ruimtelijke kwaliteit en funktionele diversiteit.

2. WONEN

Het wonen is één van de belangrijkste funkties in de binnenstad. Het is bepalend voor het karakter van de binnenstad en draagt bij aan de verscheidenheid op de woningmarkt. Daarnaast bevordert het de levendigheid en de sociale veiligheid. Het wonen in de binnenstad kan en moet worden versterkt. Geschikte plaatsen daarvoor zijn het Chasséterrein en vele verspreide lokaties in de binnenstad. Daarnaast wordt gestreefd naar het behoud van de bestaande woningen.

Om de differentiatie van woonmilieus in de regio te vergroten, wordt voor de binnenstad uitgegaan van het versterken van een specifiek binnenstedelijk woonmilieu. Daarbij ligt het accent op kleinere huishoudens, gericht op mensen die een hoogwaardig stedelijk woonmilieu prefereren. Bijzondere aandacht is gewenst voor studenten en ouderen door een gedifferentieerd woning pakket. Het prijsniveau mag gemiddeld iets hoger zijn dan in de periode van de stadsvernieuwing, waarin overwegend goedkope huurwoningen zijn gerealiseerd. Dat is bijna de helft van de huidige woningvoorraad in de binnenstad van ongeveer 5200 woningen. Om de differentiatie in de binnenstyad te vergroten kan bijvoorbeeld op het Chasséterrein een accent op duurdere appartementen worden gelegd.

Ten aanzien van de financieringscategorieën van de te realiseren woningbouw worden nu geen uitgangspunten gesteld. Niet omdat het niet van belang wordt geacht, maar omdat het geen onderdeel uitmaakt van het bestemmingsplan. In het bestemmingsplan moet namelijk voldoende flexibiliteit aanwezig zijn om verschillende financieringscategorieën te kunnen realiseren.

Verwacht wordt dat er nog ± 1500 woningen kunnen worden toegevoegd. Door wat meer ruimte voor hogere prijsklassen ontstaan meer mogelijkheden voor het invullen van moeilijke lokaties en voor het stellen van eisen aan de ruimtelijke kwaliteit. Een hoger kwaliteitsniveau draagt ook bij aan het werven van bewoners die de steden ontvlucht zijn en aan het imago en het versterken van het stedelijk milieu. Overigens zal prijsniveau en woningtype worden afgestemd op de aard van de verschillende plekken in de binnenstad.

De bescherming van de bestaande woningvoorraad is belangrijk voor het woonmilieu en voor het in stand houden van een aantal goedkope woningen. Dat geldt ook voor woningen en potentiële woonruimte boven winkels e.d. Om de kansen voor het wonen in de binnenstad te vergroten zullen in het bestemmingsplan zo min mogelijk voorwaarden aan woningtype of woonvorm worden gesteld. Bestaande, soms te grote, woningen kunnen worden gesplitst en kleine woningen worden samengevoegd mits de ruimtelijke kwaliteit van gebouw en omgeving niet wordt aangetast.

Versterking van het wonen in de binnenstad kan alleen als ook woonomgeving en voorzieningen goede kwaliteit hebben. Die kwaliteit is afgestemd op de binnenstad. Dat houdt in:

- hoogwaardige inrichting van het openbare gebied met criteria inzake ruimtelijke kwaliteit en sociale- en verkeersveiligheid;
- behoud van openbare groenvoorzieningen en bescherming van waardevolle particuliere groenelementen;
- voetgangers- en fietsvoorzieningen bevorderen;
- parkeren conform het parkeerbeleid, waarbij de parkeernorm afhankelijk van het woningtype varieert van 0,25 tot 0,95 parkeerplaats per woning (zie ook de voorschriften, bijlage 2 over parkeernormen);
- voorzieningen zoals winkels voor dagelijkse goederen en scholen afstemmen op aantallen woningen en inwoners;
- bestrijding van industrie-, spoorweg- en verkeerslawaai, maar ook ontheffingen verlenen om meer woningen te kunnen realiseren.

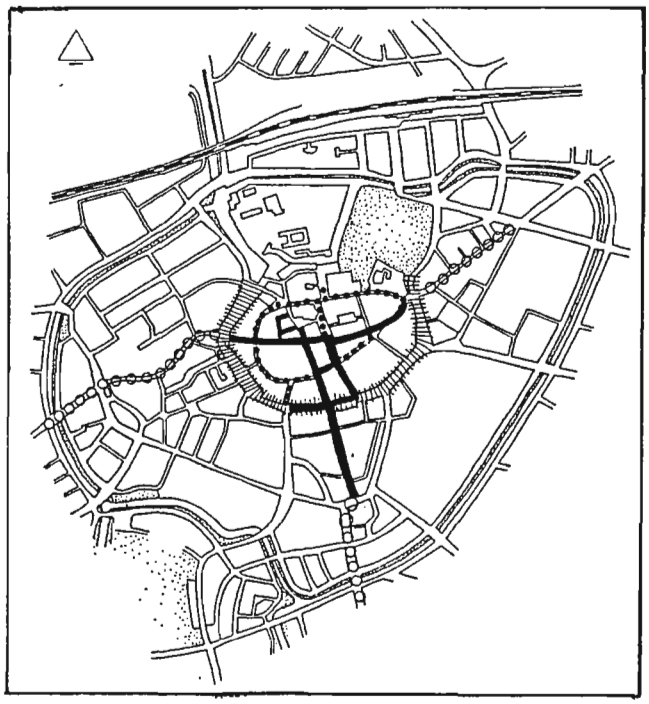
Voor het binnenstedelijk wonen en de woonomgeving is ruimtelijke kwaliteit uitgangspunt, maar ook de ruimtelijke beperkingen en de menging van funkties met zijn eigen voor- en nadelen. Voorzover bij de nieuwe woningen geen eigen parkeergelegenheid kan worden aangelegd, mag dat niet ten koste gaan van het parkeren dat nodig is voor het winkelcentrum. Bij de periodieke evaluatie van het parkeerbeleid moet hiermee worden rekening gehouden.

3. DETAILHANDEL

In de binnenstad behoren de detailhandel en horeca tot de meest prominente funkties, zowel in kwantitatieve en fysieke belevingswaarde, als in economische waarde. In het struktuurplan zijn de ontwikkelingsmogelijkheden voor de detailhandel in grote lijnen aangegeven. Mogelijkheden die mede gebaseerd zijn op de belangrijke regionale positie die Breda inneemt in de verzorgingsstruktuur in West-Brabant. Het stuktuurplan en een veelheid van onderzoeksrapporten uit de periode 1988-1993 liggen ten grondslag aan het bestemmingsplan (zie bijlage 3).

In deze toelichting worden op hoofdzaken de conclusies en aanbevelingen weergegeven uit genoemde nota's en rapporten. Om funktionele verschillen in de winkel- en horecafuntie ook ruimtelijk te kunnen definiëren is het navolgende onderscheid gemaakt (zie ook afbeelding 16):

1. Het kernwinkelapparaat, in grote lijnen overeenstemmend met het huidige voetgangersdomein.
2. De aanloopstraten van het kernwinkelapparaat, ook wel de inlopers genoemd en bestaande uit de (Nieuwe) Haagdijk, de (Nieuwe) Boschstraat en de Nieuwe Ginnekenstraat.
3. De cityring ofwel de oost- en de westflank van het kernwinkelapparaat.
4. Het overige gedeelte van de binnenstad waarbinnen nog een alternatief circuit wordt onderscheiden. Het alternatief circuit, bestaande uit straten met een combinatie van wonen, boetieks, exposities en andere kleine centrumfunkties, ligt in een ring rond de Grote Markt: Havermarkt, Visserstraat, Nieuwstraat, Ridderstraat, St.Janstraat, Annastraat, Catharinastraat en Reigerstraat.



WINKELS.

kernwinkelapparaat

aanlooproutes

cityring (oost-/westflank)

k.w.a. ondersteunend alternatiefgebied

AFBEELDING 16: ZONERING WINKELVOORZIENINGEN

De afgelopen decennia is de omvang van het binnenstedelijk winkelapparaat sterk toegenomen; een groei die zich ook recentelijk heeft voorgedaan. Alleen al in de periode 1988-1992 is een groei van de verkoopvloeroppervlakte waargenomen van 17 %. De groei van het kernwinkelapparaat in de binnenstad, dat nu een omvang heeft van ongeveer 62.000 m2 verkoopvloeroppervlak, is vooral tot stand gekomen door een groeiend bestedingsvolume als gevolg van een aanwas van de bevolking in het verzorgingsgebied en door een forse toename van de koop-oriëntatie van die inwoners. Met name het verzorgingsgebied neemt in omvang toe; meer consumenten van "verder weg" gaan de Bredase binnenstad bezoeken.

Opvallend is ook de uiterst geringe leegstand in het kernwinkelapparaat. Samen met het effect van de -ook naar landelijke maatstaven gerekend- zeer hoge huren voor winkelpanden, ligt de conclusie voor de hand, dat het kernwinkelgebied een zeer positieve vestigingsplaats is voor de detaihandel.

Op grond van deze gegevens is berekend, dat het kernwinkelapparaat in het midden van de negentiger jaren uitgebreid dient te worden met ca. 15.000 m2 verkoopvloeroppervlak. Deze uitbreiding is nu in uitvoering. De huidige ontwikkelingen wijzen er op, dat ook na de eerste tranche van uitbreidingen het kernwinkelapparaat binnen een termijn van 10 jaar een verdere uitbreiding in de zelfde orde van grootte behoeft. In het bestemmingsplan wordt ook met deze tweede uitbreiding rekening gehouden. Overigens moet een nieuw distributie-planologisch onderzoek nog de onderbouwing geven voor de tweede uitbreiding.

Ruimtelijk bezien ligt de prioriteit op de versterking van de bestaande assen-struktuur. Na de eerste grootschalige uitbreiding in het hart van het kernwinkelapparaat zal de tweede grootschalige uitbreiding, behalve om kwantitatieve redenen, tevens gebruikt worden om de winkelstruktuur te versterken door middel van toevoeging van loopcircuits en verbreding van de noord-zuid winkelas. Daartoe wordt het terrein Achter de Lange Stallen ontwikkeld en via de aanwezige straten en stegen struktureel aangehaakt aan het kernwinkelapparaat. Aansluitend bij de bestaande situatie is in het plan rekening gehouden met vestigingsmogelijkheden voor grootwinkelbedrijven / warenhuizen door plaatselijk op de verdiepingen detailhandel toe te staan. Dit geldt voor de omgeving van V&D annex nieuwe passage en langs de Ginnekenstraat ter hoogte van Hema, C&A en Molsterrein. Deze twee 'polen' versterken de winkelassen en het gewenste winkelcircuit.

De inlopers van de binnenstad, die een gezamelijk verkoopvloeroppervlakte hebben van 15.000 m2, behoeven geen wezenlijke uitbreiding te ondergaan, anders dan de beoogde handhaving en versterking van de winkelen, in het algemeen, de commerciële funkties op de begane grond. Deze funktionele uitbreiding zal naar verwachting mede gerealiseerd kunnen worden door middel "autonome" groei van bestaande bedrijven voorzover de ruimtelijke situatie dat toelaat. In de Boschstraat wordt rekening gehouden met de vestiging van een supermarkt (zie ook Hoofdstuk VII, paragraaf 2; ontwikkelingslokatie 7). Uitgangspunt voor deze straten is overigens dat het wonen op verdiepingen wordt behouden en waar nodig wordt gestimuleerd. De horecafunktie zal hier worden gelimiteerd.

In januari 1995 heeft de gemeenteraad op basis van het terzake gehouden IMK-onderzoek een besluit genomen inzake het zogenaamde PDV-GDV-beleid (volumineuze detailhandel op perifere vestigingsplaatsen en overige grootschalige detailhandel). Samenvattend houdt dit in dat:

- in Breda onvoldoende distributieplanologische ruimte is voor het realiseren van een perifere GDV-lokatie
- de additionele marktruimte van ca. 8500 m2 bvo zo mogelijk eerst opgevuld moet worden in de flanken van de binnenstad
- het bestaande PDV-beleid kan worden voortgezet

In de oostflank biedt met name het terrein Achter de Lange Stallen daarvoor mogelijkheden en in de westflank het deel van de Markendaalseweg tegen het oude stadshart.

De oost- en westflank van de binnenstad worden qua detailhandel gekenmerkt door voornamelijk vormen van grootschalige winkelvestigingen, met een totaal van ca. 10.000 m2 verkoopvloeroppervlak. In de studies dienaangaande wordt geen verandering van deze structuur voorgestaan, zij het dat het accent van deze grootschalige detailhandel vooral op de westflank is gelegd. Verschuiving in aard en omvang van bestaande bedrijven naar nieuwkomers in de markt leidt tot enige kwantitatieve uitbreiding.

Het historisch bepaalde alternatief circuit laat een zeer verschillend gebruik zien:

* Het gebied Havermarkt/Visserstraat/Vismarktstraat e.o. is een horeca-uitgaansgebied, waarvan de begane grond vrijwel volledig door horecabedrijven wordt ingenomen. Het beleid is er op gericht deze concentratie van avond- en nachthoreca te handhaven en waar nodig te versterken.

* De Nieuwstraat krijgt weer een geheel andere funktie; het wonen zal dominant zijn, hoewel op de begane-grond in beperkte mate commerciële funties kunnen worden toegelaten. Met name wordt daarbij gedacht aan ateliers, kleine werkplaatsen, galeries, boetieks, e.d.

* De Ridderstraat is een onderdeel van het kernwinkelapparaat en kan dus als zodanig funktioneel worden ingevuld.

* De St.Janstraat is weliswaar onderdeel van het kernwinkelapparaat, maar neemt daar door dominante aanwezigheid van maatschappelijke en culturele instellingen een bijzondere plaats in. De ruimtelijk toch al beperkte ontwikkelingsmogelijkheden op de begane grond kunnen geheel worden benut t.b.v. commerciële invulling, waarbij een relatie gezocht kan worden met eerder genoemde instellingen.

* De St. Annastraat heeft een bijzonder karakter door zijn invulling met boetiekjes, kleine horecabedrijven, e.d. Deze straat behoeft geen kwantitatieve maar kwalitatieve versterking.

* De Catharinastraat is een straat met een overheersende woonfuntie. De beperkte commerciële funktie kan gehandhaafd blijven.

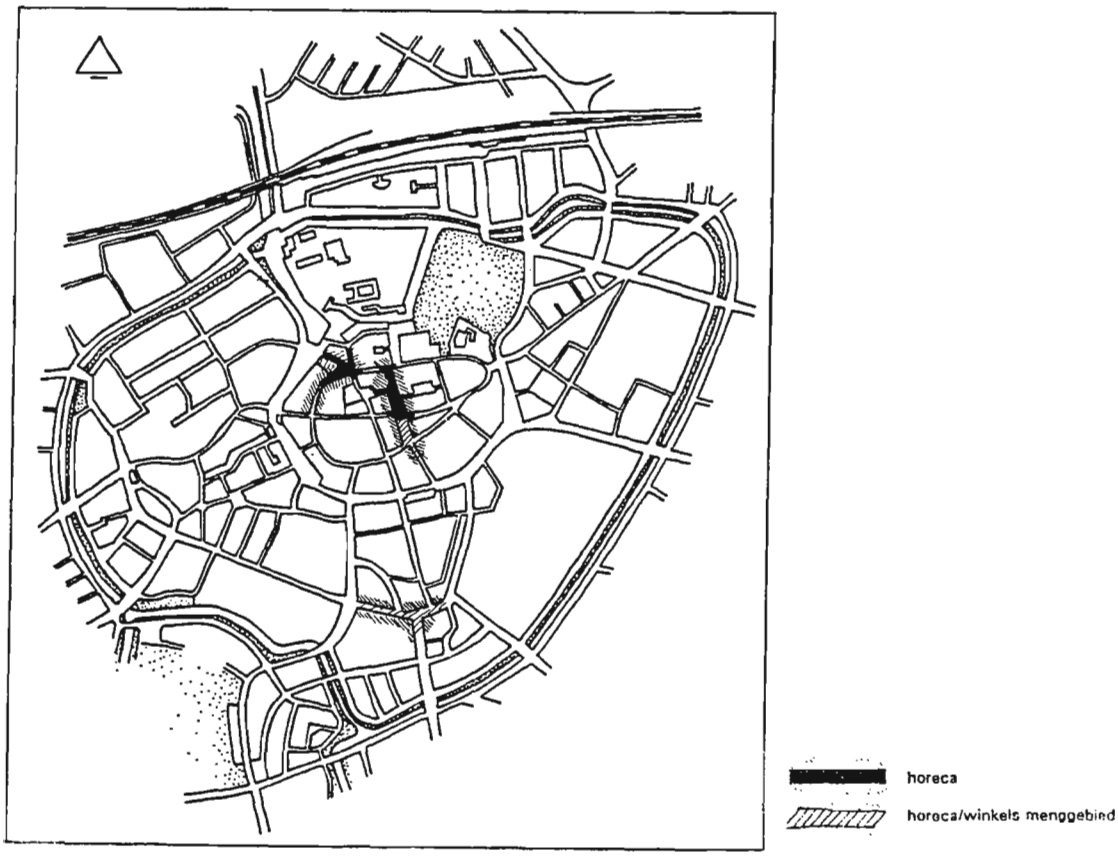
* De Reigerstraat heeft een funktie die verdere versterking behoeft. De horeca moet daartoe worden teruggedrongen en de winkelfunktie (boetiekjes, ateliers e.d.) versterkt. Daarvoor is geen wezenlijke kwantitatieve uitbreiding nodig.

4. HORECA

De ontwikkeling van de horeca in de binnenstad is de laatste jaren sterk aan banden gelegd ter bescherming van andere funkties en om achteruitgang van het leefklimaat in de binnenstad te voorkomen. Voor de uitvoering hiervan zijn twee leefmilieuverordeningen vastgesteld in afwachting van het nieuwe bestemmingsplan.

Ten behoeve van het toekomstig beleid is een horeca-onderzoek gehouden. De belangrijkste conclusies voor de binnenstad zijn:

- De horeca heeft een sterke regionale funtie.
- Er is een belangrijk onderscheid te maken in winkelondersteunende horeca en het avond- en nachthoreca bezoek.
- Het "aantal" horecabedrijven in de binnenstad, nu ongeveer 200, behoeft geen uitbreiding. Wel is er uit bedrijfeconomische overwegingen behoefte aan enige individuele uitbreidingsmogelijkheden en betere profilering van de bedrijfsvoering.
- Gestreefd moet worden naar verdergaande concentratie, hetgeen niet inhoudt dat enige verspreide gespecialiceerde horeca kan voorkomen.
- Het verbeteren van de hotelfunties in de binnenstad aan de 'onderkant en de bovenkant van de markt'.



AFBEELDING 17: ZONERING HORECA

Ruimtelijk en funktioneel betekent dit voor de binnenstad:

1. Een verdere kwantitatieve en kwalitatieve uitbreiding van de uitgaansfunktie van het concentratiegebied Havermarkt e.o. Om de hinder voor het wonen te beperken is afgezien van uitbreiding van de nachtelijke horecafunkties in de Visserstraat en langs de Haven.

2. Het handhaven van de horeca concentratie op de Grote Markt in de huidige omvang, vooral gericht op restaurants, met dien verstande dat op het zuidelijk deel wordt uitgegaan van een mengvorm met detailhandel.

3. Het limiteren van de horecafunktie van de inlopers Haagdijk en Boschstraat.

4. Het stimuleren van de mengvorm van detailhandel, horeca, uitgaansmogelijkheden en wonen op het Van Coothplein.

5. Het beter spreiden en vooral kwalitatief versterken van de horeca in het alternatief circuit, voorzover gelegen buiten het gebied Havermarkt e.o.

6. Winkelondersteunende horeca stimuleren in het kernwinkelapparaat. De omvang van het huidig aanwezige areaal is voldoende maar de spreiding laat te wensen over.

7. Het versterken van de hotelfunktie in de oostflank door uitbreiding van hotel De Keijser en een nieuw hotel op het Chasséterrein of -veld. Dit naast eventele uitbreiding van het bestaande hotel bij het station.

8. Het geven van keuzemogelijkheden voor de ontwikkeling van kleinere hotels en pensions in de omgeving van de Markt, Havermarkt of Kasteelplein.

Op 29 juni 1995 heeft de gemeenteraad een nieuw horecabeleidsplan vastgesteld, waarin bovenstaande elementen zijn opgenomen. Voor de uitvoering van dit beleid is een onderscheid in verschillende soorten horeca essentiëel. Op grond van planologische argumenten is, met overigens volledige vrijheid voor de bedrijfsvoering, een indeling gemaakt in 4 soorten horecabedrijven, te weten: restaurants/cafetaria's/e.d., hotels, café/bars en discotheken.

5. KANTOREN

De binnenstad heeft een aanzienlijk aantal kantoren, voornamelijk bestaande uit zakelijke en overige dienstverlening met een lokaal en regionaal verzorgende of publiek gerichte funktie. Concentraties liggen in de omgeving van Claudius Prinsenlaan/Chasséveld, Gasthuisvelden/Fellenoordstraat en de Markendaalseweg. Grenzend aan de binnenstad zijn er kantoorconcentraties in de stationsomgeving en langs de Tramsingel.

Er wordt van uit gegaan dat nieuwe kantoren nabij het openbaar vervoer worden gevestigd, overeenkomstig het locatiebeleid. De belangrijkste ontwikkeling van nieuwe kantoren ligt dan ook bij het station, waar naar verwachting rond de euwwisseling kantoren gevestigd kunnen worden. Momenteel is er ondermeer aan de Tramsingel ruimte voor nieuwe kantoren.

In de binnenstad zijn geen nieuwe kantoorgebieden gepland. Wel wordt rekening gehouden met een beperkte groei van kantoren, zoals aan de rand van het Chasséterrein. Op bestaande kantoorterreinen is meestal nog wat verdichting mogelijk. Daarnaast zijn er nog lokaties waar andere funkties dan kantoren niet mogelijk zijn, bijvoorbeeld langs de Nijverheidssingel en de Schorsmolenstraat als gevolg van het industrielawaai.

Naast de grotere kantoren is de binnenstad ook bestemd voor kleinere kantoren; zakelijke dienstverlening, publiekgerichte kantoorfunkties en dergelijken. Voorzover nog ruimte voor ontwikkelingen op dit gebied gewenst is, met name de publiekgerichte kantoren, moeten deze worden geplaatst nabij de hoofdroutes van het openbaar vervoer. De ring rond de oude stadskern en de radiale hoofd-assen zijn het meest geschikt voor dergelijke ontwikkelingen. Dit geeft ruimte om de centrumfunktie van de stad te kunnen vervullen zonder dat andere funkties zoals wonen en winkelen in de knel komen.

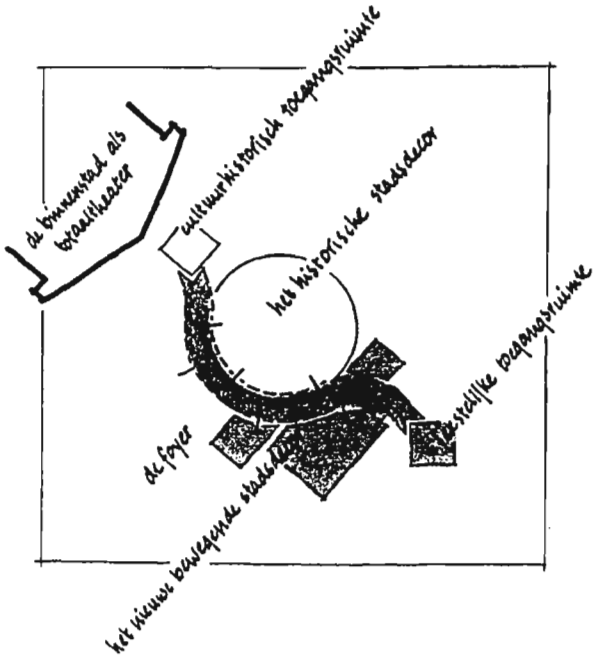
6. BEDRIJVEN

De binnenstad heeft, vooral langs de oude aanlooproutes naar het stadshart, een aantal kleine bedrijven met een lokaal verzorgende funktie. Deze bedrijven kunnen blijven gehandhaafd. Wasserij de Zon wordt voorlopig gehandhaafd, maar in het bestemminglan wordt, gezien de milieuhinder van het bedrijf, een vervanging door woningbouw niet uitgesloten. Overige bedrijven met een industriëel karakter komen niet voor.

7. TOERISME EN RECREATIE

In het "Masterplan Toerisme en recreatie (1992)" is een visie opgesteld onder het motto: "de binnenstad als totaaltheater". Voor de binnenstad gaat het vooral om een specifiek toeristisch accent van aspecten die overigens grotendeels samenvallen met de wensen ten aanzien van het verblijfsklimaat, de historisch-ruimtelijke uitgangspunten en de ontwikkelingen op het gebied van horeca en detailhandel.

De motor voor het toeristisch-recreatief produkt Breda is het centrumgebied, dat tegelijkertijd groot en klein is: groot in zijn aanbod van voorzieningen en sferen, doch alles op loopafstand van elkaar gelegen. Dit gegeven is in de gemeentelijke visie op toerisme en recreatie uitgewerkt onder het motto "centrumgebied als totaaltheater". Het betreft hier een drietal algemeen omschreven gebieden in de binnenstad , ieder met een eigen ambiance en gebruik én specifieke voorzieningen:



AFBEELDING 18: CENTRUMGEBIED ALS TOTAALTHEATER

* **het historisch decor**

Een winkel- en uitgaansgebied in historische setting. Om de aantrekkingskracht van dit gebied voor de bezoeker verder te ontwikkelen is het van belang om de produkt elementen van het historisch decor (t.w. winkelen en horeca) verder uit te bouwen en de uitstraling ervan door middel van kwaliteitsverbetering te vergroten. Sommige delen van het historisch decor zullen qua inrichting en gebruik nieuw leven ingeblazen moeten worden (zoals de Molenstraat, Nieuwstraat en Waterstraat) om enerzijds het historisch decor als een samenhangend winkel- en uitgaansgebied te kunnen laten functioneren en anderzijds een optimale uitwisseling van bezoekers tussen het historisch decor en de foyer mogelijk te kunnen maken. Als onderdeel van het historisch decor zal het gebruik en de samenhang met de binnenstad moeten worden opgewaardeerd.

* **het bewegingsdecor**

Dit biedt ruimte aan een veelheid van eigentijdse activiteiten en voorzieningen voor sportieve recreatie, cultuur, congressen en evenementen. Mogelijkheden voor de realisering hiervan moet met name gevonden worden aan de zuidrand van de foyer, op diverse lokaties in onderlinge samenhang. Gezien het hier bedoelde tijdgebonden karakter van vele recreatieve voorzieningen, zal de inrichting van de accommodaties een zekere mate van flexibiliteit in zich moeten hebben om veranderingen in het recreatief gebruik te kunnen opvangen.

* **de foyer**

De foyer (Nieuwe Prinsenkade, Gedempte Haven, Markendaalseweg, Karnemelkstraat, Markt, Oude Veste, Claudius Prinsenlaan) vormt de centrale toegangsruimte tot de verschillende decors van de binnenstad. De functie als toegangsruimte maakt een optimale bereikbaarheid van de foyer vanuit de verschillende richtingen noodzakelijk. De foyer zal moeten kunnen functioneren als een wandelboulevard van enige allure, waar het overdag en 's-avonds goed verpozen is èn waar terrassen, podia voor straatartiesten, informatiekiosken etc. zijn gesitueerd. Om een druk en levendig gebruik van de wandelboulevard te kunnen verwezenlijken is het zaak dat langs de foyer voorzieningen zowel overdag als 's-avonds een continue bezoekerstroom aantrekken. Culturele voorzieningen (schouwburg, muziekschool etc.), kantoren met baliefunctie of delen van het nieuwe bewegingsdecor zullen derhalve plaats moeten krijgen langs de foyer. Aanvullend op deze voorzieningen zijn horeca en aan de foyer verwante detailhandel wenselijk. De inrichting van de openbare ruimte moet van hoge kwaliteit en attractiviteit zijn.

De oude haven en haar omgeving bieden een scala aan mogelijkheden om het thema cultuurhistorisch erfgoed toeristisch-recreatief uit te werken. De foyer, als doorgaand element in het stedelijk weefsel, wordt gemarkeerd door een tweetal toegangspoorten. Aan de westkant is dit de cultuurhistorische toegangsruimte. De kwaliteit en attractiviteit van dit gebied kan nog worden vergroot door (eventuele) reconstructie van de oude haven en opwaardering van de aanliggende bebouwingswanden en openbare ruimte; het manifest maken van de cultuurhistorie is daarbij van belang. Toeristische elementen zullen hierin worden opgenomen, zoals koppeling aan het vaarrouteplan, rondvaarten, horeca en andere op het water gerichte voorzieningen en activiteiten. De mogelijkheden voor kanovaren en ronvaarten door de singels zullen worden afgestemd op de wensen ten aanzien van waterkwaliteit, natuurwaarden en ruimtelijke kwaliteit.

Het gebied gelegen op de kruising tussen bewegingsdecor en de oostelijke toegangspoort tot de foyer, is het culturele centrum van Breda. Dit culturele quadrant, gevormd door de Beijerd, artotheek, schouwburg, het nieuwe museum in het hoofdgebouw van de Chassé-kazerne, de bibliotheek en de muziekschool, is een bijzonder goede basis voor het ontwikkelen van allerlei aantrekkelijke activiteiten en voorzieningen die een grote bijdrage kunnen leveren aan een kwalitatief hoogwaardig toeristisch product. Het is daarbij van belang de navolgende elementen goed in dit gebied te verweven.

Gezien het symbiose-effect dat altijd optreedt tussen het formele en het informele cultuur-circuit, dienen de omliggende gebieden en het bewegingsdecor (Vlaszak, Nonnenveld, Keizerstraat, Beijerd) ruimte te bieden aan winkeltjes en andere voorzieningen op het gebied van muziek, artgalleries, literatuur, architectuur e.d. De inrichting van de openbare ruimte dient eveneens mogelijkheden te bieden voor culturele manifestaties en evenementen in de openlucht.

Het toeristisch-recreatief product van Breda wordt ondermeer gekenmerkt door een kwalitatief en kwantitatief aantrekkelijk aanbod van evenementen. Het behoud en de uitbouw van dit aanbod is van essentieel belang voor het goed functioneren van Breda als wervende toeristische voorziening.
Gezien het feit, dat vele van deze evenementen zich afspelen in de binnenstad en dat zij voor een niet onbelangrijk deel hun attractiviteit kunnen ontlenen aan een aantrekkelijk (historisch) decor, is een versteviging en uitbreiding van het voorzieningen niveau ten behoeve van evenementen in de binnenstad noodzakelijk. De oostelijke toegangspoort geeft hiervoor mogelijkheden; de bestemming 'grootschalige voorzieningen' kan verder worden ontwikkeld ten behoeve van een indoor evenementenaccommodatie, terwijl het Chasséveld, eventueel in combinatie met het Chasséterrein, aan openlucht-evenementen ruimte en voorzieningen kan bieden. De binnenstad is vooral geschikt voor evenementen met een intensief ruimtelijk gebruik. Evenementen met een extensief ruimtelijk gebruik, zoals bijvoorbeeld een ski-drome, passen beter op andere plaatsen, zoals Steenakker zuid en de omgeving van het NAC-stadion.

8. VOORZIENINGEN EN CULTUUR

De binnenstad is bij uitstek de plaats voor allerlei voorzieningen op het gebied van cultuur, religie, onderwijs, dienstverlening en stedelijke recreatie. Het zijn voorzieningen voor de stad en de regio, maar ook voorzieningen op buurt- en wijkniveau. Vele van deze voorzieningen zijn en blijven in ontwikkeling. In het bestemmingsplan zal ruimte worden opgenomen om in te spelen op de veranderingen van deze voorzieningen.

Zo is er onder andere rekening gehouden met:

- grote nieuwe accommodaties zoals het Chassétheater en de bibliotheek/muziekschool annex het gebouw van de voormalige academie St.Joost;
- de ontwikkeling van het Concordiaterrein;
- het vrijkomen van gebouwen die nu bij de onderwijsinstellingen Florijn, Spectrum en Hogeschool West-Brabant in gebruik zijn;
- de ontwikkeling van het nieuwe museum op het Chasséterrein, waardoor een aantal gebouwen vrij komen en een nieuwe invulling kunnen krijgen.

Bestaande voorzieningen en instellingen zijn in het bestemmingsplan opgenomen evenals mogelijkheden voor uitbreiding van die bestaande voorzieningen. Om de funktie van de binnenstad als 'broedplaats' mogelijk te maken, worden kleine nieuwe voorzieningen toegelaten.

Voor het toenemend aantal bewoners in de binnenstad moeten voldoende voorzieningen aanwezig zijn, zoals de reeds eerder genoemde supermarkt in de omgeving van de Boschstraat. Voor het basisonderwijs zijn in en direct om de binnenstad voldoende scholen. Bestaande groen- en spelvoorzieningen blijven behouden. Bij nieuwe woningconcentraties zoals op het Chasséterrein, bij Concordia en wellicht ook het Seeligterrein-zuid moeten nieuwe spelvoorzieningen aangelegd worden die veilig bereikbaar zijn. Aan de Nijverheidssingel en op het terrein Seelig-zuid is uitbreiding van de groenvoorziening gepland.

VI. RUIMTELIJK-FUNKTIONELE STRUCTUREN

1. VERKEER EN VERVOER

1.1 algemene inleiding

* het lokaal verkeers- en vervoerbeleid

In het 'Structuurschema Verkeer en Vervoer voor Breda' (SVV-Breda), november 1991, is het algemene verkeers- en vervoerbeleid van de gemeente Breda voor de jaren '90 vastgelegd. Dit algemene beleid is uitgewerkt in diverse deelnota's (zie ook bijlage 3). Getracht is een goed evenwicht te vinden tussen de leefbaarheid van de bewoners en bezoekers van de stad enerzijds en de bereikbaarheid van economische functies anderzijds.

De doel- en taakstellingen voor het planjaar 2000 zijn afgeleid van het rijksbeleid, namelijk halvering van de groei van het aantal autokilometers: landelijk géén 70% groei in de periode 1986-2010 maar 35%. Het beleid zal dus een ombuiging in de verwachte groei van het autogebruik naar andere vervoerwijzen moeten bewerkstelligen, met name naar de fiets en het openbaar vervoer.

* de vervoerregio Breda

Een gezamelijke aanpak van de verkeers- en vervoerproblematiek op regionaal niveau bleek steeds meer noodzakelijk. In een samenwerkingsverband van acht gemeenten in de regio Breda is het regionale verkeers- en vervoerbeleid geformuleerd. In het voorjaar van 1994 is dit beleid, het IRVV : 'Integraal Regionaal Verkeers- en Vervoerplan', vastgesteld.

Het doel is de leefbaarheid van de regio te verbeteren en een meer selectieve bereikbaarheid tot stand te brengen, om zo op termijn een duurzame samenleving te garanderen. De regio wil een bijdrage leveren aan de doelstellingen die de rijksoverheid landelijk heeft geformuleerd. Met een samenhangend pakket van push- én pullmaatregelen heeft men zich tot taak gesteld om het autoverkeer in de regio Breda in de periode 1986-2010 slechts met 20% te laten groeien.

* structuurplan binnenstad

De wijze van bereikbaarheid van de binnenstad, afgestemd op het bovengenoemde mobiliteitsbeleid, is voor het auto- en fietsverkeer in hoofdlijnen geformuleerd in het Structuurplan binnenstad.

Omdat het mobiliteitsbeleid uitgaat van een beperking van de groei van het autoverkeer en het stimuleren van het gebruik van de fiets en het openbaar vervoer en de binnenstad een belangrijke rol in het locatiebeleid vervult, is de aanleg van een busbaan van groot belang.

Op 1 juli 1993 heeft de raad een besluit genomen met betrekking tot de aanpak van het integraal verkeers- en vervoersbeleid binnenstad. Dit besluit heeft betrekking op de onderdelen autoverkeer en parkeren, openbaar vervoer en langzaamverkeer.

De besluiten met betrekking tot autoverkeer en parkeren zijn verwerkt in de nota "navigeren in parkeren" en/of komen aan de orde bij de uitwerking van het verkeerscirculatieplan binnenstad, dat in het najaar van 1995 zal worden opgesteld. Op 29 juni 1995 heeft de gemeenteraad wel reeds een beleid voor het busvervoer door de binnenstad vastgesteld.

De besluitvorming met betrekking tot het langzaamverkeer richtte zich op het realiseren van een nieuwe en overdekte fietsenstalling aan de Oude Vest alsmede het uitbreiden van de bestaande stalling in de Nieuwstraat (in combinatie met het project MAB/V&D). Verder het zoeken naar een geschikte locatie voor een fietsenstalling van 500 tot 1000 plaatsen in de noordoostzijde van het stadshart en het realiseren c.q. verbeteren van een aantal fietsroutes.

* **verkeerscirculatieplan binnenstad**

Separaat aan het bestemmingsplan zal voor de binnenstad nog een integraal verkeerscirculatieplan (VCP) worden opgesteld. Het VCP zal vooral een nadere uitwerking zijn van reeds verschenen en thans in ontwikkeling zijnde deelnota's c.q. studies met als algemeen uitgangspunt het in het bestemmingsplan opgenomen ruimtelijk en functioneel kader. In die zin wordt dan in dit bestemmingsplan alleen ingegaan op de hoofdlijnen van de verkeers- en vervoersaspecten.

1.2 het autoverkeer

* **huidige situatie**

De binnenstad van Breda wordt omsloten door de singelring, die behoort tot de stedelijke hoofdwegenstructuur. Deze singelroute heeft een belangrijke verkeers- en verdeelfunctie voor de binnenstad. Binnen de singelring zijn twee hoofdroutes te onderscheiden. Aan de oostzijde fungeert de lus Claudius Prinsenlaan-Oude Vest-Keizerstraat-Vierwindenstraat met een aftakking naar het noorden via de J.F. Kennedylaan als ontsluitingsweg. Aangezien aan deze lus grote parkeeraccommodaties zijn gelegen is dit ook een belangrijke parkeerroute. Aan de westzijde heeft de route Nieuwe Prinsenkade-Gedempte Haven-Markendaalseweg- Fellenoordstraat-Gasthuisvelden een soortgelijke functie. Daarnaast fungeert ook de Nieuwe Ginnekenstraat als

belangrijke toegangsweg voor de binnenstad. Na de afsluiting van het Van Coothplein-oost is het doorgaand verkeer in de binnenstad al sterk verminderd.

* **het beleid**

Een van de eerste deelnota's, 'Hoofdwegenstructuur "2000" Breda', oktober 1991, richt zich op een wegenstructuur die nodig is voor een evenwichtige bereikbaarheid van de woon- en werkgebieden van Breda. Het beleid gaat uit van een keuze van concentratie van autoverkeer op een (beperkt) aantal hoofdwegen, waardoor ontlasting van vele straten in met name woongebieden ontstaat. Extern doorgaand verkeer (verkeer wat géén herkomst en bestemming in Breda heeft) dient echter uit de stad geweerd te worden en gebruik te maken van de rijkswegen. De hoofdwegen moeten ook als zodanig vorm krijgen. Dit houdt in:

- scheiding van de verkeerssoorten (vrijliggende fietspaden);
- kruisingen met wegen met een verkeersfunctie voorzien van verkeerslichtenregelingen ten behoeve van de doorstromingscapaciteit, veiligheid en (weerstands)dosering;
- kruisingen met wegen met een verblijfsfunctie beperken.

De ontsluitingswegen met hun primaire verkeersfunktie voor de wijk zelf, in dit geval de binnenstad, dienen zoveel mogelijk ontlast te worden van wijkvreemd (doorgaand) verkeer. Dit verkeer dient namelijk routes via de stedelijke hoofdwegen te volgen. De straten in de verblijfsgebieden zijn ondergeschikt voor autoverkeer en hebben alleen een erffunctie.

In de nota 'Hoofdwegenstructuur "2000" Breda' is een nieuwe weg, de zogenaamde spoorzoneweg, gesitueerd ten noorden van het station tussen de Belcrumweg en de Terheijdenseweg. Naast een ontsluitingsweg voor het te ontwikkelen stationsgebied heeft deze weg een belangrijke verkeersfunctie ter ontlasting van de noordelijke singelroute. Hierdoor ontstaat er een betere relatie voor met name het langzaam verkeer tussen het stationsgebied en de binnenstad. Verder is een nieuwe weg tussen de noordelijke rondweg en de Ettense Baan voorzien: de westtangent. Deze weg zal een ontlasting geven van de westelijke singelroute.

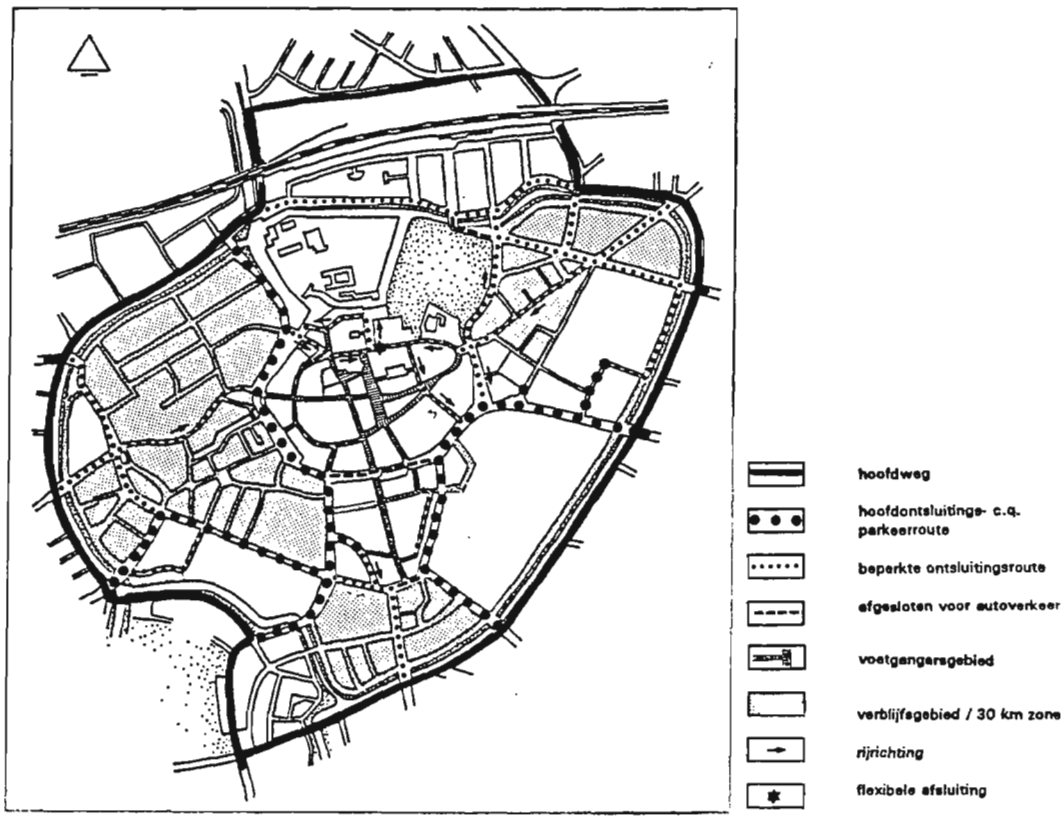
* **toekomstige (gewenste) wegenstructuur**

Met het verkeersmodel zijn verschillende circulatievarianten voor het prognosejaar 2000 uitgevoerd, wat geleid heeft tot het voorkeursalternatief zoals aangegeven in het Structuurplan binnenstad en weergegeven in afbeelding 19.

Deze verkeerscirculatie gaat uit van het volgende:

De singelring funktioneert als verdeelroute voor de binnenstad. Binnen de singelring zijn twee hoofdroutes te onderscheiden. Aan de oostzijde de lus Claudius Prinsenlaan-Oude Vest-Keizerstraat-Vierwindenstraat met een functie als ontsluitingsweg voor de binnenstad en aangezien aan deze lus grote parkeeraccomodaties zijn gelegen, tevens een functie als parkeerroute. Aan de westzijde heeft de route Nieuwe Prinsenkade-Gedempte Haven-Markendaalseweg-Fellenoordstraat-Gasthuisvelden eensoortgelijke functie.

In de historische kern dient het autoverkeer zoveel mogelijk geweerd te worden, omdat het daar strijdig is met de andere functies en de historische ruimtelijke structuur. Een aantal straten in het stadshart (Waterstraat/Nieuwestraat/Visserstraat) worden afgesloten voor het autoverkeer. Teneinde de bereikbaarheid van diverse voorzieningen in het stadshart te garanderen, is nog beperkt autoverkeer mogelijk.



AFBEELDING 19: TOEKOMSTIGE VERKEERSSITUATIE

In het VCP-binnenstad zal nader ingegaan worden op varianten en verkeersintensiteiten. Op dit moment wordt beperkt autoverkeer voorgesteld op twee lussen met een flexibele afsluiting in de Catharinastraat. Alleen bij de avondafsluiting (4 nachten per week) van de Vismarktstraat, waarbij de afsluiting in de Catharinastraat in het verlengde van de oostelijke gevelwand van het Kasteelplein wordt vervangen door een afsluiting op de scheiding Reigerstraat, kan het lussensysteem niet gehandhaafd blijven. Om ook op die avonden en nachten de bereikbaarheid van dit gedeelte van de binnenstad te kunnen waarborgen, met name parkeren door bewoners op eigen terrein, ontstaat een

mogelijkheid voor een doorgaande route. Door de ondernemers van de Vismarktstraat is het verzoek gedaan om de Vismarktstraat elke dag vanaf 19.00 uur en op zondag de gehele dag af te sluiten.

Om tegemoet te komen aan het uitgangspunt doorgaand verkeer te weren, blijft het wegvak Karnemelkstraat-Houtmarkt afgesloten voor autoverkeer. In relatie tot de realisatie van de spoorzoneweg en de verkeerscirculatie in het zuidelijk deel van het stationsgebied, wordt er naar gestreefd het weggetje voor het park Valkenberg voor autoverkeer af te sluiten. Op deze wijze kan ook het doorgaand verkeer uit de woonbuurt Valkenberg geweerd worden. Verder is op een aantal straten, die niet behoren tot de ontsluitings- c.q. parkeerroute van de binnenstad, éénrichtingsverkeer ingesteld om eventueel doorgaand verkeer te weren en de concentratie van verkeer op de hoofdroutes te bewerkstelligen. Wegen die geen verkeersfunctie (meer) vervullen dienen als zodanig te worden ingericht. Met name vanuit verkeersveiligheidsoogpunt wordt er naar gestreefd om zo groot mogelijke gebieden in te richten als verblijfsgebieden, bijvoorbeeld 30 km/uur-zones.

In het VCP-binnenstad zullen verdere maatregelen, zoals bijvoorbeeld de circulatie van het autoverkeer op het Van Coothplein, worden bezien. Deze uitwerking van het verkeerssysteem voor de binnenstad staat los van het bestemmingsplan.

1.3 parkeren

* huidige parkeersituatie

In 1992 heeft een uitgebreid parkeeronderzoek in de binnenstad plaats gevonden. Dit heeft geleid tot de rapportage Mobiliteitsonderzoek Binnenstad Breda, waarin niet alleen de huidige parkeersituatie in beeld is gebracht maar waarbij tevens scenario's voor de toekomstige parkeersituatie zijn uitgewerkt. Deze rapportage is een belangrijke bouwsteen geweest voor de SVV-deelnota "Navigeren in Parkeren".

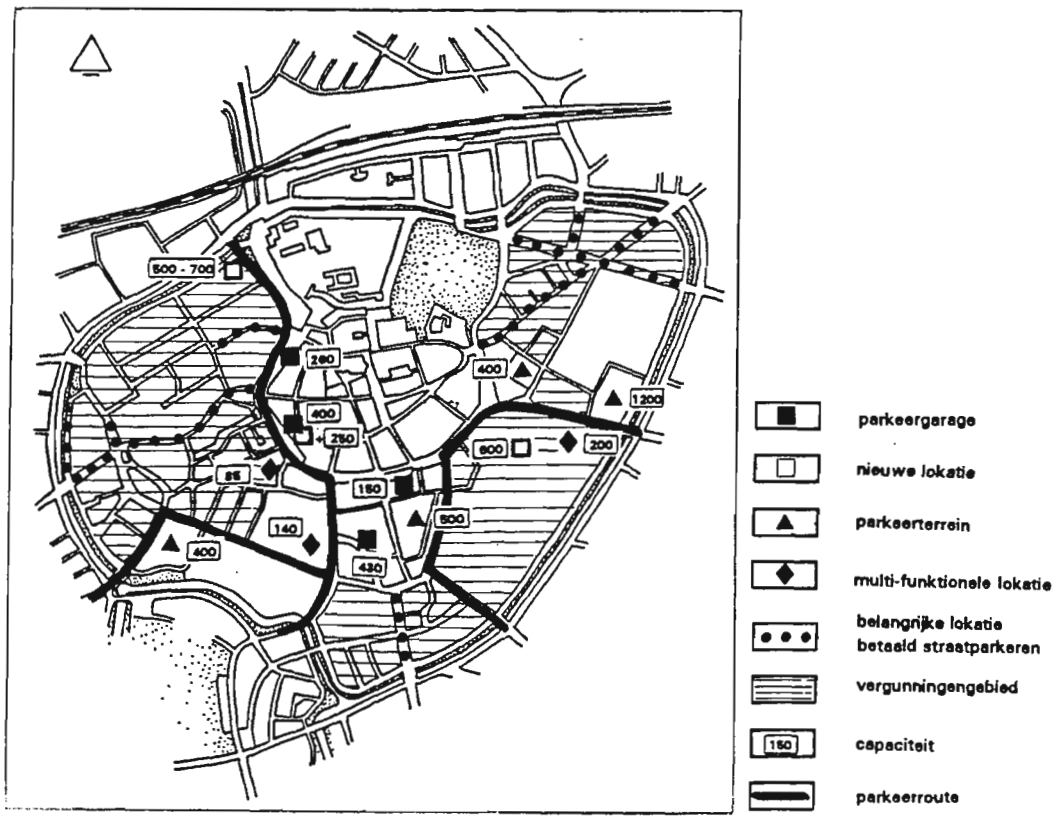
* het parkeerbeleid

Het parkeerbeleid wordt, naast het bieden van goede vervoersalternatieven, als een sturend instrument beschouwd om de groei van het (niet-noodzakelijke) autogebruik te beperken. Hiertoe is in december 1993 de SVV-deelnota 'Navigeren in Parkeren' door de Raad vastgesteld.
Het sturend parkeerbeleid richt zich in eerste instantie op het woon-werkverkeer bij (nieuwe) lokaties voor voorzieningen en bedrijven, die (zeer) goed bereikbaar zijn of in de toekomst zullen worden met het openbaar vervoer en de fiets. Stringent parkeerbeleid, onder andere lage parkeernormen, is effectief op zogenaamde A- en B-lokaties met goede bereikbaarheid per openbaar vervoer, gericht op het terugdringen van het niet-noodzakelijke woon-werkverkeer en het ondersteunen van bedrijfsvervoerplannen. A-lokaties zullen liggen rond het hoofdstation in Breda, B-lokaties nabij andere knooppunten van openbaar vervoer. Een nadere afbakening van de A- en B-lokaties moet nog plaats vinden in het kader van het mobiliteitsbeleid in Breda.

Een ander belangrijk aandachtsveld waar het parkeerbeleid zich op richt is de binnenstad. In dat kader is in de nota 'Navigeren in Parkeren' dan ook een concreet parkeerplan voor de binnenstad uitgewerkt gericht op het jaar 2000 met een doorkijk naar 2007.

* **toekomstige situatie**

In het parkeerplan binnenstad is middels een faseringsschema aangegeven in welke jaren welke maatregelen genomen gaan worden. Op afbeelding 20 is een overzicht weergegeven van de toekomstige situatie.



AFBEELDING 20: PARKEERPLAN BINNENSTAD

Het parkeerplan is gericht op het jaar 2000. Dat plan omvat voor de binnenstad het volgende:

1. Opheffen parkeren op straat:
   In de periode tot 1997 zullen ruim 1000 parkeerplaatsen in en om het historisch stadshart worden opgeheven. Dit in relatie met de plannen tot verbetering van de openbare ruimte, de oost/west-flank en de aanleg van de bus- en fietsvoorzieningen.

2. Uitbreiding betaald parkeren:
In 1995 zullen alle bestaande gratis parkeerplaatsen onder het regime van betaald parkeren zijn gebracht. Zo is in 1994 betaald parkeren op het Chasséveld ingevoerd dit zal ook in 1995 gebeuren op de Gasthuisvelden en het Arsenaalpad.

3. Uitbreiden parkeervergunningenstelsel:
Inmiddels is in alle woonbuurten het parkeervergunningenstelsel ingevoerd om zowel de woonrust als parkeergelegenheid voor de bewoners te garanderen. Uitbreiding van het vergunningenstelsel buiten de singels wordt indien noodzakelijk pas voorzien na 1995.

4. Nieuwe parkeergebouwen:
Ter vervanging en ter uitbreiding van de parkeercapaciteit zullen in de periode tot 2000 nieuwe parkeergbouwen worden ontwikkeld, te weten:

- uitbreiding van de Tolbruggarage met ca. 250 plaatsen in 1996;
- een ondergronds parkeergebouw op het Chasséterrein voor ca. 600 plaatsen;
- een parkeergarage op het terrein van de voormalige gasfabriek voor 500/700 plaatsen in 1998 of zoveel eerder als mogelijk.

5. Dubbelgebruik parkeervoorzieningen in de binnenstad (multi-funktionele locatie):
Om de bestaande parkeervoorzieningen efficiënt te benutten wordt gedacht om parkeerruimte bij bedrijven en kantoren in de binnenstad, zoals bij het Stadskantoor, GAK en Kadaster, op zaterdag en koopavond (piekmomenten) open te stellen voor de binnenstadsbezoekers.

6. Dubbelgebruik parkeervoorzieningen buiten de binnenstad:
Uit oogpunt van efficiëntie en als aanvulling op de capaciteit wordt ook gedacht aan het gebruiken van parkeervoorzieningen bij kantoren en bedrijven buiten de binnenstad door binnenstadsbezoekers op zaterdag en koopavond(en), waarbij de bezoekers met een snelle busverbinding naar de binnenstad kunnen. Deze Parkeer & Pendelvoorzieningen moeten goed bereikbaar zijn per auto. Overwogen wordt om hiervoor vanaf 1995 respectievelijk 1996 parkeerterreinen buiten de binnenstad in te zetten, zoals die bij kantorenpark Claudius Prinsenlaan, de Hogeschool West-Brabant en het NAC-stadion.

7. Verhoging maximale bezettingsgraad van parkeervoorzieningen van 85 naar 90 %: Om tot een betere benutting te komen van de parkeervoorzieningen in de binnenstad wordt de maximale bezettingsgraad (vol-aanduiding) verhoogd tot 90 %. Dit is landelijk ook gangbaar en betekent dat wanneer een parkeergarage met "vol" wordt aangeduid er nog 10 % plaatsen vrij zijn.

8. Dynamische parkeerverwijzing:
Mede in relatie tot de verhoging van de maximale bezettingsgraad wordt voorzien in de ontwikkeling van een dynamische parkeerverwijzing. Dit verwijssysteem zal ook het zoekverkeer beperken.

9. Parkeertarieven:
Zowel uit oogpunt van beïnvloeding van de mobiliteit als vanuit de kosten (dekking) zullen de parkeertarieven worden verhoogd. Daarbij moet uit het oogpunt van concurrentie nadrukkelijk rekening gehouden met de verhouding van de kosten van het openbaar vervoer, het parkeertarief en de tarieven van de omliggende gemeenten.

De uiteindelijke situatie in de binnenstad zal straks zijn dat alleen nog in de binnenstad geparkeerd kan worden als daarvoor betaald wordt of men daarvoor een vergunning heeft.

* **de parkeernormen**

De parkeernormering is een belangrijk instrument in het kader van het mobiliteitsbeleid. Conform het landelijk beleid is overgegaan van (hoge) minimum-normen naar (lage) maximum-normen, vooral gericht op het parkeren op eigen terrein. In de nota "Navigeren in Parkeren" is al een eerste aanzet gegeven tot bijgestelde parkeernormen. Deze moeten gezien worden als referentienormen. Het invoeren van de parkeernormen zal gefaseerd plaats vinden en worden afgestemd op de toename van andere vervoerswijzen dan de individuele auto.

In bijlage 2 van de Voorschriften is de parkeer- en fietsenstallingsnormering voor de binnenstad uitgewerkt. Daarbij is rekening gehouden met de parkeercapaciteit ten behoeve van (uitbreiding van) de algemene binnenstadsfuncties zoals winkels, horeca en culturele voorzieningen. Deze normering zal overigens periodiek worden bijgesteld en uitgewerkt rekeninghoudend met de effecten van het verkeers- en vervoerbeleid, waaronder het openbaar vervoersbeleid en Locatiebeleid.

* **Goederenvervoer**

Van economisch belang is een goede bereikbaarheid van de binnenstad voor het goederenvervoer. Echter, het vrachtverkeer draagt in een niet onaanzienlijke mate bij aan de verstoring van het verblijfsklimaat en de milieuverontreiniging. Ondanks de historische kern zijn er geen beperkingen gesteld aan de afmetingen en asdruk van vrachtauto's die komen lossen en laden. Wel wordt in het voetgangersdomein het zogenaamde tijdvenster toegepast: alleen tot 11.00 uur en tussen 17.00 en 19.00 uur is bevoorradingsverkeer toegestaan.

Overigens wordt rekening gehouden met een verdere evaluatie van dit beleid. In het kader van het mobiliteits- en milieubeleid en gezien het economisch belang zig zal middels een integrale studie een verfijning van het stadsdistributie systeem worden voorbereid. Daarbij zal ook gekeken worden naar mogelijkheden voor retourvrachten zoals bijvoorbeeld afval.

1.4 langzaamverkeer

* huidige situatie

Het fietsgebruik in Breda is laag ten opzichte van het gebruik in andere steden. Ongeveer 27% van het totaal aantal verplaatsingen in Breda wordt per fiets gemaakt. De fietsvoorzieningen in de binnnenstad zijn nu zeker niet optimaal. Langs enkele wegen zijn vrijliggende fietspaden aanwezig maar op enkele drukke wegen zijn vaak alleen slechts stroken of geen fietsvoorzieningen aanwezig. Daarnaast houden de fietspaden en -stroken vaak plotseling weer op. Vooral bij kruispunten is dit een voorkomend probleem. De aanwezige fietsvoorzieningen voldoen veelal niet aan de kwaliteitseisen die aan het fietsnetwerk gesteld moeten worden. Ook de stallingsvoorzieningen zijn nog te gering in aantal en voldoen ook niet in alle gevallen aan de kwaliteitseisen.

* het beleid

Het beleid ten aanzien van deze categorie verkeersdeelnemers is uitgewerkt in de deelnota 'Voorrang voor Langzaam Verkeer' (mei 1992). Gezien de mobiliteitstaakstelling uit het SVV-Breda en de doelstelling om het langzaam verkeer te stimuleren is een verbetering en uitbreiding van het fietsnetwerk en de fietsvoorzieningen noodzakelijk.

Zo dient er naar gestreefd te worden om hoofdwegen te voorzien van een stelsel van vrijliggende fietspaden en ontsluitingswegen van minimaal aanliggende fietsvoorzieningen. Om het gebruik van de fiets te stimuleren is de aanleg van routes alleen niet voldoende. Er dient tevens aandacht te worden geschonken aan de kwaliteit van de routes, (vormgeving, directheid, doorstroming, herkenbaarheid, bestrating, verlichting, bewegwijzering e.d.), aan de verkeersveiligheid van deze verkeersdeelnemers en aan de stallingsmogelijkheden.

Het gemeentelijk beleid gaat uit van een netwerk van hoofdfietsroutes en wegen waar minimaal optimale fietsvoorzieningen nodig zijn. Maar in principe moet men op alle straten, ook die met minder functie voor het (auto)verkeer, als fietser zo optimaal mogelijk kunnen rijden. Ook bij herinrichting van verblijfsgebieden, aanleg van drempels e.d., dient dit als uitgangspunt te worden meegenomen.

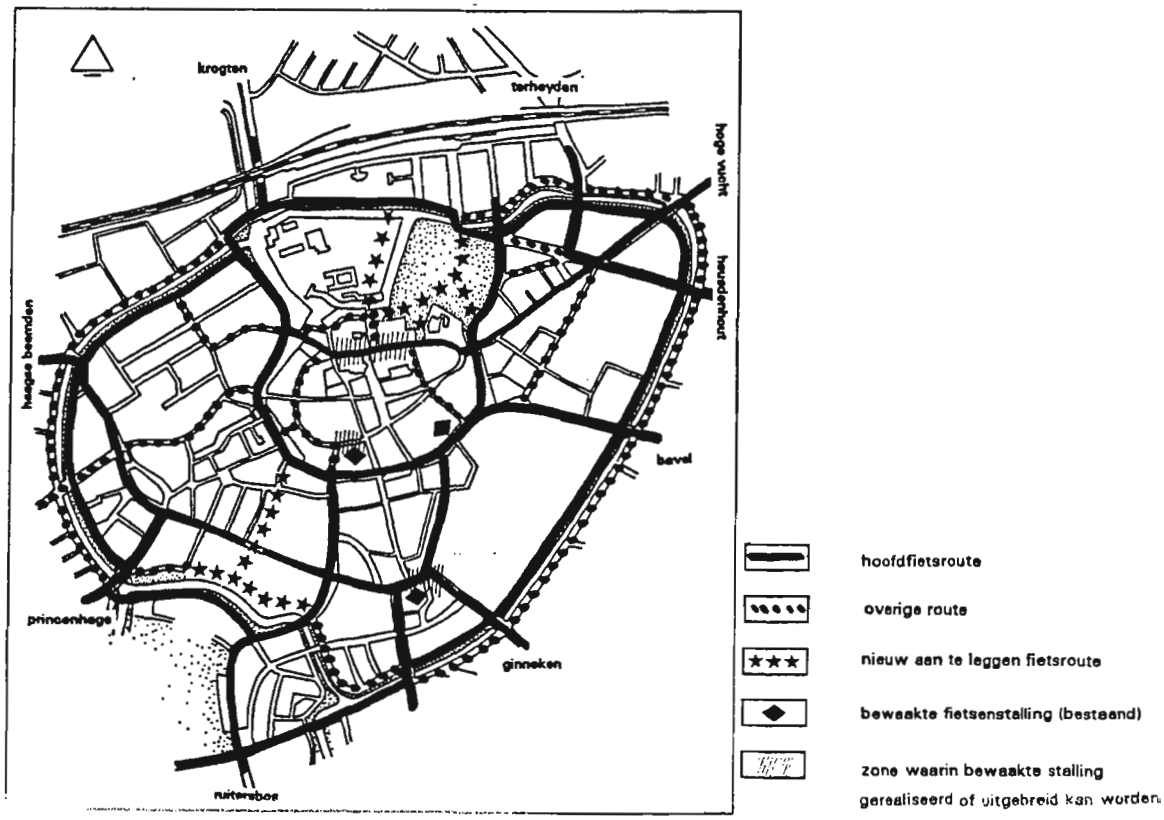
Onderzoekingen in diverse steden hebben uitgewezen dat tot een afstand van 5 km de fiets een aantrekkelijk alternatief kan zijn voor de auto, mede omdat dit qua reistijd ook acceptabel is. Gezien de centrale ligging van de binnenstad liggen de meeste woningen in de stad binnen de afstandscirkel van 5 km. Dit betekent dat het bevorderen van het fietsverkeer naar de binnenstad toe kansrijk is.

* **toekomstige structuur**

Conform de visie voor het toekomstig hoofdfietsnetwerk uit de nota 'Voorrang voor Langzaam Verkeer' dient er in de binnenstad nog veel verbeterd te worden om te kunnen spreken van een kwalitatief hoogwaardig fietsroutenetwerk. Op afbeelding 21 is het beeld geschetst van het toekomstige fietsnetwerk in de binnenstad. Uitgangspunt is een fijnmazig netwerk, waarbij ook in alle richtingen door de binnenstad gefietst kan worden.

Dit fietsnetwerk sluit met de hoofdfietsroutes aan op het snelfietsroutenet van geheel Breda. Op deze wijze is niet alleen de binnenstad snel en comfortabel per fiets te bereiken, maar is de binnenstad ook een goede kortsluiting voor de wijk-wijkrelaties.

Aan de hoofdfietsroutes worden de hoogste kwaliteitseisen gesteld, maar ook de overige fietsroutes uiteraard een goede kwaliteit hebben. Dit overigens wel in overeenstemming met de ruimtelijke structuur en beeldkwaliteit van de binnenstad.



AFBEELDING 21: FIETSVOORZIENING BINNENSTAD

Aansluitend op de fietsroutes en zo dicht mogelijk bij de binnenstadsvoorzieningen, moeten op strategische locaties voldoende fietsenstallingen aanwezig zijn. Onderscheid is daarbij te maken in bewaakte en overdekte stallingen en de onbewaakte en niet-overdekte stallingen. De locaties voor de bewaakte stallingen zijn reeds aangegeven. In het noordelijk deel van het stadshart moet nog een geschikte locatie worden gevonden.

De bestaande stalling in de Nieuwstraat zal mede in het kader van de ontwikkeling MAB/V&D worden uitgebreid. De particuliere stalling aan het Van Coothplein is gering van omvang. Het is wenselijk deze stalling uit te breiden. Dit kan in samenhang met de ontwikkeling van het terrein Achter de Lange Stallen.
In relatie tot de herinrichting van de openbare ruimte en de studie Oost/West-Flank worden ook lokaties voor onbewaakte stallingen gezocht. In het verkeerscirculatieplan voor de binnenstad zal zonodig een en ander nader worden uitgewerkt. Daarin zal ook aan het voetgangersverkeer aandacht worden gegeven.

1.5 openbaar vervoer

* huidige situatie

In de binnenstad rijden stadsbussen en streeklijnen. De stadsbussen verbinden alle Bredase wijken met het centrum en het station. Daarnaast heeft Breda te maken met een uitgebreid streeklijnennet. Bijna alle streeklijnen hebben als eindpunt het centraal station (NS). Zowel bij de streeklijnen als de stadslijnen zijn binnenstad en station de belangrijkste in- en uitstapplaatsen. De reissnelheid van de stadsbussen ligt relatief laag. De huidige zwakke punten van het huidige stadsnet zijn onder andere:

- onvoldoende betrouwbare dienstuitvoering;
- voor een deel een slechte aansluiting op ander openbaar vervoer door een 20 minutendienst (treinen en streekbussen rijden meestal om de 15 of 30 minuten);
- doorstromingsproblemen (ook bij de streeklijnen) met name in het gebied binnen de singels en daarbuiten bij de verkeerslichten.

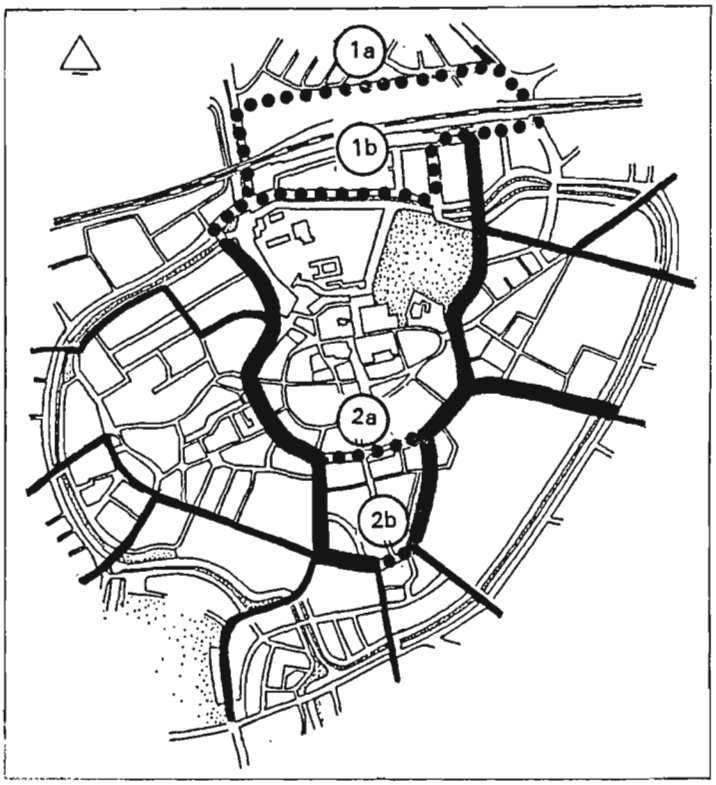
* het beleid

In het kader van het terugdringen van de automobiliteit dient de positie van het openbaar vervoer versterkt te worden. Daartoe dient de lijnvoering optimaal te worden afgestemd op de belangrijkste voorzieningen, zoals scholen, winkels en werkgelegenheidslokaties. Er wordt gestreefd naar een sterkere concurrentiepositie met het autoverkeer, onder andere door hogere reissnelheden. Hierdoor kan het noodzakelijk zijn om op een aantal plaatsen vrije busbanen, bussluizen of andersoortige doorstromingsmaatregelen (bijvoorbeeld prioriteit bij verkeerslichten) te realiseren.

Ook aan andere aspekten van het openbaar vervoer (haltes, looproutes, informatie e.d.) wordt de nodige aandacht besteed. De deelnota voor het openbaar vervoerbeleid voor de jaren '90 wordt momenteel opgesteld. Deze beleidsnota zal leiden tot een geheel nieuw lijnennet voor Breda voor het planjaar 2000. Binnen dit toekomstig net wordt gestreefd naar een optimale integratie tussen stads- streek- en treinlijnen, naar vervoer op maat en naar een frequentie van stadslijnen van 15 minuten. Het bestemmingsplan houdt met deze ontwikkelingen rekening. Een goede doorstroming van de bus in het centrum is daarbij essentieel.

* **toekomstige situatie**

Een cruciaal element voor de haalbaarheid van de plannen om het openbaar vervoer te verbeteren is de lijnvoering en doorstroming van de bus in de binnenstad. Voor deze specifieke en snelle busroutes zijn drie varianten nader bestudeerd, te weten: een bustracé via de Houtmarkt, met en zonder tunnel, een bustracé via het Van Coothplein en bustracé's langs de west- als de oostkant van het stadshart, maar zonder oost-westverbinding (de zogenaamde 'schampvariant'). Zie ook afbeelding 22.



basisstelsel buslijnennet

basistracé snelle busroute

aanvullingen snelle busroute (ter vervanging huidige route over de Houtmarkt)

1. Schampvariant
keuze uit
a. Spoorzôneweg
b. Academiesingel

2. Schakel binnenstad
keuze uit
a. Houtmarkt
b. van Coothplein

AFBEELDING 22: VARIANTEN BUSBAANTRACÉ BINNENSTAD

Vanuit het oogpunt van openbaar vervoer (vervoerwaarde) scoort het tracé via de Houtmarkt het beste. Dit vanwege de centrale overstaphalte en omdat dit tracé de kortste routes heeft. De variant over het Van Coothplein heeft een iets mindere vervoerwaarde. De schampvariant heeft weer minder vervoerwaarde, omdat een langere route voor enkele buslijnen ontstaat en omdat er, buiten het station, geen centrale halte kan zijn waar op andere buslijnen kan worden overgestapt. De lengte waarover specifieke doorstromingsmaatregelen voor de bus moeten worden genomen zijn bij de schampvariant aanzienlijk meer dan in de beide andere varianten.

Een route keuze voor de bus wordt echter niet alleen bepaald de vervoerwaarde maar ook door vele andere factoren zoals de ruimtelijke situatie in de stad, de verkeerscirculatie voor auto's, fietsers en voetgangers, de verblijfskwaliteit en de ruimtelijke kwaliteit

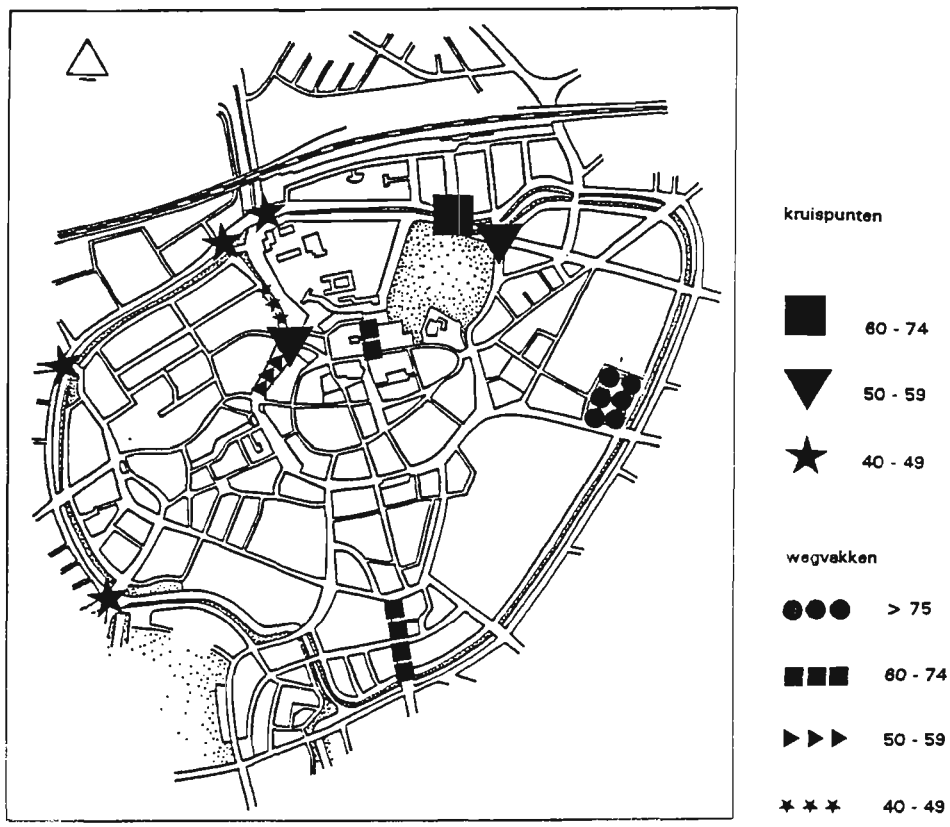
van de openbare ruimte. Na bestudering van verschillende integrale mogelijkheden is geconcludeerd dat goede doorstromingsvoorzieningen voor het busverkeer op de oost- en westflank van het stadshart altijd noodzakelijk zijn en goed mogelijk in combinatie met de andere belangen. De op kaart 3 aangegeven hoofdopzet voor de indeling van de openbare ruimte is daarop afgestemd.

In het bestemmingsplan wordt primair uitgegaan van deze doorstromingsmaatregelen op de flanken overeenkomstig de schampvariant. Dit om aantasting van de verblijfskwaliteit in het kernwinkelgebied te voorkomen. Vanwege de strategische betekenis van een oost-west schakel voor het busvervoer is deze echter niet uitgesloten in het bestemmingsplan, maar opgenomen via een wijzigingsbevoegdheid van de gemeenteraad. Open gehouden zijn een mogelijkheid via de Houtmarkt, met of zonder tunnel, of via het van Coothplein. In het kader van het verkeerscirculatieplan kan een nadere keuze worden gemaakt. De eerstkomende jaren blijft het busverkeer over de Houtmarkt gaan.

1.6 verkeersveiligheid

* huidige situatie

Uit de *ongevallenrapportage over de periode* 1990-1992 komt naar voren dat de binnenstad een groot aantal ongevallenconcentraties kent. Op afbeelding 23 zijn deze weergegeven.



AFBEELDING 23: BLACKSPOTS VAN KRUISPUNTEN EN WEGVAKKEN

De ongevallenconcentraties op de wegvakken hebben veelal te maken met aanrijdingen ten gevolge van parkeermaneuvres. Dit leidt in het algemeen alleen tot uitsluitend materiele schade. Zorgwekkender is het ongevallenbeeld op de aangegeven kruispunten omdat daar veel eerder ook verkeersslachtoffers vallen.

* **het beleid**

In de deelnota 'Breda veilig op weg' (april 1993) is nader in gegaan op maatregelen om te komen tot een verhoging van de verkeersveiligheid. De nota is een eerste aanzet om tot de taakstelling te komen van 25 % minder letselongevallen in het jaar 2000 (t.o.v. 1985) en in het verlengde hiervan het rijksstreefbeeld om het aantal verkeersdoden met 50% en het aantal verkeersgewonden met 40% te verminderen in het jaar 2010 voor Breda te verwezenlijken.

Verkeersveiligheid levert een grote bijdrage aan de doelstelling tot verbetering van de leefbaarheid. Tevens is een duurzaam veilig verkeerssysteem in Breda een belangrijke voorwaarde voor de gewenste stimulering van het fietsverkeer teneinde een beperking van de groei van de automobiliteit te bereiken.
De mogelijkheden voor de gemeente liggen vooral op het vlak van de totstandkoming van een veilig verkeerssysteem (de weg) en een beïnvloeding van het gedrag van de verkeersdeelnemer (de mens).

Hiertoe wordt een aanpak via een tweesporenbeleid bepleit:

* het werken aan een duurzaam veilig verkeers- en vervoersysteem:
  een pakket van maatregelen gericht op het voorkomen van ongevallen alsmede het verminderen van de ernst van de ongevallen, onder andere door inrichting verblijfsgebieden (30 km zones), aanleg fiets- en oversteekvoorzieningen, optimalisering en herkenbare vormgeving van de wegenstructuur, educatie en voorlichting;

* een aanscherping van het beleid met betrekking tot de voor Breda relevante speerpunten: rijden onder invloed, (brom)fietsers, ouderen, jongeren, en gevaarlijke situaties (ongevallenconcentraties).

* **toekomstige situatie**

De verbetering van de verkeersveiligheid zal vooral gericht worden op het aanpakken van de ongevallenconcentraties. In het verkeerscirculatieplan zal dit nader uitgewerkt worden. De kruispunten Willemstraat-Delpratsingel en Kennedylaan-Sophiastraat worden aangepast in het kader van de busbaan 1e fase. De problematiek op de Nieuwe Prinsenkade, Gedempte Haven, alsmede het kruispunt met de Adriaan Van Bergenstraat-Vismarktstraat maakt onderdeel uit van de studie Oost/West-Flank. Nadere zorg vragen dan de kruispunten van de singelroute. Positief voor de verkeersveiligheid zullen ook de realisatie van de fietsvoorzieningen en het stringenter handhaven van het parkeerbeleid zijn.

2. GROEN

2.1 huidige situatie

Breda staat over het algemeen bekend als een groene gemeente, wat voor de binnenstad vooral bepaald wordt door de singel met zijn veelal monumentale boombeplanting, de groene open ruimtes die hier aan grenzen (KMA-terrein, park Valkenberg en de kazernecomplexen Chassé en Seelig) en de nog in tact zijnde 19e eewse profielen met dubbele bomenrij. Naast deze direct zichtbare elementen beschikt de binnenstad ook over een aantal zeer fraaie (openbare) binnentuinen.

Het bijzondere voor Breda is dat de ecologische hoofdstructuur dwars door de stad heen gaat. Deze loopt van de zuidzijde waar de twee beken, de Mark en de Aa of Weerijs, de stad binnenkomen, het singeltracé volgend die de gehele binnenstad omsluit en via de rivier de Mark aan de noordzijde het landschap in, dit alles omkleed met groenzones en boombeplanting. Deze ecologische hoofdstructuur valt samen met een groot deel van de groenstructuur van de binnenstad.

Het groen in een stad staat altijd onder grote (gebruiks)druk. In een binnenstad waar veel funkties hun plaats en ruimte op eisen, is dit gezien de vaak beperkt beschikbare ruimte zeker het geval. De aanwezigheid van groen in een stad is echter een essentieel onderdeel voor de beleving, het verblijven en wonen in een stedelijk milieu.
Getracht moet daarom worden om een zodanige opzet van het groen te realiseren dat de aard en de plaats voor lange tijd gegarandeerd worden, dat de ontwikkelings-en groeimogelijkheden zo optimaal mogelijk zijn en het groen een onmisbare schakel vormt in de stedebouwkundige hoofdopzet van de stad; kortom een vorm van duurzame groenontwikkeling die bijdraagt aan de lees- en leefbaarheid van de binnenstad.

2.2 de toekomstige situatie

Voor het vaststellen van de groenstructuur is een overzicht gemaakt van de bestaande plannen op dat gebied. Dit zijn het Groenstructuurplan Binnenstad (1982), het Groenstructuurplan Breda (1986), de Inventarisatie Hoofdstructuur Breda (1987), de Parkennota (1992), alsmede het Structuurplan Binnenstad en de nota Buitengewoon Breda (1992). Deze nota's geven allen een groot aantal elementen weer die tot de hoofdgroenstructuur van de binnenstad behoren.

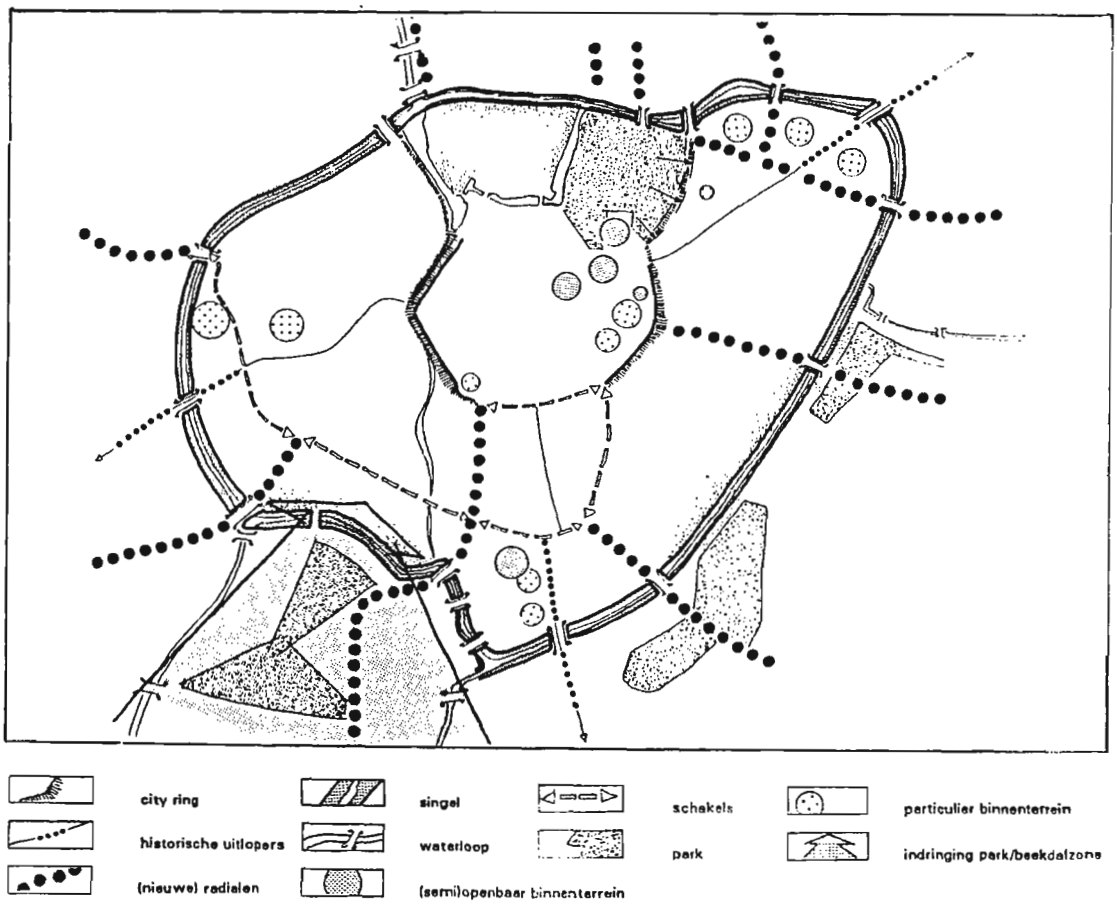
Op grond van een inventarisatie en waardering van aanwezige groenelementen en rekening houdend met de ideeën uit de oost/west-flank studie, het beeldkwaliteitsplan II, de kwaliteit van de woonomgeving en de aanwezigheid van spel- en recreatieve voorzieningen, zijn aanvullende voorstellen gedaan. Dit zijn:

- het opnemen van een aantal (openbare) binnentuinen in de hoofdgroenstructuur en het opstellen van beschermende maatregelen tot behoud hiervan;

- het toevoegen van een parkzone langs de singel op het terrein van Seelig-zuid, wat gekenmerkt kan worden als het indringen van het landschap in de stad op de plaats waar de Mark en de Aa of Weerijs samenkomen;
- het realiseren van een klein park door de bestaande tuin bij het complex van de Paters Capucijnen aan de Schorsmolenstraat uit te breiden en toegankelijk te maken;
- het herinrichten van de binnensingels waardoor de ruimte voor groen en de recratieruimte voor stadsbewoners vergroot wordt (dit loopt samen met het parkeer- en langzaamverkeerbeleid);
- de mogelijkheid scheppen voor het aanbrengen van een waterverbinding met langzaamverkeersroute door de stad van het terrein Seelig-zuid richting de haven, een verbinding die voordat de haven gedempt werd ook aanwezig was in de stedelijke structuur.

Een overzicht van de groenstructuur is weergegeven in afbeelding 24.

Op bestemmingsplankaart 3 wordt ingegaan op de inrichting van de belangrijkste onderdelen van de openbare ruimte. Door middel van het vaststellen van profielindelingen wordt de positie van het groen en in het bijzonder van de bomen gewaarborgd. Dat betekent onder andere het aanbrengen van een 'groen plint' rond het oude stadshart en versterking van vele lanen in de binnenstad.



AFBEELDING 24: GROENSTRUCTUUR BINNENSTAD

3. ECOLOGIE EN MILIEU

3.1 het ecologisch systeem

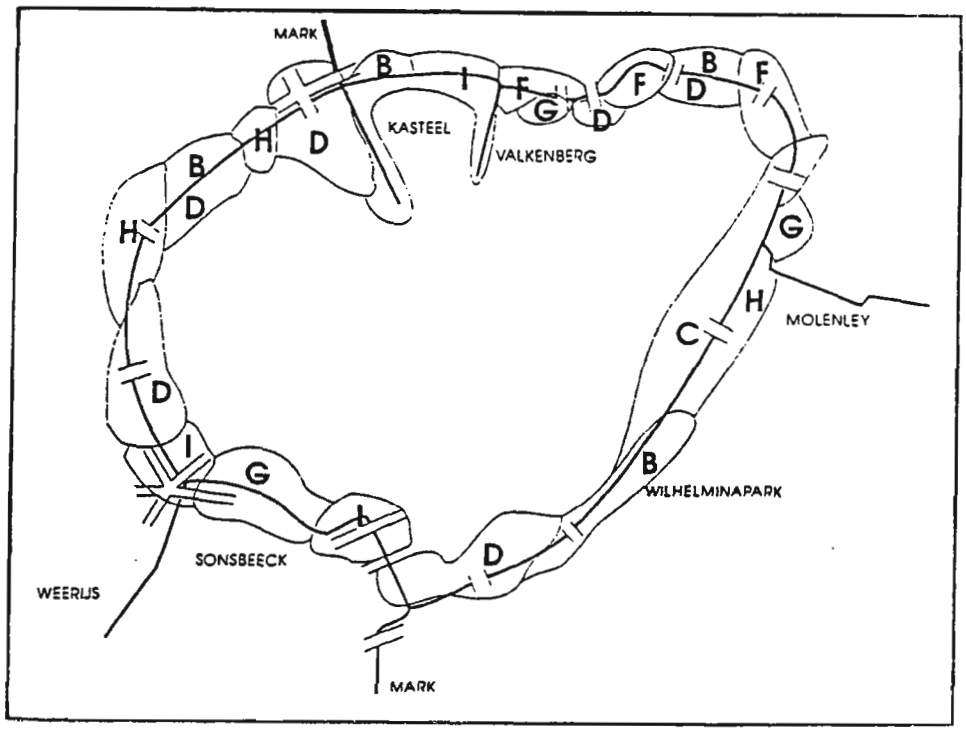
De singel vormt de schakel tussen de beken en bijbehorende beekdalen die aan de zuidzijde de stad binnenkomen en de rivier de Mark en de Landgoederenzone aan de noordzijde van de stad. Beleidsmatig is vastgelegd dat het gehele bekenstelsel, inclusief de singel, onderdeel uitmaakt van de ecologische hoofdstructuur op nationaal, provinciaal en gemeentelijk niveau.

Breda is hiermee één van de weinige steden waar de ecologische hoofdstructuur dwars door de stad heen gaat. Enerzijds een bijzonder aspect voor de stad waar veel potenties kunnen liggen maar anderzijds is dit ook bijzonder kwetsbaar gezien de druk vanuit allerlei stedelijke ontwikkelingen op een dergelijke zone.

Door de lokatie en het profiel van de singel heeft deze alle denkbare gradiënten. Samen met de variatie in bodemtypes (gegraven of natuurlijk ontstane delen) leidt dit tot een grote variatie in voedselrijkdom en vochtigheidsgraad.

De ecologische verbinding wordt niet alleen door het water gevormd maar ook door het oevertalud (droge verbinding) en bijbehorende (boom)beplanting.

Er is een eco-typologie ontwikkeld van de abiotische factoren die voorkomen, zie afbeelding 25. Hiermee is enerzijds de ecologische structuur en de potentiële vegetatie ontwikkeling aan te geven en anderzijds kan de typologie ook gebruikt worden om knelpunten en gewenste ecologische ontwikkelingen aan te geven.



AFBEELDING 25: ECOTYPEN SINGEL BREDA

Korte beschrijving van de voorkomende ecotypen:

* B: droog, schraal en zeer waardevolle vegetaties;
* C: vochtig, schaduw en zeer waardevolle vegetaties;
* D: droog, voedselrijk en soortenarm;
* F: venige tot humeuze grond en ruige struweelstructuur; belangrijk biotoop voor watervogels, kleine zoogdieren, amfibieën en insekten
* G: zeer waardevolle natte hooiland-vegetatie; biotoop voor amfibieën en libellen
* H: vochtiger en soortenrijker dan D maar weinig waardevolle vegetatie;
* I: oevervegetatie met riet en wilg, waardevol biotoop voor watervogels, kleine zoogdieren en vissen; valt samen met oude rivierbeddingen en oudere slibafzettingen.

Naast de singel met zijn taluds en bermen zijn ook de aangrenzende onverharde terreinen van belang als uitwisselings-, verblijfs/groei- en fourageergebied: het Wilhelminapark, park Valkenberg, het KMA-terrein en de kazerne complexen Chassé en Seelig. Daarnaast mag aangenomen worden dat (complexen van aaneengesloten) binnentuinen in de directe nabijheid van de singel ook een belangrijke bijdrage vormen.

3.2 voorgenomen verbeteringen

Bepaalde gebruiks- en inrichtingsvormen van de singel kunnen in strijd zijn met de gewenste natuurontwikkeling, dit zijn onder andere de rondvaart, de betreding en vermesting van de taluds, de aanwezigheid van oeverbeschermingen, onderbrekingen van de oever door bruggen, riooloverstorten en de grote afvoerfluctuatie.

Om hier verbetering in aan te brengen wordt er op een aantal fronten gewerkt aan een oplossing. Een aantal belangrijke elementen daarvan zijn:

* een studie naar het verbeteren van de ecologische kwaliteit van de singel door adviesbureau Hamhuis + van Nieuwenhuijze + Sijmons/Utrecht (1994);
* een studie naar het verbeteren van de inrichting van de binnensingel, mede in het kader van het fiets- en parkeerbeleid;
* de ontwikkeling van het Seeligterrein-zuid, met name park/landschapsontwikkeling;
* het handhaven en vergroten van de tuin bij het patercomplex aan de Schorsmolenstraat;
* het opnemen van een groot aantal binnentuinen in de groenstructuur en het opstellen van regels ter bescherming van de kwaliteit van deze tuinen in het bestemmingsplan;
* de aanleg van berg-bezink-bassins ter vervanging van de directe riooloverstorten op de singel.

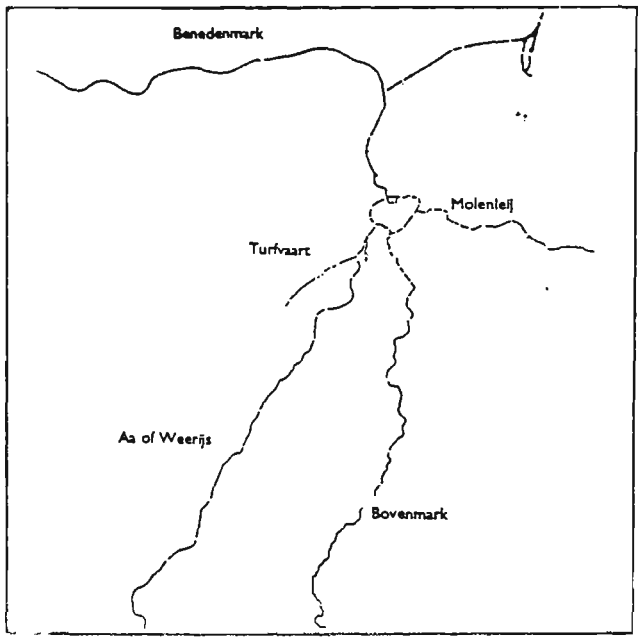
Voor specifieke maatregelen ten aanzien van de waterhuishouding (kwaliteit, doorstroming, fluctuatie-beïnvloeding e.d.) wordt verwezen naar paragraaf 4.: de waterhuishouding.

4. WATERHUISHOUDING

4.1 het huidige systeem

* de natuurlijke afwatering

De singels van de binnenstad maken onderdeel uit van het natuurlijke afwateringssysteem van beken in de regio. Het naar het noorden flauw aflopende dekzandgebied ten zuiden van Breda produceert, zowel in grond- als in oppervlaktewater, waterstromen in noordelijke richting. Het oppervlakte water wordt afgevoerd via de Boven Mark, de Aa of Weerijs, de Turfvaart, de Molenley en de Bavelse leij. Via de singels van de binnenstad en de Beneden Mark lopen deze stromen naar zee.



AFBEELDING 26: OPBOUW VAN HET BEKENSYSTEEM

Het bekensysteem heeft een grote afvoer-fluctuatie, een beperkt doorstroomprofiel en aanzienlijk wisselende stroomsnelheden. Gemiddeld voert het systeem 5 m3 water/seconde af. Bij topafvoeren kunnen de Boven Mark en de Aa of Weerijs tot 45 m3/sec. te verwerken krijgen. Hierbij opgeteld de afvoercapaciteit van de Molenley en de Turfvaart met elk maximaal 5 m3/sec., is de totale topafvoer van de singels ongeveer 100 m3/sec.

De stroomsnelheden, plaatselijk wel tot ± 5 km/uur, maken oeververstersterkingen noodzakelijk. Tesamen met sterke wisselingen van het waterpeil, soms 1 m verschil binnen een dag, en de verzanding van de overwegend langzaam stromende beken, is een zorgvuldig beheer van de waterhuishouding noodzakelijk. De beheersmaatregelen moeten bovendien aansluiten bij de ruimtelijke en funktionele eisen die aan de singel als belangrijk stedebouwkundig onderdeel van de binnenstad worden gesteld.

Doorvoercapaciteit, verzanding, milieu- en ecologische kwaliteit vragen om verbetering. Ten behoeve van een goed beheer van de singel vindt overleg plaats met het Hoogheemraadschap, dat sinds kort beheerder is.

* **de riolering**

De binnenstad is grotendeels voorzien van een gemengd rioolstelsel. Binnen de singels zijn 3 bemalingsgebieden: noord-oost, noordwest en overig. Het Chasséveld en -terrein hebben aparte regenwaterriolen, die rechtsstreeks op de singel lozen. Andere grote en verharde oppervlakten zijn niet losgekoppeld van het gemengde stelsel, omdat deze te ver van de singels liggen of te sterk verontreinigd zijn.

De singel heeft een belangrijke funktie in het rioolstelsel in verband met de vele nooduitlaten bij hevige regenbuien. Er wordt naar gestreefd de vervuiling van het oppervlaktewater terug te dringen. Dit is vastgelegd in een Rioolbeheerplan (1991).

4.2 de invloed van nieuwe bestemmingen

De voortgaande ontwikkeling door verdere bebouwing en verdichting van de binnenstad maakt verbetering en uitbreiding van het waterhuishoudingssysteem noodzakelijk. Het gaat daarbij enerzijds om de voorgenomen bebouwing van onbebouwde en soms nog onverharde terreinen en anderzijds om de toenemende gebruiksdruk op de omgeving en het milieu.

Verdere verdichting zoals op het Chasséterrein, het terrein Achter de Lange Stallen en wellicht ook op het terrein van de Seeligkazerne-zuid en de parkeerterreinen Vlaszak en Chasséveld, vraagt om een vergroting van de capaciteit. Toenemende gebruiksdruk, zoals door toenemend verkeer en een grotere verblijfs- en recreatiefunktie vraagt om een verhoogd kwaliteisniveau van het binnenstadsmilieu, in het bijzonder dat van de openbare ruimte.

4.3. voorgenomen wijzigingen

De toenemende spanning tussen het natuurlijk watersysteem en de voortgaande verstedelijking, vraagt om maatregelen op het gebied van de waterhuishouding. Verbeteringen zullen gericht zijn op allerlei funkties zoals de waterafvoer, de ecologische kwaliteit en de stedelijke gebruiksmogelijkheden.

Ter verbetering van het bestaande rioolstelsel, de waterafvoer en de ecologische kwaliteit wordt gestreefd naar een gescheiden rioolstelsel. Nabij de bestaande riool-uitlaten op de singel zullen zes berg-bezink-bassins worden gebouwd. Door deze maatregelen worden de lozingen op de singel met 80% verminderd en kan de vervuiling van de singel vanuit de binnenstad sterk worden teruggedrongen.

Het rioolstelsel zal worden uitgebreid ten behoeve van nieuwe bebouwing op basis van een gescheiden rioolstelsel. Op verschillende plaatsen zullen riolen met een beperkte capaciteit worden vervangen; in het noordoostelijk gebied zal de bemalingscapaciteit worden vergroot.

Ter verbetering van het natuurlijk afwateringssysteem wordt rekening gehouden met:

- differentiatie van het waterbeheer, de funktie en het karakter van verschillende delen van de singel (overigens binnen het bestaande ruimtelijke profiel), waardoor de waterafvoer, de recreatie en de ecologische funktie aan kwaliteit kunnen winnen;
- het opnieuw aanleggen van een waterverbinding door de binnenstad, waardoor de capaciteit wordt vergroot in combinatie met een verbetering van de ruimtelijke kwaliteit en belevingswaarde van de binnenstad;
- de aanleg van retentiebekkens aan de zuidzijde van de stad, ter vermindering van de verzanding en de waterfluktuatie en ter verbetering van de differentiatie en kwaliteit van het ecologisch stelsel.

5. BELEMMERINGEN

In het bestemmingsplan is rekening gehouden met verschillende fysieke belemmeringen die bij het gebruik, de bebouwing en de ontwikkelingen in de binnenstad een rol kunnen spelen.

Afzonderlijke bepalingen zijn in het plan opgenomen ter bescherming van de zogenaamde straalpaden. Dit betreft een viertal verbindingen vanuit de toren van de KPN (postkantoor) aan de Oudevest en een verbinding van de Casema, die over de binnenstad lopen. De verbindingen lopen op een hoogte van meer dan 40 m boven N.A.P.. In deze zones mag de bebouwing deze hoogte niet overschrijden.

Voor de singel en aansluitende beken is de aanduiding 'waterloop' in het bestemmingsplan opgenomen in verband met de funktie die deze waterlopen vervullen voor de waterafvoer in de regio Breda. Zie ook paragraaf 4., Waterhuishouding.

Op de plankaart zijn verder de wettelijke vastgestelde grenzen van 50 en 55 dB(A) industrielawaai opgenomen. Ten noorden van de 55 dB(A) grens mag geen geluidgevoelige bebouwing worden gerealiseerd. In de zone tussen de 50 en 55 dB(A) is geluidgevoelige bebouwing alleen onder bepaalde voorwaarden toegestaan.

Bij de opstelling van het bestemmingsplan is tenslotte ook rekening gehouden met de belangrijkste tracé's van nutsleidingen en riolering met de daarbij behorende voorzieningen zoals het 'oude vest riool', gemalen en trafo's.

VII. ONTWIKKELINGSZONES EN LOKATIES

1. ALGEMEEN

In de binnenstad zijn op dit moment een aantal bouw- en inrichtingsplannen in voorbereiding en enkele beheerplannen in uitvoering. De belangrijkste daarvan worden hieronder aangegeven.

* inrichting stadshart

In 1995 zal het grootste gedeelte van de openbare ruimte in het oude stadshart zijn voorzien van een nieuwe en bijzonder hoogwaardige bestrating, afgestemd op een verhoging van de verblijfskwaliteit en verbetering van de ruimtelijke kwaliteit.

* parkeerbeleid

Naar aanleiding van de door de gemeenteraad in 1993 vastgestelde nota "Navigeren in Parkeren" is een parkeerplan voor de binnenstad in uitvoering. Het parkeervergunningenstelsel en het betaald parkeren is inmiddels bijna in de gehele binnenstad ingevoerd. Nieuwe parkeergarages zijn in voorbereiding bij de Tolbruggarage (gepland begin 1997), het gasfabriekterrein (gepland eind 1997) en daarna het Chasséterrein. In het oude stadshart (inclusief de Grote Markt) en langs de singels worden parkeerplaatsen in de openbare ruimte opgeheven ten gunste van de verblijfskwaliteit en de ruimtelijke kwaliteit. Uitbreiding van bewaakte fietsenstallingen aan de rand van het kernwinkelgebied (o.a. Nieuwstraat 1996) wordt in de plannen meegenomen.

* verkeerscirculatie

Tegelijk met de herinrichting van het oude stadshart vindt een aanpassing plaats van de verkeerscirculatie. Dit betreft het parkeer- en autovrij maken van de Grote Markt en weren van het doorgaand autoverkeer door het invoeren van circulatie-lussen. Voor 1996 is de eerste fase van een vrije busbaan door de binnenstad gepland. Ook zal in dat jaar door middel van het 'Verkeers Circulatie Plan Binnenstad' een nadere uitwerking van de verkeerscirculatie worden opgesteld.

* bouwplannen

In 1995 is de bouw gestart van de passage MAB/V&D in het winkelhart en van een woningbouwcomplex aan de Catharinastraat (zuidzijde). Verder zijn bouwplannen in voorbereiding voor een woning-winkelcomplex op de hoek Molenstraat/Oude Vest en op hoek J.F.Kennedylaan/Sophiastraat, een vervanging van de muziekschool aan de Haagdijk, uitbreiding van het instituut Schorsmolen, de bouw van een supermarkt aan de Boschstraat en vernieuwing van de oude schouwburg Concordia.

Ook worden reeds voorbereidingen getroffen voor realisering van de ontwikkelingslokaties 6 en 9. Zie ook paragraaf 2.

Voor het Chasséterrein is een integrale planontwikkeling en realisering in voorbereiding. Voor de zogenaamde Oost-en Westflank van het oude stadshart zijn integrale planvorming en uitvoering in voorbereiding.

* **diverse projecten**

Tenslotte wordt rekening gehouden met de uitvoering van diverse, lopende projecten zoals:

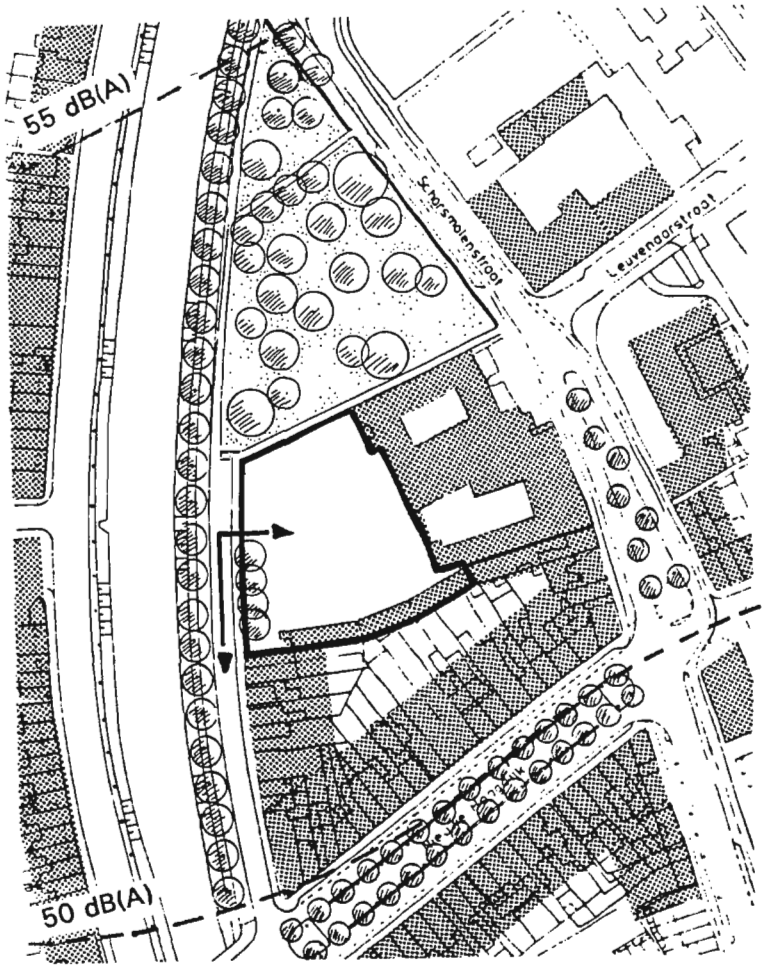
- de herinrichting van het park Valkenberg;
- activiteiten in het kader van het centrummanagement zoals voor de Torenpassage en de passage aan de Nieuwe Ginnekenstraat;
- het wonen boven winkels, met onder andere het proefproject aan de Houtmarkt.
- het Stofkamproject, met verschillende verbeteringen in het kader van de stadsvernieuwing;
- de stichting Stadsherstel, met onder andere een woningbouwplan voor het voormalige Justinus van Nassau museum aan het Kasteelplein.

2. ONTWIKKELINGSLOKATIES 1 t/m 12

In het plan zijn 12 ontwikkelingslokaties opgenomen met een gedetailleerde bestemming en dus een directe bouwmogelijkheid als het plan is goedgekeurd. Dat betreft in het algemeen bouwplannen, die een relatief kleine aanvulling betekenen van de bestaande stedebouwkundige structuur, en die overigens passen in het algemene beleid voor de binnenstad, zoals dat in de toelichting is omschreven.

Overeenkomstig de op de plankaarten aangegeven nummering wordt hierna voor die lokaties een omschrijving en motivering gegeven in aansluiting op hetgeen reeds in de toelichting is aangegeven. De eigenlijke randvoorwaarden voor deze ontwikkelingslokaties zijn opgenomen in de voorschriften.

LOKATIE 1: SCHORSMOLENSTRAAT (KLOOSTER)

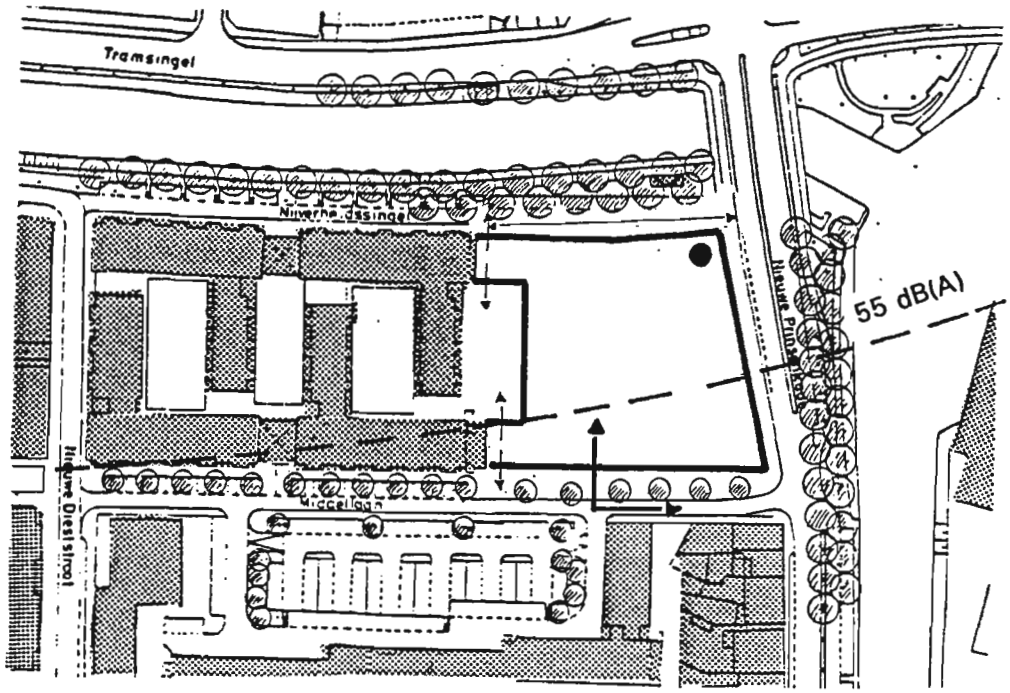


De lokatie betreft het huidige kloostercomplex van de paters Kapucijnen. Het complex bestaat naast een kapel en hoofdgebouw (rijksmonument) ook uit een grote ommuurde sier- en moestuin. Het noordelijk deel van de tuin valt, gezien de waardevolle beplanting, buiten de ontwikkelingslokatie en zal de bestemming openbare ruimte; groen en recreatievoorziening krijgen, dit ook gezien het ontbreken van voldoende groen en spelgelegenheid in de woonbuurten Fellenoord-Middellaan en Tuinzigt. Het aangrenzende deel van de Nijverheidssingel kan voor autoverkeer afgesloten worden en toegevoegd worden aan de tuin. De tuinmuur is essentiëel voor het karakter van de tuin.

Op het zuidelijk deel van het terrein is woonbebouwing mogelijk, aansluitend op het bestaande complex. Aangezien het een rijksmonument betreft, is bij verdere ontwikkeling nader overleg noodzakelijk met monumentenzorg om na te gaan wat de mogelijkheden zijn. De op deze lokatie aanwezige bomenrij aan de zijde van de Nijverheidssingel en de relatie tot het monument moeten bij verdere uitwerking bijzondere aandacht krijgen.

De ontsluiting voor het autoverkeer vindt plaats vanaf het zuidelijk deel van de Nijverheidssingel.

LOKATIE 2: NIEUWE PRINSENKADE (VOORMALIGE GASFABRIEK)



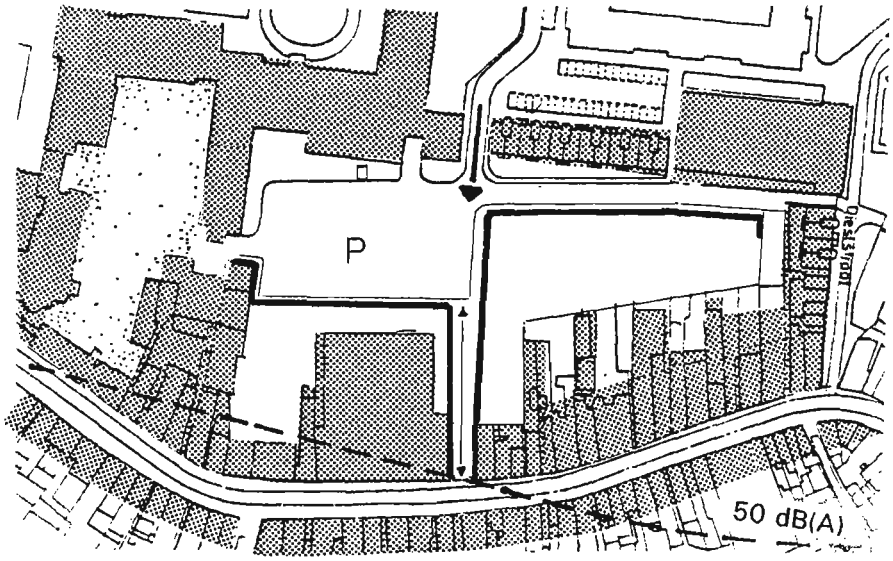
Het terrein is momenteel in gebruik als parkeerterrein en heeft de bestemming gemengde doeleinden. De lokatie ligt aan een entree van de binnenstad. De toekomstige bebouwing moet aan hoogwaardige architectonische eisen voldoen.

Aangezien de lokatie binnen de zone van het industrielawaai valt, is aan de zijde van de Nijverheidssingel en Nieuwe Prinsenkade(-gedeeltelijk) geen woonfunktie mogelijk. Hier zijn dan ook kantoren gepland met op de begane grond eventueel commerciële funkties, die het geluid afschermen voor achterliggende woningen.

Naast deze twee funkties is de lokatie ook aangewezen voor de aanleg van een, bij voorkeur ondergrondse, openbare parkeervoorziening met een capaciteit van 500 tot 700 plaatsen.

De ontsluiting voor autoverkeer vindt plaats vanaf de Middellaan. De zone tussen de nieuwbouw en de singel is alleen toegankelijk voor langzaamverkeer (Nijverheidssingel-oost).

LOKATIE 3: DONKVAART/HAAGDIJK



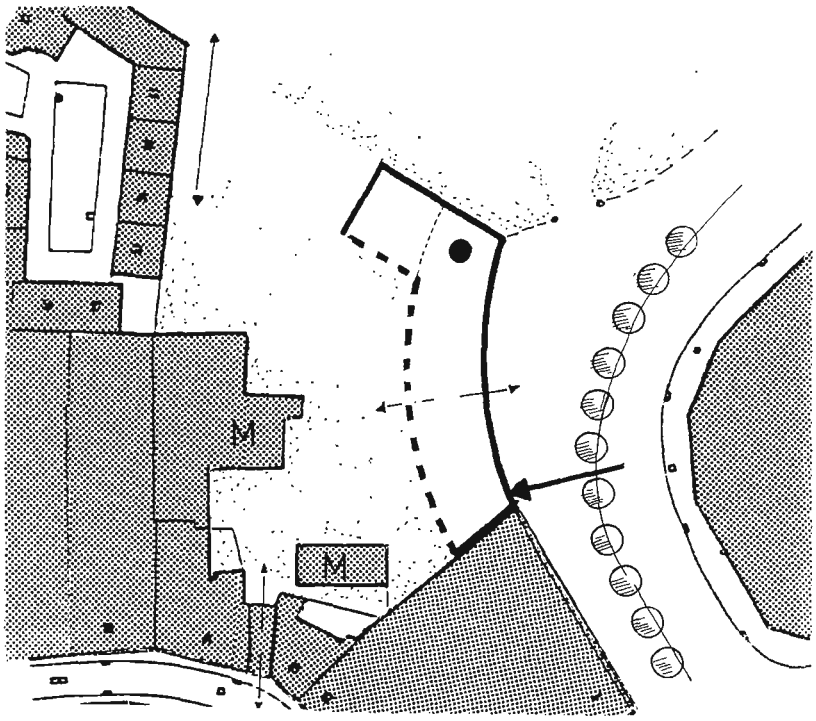
De huidige situatie van dit gebied is momenteel zeer rommelig. Veel open terreinen en enkele kleine bedrijfjes aan de zijde van de Donkvaart, geen goede begeleidende bebouwing langs de niet openbare verbinding van de Haagdijk met het achterliggende parkeerterrein en een ongewenste verkeerssituatie met betrekking tot de verkeersveiligheid op de toch al krappe en drukke Haagdijk. Daarnaast speelt de gehele ontwikkeling met betrekking tot het herbestemmen van de muziekschool, ter linkerzijde van de Primarkt.

Voorgesteld wordt om twee nieuwe wanden te realiseren die de bestaande routes begeleiden en een duidelijke begrenzing geven van de te handhaven parkeeraccomodatie. De hoofdfunktie is wonen.

De bestaande verbinding met de Haagdijk zal primair een langzaamverkeersverbinding moeten zijn en is niet bedoeld voor doorgaand autoverkeer.

Er wordt vanuit gegaan dat er voldoende afscherming is van het industrielawaai en dat het gebied valt onder een 30 km zone, waardoor geen ontheffing nodig is in het kader van de Wet Geluidhinder. Voor de bevoorrading van de Primarkt wordt uitgegaan dat deze plaats vindt in een afgesloten ruimte.

LOKATIE 4: CATHARINASTRAAT/J.F. KENNEDYLAAN

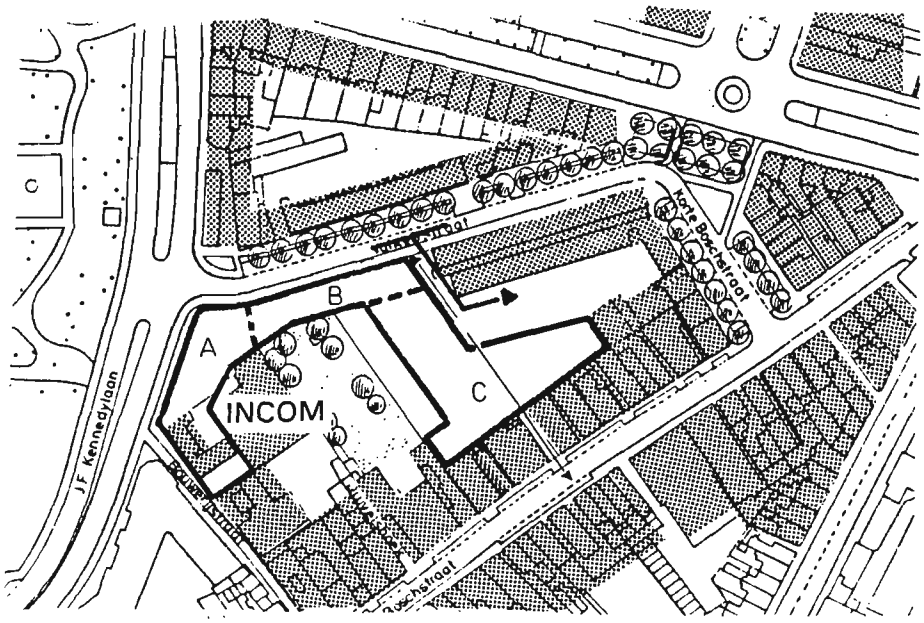


Het betreft hier een braakliggend terrein in de hoek van het park Valkenberg en het Begijnhof. De bestemming is gemengde doeleinden. De ontwikkeling van deze lokatie hangt samen met de reconstructie van het park Valkenberg en de J.F. Kennedylaan.

Voorgesteld wordt een bebouwing te realiseren die een afronding vormt van bouwblok Catharinastraat/J.F. Kennedylaan/park Valkenberg. Gezien het feit dat de aanwezige bebouwing aan de rand van het park Valkenberg met de achterzijde naar het park is gekeerd, zal het deel van de nieuwbouw grenzend aan het park zich oriënteren op het binnenhof van het complex, waaraan ook de reeds aanwezige monumenten gelegen zijn. Het hof kan een openbaar karakter krijgen.
Op de hoek J.F. Kennedylaan en het park Valkenberg dient een accent in de bebouwing opgenomen te worden. Het complex krijgt een woonfunktie met op de begane grond ruimte voor commerciële funkties.

In het plan zijn voetgangersverbindingen opgenomen met het park, de Catharinastraat en de J.F. Kenndylaan. De ontsluiting voor autoverkeer vindt plaats vanaf de J.F. Kennedylaan. Het parkeren dient ondergronds plaats te vinden.

LOKATIE 5: BOSCHSTRAAT/VALKENSTRAAT



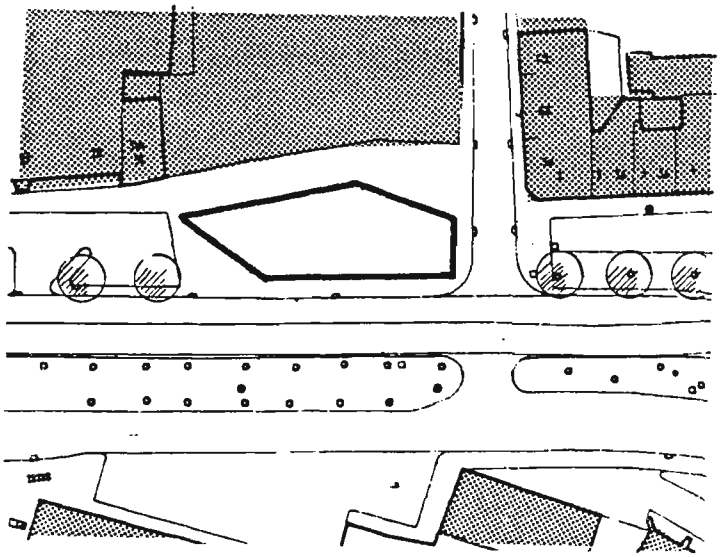
Deze lokatie betreft het herbestemmen van een aantal panden in de Boschstraat en de Valkenstraat (o.a. een garagebedrijf) en het bebouwen van de hoek Valkenstraat/J.F. Kennedylaan. Aan de zijde van de Boschstraat wordt rekening gehouden met het realiseren van een supermarkt voor de buurt. De bestemming is gemengde doeleinden.

Met name de ontwikkeling van de bebouwing op de hoek Valkenstraat/J.F. Kennedylaan vraagt om bijzondere aandacht gezien de huidige situatie; enerzijds het aanwezige complex van de INCOM en anderzijds de ligging van het Oude Vest riool in de ondergrond.

Van belang bij deze ontwikkeling zijn verder het behoud en respecteren van de tuin achter het Raffi-complex aan de Boschstraat en een langzaamverkeersverbinding met de Boschstraat.

Er dient bij de ontwikkeling rekening gehouden te worden met een aanwezige bodemverontreiniging.

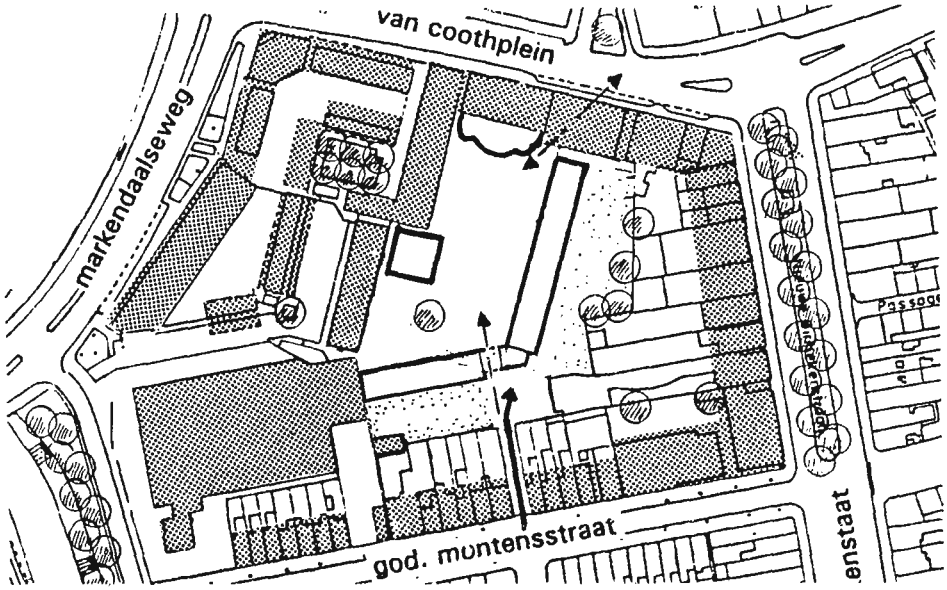
LOKATIE 6: OUDE VEST (EILAND)



Deze lokatie betreft het terrein voor de bibliotheek/muziekschool aan de Oude Vest. Momenteel is deze lokatie onbebouwd. Historisch gezien heeft er op deze plaats altijd bebouwing gestaan. Er is opnieuw behoefte aan een subtiel bebouwingselement als herkenningspunt aan de cityring en ter versterking van de relatie met de ontwikkelingen op het terrein van de Chassé-kazerne.

Het te bouwen element zal een kleinschalig karakter en bijzondere architectuur krijgen, bijvoorbeeld een "glazen huis". De nieuwbouw moet voldoende afstand houden (minimaal 5.00 m.) tot de bestaande bebouwing zodat er geen nauwe steeg onstaat. Daarnaast moet het de looproute en de aanleg van de busbaan langs de cityring niet blokkeren.

LOKATIE 7: CONCORDIA E.O. (SCHOUWBURG)

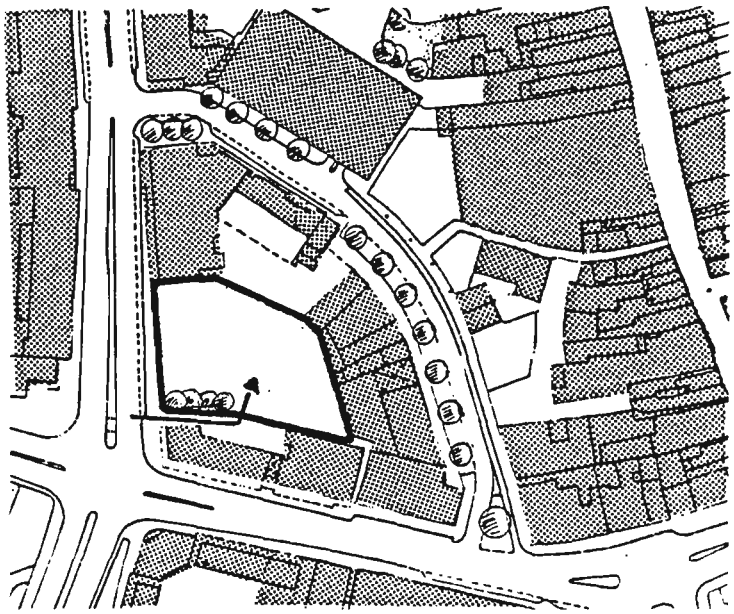


Na verplaatsing van de schouwburg naar het nieuwe Chassé-theater aan de Claudius Prinsenlaan, komt het gebouw en het achterliggende terrein vrij voor nieuwe ontwikkelingen. Aangrenzend aan deze lokatie speelt ook de wens om het huidig terrein van wasserij de Zon mee te nemen bij de totale planontwikkeling (zie ook lokatie 23).

Voor de lokatie op het Concordiaterrein is gekozen voor een binnenhof waaraan woningen zijn gelegen. Aan dit binnenhof neemt het hoofdgebouw een prominente plaats in. Van belang is het wel dat de achterzijde van het hoofdgebouw een opwaardering krijgt afgestemd op de nieuwe ruimte en op de mogelijke nieuwe funktie. Gedacht wordt aan horeca/restaurant. Voor de woningbouw op het binnenterrein wordt uitgegaan van maximaal 3 bouwlagen met een kap aan de zijde van de God. Montensstraat en maximaal 4 bouwlagen met een kap voor de overige blokken. Op de binnenhof is een iets hoger element denkbaar.

Het hof zelf moet een hoogwaardige invulling krijgen, gericht op het wonen en verblijven. Gedacht kan worden aan een materiaalkeuze die ook bij de herinrichting van de binnenstad wordt gebruikt en elementen zoals een speelgelegenheid voor kinderen, een fontein of vijver. Vanuit het binnenhof moeten er goede voetgangersverbindingen zijn naar de omgeving (Van Coothplein/God. Montensstraat/Marksingel). Het behoud van de aanwezige monumentale bomen is uitgangspunt.

LOKATIE 8: MARKENDAALSEWEG/VAN COOTHPLEIN



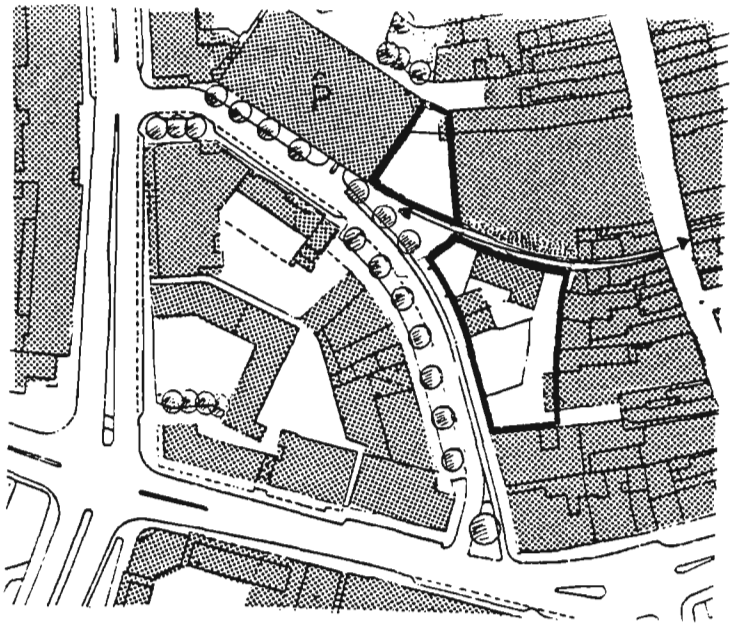
Op deze lokatie met de bestemming gemengde doeleinden is momenteel een school gevestigd, die op korte termijn opgeheven wordt. Er ontstaat dan de mogelijkheid tot nieuwbouw van woningen.

Het is nu een open plein met een rij waardevolle bomen en randbebouwing aan de achterzijde. Bij de ontwikkeling van deze lokatie moet rekening gehouden worden met voldoende afstand tot de aangrenzende woningbouw op de hoek van het Van Coothplein en het wegverkeerslawaai van de Markendaalseweg.

Enerzijds kan gekozen worden voor nieuwbouw, waarbij de bebouwing in de wand van de Markendaalseweg zoveel mogelijk gesloten dient te zijn. De bomen kunnen dan behouden blijven. Achter deze bebouwing is aanvullende woningbouw op het binnenterrein mogelijk. Anderzijds is het mogelijk de bestaande bebouwing opnieuw te gebruiken, waarbij het voorterrein wel een betere en hoogwaardiger invulling moet krijgen aansluitend op de bestaande boombeplanting.

De ontsluiting voor autoverkeer (inrit) vindt plaats vanaf de Markendaalseweg.

LOKATIE 9: CONCORDIASTRAAT

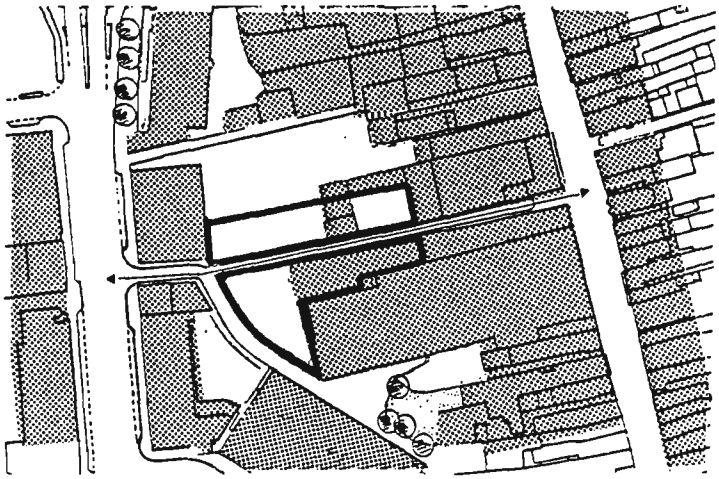


Het betreft hier deels bebouwde en deels onbebouwde percelen, met de bestemming gemengde doeleinden. Het is de bedoeling om aan deze zijde van de Concordiastraat de opengevallen terreinen in te vullen en zodoende een nieuwe en betere straatwand te realiseren.

De geplande nieuwbouw bestaat voor het zuidelijk deel uit woningen en eventueel commerciële funkties (uitgezonderd detailhandel) op de begane grond en voor het noordelijk deel een mogelijkheid voor uitbreiding van de parkeergarage met op de begane grond bevoorrading of op de verdiepingen detailhandel (uitbreiding C&A) in combinatie met bevoorrading op de begane grond. In beide gevallen moet bekeken worden of een combinatie met een fietsenstalling op deze lokatie mogelijk is. Langs de steeg is aan de zuidzijde en op de kop met de Concordiastraat wel detailhandel toegestaan.

Het handhaven en zo mogelijk verbeteren van de kwaliteit en de routing van de bestaande voetgangersverbinding via de Doelsteeg is randvoorwaarde bij de ontwikkeling van deze lokatie.

LOKATIE 10: BLEEKSTRAAT

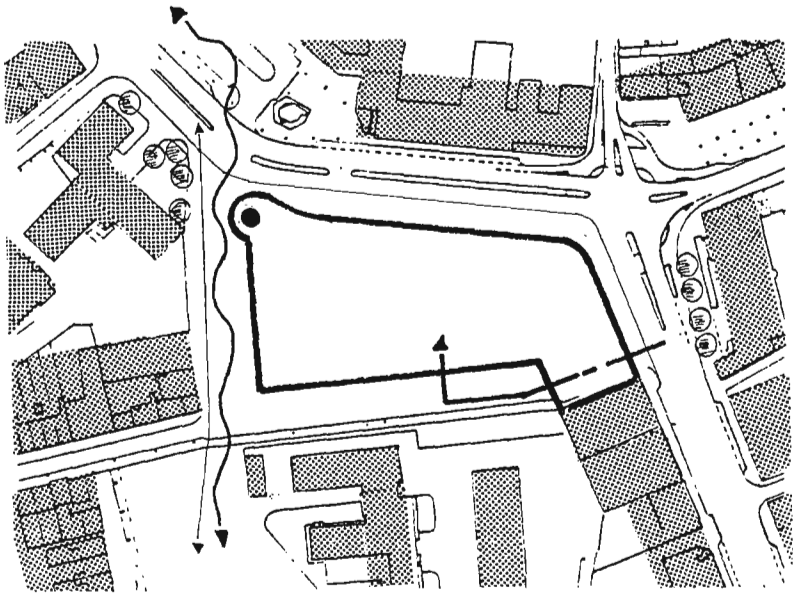


Bij deze lokatie is het de bedoeling dat de straatwanden van de Bleekstraat, als belangrijke voetgangersverbinding tussen de Ginnekenstraat en de Markendaalseweg, opgewaardeerd worden. Momenteel zijn het of gesloten zijgevels of open terreinen die in gebruik zijn als parkeerplaats.

Het is de bedoeling hier op de begane grond meer levendigheid te realiseren met op de verdieping wonen. Hiermee wordt ook sociale veiligheid in met name de avonduren (routing naar de parkeergarage) verbeterd. Daarnaast moet gekeken worden of hier een fietsenstalling gerealiseerd kan worden.

Het handhaven van de steeg als voetgangersverbinding en route voor het bedienend verkeer is een randvoorwaarde.

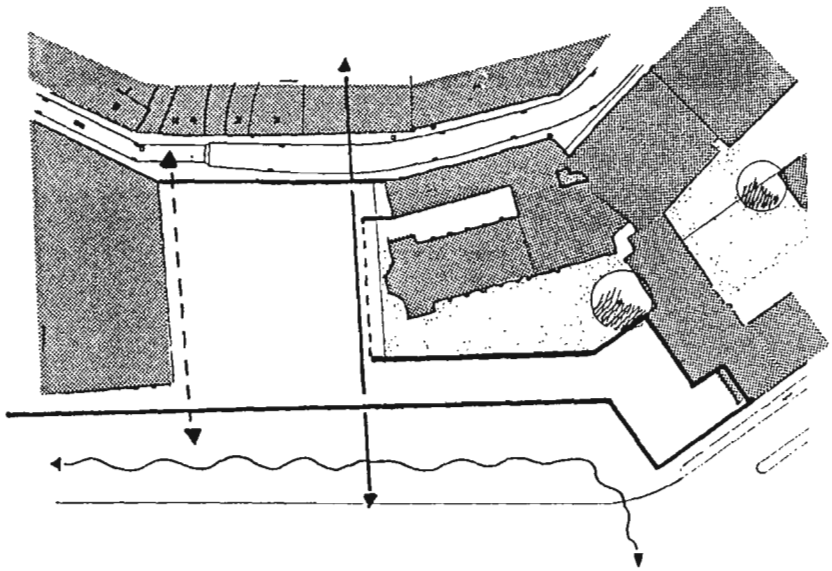
LOKATIE 11: MARKENDAALSEWEG (POLITIEBURO)



De ontwikkeling van deze lokatie met bestemming gemengde doeleinden, is vooral gericht op het verbeteren van de ruimtelijke kwaliteit. Met name het ontbreken van bebouwing op de hoek voor het huidige politieburo wordt als een ongewenste onderbreking van de gevelwanden gezien. Daarnaast biedt deze lokatie mogelijkheden voor de vestiging van detailhandel van grotere omvang en versterking van de woonfunktie in de binnenstad. De geplande nieuwbouw bevat commerciële funkties (inclusief detailhandel) op de begane grond, wonen op de verdiepingen en een ondergrondse parkeergarage ten behoeve van de woningen.

Bij deze bebouwingslokatie wordt ermee rekening gehouden dat een waterverbinding kan worden aangelegd volgens het aangegeven tracé. In zuidelijke richting kan via hetzelfde tracé ook een langzaamverkeersroute gerealiseerd worden (zie ook lokatie 24). De ontsluiting voor het autoverkeer vindt plaats vanaf de O. van Hoornestraat-oost.

LOKATIE 12: MARKENDAALSEWEG/NIEUWSTRAAT



Op deze lokatie is een ontwikkeling voorzien ten behoeve van commerciële funkties op de begane grond, woningen en een uitbreiding van de huidige Tolbruggarage met ± 250 parkeerplaatsen. Gestreefd wordt om de uitbreiding van het parkeren zo compact bij de huidige garage te realiseren, zodat maximale ruimte voor de andere funkties overblijft. Langs de Nieuwstraat en de Markendaalseweg wordt uitgegaan van wonen op de verdiepingen. Voor het overige vlak wordt parkeren op de verdiepingen open gehouden. Nader onderzoek moet aantonen of het parkeren boven en/of ondergronds moet plaats vinden en waar de toegang tot de garage komt te liggen.

Belangrijk is de relatie met de ontwikkeling van het MAB/V&D complex. De opengehouden ruimte tussen de twee aangegeven lokaties dient primair het bereikbaar maken van het bevoorradingsterrein van dit complex.

Door een bebouwingsblok te realiseren voor de huidige kapel, wordt er een groene binnenruimte gevormd, aansluitend op de aanwezige c.q. te verbeteren binnenruimte achter het complex op de hoek Markendaalseweg/Waterstraat. Hiermee worden deze ruimtes toegevoegd aan het systeem van binnenruimtes zoals deze in de stad worden onderscheiden. Uitgangspunt is het handhaven van de aanwezige monumentale boombeplanting.
Dit houdt in dat, om een redelijke bouwbreedte te kunnen realiseren, de huidige rooilijn verlegd wordt richting de Markendaalseweg. De nieuwe rooilijn wordt doorgetrokken tot het reeds bestaande knikpunt in de rooilijn van de aanwezige bebouwing links van de Tolbruggarage.

De strook bebouwing voor de kapel vormt samen met een uitbreiding van het hoekpand een betere beëindiging van de ruimte. Deze ruimte biedt de mogelijkheid om hier een onderdeel van de waterverbinding tussen de haven en de singel te realiseren (zie ook lokatie 11 en 24).

3. ONTWIKKELINGSLOKATIES (wijzigingsbevoegdheid) 20 t/m 25

Op 6 plaatsen in het plan zijn ontwikkelingsmogelijkheden via wijzigingsbevoegdheden van de bestemming opgenomen. Voor deze plaatsen wordt wijziging van de ontwikkeling verwacht en/of opengehouden. Het gebruik van de wijzigingsbevoegdheid moet worden afgestemd op het beleid, zoals dat in de toelichting voor de verschillende funkties is aangegeven. De wijziging kan alleen plaats vinden binnen bepaalde randvoorwaarden.

Voor het terrein Beijerd-Vlaszak wordt een bebouwing met woningen en behoud van het openbare parkeren mogelijk geacht. Toename van de woonbestemming past in het binnenstadsbeleid.

Voor het Chasseveld is enige ontwikkeling opengehouden aansluitend op de aangrenzende bestemming 'Grootschalige Voorzieningen'. Het gebruik van deze wijzigingsbevoegdheid is pas gewenst als de ontwikkeling van de bestemming 'grootschalige voorzieningen' duidelijk is.

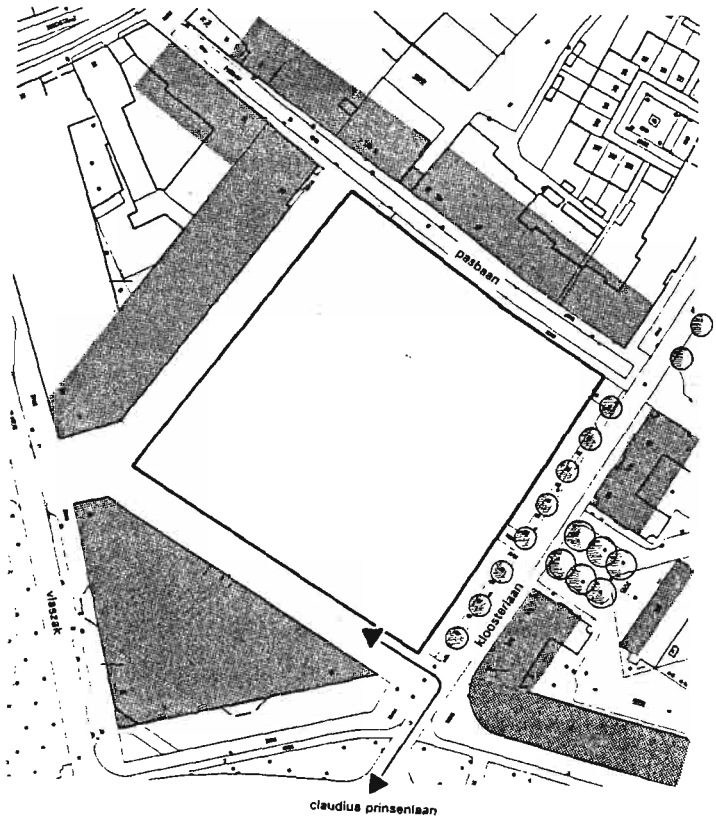
Ontwikkeling van het terrein 'Achter de Lange Stallen' komt in beeld voor de verdere ontwikkeling van de detailhandel en past overigens in het beleid voor parkeren en wonen.

Voor de bedrijfsbestemming van wasserij De Zon is de wijzigingsbevoegdheid opgenomen, omdat rekening wordt gehouden met het vertrek van dit bedrijf. De vervolgbestemming 'wonen' past het best in die omgeving.

Voor het zuidelijk deel van de Seelig-kazerne wordt een beeindiging van het militaire gebruik verwacht. De vervolgbestemming van dit omvangrijke terrein is optimaal afgestemd op de behoeften in de binnenstad en de potentiële mogelijkheden die het terrein biedt.

Voor het K.M.A.-terrein worden ontwikkelingsmogelijkheden opengehouden gelet op de bijzondere kwaliteiten van dit terrein en de snelle veranderingen op het gebied van onderwijs en defensie.

LOKATIE 20: TERREIN BEIJERD-VLASZAK



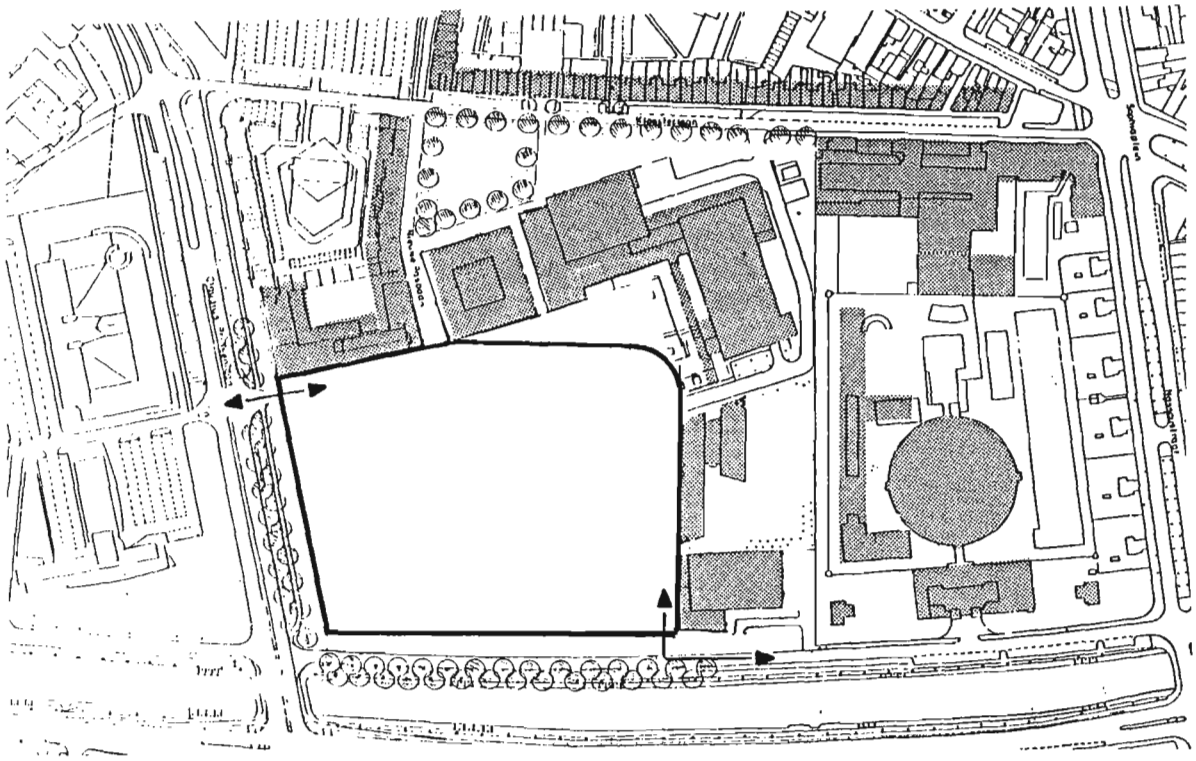
Het betreft een terrein met de bestemming parkeerdoeleinden met een wijzigingsbevoegdheid. Het is een onbebouwd terrein en in gebruik als parkeerterrein met een capaciteit van 400 plaatsen.
De mogelijkheid wordt opengehouden om een deel van het terrein te bebouwen met woningen en bijzondere funkties op de begane grond aan de zijde van de Pasbaan en de Kloosterlaan. Het huidig aantal parkeerplaatsen dient gehandhaafd te blijven.

In het plan dient rekening gehouden te worden met voldoende afstand tot de aanwezige woonbebouwing aan de westzijde en de toegankelijkheid van zowel het openbaar parkeren als de privé-parkeerkelders van het woongebouw en kantorencomplex.

De rooilijn aan de zijde van de Kloosterlaan is zodanig gekozen dat er voldoende ruimte is voor een bomenrij. Voor de Pasbaan is gekozen voor het afmaken van het kenmerkende smalle straat- c.q. steegprofiel. Beide rooilijnen sluiten aan op de aanwezige bebouwingsstructuur.

De ontsluiting vindt plaats zo dicht mogelijk bij de aansluiting Claudius Prinsenlaan-Kloosterlaan.

LOKATIE 21: CHASSÉVELD



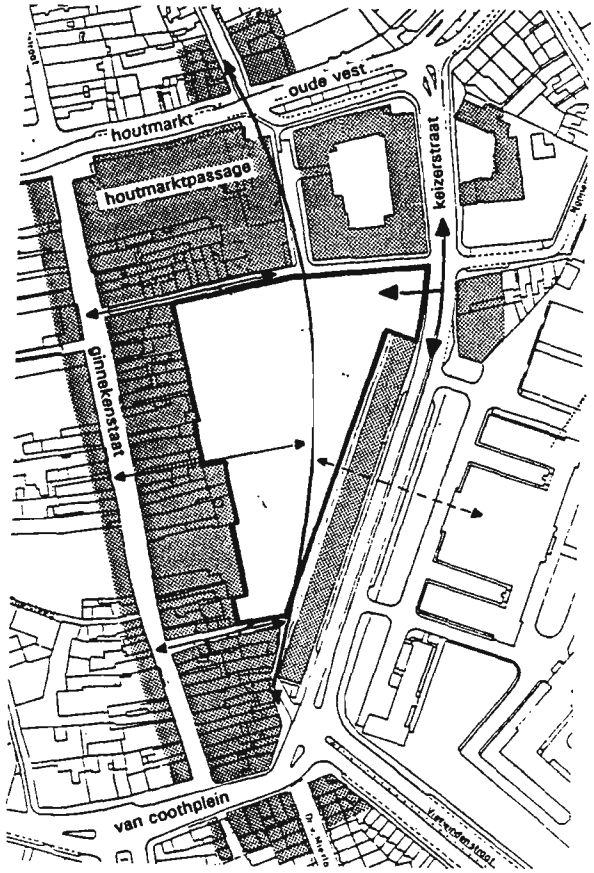
Het huidige chasséveld valt onder de bestemming parkeerdoeleinden met een wijzigingsbevoegdheid. Het terrein is onbebouwd en in gebruik als parkeerterrein met een (te handhaven) capaciteit van 1200 parkeerplaatsen. Daarnaast wordt het terrein gebruikt voor grootschalige activiteiten zoals de kermis.

Voor dit terrein moet gestreefd worden naar een intensivering en verbetering van de ruimtelijke opbouw en kwaliteit, waarbij rekening moet worden gehouden met het mogelijk toevoegen van beperkte hoeveelheden bebouwing. De bestemming zal grootschalige voorzieningen worden en er zal maximaal 10.000 m2 b.v.o. kantoren mogen worden toegevoegd. Daarnaast is een eventuele bouw van een boven en/of ondergrondse parkeergarage niet uitgesloten.

Het terrein zal voor ± 80 % onbebouwd moeten blijven ten behoeve van het parkeren en de grootschalige activiteiten. De westzijde van het terrein dient onbebouwd te blijven gezien het zicht op en oriëntatie van de aan deze zijde aanwezige bebouwing.

De hoofdontsluiting vindt plaats vanaf de Claudius Prinsenlaan.

LOKATIE 22: MOLSTERREIN / ACHTER DE LANGE STALLEN

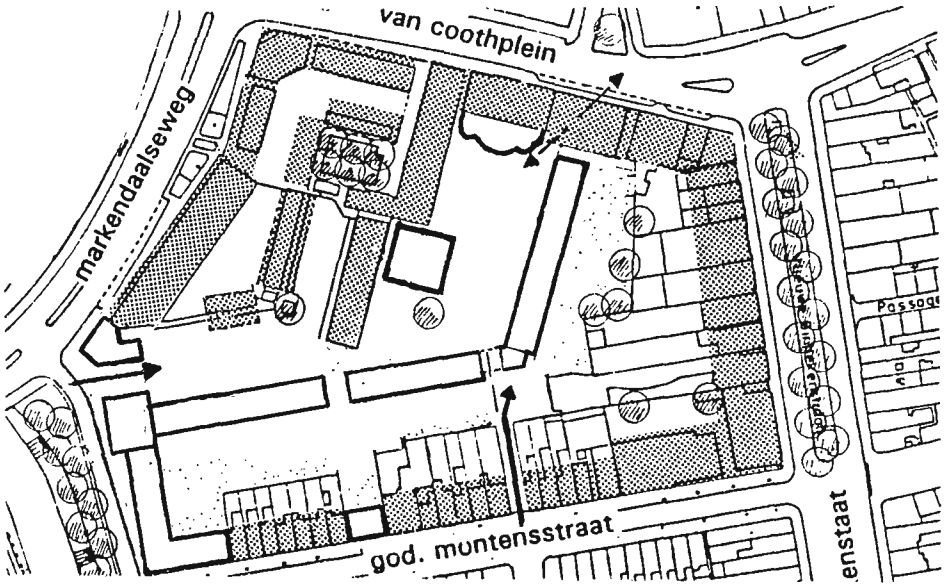


Dit terrein valt onder de bestemming parkeerdoeleinden met een wijzigingsbevoegdheid. Het is onbebouwd en in gebruik als parkeerterrein, met een capaciteit van 500 openbare parkeerplaatsen.

Het is de bedoeling om hier een uitbreiding van het kernwinkelgebied en wonen te realiseren. Dit houdt in dat er goede en logische aansluitingen moeten komen op het bestaande voetgangers-/winkelgebied. Binnen het plangebied moet een goed en helder voetgangerscircuit worden opgenomen. Hierbij moet ook rekening gehouden worden met eventuele verbindingen met het nog te ontwikkelen Chassé-terrein. Voor het realiseren van een goede relatie met de Kerkstraat/Halstraat is aanpassing van de huidige Houtmarktpassage gewenst.

Het aantal parkeerplaatsen dient gehandhaafd te blijven en in een ondergrondse garage ondergebracht te worden. Deze kan gekoppeld worden met de aanwezige ondergrondse garage in de Houtmarktpassage. Hierdoor is er slechts één in/uitgang nodig. Deze toegang tot de parkeergarage zal bij de aangegeven aansluiting op de Keizerstraat gesitueerd moeten worden, om zodoende het voetgangerscircuit zo min mogelijk te verstoren.

LOKATIE 23: WASSERIJ DE ZON / CONCORDIA

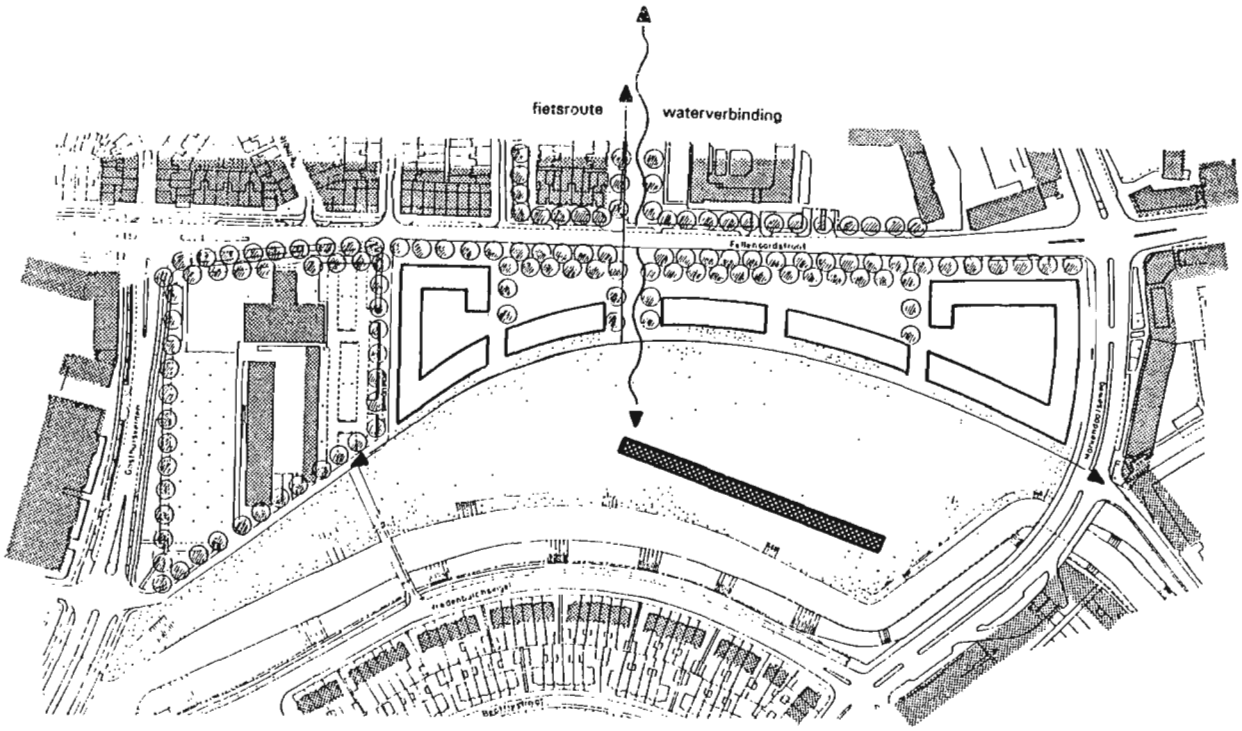


Indien de huidige wasserij verplaatst wordt, ontstaat via een wijzigingsbevoegdheid ruimte voor woningbouw.

De inrichting van deze lokatie hangt nauw samen met de toekomstige indeling van het huidige schouwburgterrein Concordia. Gekozen is voor een bebouwingswand aan de zijde van de Marksingel, aansluitend op de wanden aan de Markendaalseweg en de Marksingel/God. Montensstraat, waardoor het karakter van gesloten bouwblokken dat kenmerkend is voor dit gebied voortgezet wordt. Aan de binnenzijde zijn verschillende bebouwingsmogelijkheden denkbaar. De verbinding met het Concordiaterrein is mogelijk met één bouwstrook, zoals hier aangegeven , of met twee bouwstroken.

Het parkeren moet op eigen terrein onder de geplande nieuwbouw worden gerealiseerd. De bestaande woningbouw ten noorden van deze lokatie moet voor autoverkeer vanaf de Marksingel bereikbaar blijven.

LOKATIE 24: ZUIDELIJK DEEL SEELIGKAZERNE



Indien het aanwezige kazernecomplex op dit deel opgeheven wordt, ontstaat via een wijzigingsbevoegdheid een unieke ruimte voor groen en woningbouw. Het hoofdelement wordt gevormd door een park. Hiermee wordt recht gedaan aan deze bijzondere plek in de binnenstad, die gekenmerkt wordt door het samenkomen van twee beken, te weten de Mark en de Aa of Weerijs. De inrichting van het park moet nader uitgewerkt worden, waarbij het samenkomen van de beken, het element water/verlanding, het eventueel realiseren van een waterverbinding tussen dit gebied en de haven en de positie van de witte huisjes belangrijke thema's vormen. Het parkgebied is niet voor autoverkeer toegankelijk.

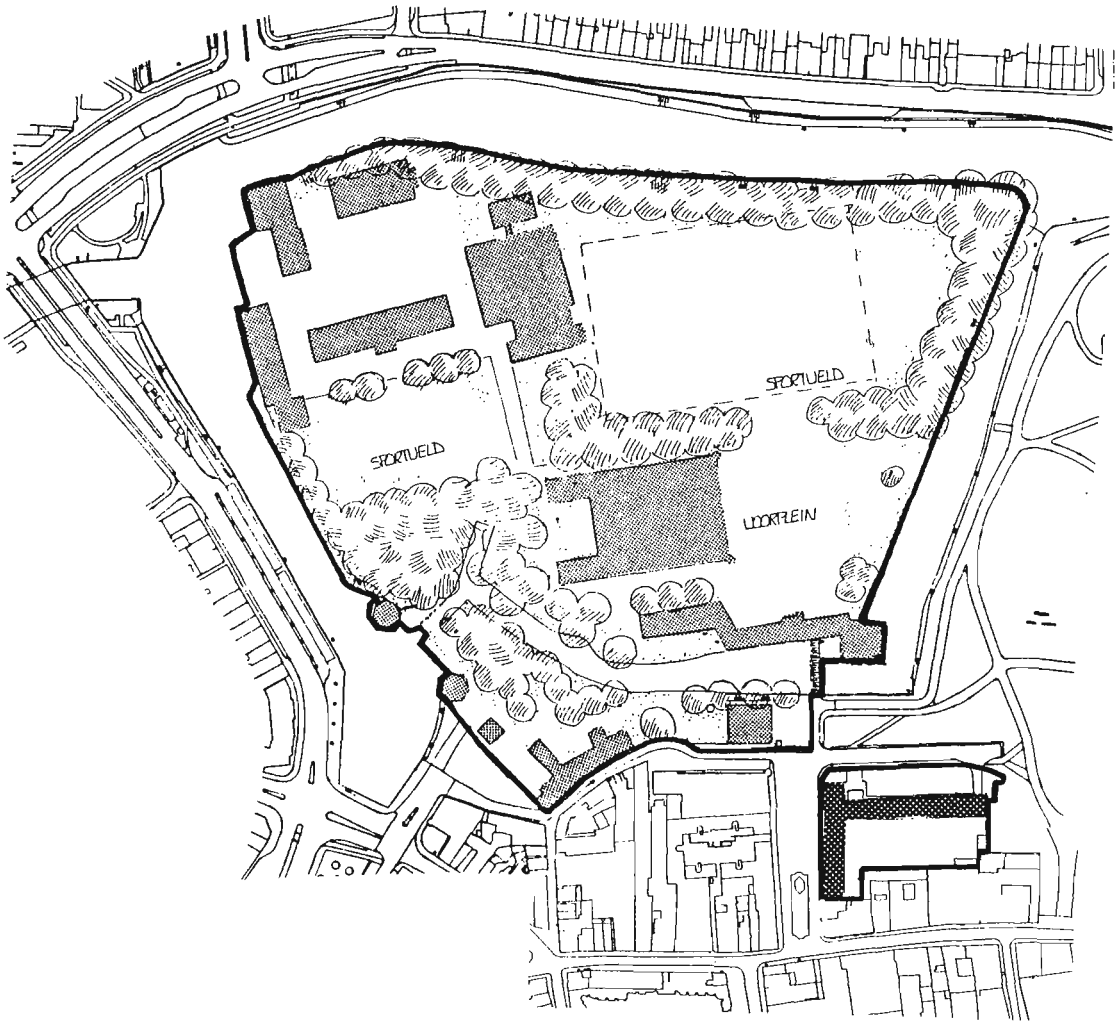
De woonbebouwing concentreert zich aan de noordzijde van het plangebied en vormt een overgang tussen park en stad. De bebouwing zal aan de zijde van het park qua architectuur en woningtype een duidelijke samenhang met het park moeten vertonen en het bijzondere karakter van het gebied moeten ondersteunen. Op de hoek Fellenoordstraat-Markendaalseweg is ruimte voor een bijzondere funktie, zoals een publiekgericht kantoor, dienstverlening of voorzieningen. Op de bovenstaande tekening is een verkavelingsmogelijkheid voor het plangebied aangegeven.

Op de grens van park en bebouwing is een fietsroute geprojecteerd, waarmee in dit deel van de stad voldaan wordt aan de wens om langs de gehele binnensingel een hoofdfietsroute te realiseren. Tevens biedt deze route de mogelijkheid om een aansluiting te realiseren richting de historische binnenstad langs het tracé waar ook de waterverbinding is gepland.

De bestaande laanbeplanting aan de zijde van de Fellenoordstraat dient behouden te blijven.

Ontsluiting van het terrein vindt plaats vanaf de Fellenoordstraat.

LOKATIE 25: K.M.A. TERREIN



Het K.M.A.-terrein heeft een grote betekenis voor de stad vanwege de cultuurhistorische en ruimtelijke waarde en de centrale ligging in de stad. Het grote en zeer ruime complex kan een belangrijke bijdrage leveren voor de ontwikkeling van de stad en het verbeteren van de kwaliteit en de funktie van de noordzijde van de binnenstad en de omgeving van het station; zie ook het structuurplan binnenstad. Intensievering van het gebruik en verdere bebouwing van het terrein worden mogelijk geacht met behoud van de monumentale bebouwing en het parkachtig karakter. Dergelijke ontwikkelingen zijn alleen aanvaardbaar als de ruimtelijke en cultuurhistorische kwaliteit niet wordt aangetast. Het verdient aanbeveling op het terrein geen autoverkeer toe te laten (campus-karakter). Aan de ontwikkeling van plannen dient een studie van de culturele, historische, ruimtelijke en landschappelijke waarden vooraf te gaan.

4. NADER UIT TE WERKEN (CHASSÉTERREIN)

4.1 algemeen

Tot 1994 was het Chasséterrein in gebruik als kazerne. Het terrein is aangekocht door de gemeente Breda voor verdere ontwikkeling. Het oostelijk gedeelte is inmiddels in gebruik genomen door de bebouwing van de stadskantoren I en II en het Chassétheater.

Het nu ongebruikt liggende terrein van ongeveer 13 ha biedt een unieke kans om de functie van de binnenstad te versterken. De ontwikkelingsrichtingen, zoals die in het Structuurplan Binnenstad 1992-2007 zijn aangegeven, zullen worden aangehouden.

Om voldoende flexibiliteit te behouden voor deze ontwikkeling is gekozen voor een nader uit te werken bestemming voor de hoofdzakelijk onbebouwde delen van het terrein. Voor het Nonnenveld en de omgeving van de Klooster-kazerne is een gedetailleerde bestemming opgenomen, die beter past bij de bestaande ruimtelijke en funktionele situatie.

4.2 de hoofdopzet

In het Structuurplan Binnenstad 1992-2007 worden in het bijzonder de volgende ruimtelijk-funktionele uitgangspunten voor de ontwikkeling van het Chasséterrein genoemd:

- hoofdbestemming wonen, langs de randen aan de stadszijde ook andere stedelijke funkties
- rekening houden met de ontwikkeling van het culturele circuit
- versterking/behoud van de (binnen)stedelijk groenstructuur; de relatie met de singel speelt een bijzondere rol
- verbetering van de relatie van het gebied met het stadshart
- aandacht voor de structuur van de stedelijk ruimten en hoogwaardige inrichting daarvan

In het gemeentelijk parkeerbeleid is op het Chasséterrein voorzien in een openbare parkeeraccomodatie van ongeveer 600 plaatsen ten behoeve van de bereikbaarheid van het kernwinkelapparaat. Het Chasséterrein speelt in de verkeersstructuur van de binnenstad verder geen rol. Doorgaand verkeer over het terrein moet worden voorkomen.

4.3. stedebouwkundige achtergronden en uitwerking

*** historie**

Na de opheffing van de verdedigingswerken omstreeks 1870 is aan de ZO-zijde van de binnenstad een ondoordringbaar militair terrein ontstaan gelegen tussen de v.Goorstraat en de Nassaustraat.

Pas in de jaren '50 komt de stad aan deze zijde tot ontwikkeling door de aanleg van de Cl.Prinsenlaan en de Keizerstraat, die 'achter' langs de militaire stallen wordt aangelegd. Pas in 1981 worden de Lange Stallen door het Ministerie van Defensie afgestoten en verbouwd tot ateliers en woningen.

Tot op heden is duidelijk dat de Keizerstraat een verkeersdoorbraak is geweest, die nog geen goede inpassing in het stedelijk weefsel heeft gevonden. Ook de Cl.Prinsenlaan en het Chasséveld hebben nog geen afgeronde stedebouwkundige ontwikkeling. Zelfs de Oude Vest heeft nog steeds kenmerken van de vroegere ligging achteraf.

Op het terrein hebben vooral de Klooster-kazerne en het oude hoofdgebouw van de Chassé-kazerne een monumentale waarde. Het hoofdgebouw is gebouwd in 1898 in neo-renaissancestijl. De Klooster-kazerne stamt van het Sint Catharinadal klooster, gesticht in 1308. De kerk is gebouwd in 1502. Na een gebruik voor school en woningen werd de kerk vanaf 1814 onderdeel van de kazerne. Toen is ook de carré-vormige bebouwing ontstaan. De oude kerk en de tegenoverliggende stal aan de Oude Vest zijn rijksmonument.

* **landschappelijke aspecten**

Het open karakter van het Chasséterrein is kenmerkend voor de structuur van de huidige binnenstad. Het vormt een contrast met het stadshart, de oude uitlopers en de negentiende eeuwse stadsdelen. Het vormt ook de basis voor de verscheidenheid langs de singel. De relatie met het Wilhelminapark geeft de gehele omgeving een parkachtig karakter en bijzondere kansen voor de ontwikkeling.

Het Chasséterrein ligt op de overgang van de binnenstad naar de singels. Als onderdeel van natuurlijke processen wordt gedacht aan een ecologische dooradering van het terrein vanaf de singel door groen, lossere bebouwing en een waterstelsel. Verder staan op het Chasséterrein een aantal boomgroepen en solitairen, die van belang zijn en, die in het ontwikkelingspoces van dit gebied een sturende rol kunnen vormen.

* **de funktionele aspecten**

Het omvangrijke terrein en de hoofdbestemming wonen geeft de gelegenheid om voor verschillende doelgroepen te bouwen. Binnen het totaal van de regionale en stedelijk woningmarkt kan het terrein een sterke bijdrage leveren om te voorzien in het tekort 'kwalitatief hoogwaardig stedelijk wonen'. Een unieke plek in de regio voor het wat duurdere segment van gestapelde koop- en huurwoningen. Specifieke doelgroepen daarbij zijn de 'jonge ouderen', toe aan een nieuwe woon- en levensfase, en de jonge tweeverdieners, die zich nog niet te veel aan een woon- en werkplek willen binden. Dergelijke groepen geven op zich weer een grotere verscheidenheid en verrijking van de binnenstad.

Voor het oorspronkelijk hoofdgebouw van de kazerne wordt rekening gehouden met een funktie als museum. Er is een samenwerking van verschillende museale funkties, waar onder het Breda's museum, in voorbereiding.

Zoals in het Structuurplan Binnenstad was voorzien, wordt aan de randen aan de stadszijde van het terrein ruimte voor andere stedelijke funkties opgenomen. Daartoe kunnen allerlei funkties behoren, zoals kantoren, diensten, detailhandel en horeca. Maar wel in beperkte mate en alleen aan de stadszijde, zodat de woonfunktie op het terrein en kantoor- en centrumfunkties elders niet worden geschaad.

Voor de kantoren en diensten wordt gestreefd naar kleine publiekgerichte kantoren en diensten tot een beperkte totaal omvang. Als detailhandel zijn alleen kleine boetieks en aan ateliers gekoppelde ondergeschikte verkoop funkties toegestaan. In de horeca worden de mogelijkheden beperkt tot een muziekcentrum ter vervanging van Para, en enkele restaurants en andere 'zachte' horeca. Verder wordt uitgegaan van een hotel, eventueel annex congres- en uitgaanscentrum, nabij de Klooster-kazerne.

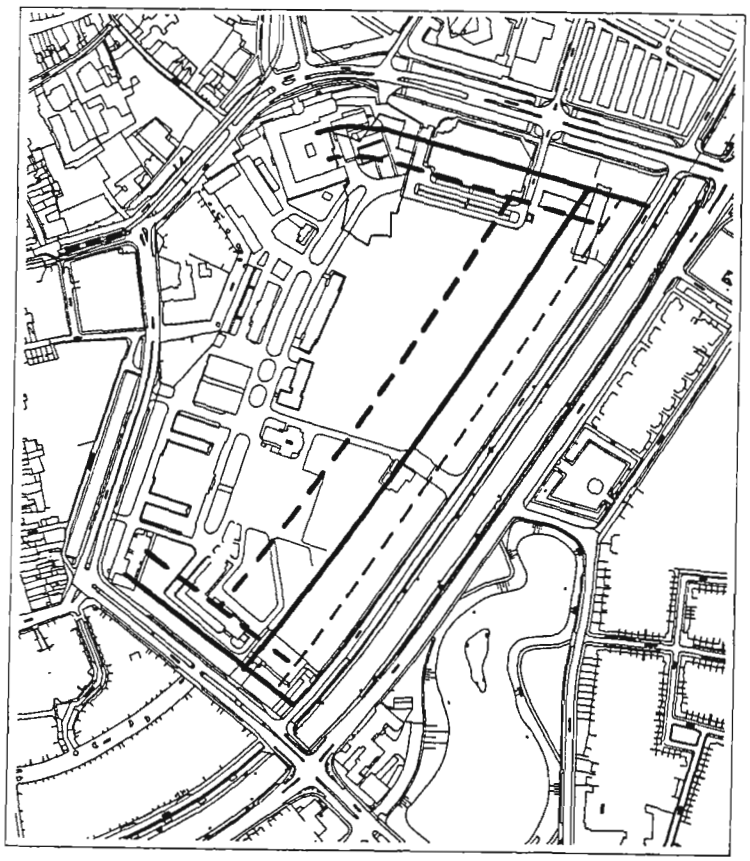
* **het verkeer**

De verkeerscirculatie op het Chasséterrein sluit aan bij het reeds vastgestelde beleid (zie toelichting verkeer). Over het terrein vindt geen doorgaand verkeer plaats. De ontsluiting voor autoverkeer is vanaf de ring Cl.Prinsenlaan, Oude Vest, Keizerstraat, Vierwindenstraat. De geplande 600 openbare parkeerplaatsen zijn bereikbaar vanaf de Cl.Prinsenlaan en eventueel gedeeltelijk via de Vierwindenstraat / Keizerstraat, doch alleen buiten het woongebied om.

Goede langzaamverkeersroutes en oversteekpunten zijn in het bijzonder gewenst naar het Chasséveld, de Kloosterlaan, de Molenstraat, het Nonnenveld, de Akkerstraat, het Van Coothplein en de v.Goorstraat.
De Chassésingel wordt primair bestemd voor langzaam verkeer. Versterking van de relaties met de Ginnekenstraat via meerdere voetgangersverbindingen is gewenst. Behalve een goede funktionele invulling hebben al deze routes een goede ruimtelijke uitwerking nodig.

* **het milieu**

Ten aanzien van de geluidhinder wordt ernaar gestreefd in het gebied uit te gaan van de voorkeursgrenswaarde. Door de toepasssing van open-asfalt op de Wilhelminasingel wordt dat voor vrijwel het gehele terrein mogelijk. Ten behoeve van woonbebouwing langs de Vierwindenstraat en de Keizerstraat wordt uitgegaan van een ontheffing hogere grenswaarde. Het stedelijk karakter maakt hier bebouwing gewenst en er zijn geen reëele mogelijkheden om verkeersintensiteit en -lawaai verder terug dringen.
(zie verder het akoestisch onderzoek in de bijlagen)



55 dB(A)-contour

50 dB(A)-contour

55 dB(A)-contour
50 dB(A)-contour
bij toepassing twinlay

AFBEELDING 27: GELUIDSCONTOUREN CHASSÉTERREIN

VIII. MILIEUHYGIENE

1. ALGEMEEN

Het verbeteren van het milieu is ook in de binnenstad een belangrijke doelstelling. Het is in het belang van zo'n compact stedelijk gebied om onderlinge hinder te onderkennen en te voorkomen. De milieukwaliteit moet in evenwicht komen met alle gevestigde stedelijke belangen en wensen voor de ontwikkeling van stedelijke funkties. Een hoge milieukwaliteit is daarvoor nodig en heeft bovendien een wervende betekenis voor het centrum.

De milieukwaliteit heeft in de binnenstad een bijzonder karakter. De milieunormen moeten in zo'n bestaand stedelijk gebied worden afgestemd op de aanwezige dichte bebouwing en hoge gebruiksintensiteit. Specifiek voor de binnenstad is de bijzondere betekenis van binnenstadsmilieu als verblijfsmilieu. De tot ecologische zone aangewezen singels (als onderdeel van het bekensysteem in deze regio) maakt de binnenstad helemaal tot een bijzonder milieu.

Niettegenstaande het belang van het milieu in de binnenstad, is in het juridische deel van het bestemmingsplan terughoudendheid gewenst met betrekking tot de milieuaspekten. Dat kan ook gelet op de sterk verbeterde milieu wetgeving. De koppeling van de milieuvergunning aan de bouwvergunning maakt het opnemen van allerlei milieunormen en milieuzones niet meer zinvol. Vooral de doelstellingen moeten helder zijn in relatie tot de overige aspecten van het beleid in de binnenstad.

2. HET MILIEU-PLANOLOGISCH KADER

De voorgestelde beleidslijn van intensivering van funkties in de binnenstad, hoge bebouwingsdichtheden, het terugdringen van het autoverkeer en de verbetering van het verblijfsklimaat passen zowel in het planologisch als in het milieubeleid.

Verdichting van de bestaande stedelijke gebieden is vanuit milieu-oogpunt gezien positief. Daarmee wordt de aanslag op voor de natuur belangrijke onbebouwde gebieden verminderd. Door compacte steden wordt bovendien de hoeveelheid verkeer beperkt en dus veel milieuhinder en verontreiniging voorkomen.
De verdichting kan niet onbeperkt plaatsvinden. De hinder tussen verschillende stedelijke funkties onderling en de wens van een hoogwaardige verblijfskwaliteit legt grenzen op aan de verdichting. Bovendien is ook in de binnenstad ruimte nodig voor ecologische kwaliteit en natuurwaarden.
Vanuit de huidige situatie van de binnenstad, met vele open ruimten, is verdichting op basis van de gestelde kwalitatieve voorwaarden nog goed mogelijk. Uitgangspunt is daarbij een toename van stedelijke funkties in combinatie met verbetering van de ecologische kwaliteit. Dat laatste kan worden bereikt door een beter beheer van de singels, aanpassing van de waterhuishouding in de binnenstad, toename van het openbaar groen, terugdringen van het autoverkeer en beperking van het verharde en bebouwde oppervlak.

3. HET VERBLIJFS- EN WOONMILIEU

De kwaliteit van het (verblijfs)milieu in de binnenstad wordt bepaald door de invloed van verschillende bronnen: bedrijven, horeca, evenementen en verkeer zijn daarbij de belangrijkste. Maar ook de hoeveelheid verhard en bebouwd oppervlak is van belang.

* bedrijven

In de binnenstad worden alleen bedrijven in de categorien 1 en 2 en daarmee gelijk te stellen bedrijven toegelaten. Het beleid van de gemeente is immers gericht op een gemengde woon- werk- en verblijfsfunktie in dit gebied. Op grond hiervan worden ook categorie 2 bedrijven toegestaan, zoals warenhuizen, café's en cafetaria's, hotels, theaters en kantoren.

Voor bestaande bedrijven, die tot een hogere categorie behoren, wordt gestreefd naar aanpassing van de bedrijfsvoering in het kader van de Wet Milieu Beheer. Dit betreft over het algemeen kleine bedrijven zoals drukkerijen, fotozaken en dergelijke. Grote bedrijven komen in de binnenstad vrijwel niet voor. Voor het garagebedrijf aan de Valkenstraat en voor wasserij de Zon wordt gestreefd naar een verplaatsing en/of vervanging op kortere of langere termijn. Zodoende zal een goed evenwicht kunnen worden bereikt tussen de milieukwaliteit en de funktionele ontwikkeling van de binnenstad: de groei van centrumfunkties in combinatie met een hoogwaardig verblijfs- en woonklimaat.

* evenementen

De binnenstad kent jaarlijks vele grote evenementen, zoals carnaval, taptoe, jazzfestival, kermis, braderiën, circus, beurzen, specifieke sportwedstrijden en optochten. Deze evenementen horen thuis in de binnenstad. Er wordt naar gestreefd de evenementen te concentreren op enkele plaatsen, zoals de Grote Markt en het Chasséveld, waar het aantal bewoners beperkt is. Evenementen op andere plaatsen worden gelimiteerd in aantal (de zogenaamde 12 dagen regeling) en in hinder.

* verkeer

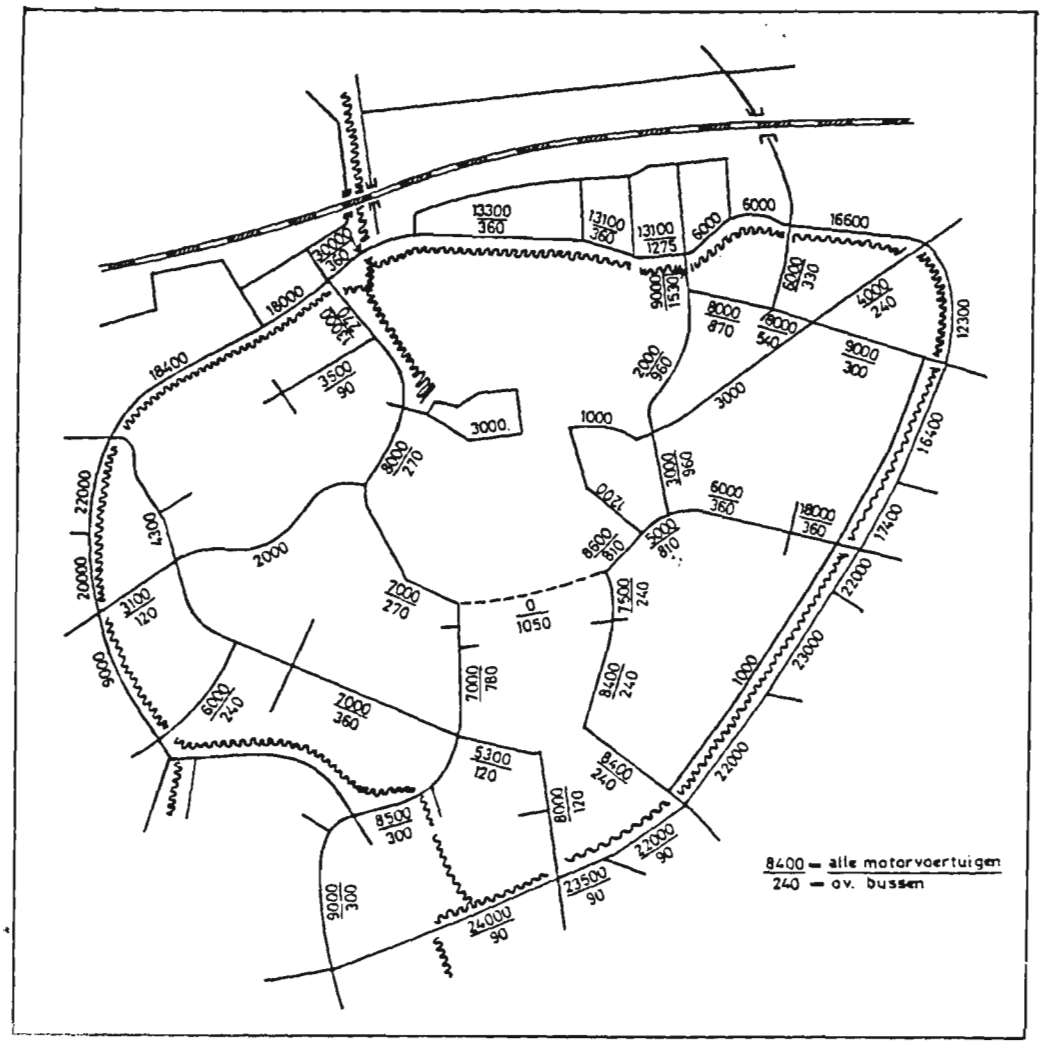
Het verkeer is een van de belangrijkste bronnen van hinder als gevolg van het geluid, de luchtverontreiniging (giftige gassen en stank), de onveiligheid en het ruimtegebruik. In de binnenstad wordt gestreefd naar het terugdringen van de groei van het autoverkeer. Dat loopt parallel met het mobiliteitsbeleid, waarbij het parkeren en de verkeerscirculatie in het centrum worden beperkt en het gebruik van het openbaar vervoer en de fiets wordt gestimuleerd. Voor het verkeersbeleid wordt verder verwezen naar het hoofdstuk VI, paragraaf 1, Verkeer en vervoer'.

4. DE GELUIDBELASTINGEN

4.1 wegverkeerslawaai

Het wegverkeerslawaai overschrijdt langs verschillende straten de wettelijke limiet van 65 dB(A) en de gewenste norm (de voorkeursgrenswaarde) van 50 dB(A). Langs de singel varieert het geluidnivo aan de gevel van 65 tot 75 dB(A). Op enkele wegen binnen de singel komen geluidnivo's van 60 tot 65 dB(A) voor.

Op afbeelding 28 is de prognose voor het jaar 2000 van de verkeersintensiteiten voor de belangrijkste wegen aangegeven en uitgedrukt in totaal aantal motorvoertuigen en bussen per etmaal. Daaruit kan de geluidbelasting op de gevel worden afgeleid. (n.b. uitgangspunt is de busbaanvariant over de Karnemelkstraat).



AFBEELDING 28: VERKEERSINTENSITEITEN

Buiten de wegen met een stroomfunktie wordt uitgegaan van 30 km/uur gebieden. Op de wegen met een stroomfunktie, in het bijzonder de drukste delen van de singel, wordt gestreefd naar het gebruik van geluid-arm-asfalt (Twinlay). Op de Markendaalseweg is uitgegaan van een vervanging van klinkers door asfalt.

Voor een aantal ontwikkelingslokaties is een ontheffing van de voorkeursgrenswaarde van 50 dB(A) gemotiveerd in de akoestische onderzoeken en inmiddels door Gedeputeerde Staten verstrekt. Dat betreft:

lokatie 1	tot	56 dB(A)	lokatie 11	tot	63 dB(A)
lokatie 2	tot	61 dB(A)	lokatie 12	tot	59 dB(A)
lokatie 4	tot	58 dB(A)	lokatie 23	tot	63 dB(A)
lokatie 5	tot	58/61 dB(A)	lokatie 24	tot	58/63 dB(A)
lokatie 8	tot	63 dB(A)			

Voor het Chasséterrein is door Gedeputeerde Staten een ontheffing tot 55 db(A) (zijde Wilhelminasingel), respectievelijk 60 db(A) (zijde Vierwindenstraat, Keizerstraat en Oude Vest) afgegeven. Zie ook bijlage 4.

4.2 spoorweglawaai

De geluidhinder als gevolg van het treinverkeer zou zonder afschermende bebouwing in de binnenstad kunnen oplopen tot 65 à 70 dB(A) en op een punt zelfs 73 dB(A). Door de aanwezige bebouwing in de Stationsbuurt is het spoorweglawaai in de binnenstad echter vrijwel overal beneden de 60 dB(A). Alleen het KMA-terrein heeft door de niet afgeschermde ligging (over de Mark) een geluidbelasting van plaatselijk maximaal 70 dB(A). Op afbeelding 29 zijn zowel de contourzone's van het spoorweglawaai als van het industrielawaai weergegeven.

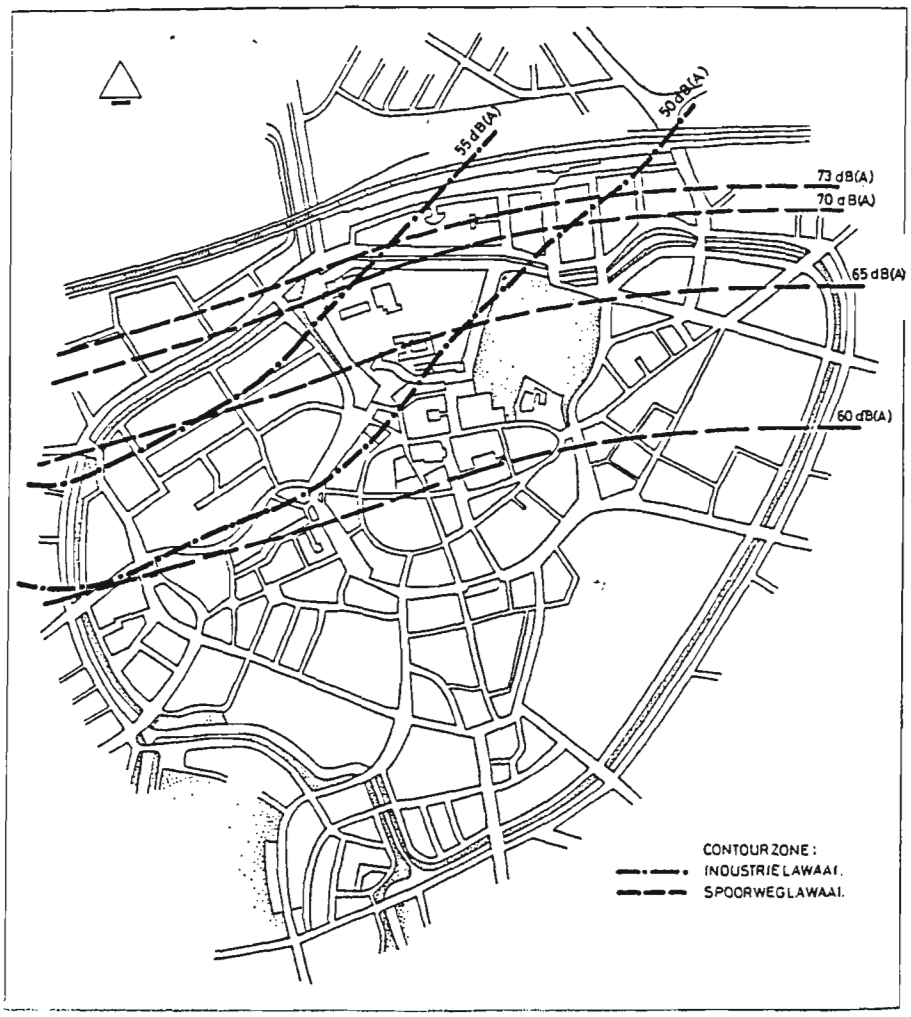
4.3 industrielawaai

Het industrielawaai is afkomstig van het industrieterrein Breda-noord/Terheijden. De wettelijk vastgestelde industrielawaaizone met grenzen van 55 en 50 dB(A) ligt over een gedeelte van de binnenstad. Zie afbeelding 29. De ontwikkelingslokaties die zich binnen deze lawaaizone bevinden zijn: 1. Schorsmolenstraat (klooster), 2 Nieuwe Prinsenkade (voormalige gasfabriek), 3 Donkvaart / Haagdijk en 25. K.M.A.-terrein.

Geluidgevoelige bebouwing kan hier wettelijk alleen worden gerealiseerd indien:
a. andere (geluidongevoelige) bebouwing voldoende afscherming biedt,
b. door maatregelen op het industrieterrein een zodanige geluidreductie plaatsvindt, dat de voorkeurswaarde niet meer wordt overschreden,
c. GS een hogere waarde vaststellen.

Lokaties 1 en 3 kunnen worden gerealiseerd indien allereerst is onderzocht of bronmaatregelen bij de relevante bedrijven niet tot een voldoende reductie zullen leiden. Dit onderzoek is in het najaar van 1994 gestart en vindt in overleg met de betrokken bedrijven plaats (saneringsproject industrielawaai Breda-Noord / Terheijden). Op basis van hetonderzoek en het overleg, waarschijnlijk eind 1995 gereed, kan ofwel door maatregelen de voorkeurswaarde worden aangehouden ofwel een ontheffing inzake industrielawaai voldoende worden gemotiveerd.

Lokatie 2, waar ook de voorkeurswaarden voor verkeerslawaai en spoorweglawaai worden overschreden, kan alleen door middel van afscherming met bijvoorbeeld kantoren een acceptabel akoestisch klimaat worden verkregen.



AFBEELDING 29: CONTOURZONE'S SPOORWEG- EN INDUSTRIELAWAAI

5. DE LUCHTKWALITEIT EN DE STANK

De luchtkwaliteit wordt afgeleid van de verkeersintensiteit. Geschat wordt de uitstoot van hoeveelheden NOx, CO en benzeen. Overschrijding van de gewenste norm komt op enkele nauwe en/of drukke straten voor, zoals drukke en smalle delen van de singel, de Markendaalseweg, het straatje Achter de Lange Stallen en andere in-/uitritten van grote parkeergelegenheden.

Stank wordt veroorzaakt door het verkeer en bepaalde bedrijven. Bij het verkeer betreft het vooral bus- en vrachtverkeer en bepaalde punten zoals kruispunten en inritten van parkeergarages. Bedrijven die stank veroorzaken zijn met name de voedingsmiddelenbedrijven zoals de CSM, van Melle en de bierbrouwerij Oranjeboom.

Uitgangspunt ten aanzien van mogelijke woningbouw vormt het riujksbeleid zoals verwoord in de Herziene Nota Stankbeleid en de aangepaste houding van het rijk ten opzichte van de normstelling in deze nota. Voor woningbouw geldt het uitgangspunt dat nieuwe hinder dient te worden voorkomen. Met uitzondering van de suikerfabriek is in de binnenstad de geurhinder van voedingsmiddelenindustrie niet dermate ernstig dat woningbouw niet zonder meer gerealiseerd kan worden.

De geurbelasting afkomstig van de CSM is ten opzichte van de situatie in 1985 door inspanningen van de fabriek aanzienlijk beperkt. De onderzoeksresultaten van de campagne van 1994 leren dat de streefsituatie van een 98-percentielcontour van 10 geureenheden per m3 welke niet meer over het plangebied ligt, nog net niet volledig is gerealiseerd. De ontwikkelingslokaties 1, 2, 3 en 25 bevinden zich nog binnen de invloedssfeervan de geur van de suikerfabriek. De resultaten van de bedrijfstakstudie voor de suikerindustrie, die het acceptabele hinderniveau zullen moeten bepalen, zijn nog niet bekend. Ten aanzien van het hinderbelevingsaspect geeft het klachtenpatroon een indicatie van de hinder voor de bestaande situatie: vanaf 1992 zijn geen klachten over geurhinder bekend.

6. DE EXTERNE VEILIGHEID

De externe veiligheid wordt bepaald door industrie (opslag, bepaalde productie processen) en door het vervoer van gevaarlijke stoffen. Er zijn geen L.P.G.-stations aanwezig en er is geen route voor gevaarlijke stoffen in de binnenstad. De aanwezigheid van munitie-opslagplaatsen is onbekend. De opslag van brandstoffen bij bedrijven in de binnenstad is beperkt.

De externe veiligheid vormt nu en in de toekomst geen ernstig milieuprobleem en betekent geen belemmering voor stedelijke ontwikkeling

7. DE BODEMKWALITEIT

Uit de bodemonderzoeken, welke de afgelopen jaren in de binnenstad hebben plaatsgevonden, is gebleken dat de grond in het binnenstedelijk gebied over het algemeen licht tot matig verontreinigd is met PAK en zware metalen. Dergelijke gehaltes worden ook elders in Nederland in binnenstedelijke gebieden aangetroffen. Deze verhoogde gehaltes worden veroorzaakt door afvalstoffen welke in de loop van de jaren door menselijke activiteiten op of in de grond terecht zijn gekomen.

De risico's voor de volksgezondheid en/of het milieu ten gevolge van de verhoogde gehaltes zware metalen en PAK zijn over het algemeen beperkt. Deze verhoogde gehaltes vormen dan ook geen beperkingen voor de toekomstige ontwikkelingen. Het betekent echter wel dat deze grond, indien deze overtollig is, beperkt herbruikbaar is. Hergebruik dient te gebeuren in overeenstemming met het provinciaal beleid voor de milieuhygiënisch verantwoorde toepassing van secundaire grondstoffen in werken.

Het grondwater is over het algemeen niet of slechts in geringe mate verontreinigd. Plaatselijk worden echter licht tot sterk verhoogde concentraties zware metalen aangetroffen. In westelijk Noord-Brabant worden vaker verhoogde concentraties zware metalen in het grondwater aangtroffen zonder dat er een duidelijk aanwijsbare oorzaak is. Dergelijke concentraties vormen op zich geen bezwaar voor ontwikkelingen in het gebied. Wel wordt het gebruik van grondwater ontraden.

De bodemkwaliteit kan plaatselijk sterk afwijken van dit algemene beeld. Een drietal regelmatig voorkomende oorzaken waardoor de bodemkwaliteit in negatieve zin kan afwijken van dit beeld zijn:
- de (vroegere) aanwezigheid van ondergrondse tanks
- gedempte waterlopen in en rond de binnenstad
- specifieke bedrijfactiviteiten uit het verleden

Ten aanzien van de ontwikkelingslokaties kan gesteld worden dat op deze lokaties, voordat deze tot ontwikkeling komen, een bodemonderzoek moet worden verricht. Op grond van deze onderzoeken kan uiteindelijk bepaald worden of de grond en/of het grondwater gesaneerd moeten worden en of overtollige grond hergebruikt mag worden.

Op een aantal lokaties zijn reeds bodemonderzoeken verricht. Op en aantal lokaties zijn verontreiniging aangetroffen welke gesaneerd moeten worden, voordat deze lokaties verder ontwikkeld kunnen worden. Het betreft de lokaties 3, 11 en 23. Lokatie 2 is reeds gesaneerd. Hier dient rekening te worden gehouden met de nog aanwezige restverontreiniging.

Het is niet uitgesloten dat een bepaalde ontwikkeling, omdat een sanering noodzakelijk is of omdat de overtollige grond niet hergebruikt kan worden, vanuit financiëel oogpunt niet meer haalbaar is. De bodemkwaliteit zal in het algemeen echter geen bezwaar vormen voor de geplande toekomstige ontwikkelingen.

Gezien de aard van de nieuwe funkties vormen de toekomstige ontwikkeling gen bedreiging voor de bodemkwaliteit.

8. DE WATERKWALITEIT

Op basis van gegevens van het Hoogheemraadschap West-Brabant bestaat inzicht in de waterkwaliteit en de vuillast die de binnenstad toevoegt.

De waterkwaliteit in de singel laat duidelijk te wensen over (nutriënten, PAK's, zware metalen), maar moet ook niet overdreven slecht beoordeeld worden. Het stedelijk gebied heeft door de riooloverstorten duidelijk invloed op de concentraties fosfaat en zware metalen. Ook is een verslechtering van het doorzicht en de zuurstofconcentratie waarneembaar. Bij de riooloverstorten zijn verder nog slibafzettingen geconstateerd.

Gestreefd wordt naar verbetering van de waterkwaliteit door:

* het verminderen van de overstorten van de riolering in de binnenstad, door de aanleg van berg-bezink-bassins langs de singel;
* het invoeren van een gescheiden rioolstelsel in en rond de binnenstad;
* het verbeteren van de waterkwaliteit van de Mark, Aa of Weerijs en de Molenley stroomopwaarts.

IX. ECONOMISCHE UITVOERBAARHEID

De financieel-economische uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan binnenstad is vastgelegd in een afzonderlijke rapportage in de bijlagen bij het bestemmingsplan. In deze rapportage zijn zowel de ontwikkelingslokaties, de wijzigingsmogelijkheden, het nader uit te werken gebied, de aan te leggen parkeeraccomodaties en fietsenstallingen, de noodzakelijke bodemsanering, als de herinrichting van de openbare ruimte beoordeeld.

Uit de rapportage kan worden afgeleid dat, rekening houdend met normale marktontwikkelingen, particuliere initiatieven en reële bijdragen van het rijk, de provincie en de gemeente, het plan economisch uitvoerbaar is binnen de planperiode van ongeveer 10 jaar na de goedkeuring.

De in het plan open gehouden mogelijkheden voor vervanging van wasserij de Zon en de aanleg van een open waterverbinding door de binnenstad zijn bij deze beoordeling niet nader onderzocht.

X. BESTEMMINGSPLANMETHODIEK

1. PLANVORM

De planvorm is afgestemd op de zeer gevarieerde problematiek van de binnenstad. Dat betekent een bestemmingsplan dat enerzijds gericht is op het behoud van bestaande waardevolle elementen en dat anderzijds voldoende flexibiliteit bevat om in te kunnen spelen op nieuwe ontwikkelingen.

Gekozen is voor een globaal eindplan in combinatie met wijzigingsbevoegdheden ex artikel 11 WRO. Het grootste gedeelte van het plangebied krijgt een globale eindbestemming. De mate van gedetailleerdheid van de bestemmingen varieert per gebied. In het bestemmingsplan wordt een globaal kader aangegeven voor de ontwikkeling van het gebied. Ontwikkelingen die gewenst zijn, maar waarvan de realisering voorlopig niet kan worden ingeschat, worden door middel van een wijzigingsbevoegdheid mogelijk gemaakt. Daarnaast zijn een aantal ontwikkelingslokaties opgenomen, waarvoor een directe bouwtitel geldt. Hiervoor zijn bij de betreffende bestemming randvoorwaarden opgenomen.

2. PLANKAART EN VOORSCHRIFTEN

De plankaart bestaat uit drie bladen, namelijk:

1. de bestemmingenkaart: dit is de feitelijke plankaart, waarop naast de bestemmingen en de planbegrenzing ook de verfijningen ten opzichte van de hoofdbestemming door middel van differentiatievlakken zijn aangegeven; ook de ontwikkelingslokaties hebben de juridische status van differentiatievlak
2. de kaart ruimtelijke karakteristiek, waarop de essentiële ruimtelijke kenmerken en de bebouwingsmogelijkheden zijn vastgelegd;
3. de kaart profielen en indeling openbare ruimte.

De voorschriften zijn als volgt ingedeeld:

1. Hoofdstuk I: 'Inleidende bepalingen' omvat drie artikelen: een artikel met een aantal noodzakelijke begripsomschrijvingen, een artikel dat de wijze van meten regelt en een algemene bepaling omtrent belemmeringszones.

2. Hoofdstuk II: 'Bepalingen ten aanzien van de bestemmingen' omvat elf artikelen. Artikel 4 wordt gevormd door de 'beschrijving in hoofdlijnen gemeenschappelijk aan alle bestemmingen'. Hierin wordt in hoofdlijnen beschreven op welke wijze met het plan de doeleinden die voor alle bestemmingen gelden worden nagestreefd. In dit artikel zijn tevens algemene regels opgenomen, die voor alle bestemmingen gelden.

De artikelen 5 t/m 14 omvatten de afzonderlijke bestemmingen. In de bestemmingsomschrijving van elk artikel is bepaald welke funkties binnen de betreffende bestemming, waar nodig uitgesplitst per differentiatievlak, toelaatbaar zijn. In de beschrijving in hoofdlijnen die in elk artikel is opgenomen worden de hoofduitgangspunten per bestemming vastgelegd.

- De bestemming 'Centrumdoeleinden' heeft betrekking op het kernwinkelgebied. In dit gebied overheersen de winkelfunkties sterk en wordt de begane-grondverdieping ingenomen door economische funkties. Op de begane grond zijn niet-publiekgerichte funkties, zoals kantoren zonder baliefunktie, bedrijven en wonen ongewenst. Voor de horecafunktie zijn beperkingen opgenomen. Ter stimulering van het wonen op de verdieping is de woonfunktie op de bovenverdiepingen voorgeschreven, met uitzondering van een aantal op de bestemmingenkaart aangeduide differentiatievlakken (C2), waar detailhandel op de verdieping is toegestaan.

- De bestemming 'Gemengde doeleinden' is gelegd op de gebieden grenzend aan het kernwinkelgebied. Zij worden gekenmerkt door een diversiteit aan funkties.
  Op de begane grond zijn binnen de bestemming Gemengde doeleinden ook woningen toegestaan. De economische funkties hoeven, in tegenstelling tot bij de bestemming Centrumdoeleinden, niet noodzakelijkerwijs een publiekgericht karakter te hebben. Voor de verdiepingen wordt ook hier uitgegaan van wonen.
  Binnen deze bestemming wordt een onderscheid gemaakt in differentiatievlak 1, de winkelstraten, differentiatievlak 2, waar geen economische funkties zijn toegelaten, en de differentiatievlakken 3 t/m 11 met een gedifferentieerde samenstelling van funkties vastgelegd per deelgebied.

- De bestemming 'Woondoeleinden' is van toepassing voor de verschillende woonbuurten van het plangebied. Uitgangspunt is hier het behoud van de woonfunktie.

- De bestemming 'Grootschalige voorzieningen' geldt specifiek voor de zone ten zuiden van de Claudius Prinsenlaan en het Kloosterplein (diffentiatievlak GV1) en het gebied bij het Chasséveld met het Turfschip, de bowling, de gevangenis en enkele kantoren (differentiatievlak GV2).

- Voor een aantal dienstverlenende funkties en kantoren langs de Gasthuisvelden, Markendaalseweg, Vlaszak, Chasséveld, Prinsenkade, Nieuwe Prinsenkade, Nijverheidssingel, Leuvenaarstraat en Schorsmolenstraat is een aparte bestemming 'Dienstverlening' opgenomen.

- De bestemming 'Bijzondere doeleinden, differentiatievlak BD1' is opgenomen voor maatschappelijke voorzieningen (zoals scholen, kerken, het stadhuis, de bibliotheek, het politiebureau, een woonzorgcomplex,

etc.) en de bestemming 'Bijzondere doeleinden, differentiatievlak BD2' voor de in het plangebied aanwezige militaire terreinen.
Voor het zuidelijk gedeelte van de Seelig-kazerne is een wijzigingsbevoegheid opgenomen ten behoeve van de ontwikkeling voor woondoeleinden en groenvoorzieningen. Voor het K.M.A.-terrein is een wijzigingsbevoegdheid opgenomen voor verandering van de bouwvlakken ten behoeve van een eventuele uitbreiding van de toegelaten funkties en voor het Prins Bernhard paviljoen naar de bestemming Gemengde Doeleinden.

- Voor wasserij De Zon is voorzien in een aparte bestemming 'Bedrijfsdoeleinden, wasserij', gericht op de handhaving van dit bedrijf. Tevens is een wijzigingsbevoegheid opgenomen, zodat deze bestemming na eventuele verplaatsing van het bedrijf kan worden omgezet in een woonbestemming. In de voorschriften zijn randvoorwaarden voor ontwikkeling van deze lokatie opgenomen.

- De parkeerterreinen Achter de Lange Stallen, Vlaszak en Chasséveld hebben een bestemming Parkeerdoeleinden gekregen. Voor elk van deze terreinen is een wijzigingsbevoegdheid opgenomen ten behoeve van verdere ontwikkeling.

- De bestemming 'Openbare ruimte' is gelegd op de hoofdwegen, de singel, het park Valkenberg en andere openbare ruimten. Voor de belangrijkste ruimten is de inrichting aangegeven op de kaart 'Profielen en openbare ruimte'.

Voor alle bovengenoemde bestemmingen geldt dat bestaande funkties, die niet in overeenstemming zijn met de bestemming, worden toegestaan en als zodanig vastgelegd. Een lijst van deze afwijkende funkties is als bijlage bij de voorschriften gevoegd.

Daarnaast bevatten deze artikelen specifieke bouwvoorschriften en nadere eisen, die burgemeester en wethouders in een concreet geval in het belang van de stedebouwkundige kwaliteit van het plangebied kunnen stellen.

Voor wat betreft de bebouwingsmogelijkheden is in principe de bestaande struktuur van bebouwing en inrichting bepalend. Deze struktuur is vastgelegd in bijlage 4 van deze toelichting.
In de bouwvoorschriften wordt een onderscheid gemaakt in het gebied, dat op de kaart ruimtelijke karakteristiek is aangeduid als karakteristiek stadsgezicht en het gebied dat daarbuiten valt. Voor het beschermd stadsgezicht gelden naast de in de bouwvoorschriften opgenomen bepalingen een aantal specifieke bepalingen, die opgenomen zijn in artikel 4 (beschrijving in hoofdlijnen gemeenschappelijk aan alle bestemmingen). Het gaat hierbij om bepalingen omtrent specifieke bebouwingskenmerken van dit gebied met karakteristieke en historische waarden.

Voor de ontwikkelingslokaties zijn in de betreffende artikelen specifieke bepalingen opgenomen, die prevaleren boven de bij de bestemming behorende bouwvoorschriften.

Het Chasséterrein heeft de bestemming 'Uit te werken woon- en centrumdoeleinden'. De doeleindenomschrijving, de beschrijving in hoofdlijnen en de uitwerkingsregels van deze nader uit te werken bestemming geven, tesamen met artikel 4, een gericht maar flexibel kader voor de verdere planvorming en doelgerichte beoordeling van de ontwikkeling van dit gebied.

3. Hoofdstuk III bevat de algemene vrijstellings- en wijzigingsbepalingen en in hoofdstuk IV 'Overige bepalingen' zijn de gebruikelijke bepalingen opgenomen die betrekking hebben op parkeren, de algemene gebruiksbepaling, procedurevoorschriften, overgangsbepalingen, de dubbeltelbepaling en de strafbaarstellingsbepaling.

BIJLAGE 1.

Samenvatting structuurplan
"Binnenstad 1992-2007"

Besluiten

De gemeenteraad van Breda na kennis genomen te hebben van de tekst en de kaarten van de nota Structuurplan Binnenstad 1992 - 2007 besluit het volgende.

1. De nota Structuurplan Binnenstad 1992 - 2007 vast te stellen en het daarin opgenomen beleidskader als uitgangspunt te nemen voor de ruimtelijke en functionele ontwikkeling van de binnenstad.

2. De Nota Structuurplan Binnenstad 1992 - 2007 om de vijf jaar te actualiseren op basis van een daartoe strekkende beleidsevaluatie.

3. De uitvoering van de beleidvisie van het structuurplan binnenstad uit te werken in het plan van Aanpak Binnenstad 1992 - 1997.

4. De raad door middel van een jaarlijkse rapportage te informeren over de uitvoering van het Plan van Aanpak Binnenstad.

5. Het ruimtelijk functionele beleid van het structuurplan te ondersteunen door maatregelen in de sfeer van de stadsvernieuwing en het stedelijk beheer. In het Meerjarenplan Stadsvernieuwing en in de op te stellen nota Stedelijk Beheer zal de relatie met het Structuurplan Binnenstad 1992 - 2007 worden gelegd.

6. Een flankerend beleid te voeren ten aanzien van architektuur, monumenten en cultuur waarin de ruimtelijk - functionele visie van het Structuurplan Binnenstad 1992 - 2007 op onderdelen wordt uitgewerkt.

7. Het in de nota Structuurplan Binnenstad 1992 - 2007 opgenomen ruimtelijke en functionele kader te vertalen in het op te stellen bestemmingsplan binnenstad Breda. Vooruitlopend op het bestemmingsplan binnenstad wordt een leefmilieuverordening vastgesteld.

De gemeenteraad besluit het beleid met betrekking tot de onderscheiden sectoren in de binnenstad op basis van de nota structuurplan binnenstad als volgt vast te stellen.

Kantorensector

8. Voor de Spoorzone, gedeelte Stationsomgeving tussen Terheijdenseweg en Belcrumweg, een functioneel stedebouwkundig concept te ontwikkelen, waarbij het accent ligt op kantoorontwikkeling voor zakelijke dienstverlening en stedelijke voorzieningen (b.v. onderwijs) en in overleg met de NS daartoe de ruimtelijke mogelijkheden en financiéle haalbaarheid te doen onderzoeken.

9. Kantoorfuncties zullen overwegend worden gesitueerd langs openbaar vervoerroutes en langs hoofdontsluitingsroutes van parkeervoorzieningen.

10. Langs aanlooproutes naar de binnenstad worden kleinere kantoren met een baliefunctie in een gemengde functionele bebouwing opgenomen.

Sector detailhandel

11. Het kernwinkelapparaat kan in de periode tot 2007 gefaseerd worden uitgebreid met 25.000 m BVO.

12. De uitbreiding van het kernwinkelapparaat is met name gericht op het versterken van het kwaliteitsniveau.

13. De uitbreiding van het kernwinkelapparaat krijgt in de planperiode 1992 - 1997 vorm in de realisatie van een winkelcomplex ter plaatse van het huidige bibliotheekgebouw met achterterrein.

14. Het gebied Achter de Lange Stallen is potentieel een tweede lokatie voor een grootschalige uitbreiding van het kernwinkelapparaat. Besluitvorming over de concrete ontwikkeling is afhankelijk van de actualisering van het distributie planologisch onderzoek na realisering van de onder besluit nr. 14 genoemde uitbreiding.

15. In de binnenstad dient het functioneren van het winkelcircuit verbeterd te worden door attractiepolen toe te voegen aan het kernwinkelapparaat en deze door de uitbreiding van het voetgangersdomein onderling te verbinden.

16. In het historisch stadshart zal de ontwikkeling van een tweede circuit van speciaalzaken, galeries en kleine ambachtelijke werkplaatsen bevorderd worden. Dit alternatieve circuit dient ondersteunend te werken aan de functie van het kernwinkelapparaat. In overleg tussen de gemeente en het te ontwikkelen citymangement zal hiertoe een actieprogramma worden opgezet.

17. De functie van de aanlooproutes naar het kernwinkelapparaat zal worden versterkt door het nemen van ruimtelijke en functionele maatregelen die de ontwikkeling van de aldaar aanwezige detailhandel bevorderen.

Sector wonen

18. De woonfunctie in de binnenstad zal worden versterkt. In een op te stellen woningbouwprogramma binnenstad zal een nadere uitwerking gegeven worden aan de fasering, doelgroepen en financieringscategoriën.

19. In de binnenstad en het direct hieraangrenzende gebied kunnen circa 1.500 nieuwbouwwoningen worden gerealiseerd. In de eerste planningsperiode, 1992 - 1997, zal hiervan 40% gerealiseerd worden. De grotere toevoegingen aan de woningvoorraad in de binnenstad worden geprojecteerd in de zone rond de singel, onder meer op het Chassé, het terrein van het voormalig Ignatiusziekenhuis en op de voormalige lokatie van de dienst Openbare Werken aan het Wilhelminapark.

20. Op de nieuw te ontwikkelen locaties zal de na te streven hoge kwaliteit van het stedelijk woonmilieu bevorderd worden door het tijdig leggen van de relatie tussen het te realiseren woningbouwprogramma en de vraag vanuit de woningmarkt. In het ontwerp en de ontwikkeling van de lokaties zal expliciet aandacht geschonken worden aan de kwaliteit van stedebouw, architectuur en de inrichting van de openbare ruimten.

21. Ten behoeve van de verbetering van de sfeer, het gevoel van veiligheid en de uitstraling van de binnenstad in de avonduren zal het wonen boven winkels en bedrijven in de gehele binnenstad bevorderd worden. In overleg met de betrokken ondernemers zal de aanpak worden voorbereid en een uitvoeringsplan aan de raad worden voorgelegd, waarbij het kernwinkelapparaat en de aanlooproutes prioriteit hebben. De gemeentelijke subsidieverordening zal worden toegesneden op de stimulering van het wonen boven winkels. Het op te stellen bestemmingsplan binnenstad zal de noodzakelijke ruimte bieden voor de ontwikkeling van deze functie.

Sector natuur en landschap

22. De historische groenstructuur van de binnenstad wordt hersteld en versterkt door de aanplant van bomen langs de singels en op de 30 meter profielen van de Wilhelminastraat/Nieuwe Ginnekenstraat en de Willemstraat.

23. Het park Valkenberg zal worden heringericht, waarbij in het park een aantrekkelijk voetgangersroute van het station naar de binnenstad en de naar de zone van het toeristisch- cultureel circuit zal worden geprojecteerd.

24. In de ring rond het historisch stadshart zal door middel van de aanleg van groen en/of water de identiteit van de historische structuur versterkt worden.

Sector cultuur

25. Als gevolg van de voorgenomen nieuwbouw van de Stadsschouwburg, ontwikkeld zich in combinatie met de Nieuwe Veste - het Centrum voor Kunst en Muziek - de bibliotheek, de Beyerd, de artotheek en het Turfschip in het oostelijk binnenstadsdeel het zwaartepunt van de formele en informele cultuurcircuits. In deze zone zal in aansluiting op de culturele functies in het stadshart het accommodatie-, ruimtelijke- en cultuurbeleid gericht worden op een verder uitbouw van het culturele circuit.

26. Het ontwerp van de inrichting van de openbare ruimten die de binnenstad en het station met de zone van het culturele cicuit verbinden, moet bijdragen en ondersteunend werken aan de sfeer en de feestelijke uitstraling van deze functie.

Sector horeca

27. De horeca wordt geconcentreerd in het noord- westelijke deel van het historisch stadshart: de Havermarkt en de Visserstraat. In overleg met de ondernemers zal een horecabeleidsplan voor de gehele binnenstad worden opgesteld en uitgevoerd, gericht op de kwaliteitsverbetering en het terugdringen van overlast voor de andere functies.

28. De realisatie van hotelaccommodatie in de binnenstad, met name in de zone van het culturele circuit, zal gestimuleerd worden.

29. De gedoogsituatie van de exploitatie van winter-terrassen aan de Grote Markt zal worden beëindigd. Na overleg met betrokken ondernemers over het op te ontwikkelen plan zullen winter-terrassen worden toegestaan die voldoen aan te stellen architectonische en functionele eisen.

Sector toerisme

30. Bij de ontwikkeling van het toeristisch profiel van Breda in de binnenstad gaat het primair om de ontwikkeling van een aantrekkelijke verbinding van de oostelijke en westelijke entree van de binnenstad door een samenhangende herinrichting van de openbare ruimte die de ontsluiting vormt tot een scala aan toeristische functies.

31. De resultaten van de in bewerking zijnde nota voor het Toeristisch Recreatief Plan worden bij de verdere uitwerking en inrichting van de openbare ruimte betrokken. Nadere besluitvorming inzake de nota Toeristisch Recreatief Plan zal afzonderlijk aan de raad worden voorgelegd.

Bereikbaarheid

32. De bereikbaarheid van de binnenstad is vastgelegd in het in de nota Structuurplan Binnenstad 1992 - 2007 opgenomen verkeerscirculatieplan binnenstad

33. Het doorgaand verkeer in de binnenstad zal worden geweerd. De historische kern van de binnenstad wordt autovrij gemaakt, met uitzondering van: Reigerstraat, Catharinastraat, Vismarktstraat, Cingelstraat, Molenstraat, Annastraat en het Kasteelplein. De Grote Markt en het Stadserf blijven bereikbaar.

34. Het parkeren wordt geconcentreerd in parkeeraccommodaties aan de ring rond het stadshart en aan de singelring.

35. Als een potentiële nieuwe parkeeraccommodatie is het voormalig terrein van de gasfabriek voorzien. De besluitvorming over de stichting van een parkeeraccommodatie op het terrein van de voormalige gasfabriek wordt genomen op basis van de resultaten van het in 1992 te houden mobiliteitsonderzoek in relatie tot de overige invulling van deze lokatie.

36. * De bereikbaarheid van de binnenstad en de omliggende woonwijken zal worden verbeterd door de aanleg van een vrije busbaan. Over het tracé zullen onderhandelingen worden gevoerd met de rijks- en provinciale overheid, met als uitgangspunt, dat het tracé van de busbaan het kernwinkelgebied niet doorsnijdt.

37. * De noodzaak tot integratie van het regionale busvervoer en de stadsdienst door middel van een centrale halte in de binnenstad wordt nader onderzocht.

38. Nagegaan zal worden of het mogelijk is, dat taxis medegebruik maken van de vrije busbaan.

39. De binnenstad zal in het kader van het verkeerscirculatieplan op een aantal plaatsen door beperkte fysieke maatregelen afgesloten worden voor autoverkeer. Met de taxibedrijven, de ambulancediensten, de politie, de brandweer en organisaties t.b.v maatschapplijke dienstverlening zal overlegd worden over de koppeling van de fysieke maatregelen aan invoering van een electronisch systeem dat hen in staat stelt hun dienstverlening in de binnenstad optimaal te verzorgen. Een en ander nader uit te werken in samenhang met de gefaseerde herinrichting van de binnenstad. Laden en lossen blijft gebonden aan bepaalde periodes gedurende de dag. Op de handhaving zal worden toegezien.

40. Het vergroten van de bereikbaarheid van de binnenstad voor voetgangers wordt gerealiseerd door een verbeterde inrichting van de aanlooproutes en een goede koppeling van deze routes aan het voetgangersgebied. Speciale aandacht zal besteed worden aan de bereikbaarheid van de binnenstad voor gehandicapten.

41. Het vergroten van de bereikbaarheid van de binnenstad voor fietsers wordt gerealiseerd door de verbetering van de fietsroutes van de omliggende wijken naar de binnenstad; het treffen van inrichtingsmaatregelen in de binnenstad gericht op een vergroting van comfort en veiligheid van de fietser; het maken van fietsenstallingen aan de entrees van de binnenstadsring en op een aantal plaatsen in het stadshart.

Het proces van de uitvoering van het structuurplan steunt in ruimtelijk en functioneel opzicht op de realisatie van de strategische ontwikkelingsprojecten. Het strategische aspect komt tot uitdrukking in het sectoroverstijgende karakter en de aard en de omvang van deze projecten. De en Oost- en Westflank zijn vooral stedelijke gericht, de Spoorzone, gedeelte Station en omgeving, behoort tot de landelijke knooppuntprojecten. De uitvoering van deze projecten wordt gefaseerd ter hand genomen op basis van op te stellen ontwikkelingsnota's.

42. Het strategische ontwikkelingsproject Westflank omvat de zone vanaf de Markkade via de Nieuwe Prinsenkade, Gedempte Haven, Markendaalsweg tot en met het huidige politiebureau. De op te stellen ontwikkelingsnota zal in het najaar van 1993 aan de raad zal worden voorgelegd.

43. Het strategisch ontwikkelingsproject Oostflank, omvat de zone vanaf de Kennedybrug, de J.F. Kennedylaan, de Beyerd Vlaszak, het Chasséveld,

Chasséterrein en het gebied Achter de Lange Stallen. De op te stellen ontwikkelingsnota zal medio 1993 aan de raad zal worden voorgelegd.

44. In de loop van 1992 zal de visie op de ontwikkeling van het knooppuntproject Spoorzone worden gepresenteerd. Het deelgebied Station en omgeving maakt onderdeel uit van het structuurplan binnenstad en is in dat kader aangemerkt als een strategisch ontwikkelingsproject. In het verlengde van de te presenteren visie op de Spoorzone zal een ontwikkelingsnota worden opgesteld voor het deelgebied Station en omgeving, welke eind 1993 aan de raad zal worden voorgelegd.

* De oorspronkelijke beslispunten 37 en 38 zijn aangepast aan een tijdens de behandeling in de gemeenteraad aangenomen amendement, dat voortvloeit uit de navolgende overwegingen:

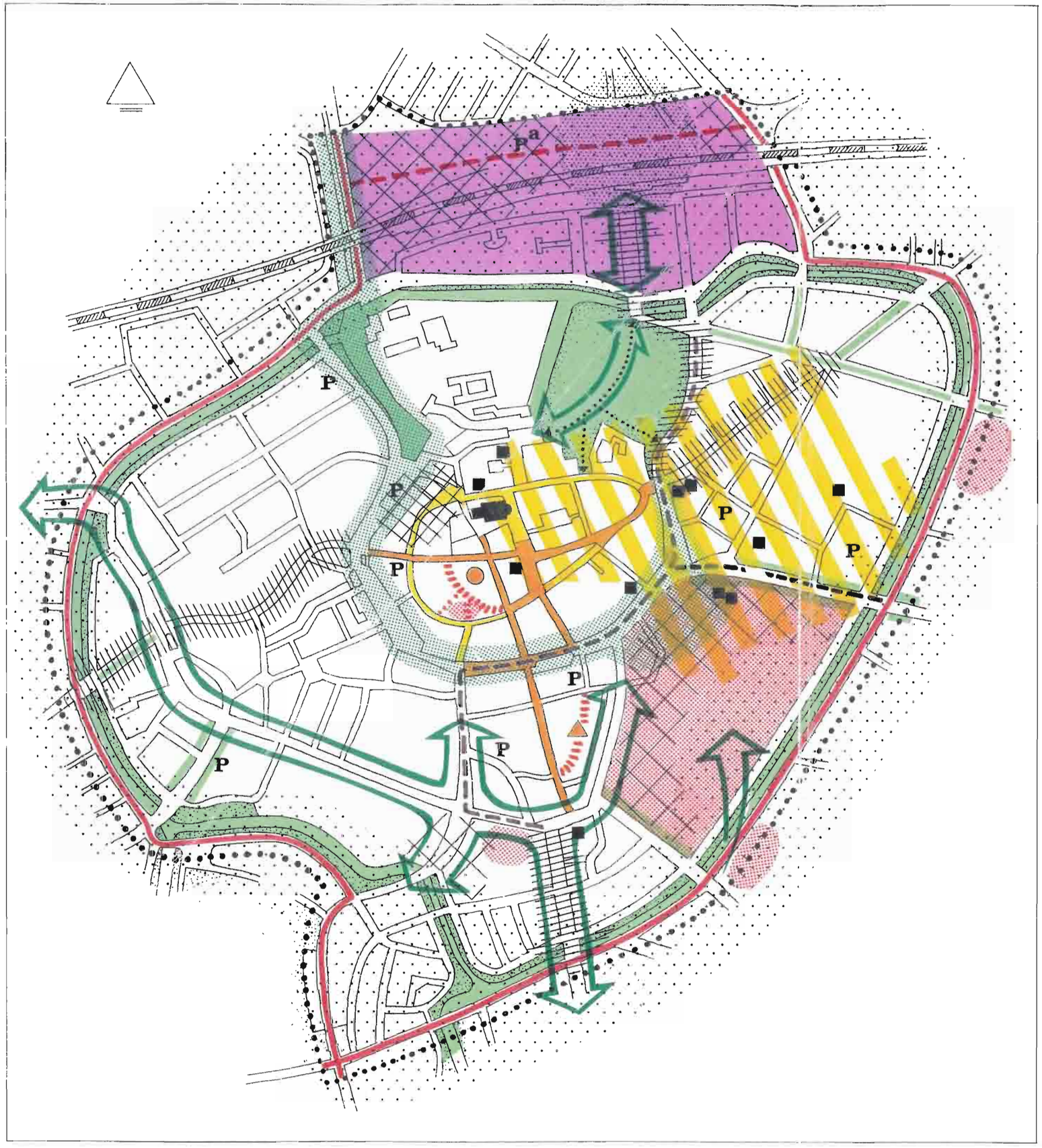
1. Het structuurplan binnenstad dient de diverse ruimtelijke, functionele, maatschappelijke en economische ontwikkelingen in een samenhangend kader te plaatsen
2. Het voorgestelde tracé van de busbaan doorsnijdt het kernwinkelgebied op zijn meest gevoelige punt.
3. De aanleg van de busbaan volgens het voorgestelde tracé tast de eerste overweging op fundamentele wijze aan.
4. Daarmee komt de veiligheid van de bezoeker van het kernwinkelgebied in gevaar.
5. De economische potenties van het kernwinkelgebied kunnen hierdoor minder worden uitgenut.
6. De fysieke ruimte van de Karnemelkstraat is, zoal niet nu, dan toch zeker in de toekomst, te beperkt voor een busstation van de beoogde omvang.

Op grond van deze overwegingen heeft de gemeenteraad besloten om op dit moment nog geen beluit te nemen over het tracé van de aan te leggen busbaan en de onderhandelingen met rijk en provincie hierover te heropenen.

Ten aanzien van dit amendement heeft het college van burgemeester en wethouders het navolgende overwogen en besloten:

1. In principe heeft de gemeenteraad ingestemd met een vrije busbaan; het te kiezen tracé dient nog nadrukkelijk onderwerp van nader onderzoek te zijn.
2. Het tracé voor de busbaan tussen het N.S. station en het Kloosterplein staat niet ter discussie, aangezien dit deel van het tracé in elk te kiezen busbaantracé opgenomen dient te worden en dit van belang is voor de bereikbaarheid van functies aan de Claudius Prinsenlaan.
3. Met spoed zullen onderhandelingen met Rijkswaterstaat en de provincie worden gestart met het oog op de punten 5 tot en met 8, mede in relatie met het subsidieverzoek.
4. Het tracé Kennedylaan-Kloosterlaan zal worden uitgewerkt ten behoeve van de subsidie-aanvraag.
5. Het tracé Keizerstraat-van Coothplein zal verkeerskundig worden uitgewerkt.
6. Er zal nader verkeerskundig onderzoek worden verricht naar de zogenaamde schamp-variant, al dan niet met elkaar verbonden.
7. De noodzaak van de centrale halte in de binnenstad wordt nader onderzocht.

8. Indien blijkt, dat een centrale halte noodzakelijk is, zal nader worden onderzocht hoe deze vorm gegeven kan worden.



Structuurplan Binnenstad Breda
1992 - 2007

- plangrens
- kernwinkelapparaat
- grote uitbreidingen KWA
- alternatief circuit
- te ontwikkelen kantoorlocaties
- knooppuntproject - focus zakelijke dienstverlening
- singelzone: te onderzoeken op potentiële woonlocaties
- woonlocaties
- culturele accommodaties
- cultureel circuit: focus (in)formele culturele functies
- horecakwadrant
- te ontwikkelen toeristisch interessante structuur
- aanlooproutes: menging van kleinschalige functies
- huidige en toekomstige groenstructuur
- openbaar vervoer transferium
- onderdeel van de hoofdwegenstructuur
- P Pa parkeeraccommodaties
- vrije busbaan
- parkroute langzaam verkeer

BIJLAGE 2.

Overzicht van geraadpleegde bronnen.

OVERZICHT VAN GERAADPLEEGDE BRONNEN

algemeen

* Structuurplan Binnenstad Breda 1992 - 2007
  juli 1992, gemeente Breda

* Plan van Aanpak Binnenstad van Breda
  juni 1992, gemeente Breda

* Ontwerp "bestemmingsplan Chassè-terrein"
  1994, BURO, Maastricht

* Structuurschets Stationsgebied Breda
  juni 1994, gemeente Breda

* Oost en West Flank, studierapport deel 2 de Taktiek
  maart 1994, Kuiper Compagnons, e.a.

* Ontwerp "bestemmingsplan Centrum Zuid-West"
  mei 1994, BRO Adviseurs, Vught

* De Stofkam, van stadsvernieuwing naar beheer
  juni 1993, SOAB, Breda

* Wonen boven winkels, uitvoeringsproject
  1993, gemeente Breda

* Leefmilieuverordening Haagdijk
  1993, gemeente Breda

* Leefmilieuverordening Binnenstad
  okt 1993, gemeente Breda

* Nota van Uitgangspunten Bestemmingsplan Binnenstad
  mei 1994, gemeente Breda

planologisch kader

* Streekplan Noord-Brabant
  1992, Provincie Noord-Brabant

* Regiovisie Stadsregio Breda
  juli 1993, stuurgroep basisplan stadsregio

* Uitwerking Streekplan, Stadsregio Breda
  1994, Provincie Noord-Brabant

* Regionaal ontwikkelingsperspectief West-Brabant
  mei 1993, projectgroep West-Brabant

* Vinex inventarisatie Stadsregio Breda
  juni 1993, gemeente Breda

historie

* Monumenten inventarisatie project (concept)
  1994, dienst RO/EZ, gemeente Breda

* Lijst van Rijks Monumenten in Breda
  1981, gemeente Breda

ruimtelijk

* Beeldkwaliteitsplan Binnenstad Breda
  1992, studierapport, NRO Amsterdam & BURO Maastricht

* Beeldkwaliteitsplan Binnenstad Breda
  april 1994, Heeling/Krop/Bekkering, Groningen

funktioneel

* Distributie Planologisch Onderzoek
  1993, S&O, gemeente Breda

* Breda, Centrumplan, Versterkingsmogelijkheden Kernwinkelapparaat
  1993, MAB, Den Haag

* Kantorenmarkt Strategie
  1993, Colpron, Rotterdam

* Structuurschema Bedrijventerreinen, regio Breda
  maart 1993, Provincie Noord-Brabant

* Economisch Profiel Spoorzone Breda
  november 1992, Akro Consult, Zoetermeer

* Ontwikkelingsvisie en beleidsplan Horeca Breda
  juni 1993, BRO Adviseurs, Vucht

* Programmeringskader Volkshuisvesting 1994 - 1997
  april 1993, gemeente Breda

* Woningbouwplanning 1994
  1994, gemeente Breda

* Masterplan Toerisme en Recreatie, aktieplan
  juni 1993, GRONTMIJ, Eindhoven

verkeer

* Structuurschema Verkeer en Vervoer voor Breda
  december 1991, gemeente Breda

* SVV-deelnota Hoofdwegenstructuur "2000" Breda
  december 1991, gemeente Breda

* SVV-deelnota Voorrang voor Langzaam Verkeer
  juli 1992, gemeente Breda

* Mobiliteitsonderzoek Binnenstad Breda
  oktober 1992, Bureau Goudappel Coffeng

* SVV-deelnota Breda veilig op weg
  september 1993, gemeente Breda

* SVV-deelnota Navigeren in Parkeren
  december 1993 (BRO adviseurs), gemeente Breda

* Rapportage modelstudie optimale busvoorzieningen in de binnenstad van Breda,
  oktober 1993, bureau DHV Milieu & Infrastructuur

* Integraal Regionaal Verkeers- en Vervoerplan, Vervoerregio Breda
  februari 1994, gemeente Breda

* Notitie "de ruimtelijke kwaliteit en de busbaan"
  juni 1994, Kuiper Compagnons, Rotterdam

* Notitie Openbaar Vervoer Oost/West-Flank
  juni 1994, gemeente Breda

groen

* Groenstructuurplan Binnenstad
  1982, gemeente Breda

* Groenstructuurplan Breda
  1986, gemeente Breda

* De Parken Nota
  1992, gemeente Breda en Buro Buys, Den Bosch

milieu

* Milieubeleid Plan Breda 1991-1994 en het uitvoeringsplan 1992
  1992, gemeente Breda

* Milieuplan Binnenstad (concept)
  1994, gemeente Breda

* De singels van Breda, ecologische studie (concept)
  1994, HNS, Utrecht

inrichting

* Buitengewoon Breda, ideeen nota inrichting binnenstad
  1993, Openbare Werken i.s.m. Bureau B & B, Amsterdam

* Park Valkenberg Breda, ontwerpplan
  1993, Bureau B & B, Amsterdam

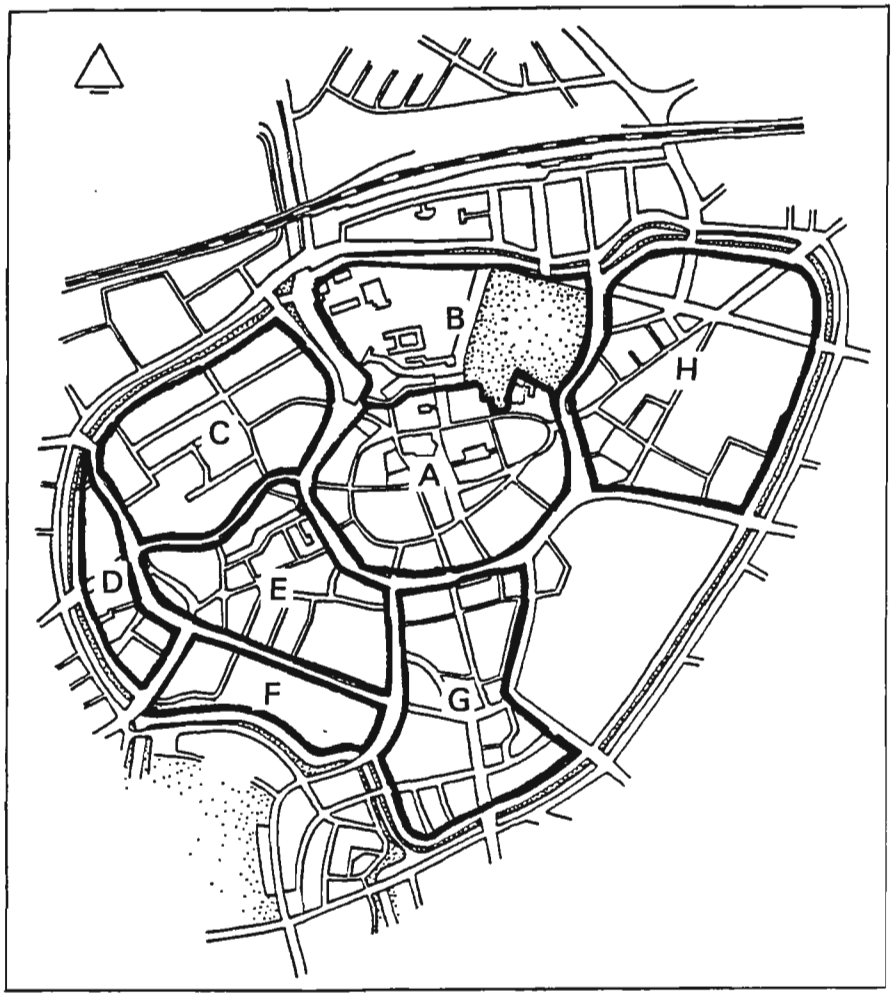
* Beleidsnota Regelgeving Binnenstad
  maart 1994, gemeente Breda, B & B A'dam, BURO Maastricht

* Studie winterterrassen
  1994, J. Oostveen, Breda

* Inrichtingsvoorstel Grote Markt en Kasteelplein
  december 1994, gemeente Breda

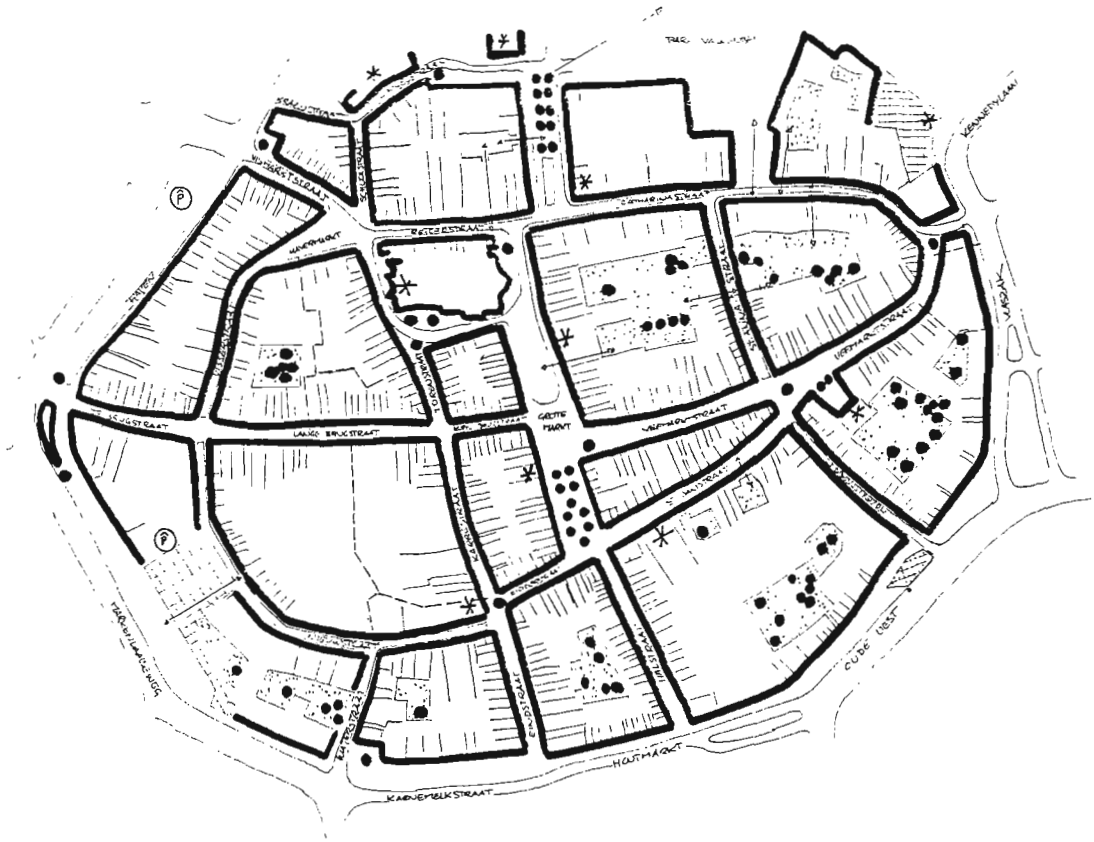
BIJLAGE 3.

Bestaande structuur van
bebouwing en inrichting.



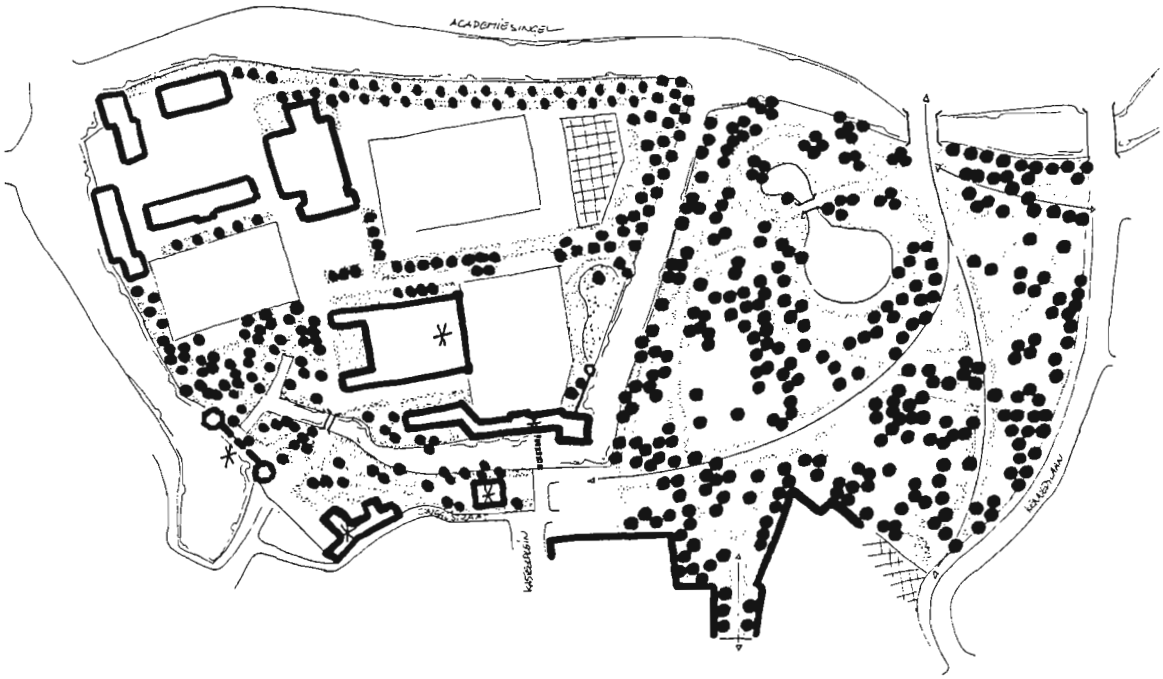
OVERZICHTSKAART VAN DE DEELGEBIEDEN

van de te onderscheiden deelgebieden A t/m H, wordt per deelgebied op afzonderlijke kaarten de stedebouwkundige opzet in hoofdlijnen weer-gegeven



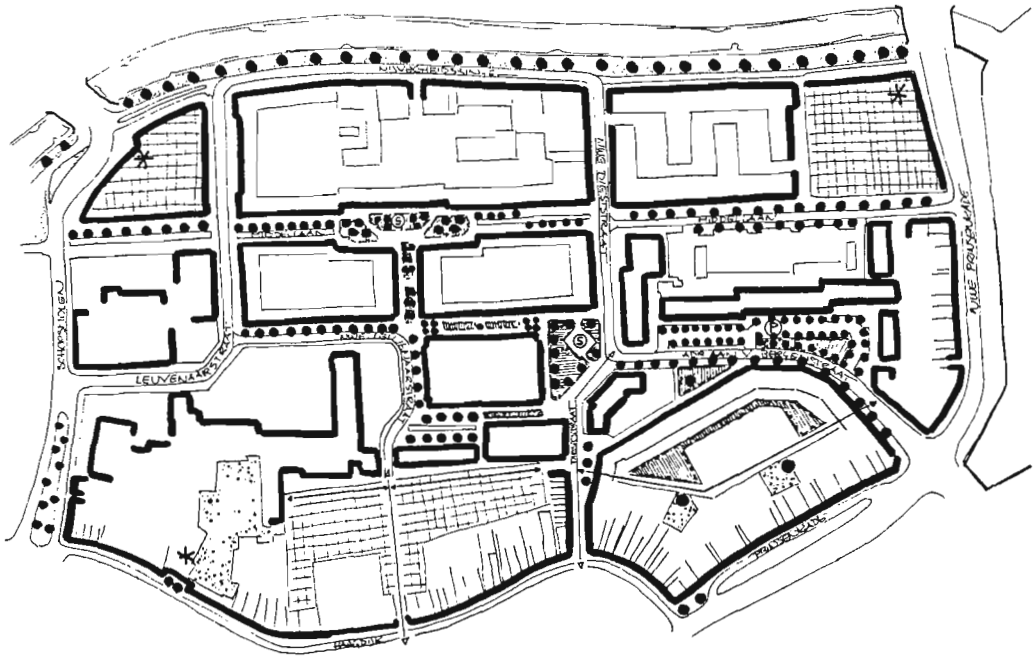
DEELGEBIED A
historische kern

bouwblok	groenvoorziening	speelplaats
ontwikkelingslokatie	passage	parkeerterrein
groene (binnen)ruimte	lv verbinding	parkeergarage
binnenruimte	verkeersontsluiting	water
boom	accent	brug



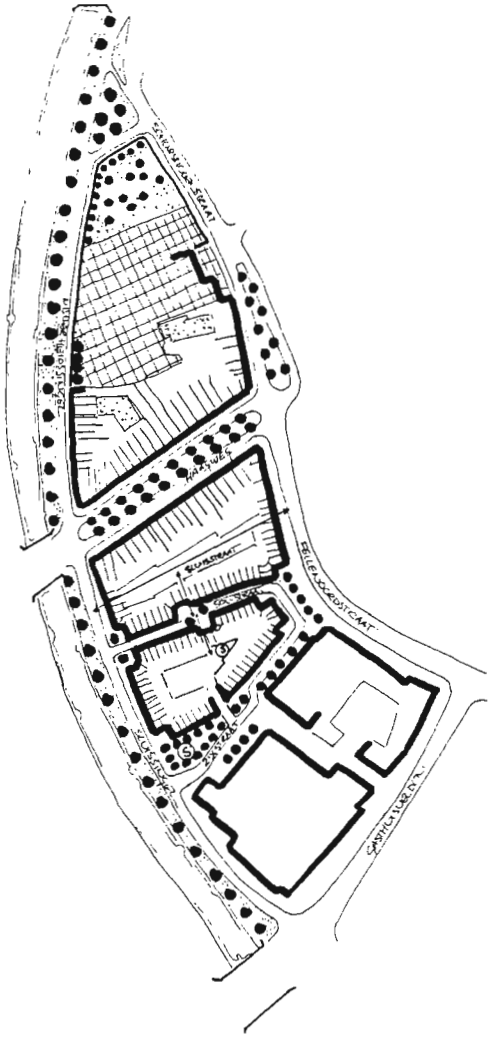
DEELGEBIED B
KMA + Valkenberg

bouwblok	groenvoorziening	speelplaats
ontwikkelingslokatie	passage	parkeerterrein
groene (binnen)ruimte	lv verbinding	parkeergarage
binnenruimte	verkeersontsluiting	water
boom	accent	brug



DEELGEBIED C
Middellaan/Leuvenaar

- bouwblok
- ontwikkelingslokatie
- groene (binnen)ruimte
- binnenruimte
- boom
- groenvoorziening
- passage
- lv verbinding
- verkeersontsluiting
- accent
- speelplaats
- parkeerterrein
- parkeergarage
- water
- brug

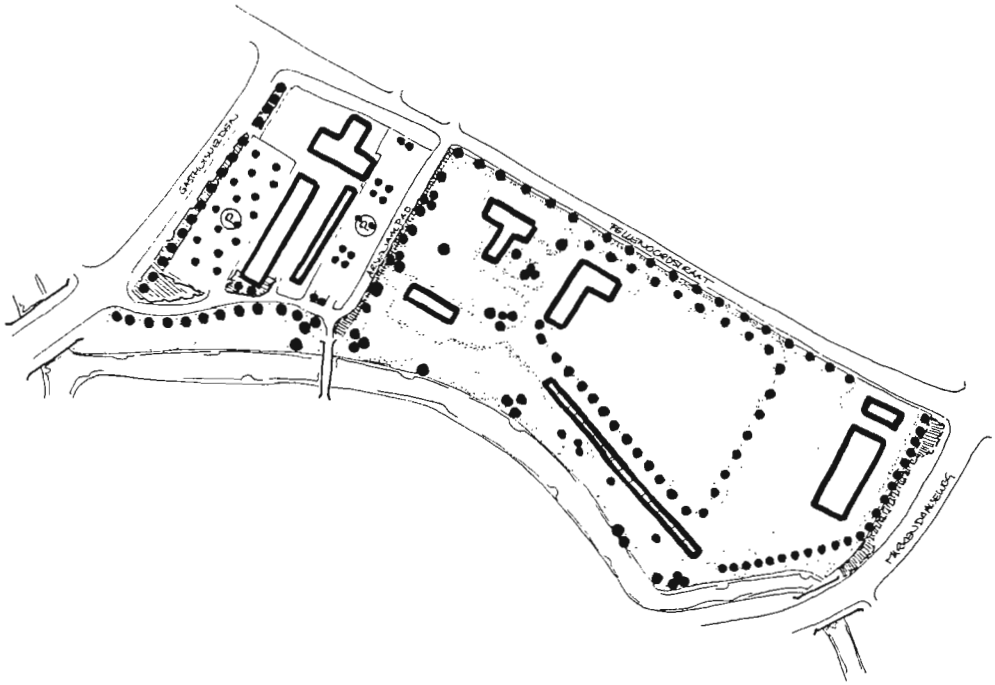


DEELGEBIED D
Haagweg e.o.

bouwblok	groenvoorziening	speelplaats
ontwikkelingslokatie	passage	parkeerterrein
groene (binnen)ruimte	lv verbinding	parkeergarage
binnenruimte	verkeersontsluiting	water
boom	accent	brug

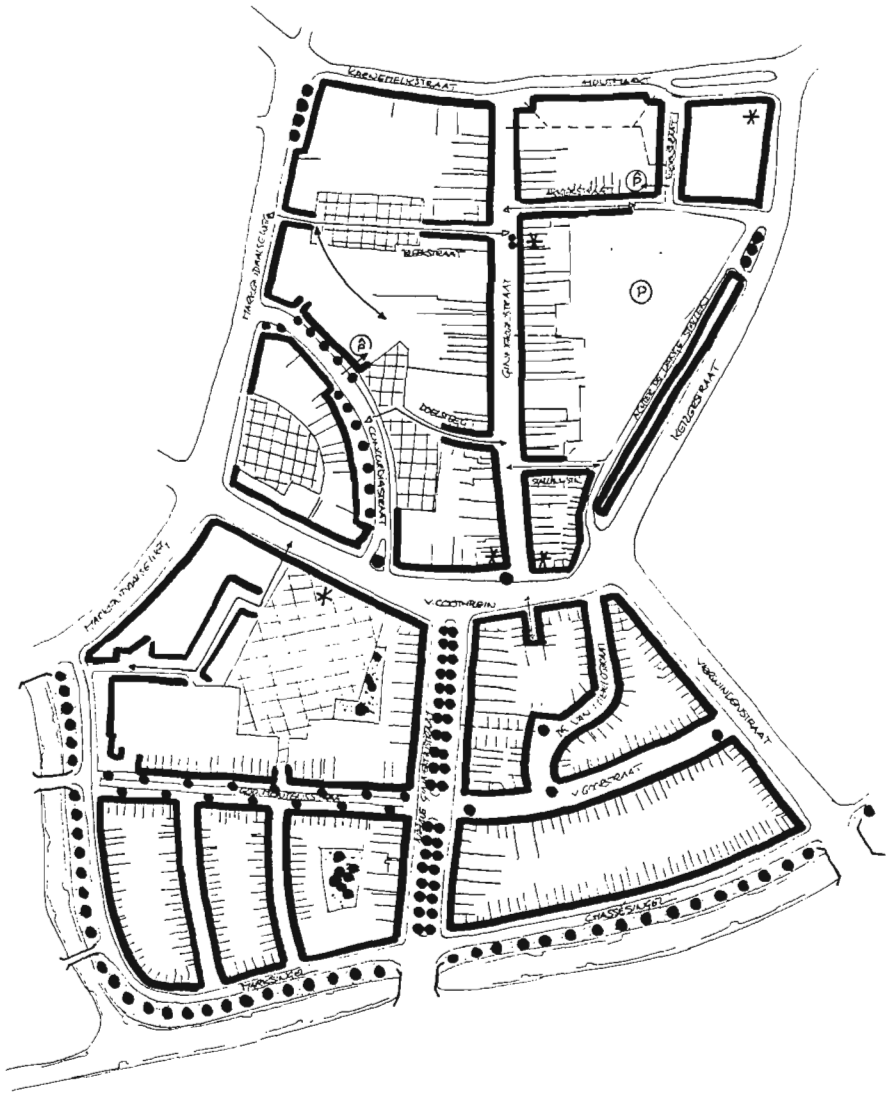
DEELGEBIED E
Gerardus Majella

- bouwblok
- ontwikkelingslokatie
- groene (binnen)ruimte
- binnenruimte
- boom
- groenvoorziening
- passage
- lv verbinding
- verkeersontsluiting
- accent
- speelplaats
- parkeerterrein
- parkeergarage
- water
- brug



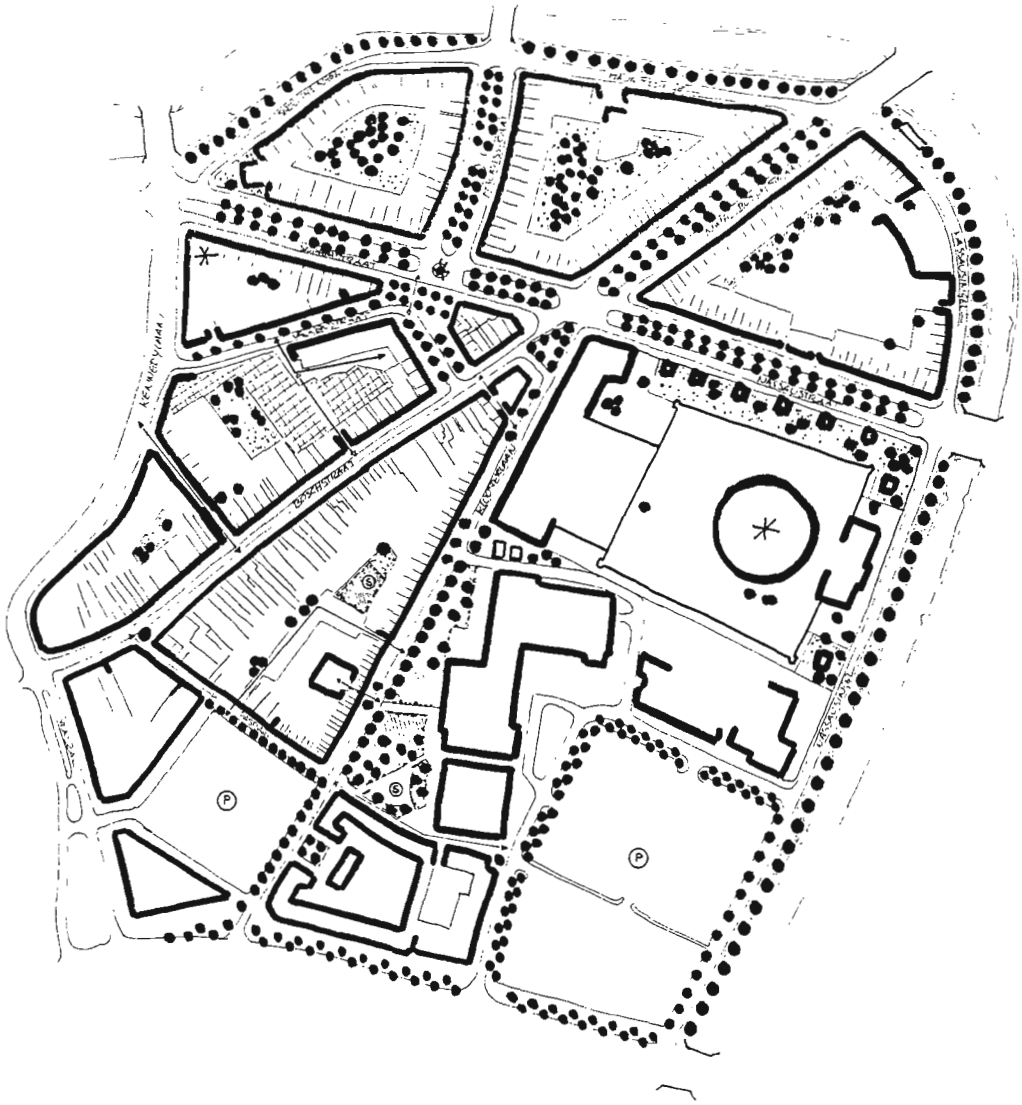
DEELGEBIED F
Seelighterrein

bouwblok	groenvoorziening	speelplaats
ontwikkelingslokatie	passage	parkeerterrein
groene (binnen)ruimte	lv verbinding	parkeergarage
binnenruimte	verkeersontsluiting	water
boom	accent	brug



DEELGEBIED G
Ginnekenstraat
Nwe. Ginnekenstraat

bouwblok	groenvoorziening	speelplaats
ontwikkelingslokatie	passage	parkeerterrein
groene (binnen)ruimte	lv verbinding	parkeergarage
binnenruimte	verkeersontsluiting	water
boom	accent	brug



DEELGEBIED H
Boschstraat
Nwe. Boschstraat

bouwblok
ontwikkelingslokatie
groene (binnen)ruimte
binnenruimte
boom
groenvoorziening
passage
lv verbinding
verkeersontsluiting
accent
speelplaats
parkeerterrein
parkeergarage
water
brug

BIJLAGE 4.

Ontheffingen hogere grenswaarden geluidshinder.

GEDEPUTEERDE STATEN VAN NOORD-BRABANT:

gezien het advies van de Kleine Provinciale Planologische Commissie;

gelet op de Wet geluidhinder en het Besluit grenswaarden binnen zones langs wegen;

BESLUITEN:

1. als hogere grenswaarden voor de te projecteren woningen in het bestemmingsplan "Chasséterrein" te Breda vast te stellen de waarden van maximaal;

   - 55 dB(A) op de plangebiedgrens ten gevolge van de Wilhelminasingel,
   - 60 dB(A) op de plangebiedgrens ten gevolge van de Vierwindenstraat,
   - 60 dB(A) op de plangebiedgrens ten gevolge van de Keizerstraat,
   - 60 dB(A) op de plangebiedgrens ten gevolge van de Oude Vest/-Kloosterplein,

2. aan dit besluit voor alle woningen met een gevelbelasting van meer dan 55 dB(A) als voorwaarden te verbinden dat:
   a. een geluidluwe buitengevel aanwezig dient te zijn,
   b. de verblijfsruimten binnen de woningen alsmede bij de woningen behorende buitenruimten in zoverre als mogelijk niet worden gesitueerd aan de gevels waar de hoogste geluidbelasting optreedt,

3. afschrift dezes te zenden aan:
   - burgemeester en wethouders van Breda,
   - de secretaris van de Kleine Provinciale Planologische Commissie,
   - de inspecteur van de Volksgezondheid, belast met het toezicht op de hygiëne van het milieu in de provincie Noord-Brabant,
   - afdeling LGM, bureau Geluid.

's-Hertogenbosch, 11 augustus 1995.

Gedeputeerde Staten van Noord-Brabant,
namens deze,
het hoofd van de afdeling
Lucht, Geluid en Metingen,

b.o. ir. H.D.M. Maas

GEDEPUTEERDE STATEN VAN NOORD-BRABANT:

gezien het advies van de Kleine Provinciale Planologische Commissie;

gelet op de Wet geluidhinder en het Besluit grenswaarden binnen zones langs wegen;

BESLUITEN:

1. als hogere grenswaarden voor de te projecteren woningen in het bestemmingsplan "Binnenstad" te Breda vast te stellen de waarden van maximaal;

   - 56 dB(A) voor de woningen op lokatie (1): Schorsmolenstraat ten gevolge van de Tramsingel;
   - 61 dB(A) voor de woningen op lokatie (3): Donkvaart/Haagdijk ten gevolge van de Haagdijk;
   - 58 dB(A) voor de woningen op lokatie (4): Catharinastraat/-J.F.Kennedylaan ten gevolge van de J.F. Kennedylaan;
   - 58 dB(A) voor de woningen op lokatie (5): Boschstraat/Valkenstraat ten gevolge van de J.F. Kennedylaan;
   - 61 dB(A) voor de woningen op lokatie (5): Boschstraat/Valkenstraat ten gevolge van de Boschstraat;
   - 63 dB(A) voor de woningen op lokatie (8): Markendaalseweg/Van Coothplein ten gevolge van de Markendaalseweg;
   - 63 dB(A) voor de woningen op lokatie (11): Markendaalseweg (politieburo) ten gevolge van de Markendaalseweg;
   - 55 dB(A), 56 dB(A) en 59 dB(A) voor de woningen op de in het ontheffingsverzoek aangegeven deellokaties van lokatie (12): Markendaalseweg/Nieuwstraat ten gevolge van de Markendaalseweg;
   - 63 dB(A) voor de woningen op lokatie (23): Wasserij de Zon/Concordia ten gevolge van de Markendaalseweg;
   - 63 dB(A) voor de woningen op lokatie (24): Zuidelijk deel Seeligkazerne ten gevolge van de Markendaalseweg;
   - 58 dB(A) voor de woningen op lokatie (24): Zuidelijk deel Seeligkazerne ten gevolge van de Fellenoordstraat;

2. aan dit besluit voor alle woningen met een gevelbelasting van meer dan 55 dB(A) als voorwaarden te verbinden dat:
   a. een geluidluwe buitengevel aanwezig dient te zijn,
   b. de verblijfsruimten binnen de woningen alsmede bij de woningen behorende buitenruimten in zoverre als mogelijk niet worden gesitueerd aan de gevels waar de hoogste geluidbelasting optreedt,

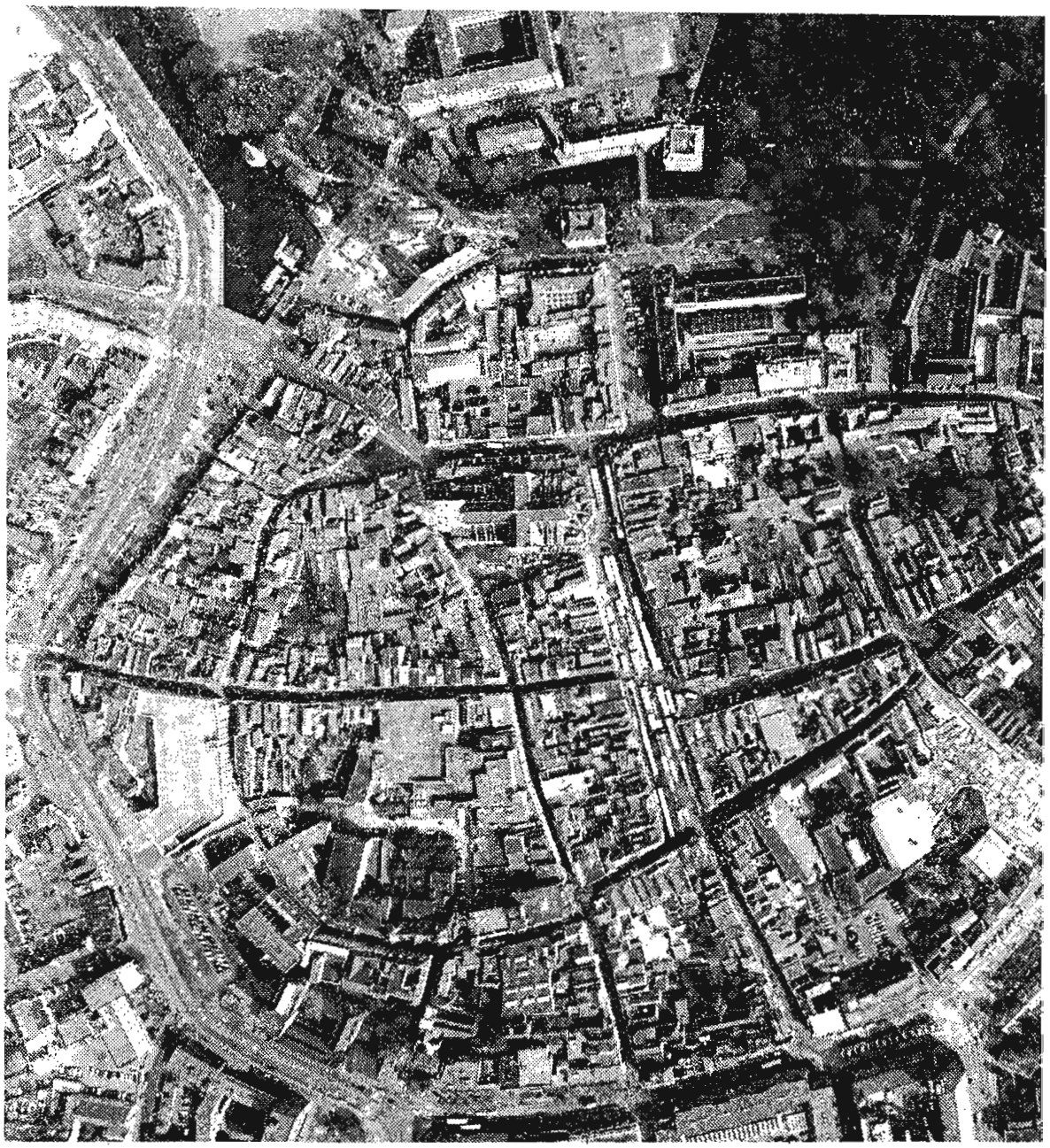
3. afschrift dezes te zenden aan:
   - burgemeester en wethouders van Breda,
   - de secretaris van de Kleine Provinciale Planologische Commissie,
   - de inspecteur van de Volksgezondheid, belast met het toezicht op de hygiëne van het milieu in de provincie Noord-Brabant,
   - afdeling LGM, bureau Geluid.

's-Hertogenbosch, 06 oktober 1995.

Gedeputeerde Staten van Noord-Brabant,
namens deze,
het hoofd van de afdeling
Lucht, Geluid en Metingen,

ir. H.D.M. Maas.

GEMEENTE BREDA



BESTEMMINGSPLAN BINNENSTAD

ontwerp augustus 1995 - bijlage 1

INHOUD

Overleg- en inspraakreacties m.b.t. het bestemmingsplan Binnenstad:

I.	Overleg ex artikel 10 B.R.O.	blz. 1
II.	Overige overlegreacties	blz. 12
III.	Schriftelijke inspraakreacties	blz. 18

Bijlagen:

1. Tussenrapportage project bewonersondersteuning binnenstad Breda.
2. Verslagen van de bijeenkomsten van de klankbordgroepen van bewoners en ondernemers:
   - informatieve bijeenkomst voor ondernemers d.d. 30 januari 1995;
   - informatieve bijeenkomst voor bewoners d.d. 1 februari 1995;
   - vervolg-bijeenkomst voor bewoners d.d. 16 maart 1995;
   - vervolg-bijeenkomst voor ondernemers d.d. 20 maart 1995;
   - gezamenlijke bijeenkomst voor bewoners en ondernemers d.d. 12 juni 1995.
3. Verslagen van informatie- en inspraakbijeenkomsten:
   - informatie-bijeenkomst d.d. 12 april 1995;
   - informatiebijeenkomst d.d. 26 april 1995;
   - inspraakbijeenkomst d.d. 26 april 1995.
4. Schriftelijke inspraakreacties.

Behoort bij besluit van Gedeputeerde Staten van noord-Brabant van 4 juli 1996 nr 1523 29
Mij bekend,
griffier van Staten
w.g. mr drs R.J. Middelhoek

23 november 1995

w.g. B Oomschuch

OVERLEG- EN INSPRAAKREACTIES M.B.T. HET BESTEMMINGSPLAN BINNENSTAD

Hieronder zijn in de **eerste kolom** de reacties op het bestemmingsplan binnenstad samengevat.
In de **tweede kolom** is aangegeven of deze opmerkingen leiden tot een aanpassing van het bestemmingsplan. Hierbij is onderscheid gemaakt in de volgende categorieën:

A. Opmerking wordt geheel of gedeeltelijk overgenomen, c.q. bestemmingsplan wordt aangepast.
B. Opmerking wordt niet overgenomen, c.q. bestemmingsplan wordt niet aangepast.

In de **derde kolom** is de gemeentelijke reactie opgenomen.

I. OVERLEG EX ARTIKEL 10 B.R.O.

Provinciale Planologische Commissie

1.	Geadviseerd wordt de bestemmingsplannen voor het Chasséterrein en de binnenstad in elkaar te schuiven.	B	Gezien de onduidelijkheden die op dit moment nog omtrent de invulling van het Chasséterrein bestaan, worden de bestemmingsplannen Binnenstad en Chasséterrein niet samengevoegd.
2.	Het is nodig ook de "jongere" monumenten, zoals de koepelgevangenis, de Chassékazerne en het voormalige Laurentiusziekenhuis in het plan op te nemen. Ook moet rekening worden gehouden met het toekomstig te beschermen stadsgezicht en nieuwe rijksmonumenten.	A	Om aan deze opmerking tegemoet te komen is aan de plankaarten een kaart toegevoegd zodat de waardevolle bebouwing binnen het gebied meer aandacht krijgt. Op deze kaart zijn aangegeven de grenzen van het beschermd en het karakteristiek stadsgezicht, rijks- en gemeentelijke monumenten en elementen die bepalend zijn voor de karakteristiek van de bebouwing.
3.	Gepleit wordt voor het versterken van de woonfunctie door binnen de bestemmingen Centrumdoeleinden en Gemengde doeleinden horeca op de verdiepingen uit te sluiten.	B	Horeca is op de verdieping al slechts heel beperkt toegestaan: bij G1 alleen voor één hotel (zie art. 6.II.A.3.b.) en verder alleen voor de horecaconcentratiegebieden Havermarkt e.o. en Grote Markt.

4.	De Commissie is van mening dat een passende sloopvergunning niet mag ontbreken.	A	In de voorschriften is in artikel 18 een sloopvergunningstelsel opgenomen.
5.	Het is wenselijk dat de paragraaf detailhandel ten aanzien van de kwantitatieve uitbreidingsmogelijkheden beter onderbouwd wordt. Het is merkwaardig dat niet wordt gesproken over het IMK-onderzoek naar de mogelijkheden van GDV-lokaties.	A	De toelichting is aangevuld. Hierbij is de aanpassing van het gemeentelijk GDV-beleid verwerkt. (Het raadsbesluit hieromtrent dateert van 26-1-1995, zodat dit in het voorontwerpbestemmingsplan nog niet kon worden opgenomen.)
6.	Voor wat betreft kantoren is een nadere toelichting gewenst, met name m.b.t. welke uitbreidingsmogelijkheden er nog zijn, welke omvang die hebben en waar zij zijn gelegen.	A	De toelichting is aangevuld.
7.	Voor wat betreft toerisme en recreatie wordt betreurd dat geen relatie is gelegd met het bestemmingsplan "NAC-driehoek/Steenakker-Zuid". De commissie geeft in overweging de bestemming Grootschalige voorzieningen te benutten voor de kantoorfuncties die nu nog op de lokatie NAC voorzien zijn. De recreatieve mogelijkheden kunnen dan geconcentreerd worden in de NAC-driehoek.	B	Recreatieve voorzieningen in de NAC-driehoek zijn van geheel andere aard dan die in de binnenstad; ze vullen elkaar aan.
8.	Met betrekking tot het parkeerbeleid wordt opgemerkt dat het Esso-kantoor geen reëel alternatief is voor binnenstadsbezoekers.	B	Dit parkeerterrein is in de SVV-beleidsnota "Navigeren in Parkeren" (vastgesteld door de raad in december 1993) aangegeven als één van de mogelijke locaties voor Parkeer & Pendel voor opvang binnenstadsbezoek op termijn en eventueel in het kader van (binnen)stedelijke evenementen.
9.	Langzaam verkeer: a. Gesuggereerd wordt om dwars door "het eitje" een fietsloper te ontwikkelen die een oost-west-koppeling tussen Boschstraat en Haagdijk tot stand brengt.	B	In het nog op te stellen VCP-binnenstad zullen de langzaam verkeerroutes verder worden uitgewerkt. Bij de routes wordt dan onderscheid gemaakt in: - doorgaande fietsroutes in de binnenstad; - routes met herkomst en/of bestemming binnenstad mede in

relatie tot de stallingen.
Daarbij wordt het niet wenselijk geacht routes via het voetgangersgebied te realiseren, hoewel buiten de winkeltijden fietsen wel is toegestaan.
Vooral de oost-westverbindingen voor fietsers verdienen de aandacht. De route via de Catharinastraat - Reigerstraat - Vismarktstraat zal gaan verbeteren. Enerzijds zullen de auto-intensiteiten afnemen door de verkeerscirculatiemaatregelen in combinatie met het opheffen van het parkeren in het stadshart en anderzijds is voorzien in herinrichting met fietsvriendelijke bestrating.

b. Voorgesteld wordt nieuwe overdekte fietsenstallingen markanter op de plankaart naar voren te laten springen en volledigheid na te streven. Op plankaart 3 bestaat de mogelijkheid dwarsprofielen van fietsroutes op te nemen.

A

De exacte plaats voor nieuwe fietsenstallingen is nog niet bekend. In de voorschriften is het gebied aangegeven waar ze gevestigd mogen worden. De fietsroutes moeten nog nader worden uitgewerkt in het VCP. In de dwarsprofielen is wel rekening gehouden met fietsvoorzieningen.
De fietsenstallingen zijn markanter op de p;lankaart weergegeven.

10. De busbaan moet nog in het bestemmingsplan worden meegenomen.

A

Het besluit van de raad d.d. 29-6-1995 is in het bestemmingsplan verwerkt.

11. Ontwikkelingslokaties:
- 1 t/m 3:
In de voorschriften moet een regeling worden opgenomen die gericht is op het voldoen aan de voorkeursgrenswaarde.
Het plan zal vastgesteld worden voor bekend is of een voldoende geluidsreductie en een aanpassing van de zonegrens zal plaatsvinden. Wanneer op het moment van zonevaststelling al sprake was van geprojecteerde woonbestemmingen is de voor keursgrenswaarde 55 dB(A).

A

De voorschriften zijn aangepast.

	- 11 en 12: Het "terugbouwen" van de waterverbinding tussen de haven en de Singel is een element dat verduidelijking behoeft op het punt van de consequenties voor stratenverloop en profiel.	A	De toelichting en de plankaart zijn aangepast.
12.	Bij de waterparagraaf moet nog de uitkomst van een overleg met de waterkwaliteits- en/of -kwantiteitsbeheerder worden aangegeven.	A	Dit overleg is inmiddels gevoerd en heeft niet geleid tot aanpassing van het plan.
13.	De uitkomst van het nader bodemonderzoek voor een aantal ontwikkelingslokaties moet zoveel mogelijk worden aangegeven.	A	De toelichting is aangevuld.
14.	Wegverkeerslawaai:		
	- In de berekening t.a.v. de lokatie Donkvaart-Haagdijk is abusievelijk tweemaal de correctie op basis van art. 103 Wgh toegepast.	A	De berekening is aangepast.
	- Extra aandacht moet worden geschonken aan de aanvullende voorwaarden aan de cumulatie van lawaaibronnen. De beschikking van Gedeputeerde Staten dient aan de voorschriften te worden gekoppeld.	A	De voorschriften zijn aangevuld.
15.	Met Defensie dient overleg te worden gevoerd en de resultaten van het overleg moeten in het plan worden opgenomen.	A	Op 27 juni 1995 heeft overleg met Defensie plaatsgevonden. Dit heeft geleid tot aanpassing van de toelichting en de voorschriften voor wat betreft openstelling van de militaire terreinen en de ontwikkeling van niet-defensiefuncties. De bestemming van het Prins Bernhardpaviljoen is gewijzigd van Gemengde doeleinden in Bijzondere doeleinden 2.
16.	Voor wat betreft stankhinder adviseert de commissie inzicht te geven in de actuele maatregelen bij bedrijven (m.n. CSM) voor de ontwikkelingslokaties mede in relatie	A	De toelichting is aangevuld.

tot het zich wijzigend rijksbeleid.

17.	De exploitatie-opzet laat zich onvoldoende uit over de financiering van bepaalde infrastructurele voorzieningen zoals fietspaden, herinrichten van parkeerplaatsen of de bouw van parkeergarages.	A	De exploitatie-opzet is aangepast.
18.	Aanpassingen voorschriften: - Art. 1: gedeelte van de omschrijving van sex- en/of pornobedrijf schrappen. - Art. 6.II.A.3: horeca II op de lokatie Kasteelplein is niet in overeenstemming met de bestemming G2. - Art. 6.II lokatie 8: het bebouwingspercentage van 50% is niet aangegeven op kaart 2. - Art. 10: Wasserij De Zon dient ook qua categorie-indeling positief te worden bestemd.	A	- De definitie uit de goedgekeurde Leefmilieuverordening Binnenstad is overgenomen. - Deze regeling is aangepast. - Dit is bij andere ontwikkelingslokaties ook niet gebeurd. Bovendien is dit voldoende in de voorschriften geregeld. - De regeling is aangepast.

Kamer van Koophandel

1.	Het realiseren van 1500 extra woningen in de binnenstad is veel: het creëren van een aantrekkelijk woonmilieu legt beperkingen op of betekent extra kosten voor de economische functies.	A	De economische functies worden niet aangetast. De argumentatie in de toelichting is aangevuld.
2.	Voorgesteld wordt voor de bestemmingen C1 en G1 op de verdiepingen behalve wonen ook opslag, kantoor, kantine e.d. toe te laten.	A	Voor de bestemming Centrumdoeleinden (C1 en C3) is een vrijstellingsbevoegdheid opgenomen om in bepaalde gevallen een publiekgerichte funktie mogelijk te maken.
3.	Gevraagd wordt waarom in artikel 6 onder II 5 en 7 een oppervlakte vastgelegd is van 75 m² tot 150 m².	B	De minimale oppervlakte van 75 m² is opgenomen om kleine horecavestigingen zoals afhaalcentra/shoarmazaken/coffeeshops in met name de Boschstraat en Haagweg tegen te gaan. De maximale oppervlakte van 150 m² is opgenomen om overlast voor de omgeving te beperken.

4.	De noodzaak voor het opnemen van een inhoudsmaat voor een hotel is onvoldoende duidelijk.	A	De maximaal toelaatbare inhoud is vervangen door een maximum aantal kamers.
5.	Is het opnemen van een bouwdiepte in artikel 5 onder III.A.3 nodig?	B	Ja, perceel mag niet helemaal worden bebouwd.
6.	De formulering m.b.t. de vestiging van een hotel op het Chasséveld danwel het Chasséterrein is onduidelijk.	A	De voorschriften zijn aangepast.
7.	Mogelijkheden voor GDV op de hoek Markendaalseweg/ Waterstraat en Markendaalseweg/Fellenoordstraat nader bekijken.	A	De toelichting is op dit punt aangevuld.
8.	De gehanteerde parkeernormen zijn randstadsnormen.	B	De aangegeven parkeernormen zijn gebaseerd op de referentienormen uit de door de raad vastgestelde SVV-beleidsnota "Navigeren in Parkeren". In het raadsbesluit is daarbij toegezegd een notitie parkeernormering voor Breda, rekening houdend met de bereikbaarheid van de woon- en werkgebieden per openbaar vervoer, fiets en auto die ook periodiek bijgesteld kan worden afhankelijk van de effecten van het verkeers- en vervoerbeleid. De provincie Noord-Brabant heeft overigens de parkeernormering van het rijk voor A- en B-locaties overgenomen.
9.	De mogelijkheden voor kantoren aan de Nijverheidssingel moeten optimaal benut worden.	B	Dit is al gebeurd.
10.	Het is wenselijk de ontwikkelingslokatie Donkvaart/Haagdijk uit te breiden.	B	Uitbreiding is niet nodig, omdat het betreffende gebied wel bij de ontwikkeling betrokken kan worden.
11.	Er moet voor gewaakt worden dat de parkeerplaatsen van de parkeerterreinen Beyerd-Vlaszak, Achter de Lange Stallen en Chasséveld bij een eventuele uitwisseling verplaatst worden naar een kwalitatief mindere lokatie.	A	De voorschriften zijn aangevuld.

12.	Aandacht wordt gevraagd voor een alternatief ontsluitingsplan voor het Van Coothplein-West.	B	Dit wordt meegenomen in de uitwerking van het VCP-binnenstad.
13.	Voorgesteld wordt de bestemming C2 te laten vervallen.	B	In de toelichting wordt dit aspect verduidelijkt. De bestemming C2 wordt gehandhaafd; detailhandel op de verdieping is hier, in tegenstelling tot binnen de bestemming C1, rechtstreeks mogelijk.
14.	Een vertaling van de uitkomsten van het IMK-onderzoek wordt gemist.	A	De toelichting is aangevuld. Zie ook reactie PPC onder 5.
15.	Voorgesteld wordt voor het alternatief circuit ruimte op te nemen voor kleine snuffelwinkeltjes.	B	Hiervoor is voldoende ruimte opgenomen.
16.	Te weinig wordt rekening gehouden met de behoefte aan extra parkeerruimte, m.n. aan de westkant van de binnenstad. Verder is de zinsnede "vergroting of vermeerdering van het aantal parkeerplaatsen is mogelijk indien uit nader onderzoek blijkt dat dit verantwoord is" te vrijblijvend en niet toetsbaar.	A	In de SVV-nota "Navigeren in Parkeren" is het parkeren in de binnenstad tot het jaar 2000 geregeld. Daarin is aangegeven dat in 1997 een evaluatie plaats zal vinden met daarna een uitwerking van het parkeren binnenstad tot 2007. De voorschriften zijn aangepast.
17.	Aandacht wordt gevraagd voor de toeristische gebruiksmogelijkheden van de singels voor kano's en rondvaartboten.	A	De toelichting is op dit punt aangevuld.
18.	Opgemerkt wordt dat de baatbelasting niet bepalend mag zijn voor de bestemming.	B	De baatbelasting is niet bepalend voor de bestemmingen. Het bestemmingsplan is slechts een hulpmiddel bij het bepalen van de hoogte van de baatbelasting.
19.	Hoe verhoudt zich de horecaregeling in de Visserstraat met het met de eigenaar gesloten convenant?	B	Deze zijn met elkaar in overeenstemming.
20.	Ondersteund wordt het wegbestemmen van sex- en pornobedrijven aan de Haagdijk.	B	Sex- en pornobedrijven worden niet wegbestemd, maar opgenomen als afwijkende functie. Bestaande bedrijven worden dus positief bestemd, maar uitbreiding is niet mogelijk.

Rijksconsulent voor Economische Zaken

1. Het wonen in de binnenstad mag niet ten koste gaan van de economische functie.	A	De argumentatie in de toelichting is aangevuld. Zie ook de opmerking van de KvK onder 1.
2. Met betrekking tot de detailhandelsfunctie wordt het volgende opgemerkt:		
- bestemming G1 biedt ruimere mogelijkheden dan het Molsterrein;	B	Vanwege het gemengde karakter van de gebieden met de bestemming G1 is een grote mate van flexibiliteit wenselijk.
- de bestemmingen G3 t/m G9 bieden te weinig flexibiliteit;	B	De gebieden G3 t/m G9 hebben een ander karakter (meer wonen), zodat hier limitering van economische functies nodig is.
- aandacht moet besteed aan het door het IMK uitgevoerde GDV-onderzoek.	A	De toelichting is aangepast. Zie ook opmerking PPC onder 4.
3. Gepleit wordt voor het toestaan van economische functies op de verdiepingen binnen de bestemmingen C1, C3 en G.	A	Zie opmerking KvK onder 2.
4. Verduidelijkt moet worden hoe de relatie is tussen de bestemming Grootschalige Voorzieningen en de recreatieve ontwikkelingen op de NAC-lokatie en het Trade-park Teteringen.	B	Zie opmerking PPC onder 6. Voor het Trade-park Teteringen geldt hetzelfde als voor de NAC-lokatie.
5. Ten aanzien van parkeren wordt het volgende opgemerkt:		
a. rekening moet worden gehouden met een periode van "ingroeien" c.q. overgangsnormen;	B	Bij de vaststelling van de nota "Navigeren in Parkeren" is rekening gehouden met de uitbreiding van het winkelvloeroppervlak, van arbeidsplaatsen en van het aantal inwoners. De provincie Noord-Brabant heeft overigens de rijks-parkeernormen voor A- en B-locaties overgenomen. Met een goede motivatie kan mogelijk "ingroeibeleid" gehanteerd worden.
b. uit het bestemmingsplan blijkt niet welke delen van het plangebied als A, B resp. overige lokatie aangemerkt dienen te worden;	A	In het bestemmingsplan worden de A- en B-locaties nader aangegeven.

c. het lijkt zinvol de te kiezen parkeernormen na enige jaren te bezien op hun praktische waarde.

B Er wordt nog een notitie parkeernormering voor Breda opgesteld, rekeninghoudend met de bereikbaarheid van woon- en werkgebieden per auto, fiets en openbaar vervoer. Deze notitie zal periodiek worden bijgesteld afhankelijk van de effecten van het verkeers- en vervoerbeleid. Voor deze notitie parkeernormering gelden de parkeernormen uit de SVV-nota "Navigeren in Parkeren" als referentienormen.
In art. 17 van de voorschriften is een wijzigingsbevoegdheid opgenomen om de parkeernormen te kunnen wijzigen.

Ministerie van Defensie

1. Verzocht wordt de wijzigingsbevoegdheid voor het KMA-terrein te schrappen. Openstelling van het terrein en ontwikkeling van niet-defensiefuncties zijn uitgesloten.

2. De doeleindenomschrijving van de bestemming Bijzondere doeleinden 2 is te ruim.

3. Bezwaar wordt gemaakt tegen het op de kaart ruimtelijke karakteristiek aangegeven bouwvlak voor het KMA-terrein.

4. De wijzigingsbevoegdheid voor het zuidelijk gedeelte van de Seeligkazerne is op z'n minst voorbarig.

5. Voor wat betreft het noordelijk gedeelte van de Seeligkazerne wordt bezwaar gemaakt tegen de beschrijving in hoofdlijnen en het bouwvlak op de kaart ruimtelijke karakteristiek.

6. Men gaat niet akkoord met een open waterverbinding over defensieterrein.

A Op 27 juni 1995 is nader overleg gevoerd met Defensie over de in het plangebied aanwezige militaire terreinen. Dit heeft geleid tot de volgende wijzigingen in het bestemmingsplan:
- In de toelichting en de voorschriften is de tekst voor wat betreft openstelling van de militaire terreinen en de ontwikkeling van niet-defensiefuncties aangepast. Verduidelijkt is dat hiervan in ieder geval op korte termijn geen sprake zal zijn.
- De doeleindenomschrijving van de bestemming Bijzondere doeleinden 2 is aangepast.
- Voor het Prins Bernhardpaviljoen is de bestemming Gemengde doeleinden gewijzigd in Bijzondere doeleinden 2. Hierbij is een wijzigingsbevoegdheid opgenomen om deze bestemming te kunnen veranderen in Gemengde doeleinden 2.

7. Verzocht wordt om voor het Prins Bernhardpaviljoen een wijzigingsbevoegdheid op te nemen om de bestemming van het pand (nu G2) te kunnen wijzigen in BD2. Niet akkoord wordt gegaan met de aanduiding NF.

8. De bestaande bouwmogelijkheid voor defensie in het Valkenberg dient behouden te blijven. Hiertoe moet een wijzigingsbevoegdheid worden opgenomen. Ook moet worden bezien wat de consequenties zijn voor de ontwikkelingslokatie Kennedylaan/Catharinastraat.

9. Er zijn geen munitie-opslagplaatsen in het plangebied aanwezig (p. 86 toelichting).

Rijksdienst voor de Monumentenzorg

1. Ter bescherming van historisch waardevolle bebouwing dient een sloopregeling te worden opgenomen.

A In de voorschriften is in artikel 18 een sloopvergunningstelsel opgenomen voor het karakteristiek stadsgezicht.

2. Aandacht wordt gevraagd voor de karakteristieke open gebieden en het kerkelijk erfgoed.

A In de toelichting wordt hierop ingegaan.

Hoogheemraadschap van West-Brabant

Aandacht wordt gevraagd voor de inrichting van de oevers van de singel, de wijze van overstort van het rioolstelsel op het openbare water in de stad en het waterbeheer.

B Het bestemmingsplan biedt hiervoor voldoende ruimte. In het kader van het beheer van de openbare ruimte zal een en ander nader worden uitgewerkt.

Waterschap Mark en Weerijs

Geen opmerkingen.
Gevraagd wordt tijdig met de technische dienst van het waterschap in overleg te treden over de geplande ingrepen op het gebied van de waterstaatkundige infrastructuur.

PTT-Telecom

Geen opmerkingen.

Gasunie

Geen opmerkingen.

II. OVERIGE OVERLEGREACTIES

Samenwerkingsverband Patiënten Gehandicaptenplatform Breda en Patiënten Consumenten Platform Stadsgewest Breda

1. Aandacht wordt gevraagd voor het feit dat gehandicapten en mindervaliden in de binnenstad vervoer van deur tot deur nodig hebben.	B	Dit hoort niet thuis in een bestemmingsplan, maar maakt gedeeltelijk onderdeel uit van het VCP-binnenstad en het "Palenplan binnenstad" voor de bewoners van het stadshart.
2. Bij de ontwikkeling van het gebied Achter de Lange Stallen zal rekening gehouden moeten worden met bereikbaarheid en parkeermogelijkheden voor mindervaliden.	B	Dit wordt te zijner tijd meegenomen bij de uitwerking van de plannen.
3. Gevraagd wordt of rekening is gehouden met de vergrijzende bevolking, die vaker gebruik zal maken van het openbaar vervoer.	A	De toelichting is aangevuld.

Ouderenadviesraad

De ouderenadviesraad heeft de toelichting uitvoerig van commentaar voorzien. Met name wordt aandacht gevraagd voor de volgende punten: - het belang van rustig, betaalbaar en functioneel wonen in de binnenstad; - een goede bereikbaarheid, ook voor ouderen en minder validen; - de beeldkwaliteit van de aanlooproutes; - de overdaad aan galeries, ateliers en boetieks; - de geluidwerende maatregelen bij de bestaande bebouwing.	A	De toelichting is op een aantal punten aangevuld. Een goede bereikbaarheid voor alle vervoerwijzen (auto, fiets, openbaar vervoer en te voet) van de binnenstad is essentieel voor het functioneren van de binnenstadfuncties. In het VCP zal dit aspect nader worden uitgewerkt.

Stichting Buurtbeheer Chassé, Oud-Boeimeer

Aandacht wordt gevraagd voor de verkeerssituatie van het westelijk deel van het Van Coothplein, de Julianalaan en de Boeimeersingel.	B	Zie beantwoording KvK onder 12.

Zakenvereniging Zuidpoort

Het is onaanvaardbaar dat voor het Van Coothplein alleen uitgaand éénrichtingverkeer mogelijk wordt.	B	Zie beantwoording KvK onder 12.

Winkeliersvereniging Haagdijk

M.b.t. de toelichting van het bestemmingsplan worden de volgende vragen gesteld:

1. N.a.v. p. 10, tweede alinea:		
a. Wat zijn de gevolgen van het wegvallen van de LMV?	B	Het bestaande vergunningstelsel zal vervallen. Het bestemmingsplan dat in plaats daarvan van kracht wordt bevat een regeling om de horecafunctie te limiteren. Daarnaast zal een overlastverordening worden opgesteld.
b. Worden sexshops en te veel aan horeca aan maximum aantallen gebonden of wegbestemd?	B	Als afwijkende functie opgenomen, zodat uitbreiding niet mogelijk is. Er worden geen functies wegbestemd.
c. Vallen afhaalcentra ook onder horeca?	B	Ja, zie artikel 2 van de voorschriften.
2. N.a.v. p. 31 en 32:		
a. In hoeverre zal de horecafunctie worden gelimiteerd?	B	Alleen horeca I is toegestaan ("droge horeca"). Daarbij is voor de Boschstraat, Haagdijk en Nieuwe Haagdijk een maximum aantal vestigingen opgenomen met daaraan gekoppeld een minimum en maximum oppervlakte.
3. N.a.v. p. 36, eerste alinea:		
a. Wordt in de planontwikkeling rondom het havengebied voldoende rekening gehouden met economische functies in het omliggende gebied?	B	Ja.

4.	N.a.v. p. 46, eerste alinea:		
	a. Hoge parkeertarieven kunnen voor de inlopers zeer beperkend zijn i.v.m. gericht kortdurend bezoek van de consument. Kan hiermee rekening worden gehouden?	B	Parkeertarieven worden niet in het bestemmingsplan geregeld, maar jaarlijks door de raad vastgesteld. Het parkeerbedrijf doet hiertoe voorstellen.
5.	N.a.v. p. 65:	B	
	a. Is de huidige bebouwing op de lokatie Donkvaart wegbestemd?		Nee.
	b. Blijven parkeervoorzieningen voor de consument gehandhaafd?		Ja.
	c. Kan de bereikbaarheid van de parkeerplaats van de Primarkt gehandhaafd blijven?		Gezien het streven te komen tot een vermindering van de verkeersintensiteiten op de Haagdijk (verbetering verblijfsklimaat, verkeersveiligheid en aantrekkelijkheid i.r.t. fiets- en voetgangersroutes) is voorzien in een ontsluiting via de Leuvenaarstraat.
	d. Is uitbreiding van het aantal parkeerplaatsen op deze lokatie mogelijk?		Dit is afhankelijk van de verder uitwerking.
6.	N.a.v. p. 50 van de voorschriften (laatste punt):		
	a. Is het openbaar parkeerterrein van 100 plaatsen een vervanging van het huidige Primarktterrein of een toevoeging?	B	Een vervanging.
7.	Kan de huidige kruising Nieuwe Haagdijk/Fellenoordstraat/Schorsmolenstraat/Haagdijk beter gestroomlijnd worden, waardoor de overzichtelijkheid en de verkeersdoorstroming verbeterd worden?	A	Een andere situatie is zeker mogelijk. Op kaart 3 is dan ook al een wijziging in het profiel aangegeven. In het VCP zal dit aspect ook nader uitgewerkt worden. Daadwerkelijke reconstructie van dit punt is echter wel afhankelijk van beschikbaar gemeentelijk budget.

Vrouwenadviescommissie

1.	Aandacht wordt gevraagd voor voldoende parkeergelegenheid bij woonlokaties.	B	Per ontwikkelingslocatie is aangegeven hoe parkeren kwalitatief en kwantitatief geregeld wordt. Ondergronds parkeren be-

hoort zeker tot de mogelijke opties.
Parkeren voor bewoners is geregeld middels het parkeervergunningensysteem of op eigen terrein gesitueerd.

2. In het zuidelijk deel van de binnenstad zou een supermarkt moeten komen.

In het bestemmingsplan is voldoende ruimte opgenomen voor detailhandel. Er liggen momenteel drie verzoeken voor een supermarkt.

3. Bij binnenhofjesachtige bebouwing moet gelet worden op sociaal onveilige plekken.

Dit aspect zal bij de uitwerking van de plannen aan de orde komen.

4. Van belang is een goede bereikbaarheid van de binnenstad. Dit betekent dat het openbaar vervoer goed geregeld moet worden, door bijvoorbeeld pendeldiensten naar het centrum.

Een goede bereikbaarheid voor alle vervoerwijzen (auto, fiets, te voet, openbaar vervoer) van de binnenstad is essentieel voor het functioneren van de binnenstadsfuncties. In het VCP zal dit aspect nader worden uitgewerkt.
Bij de discussie rond de busbaan binnenstad speelt het aspect om te komen tot een verbetering van het openbaar vervoer in relatie tot de (binnen)stad. Besluitvorming door de raad over de busbaan is voorzien op 29 juni 1995.
Parkeerplaatsen buiten de binnenstad voor binnenstadsbezoekers (Parkeer & Pendel) zijn op termijn voorzien conform de SVV-nota "Navigeren in Parkeren".

5. De vierbaanswegen naar de stad moeten niet worden versmald, maar aan één kant worden gebruikt voor openbaar vervoer en de andere kant voor het andere verkeer.

E.e.a. is afhankelijk van de visie hoofwegenstructuur en de verkeersprognoses, alsmede de openbaar vervoerroutes.

6. De binnenstad is niet fietsvriendelijk.

Het streven is erop gericht om de verkeerslichten in de binnenstad fietsvriendelijker te maken. Bij reconstructies e.d. zal hier rekening mee gehouden worden.
In het kader van het VCP-binnenstad zullen ook de fietsvoorzieningen (routes en stallingen) verder uitgewerkt worden. In

het kader van de fietspromotie zal aandacht gegeven moeten worden aan zichtbaarheid en verwijzing van de stallingen alsmede aan de wenselijke openingsuren.

Bewonersorganisaties

De bewonersorganisaties van de wijken Fellenoord, Stadshart, Chassé/Oud-Boeimeer, De Fontein en het Stationskwartier hebben met behulp van het Steunpunt Wonen het bestemmingsplan zeer uitvoerig bestudeerd en van commentaar voorzien. Dit heeft geresulteerd in een rapportage die per onderwerp de mening van de bewoners weergeeft. Deze rapportage is in zijn geheel opgenomen in deze bijlage "Overleg en inspraak".

A De rapportage en het standpunt van de gemeente hierop zijn uitvoerig besproken met de bewonersorganisaties (zie de elders in deze bijlage opgenomen verslagen).
Hierna volgen de belangrijkste wijzigingen die naar aanleiding hiervan in het bestemmingsplan zijn aangebracht:

- Ter bescherming van de woonfunctie is de limitering van andere functies binnen de bestemming Gemengde doeleinden 4 t/m 8 gewijzigd. Door het zoveel mogelijk aanpassen van het maximaal toegestane aantal vestigingen aan de feitelijke situatie, kan er nauwelijks sprake zijn van uitbreiding van niet-woonfuncties, terwijl toch de gewenste flexibiliteit en het multi-funktionele karakter van deze aanloopstraten naar het centrum behouden blijven.
  Om het volbouwen van percelen in dit gebied te voorkomen is tevens de begrenzing van de open en/of groene binnenruimten uitgebreid.

- Voor het blok Nassaustraat/Nieuwe Boschstraat is de bestemming Gemengde doeleinden vervangen door Woondoeleinden.

- Om te voorkomen dat de plekken die zijn aangeduid als open en/of groene binnenruimte helemaal worden gebruikt voor parkeren, is een regeling opgenomen waardoor parkeren in open en/of groene binnenruimten nog slechts mogelijk is, waar dit expliciet op de plankaart is aangegeven.

- De begrenzing van het karakteristiek stadsgezicht is verruimd, zodat hierbinnen ook de Nieuwe Huizen, Godevaert Montensstraat, Van Goorstraat, Dr. van Mierlostraat en het Molsterrein vallen.

- In de voorschriften is een wijzigingsbevoegdheid opgenomen om de lijst van afwijkende functies aan te kunnen passen, indien het afwijkend gebruik gedurende minimaal twee jaar niet heeft plaatsgevonden.

Daarnaast is het bestemmingsplan op een aantal meer ondergeschikte punten aangevuld c.q. gecorrigeerd, zoals met de bewonersorganisaties is besproken.

III. SCHRIFTELIJKE INSPRAAKREACTIES

Van Opstal o.g.

Verzocht wordt de bestemming van een aantal panden af te stemmen op de feitelijke situatie, omdat hiervoor onnodig beperkingen worden opgelegd.

Het plan is aangepast aan de feitelijke situatie.

Reijnders en partners, namens mw. Van Asseldonk

Bezwaar wordt gemaakt tegen de voorgestelde beperking ten opzichte van de nu vigerende bestemming en bouwhoogte voor het pand Kloosterplein 7 en 7 bis i.v.m. economische verliezen.

De bestaande situatie is in het bestemmingsplan vastgelegd. Aan een geldend plan kunnen geen blijvende rechten worden ontleend.

Reijnders en partners, namens Het Turfschip B.V.

Niet akkoord wordt gegaan met het feit dat een hotel ter plaatse van het Turfschip alleen mogelijk is als in de Kloosterkazerne geen nieuw hotel wordt gerealiseerd.

Het bestemmingsplan zal worden aangepast in die zin dat een tweede hotel na vrijstelling mogelijk wordt als de haalbaarheid daarvan is aangetoond.

WE Vastgoed B.V. (exploitant Hij en Zij winkels)

Heeft bezwaren tegen:
- de ontwikkeling op het Molsterrein i.v.m. de bevoorrading van haar perceel aan de Ginnekenstraat;
- een uitbreiding van het winkelaanbod.

De regeling voor het Molsterrein laat voldoende mogelijkheden voor de bevoorrading.
Uitbreiding van het winkelbestand op het Molsterrein is alleen mogelijk als dit met een positief distributie-planologisch onderzoek wordt onderbouwd.

G.H. Bruins

Vreest voor het veranderen van de functie van de Donkvaart, waardoor de belangen van de ondernemers kunnen worden geschaad.

Bij de verdere uitwerking van de ontwikkelingslokatie Donkvaart/Haagdijk zal hiermee zoveel mogelijk rekening worden gehouden.

Bijlage 1.

Tussenrapportage
project bewonersondersteuning
binnenstad Breda

Inhoudsopgave:

* Fellenoord

* Stadshart

* Boeimeer

* Fontein

* Stationskwartier

Steunpunt Wonen
Robert van Baarsen
Aart-Jan Voogt
April 1995

steunpunt
wonen

. Stichting Vertizontaal
Bewonersorganisaties Breda
Dienst RO/EZ gemeente Breda

Steunpunt Wonen
Kortenaerstraat 1
3012 VB Rotterdam
telefoon 010 217 6
telefax 010 411 10

kenmerk: AV/KvB/637.95/010.50-06
betreft: tussenrapportage project bestemmingsplan binnenstad Breda
kenmerk: --
datum: 21 april 1995

Geachte lezer,

Hierbij ontvangt u conform het projectvoorstel bewonersondersteuning bestemmingsplan binnenstad Breda de tussenrapportage met betrekking tot het voorontwerp bestemmingsplan.

Deze tussenrapportage is het resultaat van een aantal activiteiten die gedurende de afgelopen periode in samenwerking met betrokken bewonersorganisaties uitgevoerd zijn. Resumerend zijn daarbij de volgende stappen doorlopen:

1. Middels het uitzetten van een vragenlijst zijn de aandachtspunten van de bewonersorganisaties geïnventariseerd.

2. De aandachtspunten zijn met betrokken organisaties besproken en waar mogelijk gelokaliseerd op een kaart van 1 : 2500.

3. Het voorontwerp bestemmingsplan is bestudeerd.

4. Waarna de aandachtspunten geclusterd zijn naar functies/thema's zoals die in de toelichting van het voorontwerp bestemmingsplan onderkent worden.

5. Vervolgens is de relatie aangegeven tussen de aandachtspunten en het voorontwerp bestemmingsplan, waarbij onderscheid is gemaakt tussen;
   - voldoende opgenomen in het bestemmingsplan
   - onderhandelbaar/nog op te nemen c.q. wijzigen
   - ander traject/geen relatie met het bestemmingsplan

6. Deze eerste conclusies zijn gepresenteerd op een bijeenkomst met de gemeente waarbij een eerste ambtelijke reactie is gegeven.

7. Aansluitend is deze eerste mondelinge reactie van de gemeente verwerkt, zodat een eerste beeld ontstaat op welke punten de gemeente nog moet gaan reageren en over welke punten nog geen overeenstemming is.

In de maand mei gaat de gemeente haar schriftelijke reactie formuleren op de inbreng die tot nu toe door betrokken partijen en organisaties is ingebracht. Deze reactie zal verwoord worden in een nota van wijzigingen.

Deze nota van wijzigingen zal met betrokken bewonersorganisaties op woensdag-avond 7 juni a.s. besproken worden. Dit ter voorbereiding van een geplande bijeen-komst met de ondernemers en de gemeente op maandag 12 juni a.s.
Na laatstgenoemde bijeenkomst kan de balans worden opgemaakt en zullen wij onze eindrapportage maken. Daaruit zal duidelijk worden op welke punten de bewonersor-ganisaties mogelijk moeten terugkomen in het formele inspraaktraject wat volgens planning na de zomer zal starten.

Hopend u hiermee voldoende geïnformeerd te hebben,

Met vriendelijke groeten,

A.J. Voogt

Robert van Baarsen
Aart-Jan Voogt

VRAGEN EN SUGGESTIES VAN DE BEWONERS AAN DE GEMEENTE BREDA						Fellenoord
Aandachts-punt nr.	**Vraag**	**Suggestie of oplossingsrichting**	**A** **- geregeld of opgenomen in Bsp**	**B** **- onderhand-delbaar** **- nog opne-men/wijzigen**	**C** **- Het bezwaar van bewoners blijft bestaan**	**D** **- ander traject** **- afspraak** **- onderwep** **- datum geregeld**
			In relatie tot bestemmingsplan			Niet in relatie tot Bsp
HISTORIE 7.1.a	Nieuwe Huizen: uitbrei-ding Karakteristiek stads-gezicht	"Nieuwe Huizen" noordzijde straatwand opne-men in/binnen zone karakteristiek stadsgezicht danwel karakteristieke straatwand.		● Twijfelgeval, ge-meente onderschrijft belang, suggestie over-nemen wordt nader be-oordeeld.		
7.1.b.	De Witte Huisjes; monu-mentale waarde	De Witte Huisjes opnemen binnen zone karakte-ristiek Stadsgezicht. Behoud witte huisjes! Waarom zijn de Witte Huisjes wel getekend in het kaartje van de voorschriften niet in het kaartje van de toelichting? Het gebouw (een loods?) aan de Fellenoordstraat heeft volgens de bewoners (relatief gesproken) grote historische waarde. Kan dit opgenomen worden binnen zone karak-teristiek Stadsgezicht.		● (?)	● De gemeente wil eventuele sloop niet uitsluiten omdat de toe-komstige gebruikswaar-de v.h. park in het ge-ding is. Met name het gewenste openbare karakter van de oever. Definitieve besluit valt pas dan als de kazerne vertrekt en planvorming t.b.v. een park gaat starten. ● Zowel de loods als de Witte huisjes zelf heb-ben volgens gemeente weinig historische waar-de.	

(?) = DE GEMEENTE HEEFT HIEROP NOG NIET GEANTWOORD

7.1.c.	Seelig Noord; er is maar 1 monument op de kaart in Seelig Noord aangegeven	Zijn er meer dan één monumenten te onderkennen op het terrein van Seelig-Noord ?		●(?)		
WONEN 7.2.a	Toenemende woonlasten / werkloosheid	Toenemende woonlasten / werkloosheid; beroep aan huis en ambachtelijke bedrijven aan huis wordt toegestaan.	●			
KANTOREN 7.5.a.	Liever geen uitbreiding meer van kantoren	Bestem bouwlocatie 24 voor wonen/groen; zo niet begrens het kantoorgedeelte, zoals beschreven in 7.5.b.	● gemeente wil suggestie overnemen.			
7.5.b.	Seelig Zuid hoeveel M² kantoren op hoek Fellenoordstraat / Markendaalseweg ?	Geen uitbreiding kantoren, publieks gericht kantoor op hoek Fellenoordstraat / Markendaalseweg (Seelig-Zuid) is akkoord, maar dan begrenzen tot die hoek, dus niet in/langs Fellenoordstraat, wel langs Markendaalseweg. Of begrenzen qua oppervlakte. Suggestie: Geef rand langs Markendaalseweg een K (= kantoor) bestemming		● (?) Rest nog de vraag waar komen de grenzen		
VOORZIENINGEN 7.8.a.	Te weinig sociaal culturele voorzieningen in de binnenstad (buurthuizen en gymzalen) en onderwijsvoorzieningen (basisscholen).	Sociaal culturele voorziening zou in wijzigingsbevoegdheid (24) (= Seelig-Zuid) kunnen worden opgenomen. En het kan in theorie in BD 1 in Schorsmolen. Is de vraag of daar voldoende ruimte voor is.		● (?)		● De Lambertusschool fuseert met Annaschool. Schoolgebouw aan A.v.Bergenstraat komt "leeg" en blijft gereserveerd voor onderwijsdoeleinden. Dit moet volgens wethouder voldoende zijn als reservering voor de toekomst. Komt er in de toekomst geen initiatief van derden voor het stichten van een school in de binnenstad, dan krijgt het gebouw een woonfunctie.

(?) = DE GEMEENTE HEEFT HIEROP NOG NIET GEANTWOORD

7.8.b.	Meer supermarkten in de binnenstad	In één supermarkt (+ bevoorrading en parkeren) is voorzien op de locatie Donkvaart / Haagdijk. Zou er een supermarkt/detailhandel moeten worden opgenomen in bijvoorbeeld Seelig-Zuid ?	● ● Momenteel liggen er drie verzoeken van derden om een supermarkt te beginnen in de binnenstad (Tolbrugstraat, Markendaalseweg, Keyserstraat) zodat er voldoende detailhandel is opgenomen.			
VERKEER/ VERVOER 7.9.a.	Welk besluit ligt er voor het afsluiten van de wandeldoorsteek naar de Haagdijk?	Wandeldoorsteken naar de Haagdijk zijn bestemmingsplan technisch mogelijk. Afspraken met eigenaren bepalen of er sprake is van overpad.	●	● De gemeente zal in de toelichting de huidige wandeldoorsteek opnemen in de bestaande situatie. ● De gemeente onderschrijft het belang van wandeldoorsteken en wil in overleg treden met eigenaren die dit frustreren.		
7.9.b.	Te hard rijden Fellenoordstraat					●
7.9.c.	Tariefstelling parkeren.					●
GROEN 7.10.a.	Te weinig groen in de woonbuurt.	In bestemming wonen is groen toegestaan.	●			●
7.10.b.	Uitbreiding groen aan rand woonbuurt (loc 24).	Er komen 2 x 0.3 groenbestemmingen. In Seelig-Zuid is veel groen opgenomen.	● ●			

(?) = DE GEMEENTE HEEFT HIEROP NOG NIET GEANTWOORD

7.10.c.	Groen moet groen blijven en geen parkeerplaats kunnen worden.	In de bestemming O.3 parkeren uitsluiten !	● In O3 zal parkeren worden uitgesloten.		● Daar waar reeds parkeren aanwezig is, geldt een overgangsregeling (dus is parkeren in de toekomst blijvend toegestaan)	
7.10.d.	Uitvoering bomenlaan Arsenaalpad-Fellenoord nog niet gerealiseer.	Uitvoering bomenrij Arsenaalpad nog niet uitgevoerd.				●(?) Dienst Stadsbeheer zal status van dit plan uitzoeken.
LOCATIES 7.12.a.	Locatie 11: winkels en woningen; geen kantoren.	Locatie 11 (winkels + wonen) geen kantoren.	●			
7.12.b.	Locatie 24: stimulering groen en speelvoorziening behoud Witte Huisjes.	Locatie 24 dit groen moet ook bestemd kunnen worden voor speelvoorzieningen. Qua ontsluiting groen + spelen richten op toegankelijkheid vanaf: - Boeimeer (zuid/west) woonbuurt - Fellenoord woonbuurt	●			●
7.12.c.	Locatie Seelig Noord: in tegenstelling tot Seelig-Zuid/KMA is hier geen sprake van een wijzigingsbevoegdheid.	Seelig-Noord; waarom ook hier geen wijzigingsbevoegdheid van toepassing ?	● Seelig-Noord zit stedebouwkundig goed in elkaar en is qua besteming heel flexibel			
7.12.d.	Wat is de reden van het voorbereidingsbesluit ter plekke van het "Gerechtsgebouw"?	Waarom is er ooit een voorbereidings besluit genomen voor het gerechtsgebouw? En heeft dit nog invloed op de geplande bestemming ter plaatse ?	● Dit was nodig voor een interne verbouwing die reeds is uitgevoerd.			
BUITEN WERKGEBIED 9.a.	Invulling locatie: In Schorsmolen locatie: 1. Klooster	Voor welk deel van het terrein 1 wordt nu bebouwing mogelijk ?		●(?)		
9.b.	Invulling Oost-Westflank.					●(?)

(?) = DE GEMEENTE HEEFT HIEROP NOG NIET GEANTWOORD

9.c.	Busbaan; voorkeur variant Houtmarkt / Karnemelkstraat.					●(?)
9.d.	Waarom krijgt Lambertusschool een afwijkende funktie bestemming.	Kan bestemming onderwijs gehandhaafd blijven op het gebouw voor onderwijs in Schorsmolen, na fusie tussen Anna- en Lambertusschool ?	● Zie punt 7.8 a.			

(?) = DE GEMEENTE HEEFT HIEROP NOG NIET GEANTWOORD

VRAGEN EN SUGGESTIES VAN DE BEWONERS AAN DE GEMEENTE BREDA						Stadshart
Aandachts-punt nr.	Vraag	Suggestie of oplossingsrichting	A - geregeld of opgenomen in Bsp	B - onderhand delbaar - nog opnemen - wijzigen	C - Het bezwaar va bewoners blijft bestaan	D - ander traject - afspraak - onderwerp - datum geregeld
			In relatie tot het Bestemingsplan			Niet in relatie tot Bsp
HISTORIE	Hoe kan ongewenst gebruik met name bij monumenten die een BD bestemming hebben , bijv. de Grote Kerk, owrden voorkomen. (Bijv. Lingerie, disco, tentoonstelling etc.)			● De gemeente zoekt dit uit.		
HISTORIE 7.1.a	Bouwhistorisch onderzoek verplicht stellen.	Waarom kan de verplichting tot bouwhistorisch onderzoek niet opgenomen worden in de voorschriften?		● De gemeente is hier voorstander van. Gezocht wordt hoe dat op te nemen is.		
7.1.b	Karateristiek Stadsgezicht uitbreiden	Waarom vallen bepaalde monumenten wel en andere niet binnen het karateristiek stadsgezicht? Bijvoorbeeld: Gedempte Haven/Adriaan van den Bergunstraat.		● (?)		

(?) = DE GEMEENTE HEEFT HIEROP NOG NIET GEANTWOORD

7.1.c	Wat is de status van het stadsgezicht ?	Wat is de status van het beschermd stadsgezicht t.o.v. het karakteristiek stadsgezicht?	● Het karateristiek stadsgezicht heeft een beschermende werking zoals deze in de voorschriften zijn geregeld. (voor bouwen: "sloopvergunning en bouwvergunning; voor wegen, grondwerk, waterwerken : aanlegvergunning) Het beschermd stadsgezicht heeft geen beschermende werking. Het betrof slechts een verplichting van de minister om voor het aangegeven gebied een B.S.P. op korte termin te maken ! De gemeente beoogt met de bestemming karateristiek stadsgezicht hetzelfde als de minister destijds vooorstond; maar voor een groter gebied			
7.1.d	Is er ook een lijst met gemeentelijke monumenten ?	Kunnen deze worden toegevoegd op kaart ?		● De gemeente (juridische afdeling) bestudeerd op welke wijze monumenten, gemeentelijk monumenten en panden binnen het karateristiek stadsgezicht beter beschermd kunnen worden.		

(?) = DE GEMEENTE HEEFT HIEROP NOG NIET GEANTWOORD

7.1.e	Hoe is het gebruik van historische panden geregeld die. - monument zijn/ in karateristiek stadsgezicht -monument zijn / buiten karateristiek stadsgezicht -geen monument zijn/ in karateristiek stadsgezicht -geen monument zijn/ buiten karateristiek stadsgezicht	Regelt het bestemmingsplan hieromtrent iets ?		●(?)		
WO NEN 7.2.a	Stimuleren wonen boven winkels	De bestemmingen bieden mogelijkheden voor wonen boven winkels. Een stimuleringsbeleid moet e.e.a. ook daadwerkelijk realiseerbaar maken. Waarom is bijvoorbeeld het proefproject niet naar wens verlopen ? Welke conclusies worden hieraan verbonden ? Suggestie: C2 in Ginnekenstraat wijzigen in C1 met aanduiding bestaande detailhandel op verdiepingen. C3 verder inperken tot alleen gebied direct aan Grote markt. Suggestie: G3 verder inperken tot Havenmarkt bij G1 horeca op verdieping niet toestaan dus wijzigen in G2. Bestaandse horeca opverdiping met afwijkende functie weergeven.		● (?) ● (?) ● ● (?)		● Voor de zomer zal evaluatie plaatsvinden
7.2.b	Alle bebouwingsbestemmingen moeten wonen mogelijk maken.	zie 7.2 a				

(?) = DE GEMEENTE HEEFT HIEROP NOG NIET GEANTWOORD

7.2.c	Vergemakkelijken omzetten lege kantoren -winkels naar wonen.	Suggestie: Leegstand verbinden aan een aflopende termijn. Daarna automatisch woonbestemming		● De gemeente wil dit in het Bsp opnemen.		
7.2.d	Stimuleren gedifferentieerd woningaanbod.	In theorie wel mogelijk wel veel relatief kleine/dure ontwikkelingslocaties.				●
DETAILHANDEL 7.3.a	Limiteren uitstalling verkoopwaar/goederen	Limiteren uitstallingen verkoopwaar/goederen. Hoe is dit geregeld in het kader van de herinrichting ?				● Voor het Stadshart is een regeling getroffen in de nota Buitenruimte-verordening.
HORECA 7.4.a	Limiteren winterterassen Grote markt	Volgens voorschriften aan O-zijde toegestaan (V.p.21) Geeft dit niet teveel precedentwerking? Suggestie:niet toestaan; daar waar aanwezig als afwijkende functie bestemmen.		●(?)		
7.4.b	Limiteren horeca op verdieping.	Zie ook suggestie bij punt 7.2.a : Wijzig alle G1 bestemingen in G2; daar waar op de verdieping reeds afwijkende (horeca) functies aanwezig zijn; het sterretje hanteren.		●(?)		
7.4.c	Achterterassen in privé tuinen	Niet toestaan van achterterrassen in privétuinen; dit opnemen in voorschriften				● In werkgroep horeca op terugkomen middels het afgeven van vergunningen e.e.a. regelen (Milieubeheer)

(?) = DE GEMEENTE HEEFT HIEROP NOG NIET GEANTWOORD

VRAGEN EN SUGGESTIES VAN DE BEWONERS AAN DE GEMEENTE BREDA						Stadshart
7.9.b	Uitbreiding fietsenstallingen	Uitbreiding fietsenstalling: voldoende mogelijkheden	●			
7.9.c	Busbaan; voorkeur doorsteekvariant via Karmelkstraat / Houtmarkt	Busbaan				●
7.9.d	Parkeren aan rand Stadshart	Parkeren aan rand stadshart stimuleren	●			
GROEN 7.10 a	Parkeren onmogelijk maken in openbare stille/groen gebieden	Is het juist dat er geparkeerd mag worden in open en of groene binnenruimtes?		●(?)		
7.10 b	Versterken groen Houtmarkt/oude Vest	Versterken groen bij Houtmarkt / Oude-Vest; opnemen in toelichting		●(?)		●
7.10 c	Herinrichting binnenstad	Herinrichting binnenstad; herinirichtingsplan uitwerken				●
7.10 d	Groen=Groen en geen parkeren ook in privé groen gebieden	Hoe wordt er voorkomen dat ook in prive tuinen wordt geparkeerd.		●(?)		
MILIEU 7.11 a	Herstellen waterloop Oost-Westflank	Herstellen waterloop O-W flank; graag !	●			
LOCATIES 7.12 a	Locatie MAB/V-D: - bescherming karakteristicke gebouwen - achtertuinen woningen behouden - conservering oude bibliotheekgebouw					● Aandachtspunt bij planontwikkeling ● Aandachtspunt bij planontwikkeling ● Aandachtspunt bij planontwikkeling
7.12 b	Locatie 4: --	Locatie 4: Wat betekent M ?		●(?)		
7.12 g	Locatie 12: invulling parkeerfunctie, aan- en afvoer MAB/V-D, behoud groen bij kerk, opstellen vrachtwagens.	Locatie 12: Waar kunnen vrachtwagens voor aan- en afvoer zich opstellen ?		●(?) Met name in combinatie met busbaan en herstel waterloop lijkt dit bijna onmogelijk		

(?) = DE GEMEENTE HEEFT HIEROP NOG NIET GEANTWOORD

7.12 h	Locatie 22: --	Locatie 22: Waar kunnen vrachtwagens voor aan- en afvoer zich opstellen ?		●(?)		
7.12 i	Locatie 25: Ontwikkelingsmogelijkheden K.M.A.					●

(?) = DE GEMEENTE HEEFT HIEROP NOG NIET GEANTWOORD

VRAGEN EN SUGGESTIES VAN DE BEWONERS AAN DE GEMEENTE BREDA						Boeimeer
Aandachts-punt nr.	Vraag	Suggestie of oplossingsrichting	A - geregeld of opgenomen in Bsp	B - onderhand delbaar - nog opnemen - wijzigen	C - Het bezwaar van bewoners blijft bestaan	D - ander traject - afspraak - onderwerp - datum geregeld
			In relatie tot het bestemmingsplan			Niet in relatie tot het Bsp
HISTORIE 7.1 a	Waarom geknepen ruimtelijke karateristiek? (zone b). In de nota van uitgangspunten was er een ruimere begrenzing van het karateristiek stadsgezicht (incl. G. Montstraat en v. Goorstraat).	Dwarsstraten Nieuwe-Ginnekenweg opnemen in karateristiek stadsgezicht.		●(?)		
DETAILHANDEL 7.3 a	In woonbuurt geen type K.W.A. winkels	K.W.A. winkels kunnen voor komen in de C 1, 2 en 3 bestemmingen en op locatie 22 is uitbreiding gepland. Dit is niet in het woongebied van Boeimeer mogelijk. In G1 wel winkels voor dagelijkse levensbehoefte mogelijk	●			
7.3 b	Is Zuidpoort passage uitbreiding mogelijk ? Wat wordt precies bedoeld met centrum management activiteiten voor de Zuidhoek passage ? (T.p.62)	Bewoners willen hieraan een bijdrage leveren.	● De doorsteek zal binnen het bouwblok plaatsvinden. De bestemming G1 staat dit toe.			●

(?)= DE GEMEENTE HEEFT HIEROP NOG NIET GEANTWOORD.

VRAGEN EN SUGGESTIES VAN DE BEWONERS AAN DE GEMEENTE BREDA						Boeimeer
HORECA 7.4 a	Geen uitbreiding van horeca aan het van Coothplein lijkt realistisch, mits geen hinder aan de achterzijde.	Horeca I, II, III wordt als nieuwe functie toegestaan op het van Coothplein. Gezien de invulling van locatie 7 kan hinder aan de achterzijde aan de orde zijn (uitbouw, toegang van binnenterrein van woonlocatie) Hoe wordt hinder voorkomen ?		● (?)		
KANTOREN 7.5 a	Geen kantoren in woonbuurt	In de woon bestemming worden een aantal afwijkende functies, waaronder kantoren "gedoogd". Is dit een afsterf regeling ? In G1 is kantoor met baliefunctie toegestaan. Wat is de betekenis van afwijkende functie kantoor/zakelijke dienstverlening ?			● Het is geen afsterf regeling, maar staat de kantoor functie toe of tewel "bevriest". De gemeente onderzoekt of een afsterf regeling op te nemen is. D.w.z. geen gebruik na een bepaalde termijn waarbij kantoor bestemming vervalt en definitief wonen wordt. ● De betekenis duidt op bestaande kantoor functies op de verdieping. Want in G bestemmingen is dat alleen op de begane grond toegestaan.	

(?)= DE GEMEENTE HEEFT HIEROP NOG NIET GEANTWOORD.

VRAGEN EN SUGGESTIES VAN DE BEWONERS AAN DE GEMEENTE BREDA						Boeimeer
BEDRIJVEN 7.6 a	Niet toestaan opslag functie in de V. Goorstraat en de G. Montenstraat. De Van Goorstraat kent twee type bestemmingen; wonen en G1. In de bestemming wonen is opslag niet toegestaan. De bestemming G1 lijkt dit wel mogelijk te maken. Klopt deze veronderstelling ?	In Van Goorstraat woonbestemming tot op de hoek van de Nieuwe Ginnekenstraat doorzetten ?		●(?) ●(?)		
7.6 b	Wasserij de Zon; deze locatie voor wonen beschikbaar maken (stimuleren uitplaatsen de Zon) Hoe concreet zijn deze voornemens ?	Kunnen de financiën t.b.v. uitplaatsingin het bestemmingpslan geregeld worden?	● Bestemming is opgenomen (wijzigingsbevoegdheid)		● Nee, financiëring voor aankoop zijn niet opgenomen.	
TOERISME 7.7 a	Ontwikkeling Binnen singels (blz. 54 T. welke vormen van recreatie)	Wat voor recreatie staat men voor in het kader van de herinrichting van de binnensingels (T.p.54) ? En dat dan opnemen in de toelichting.		●(?)		● Een inrichtingsplan voor de Singels is in voorbereiding; deze wordt opgenomen in de toelichting van het Bestemmingsplan.
VERKEER / VERVOER 7.9 a	Tweerichting verkeer nieuwe Ginnekenstraat handhaven	De ontwikkeling om van de Nieuwe Ginnekenstraat een éénrichtingsstraat te maken wordt niet wenselijk geacht. In toelichting afb 18 pag. 42 wordt éénrichtingsverkeer gesuggereerd (=beperkte ontsluitingsroute). (zie ook brief 21/2/95 van Boeimeer aan gemeente; vooraankondiging avond RO/EZ)	●	● De afbeelding zal worden aangepast.		

(?)= DE GEMEENTE HEEFT HIEROP NOG NIET GEANTWOORD.

VRAGEN EN SUGGESTIES VAN DE BEWONERS AAN DE GEMEENTE BREDA						Boeimeer
7.9 b	Binnensingel (Marktsingel/Chassésingel) 30 km. zone	30 km zone Binnensingel (T.p.54) opnemen in toelichting. Wel opgenomen bij groenstructuur nog niet bij verkeer.	●	● Bij verkeer zal nog een toelichting komen.		
7.9 c	Verkeersdruk singels	Verkeersdruk Buitensingels, zie verkeerscirculatieplan				●
7.9 d	Busbaan: niet variant v. Coothplein	Busbaanvariant doorsteek variant gewenst.				●
GROEN 7.10 a	Invulling groen/speelvoorziening Concordia op korte termijn p.v.e. oudere kinderen.	In de omschrijving van de ontwikkelingslocatie voor woondoeleinden (locatie nr.7) wordt rekening gehouden met een speelvoorziening. In toelichting expliciet opnemen voor ouderen, kinderen, zie p.v.e. bewonersgroep. De vraag is hoe speelvoorzieningen zich laten combineren met de horeca-invulling en mogelijk wat duurdere etagewoningen (weinig kinderen) op deze locatie ?		●(?) ●(?)		
MILIEU 7.11 a	Onderhoud water Singels	Onderhoud Singels stimuleren; op terug komen n.a.v. studie door adviesbureau HNS (T.p.57)				●
7.11 b	Uitvoering containerisatie huisvuil	Uitvoering containerisatie				●
LOCATIES 7.12 a	Locatie 7: invulling t.b.v. woon speelgelegenheid.	Locatie 7; zie 7.4.a. en 7.10.a		●		

(?)= DE GEMEENTE HEEFT HIEROP NOG NIET GEANTWOORD.

7.12 b	Locatie 22: Concurrentie relatie met MAB/V-D	Locatie 22; Is er een afspraak met MAB V/D dat locatie 22 niet binnen 5 jaar ontwikkeld mag worden ?	● De afspraak geldt voor 1 jaar na oplevering MAB/VD en op basis van een distributie planologisch onderzoek.			
7.12 c	Wijzigingsbevoegdheid locatie 23: verplaatsing wasserij de Zon	Locatie 23; Door de langzaam verkeerverbinding zal het intieme karakter van het binnenplein aangetast worden, moeilijk te combineren met dienstverlening op b.g. van gebouw Concordia. De goothoogte voor een binnenhof zou eerder max. 6 M i.p.v. max. 10 meter moeten zijn. Is 10 meter niet veel voor een binnenhof?		●(?) ●(?)		● Op 27/3 zullen plannen m.b.t. de invulling van deze locatie nader met bewoners besproken worden. Deze uitkomst is bepalend voor het Bestemmingsplan

(?)= DE GEMEENTE HEEFT HIEROP NOG NIET GEANTWOORD.

VRAGEN EN SUGGESTIES VAN DE BEWONERS AAN DE GEMEENTE BREDA						Fontein
Aandachts-punt nr	Vraag	Suggestie of oplossingsrichting	A - geregeld of opgenomen in Bsp	B - onderhand delbaar - nog opnemen - wijzigen	C - Het bezwaar van bewoners blijft bestaan	D - ander traject - afspraak - onderwerp - datum geregeld
			In realtie tot het bestemingsplan			Niet in relatie tot Bsp
HISTORIE	De gevels van de buitensingels vallen buiten het bestemmingsplan Binnenstad. Waardevolle bebouwing moet beschermd worden.	Onderzoek of alle "buitensingels" gedekt worden door andere bestemingsplannen en hoe daar het e.e.a. geregeld is.		● (?) Probleem wordt erkend. Uitgezocht wordt hoe dit te regelen		

VRAGEN EN SUGGESTIES VAN DE BEWONERS AAN DE GEMEENTE BREDA

Fontein

WONEN 7.2.a	Stimuleren wonen i.p.v. kantoren op de begane grond. En er moet een ristrictie komen op het volbouwen van de achter erven. Een deel van de buurt is bestemd als G4 t/m G8; het aantal kantoor met baliefunctie is aan een maximum gehouden. Waarom worden kantoren ook als afwijkende functie aangegeven? Waarom worden kantoren niet gelimiteerd qua oppervlakte?	Voorkomen moet worden dat kantoren zich ook in tuinen uitbreiden. In de Nieuwe Boschstraat / Nassaustraat wordt relatief veel gewoond op de b.g. Waarom is er niet gekozen voor een "woonbestemming" in dit deel van de wijk; waarbij andere functies als "afwijkende functie" worden aangegeven? Suggestie: Daar waar op de b.g. nog geen kantoorvestiging is, bestemming wonen aangeven.	● Er is een max. gesteld van 150 M²	● de gemeente wil de functie wonen en kantoren duidelijker zoneren ●(?) ●(?)	● Omdat deze op verdieping zijn	(
DETAILHANDEL 7.3.a	Meer winkels voor de dagelijks levensbehoefte zoals supermarkten ?	Locatie 5 biedt de mogelijkheid voor uitbreiding van een supermarkt.	●			
7.3b	Actie programma inlopers niet duidelijk	Het actieprogramma "inlopers" is niet duidelijk voor de bewonersorganisatie; wat houdt het precies in ? Hoe kunnen zij er eventueel een bijdrage aan leveren ?				● Het programma wordt momenteel actueel gemaakt. Ambtelijk besproken en daarna in het overleg van 2 mei a.s. met bewoners doorgenomen.

VRAGEN EN SUGGESTIES VAN DE BEWONERS AAN DE GEMEENTE BREDA						Fontein
HORECA 7.4.a	Afname coffeeshops-drugs-toerisme.	Horeca I wordt gelimiteerd tot max. 10 in de Boschstraat. Suggestie: door het opvoeren van de min. bedrijfsoppervlakte ontstaan er ook minder mogelijkheden voor coffeeshops	●	●(?)		
7.4.b	Geen uitbreiding café en bars	Limitering van horeca in de Boschstraat heeft alleen betrekking op horeca I; dus bijvoorbeeld niet op café-bars die als afwijkende functie zijn bestemd. Geldt hiervoor een afsterfregeling ? Suggestie: leegstand aan termijn verbinden. Na een bepaalde termijn van niet gebruik horeca functie laten vervallen . (zie ook Boeimeer punt 7.5.a)		●(?)	●	
KANTOREN 7.5.a	Minder kantoren: voorkomen omzetting woningen in kantoren. (o.a. aan Singels).	Het omzetten van nog meer woningen naar kantoren zou voorkomen kunnen worden door de woonbestemming uit te breiden ten koste van de G4 t/m G7 bestemming. Binnen de woonbestemming kan vervolgens kantoren als afwijkende functies worden bestemd.En b.g. exclusief voor wonen bestemmen, met daarbij de nadruk op de binnensingels. Argument: Kantoren "gebruiken" geen tuinen en wonen op b.g. vergroot sociale controle.		●(?) ● De gemeente overweegt dit toe te passen.		

VRAGEN EN SUGGESTIES VAN DE BEWONERS AAN DE GEMEENTE BREDA — Fontein

BEDRIJVEN 7.6.a	Boschstraat geen probleem, mits niet teveel overlast	Bedrijven met een lokaal verzorgende functie kunnen worden gehandhaafd (T.p.34), in het Stadshart en langs de inlopers. Klopt het dat het hier alleen om categorie 1 en 2 bedrijven gaat ?		● Nee categorie 3 is ook mogelijk . Gemeente zal limitering nader bezien. ●(?)		
VOORZIENINGEN 7.8.a	Stimuleren schoolvoorzieningen i.v.m. woonfunctie Maak het mogelijk dat er scholen gebouwd kunnen worden i.v.m. met toename van 1500 woningen in de binnenstad. (St. Jozef school gaat weg)	Alleen de BD1 bestemming maakt een schoolbestemming mogelijk. Uitbreidingsmogelijkheden zijn hier echter niet aan de orde? Toch komen er ± 1500 woningen bij in de toekomst.		●(?)		
VERKEER / VERVOER 7.9.a	Verkeersdruk -Singels -Sophiastraat -Mauritsstraat - Boschstraat	Aanpak verkeersdruk; opnemen in verkeerscirculatieplan				●
7.9.b	Parkeerdruk- Boschstraat	Aanpak parkeerdruk Boschstraat				●
7.9.c	Tariefstelling parkeren	Tariefstelling parkeren				●
GROEN 7.10.a	Te weinig groen / speelvoorzieningen	Behoud bestaand groen stimuleren door bescherming van openbaar groengebied; niet alleen ter voorkoming van bebouwing maar eveneens ter voorkoming van parkeren. Nu kan groen ook een parkeerfunctie krijgen.		●(?)		

VRAGEN EN SUGGESTIES VAN DE BEWONERS AAN DE GEMEENTE BREDA						Fontein
7.10.b	Groen in bestemmingsplan maakt het ook mogelijk om te parkeren. Groen moet groen blijven.	Voorkomen moet worden dat particuliere grondgebieden ook bebouwd worden t.b.v. kantooruitbreiding, voorkomen moet worden dat er op particuliere binnenterreinen geparkeerd mag worden		●(?) ●(?)		
7.10.c	Loc. 20 ook groen mogelijk maken en eventueel ook bouw school mogelijk maken.	Locatie 20 leent zich qua ligging ook voor uitbreiding van groen aan de oostzijde. Suggestie: opnemen in wijzigingsbevoegdheid		●(?)		
LOCATIES 7.12.a	Locatie 5; Boschstraat - stimuleren detailhandel dagelijkse levensbehoefte.		●			
7.12.b	Locatie 20; Beijerd-Vlaszak:--	zie 7.10 c.		●(?)		
7.12.c	Locatie 21; Chasseveld:--		●			
7.12.d	Locatie G7; stand van zaken	De zijde tegenover het park moet een woonbestemming krijgen.		●(?)		

VRAGEN EN SUGGESTIES VAN DE BEWONERS AAN DE GEMEENTE BREDA						Stationskwartier
Aandachts-punt nr.	Vraag	Suggestie of oplossingsrichting	A - geregeld of opgenomen in Bsp	B - onderhand delbaar - nog opnemen - wijzigen	C - Het bezwaar van bewoners blijft bestaan	D - traject - afspraak - onderwerp - datum gere geld
			In relatie tot het Bestemingsplan			Niet in relatie tot Bsp
VERKEER / VERVOER 7.9.a	Ontlasten verkeersdruk singels.	Het voornemen om het ontlasten van de verkeersdruk van de Academiesingel / Delpratsingel is opgenomen in de voorschriften (V.p.15). Zekerheid hieromtrent kan echter niet gegeven worden omdat e.e.a. samenhangt met de uitwerking van de Structuurschets Stationskwartier		●(?)		●
7.9.b	Afsluiting brug park Valkenberg	De weg "voor" het park Valkenberg (verlengde Sophiastraat) is bestemd als O3; heeft daarmee dus geen verkeersfuntie meer. De brug naar het park Valkenberg is daarmee niet meer voor verkeer te gebruiken.	●			

7.9.c	Ontsluiting/busbaantrace Kennedylaan-Station.	De aansluiting van het busbaantracé naar het station wordt niet aangegeven. De afwikkeling van het busverkeer van het station naar de binnenstad wordt daarmee volledig opengehouden. Waarom worden geen randvoorwaarden c.q. voorkeuren aangegeven (bijv. t.a.v. de Spoorstraat, behouden als buurtontsluitingsstraat) Klopt het dat er in de huidige manier van bestemmen van wordt uitgegaan dat de schampvariant niet aan de orde is? Suggestie: Dit bestemmingsplan niet vaststellen zonder dat er een verkeerscirculatieplan (auto, bussen, touringcars, taxi, buurtverkeer) voor de Stationsbuurt is vastgesteld. Eventueel met varianten als gevolg van de keuze in opstellocatie stadsbussen. En/of als gevolg van het al dan niet doorgang vinden van de aan te leggen "rondweg" ten zuiden van Belcrum.		●(?) ●(?) ●(?) ●(?)		● De gemeente wil eerst met de bewoners een start notitie opstellen. Dit is een document waarin oppenbaar vervoerroute Noord-Zuid en langs binnenstad zijn vastgelegd. Woonbuurten worden ontlast van niet bestemmingsverkeer. Mogelijk worden er varianten voor de verkeerscirkulatie in het stationsgebied opgesteld. Dit document kan ook gebruikt worden voor de onderhandelingen met de N.S. en moet van invloed zijn op de keuze voor de buiten varianten. Document gereed voor zomer 1995, mee te namen bij vaststelling bestemingsplan.

VRAGEN EN SUGGESTIES VAN DE BEWONERS AAN DE GEMEENTE BREDA						Stationskwartier
BUITEN BESTE-MINGSPLAN KANTOREN 8.5.a	Limiteren verdere uitbreiding kantoorfunctie ten koste van wonen	Suggestie: de begane grond in typische woonstraten bestemmen als wonen; kantoren als afwijkende functie bestemmen. Ook kan men zo bestemmen dat b.g. wonen blijft en er kantoren op boven verdieping mogelijk wordt. (zie Fontein punt 7.5.a.)		●(?)		

Bijlage 2.

GEMEENTE BREDA
DIENST RUIMTELIJKE ORDENING EN ECONOMISCHE ZAKEN
PROJECTMANAGEMENT

Verslag INFORMATIEVE BIJEENKOMST voor ONDERNEMERS over het VOORONTWERP-BESTEMMINGSPLAN BINNENSTAD.

Datum: 30 januari 1995
Plaats: Ontvangstruimte Stadskantoor
Tijd: 20.00 uur - 22.30 uur.

Aanwezig vanuit gemeente Breda:

de heer H. Thoolen	Dienst ROEZ, Projectmanagement, projectleider binnenstad, voorzitter
de heer J.W.Messer	Dienst ROEZ, Planologie /Stedebouw
de heer E. de Bruijn	Wethouder Stedelijke Ontwikkeling
mevr. A. v.d. Elshout	Dienst ROEZ, Communicatie
mevr. N.v. Waart	Dienst ROEZ/ Verkeer/Vervoer, planologie
de heer T. Buuron	Dienst ROEZ / Middelen
de heer Th. de Grefte	Dienst ROEZ/EZ
de heer H. Willemsen	Milieudienst / Adviezen en Projecten
de heer R.v.d. Pol	Dienst Stadsbeheer / Directie Inrichting Openbare Ruimte
de heer M. v. Ooijen	Stagiair Dienst ROEZ/Projectmanagement

Aanwezig vanuit ondernemers binnenstad:

de heer B. Nijsten	De Zon Textielverzorging
de heer L. Seeuwen	voorzitter Koninklijke Horecabond Nederland
de heer J. Geus	Centrummanagement
de heer J. van Bel	Ver. Binnenstad Breda
de heer H. Zwijsen	secretaris Ver. Binnenstad Breda
de heer J. de Vries	Ver. Binnenstad Breda
mevrouw Hellemons	Hotel De Klok, p/a Rijsbergen

1. Opening, inleiding.

- De voorzitter, de heer Thoolen heet de aanwezigen welkom.
- Op de nota van uitgangspunten is inspraak geweest; commentaren daarop gegeven zijn verwerkt in het voor-ontwerp bestemmingsplan.
  Doel van deze bijeenkomst is puur informatief; er is gelegenheid tot vragen stellen.
- Het communicatie-traject loopt parallel aan het juridische traject. De volgende bijeenkomsten zijn gepland:
  * twee bijeenkomsten voor ondernemers, t.w. een informatieve bijeenkomst en een inspraakbijeenkomst;
  * twee bijeenkomsten voor bewoners, t.w. een informatieve bijeenkomst en een inspraakbijeenkomst.
  * het totale commentaar mee te nemen in de klankbordgroep bewoners en ondernemers die in april zal plaatsvinden.
  * algemene inspraakavond.

2. Voorgeschiedenis.

- Een integraal plan voor het gehele gebied binnen de

singels is er nooit geweest.
* 1992: Structuurplan binnenstad
* Deelstudies
* Plan van Aanpak deelprojecten: binnenkort komt er een overzicht van de deelprojecten
* 1994: nota van uitgangspunten

3. Huidige stand van zaken.
* Voorontwerp-bestemmingsplan is afgerond.
* Voorbehoud: vrije busbaan en oost-westflank.
* Het voorontwerp-bestemmingsplan is goedgekeurd door het College behoudens enkele kleine wijzigingen en het voorbehoud zoals genoemd
* Het voorontwerp-bestemmingsplan zal aanstaande vrijdag worden verspreid.
* Busbaan: hiervoor zal een apart traject worden gevolgd. In het voorontwerp-bestemmingsplan is een uitwerking opgenomen van de doorsnijdings variant. Mocht de uitkomst van de studies en discussies een andere zijn, dan is het mogelijk de busbaan in een andere vorm in het ontwerp-bestemmingsplan op te nemen.
* Oost-en westflank: de fases een en twee, namelijk de uitdaging en de taktiek zijn afgerond. Fase drie: de aanpak, moet nog worden uitgevoerd. Er is een directe relatie met het tracé van de busbaan. Onderzocht moet worden welke kwaliteitsnorm wordt gegeven aan de Oost-Westflank. De kwaliteitsnorm heeft een relatie met de kwaliteit van de binnenstad. De trajecten vrije busbaan, oost-westflank en binnenstad lopen parallel.

3.1. Planning bestemmingsplan binnenstad.
Afspraak: de planning zal meegestuurd worden met het verslag. Deze is uiterst krap.
- Bestemmingsplan is een juridische basis voor de objectieve heffingsgrondslag ten behoeve van de baatbelasting.

4. Verdere procedure.
- Per 1 januari 1996 moet er een uitspraak beschikbaar zijn over het ontwerp-bestemmingsplan.
Bewoners en ondernemers wordt dan ook gevraagd om een tijdige terugkoppeling.

5. Inhoudelijke toelichting op het voorontwerp-bestemmingsplan binnenstad op hoofdlijnen door de heer J.W. Messer.

5.1. Algemeen.
* Binnenstad: bedoeld wordt de stad binnen de singels; met uitzondering van station en Chasséterrein.
De binnenstad is voortdurend aan veranderingen onderhevig; er is dus gekozen voor een flexibele opstelling maar ook voor kwaliteit. Een bestemmingsplan geldt voor 10-20 jaar.
In de jaren '60 heeft een grootschalige groei plaatsgevonden; leegloop binnenstad (bewoners) en verpaupering. Geprobeerd is deze verpaupering in de jaren'70 tegen te gaan door een groot aantal woningen te

bouwen (Gerardus Majella, Leuvenaarstraat, enz). In de jaren '80 is men zich bewust geworden van het dilemma: groeien en veranderen en behoud van het historische karakter. Dit dilemma is bij het structuurplan binnenstad doorbroken.

* Drie hoofddoelen:
  1. voldoende vrijheid voor economische ontwikkelingen
  2. herstel van de ruimtelijke kwaliteit
  3. verbetering van de verblijfskwaliteit.

  In het structuurplan binnenstad zijn reeds vastgelegd:
  (Grootschalige) kantoren: bij het station, niet in de binnenstad.
  Winkels: MAB/V&D, eventueel Molsterrein
  Cultuur: circuit oostzijde binnenstad
  Voetgangers: meer ruimte in het stadshart.
  Autoverkeer: weren van het doorgaand verkeer, parkeren aan de randen.
  Vrije busbaan: in ieder geval vanaf het station naar de binnenstad; van daaruit allerlei richtingen in.
* Twee speerpunten in het Plan van Aanpak:
  1. ring rond het oude stadshart
  2. stations ontwikkeling inclusief relatie station met binnenstad.

5.2. Ruimtelijke aspecten.

* Historische aspecten: de middeleeuwse stad; 16e - 17e eeuw verdedigingswerken; verdedigingswerken vervangen door singels eind 19e eeuw.
  Accent op stadshart en uitlopers. Onderverdeling in gebieden met de grootste historische waarde; gebieden van mindere historische waarde en gebieden die vanuit historisch optiek geen waarde hebben. Aanwijzing tot beschermd stadsgezicht in 1967.
* Beeldkwaliteit: landschappelijke basis; stedelijke elementen; oriëntatie op de Grote Kerk; karakteristiek van de bebouwing; afstemmen oud en nieuw.

5.3. Functionele aspecten.

- Te onderscheiden zijn: Detailhandel, defensie en wonen. Kernwinkelapparaat; gemengde bestemmingen langs uitlopers, woongebieden.
* Wonen: in de jaren '70 is het aantal woningen gegroeid met 2500 (Gerardus Majella, Leuvenaarstraat). Het is de bedoeling dat er 1500 -1700 woningen worden toegevoegd. Wonen is te zien in relatie tot het karakter van de stad; wonen is te stimuleren anders ontstaat een lege, en doodse stad. Doelgroep: kleine huishoudens; iets hogere prijsklasse; richten op bijzondere woonvormen. De bestaande woningvoorraad is in stand te houden, in het bijzonder de goedkope woningvoorraad. Veel aandacht is te besteden aan de woonomgeving: groen, 30 km. gebieden, openbaar vervoer, langzaam verkeer. Bij de uitwerking van het bestemmingsplan is daar rekening mee te houden.
* Detailhandel: MAB/V&D, eventueel Molsterrein; verdichting van de bestaande winkelstructuur. Grotere winkels (tot 8500 vierkante meter) zijn toe te staan in de ring rondom het stadshart. Alternatief circuit: winkelvestigingen van beperkte aard; bedoeld voor boetieks, bijzondere zaakjes.

Ook in de inloop-uitloop straten doen zich veranderingen voor.

* Horeca: Vier categoriën zijn te onderscheiden, t.w. cafetaria's/fritures; hotels, bars/café's en discotheken. Men is bezig met het opstellen van een horeca-beleidsplan.
  - Horeca concentratiegebied: rond de Havermarkt, ook in de zin van de Wet op Milieubeheer
  - horeca-zone: Noordelijk deel van de Grote Markt
  - Zuidelijk deel van de Grote Markt: menging winkel en horeca.
  - van Coothplein: menging winkels en horeca.

  Binnen het kernwinkelapparaat zijn vestigingen van cafetaria's enz. (horeca I) toegestaan; vestiging van deze horeca binnen de gemengde functie is niet vrij: hieraan is een limiet verbonden.
  Hotelfunctie: het bestemmingsplan is hierin flexibel te houden. Uitbreiding toe te staan o.a. op: Chasséterrein, Kasteelplein, groei hotel De Keyser, noordelijk deel Grote Markt.
  Horeca als nevenaktiviteit bij andere functies is toe te staan.
* Kantoren: geen grootschalige kantoren toe te voegen in de binnenstad; wel bij het station. Binnen bepaalde locaties kan nog iets worden toegevoegd, zoals vestiging kleine, publieksgerichte kantoren en kantoren voor zakelijke dienstverlening in het oude centrum. Voorkeur voor vestiging van deze funkties in de nabijheid van het openbaar vervoer.
* Bedrijven: De Zon is het enige grote bedrijf in de binnenstad; verder zijn er nog enkele kleine bedrijven. Voor het bedrijf De Zon geldt een bevriezing. Overigens zijn alleen bedrijven toegestaan in de milieucategorie 1 en 2.
* Toerisme: Masterplan toerisme; speerpunten:
  -uitgaan, winkelen, eten, cultuur in het historisch stadshart
  -recreatieve culturele evenementen
  -verblijfskwaliteit
* Verkeer: in het structuurplan binnenstad zijn de hoofdlijnen al geregeld. De beleidsdoelen zijn opgenomen in het bestemmingsplan:
  -fietsplan is vertaald in profielen openbare ruimte.
  -openbaar vervoer: busbaan; eerste fase is vastgesteld
  -parkeerplan binnenstad: parkeergarages; dubbelgebruik particuliere terreinen, Chasséterrein
  - verkeerscirculatieplan.
* Groenstructuur: verzamelnota's 1986 t/m 1993; elementen daarin zijn uitgebreid, t.w.:
  - meer aandacht voor het gebied bij de beken
  - groenplekken binnen de bebouwings structuur
  - verfijning van structuur
  - mogelijkheden groen toe te voegen, bijvoorbeeld kazerneterrein, tuin voormalig paterklooster.
* Ecologie: studie ecologische betekenis bekenstelsel; daarin wordt aangegeven dat bij de singels meer

diversiteit nodig is; het westelijk deel meer een stroomfunctie, geschikt voor recreatie; het middelste deel is meer te verlagen.

* Milieuzones: daarmede is rekening te houden t.a.v. industrie lawaai, verkeerslawaai en spoorlawaai.

- Alle voorgenomen functies lijken te kunnen worden gerealiseerd.

5.4. Ontwikkelingslocaties.

Twaalf ontwikkelingslocaties hebben een zodanige juridische vorm dat directe bebouwingsmogelijkheid aanwezig is. Zes ontwikkelingslocaties moeten eerst nog nader worden uitgewerkt; een korte planologische procedure is nog nodig.

* 1. Nijverheidssingel/Schorsmolenstraat: met kerk en kloostertuin: gedeeltelijk openbaar groen en woonbebouwing
* 2. Gasfabriek terrein: 500-700 parkeerplaatsen. Gehoopt wordt een bepaald percentage ondergronds te kunnen invullen. Verder een combinatie van wonen en kantoren; afgeschermd tegen lawaai; op de begane grond interessante functie.
* 3. Haagdijk/Donkvaart: parkeerterrein; voetgangers-fietsroute Leuvenaarstraat/Haagdijk; muziekschool wordt vernieuwd; woningwandje plus bedrijvigheid.
* 4. Catharinastraat / J.F. Kennedylaan: wonen, op de begane grond commerciële functies.
* 5. Boschstraat / Valkenstraat: vestiging supermarkt; wonen. Parkeren met betrekking tot supermarkt is in het complex op te lossen.
* 6. Oude Vest (eiland): object voor de bibliotheek, geen wonen.
* 7. Locatie Concordia (v.h. Schouwburg): gemengde bestemming: horeca functie van verschillende aard plus beperkte winkelfunctie. Binnenruimte: bijzondere stedelijke binnenruimte: wonen. Mogelijkheid buurthuis, uitbreiding Vertizontaal. Parkeren voor auto's van de woningen in de kelder.
* 8. Locatie Markendaalseweg / Van Coothplein: gemengde doeleinden, boven wonen, eventueel met behoud van school; ook mogelijkheden als de school gesloopt zou worden.
* 9. Locatie Concordiastraat: gekozen is om aan de oude loop van de Doelsteeg vast te houden. Mogelijkheden: uitbreiding C&A, uitbreiding parkeergarage; winkels, boven woningen. Wand Concordiastraat herstellen, commerciële functies, boven wonen.
* 10. Bleekstraat: Commerciële functies op de begane grond toegestaan; woningen; uitbreidingsmogelijkheid Hema aan de zuidzijde.
* 11. Markendaalseweg (Politieburo): een grote ontwikkelingslocatie; bebouwing rondom met een grote binnenruimte. Alle functies op begane grond toegestaan, boven wonen, behalve grote kantoren. Vijf bouwlagen op de hoek.
* 12. Tolbruggarage Markendaalseweg / Nieuwstraat: uitbreiding parkeergarage; langs de Nieuwstraat woonfunctie of commerciële functie; rand woonfunctie en

parkeergarage. Winkelbestemming op het totale grond oppervlakte; uitstraling binnenstedelijk; parkeren onder de grond is te proberen.

* Globale ontwikkelingslocaties:
  1. Beyerd/Vlaszak: gedacht is aan woonfunctie, behoud parkeerterrein; Pasbaan alternatief circuit.
* 2. Chasséveld: 20% kan nog worden ontwikkeld voor commerciële funktie, niet aan de westzijde. Nadere uitwerking zal nog volgen.
* 3. Molsterrein/Achter de Lange Stallen: parkeerfunktie blijft; verder winkels, horeca I, kleine publieksgerichte kantoren; detailhandel ook op de verdieping; wandelroute circuit, wonen.
* 4. Wasserij De Zon: wijzigingsmogelijkheid opgenomen. Als verplaatsing ooit zou gebeuren: functie wonen: 50-60 woningen, eengezinswoningen, aan de Marksingel hoger, aansluitend op Concordiaproject.
* 5. Zuidelijk deel Seelig / Markendaalseweg/ Fellenoord: een gedeelte te bebouwen 200-250 woningen; een gedeelte als park.
* 6. KMA-terrein: bijzondere plek: meer rendement door openbaar te maken. Ruimtelijke en historische kwaliteit is veilig te stellen.

5.5. Juridische vorm.

- Bij het bestemmingsplan behoren drie kaarten:
  1. Kaart waarop bestemming aangegeven op hoofdlijnen. Gekoppeld aan de hoofdlijnen zijn verfijningen aangebracht.
  2. Kaart met betrekking tot het ruimtelijk deel: Karakteristiek stadsgezicht is fijn geregeld; rest globaal.
  3. Kaart openbare ruimte: verkeersstructuur, enz.
- Bestemming centrumdoeleinden bestaat uit: begane grond: horeca I, commerciële aktiviteiten. Op de verdieping: standaard wonen verplicht behoudens anders is aangegeven. Horeca-zone 3: café/bars is bevroren. Afwijkende functies zijn ook precies aangegeven.

6. Baatbelasting. Toelichting door de heer T. Buuron.

De baatbelasting geldt in 't Eitje. De bestemming centrum doeleinden is per perceel aangegeven, zodat het mogelijk is de baatbelasting vast te stellen per perceel. Nu het voorontwerp-bestemmingsplan er ligt, is reactie gevraagd aan externen. Er wordt gehoopt dat eind februari gegevens beschikbaar zullen zijn. Dan is duidelijk of herziening van de heffingsgrond baatbelasting ofwel correcties met betrekking tot het bestemmingsplan nodig zijn.

7. Reacties van de aanwezigen.

- Allereerst: algemene waardering voor de goede presentatie.
- Opmerking: de Grote Kerk is fout ingekleurd.
- De heer Nijsten, Wasserij De Zon: geeft aan dat men zich intern gaat beraden over de plannen. Men is bezig in samenwerking met de gemeente het milieuvraagstuk op te lossen. Ontwikkelingen worden afgewacht.

- De heer Geus, centrummanagement: stelt dat de ondernemers goed dienen te worden geïnformeerd. Kontakt met achterban en terugkoppeling is nodig. Eventueel een aparte toelichting door de heer Messer aan ondernemers per straat. Belangrijk is voor ondernemers te weten wat de mogelijkheden zijn.
- De voorzitter antwoordt dat het de bedoeling is een Uitleg aan alle ondernemers te sturen. Hij dringt er op aan te proberen toch vóór half maart een eerste reactie te geven.
- De heer Seeuwen verzoekt om meer ruimte en tijd om te kunnen reageren. De krappe tijdslimitiet belemmert een adequate reactie.
- De heer Zwijsen stelt dat de reactie vanuit ondernemers niet in eerste instantie een voorlopige en later een definitieve zal zijn gezien ervaringen vanuit het verleden. Men wil één goede, definitieve reactie geven.
- De volgende afspraken worden gemaakt:
  - Uitleg aan ondernemers binnenstad: de verspreidings termijn wordt vervroegd.
  - overleg centrummanagement en bestuur ondernemers met afdeling communicatie omtrent kleine verschuiving datum reactie.
  - geprobeerd zal worden door ondernemers per half maart te reageren.

8. Sluiting.

- De voorzitter sluit de vergadering onder dank voor ieders inbreng.

verslag informatie-avond aangaande het ontwerp-bestemmingsplan Binnenstad t.b.v. bewoners d.d. 1 februari 1995.

Aanwezig:	gemeente:	H. Thoolen	ROEZ/PM/voorz.
		J.W. Messer	RO/SO
		T. Dekker	ROEZ/PM
		H. Willemsen	milieudienst
		A. v.d. Elshout	communicatie
		J. Klaverdijk	schrijft Uitleg over bestemmingsplan
		N. v. Waart	verkeer en vervoer
		E. de Bruijn	wethouder VHV
		Y. van Meer	notuliste PM
	opbouwwerk:	M. Bolluyt	
	vertegenwoordigers bewonersorganisaties		
	vertegenwoordigers technische bewonersondersteuning		

1. Opening en kennismaking.
Eenieder stelt zich voor.

2. Voorgeschiedenis.
- Het betreft hier het eerste integrale bestemmingsplan voor het gebied binnen de singels.
- Gelijk met het structuurplan '92 is het plan van aanpak binnenstad vastgesteld; daarnaast zijn er deelstudies verricht die dienen ter ondersteuning van het bestemmingsplan.
- Aan het begin van het traject rond het bestemmingsplan is een nota van uitgangspunten gepresenteerd. Het commentaar hierop is zo veel mogelijk verwerkt in het bestemmingsplan.
- Het concept-bestemmingsplan is door het college goedgekeurd en het inspraaktraject kan van start.

Het college heeft voorbehoud gemaakt op:
- de busbaan: dit traject wordt op 2-2-'95 gepresenteerd. Mogelijke besluitvorming in mei/juni '95.
- de oost/west flank: in de komende maanden onderwerp van discussie op kwaliteit en financiën. Hierover moet voor de zomer '95 helderheid zijn.

3. Planning.
- januari '95: instemming college.
- januari t/m april '95:
  - vooroverleg (ondernemers/bewoners - Provincie - instanties).
  - parallel-ontwikkeling oost/west flank en busbaan.
  - bespreking raadscommissie stadsontwikkeling.
  - algemene inspraak-avond.
- mei/juni '95:
  - verwerking opmerkingen.
  - opstellen nota van aanpassing.
  - keuzen in Poho.

- terugkoppeling.
- juli/augustus '95: afwerken ontwerp-bestemmingsplan.
- medio augustus '95: behandeling en college.
- 21 augustus/21 september '95: ter visie legging.
- 22 september/13 oktober '95: verwerking en advies bezwaarschriften.
- 24 oktober '95: behandeling in het college.
- begin november: hoorzitting bestemmingsplan.
- 16 november '95: behandeling in raadscommissie stadsontwikkeling.
- 23 november of 21 december '95: raadsbehandeling.

De opstellers van het bestemmingsplan doen een beroep op de bewoners het bestemmingsplan op een dermate wijze te beoordelen en van commentaar te voorzien dat het goed kan worden verwerkt (bij voorkeur schriftelijk).
Vraag: Wat is de status van de klankbordgroep en worden de opmerkingen daarvan meegenomen in het bestemmingsplan of apart aangeleverd?
De wijze waarop het commentaar wordt aangeleverd is van belang voor de verwerking. De gemeente zal beargumenteerd een reactie geven op de opmerkingen. Tijdens de algemene inspraakavond wordt ook op individuele vragen antwoord gegeven.
Vraag: Wat te doen als de bewoners het niet eens zijn met de verwerking van hun opmerkingen?
Er zal door de gemeente een nota van aanpassing worden opgesteld, met hierin opgenomen de argumentatie voor bepaalde keuzen. Niet iedereen zal persoonlijk worden beantwoord: er zal een gezamenlijke reactie worden opgesteld, waarin de belangrijkste keuzen zo goed mogelijk in beeld worden gebracht. Er is zowel in de vooroverleg-periode als in de formele procedure gelegenheid om standpunten naar voren te brengen en op afwijkende adviezen te reageren, in laatste instantie in de bezwarenprocedure. Het communicatietraject is er op gericht om de voorliggende keuzen zo helder mogelijk aan de stad en de politiek voor te leggen. Wanneer in het commentaar de lijn van het bestemmingsplan wordt aangehouden, kan er zo goed mogelijk worden gereageerd.
Tussen half maart en eind april is gepland de opmerkingen te verwerken en, na overleg, een eerste reactie te geven.
Er is nu een achterstand van 6 weken op de planning die bij de nota van uitgangspunten zat, omdat het nodige onderzoek meer tijd heeft gekost.

4. Inhoudelijke toelichting bestemmingsplan.
- het bestemmingsplan zal na 2 februari '95 verspreid worden. Er komt een uitvoerige nota over bodem, acoustiek e.d. die bij Voorlichting ter inzage komt.
- een overzicht van de voorstudies is opgenomen.

J.W. Messer gaat op hoofdlijnen op het bestemingsplan in.
ALGEMEEN:
- het plan beperkt zich tot en met de singels minus Chasséterrein. MAB/V&D wordt als plan procedureel opgenomen in dit bestemmingsplan.
- het centrum is niet alleen voor de stad, maar als centrum voor een brede regio Breda; daarmee moet bij het maken van het plan rekening gehouden worden. Op sheet worden de voordurende veranderingen die zich in de binnenstad hebben voorgedaan getoond.
- na de leegloop van de binnenstad in de zestiger jaren heeft er stadsvernieuwing plaatsgevonden en is de leegloop verder tegengegaan. In de zeventiger jaren zijn er veel woningen gebouwd in de binnenstad om deze weer een functie te geven. In de tachtiger jaren kwam men er achter dat de voorgaande jaren de binnenstad niet

goed hadden gedaan. Eind '92 is er een structuurplan vastgesteld, waarvan de kern was dat er weer evenwicht werd gebracht tussen de waardevolle zaken van de binnenstad en de ontwikkelingsaspecten van het centrum van de regio.
Sinds dit structuurplan er is zijn er 3 hoofddoelen die worden nagestreefd:

1. ruimtelijke/economische ontwikkelingen.
2. herstel van de ruimtelijke kwaliteit.
3. verbetering van de verblijfskwaliteit: voor bewoners en op het gebied van tourisme.

Conclusie structuurplan:

- geen grote kantoren in de binnenstad dan alleen bij het station.
- winkelgroei: MAB/V&D en op Mols-terrein. Bestaande winkelvestigingen wat groeimogelijkheid geven.
- het wonen moet zorgvuldige aandacht krijgen.
- er moet aandacht zijn voor het cultureel circuit.
- voor voetgangers meer ruimte in het stadshart.
- weren doorgaand autoverkeer.
- parkeren verplaatsen naar de ring om het stadshart.
- openbaar vervoer: vrije busbaan.
- 2 speerpunten van ontwikkelingen n.l. het station e.o. en de oost/west flank (ring rond oude stadskern).

THEMATISCH:
Ruimtelijk/Historisch:

- getoond wordt de historische ontwikkeling van de stad, gedrukt over de huidige situatie:
  - 3 aanloopwegen met wat luwe gebieden daartussen.
  - vestingwerken zijn opgeruimd en er zijn singels aangelegd. Er zijn grote vlakken die als militair terrein in gebruik zijn gebleven.
  - aan de 3 aanloopwegen zijn 3 woongebieden met statige huizen toegevoegd.
- getoond worden belangrijke stedelijke ruimten en bouwblokken die overeind moeten blijven vanwege historische waarde.
- getoond wordt een kaart van monumenten, gemeentelijke monumenten en andere gebouwen met cultuur-historische, architectonische waarde.
- een klein deel van het oude stadshart is door het toenmalige Ministerie van VROM tot beschermd stadsgezicht benoemd. Het is de bedoeling in dit bestemmingsplan de samenhang met het daaromheenliggend gebied mee te nemen.

Vraag: Wordt in het bestemmingsplan geregeld dat bepaalde panden, die geen monument zijn, niet gesloopt kunnen worden?
Het bestemmingsplan regelt vooral de te bereiken doelen. Wanneer een bepaald pand onder de sloophamer dreigt te vallen, kan worden bezien wat de motieven daartoe zijn. Wethouder De Bruijn geeft aan dat de Provincie doende is de mogelijkheid te krijgen gemeentelijke stadsgezichten aan te wijzen, zodat de gemeente hier met het bestemmingsplan meer grip op krijgt.

Ruimtelijk/Beeldkwaliteit:
Hier is een aparte studie naar verricht, waarover overigens geen besluitvorming heeft plaatsgevonden, en ligt ter inzage.
Opgenomen zijn:

- landschappelijke elementen.

- meer stedelijke elementen: de belangrijkste verbindingen.
- zichtlijnen op de Grote Kerk.
- perceelsbreedte.
- netwerk van openbare ruimten binnen de binnenstad. Inzichtelijke ruimten met daarbinnen een aantal eilanden met een bepaald karakter. De funktie daarvan speelt een belangrijke rol.

Funkties van binnenstad:
- winkels, wonen, militaire gebouwen, kantoren en enkele bedrijfjes.
- de winkels bevinden zich in het deel dat historisch belangrijk is; daarnaast is er een menggebied van winkels/wonen, een woongebied en een alternatief circuit (ateliertjes, boetiekjes met daarbij wonen). Er is ruimte voor wat grotere winkels die niet in het historisch centrum passen.

Horeca:
Er is in '93 een nota uitgebracht die vrij sturend is.
- Vanuit de horeca-optiek wordt rond de Havermarkt en Visserstraat aan een horeca-concentratie gedacht. Vanwege de belangen van bewoners en difusiteit van de stad is dit gebied kleiner aangegeven dan in het structuurplan.
- Gedacht wordt aan hotel/restaurant-functie op het zuidelijk deel van de Grote Markt.
- Aan het V. Coothplein wat meer horeca en winkels.
- Haagdijk/Bosschstraat: aantal en omvang van horecabedrijven limiteren.

De horeca kent 4 categorieën:
1. zachte horeca: restaurant, cafetaria, coffee shop. T.a.v. de coffee shops is er een apart beleid wat niet verandert.
2. hotel, pension.
3. café, bar.
4. discotheek.

De laatste drie groepen zijn bevroren, met nog een paar mogelijkheden voor hotels. Wanneer uit de werkgroep horeca-beleid blijkt dat bovenstaande bijgesteld moet worden kan dat.
Het aantal horeca-bedrijven blijft bevroren op het aantal van dit moment; er wordt niets wegbestemd, omdat daartegenover veel geld moet staan en omdat naar de toekomst er rek over moet blijven in de centrumfunktie van de regio. Hierin moet een goed evenwicht worden gevonden.

Kantoren:
- grootschalige kantoren moeten naar het stationsgebied.
- bestaande kantoren blijven.
- enige ruimte in het centrale gebied van de binnenstad voor kleinschalige kantoortjes met m.n. een publieksgerichte funktie.

Bedrijven:
- Hiermee kan weinig.
- Wasserij De Zon is bestemd en bevroren.
- Er mogen alleen kleine bedrijven in de menggebieden mits deze milieuvriendelijk zijn (categorie 1 en 2).

Tourisme:
Er bestaat een touristisch, recreatief plan wat zich richt op:
- historisch gebied met uitgaansfunktie.
- speerpunt van het touristisch denken: economisch goed.
- recreatie, cultuur, evenementen.
- verblijfskwaliteit.

RUIMTELIJK/FUNKTIONELE STRUCTUREN:
Verkeer:
- fietspadennet.
- fietsenstallingen.
- busbaan.
- parkeerplan (de door de raad vastgestelde parkeereisen worden in het bestemmingsplan gerealiseerd).
- het verkeerscirculatieplan wordt ongewijzigd globaal opgenomen.
- hoofdwegen en 30 km.-zônes worden in het bestemmingsplan geregeld.

Groen:
- parken.
- open ruimten binnen bouwblokken zijn beschermd.
- singels.
- op termijn park op terrein Seeligkazerne.
- ecologische verbindingszônes: meer accent op stroomfunktie singels en recreatie op westelijk deel singels, oostelijk deel singels meer op water en dieren geöriënteerde begroeïng, zuidelijk deel singels meer kwelwaarde.

Milieu:
- Industrie- en spoorweglawaai. Acoustisch rapport ligt ter inzage.

5. Ontwikkelingslocaties.
Daar waar de huidige structuur flink veranderd wordt in het bestemmingsplan aangegeven als ontwikkelingslocatie. Er kunnen locaties wenselijk zijn, die echter niet juridisch zijn vastgelegd. Het bestemmingsplan geeft een aantal regels aan, waaraan een ontwikkeling moet voldoen; het dwingt niet af dat een bepaalde ontwikkeling moet gebeuren; het geeft ruimte in uitwerking en architectonische vertaling. Er wordt een raamwerk aangegeven, waarvan de hoop bestaat dat het uitvoerbaar is en iemand daarin wil investeren. Aan de hand van de voorwaarden kunnen bepaalde ontwikkelingen worden geweigerd.

a. Een 12-tal ontwikkelingslocaties krijgt een directe bouwtitel als het bestemmingsplan is vastgesteld. Een bouwvergunning kan daarop niet worden geweigerd.

b. Een 6-tal ontwikkelingslocaties zal eerst in procedure moeten, voordat er iets kan veranderen (art. 11 procedure).

ad a.
1. kerk van paters Schorsmolenstraat: openbaar groen of stille stadsplek. Deel kloostertuin woonbebouwing.
2. gasfabriek: moet met verantwoorde bebouwing worden ingevuld met daarbij parkeren. Invulling met wonen en kantoren wat goed afgeschermd moet zijn voor industrie- en verkeerslawaai.
3. Haagdijk/Donkvaart: woonbebouwing plus kleinere bedrijven.
4. Catharinastraat/Kennedylaan/Valkenberg: opknappen bestaande

monumenten, wonen, ondergronds parkeren, centrumfunktie.

5. Bosschstraat/Valkenstraat: mogelijkheid voor een supermarkt, binnenruimte met goede belevingswaarde, tuin van Raffi moet overeind blijven, woonbebouwing langs Valkenstraat.
6. Oude Vest: kleine bebouwing vóór bibliotheek (geen woonfunktie).
7. Concordia: volgt een eigen procedure. Hoogstedelijke woonplek, evt. horeca met winkels in het oude theater, bestaande bomen (op 1 na) behouden, ondergronds parkeren, woonbebouwing.
8. Markendaalseweg/V. Coothplein: school mag vervangen worden door woningbouw met commerciële funkties op begane grond.
9. Concordiastraat: gat opvullen, op verdieping wonen en commerciële funkties op begane grond.
10. Bleekstraat: op een aardige manier invullen met evt. studentenhuisvesting op de verdieping.
11. Oud politiebureau: wonen op verdieping met commerciële funktie op begane grond en parkeren.
12. Markendaalseweg/Nieuwstraat: mogelijkheid voor bevoorrading MAB/V&D moet open blijven. Woonbebouwing op verdieping, verplicht 250 parkeerplaatsen toevoegen.

ad b.

1. Parkeerterrein Vlaszak/Pasbaan: woonbebouwing, hoeveelheid parkeerplaatsen moet worden gehandhaafd, entree naar parkeren zo kort mogelijk bij Claudius Prinsenlaan, mogelijkheid voor alternatieve funkties, kleine winkels.
2. Chasséveld: rooilijn ter plaatse van Turfschip wat verleggen. Op het huidige parkeerterrein zou de mogeljkheid gecreëerd moeten worden voor grootschalige stedelijke voorzieningen. 80% Van het terrein moet behouden blijven voor parkeren en evenementen. De westzijde van het Chasséveld mag niet bebouwd worden.
3. Molsterrein: parkeren handhaven, winkelfunktie ook voor grotere zaken, wonen mogelijk, voetgangerscircuit aansluiten.
4. Weerijssingel: Wasserij De Zon: bevroren als bestemming met wijzigingsbevoegdheid: voetgangersstraat met lage en wat hogere bebouwing, gaten in woonbebouwing opvullen.
5. Zuidelijk deel Seeligkazerne: ruim de helft tot park ontwikkelen en de rest woonbebouwing (6 bouwlagen in open structuur). Aan Markendaalseweg kleinere, publiekgerichte funkties.
6. KMA-terrein: dit zou meer stedelijk rendement op moeten leveren, verbinding tussen station en binnenstad, alles onder de conditie van historische en landschappelijke waarde.

Juridische vertaling:

- Voor grote delen van de binnenstad bestaat nu geen bestemmingsplan. Op de nieuwe plankaart zijn alle functies aangegeven, mede tegen de achtergrond van de baatbelasting: centrumdoeleinden, gemengde doeleinden, op begane grond centrumfunkties, op verdieping wonen, bijzondere doeleinden, kantoorfunktie, bedrijfsvestiging (De Zon), openbare ruimten.
  Verfijning daarvan:
  - onderscheid tussen wat karakteristiek stadsgezicht is en niet; in het eerste geval gelden scherpe ruimtelijke voorwaarden.

- de verschillende doeleinden zijn ook weer varianten met verschillende regels afhankelijk van de funktie. Voor de woonfunkties gelden andere regels.
- een groot aantal bijzondere gevallen zijn per pand geregeld.

Ruimtelijke vertaling:
- Rooilijnen zijn aangegeven, met bouwhoogten en aaneengesloten bebouwing. Daarmee wordt een stuk van het karakteristieke van de stad veilig gesteld. Daarnaast is er een toetsingskader voor Welstand en Bouw- en Woningtoezicht aangegeven.

Hoe wordt omgegaan met de woonomgeving in het bestemmingsplan?
Hiervoor is een globaal eindplan gehanteerd. Het principe is dat, uitgaande van de bestaande bebouwing in hoofdlijnen, een zekere vrijheid is voor kleine veranderingen. De standaard bouwhoogte is aangegeven; afwijkende hoogten zijn vastgelegd. Om voldoende veiligheid te krijgen is voor de hele inrichting van het gebied alles, wat er aan belangrijke elementen in de openbare ruimte is in de huidige situatie, vastgelegd. Dit kan als toetsingskader funktioneren bij veranderingen.
Bij de bestemming van bijzondere doeleinden en kantoorterreinen zijn de bouwvlakken aangegeven en kan men verder doen en laten wat men wil.

Vraag: Hoe kan men in een bestemmingsplan ongewenste ontwikkelingen tegengaan bijv. het afbreken van een pand om toegang tot parkeergelegenheid te creëren?
De bestemming is wonen, wat wordt gesloopt voor een andere funktie dan wonen, dus daarmee kan geen sloopverbod worden opgelegd, maar wel een blokkade voor een niet-woonfunktie.

Vraag: Is er een tariefstelling bij de baatbelasting?
- Daar waar een funktie is toegestaan, maakt het perceel verplicht te betalen voor de baatbelasting.
- Op de begane grond mogen overal commerciële funkties, overal is dan heffing volgens de oppervlakte die bestemd is voor die funktie. Voor de verdieping kan ook aangeslagen worden. Bij grootwinkelbedrijven worden alle verdiepingen aangeslagen voor de baatbelasting. Voor het kerngebied is een hoger tarief dan bij de gemengde doeleinden. Bepaalde funkties kunnen zelfs hoger worden aangeslagen dan andere. Als het niet gedefinieerd is wordt automatisch het hoogste tarief aangeslagen.

6. Sluiting.
De aanwezige bewoners spreken hun waardering uit voor de heldere presentatie, a.s. vrijdag worden de bestemmingsplannen verspreid.
De voorzitter dankt de aanwezigen voor hun inbreng en aandacht, en verwijst naar de 16e maart, wanneer de rollen zijn omgedraaid (presentatie commentaar door bewoners/ ondersteuners, opstellers bestemmingsplan in de zaal).

verslag vervolgbijeenkomst m.b.t. bestemmingsplan binnenstad t.b.v. bewoners d.d. 16 maart 1995.

Aanwezig:

gemeente Breda:	Weth. W. van Dongen (grondbedrijf, stadsbeheer, milieu en projectmanagement)
	H. Thoolen (ROEZ/PM/voorz.)
	J.W. Messer (RO/SO)
	M. v. Marrewijk
	H. Kouwel (RO)
	N. v. Waart (ROEZ)
	M. v. Ooijen (stagiair)
	Y. v. Meer (notuliste PM)
steunpunt wonen:	A.J. Voogt
	R.M. van Baasen
	S. Moutulet
opbouwwerk:	M. Bolluyt
De Stem:	E. Loomans, Postbus 3229, 4800 MB.
St. Rond de Fontein:	L. v.d. Maagdenberg, Oranjesingel 12.
	R. Huijts, Oranjesingel 13.
	C. v.d. Ven, Delpratsingel 7.
St. Fellenoord:	J. Markus, O. Nassauplein 8.
	B. Schaerlaeckens, Nieuwe Huizen 48.
St. Chassé-Oud Boeimeer:	P. van 't Verlaat, God. Montensstraat 2/4.
	H. Zwartelé, Eerste Markstraat 11.
St. Stadshart:	G. Welten, Veemarktstraat 64c.
	R. Schmidt, Vlaszak 43.
St.Stationskwartier:	E. v.d. Maagdenberg, Spoorstraat 91.
	G. v.d. Maagdenberg, Spoorwaai 217.

1. Opening en mededelingen.

- Wethouder Van Dongen is vanavond aanwezig als plaatsvervanger van wethouder De Bruyn.
- Deze bijeenkomst is een vervolg op de informatie-avond over het bestemmingsplan d.d. 1 februari 1995 en geeft een eerste proeve van commentaar van de bewoners binnenstad op het bestemmingsplan. De voorzitter complimenteert de bewoners bij voorbaat voor de vorm waarin de reactie is uitgebracht.

2. Toelichting op toegepaste werkwijze reactie bewoners.

- getracht inzicht te krijgen in waar de bewoners de afgelopen jaren mee bezig zijn geweest. Er is een vragenlijst uitgezet met allerlei vragen over het werkgebied. Dit heeft een lijst van aandachtspunten opgeleverd die zijn verwerkt in een sticker-kaart.
- het bestemmingsplan is doorgenomen.
- er is relatie gelegd tussen aandachtspunten bewonersgroepen en het bestemmingsplan:
  - gekeken is in hoeverre het qua locatie overeen kwam;
  - de onderwerpen zijn geklusterd naar thema, zoals ook in het bestemmingsplan behandeld wordt;
  - er is gekeken wat de aandachtspunten met het bestemmingsplan te maken hebben, onderverdeeld in categoriën:
    A= opgenomen in bestemmingsplan. B= niet helemaal duidelijk of grensgeval. C= belangrijke zaken die niet met het bestemmingsplan te regelen zijn.

Bovenstaande is verwerkt in een boekje per buurt. Voor zover dat van toepassing is, zijn per boekje de ontwikkelingslocaties of locaties met wijzigingsbevoegdheid toegevoegd.

3. Toelichting vragen/suggesties per werkgebied.
FELLENOORD:
Historie:
1. Nieuwe Huizen: kan het aantal aanwezige monumentale panden worden opgenomen als karakteristiek stadsgezicht?
2. Witte huisjes: kunnen deze als karakteristiek stadsgezicht worden opgenomen? In de voorschriften zijn deze wel opgenomen, in de toelichting niet.
3. Heeft de loods aan de Fellenoordstraat monumentale waarde en zo ja, kan dan worden opgenomen?
4. Seelig-noord: vraag is of naast 1 monument er meer monumentale panden gespaard kunnen worden?

Wonen:
5. Aandacht voor toenemende woon-/werklasten.

Kantoren:
6. Liever geen uitbreiding van kantoren.
7. Bouwlocatie 24: deze locatie is niet begrensd. Graag bestemmen als kantoor en begrenzing aangeven.

Voorzieningen:
8. Te weinig sociaal-culturele voorzieningen in de binnenstad. Is er voor de toekomst voldoende ruimte om, indien nodig, deze voorzieningen uit te breiden?
9. Meer supermarkten in de binnenstad. Er is 1 supermarkt opgenomen; is dat voldoende? Mogelijk ook supermarktvoorziening op Seelig-zuid.

Verkeer/vervoer:
10. De vanouds aanwezig wandeldoorsteek naar de Haagdijk is opgegeven. Hoe kan in een ander traject zo´n doorsteek worden opgenomen?
11. Er wordt te hard gereden in Fellenoord.
12. Tariefstelling parkeren wordt niet geregeld.

Groen:
13. Te weinig groen in woonbuurt, maar er zijn voldoende uitbreidingsmogelijkheden.
14. Groen moet groen blijven en geen parkeerplaats worden.
15. Bomenlaan van Arsenaalpad tot O. Nassauplein: Is dat voornemen nog aanwezig en kan dat in bestemmingsplan worden opgenomen?

Locaties:
16. 7.12 c: Waarom heeft Seelig-noord geen wijzigingsbevoegdheid?
17. 7.12 d: Wat is de reden van het voorbereidingsbesluit ter plekke van het Gerechtsgebouw en heeft dat invloed op de huidige ingeplande bestemmingen?

Lambertusschool:
18. Is bestemd als afwijkende functie, wat betekent dat?

EERSTE REACTIE GEMEENTE M.B.T. FELLENOORD:
ad 1. De waarde wordt onderschreven, zij het dat het een gemengd stuk is. Er is stilgestaan bij die noordzijde en er moeten hoofdlijnen vastgehouden worden. Dit zal op monumentale waarde worden bezien. De nu opgenomen bestemming gaat uit van behoud van het totale beeld en geeft in juridische zin niet zo veel verschil.
ad 2./3. De monumentale waarde wordt onderkend, hetgeen niet overdreven moet worden en om die reden zijn de huisjes in de basisbestemming opgeno-

men. Bij de wijzigingsbevoegdheid vindt de gemeente het gewenst/noodzakelijk dat wordt afgewogen of de witte huisjes en ook de loods Fellenoordstraat afgewogen worden tegen het plan wat ontwikkeld kan gaan worden. Wanneer daar een park ontwikkeld zou worden, ontstaat al een fors probleem. De knoop hoeft nu niet te worden doorgehakt, maar pas als de wijzigingsbevoegdheid ingaat. In architectonische zin zijn het simpele bouwsels.

- Kantoor hoek Fellenoordstraat/Markendaalseweg: de gemeente kan meegaan in het begrenzen van de omvang van de functie.

ad 9. Er wordt gewerkt aan een supermarkt in de Bosschstraat. Het bestemmingsplan biedt vrij veel mogelijkheden voor detailhandel. Het vestigen van meer supermarkten blijft open, hoewel de gemeente hoopt dat er niet te veel komen.

ad 10. Doorsteek Pelmolenstraat naar Haagdijk: wanneer dit een doorsteek is, kan dit worden opgenomen in de beschrijving van de bestaande situatie. J. Markus geeft aan dat de poort in de Gravenstraat ´s avonds is afgesloten en de bewoners voelen zich opgesloten in hun wijk. De gemeente is voor het openhouden van dit soort doorsteken. Deze situatie wordt door de gemeente bezien.

ad 14. Het is niet de bedoeling dat in die delen die als park zijn aangegeven parkeren komt.

ad 15. Wanneer daar ruimte voor bomen is, zal de gemeente aangeven wat haar mening is; dit wordt niet in het bestemmingsplan vastgelegd.

ad 16. Er is geen wijzigingsbevoegdheid voor het terrein Seelig-noord, omdat de huidige bestemming voldoende mogelijkheden biedt. Het zuidelijk deel is veel ingrijpender. De huidige bestemming is min of meer bevroren, omdat daar meer ruimte moet zijn voor wonen en groen.

ad 17. Het voorbereidingsbesluit t.b.v. het Gerechtsgebouw is genomen m.b.t. bebouwing midden in de bestaande bebouwing van het gebouw. Dit is in procedure.

ad 18. De afd. Onderwijs heeft bezien hoe de behoefte aan een school is. Voortbestaan van de school aan de Adr. v. Bergenstraat is zelfs niet zeker (zonder toevoeging van woningen zoals bestemd in bestemmingsplan), omdat het leerlingenaantal krap is. Er is geen behoefte aan een tweede school. De Annaschool en Lambertusschool zijn gefuseerd. Mogelijk komt op termijn de Lambertusschool leeg. Wanneer hier geen andere onderwijskundige functie in komt, komt deze voor herontwikkeling in aanmerking. De basisbestemming is ´school´, hetgeen kan veranderen in ´wonen´, maar niet in ´kantoor´.
J. Markus deelt mee dat bij Fellenoord de Schorsmolen zal worden betrokken. Zij heeft overleg met wat bewoners en zal deze wijzen op de stedelijke informatie-avond bestemmingsplan binnenstad op 12 april a.s. de de reactiemogelijkheid daarop op 26 april a.s.

<u>STADSHART</u>:
<u>Historie</u>:

1. Dient in voorschriften te worden opgenomen dat een bouwhistorisch onderzoek verplicht is voor bepaalde plannen?
2. Beschermd stadsgezicht: wat is de status van de aangegeven lijn t.o.v. het karakteristiek stadsgezicht?
3. Rijksmonumenten zijn aangegeven, maar zijn gemeentelijke monumenten of andere waardevolle gebouwen ook opgenomen?
4. Bepaalde monumenten vallen binnen het beschermd stadsgezicht en andere erbuiten; heeft dat een andere status?
5. Hoe is het gebruik geregeld van historische panden die niet als monument zijn opgenomen bijv. de voormalige bibliotheek?

Wonen:

6. Stimuleren van 'wonen boven winkels': c.- en g. bestemming maakt mogelijk dat er boven winkels gewoond wordt. Een stimuleringsbeleid hierin zou nodig zijn. Waarom is het proefproject mislukt?
Een aantal c.-bestemmingen zou omgezet kunnen worden in c.1.-categorie. Zaken die men er niet wil hebben kunnen dan als afwijkende functie worden bestemd. C.1.-vlekken en g.-bestemmingen vergroten. G.2. wat ruimer opzetten en afwijkende functies aangeven.
Stimuleren van wonen in binnenstad: c.3.: Waarom zijn de grenzen gekozen zoals aangegeven; dat zou nauwer kunnen.
7. Vergemakkelijken van omzetten van lege kantoren/winkels naar wonen. Suggestie: leegstand verbinden aan maximum termijn.
8. Stimuleren gedifferentieerd woningaanbod: dat worden vrij dure locaties, waardoor het moeilijk wordt in sociale woningbouw woningen te realiseren. Afhankelijk van ontwikkelingen op Chasséterrein.

Detailhandel:

9. Limiteren van uitstallingen.
10. Limiteren van winterterrassen op Grote Markt. Is er bij deze terrassen geen sprake van precedentwerking? Als afwijkend bestemmen.
11. Achterterrassen in privé-tuinen: dat moet niet worden toegestaan. Graag opnemen in voorschriften.

Kantoren:

12. Ontwikkeling hiervan in Stadshart beperken. Is dat voldoende gelimiteerd in c.- en g. bestemmingen? Zoals het nu is opgenomen lijkt het in tegenspraak te zijn om kantoorfuncties op openbaar vervoer locaties te concentreren. Het is nu overal mogelijk.

13. De toelichting op de Nota Evenementenbeleid moet duidelijker.

Voorzieningen:

14. Worden er voldoende mogelijkheden geboden om sociaal-culturele voorzieningen voor de toekomst te garanderen?
Suggestie: Kunnen er op het punt van onderwijs meer mogelijkheden binnen c.- en g. bestemming worden aangegeven?

Verkeer/vervoer:

15. Flexibel toegangssysteem: in het zuiden gehanteerde systeem ook in het noorden toepassen.
16. Parkeren aan de rand van het Stadshart stimuleren.

Groen:

17. Houtmarkt graag wat groener karakter.
18. Open- en groene binnenruimten: daar mag niet gebouwd worden, maar hieraan toevoegen dat er ook niet geparkeerd mag worden.

Locaties:

19. Nr. 22: Hoe om te gaan met aan- en afvoer vrachtwagens. Dat geldt ook voor bereikbaarheid Mols-terrein; daar mag geen woongebouw voor opgeofferd worden.

EERSTE REACTIE GEMEENTE M.B.T. STADSHART:

ad 1. Deze verplichting wordt opgenomen.

ad 2t/m5. Een beschermd stadsgezicht is een in 1967 door de Minister vastgesteld gebied. Die aanwijzing betekent dat de gemeente wordt verplicht om binnen 1 jaar een bestemmingsplan te maken. Op grond van die aanwijzing is er een basis om sloopvergunningen te wijgeren.

Een karakteristiek stadsgezicht is een bedenksel van dit bestemmingsplan, bedoeld om in bepaalde gebieden wat zorgvuldiger om te gaan met het afgeven van bouwvergunningen. De gemeente vindt de samenhang van de historisch/ruimtelijke waarde van belang. Er wordt ook een bescherming voor het karakteristiek stadsgezicht opgenomen. Voor elke (gedeeltelijke-)sloop is een sloopvergunning nodig. Deze vergunning heeft betrekking op de veiligheid van sloop. Voor Rijksmonumenten is een bepaalde beschermende regeling opgenomen. Voor gemeentelijke monumenten is die in de gemeenteverordening opgenomen en dit is van toepassing op de bibliotheek. Door het opnemen van een aanlegvergunning voor het hele karakteristieke gebied wordt deze beschermd.
G. Welten is van mening dat het gebouw Áchter de Lange Stallen´ook als karakteristiek moet worden aangegeven.

ad 6. Het bestemmingsplan dwingt niet tot uitvoering. Het is zoeken naar wegen om het gerealiseerd te krijgen en dan ook nog kwaliteit te realiseren. Bij de te houden evaluatie van het onderzoek naar ´wonen boven winkels´ zullen de bewoners worden betrokken.

ad 7. Deze vraag zal worden meegenomen.

- Inperken van horeca-zône ten gunste van wonen: Deze zône is al verkleind t.b.v. het wonen. De gebiedjes c.3. en g.3. zijn al zo klein daat het niet reëel is deze verder te beperken.

ad9t/m11. De achterterrassen zijn in de klankbordgroep horeca besproken. Er is geen bescherming opgenomen voor terrasgebruik bij horecabestemmingen. Er kan alleen een keuze worden gemaakt tot óf volledig verbieden, óf volledig toestaan óf alleen binnen. In de Wet Milieubeheer kan hierover voldoende geregeld worden.
Uitstallen is geregeld in de nota Buitenruimteverordening. Dat geldt alleen voor het oude stadshart.

ad 12. Kantoorvestiging in het winkelgebied op de begane grond is vrij. De gemeente is niet bang dat dit opeens flink uitbreidt. Alleen kleine kantoren met balie-functie is toegestaan. In het kernwinkelgebied is geen beperking aangegevaan aan m2´s.; in de gemengde doeleinden is het gelimiteerd tot óf bestaande situaties óf 150 m2 per geval.

OUD BOEIMEER:

Historie:

1. Historische bescherming zijstraten Nwe. Ginnekenstraat: V. Goorstraat - God. Montesstraat. Ook beschermde panden opnemen.

Winkels:

2. Zuidpoort-passage uitbreiding mogelijk: bewoners willen betrokken zijn bij centrum-management.

Horeca:

3. Beperkte mogelijkheden aan V. Coothplein. Geen hinder aan de achterzijde m.n. locatie Concordia.

Kantoren:

4. Geen parkeren in woonbuurt.
5. Afwijkende functies in woongebied: wat betekent dat? Is er sprake van een afsterfregeling?
6. In g.1. kantoorfunctie afwijkend bestemd.

Bedrijven:

7. Niet toestaan van opslagruimte in woongebied; in g.1. is dat wel toegestaan. Suggestie: ´geel´ uitbreiden tot straathoek.
8. Wasserij De Zon: hoe concreet is het voornemen dat als wonen te bestemmen en zijn de financiën geregeld?

Tourisme:
9. 7.7.a.: Welke vormen van recreatie is daar toegestaan? Opnemen in toelichting.

Verkeer/vervoer:
10. Nwe. Ginnekenstraat blijft 2 richtingsverkeer. V. Coothplein 1 richtingsverkeer.
11. 30-km zône binnensingels staat niet expliciet bij beschrijving van verkeer. De gemeente staat dit ook voor. Opnemen in toelichting.

Groen:
12. Bewoners willen op Concordia-terrein ook speelvoorziening voor oudere kinderen.
13. Mogelijke conflict-situatie op Concordia-terrein in combinatie invulling horeca, duurdere etagewoningen en spelen. Er moet van worden uitgegaan dat het spelen voor die buurt is bedoeld.

Locaties:
14. Nr. 22: In de eerste 5 jaar na realisatie MAB/V&D zouden daar geen winkels mogen komen.
15. Reactie plan Concordia: Kan de goothoogte lager gelimiteerd worden. Buurt is voorstander van max. 3 woonlagen incl. het dak.

EERSTE REACTIE GEMEENTE M.B.T.OUD BOEIMEER:
ad 2. Er is een initiatief om de insteek bij het Grand Theater binnen het bouwblok door te trekken naar de Zuidpoort-passage. Dit initiatief kan binnen het bestemmingsplan geregeld worden.
ad 5. Dit betreft geen afsterfregeling. Het is een volledige bestemming die altijd weer opgepakt kan worden, ongeacht eigendomswisseling of even niet aanwezig zijn van die bestemming.
Kantoren mogen alleen op de begane grond, maar als deze op de verdieping zitten worden deze als afwijkende bestemming bevroren. Het toepassen van de afsterfregeling hier wordt meegenomen.
ad 8. De financiën zijn niet geregeld; er is geen geld voor gereserveerd. Het betreft hier een wensbeeld. Wanneer de wasserij vertrekt is er de mogelijkheid om de bestemming te veranderen in 'wonen'. Het is niet de bedoeling om uit te kopen.
ad 11.Er is een singelstudie op komst die direct gericht is op een inrichtingsplan. Een aantal doeleinden worden daardoor v.w.b. de binnensingel gerealiseerd.
ad 14.Uitbreiding van kernwinkelapparaat is mogelijk één jaar na opening MAB/V&D en na een distributie-planologisch onderzoek. Dit staat in de samenwerkingsovereenkomst met MAB/V&D. De exacte formulering van deze passage uit de samenwerkingsovereenkomst wordt meegestuurd met dit verslag. **Aktie H. Thoolen.**
H. Zwartelé vraagt of de ingang naar het Concordiaterrein in de God. Montesstraat kan worden geschrapt.
Het bestemmingsplan is volgend aan de discussie rond Concordia en dan zal de zaak verder worden bezien.

DE FONTEIN:
Wonen:
1. Wonen stimuleren t.o.v. kantoren op begane grond: Waarom zijn bepaalde kantoren afwijkend bestemd? Hoe kan voorkomen worden dat kantoren worden uitgebreid m.n. in de tuinen?
2. In de omgeving van de Nwe. Bosschstraat is veel wonen op de begane grond. Vraag is dit woonbestemming te geven en kantoren als afwijkende functie. Suggestie: daar waar in het gebied nog geen kantoren op de begane grond zijn deze als wonen bestemmen.

Detailhandel:
3. Wat houdt het aktieprogramma inlopers in? Graag meer aandacht in aanvullend

traject.

Horeca:
4. Coffeeshops en drugstourisme stoppen en aantal café´s laten afnemen.
5. Uitbreiding van coffeeshops limiteren en toegestane minimale bedrijfsruimte ophogen.
6. Afsterfregeling voor café´s/bars Bosschstraat.

Bedrijven:
7. Geldt voor het hele bestemmingsplangebied hinderwetcategorie 1. en 2.?

Groen:
8. Suggestie: locatie 20 de mogelijkheid geven om deels groenvoorziening te krijgen.

Locaties:
9. g.7. Stimuleren van wonen aan de parkzijde.

EERSTE REACTIE GEMEENTE M.B.T. DE FONTEIN:

ad 2. Deze suggestie wordt meegenomen. De gemeente zoekt mee naar een evenwicht. De bewoners willen de menging van wonen en kantoren wat duidelijker gesondeerd zien en willen vastgelegd zien dat begane grond wonen blijft en daarboven kantoren; op deze wijze blijft de tuinfunctie ook bij het wonen horen. Dit wordt mede in overweging genomen.

ad 3. Er is een updating gemaakt over wat voor activiteiten te verwachten zijn voor inlopers. De huidige stand van zaken wordt in het overleg met de bewoners binnenstad op 2 mei a.s. doorgenomen.
Mevr. v.d. Ven vraagt of de gevelwanden van de buitensingels beschermd stadsgezicht zijn. Geantwoord wordt dat is overwogen de bestemmingsplangrens achter de bebouwingsrand te leggen of niet. Deze bebouwing valt niet binnen de grens. Het is niet de bedoeling om bij de bebouwing aan de buitenkant te spreken van beschermd stadsgezicht; de waarde van deze bebouwing wordt erkend. De vraag is echter hoe dat proces begeleid wordt.

ad 4t/m6. Horeca categorie 1 is vrij, maar beperkt tot bescheiden groei. De categorie 2-3-4 is bevroren en kan niet uitgroeien. Er is geen afsterfregeling voor de zwaardere horeca mogelijk, omdat daarvoor geen geld is. Daarbij speelt ook dat de regio Breda groeit en dus ook de centrumfunctie. De uitlopers hebben daarin een soort gemengde functie en liggen van oudsher op een logische plaats.

ad 7. In de bestemmingen 1 t/m 3 zijn bedrijven toegestaan. Hieraan is geen limiet gegeven. Dit zal worden bezien.
Er worden allerlei acties ondernomen om het plan Vanderhoven van de grond te krijgen.

STATIONSKWARTIER:

De navolgende 2 punten vallen binnen het bestemmingsplangebied:
- Er ligt het voornemen om de verkeersdruk op de Academie- en Delpratsingel te ontlasten.
- Brug en weg bij Valkenberg zijn bestemd als 0.3.; wordt hierdoor voor een bepaalde busvariant gekozen?
  Hierbij is uitgegaan van de Houtmarkt-variant.

Vervolgens komt m.b.t. dit gebied het navolgende aan de orde:
- Gevraagd wordt om met de bewoners van het Stationskwartier afspraken te maken m.b.t. de daar heersende verkeerssituatie, alvorens het bestemmingsplan vast te stellen.
- Tevens wordt gevraagd de functie van de Spoorstraat nu al vast te leggen.

EERSTE REACTIE GEMEENTE M.B.T. STATIONSKWARTIER:

- Het proces wat zich afspeelt is dat medio 1994 het college een eerste visie voor het stationsgebied heeft aangegeven. Er is weinig gezegd over de spoortbuurt zelf. Op dit moment ligt het planproces stil en is het moeilijk verder te komen met de ontwikkelingsideeën. Er wordt gezocht naar een knooppunt van de vervoersoorten. Op dit moment bevinden de ontwikkelingen zich in een luwte vanwege de HSL-ontwikkelingen en de gevolgen hiervan voor de N.S. In mei '95 wordt een eerste reactie van de N.S. verwacht. De gemeente tracht zich in te leven in het planproces v.w.b. de effecten op de stad en de, in dit verband te stellen voorwaarden aan de N.S. wanneer deze met ontwikkelingen komt. Er zijn contacten tussen gemeente en N.S. De consequenties van de ontwikkelingen bij de N.S. voor het stationsgebied zijn nu nog onzeker.
  De gemeente heeft haar visie op het stationsgebied vastgelegd, hetgeen echter wordt ingehaald door de discussie rond de Brabantlijn en de HSL. Breda blijft zich negatief opstellen in de richting van de HSL, maar moet wel in de gaten houden wat 'Den Haag' in die richting doet.

- In de structuurschets is in principe aangegeven hoe de verkeerscirculatie gedacht werd; dat was gebaseerd op het structuurplan binnenstad. Dit is verder verfijnd ook t.a.v. een ondergronds busstation. Daarbij moet dan bezien worden hoe om te gaan met de openbaarvervoer-routes noord-zuid en richting binnenstad. Nog steeds wordt getracht de woonbuurten aldaar te ontlasten van verkeer wat er niet thuis hoort; dit wordt ook richting N.S. staande gehouden. Het idee is het verkeerscirculatieplan binnenstad weer op te pakken en uit te breiden naar de gebieden eromheen met varianten voor het stationsgebied. Geprobeerd is in het bestemmingsplan de ideeën die er zijn zo veel mogeljk aan te geven en nader uit te werken in het verkeerscirculatieplan.
  De bewoners hebben behoefte aan een document waarin genoemde zaken zijn opgenomen.
  Het idee is een soort startnotitie te maken met daarin aan elkaar gekoppeld de ideeën rond structuurplan e.d. Dit document zou er voor de zomer moeten zijn. De mogelijke richtingen en het streven van de gemeente t.a.v. de stationsbuurt moeten daarin aangegeven worden. Dit document is ook nuttig bij de onderhandelingen met de N.S.
  H. Thoolen is van mening dat dit document mee moet spelen in het busbaanverhaal.

4. Vervolgafspraken.

- De bewoners vragen schriftelijke reactie van de gemeente op de ingebrachte zaken, zodat de gegevens in een overzichtelijk tabel verwerkt kunnen worden.
- Wanneer de reactie van de gemeente binnen is kan met alle bewonersorganisaties rond de tafel worden gegaan.
- Het is de bedoeling dat de opmerkingen uit de algemene informatie-avond voor heel Breda over het bestemmingsplan binnenstad op 12 april a.s. en de vervolgbijeenkomst op 26 april a.s. plus de reactie van het college meegenomen worden in de eindreactie van de bewonersorganisaties en gemeente. Eind april zal dan een eindreactie mogelijk zijn.
- R. Schmidt zou het op prijs stellen om van de ondernemers een schriftelijke reactie te ontvangen om hun beeld en opmerkingen te kennen en zo ook andersom richting de ondernemers het stuk van de bewoners sturen. Tijdens te plannen gezamenlijke bijeenkomst bewoners/ondernemers kan er dan gestructureerd gesproken worden.
- Wethouder van Dongen complimenteert de bewoners voor wat zij als reactie geproduceerd hebben; deze werkwijze was zeer vruchtbaar. Er is een aantal ontwikkelingen genoemd rond de binnenstad en hierin moeten zorgvuldig afwegingen gemaakt worden. De raad zal hierover een beslissing moeten nemen, maar gezien de werkwijze kan dat met vertrouwen tegemoet gezien worden. Wethouder van Dongen merkt op dat het nuttig is wanneer de bewoners de

politiek tijdig bij deze zaken betrekken.

5. Rondvraag en sluiting.

M. Bolluyt vraagt of het gebouw van de Grote Kerk als museum kan worden bestemd. Zij wil in ieder geval het gebruik van de Grote Kerk gelimiteerd zien (er moeten bijv. geen lingerie-shows in mogelijk zijn.), zodat er op den duur bijv. geen kleinschalige verbouwingen t.b.v. die doelen mogelijk zijn en het gebouw wordt aangetast.
De huidige bestemming laat bestemming museum toe als de eigenaar en monumentenzorg daar geen bezwaar tegen maken. Het gebruik van de kerk in het algemeen, zeker als dat tijdelijk is, is met het bestemmingsplan moeilijk te bestrijden. Dit zal echter nader worden uitgezocht en beantwoord.Op dit moment wordt er ook onderzoek gedaan naar het bestrijden van ´vliegende winkels´ in tijdelijk leegstaande gebouwen.

Tot slot dankt de voorzitter eenieder voor zijn/haar aanwezigheid en vruchtbare inbreng.

verslag vervolg-bijeenkomst m.b.t. ontwerp- bestemmingsplan binnenstad t.b.v. ondernemers d.d. 20 maart 1995.

Aanwezig: ondernemers:	J.F.G. de Vries, Vlasweel 70, 4844 TH Terheijden (VBB). H. Zwijsen, Reigerstraat 7, 4811XA Breda (VBB). J. v. Bel, Van Gentlaan 20, 4819 AM Breda (centrummanagement) L. Hellemons, Zandstraat 35, 4891 PP Rijsbergen (wandelerij). G. Sand (Kamer van Koophandel). L. Meeuwsen, Haagdijk 145, 4811 TR Breda (winkeliersver. Haagdijk). W. Geertsen, Joshof 23, 4813 EZ Breda (MGB). J. Geus, Postbus 3182, 4800 DD Breda (centrummanagement). B. de Boer, Slotlaan 60, 4851 EE Ulvenhout (straatmanager Wilhelminastraat).
gemeente:	H. Thoolen (ROEZ/PM/voorzitter). J.W. Messer (ROEZ/stedebouw). Th. de Grefte (ROEZ). H. Krouwel (ROEZ). M. v. Marrewijk (ROEZ). Y. v. Meer (notuliste PM).

1. Opening en mededelingen.

- Er is een brief binnengekomen van de heren V. Aalst en Lenaarts, die hun zorgen uiten over de situatie aan de noordzijde van de binnenstad.

2. Reacties op ontwerp-bestemmingsplan binnenstad.

G. Sand:

- In het BOB is besproken dat de Kamer van Koophandel de reacties van de ondernemers coördineert. Er is tot deze (schriftelijke) reactie gekomen na overleg in BOB en MGB en, voor zover mogelijk, terugkoppeling naar achterban. Bij de terugkoppeling was de opkomst niet groot, maar toch is getracht een zo goed mogelijke terugkoppeling te houden.

- Er is discussie geweest over de koppeling met de baatbelasting (voor-/nadelen en effecten daarvan). De ondernemers bezien de kwestie meer vanuit hun eigen standpunt dan economisch gezien, hetgeen een frictiepunt geeft. Vanwege de neveneffecten achten de ondernemers een koppeling tussen baatbelasting en bestemmingsplan niet gewenst.

- De ruimte voor detailhandel is in het bestemmingsplan ruimer dan in het structuurplan. De vertaling in het bestemmingsplan geeft m.n. voor de city-ring meer mogelijkheden voor detailhandel; de ondernemers zouden dat graag ingeperkt zien. Het alternatief circuit zou uit mogen breiden.

- ad 1: De binnenstad is al redelijk dicht bevolkt. De kracht van de binnenstad ligt in het brandpunt van economische activiteiten, van stedelijke functies. Wonen is ook een stedelijke functie, maar niet echt binnenstadgebonden. Beide genoemde zaken leveren in praktijk ook fricties op. Meer wonen kan ten koste gaan van economische ontwikkelingen.

- Parkeren: hierbij wordt uitgegaan van de nota Navigeren en Parkeren. Hiervan volgt in ´97 een evaluatie; de taakstelling voor openbaar vervoer en fiets moet

gehaald worden. Er moet een evenwichtig pakket komen, ook ten wille van de regiofunctie. Er is mogelijkheid tot bebouwing van Beyerd/Vlaszak en Molsterrein; de nu aanwezige parkeerplaatsen zouden in de omgeving uitwisselbaar zijn. Uitwisselbaar met welk terrein en is dat geen kwaliteitsverlies? Vraag om deze uitwisselbaarheid te laten vallen of terug te brengen op een kwalitatief vergelijkbare plaats.

- Wat is verschil tussen Centrumvoorzieningen I en II?

- Is er al reactie van winkeliersvereniging Zuidpoort over ontsluiting V. Coothplein?

J.W. Messer geeft aan dat zijn reactie/opmerkingen moeten worden gezien als eerste indruk van hem, op persoonlijke titel, op de situatie waarin we ons nu bevinden. In mei/juni a.s. worden alle opmerkingen bijeengevoegd als definitieve opstelling richting het college.

- baatbelasting: Er is op ruimtelijke ordening druk uitgeoefend om het bestemmingsplan als grondslag voor de baatbelasting op te nemen. Het planologisch belang is het enige belang wat in het bestemmingsplan aan de orde is. De baatbelasing is daartoe geen realistisch motief. Deze zaak is binnen de gemeente toch serieus bekeken en de conclusie is dat veel zaken parallel lopen. Juridisch kan de huidige situatie niet als vertrekpunt voor de baatbelasting worden gezien. Een bestemmingsplan kan daarvoor wel als onderlegger dienen. Er zijn op dit moment 2 adviesbureau´s doende duidelijkheid te brengen in het nut van eventuele koppeling van baatbelasting en bestemmingsplan.

- Wonen boven winkels: G. Sand: De indruk bestaat dat dit ingegeven is door de baatbelasting. Het proefproject hiermee heeft veel praktische problemen aangetoond. De ondernemer moet de ruimte hebben de verdieping naar eigen inzicht te benutten; wanneer dat wonen zou zijn, moet daarmee kunnen worden ingestemd, maar het moet niet dwingend opgelegd worden. Wonen in de binnenstad moet wel toegestaan blijven, hetgeen in bepaalde straten nu het geval is. De ondernemers pleiten voor benoeming als ´zakelijke bestemming´, die men vrij in kan vullen. In het bestemmingsplan wordt geen verschil gemaakt tussen verkoop-oppervlakte en andere bedrijfsoppervlakte, terwijl een bedrijf die vaak wel nodig heeft. Het risico kan niet worden gelopen, dat als er ontwikkelingen zijn waarbij men de winkel uit wil breiden, dit niet mogelijk zou zijn omdat er ´wonen boven winkels´ is bestemd. Men vreest hierdoor ook voor waardevermindering van de eigen panden. Nagegaan zou kunnen worden in hoeverre men deze verdiepingsruimte nodig heeft. Wanneer de gemeente verplicht tot ´wonen boven winkels´, dan moet de gemeente daarop regelgeving leggen. Een ondernemer kan niet verplicht worden een woonfunctie aan te brengen, daarom zou er gemengde functie bestemd moeten worden; stimulering van wonen moet mogelijk zijn, maar niet dwingend opgelegd, want dan ontstaat leegstand van de verdieping.
H. Thoolen geeft aan dat ´wonen boven winkels´ niets met de baatbelasting heeft te maken. Het signaal van de ondernemers is duidelijk, dat men flexibiliteit wil vanuit de 3e dimensie van het bestemminsplan.
Th. de Grefte proeft hier een tegenspraak, omdat de ondernemers enerzijds aangeven voldoende commerciële ruimte te hebben en anderzijds het ´wonen boven winkels´ niet zien zitten. Onderzoek wijst uit dat de verdieping weinig gebruikt wordt en hiermee vaak weinig kan, omdat er meestal geen aparte opgang is. Wanneer er verschil is tussen gebruik van begane grond en verdieping, moet dat verschil worden aangegeven.
J.W. Messer vindt dat de woonfunctie op zichzelf een beoordeling verdient. De kleinschaligheid van het oude stadshart leent zich niet voor steeds verdere vergroting van de winkels; voor dit laatste zou de ring rond de binnenstad een rol kunnen spelen. Daarbij komt dat een aantal panden monumenten zijn en vanuit

die optiek is het niet gewenst om vergaande winkelverbouwing toe te passen. Wanneer de binnenstad niet meer wordt bewoond, ontbreekt de sociale contrôle en treedt verkrotting op; deze dreigende situatie moet worden voorgebleven. Geconcludeerd wordt dat de voorkeur van de ondernemers voor de duur van het bestemminsplan uitgaat naar handhaving van flexibiliteit in gebruik van de panden en dat men pleit voor gemengde bestemming van de verdieping.

- 1500 woningen extra: Er zou een spanning ontstaan t.o.v. allerlei economische functies, wanneer er 1500 woningen bij komen. Op dit moment is maar ± ¼ deel van de binnenstad gericht op de centrumfuncties. Een deel van deze woningen wordt gebouwd op het Chasséterrein en de rest verspreid. Op langere termijn kan het aantal woningen uitgroeien tot ± 2500. Dit houdt geen maximale verdichting in. Breda heeft een extreem lage dichtheid in verhouding tot andere steden.
  Bij deze woningen is de parkeernorm verplicht. Er zijn gebieden aangegeven voor bepaalde functies; de economische ontwikkeling is op het stadshart gericht.
  De ondernemers zouden graag een maatvoering aangegeven zien: grootschaligheid in het centrum en kleinschaligheid in de uitlopers. Er zou in het bestemmingsplan een maatvoering voor de flanken opgevoerd moeten worden (een minimum maatvoering voor detailhandel), anders verdwijnen winkels om financiële redenen uit het centrum.
  De gemeente wil de aard van de bedrijfsvoering niet sturen. Gesignaleerd wordt dat voor de steeds toenemende schaalvergroting in detailhandel er ruimte is in de ring rond het stadshart. J.W. Messer geeft aan dat de regelgeving verfijnd moet worden.

- Hotelontwikkeling: In de horeca-nota wordt aangegeven dat er voldoende capaciteit aan hotels is in het middenkader; aan de boven- en onderkant is een tekort. In de binnenstad zou een kleinschalig hotel gevestigd kunnen worden en een groter hotel aan de rand van het centrum. Maatvoering en aantal kamers dient aangegeven te worden. In het horeca-beleidsplan is hiervan melding gemaakt. Getracht is een flexibiliteit in te bouwen, omdat de ontwikkelingen in de toekomst niet te overzien zijn.

- Centrumdoeleinden III A.3: begane grond mag 100% gebruikt worden en de verdiepingsdiepte mag 15 m. bedragen.

- Parkeernormen: Van de zijde van de gemeente is men er zich van bewust dat de opgenomen normen hard overkomen t.o.v. de rijksnormen. Er is gekozen voor helderheid met inbouw van een vrijstelling, waarbij B&W een overgangsregeling toe kan passen. Wanneer deze nog niet is opgenomen zal de term 'ingroeimodel-' worden opgenomen.
  Het is de bedoeling om de kwaliteit van de parkeerplaatsen vast te houden. De toelichting en beschrijving daarvan zullen op helderheid worden nagelezen. De kwaliteit van parkeren zal als vertrekpunt worden genomen.
  De cijfers in de bijlage 'parkeer- en stellingsnormen' zijn afgeleid uit het mobiliteitsbeleid wat door de raad is vastgesteld.
  ad 16, laatste alinea: "vergroting of vermindering van het aantal parkeerplaatsen zou mogelijk zijn indien uit nader onderzoek blijkt dat dit verantwoord is." Nagegaan wordt of dit serieuzer vorm kan worden gegeven.
  De bewoners hebben bezwaar gemaakt tegen het feit dat in de bestemmingsregeling de mogelijkheid is opgenomen van parkeermogelijkheid op locatie politiebureau Markendaalseweg.

- Kantoren: Het gebied Nijverheidssingel valt binnen de 55 dba-lijn. In de luwte van de kantoren kan woningbouw plaatsvinden. De gemeente wil de hoeveelheid kantoren daar niet verder opvoeren dan strikt noodzakelijk is.

- Haagdijk: J. Geus doet de suggestie de ontwikkelingslocatie hier ruimer te zien en dit in de toelichting aan te geven.

- Verkeerssituatie Zuidpoort: In het structuurplan moet de verkeerscirculatie V. Coothplein nauwkeurig worden vastgelegd. Alle mogelijkheden van circulatie zijn nu nog open. In het bestemmingsplan wordt daarover geen uitspraak gedaan; dit wordt in het verkeerscirculatieplan geregeld. Er moet eerst een aantal varianten aan de orde komen en daarna een afweging in de orde van het v.c.p.

- In de toelichting zal beter aandacht worden besteed onder wat wordt verstaan onder 'grootwinkelbedrijf'.

- Alternatief circuit: De gemeente wil voorkomen dat dit echte winkelstraten worden. Als enige uitzondering is in de gemengde doeleinden g.2. vanwege de baatbelasting-problematiek wat verengd naar niet economische functie, zodat helder wordt dat hier de baatbelasting niet van toepassing is. Er zal nog nader gekeken worden naar een goede afstemming tussen intentie en wat juridisch mogelijk is in het alternatief circuit. De ondernemers vinden dat dit wat nader aangegeven moet worden. G.2. is niet heffingsplichtig vanuit de optiek van de baatbelasting.
  Over de relatie baatbelasting - bestemmingsregeling zal een apart gesprek worden gevoerd.

- Moby Dick: de ondernemers willen aangegeven zien of er een boot mag varen of niet.

- Visserstraat: met de eigenaar is een convenant gesloten om zo veel mogelijk horeca-functie te herstellen. Dit betreft dag-/avond-horeca en geen nachthoreca. Datgene wat in het horeca-beleidsplan staat wordt in het bestemmingsplan vertaald.

- Wat zijn de gevolgen van het wegvallen van de leefmilieuverordening m.n. voor de inlopers?
  Door het vaststellen van het bestemmingsplan vervalt de leefmilieuverordening en valt een aantal bevriezende maatregelen voor de horeca weg. Er zal dan een andere verordening moeten komen. Door de afd. Bestuurlijk/Juridische Zaken wordt in een versneld tempo een nieuwe regeling in de raad gebracht (overlastverordening die naast het bestemmingsplan gaat gelden). Hieronder gaat alles vallen wat binnen de leefmilieuverordening viel. Dit onderwerp komt op 3 april a.s. in de klankbordgroep Horeca aan de orde. J. Geus wil dit in het kwartaaloverleg meenemen.

- Worden sex- en pornobedrijven aan aantallen gebonden of wegbestemd? Deze bedrijven worden niet wegbestemd. Zij moeten met een afwijkende bestemming opgenomen worden. Getracht wordt dit scherp aan te geven.

- Vallen afhaalcentra ook onder de gelimiteerde horeca-functies? Deze indeling wordt op een andere manier gemaakt; de beperking in aantallen is van belang.

- Wanneer de Haven in ere wordt hersteld, hoe verloopt dan de verkeersafwikkeling Haagdijk en Tolbruggarage?
  Dit wordt niet geregeld in het bestemmingsplan; bij de uitwerking van de oost/westflank hoopt de gemeente hierover helderheid te krijgen (± juni '95). Dit gebied zal goed bereikbaar blijven.

- Dhr. Meeuwsen geeft aan dat het belangrijk is voor de ondernemers Haagdijk dat het parkeerterrein van de Primarkt open blijft voor winkelbezoekers.
  Dit zal aan de orde komen in de discussie rond de invulling muziekschoolterrein.

- De ondernemers uit de Catharinastraat hebben een krachtig pleidooi ingestuurd voor de ontwikkeling van de noordzijde van de binnenstad; zij willen graag wat meer ´trekkers´ in hun omgeving.

- De heer Zwijsen vraagt of er nog meer zaken zijn die niet bekend zijn en die buiten de baatbelasting vallen.
  Wonen en maatschappelijke functies zullen waarschijnlijk niet in de baatbelastingheffting vallen. De afstemming bestemmingsplan en baatbelastingstraject moet nog plaatsvinden.

- Is het gebied waar de Spinola ligt bestemd?
  Dit is als afwijkende functie opgenomen zonder omschrijving van grootte. De situatie op het moment van vaststelling van het bestemmingsplan is vertrekpunt voor de beoordeling. Hiervoor is een aparte vergunningregeling.

- Nagegaan zal worden welke zaken detailhandel op meerdere verdiepingen voeren.

3. Afspraken en sluiting.
- 12 april a.s. Informatie-avond over ontwerp-bestemmingsplan voor de hele stad.
- 26 april a.s. Mogelijkheid tot geven van reactie op informatie-avond van 12 april.
- 25 april a.s. Bijeenkomst bewoners - ondernemers ter bespreking van discussiepunten en raakvlakken ontwerp-bestemmingsplan. Voorbereidingsgesprek 3 april a.s. om 15.00 uur.
- 27 april a.s. 20.00 uur Mogelijkheid tot reactie op randvoorwaarden Concordia.

- Tot slot van deze bijeenkomst dankt H. Thoolen eenieder voor zijn/haar inbreng en aandacht.

Verslag bijeenkomst over het Bestemmingsplan Binnenstad t.b.v. bewoners- en ondernemersorganisaties binnenstad d.d. 12 juni 1995.

Aanwezig: Zie presentielijst.

1. Opening en mededelingen:
H. Thoolen opent deze vergadering en heet eenieder welkom. In deze bijeenkomst kunnen bewoners en ondernemers gedachten/standpunten uitwisselen m.b.t. het ontwerp-bestemmingsplan en de reacties die daarop van diverse instanties zijn binnengekomen.

- 13 juni 1995, 19.00 uur: gezamenlijke commissievergadering Horeca beleidsplan.
- 13 juni 1995, 20.30 uur: toelichting standpunt college over busbaan.
- 22 juni 1995: behandeling busbaan in commissie.
- 29 juni 1995: behandeling busbaan in raadsvergadering.
- Wij zijn nu in de fase van verwerking van opmerkingen op het ontwerp-bestemmingsplan. Behandeling in college in augustus. Eind augustus/begin september 1995 ter visie legging. September/oktober 1995 verwerken bezwaren. Oktober behandeling in college, waarna hoorzitting plaatsvindt. Medio november behandeling in raadscommissie en november/december raadsbesluit. Tijdens genoemde bijeenkomsten kunnen bewoners/ondernemers hun mening ook nog kenbaar maken.
- De resultaten van vanavond en voorgaande reacties komen in het portefeuillehoudersoverleg Stedelijk Beheer en Stedelijke Ontwikkeling aan de orde. Dit overleg vormt opinie en geeft richting aan de ambtenarij om tot keuzes te komen. De politiek zal zo goed mogelijk gevoed worden over de inbreng van bewoners en ondernemers.

2. Wat is er gebeurd sinds april.
(M. v. Marrewijk)

- Er zijn veel reacties binnengekomen, ook vanuit instanties die op grond van de wet betrokken zijn bij het tot stand komen van het bestemmingsplan.
- Een aantal plaatselijke instanties heeft geadviseerd op het ontwerp-bestemmingsplan (VAC, Ouderen Adviesraad, Patiëntenzorg).
- Bewoners- en ondernemersorganisaties hebben gereageerd.
- Er is een uitgebreide reactie van het steunpunt wonen.
- Alle reacties zijn samengevat en door de betrokken gemeentelijke afdelingen verwerkt en/of van reactie voorzien. In de voorliggende documenten is aangegeven wat er met de reacties is/wordt gedaan. Naar aanleiding hiervan zal het ontwerp-bestemmingsplan worden aangepast. Hierbij speelt ook de besluitvorming over de busbaan, het VCP en de Oost/Westflank-studie.
- Uit de voorliggende samenvatting zijn discussiepunten ge-

haald die vanavond aan de orde komen.
Een aantal aanwezigen heeft de tussenrapportage van het Steunpunt Wonen niet ontvangen en krijgt deze tijdens de vergadering uitgereikt. Excuses hiervoor.

3. Discussieleidraad.

Wonen:

Stimuleren van wonen boven winkels:

Vraag: Op sommige plaatsen ´Wonen boven winkels´ niet bestemmen, zodat daar ook detailhandel mogelijk is. De ondernemers willen bestemming van de verdieping vrij laten en de bewoners pleiten voor ´wonen boven winkels´.

J.W. Messer: In het kernwinkelgebied speelt de problematiek of er nog wat gestimuleerd kan worden aan ´wonen boven winkels´ . In de uitlopers is dit ook aan de orde, maar minder sterk. Een bestemmingsplan verplicht niet tot uitvoering van de aangegeven bestemming; het is een passief instrument. Als er een ruimte boven winkels leeg staat en voor wonen is bestemd, kan dit gestimuleerd worden. Het bestemmingsplan beperkt alleen de vestiging van andere funkties.

Tot nu toe maken alleen grote warenhuizen gebruik van detailhandel en andere economische funkties op de verdieping. In slechts bijzondere gevallen zal een vrijstelling worden opgenomen om voor ´wonen boven winkels´ iets anders in te vullen en voor de rest hetgeen nu in het ontwerp is aangegeven handhaven.

-Publieksgerichte funkties/vrijstellingsbevoegdheid. Gevraagd wordt in bepaalde gevallen winkelen op de verdieping toe te staan.

J.W. Messer: wij willen op de verdieping vrijstelling geven t.b.v. publieksgerichte funkties indien wordt aangetoond dat:
ofwel wonen niet uitvoerbaar is op die verdieping
ofwel als wordt aangetoond door betrokkene dat de begane grondlaag zo gering is dat deze zich niet leent voor de uitvoering van op zichzelf staande publieksgerichte funkties.
Bij de detailhandel horende kantine/kantoor/opslag mag dan ook op de verdieping, omdat dit onderdeel uitmaakt van de publieksgerichte commerciële funktie.

Vraag: Waar houdt het op als een pand wordt gehuurd, de begane grondlaag te klein is en men daarom naar de verdieping wil?

J.W. Messer: Wanneer er geen m2´s genoemd zijn betekent dit dat er een advies ingewonnen moet worden of dat pand dan wel economisch te runnen is; bedrijfseconomisch gezien moet een goede exploitatie mogelijk zijn. Men moet veel omzet hebben om de dure m2-prijs te kunnen betalen, dus men wil niet investeren in een oneconomisch pand.

G. Sand: De ondernemers hebben geen problemen met ´wonen boven winkels´, maar het moet wel mogelijk zijn. De mening van de ondernemers is: ´wonen boven winkels´ stimuleren, maar niet verplichten, omdat er anders leegstand blijft.

M. v. Meel: Wijst er op dat de gemiddelde bovenetage in het stadshart erg slecht is. Wanneer hier gewoond wordt, is er contrôle en beter onderhoud. Hij is blij met bovenstaande opmerking van de ondernemers, omdat deze positiever is t.a.v. ´wonen boven winkels´ dan in de schriftelijke reactie. In plaats van een vrijstelling zien de bewoners liever 'een verbod, tenzij', omdat dat beter controleerbaar is. Wanneer er

datailhandel op de verdieping wordt toegestaan, hoe is dan te controleren wat voor handel er wordt gevoerd.
Th. de Grefte: De bedoeling van deze regeling is dat ´wonen boven winkels´ wordt gestimuleerd m.u.v. een aantal plaatsen.
M. v. Marrewijk: Deze vrijstellingsbevoegdheid zit in het bestemmingsplan en staat voor 'tenzij'. Op een vrijstellingsbevoegdheid kan bezwaar worden aangetekend.
M. v. Meel: Vraagt de criteria duidelijk vast te leggen en deze vrijstellingsbevoegdheid zeer te beperken.
J. de Vries: Wijst er op dat de binnenstat nu eenmaal een economische funktie heeft en niet alles vastgelegd moet worden. Het eigendom heeft grote macht in de binnenstad. De begane grond m2´s zijn voor elke winkel van belang en daarom verschuiven bedrijfsgerichte funkties als kantines e.d. naar de verdieping. In het kernwinkelapparaat moet de mogelijkheid bestaan om een bedrijfspand op een bepaalde manier binnen de bedrijfsvoering te benutten, dat de eerste etage kan worden meegenomen. De staat van een pand is ook gebaat bij goede bedrijfsvoering op de etage. De ondernemers hebben geen bezwaar tegen ´wonen boven winkels´, maar in het kernwinkelgebied zijn de m2´s te duur en willen eigenaren niet aan ´wonen boven winkels´. De economische waarde moet overeind blijven in dit belangrijke gebied. Hij ziet meer in ´wonen boven winkels´ in de straten die het kerngebied omringen.
H. Thoolen: Stel dat er in de toekomst een beter proefgebied voor ´wonen boven winkels´ is aan te wijzen en dat geeft aanleiding om de vrijstellingsregeling aan te passen, kan dat dan? Neen, want dan moet het bestemmingsplan gewijzigd worden.
G. Sand is van mening dat via een goed toegepaste vrijstellingsgevoegdheid er voor beide partijen goede kansen zijn.
R. van Baarsen: Zou bij het regelen van de vrijstellingsbevoegdheid een verschil willen maken tussen nieuwe- en zittende ondernemers. Vraagt of de toetsingscriteria in de toelichting op de vrijstellingsregeling kunnen worden opgenomen.
J.W. Messer: De basis van de redenering van de vrijstelling is dat, als een van de bestemmingen die aan de orde is niet uitvoerbaar blijkt te zijn, er een vrijstelling wordt gegeven voor de verruiming naar boven. Hiermee wordt gestimuleerd dat er onderzoek wordt gedaan om aan te tonen dat ´wonen boven winkels´ wel of niet haalbaar is. Daarmee wordt het woononderzoek gestimuleerd en criteria om aan te tonen dat bedrijfsvoering beneden in commerciële zin niet mogelijk is. De waarde van het economisch vastgoed is in deze regeling geen motief.
H. Thoolen: Concludeert dat 'wonen boven winkels´ door bewoners en ondernemers wordt gedragen, mits het voor de ondernemers de economische ontwikkeling niet in de weg staat. ´Wonen boven winkels´ is duidelijk bij een stimuleringsbeleid gebaat en niet bij een sanctioneringsbeleid.
G. Welten: Als er wordt gewoond boven een winkel die uit wil breiden, kan de woonfunktie dan worden opgeheven?
M. v. Marrewijk: Niet op basis van deze vrijstelling. Als er een aparte opgang naar boven is mag die niet onttrokken worden in de huisvestingswet.
J. Tolenaars merkt op dat dat in de V. Goorstraat wel is gebeurd.
H. Thoolen: De subsidieregelgeving kan niet bij de economische uitvoerbaarheid aangegeven worden; hier kan alleen aangegeven worden of iets reëel is.

Relatie wonen - kantoren (m.n. De Fontein):
Hoe ga je m.n. in de Boschstraat/Nwe. Boschstraat om met toelating van kantoren?
J.W. Messer: Op dit moment is in de bestemming gemengde doeleinden een tabel in de voorschriften opgenomen waarbij, afhankelijk van de bestaande situatie, er met hier en daar een hele kleine verruiming van de mogelijkheden een beperking is opgelegd aan de hoeveelheid funkties van allerlei aard. Wij hebben geconstateerd dat de gehanteerde aantallen niet helemaal correct zijn, omdat bij een pas gehouden contrôle op de funkties is waargenomen dat er minder kantoorfunkties zitten en wat meer detailhandel. Dit wordt bijgestuurd en de tabellen worden bijgesteld. De gedachtengang is nu dat een kleine verruiming van 10 à 20% in aantallen mogelijk is. Per blok moet het aantal funkties geregeld worden en bij m.n. kantoren de bouwdiepte (uitgedrukt in bebouwingspercentages), omdat deze hier en daar storend kan zijn voor de woonfunktie. Dit laatste komt omdat de begane grond nu onbeperkt uitbreidbaar is. Wij willen hier een verfijning ten gunste van het wonen aanbrengen. De eerste 15 m. is in alle gevallen bebouwbaar (voor kantoren en wonen).
G. Sand: Ondernemers die daar nu gevestigd zijn en een pand gekocht hebben met de visie om uit te breiden worden dus in het nieuwe bestemmingsplan beperkt in de mogelijkheden en dus in het economisch gebruik en waarde van hun pand.
J.W. Messer: Ten noordoosten van de Sophiastraat geldt geen bestemmingsplan en daar is de bouwverordening van kracht. Men mag daar niet dieper dan 15 m. bouwen. In het huidige voorontwerp-bestemmingsplan was 25 m. diepte voor bebouwing geregeld en komen wij nu met die 15 m. in de richting van de bouwverordening, hetgeen waarschijnlijk aangepast zal worden in de vorm van een percentage.
K. v.d. Ven: Er wordt nu nog veel gewoond in dat gebied. Wanneer men hier een klein kantoor wil vestigen, zou dat op de verdieping moeten, met beneden woonfunktie, zodat er sociale contrôle is en de tuin niet wordt bebouwd. Deze tuinen zijn de longen van de binnenstad.
J. de Jong vindt dat in m.n. de Sophiastraat wonen moet worden gestimuleerd en minder kantoren. De kantoren breiden uit tot hele kantoorblokken en dat moet een halt toe worden geroepen.
H. Zwartelé: De afsterfregeling wordt niet overgenomen; wat gaat er gebeuren met panden die baliefunkties gaan voeren, want dat is niet bevorderlijk voor het wonen.
J.W. Messer: Voor zover mij bekend is (behalve bij een praktijk aan huis hetgeen altijd is toegestaan), is in de regeling die in het voorontwerp is aangegeven niet een haalbare kaart dat een onafhankelijke kantoorfunktie boven een woonhuis wordt geëxploiteerd. Dat zou misschien mogelijk zijn bij een onafhankelijke bovenwoning. Wanneer over kantoren wordt gesproken is uitgegaan van de begane grond of meerdere verdiepingen.
Wanneer men de uitsterfregeling wil toepassen, moet de bestemmings wonen gehanteerd worden met voor de bestaande kantoren een afwijkende funktie. Wanneer het kantoor vertrekt mag het ingevuld worden met wonen of kantoor. Daar staat tegenover dat de straten van het centrum uit naar buiten toe, gezien worden als in- en uitloopstraten, waar in zekere zin centrumfunkties een plek moeten vinden. Gekozen is voor het belang van het

wonen in afwisseling met een bescheiden aantal andere funkties; dit heeft een lichte voorkeur. Per funktie detailhandel wordt het maximaal aantal vestigingen genoemd.
G. Sand is van mening dat in dit soort aanloopstraten het vestigingsbeleid in stand moet worden gehouden om mogelijkheid te geven tot kleinschalige aktiviteiten.
H. Thoolen constateert dat de bewoners de woonfunktie willen versterken en een zonering willen. Omdat de Nwe. Boschstraat nu nog hoofdzakelijk wonen is, zou deze als zodanig bestemd kunnen worden en de rest van het gebied flexibel bestemmen.
J.W. Messer pleit voor kleine flexibiliteit in deze aanloopstraten.
Kennedylaan: In het kader van het structuurplan wordt geprobeerd de relatie van het station met het centrum te versteviqen, dus wat meer levendigheid in de Kennedylaan. Er wordt met kracht gestreefd naar wat commerciële funkties met daarboven wonen; dat geeft wat meer sociale contrôle.
J. de Jong merkt op dat die contrôle in de Sophiastraat haast niet meer aanwezig is.

Relatie wonen - horeca op de verdiepingen:
J.W. Messer: Horeca op de verdiepingen is alleen toegestaan in het horeca-concentratiegebied Havermarkt e.o. en voor een aantal hotels. Voor het overige horecagebied is de uitsterfregeling van kracht.

Parkeren nieuwe woningen in relatie tot parkeren andere funkties:
Er komen 1500 nieuwe woningen bij; hoe wordt daarvoor het parkeren geregeld? De vrees is geuit dat het stimuleren van wonen een belemmering vormt voor het parkeren van de andere funkties in de stad.
N. v. Waart: Dat is niet zo, omdat de parkeerberekening t.b.v. de binnenstadfunkties op zichzelf is berekend met groei. Bij het oprichten van nieuwe woningen wordt verplicht in het bestemmingsplan eigen parkeren toegevoegd. Een uitzondering hierop vormt een woning boven een winkel; de bewoners hiervan mogen een parkeervergunning hebben in het omliggende gebied. Op dit moment zijn er echter geen parkeervergunningen meer beschikbaar, omdat deze allemaal zijn uitgegeven.
Met de doelgroep wordt bij de parkeernorm rekening gehouden bijv. mensen die gebruik maken van het openbaar vervoer.
Aan projectontwikkelaars wordt meegedeeld dat parkeren in de binnenstad moeilijk te realiseren is; de situatie wordt per locatie bekeken.
M. v. Meel vindt dat de gemeente toekomstig bewoners duidelijk moet maken dat men niet (of moeilijk) kan parkeren, zodat er niet weer een situatie ontstaat zoals in de W. Merkxtuin.

Detailhandel:
Ruimte voor detailhandel binnen de bestemmingen Centrumdoeleinden en Gemengde doeleinden:
Van de zijde van de PPC als van de ondernemers is het volgende opgemerkt:
- op begane grond in kern winkelgebied en bij gemengde doeleinden wordt winkelfunktie toegestaan (voor alle percelen 100% op de begane grond). Wanneer dit gerealiseerd zou zijn is er veel meer funktie toegevoegd dan bijv. op

het Molsterrein.
- hierbij speelt de discussie dat gevraagd is de ruimte boven winkels vrij te houden.

Er is gekozen voor de flexibele oplossing, zodat niet voor ieder detail van de regels moet worden afgeweken. Dit geeft tamelijk veel vrijheid voor de detailhandel. Uit planologisch opzicht lijkt het te prefereren om te streven naar iets meer spreiding, omdat anders de markt steeds verder op de spits wordt gedreven en in het centrum wonen daarmee moeilijk wordt gemaakt. Dus iets meer vrijheid naar het gebied buiten de stadskern.
Th. de Grefte: Er wordt gewerkt naar eerst stimulering in het centrum (MAB/V&D) en daarna verbreding naar andere plaatsen (Mols-terrein). Ook de inlopers moeten ruimte hebben voor ontwikkeling. In de toelichting wordt de maximale ruimte aangegeven.
M. v. Meel vraagt of het onderzoek van het alternatief circuit wat is uitgevoerd door een stagiair hierbij ingeschoven kan worden.
Th. de Grefte: De resultaten van dat onderzoek kunnen niet worden ingeschoven, maar de doelstellingen worden wel opgenomen. De creatieve oplossingen vanuit dat onderzoek worden niet uitgesloten door dit bestemmingsplan.

Beleid met betrekking tot grootschalige detailhandel (GDV):
Het besluit van de gemeenteraad van januari 1995 is verwerkt. G1 geeft hiervoor de ruimte.
G. Sand: G1 biedt op dit moment de ruimte voor kleinschalige winkeltjes. De inlopers bieden deze flexibiliteit al en laat het daarom zo met wat mogelijkheden in het alternatieve circuit. De aangegeven Ring is bedoeld voor het GDV-verhaal en als er nieuwe winkeltjes bij komen moeten die passen binnen het GDV-beleid, zoals genoemd in het structuurplan.
J.W. Messer: Het is tamelijk ongebruikelijk om zo vergaand in de bedrijfsvoering in te grijpen.

Verkeer en parkeren:
N. v. Waart: Het Verkeerscirculatieplan was bedoeld als een soort onderlegger voor het bestemmingsplan. M.n. omdat er nog geen besluit is genomen over het openbaar vervoer is het VCP nog niet opgestart; dit zal worden opgestart direct nadat op 29 juni a.s. een besluit is genomen over het openbaar vervoer. In 1993 is de nota Navigeren in Parkeren vastgesteld door de raad. Dat, gecombineerd met het besluit over het openbaar vervoer, moet de handvatten geven om het VCP op te gaan stellen. Het gebied binnen de singels en het stationsgebied is het plangebied voor het VCP-binnenstad.
Belangrijk is om tot een integraal VCP te komen. Daarbij wordt gestreefd naar een zo optimaal mogelijke bereikbaarheid van de binnenstad voor alle vormen van vervoer en in relatie tot het station. De ruimtelijke verblijfbaarheid moet hierbij ook betrokken worden. Het VCP moet leiden tot concrete voorstellen hoe wegen en straten er uit gaan zien.
Onderwerpen m.b.t. VCP:
- bereikbaarheid per auto en rijrichtingen.
- goede verdeling van wegen.
- bevoorrading binnenstad en kernwinkel apparaat.
- parkeren en parkeerroutes.

- fietsroutes gericht op binnenstad en gericht op doorgaande verbindingen door binnenstad.
- fietsenstallingen.
- voetgangersroutes.
- openbaar vervoerroutes en -haltes.
- verkeersveiligheid.
- 30 km. zônes.
- milieu-aspecten in relatie tot verkeer en vervoer.
- verkeerslichten.
- analyse verkeersonveilige situaties.
- welke maatregelen krijgen prioriteit.
- er komen interne-/externe klankbordgroepen.
- er worden algemene inspraakavonden gehouden.

We bevinden ons nu in het stadium van projectdefinitie, waarover nadere informatie volgt. Er moet een programma van eisen en uitgangspunten komen; ook hierover volgt nadere informatie. Op basis van de eisen en uitgangspunten moet bezien worden wat er besloten moet worden. Er dient een planologisch kader te worden opgesteld. Concrete verkeers- en reconstructiemaatregelen moeten worden uitgewerkt.
Alle door de bewoners en ondernemers genoemde zaken over verkeer worden in het VCP meegenomen; indien men nog zaken toe te voegen heeft graag doorgeven.
B. Schaerlaeckens vraagt of met de veranderingen die men in de Fellenoordstraat wil rekening is gehouden.
N. v. Waart: Het budget speelt hierbij altijd een grote rol om tot een goede oplossing te komen. In het overleg met de bewoners komt dit onderwerp nog aan de orde. Het zal een aandachtspunt vormen voor het VCP.
De planning het VCP in oktober samengesteld te hebben is tot nu toe het uitgangspunt.
Opgemerkt wordt dat het VCP dan nog in het bestemmingsplan en de ontwikkeling van het stationsgebied kan worden meegenomen.
In het verlengde van bovenstaande opmerking vraagt L. Meeuwsen de kwestie rond de toegang van het parkeerterrein Primarkt in de discussie rond het VCP mee te nemen en niet vast te houden aan de stelling op pag. 12, punt 5c van de reacties bestemmingsplan binnenstad. Ontsluiting via de Leuvenaarstraat maakt de problemen nog groter.
J.W. Messer: De bedoeling is te voorkomen dat er een sluiproute ontstaat en daarom is gekozen voor een ontsluiting via de Leuvenaarstraat. Indien echter vanuit de verkeersoptiek kan worden bevestigd dat bij ontsluiting Leuvenaarstraat niets verbetert, dan zou moet een en ander aangepast worden.
H. Thoolen raadt L. Meeuwsen aan hierop goed te letten als het bestemmingsplan ter visie ligt.

Openbare ruimte en groen:
Aanleg van water in de binnenstad:
J.W. Messer: In het bestemmingsplan worden geen explicite financiële middelen vrijgemaakt om de haven te realiseren. Qua bestemming wordt het open gehouden en wel zodanig dat er geen andere funkties kunnen komen. Wanneer er in de planperiode een subsidiemogelijkheid komt, zou het water aangelegd kunnen worden.

Relatie parkeren - groen:
J.W. Messer:

- op plaatsen wat de bestemming O3 heeft en ook andere in het bestemmingsplan opgenomen bermen e.d. wordt geen parkeren toegelaten. Wanneer dat er al is wordt het er uitgewerkt.
- binnenterreinen (veelal particulier): hierop ligt een bouwverbod, maar een parkeerverbod is praktisch niet mogelijk. Wanneer dit juridisch geregeld moet worden zal dat met een aanlegvergunning stelsel moeten. Wij vrezen dat de contrôle daarop vrijwel onuitvoerbaar is. Daarom stellen wij voor om van de huidige regeling uit te gaan.

M. v. Meel: Hoe zit het dan met de sloop van de muur op het Stadserf en de Annastraat/Reigerstraat? Pleit voor invoering van een flexibal dynamisch systeem met uitsluiting van dit soort binnenterreinen. Dit gering aantal klein groen moet keihard verdedigd worden en voor reeds bestaande situaties zou een uitzondering gemaakt kunnen worden.
J.W. Messer begrijpt goed wat er aan de hand is en de gemeente wil dit met kracht beschermen, maar heeft huiver voor de consequenties.
V.w.b. de in- en uitritten is er contrôle via het Bureau Vergunningen. Er is niet een strikte scheiding tussen groen terrein en open terrein; er zou dan precies aangegeven moeten worden wat groen en wat parkeren is. Dit punt wordt meegenomen om te bekijken of hierop meer grip kan worden gekregen.

Historische waarden:
Regeling monumenten, beschermd stadsgezicht en karakteristiek stadsgezicht in het bestemmingsplan:
J.W. Messer: Van de zijde van de PPC is erop aangedrongen om ook de jonge monumenten op te nemen in het bestemmingsplan. Mede daarom zijn wij bezig de karakterisering van de historische waarden wat verder toe te lichten in het bestemmingsplan, zodat bij de toepassing er nog iets meer sturing is; dus een versteviging op basis van hetzelfde stelsel.
M. v. Meel: Wij hebben gevraagd naar een goede omschrijving van de Grote Kerk, om deze in haar waarde te laten. Wij hebben geen vertrouwen in het kerkbestuur, omdat die te veel op de commerciële tour gaat (bijv. computerbeurs in de kerk). Het is triest dat met dit soort activiteiten een exploitatie mogelijk moet worden gemaakt. De gemeente Breda zou het tekort van f 3 ton moeten betalen uit de algemene middelen.
H. Thoolen geeft aan dat de inzet is de regelgeving te versterken.
G. Welten: In het kader van de busbaan wil men een doorsteek maken door het gebouw "Achter de Lange Stallen". Dit is een woongebouw en dat moet daar ongeschonden gehandhaafd blijven. Het is een historisch gebouw wat deel heeft uitgemaakt van de Chassékazerne en daarvan op enig moment is gescheiden door aanleg van de Keizerstraat.
H. Thoolen: Wanneer je kijkt naar de goede relatie tussen Chasséterrein en de rest van de binnenstad, mag dat gebouw dan niet aangetast worden?
G. Welten: Het is een historisch gebouw en daarvan moet men afblijven!
J.W. Messer: Dit gebouw heeft geen specifieke historische- of architectonische waarde. Het valt buiten het karakteristieke stadsgezicht.

Uitbreiding karakteristiek stadsgezicht:
J.W. Messer: Het karakteristiek stadsgezicht wordt uitgebreid met:

- gebied langs de Nwe. Huizen. Er komt een voorstel voor de begrenzing, daarom is nu nog de tern 'gedeeltelijk' gebruikt.
- deel God. Montensstraat.
  J. Tolenaars: In de God. Montensstraat wordt een verbouwing uitgevoerd van 2 naar 1 pand. (Nrs. 3 en 5). Wij vinden dit in tegenspraak met wat wordt meegedeeld over uitbreiding karakteristiek stadsgezicht in deze straat en verwachten hiervan iets anders. Wordt er nu bij vergunningaanvragen al rekening gehouden met hetgeen in het vast te stellen bestemmingsplan staat?

J.W. Messer: Dit is juist een reden om te komen tot vaststelling van het bestemmingsplan. Daarnaast is het ook een zaak waar Welstand mee van doen heeft. Vanaf ± september, wanneer het bestemminsplan ter visie ligt, wordt met de inhoud daarvan rekening gehouden bij vergunningaanvragen.
G. Welten is van mening dat het nieuwe gebouw van het Bredaas Muzeum ook betrokken moet worden bij het karakteristiek stadsgezicht.
J.W. Messer: Dat heeft een andere waarde dan de aangegeven wand. Wij kijken heel nauwkeurig naar de monumentale waarde van gebouwen en dat wordt in de toelichting bijgevoegd. Wanneer dit ook zou gelden voor "Achter de Lange Stallen", dan wordt dat meegenomen. Dat pand ligt in een ontwikkelingsgebied en als men dat pand wil beschermen moet men naar de gemeente gaan met het verzoek het pand als monument vast te leggen. Wij zullen, mede op aanraden van de PPC, een noodzaak tot aanvraag van sloopvergunning opnemen voor het karakteristiek stadsgezicht; voor de overige gebieden geldt dat niet.
H. Thoolen raadt G. Welten aan bij de ter visie legging van het ontwerp-bestemmingsplan hier aandacht aan te besteden.
M. v. Meel: Wij willen dat een bouwhistorisch onderzoek verplicht gesteld wordt met de nodige consequenties bovengronds.
M. v. Marrewijk: Voor monumenten is dit vastgelegd in de Munumentenwet.
J.W. Messer: Omdat niet bekend is waar zich verborgen monumentale zaken voordoen, zouden alle panden in de binnenstad onderzocht moeten worden en dat is in praktijk zo extreem dat dat niet in het bestemmingsplan geregeld wordt. Misschien is dat mogelijk bij een bouwaanvraag. Zelfs voor het karakteristieke deel is dit erg veel gevraagd.
L. Meeuwsen: pag. 4, punt 16.1: Dit betreft de detailhandel.

4. Rondvraag en sluiting.
H. Thoolen zal met M. Bolluyt en G. Sand kortsluiten of er bij bewoners en/of ondernemers tijdens de ter visie legging nog behoefte is aan een terugkoppeling.
De gemeentelijke opmerkingen worden aan het verslag toegevoegd. Er zal op een duidelijke manier aangegeven worden wat, waar in het ontwerp-bestemmingsplan vervangen of veranderd is.

Tot slot dankt H. Thoolen eenieder voor haar/zijn inbreng en aanwezigheid.

Presentielijst bijeenkomst aangaande bestemmingsplan Binnenstad t.b.v. ondernemers en bewoners d.d. 12 juni 1995.

Gemeente Breda:	H. Thoolen, RME/PM, voorzitter.
	J.W. Messer, RME/PM
	M. v. Marrewijk, RME/JZ
	Th. de Grefte, RME/GEP/EZ
	H. Willemsen, RME/MIL/A+P
	N. v. Waart, RME/RO/V+V
	W. Laureijssen, RME/RO
	H. Kouwel, RME/RO
	Y. v. Meer, notuliste PM
CDA-fractie:	H.L. Sinke
Steunpunt wonen:	A.J. Voogt, Kortenaerstr. 1, 3012 VB Rotterdam.
	R.M. van Baarsen
Opbouwwerk:	M. Bolluyt, St. Vertizontaal, Nwe. Ginnekenstraat 18, 4811 NR Breda.
St. Rond de Fontein:	R. Huijts, Oranjesingel 13, Breda.
	L. v.d. Maagdenberg, Oranjesingel 12, Breda.
	K. v.d. Ven, Delpratsingel 7, 4811 AM Breda.
	J.M. de Jong, Sophiastraat 29, 4811 EH Breda.
St. Fellenoord/ Schorsmolen:	B. Schaerlaeckens, Nwe. Huizen 48, 4811 TM Breda.
	J. Markus, O. Nassauplein 8, 4811 LK Breda.
St. Chassé-Oud Boeimeer:	H.A.J. Zwartelé, Eerste Markstraat 11, 4811 PA Breda.
	P. van ´t Verlaat, God. Montensstraat 2/4, 4811 PG Breda.
	J. Tolenaars, V. Goorstraat 22, 4811 HJ Breda.
St. Stadshart:	M. v. Meel, Nieuwstraat 38, 4811 WV Breda.
	G. Welten, Veemarktstraat 64c, 4811 ZJ Breda.
St. Stationskwartier:	E. v.d. Maagdenberg, Spoorstraat 91, 4811 BH Breda.
	G. v.d. Maagdenberg, Spoorwaai 217, Breda.
MGB:	W. Geertsen, Joshof 23, 4813 RZ Breda.
Ver. Bi.st. Breda:	R. v. Overbeek, Tienburgstraat 37, 4813 NA Breda.
	J. de Vries.
W.V. Haagdijk:	L. Meeuwsen, Haagdijk 145, 4811 TR Breda.
Kamer v. Koophandel:	G. Sand, Postbus 3182, 4800 DD Breda.

Bijlage 3.

GEMEENTE BREDA
DIENST R.M.E.

INFORMATIEBIJEENKOMST CONCEPT BESTEMMINGSPLAN BINNENSTAD.

Datum : 12 april 1995 - 20.00 uur
Plaats : bedrijfsrestaurant - stadskantoor - Cl. Prinsenlaan 10.

Aanwezig : aantal belangstellenden (zie bijgevoegde presentielijst)

dhr. E. de Bruijn	- wethouder ruimtelijke ordening e.a.
mevr. M. v. Marrewijk	- dienst R.M.E. / juridische zaken
dhr. J.W. Messer	- dienst R.M.E. / stedebouw
dhr. T. de Grefte	- dienst R.M.E. / economische zaken
dhr. H. Krouwel	- dienst R.M.E. / ontwerper binnenstad
dhr. H. Thoolen	- dienst R.M.E. / projectmanagement
mevr. G. Jacobs	- dienst R.M.E. / verslaglegging

INLEIDING.

- De heer Thoolen, voorzitter, opent de bijeenkomst en heet ieder welkom. De opkomst is gering. Dit is waarschijnlijk mede een gevolg van het feit dat er al informatiebijeenkomsten met diverse groeperingen hebben plaatsgevonden.
- Vervolgens stelt de heer Thoolen de mensen achter de tafel voor en licht toe dat het de bedoeling is om op 26 april a.s. een inspraakavond te houden over de materie die deze avond wordt gepresenteerd. Men kan vanavond, na de toelichting, vragen stellen. Wethouder de Bruijn zal de avond eerder moeten verlaten in verband met het bijwonen van nog een andere vergadering elders.
- Het voorontwerp-bestemmingsplan kan men inzien bij de balie van afdeling voorlichting in de hal van het stadskantoor. Ook kan men tijdens kantooruren mevrouw v. Marrewijk en de heer Messer benaderen als men vragen heeft over het bestemmingsplan.
- Er ligt een presentielijst. Indien men deze invult ontvangt men het verslag van deze bijeenkomst.

OPENING DOOR WETHOUDER DE BRUIJN.

- Wethouder de Bruijn blikt terug op de eerste discussies in de 70'er jaren. Men vroeg zich toen af hoe het met de binnenstad moest gaan. Er lagen 96 raadsbesluiten over de binnenstad en eenheid was ver te zoeken. Men vroeg zich af waarom het college van B. en W. niet met één bestemmingsplan kwam. Dit is echter een complexe zaak. Twee à drie jaar geleden constateerde men echter dat het nodig was een kader te scheppen om duidelijkheid te verkrijgen. Dit is van wezenlijk belang, omdat er veel staat te gebeuren. Onderwerpen als verkeer, monumenten, nieuwbouw vragen dikwijls om een alerte reactie.
- Enerzijds moet het bestemmingsplan flexibiliteit hebben, want door de diverse functies is het een dynamisch gebied.
  Anderzijds moet men toch iets vastleggen waarmee men een instrument heeft dat in een juridisch kader is gegoten en waarmee men ongewenste ontwikkelingen tegen kan gaan.
  Kortom: een kader scheppen om om te gaan met de problemen van de binnenstad. Het geeft het college van B. en W. en de gemeenteraad handvaten om te trachten hier sturing aan te geven.
  Het is belangrijk om vast te leggen wat men vast wil leggen. Op basis van de reacties in de inspraak kan men bezien of alles is meegenomen.

TOELICHTING OP PROJECTEN IN DE BINNENSTAD.

- De heer Thoolen licht aan de hand van sheets en overheadprojector de lopende en komende projecten in de binnenstad toe. Het betreft de volgende onderwerpen:

1. **Bestemmingsplannen, ontwikkelingsplannen, beleid en onderzoek:**
   beleidsnota horeca
   evenementennota
   busbaantracé
   diverse binnenstadonderzoeken
   ontwikkelingsplannen Chasséterrein en MAB/V&D
   aktieplannen inlopers
   wonen boven winkels.
2. **Herinrichting openbare ruimte:**
   stadshart
   park Valkenberg
   Grote Markt / Kasteelplein
   aanpak oost/westflank in relatie tot de busbaan
3. **Ontwikkelingslocaties en bouwplannen:**
   chasséterrein
   theater
   kloosterkazerne
   Breda's museum
   PARA
   parkeeraccommodatie
4. **Alternatief circuit:**
   Visserstraat
   St. Janstraat
   Catharinastraat
   Nieuwstraat
5. **MAB / V&D.**
   warenhuis en woningen
6. **Oost / westflank:**
   gasfabriekterrein
   Tolbruggarage
   Florijncollege en Spectrumcollege
   politieburo
   hoek Molenstraat / Oude Vest
   Catharinastraat / Kennedylaan
   Sophiastraat / Kennedylaan
   Concordia
7. **Inlopers:**
   muziekschool
   supermarkt Boschstraat
   winkelpassage Zuidpoort
8. **Diverse locaties:**
   Justinus v. Nassau
   Julianaschool
   Beyerd / Vlaszak
   Molsterrein
   restauratie Grote Kerk.

- Men zit nu in een boeiende periode: beslissingen die nu worden genomen zullen bepalend zijn voor de toekomstige generatie Bredanaars.

ALGEMENE EN INHOUDELIJKE TOELICHTING OP HET BESTEMMINGSPLAN.

- De heer Messer geeft een uitgebreide toelichting op het bestemmingsplan aan de hand van kaarten en sheets via de overheadprojector.
- **Het nut van een bestemmingsplan** is om er voor te zorgen dat je een totaal overzicht krijgt van hetgeen in een bepaald gebied aan de gang is. Het bestemmingsplan binnenstad heeft tot doel om alle projecten goed in te kaderen, zowel in ruimtelijk, financieel, juridisch en bestuurlijk opzicht. Dit is de reden waarom het rijk, de wetgeving, bestemmingsplannen voorschrijft.
- **Het gebied binnenstad** wordt omgrensd door de singels. Het is iets kleiner dan het gebied dat in het structuurplan wordt beschreven en door de gemeenteraad is vastgesteld. Het stationsgebied valt hier namelijk niet onder.
  Het Chasséterrein valt hier ook niet onder. Hier wordt een apart bestemmingsplan voor gemaakt.

De rol van de binnenstad:

- Stedelijk: er vinden veel activiteiten plaats in de binnenstad: wonen, verkeer, recreatie, winkels, maatschappelijke instanties, cultuur.
- Regionaal: één sterk centrum met daaromheen grotere en kleinere dorpen. Breda heeft een specifieke rol als centrum van de regio.
- Landelijk: stedelijk knooppunt. Breda heeft in het landelijk gebeuren een extra rol gekregen.
- De veranderingssnelheid van de binnenstad neemt toe: vernieuwing en vervanging. Men moet proberen een product te maken dat inspeelt op maatschappelijke veranderingen en bestaande situaties, die waardevol zijn, beschermt.
  Begin jaren '90 heeft het gemeentebestuur initiatief genomen, tegelijk met stedelijk knooppunt om via het structuurplan evenwicht aan te brengen tussen de verschillende elementen. Het bestemmingsplan is een uitwerking van de structuur op hoofdlijnen.

Doelen:

- Economische groei inbouwen in het centrum. In het structuurplan is aangetoond dat er mogelijkheden zijn om die ontwikkelingen en veranderingen te laten plaats vinden. Vrijheid voor economische ontwikkeling.
- Herstel van de ruimtelijke kwaliteit: beschermen wat waardevol is en een goede kwaliteit waarborgen van nieuwbouw.
- Verbetering van het verblijfsklimaat.

- Eind 1992 is **de hoofdlijn van het structuurplan** bekrachtigd door de gemeenteraad:
  * Géén vestiging van grote kantoren binnen de singels, maar bij het station.
  * In de binnenstad kleinere, publiekgerichte kantoren.
  * Groeimogelijkheden van de winkelfunctie.
  * Groei van het wonen in de binnenstad: Chassé terrein e.a.
  * Cultureel circuit
  * In het oude stadshart meer ruimte voor voetgangers, betere verblijfskwaliteit.
  * Parkeerplaatsen uit het oude stadshart halen en in parkeergarages onderbrengen. Het oude centrum goed bereikbaar houden. Vrije busbaan.

- Twee speerpunten uit het structuurplan zijn:
  1. ontwikkeling van het stationsgebied, met name ten noorden van het station.
  2. ring rond het stadshart: gebied rondom het oude stadshart met relatie in de richting van het station en oost/westflank. Dit gebied is aan een totale opwaardering toe.
- De ruimtelijke en historische kwaliteit: de binnenstad inclusief de 3 uitlopers (Haagdijk, Ginnekenweg en Boschstraat) hebben een hoge waarde. In 1967 is Breda door de betrokken minister aangewezen als beschermd stadsgezicht. Daarnaast is er het gebied rond de singels.
- Uitgangspunt voor **het horecabeleid** aan de hand van het structuurplan 1992 is bevriezing van de meeste horeca-activiteiten. Rond de Havermarkt wordt een beperkte groei toegestaan. In het kernwinkelgebied wordt winkelondersteunende horeca toegestaan (restaurants tijdens winkeltijden). Rond het v. Coothplein wordt horeca beperkt gestimuleerd.
- Functionele zaken: verkeer.
  In 1991 is het structuurplan verkeer en vervoer door de gemeenteraad vastgesteld. Het verkeer wordt uit het stadshart geweerd en de bereikbaarheid van de binnenstad wordt gegarandeerd. Parkeeraccommodaties zijn goed bereikbaar, geen doorgaand verkeer. In het stadshart komt geen parkeergelegenheid.
  Parkeerbeleid: parkeergarages op Chasséterrein, Tolbrug en gasfabriekterrein.
  Ten behoeve van fietsverkeer worden maatregelen voor herinrichting genomen.
  Busvervoer: hierover is aparte besluitvorming afgesproken.
- **Groenstructuur:** vaste punten hierbij zijn de parken Wilhelminapark, van Sonsbeeckpark en park Valkenberg. Er zijn de singels, gekoppeld aan de 2 beken. Een aantal groene plekken in binnenruimtes van bouwblokken waar veel groen aanwezig is. Dit is veilig gesteld.
  Men tracht een gevarieerder en interessanter beeld van de binnenstad te creeëren op ecologisch gebied.
- Contourenzône / **milieuhygiënische kant**: zônes vanuit industrielawaai. Daarbinnen mag geen geluidsgevoelige bestemming worden gecreeerd.

Ontwikkelingslocaties:

- Er zijn 2 soorten ontwikkelingslocaties t.w.:
  1. korte termijn + directe bouwtitel
  2. langere termijn + wijzigingsbevoegdheid.
- **Korte termijn locaties zijn:**
  * Nijverheidsstraat / Schorsmolenstraat: klein deel van de Kloostertuin aanwijzen. Maximaal 4 bouwlagen en maximale bebouwingsdichtheid van 50%. Rekening houden met bestaande bouw.
  * Nieuwe Prinsenkade / terrein van voormalige gasfabriek. Voorstel: parkeerterrein bestemmen voor combinatie van woningbouw en kantoren. 4 à 5 bouwlagen. Parkeergarage onder de grond. Het is belangrijke locatie naar de binnenstad, dus hoge eisen stellen aan architektuur.
  * Donkvaart / Haagdijk (bij Primarkt). Voorstel: woningen langs de Donkvaart waar nu nog een paar bedrijfsgebouwen staan en woningbouw achter langs de Primarkt. 3 bouwlagen. Voormalige muziekschool: bebouwing door reconstructie of vernieuwing; voorgevel laten staan. Parkeerterrein van ± 100 plaatsen. Doorgang naar Haagdijk voor langzaamverkeer.
  * Kennedylaan / Catharinastraat (achterzijde park Valkenberg,

naast pand Jan Hendrikx): een wand bouwen die aansluit op de bebouwing van het Begijnhofje in dezelfde hoogte. Langs de Kennedylaan een wat hoger aansluitende bebouwing. Semi-openbaar: Begijnhofje - park Valkenberg.

* Boschstraat / Valkenstraat: bij 'Doeland' aan de achterzijde van bestaande bebouwing een supermarkt (wens van bewoners) in combinatie met vernieuwing van de wand in de Boschstraat. Wonen boven en winkels beneden. Garage er achter kan worden vervangen door woningen langs de Valkenstraat. Binnenruimte: parkeren voor bewoners en speelplek. Parkeren ten behoeve van de supermarkt moet worden opgelost binnen de rode vlek (aangegeven op getoonde kaart). Bebouwing langs de Kennedylaan; integrale ontwikkeling met Incom. De tuin van Raffi-bejaardencomplex blijft gehandhaafd.
* Oude Vest / eiland. Klein bouwwerk met bijzonder achitektonische karakteristiek. Toekomstige oversteek vanuit de Molenstraat naar het Chasséterrein.
* Concordiaterrein: binnenterrein. Oude gebouw aan het van Coothplein blijft gehandhaafd. Binnenruimte krijgt openbare functie. Toneeltoren en de zaal verdwijnen. Hiervoor in de plaats komt nieuwe woonbebouwing in 4 lagen. Parkeren voor bewoners onder het gebouw.
* Markendaalseweg / v. Coothplein - Julianaschool: wonen boven en commerciële functie beneden, óf nieuwe bebouwing die de wand aan de Markendaalseweg sluit. Stedelijke woonvorm.
* Concordiastraat: rechterzijde Markendaalseweg. Bebouwing van maximaal 4 lagen en op begane grond commerciële functies.
* Bleekstraat: ter verbetering wat functies toevoegen. Kleine winkels, wellicht uitbreiding van de Hema; boven woonfunctie.
* Markendaalseweg / Oede v. Hoornestraat (politieburo): bebouwing vervangen + huidige parkeerterrein ook bebouwen. Verschillende bouwblokken realiseren. Bijzonder element richting Waterstraat. ± 4 bouwlagen met op begane grond commerciële functies.
* Markendaalseweg / Tolbruggarage / Nieuwstraat: langs de Nieuwstraat en Markendaalseweg woningbouw. Op begane grond commerciele functies. Bevoorrading vanaf Markendaalseweg naar complex MAB/V&D + fietsverbinding. Géén verkeerscirculatie naar de Nieuwstraat.

- **Lange termijn locaties / wijzigingsbevoegdheden zijn:**
  * Beyerd / Vlaszak: men denkt aan woonbebouwing met maximale hoogte van 4 bouwlagen. Op afstand van de bestaande bebouwing blijven. Voorwaarde: parkeren moet genoemd blijven: dus een gedeelte onder de grond.
  * Chasséveld: 20% van het huidige oppervlak bebouwen. 80% onbebouwd ten behoeve van parkeren en evenementen. Aan de oostkant bebouwen. Bestemming: commerciële doeleinden en kantoren.
  * Achter de lange Stallen / Molsterrein: uitbreiding van de winkelfunctie. Grootschalige winkels. Op de verdiepingen is wonen toegestaan. Wellicht een ondergrondse parkeergarage gekoppeld aan het project Houtmarkt.
  * Marksingel / wasserij de Zon: als de wasserij verplaatst kan worden kan de bedrijfsbestemming omgezet worden in woonbestemming. 3 bouwlagen. Parkeren voor maximaal 60 woningen onder de bebouwing langs de Marksingel.
  * Fellenoordstraat / Seeligkazerne: als de gemeente dit kan kopen van defensie kan men bekijken of er een park kan worden aange-

legd en de witte huisjes hierin opgenomen kunnen worden. Woonbebouwing, georiënteerd op het park, maximaal 250 woningen.

* K.M.A.-terrein: voorstel is om bebouwing neer te zetten in campus-achtige vorm en openstelling voor publiek zodat ieder bij het kasteel kan komen en een doorgang heeft naar het station. Dit kan een stimulans voor de omgeving worden. Voorwaarde is: de bomen en historische complexen behouden.

PROCEDURELE TOELICHTING EN PLANNING.

- Mevrouw v. Marrewijk licht de procedure van het bestemmingsplan als volgt toe.
- De inspraakprocedure is verdeeld over 2 bijeenkomsten: een informatieavond en een inspraakavond (26.4.1995).
  Van deze bijeenkomst wordt een verslag gemaakt en dit wordt ter vaststelling aan het college van B. en W. aangeboden. Indien men de presentielijst invult ontvangt men het verslag thuis. Tevens wordt het verslag 2 weken op het stadskantoor ter inzage gelegd (balie afdeling voorlichting). In dagblad 'de Stem' wordt dit in de verzameladvertentie van de gemeente (iedere vrijdag) aangekondigd. Ook wordt dit verslag in het bestemmingsplan opgenomen: het loopt de gehele procedure mee.
- Indien men klachten heeft over het verloop van deze informatieavond kan men een klacht indienen bij het college van B. en W.
- Er heeft overleg plaatsgevonden met ondernemers en bewoners van de binnenstad. Ook is het rijk en provincie op de hoogte gesteld. Het ontwerp-bestemmingsplan is eveneens besproken in de raadscommissie stedelijke ontwikkeling. Thans gaat de officiële inspraakprocedure van start.
- Voor de realisering van het bestemmingsplan start men met een nota van uitgangspunten. Hierin wordt in grove lijn het kader van het plan aangegeven.
- Men bevindt zich nu in de voorontwerpfase.
  * er vindt vooroverleg plaats met provincie en rijk
  * er volgt een inspraaktraject.
- Daarna volgt de vaststellingsfase.
  * 1e ter visielegging (4 weken)
    hierop kan men zijn/haar zienswijze (vroeger: bezwaren) indienen bij de gemeenteraad. Ook kan men zijn bezwaren toelichten bij de commissie stedelijke ontwikkeling.
  * vaststelling door de gemeenteraad.
- Goedkeuringsfase:
  * 2e ter visielegging (4 weken)
    men kan bedenkingen (= bezwaren) indienen bij Gedeputeerde Staten. Dit kan alleen als men ook bij de 1e ter visielegging bezwaren heeft gemaakt. Als men echter kan aantonen dat men destijds niet in de gelegenheid was om dit te doen kan men bij de 2e termijn alsnog bezwaar indienen.
- Beroepsfase:
  * 3e ter visielegging (6 weken)
    Beroep: afdeling bestuursrechtspraak Raad van State.
  * onherroepelijk bestemmingsplan.
- Tijdens de gehele procedure heeft men 4 keer de gelegenheid om te reageren. Indien men niet weet hoe een bezwaar in te dienen, kan men bij afdeling voorlichting terecht voor hulp.
- Het bestemmingsplan heeft op zijn vroegst rechtskracht in de 2e helft van 1996.

GELEGENHEID TOT HET STELLEN VAN VRAGEN.

Vraag:
Als je een bouwvergunning aanvraagt voor een locatie in de binnenstad, wordt deze dan beoordeeld op de huidige fase van het bestemmingsplan?
Mevrouw v. Marrewijk antwoordt dat vanaf het moment dat het bestemmingsplan ter visie ligt (eind augustus/begin september 1995) wordt gekeken of het bouwplan voldoet aan het nieuwe bestemmingsplan.
De heer Messer vult aan in de gebieden zonder bestemmingsplan nu een bouwvergunning kan worden afgegeven op grond van de bouwverordening.

Vraag:
1. Waarom wordt er gekozen voor een bestemmingsplan?
2. Flexibiliteit: u laat deelplannen zien die nauwkeurig details aangeven. Hoe flexibel is de invulling van die deelplannen?
De heer Thoolen licht toe dat de relatie met baatbelasting zijdelings van belang is aan het bestemmingsplan. De ondernemers uit de binnenstad dragen circa ƒ 10 mio bij. De vraag is: wie betaalt hoeveel mee aan de bestrating? Het bestemmingsplan geeft hiervoor de meest objectieve verdeelsleutel. Vóór 1.1.1996 moet er een door de gemeenteraad vastgesteld bestemmingsplan zijn. Dit is mede de aanleiding om spoed te betrachten.
De heer Messer voegt toe dat er een aantal bestemmingsplannen is voor bepaalde delen en dat voor andere delen in de binnenstad geen bestemmingsplan geldt. De wel bestaande bestemmingsplannen zijn oud en passen niet meer op elkaar. Daar is óf opheffing óf vernieuwing nodig. Bestemmingsplannen helpen tegelijk om een aantal conflicten in dit gebied op te lossen en duidelijkheid te geven over wat wel en niet kan.
Flexibiliteit: enerzijds beoogt het bestemmingsplan een aantal belangen en verschillen helder te maken. Anderzijds moet men oppassen dat men ontwikkelingen die men niet kan voorzien, niet tegenhoudt. De tendens is om niet te gedetailleerd te bestemmen. Vanuit de gemeente heeft men 7 à 8 bestemmingen gekozen die hier in hoofdlijnen zijn aangegeven. Het zijn bovendien combinaties van verschillende functies. Zaken die men niet wenst, zoals bijvoorbeeld industriële functies, zijn uitgesloten.

Vraag:
Een bestemmingsplan is geen stedebouwkundig plan. Op welke wijze waarborgt u bepaalde stedebouwkundige kwaliteiten?
De heer Thoolen antwoordt dat men dit via verordeningen vast kan leggen en tevens goede stedebouwkundige plannen zal blijven ontwikkelen om de kwaliteit te toetsen.
De heer Messer licht toe dat in dit bestemmingsplan voor een systeem is gekozen dat voor alle woongebieden een wat hogere waarde heeft en waarvan de karakterstructuur van de bestaande situatie vertrekpunt is van de beoordeling, in die zin dat in het bestemmingsplan goothoogte, perceelsbreedte, rooilijn, aard van de bebouwing enz. als harde voorwaarden zijn vastgesteld. Andere zaken die in stedebouwkundige zin van belang zijn, zijn in dit plan aangegeven en omschreven in de toelichting, maar benoemd als kriteria. Aan deze kriteria dient verder inhoud te worden gegeven door de welstandscommissie bij hun beoordeling van elk bouwplan afzonderlijk. Deze kriteria dienen door de welstandscommissie verder te worden uitgewerkt in richtlijnen, welke zij hanteren voor de beoordeling. Het systeem is dus aangegeven in het bestemmingsplan en dit is gekoppeld aan de feitelijke situatie.

Vraag:
Hoe bereikt u de eigenaren van panden in de binnenstad om deze uit te nodigen voor dit soort avonden? Dit is voor eigenaren toch ook belangrijk?
De heer Thoolen licht toe dat de inspraakronde 'in overleg met de burger' heeft plaatsgevonden. Vanuit de gemeente is men hier scherper op gaan letten. Getracht is de brochure 'Binnenstadsberichten / bestemmingsplan' ook naar de eigenaren te sturen. Dit is echter niet op tijd gelukt. Voor de formele inspraakavond van 26 april a.s. zal dit echter wel het geval zijn.

Vraag:
Is de manier waarop u de winkelfunctie in het alternatieve circuit wilt stimuleren al bekeken?
De heer de Grefte licht toe dat het doel van het alternatieve circuit is om de historische kwaliteit van de ring rond de Grote Markt te herstellen en functies toe te voegen inzake het uitgaansleven e.d.
Visserstraat wordt primair horeca. Nieuwstraat krijgt ondergeschikte winkelfunctie en ateliers. Ridderstraat wordt bij het kernwinkelapparaat getrokken. St. Janstraat krijgt een mengfunctie van met name maatschappelijke investeringen. De Catharinastraat krijgt woonfunctie. Het betreft dus een veelheid van verschillende functies, gekenmerkt door de historische samenhang met de ring rond de markt.

Vraag:
Hoe stuurt u dat?
De heer de Grefte antwoordt dat men tracht met eigenaren, ondernemers en bewoners een convenant af te sluiten, waarin die visie wordt vastgelegd. In de Visserstraat is men hiermee bezig en dit gaat men ook in de andere straten proberen.

Vraag:
Wanneer begint dit in de St. Annastraat?
De heer de Grefte antwoordt dat men projectdefinities aan het schrijven is naar aanleiding van de Visserstraat. Hier komt een planning bij. Binnen een jaar is men hiermee bezig.

Vraag:
Hoe zit dit met een overgangsbepaling? De redacteur van dit plan heeft 1 pagina geschreven over overgangsrecht en hier zit een aantal tegenstrijdigheden in. Dit is vervat in lid 2. Het betreft een lange zin die moeilijk leesbaar is. Het gaat om 'gebruik'. Zoals dit nu geformuleerd staat leidt dit tot ongelukken.
Mevrouw v. Marrewijk vat samen dat het hier gaat om het gebruik dat in strijd is met het nieuwe bestemmingsplan en toch mag worden voortgezet. Mevrouw v. Marrewijk bekijkt de formulering opnieuw op duidelijkheid.

Vraag:
Wanneer verschijnt de economische uitvoerbaarheid in het bestemmingsplan?
De heer Thoolen licht toe dat dit afhankelijk is van 2 zaken die P.M. staan. Dit betreft de oost/westflank en de busbaan. De oost/westflank is inhoudelijk afhankelijk van de busbaan. De gemeenteraad moet hier nog een besluit over nemen.
Ten aanzien van de economische uitvoerbaarheid dient de gemeente een aantal zaken te verantwoorden naar de provincie toe. De grondexploitatie is hierbij van belang. Deze ziet er redelijk uit in die zin dat de gemeente dit kan ondervangen naar de toekomst toe.
Kwaliteitssprong: bijvoorbeeld het openen van de haven. Dit kost veel geld.

Als stad kan men proberen om hiervoor investeringssubsidies binnen te krijgen.
Ook zal men moeten investeren inzake de rest van de flanken. Dit betekent dat men na moet gaan hoe men dat in de tijd faseert. Dit tegen de achtergrond van de jaarlijks te besteden *f* 15 mio. Ook speelt de politieke consultatie wat de stad voor de kwaliteitsspong over heeft.
De heer Messer vult aan dat een bestemmingsplan niet exact regelt wanneer men zaken uitvoert. Men moet in het kader van het bestemmingsplan aantonen dat het economisch haalbaar is binnen een redelijke termijn van 10 à 15 jaar. De economische uitvoerbaarheid aantonen is eenvoudig. Maar de stad heeft een hoger ambitienivo en dit regelt men niet juridisch.

SLUITING.

- De heer Thoolen wijst er nogmaals op dat indien men het ontwerp-bestemmings wil inzien, dit bij afdeling voorlichting ter inzage ligt. Voor inhoudelijke vragen kan men bij mevrouw v. Marrewijk en de heren Messer en Thoolen terecht.
- De voorzitter bedankt de mensen voor hun aanwezigheid en inbreng en sluit om circa 23.00 uur de bijeenkomst.

GEMEENTE BREDA
DIENST RUIMTELIJKE ONTWIKKELING, MILIEU EN ECONOMISCHE ZAKEN

INFORMATIEBIJEENKOMST VOORONTWERP BESTEMMINGSPLAN BINNENSTAD

Datum : 26 april 1995 - 19.00 uur
Plaats : Bedrijfsrestaurant Stadskantoor Claudius Prinsenlaan 10

Aanwezig : aantal belangstellenden (zie bijgevoegde presentielijst)

dhr. H. Thoolen : dienst RME / projectmanagement
mevr. M. van Marrewijk : dienst RME / juridische zaken
dhr. J.W. Messer : dienst RME / ruimtelijke ordening
dhr. J. Verhagen : bestuursdienst / belastingen
mevr. A. van den Elshout: dienst RME / communicatie
mevr. T. Dekker : dienst RME / projectmanagement, verslaglegging

---

1. **Introductie/kennismaking**

- De voorzitter, de heer Thoolen, opent deze bijeenkomst en verwelkomt aanwezigen.
- Deze bijeenkomst voorafgaande aan de inspraakbijeenkomst, is op verzoek van één van de huiseigenaren georganiseerd.
- Hij verzoekt een ieder de presentielijst te tekenen, zodat het verslag van deze bijeenkomst toegezonden kan worden.

2. **Inhoudelijke toelichting bestemmingsplan**

- De heer Messer geeft een toelichting op het bestemmingsplan aan de hand van kaarten en sheets.
- **Het nut van een bestemmingsplan** is om er voor te zorgen dat je een totaal overzicht krijgt van hetgeen in een bepaald gebied aan de gang is. Het bestemmingsplan binnenstad heeft tot doel om alle projecten goed in te kaderen, zowel in ruimtelijk, financieel, juridisch en bestuurlijk opzicht. Dit is de reden waarom het rijk, de wetgeving, bestemmingsplannen voorschrijft.
- **Het gebied binnenstad** wordt omgrensd door de singels. Het is iets kleiner dan het gebied dat in het structuurplan wordt beschreven en door de gemeenteraad is vastgesteld. Het stationsgebied valt hier namelijk niet onder.
  Het Chasséterrein valt hier ook niet onder. Hier wordt een apart bestemmingsplan voor gemaakt.

- **De rol van de binnenstad:**
- Stedelijk: er vinden veel activiteiten plaats in de binnenstad: wonen, verkeer, recreatie, winkels, maatschappelijke instanties, cultuur.
- Regionaal: één sterk centrum met daaromheen grotere en kleinere dorpen. Breda heeft een specifieke rol als centrum van de regio.
- Landelijk: stedelijk knooppunt. Breda heeft in het landelijk gebeuren een extra rol gekregen.
- De veranderingssnelheid van de binnenstad neemt toe: vernieuwing en vervanging. Men moet proberen een product te maken dat inspeelt op maatschappelijke veranderingen en bestaande situaties, die waardevol zijn, beschermt.
  Begin jaren '90 heeft het gemeentebestuur initiatief genomen, tegelijk met stedelijk knooppunt om via het structuurplan evenwicht aan te brengen tussen de verschillende elementen. Het bestemmingsplan is een uitwerking van de structuur op hoofdlijnen.

- **Doelen:**
- Economische groei inbouwen in het centrum. In het structuurplan is aangetoond dat er mogelijkheden zijn om die ontwikkelingen en veranderingen te laten plaats vinden. Vrijheid voor economische ontwikkeling.
- Herstel van de ruimtelijke kwaliteit: beschermen wat waardevol is en een goede kwaliteit waarborgen van nieuwbouw.
- Verbetering van het verblijfsklimaat.

- Eind 1992 is **de hoofdlijn van het structuurplan** bekrachtigd door de gemeenteraad:
  * Géén vestiging van grote kantoren binnen de singels, maar bij het station.
  * In de binnenstad kleinere, publiekgerichte kantoren.
  * Groeimogelijkheden van de winkelfunctie.
  * Groei van het wonen in de binnenstad: Chasséterrein e.a.
  * Cultureel circuit.
  * In het oude stadshart meer ruimte voor voetgangers, betere verblijfskwaliteit.
  * Parkeerplaatsen uit het oude stadshart halen en in parkeergarages onderbrengen. Het oude centrum goed bereikbaar houden.
  * Vrije busbaan.

- Twee speerpunten uit het structuurplan zijn:
  1. Ontwikkeling van het stationsgebied, met name ten noorden van het station.
  2. Ring rond het stadshart: gebied rondom het oude stadshart met relatie in de richting van het station en oost/westflank. Dit gebied is aan een totale opwaardering toe.
- De **ruimtelijke en historische kwaliteit:** de binnenstad inclusief de 3 uitlopers (Haagdijk, Ginnekenweg en Boschstraat) hebben een hoge waarde. In 1967 is Breda door de betrokken minister aangewezen als beschermd stadsgezicht. Daarnaast is er het gebied rond de singels.
- Uitgangspunt voor **het horecabeleid** aan de hand van het structuurplan 1992 is bevriezing van de meeste horeca-activiteiten. Rond de Havermarkt wordt een beperkte groei toegestaan. In het kernwinkelgebied wordt winkelondersteunende horeca toegestaan (restaurants tijdens winkeltijden). Rond het v. Coothplein wordt horeca beperkt gestimuleerd.
- Functionele zaken: **verkeer.**
  In 1991 is het structuurplan verkeer en vervoer door de gemeenteraad vastgesteld. Het verkeer wordt uit het stadshart geweerd en de bereikbaarheid van de binnenstad wordt gegarandeerd. Parkeeraccommodaties zijn goed bereikbaar, geen doorgaand verkeer. In het stadshart komt geen parkeergelegenheid.
  Parkeerbeleid: parkeergarages op Chasséterrein, Tolbrug en gasfabriekterrein.
  Ten behoeve van fietsverkeer worden maatregelen voor herinrichting genomen.
  Busvervoer: hierover is aparte besluitvorming afgesproken.
- **Groenstructuur:** vaste punten hierbij zijn de parken Wilhelminapark, van Sonsbeeckpark en park Valkenberg. Er zijn de singels, gekoppeld aan de 2 beken. Een aantal groene plekken in binnenruimtes van bouwblokken waar veel groen aanwezig is. Dit is veilig gesteld.
  Men tracht een gevarieerder en interessanter beeld van de binnenstad te creeëren op ecologisch gebied.
- Contourenzône / **milieuhygiënische kant:** zônes vanuit industrielawaai. Daarbinnen mag geen geluidsgevoelige bestemming worden gecreeerd.

- **Ontwikkelingslocaties:**
- Er zijn 2 soorten ontwikkelingslocaties t.w.:
  1. korte termijn + directe bouwtitel
  2. langere termijn + wijzigingsbevoegdheid.
- **Korte termijn locaties zijn:**
  * Nijverheidsstraat / Schorsmolenstraat: klein deel van de Kloostertuin aanwijzen. Maximaal 4 bouwlagen en maximale bebouwingsdichtheid van 50%. Rekening houden met bestaande bouw.
  * Nieuwe Prinsenkade / terrein van voormalige gasfabriek. Voorstel: parkeerterrein bestemmen voor combinatie van woningbouw en kantoren. 4 à 5 bouwlagen. Parkeergarage onder de grond. Het is belangrijke locatie naar de binnenstad, dus hoge eisen stellen aan architektuur.
  * Donkvaart / Haagdijk (bij Primarkt). Voorstel: woningen langs de Donkvaart waar nu nog een paar bedrijfsgebouwen staan en woningbouw achter langs de Primarkt. 3 bouwlagen. Voormalige muziekschool: bebeouwing door reconstructie of vernieuwing; voorgevel laten staan. Parkeerterrein van ± 100 plaatsen. Doorgang naar Haagdijk voor langzaamverkeer.
  * Kennedylaan / Catharinastraat (achterzijde park Valkenberg, naast pand Jan Hendrikx): een wand bouwen die aansluit op de bebouwing van het Begijnhofje in dezelfde hoogte. Langs de Kennedylaan een wat hoger aansluitende bebouwing. Semi-openbaar: Begijnhofje - park Valkenberg.
  * Boschstraat / Valkenstraat: bij 'Doeland' aan de achterzijde van bestaande bebouwing een supermarkt (wens van bewoners) in combinatie met vernieuwing van de wand in de Boschstraat. Wonen boven en winkels beneden. Garage er achter kan worden vervangen door woningen langs de Valkenstraat. Binnenruimte: parkeren voor bewoners en speelplek. Parkeren ten behoeve van de supermarkt moet worden opgelost binnen de rode vlek (aangegeven op getoonde kaart). Bebouwing langs de Kennedylaan; integrale ontwikkeling met Incom. De tuin van Raffi-bejaardencomplex blijft gehandhaafd.
  * Oude Vest / eiland. Klein bouwwerk met bijzonder achitektonische karakteristiek. Toekomstige oversteek vanuit de Molenstraat naar het Chasséterrein.
  * Concordiaterrein: binnenterrein. Oude gebouw aan het van Coothplein blijft gehandhaafd. Binnenruimte krijgt openbare functie. Toneeltoren en de zaal verdwijnen. Hiervoor in de plaats komt nieuwe woonbebouwing in 4 lagen. Parkeren voor bewoners onder het gebouw.
  * Markendaalseweg / v. Coothplein - Julianaschool: wonen boven en commerciële functie beneden, óf nieuwe bebouwing die de wand aan de Markendaalseweg sluit. Stedelijke woonvorm.
  * Concordiastraat: rechterzijde Markendaalseweg. Bebouwing van maximaal 4 lagen en op begane grond commerciële functies.
  * Bleekstraat: ter verbetering wat functies toevoegen. Kleine winkels, wellicht uitbreiding van de Hema; boven woonfunctie.
  * Markendaalseweg / Oede v. Hoornestraat (politieburo): bebouwing vervangen en huidige parkeerterrein ook bebouwen. Verschillende bouwblokken realiseren. Bijzonder element richting Waterstraat. ± 4 bouwlagen met op begane grond commerciële functies.
  * Markendaalseweg / Tolbruggarage / Nieuwstraat: langs de Nieuwstraat en Markendaalseweg woningbouw. Op begane grond commerciele functies. Bevoorrading vanaf Markendaalseweg naar complex MAB/V&D en fietsverbinding. Géén verkeerscirculatie naar de Nieuwstraat.

- **Lange termijn locaties / wijzigingsbevoegdheden zijn:**
  * Beyerd / Vlaszak: men denkt aan woonbebouwing met maximale hoogte van 4 bouwlagen. Op afstand van de bestaande bebouwing blijven. Voorwaarde: parkeren moet genoemd blijven, dus een gedeelte onder de grond.
  * Chasséveld: 20% van het huidige oppervlak bebouwen. 80% onbebouwd ten behoeve van parkeren en evenementen. Aan de oostkant bebouwen. Bestemming: commerciële doeleinden en kantoren.
  * Achter de lange Stallen / Molsterrein: uitbreiding van de winkelfunctie. Grootschalige winkels. Op de verdiepingen is wonen toegestaan. Wellicht een ondergrondse parkeergarage gekoppeld aan het project Houtmarkt.
  * Marksingel / wasserij de Zon: als de wasserij verplaatst kan worden kan de bedrijfsbestemming omgezet worden in woonbestemming. 3 bouwlagen. Parkeren voor maximaal 60 woningen onder de bebouwing langs de Marksingel.
  * Fellenoordstraat / Seeligkazerne: als de gemeente dit kan kopen van defensie kan men bekijken of er een park kan worden aangelegd en de witte huisjes hierin opgenomen kunnen worden. Woonbebouwing, georiënteerd op het park, maximaal 250 woningen.
  * K.M.A.-terrein: voorstel is om bebouwing neer te zetten in campus-achtige vorm en openstelling voor publiek zodat ieder bij het kasteel kan komen en een doorgang heeft naar het station. Dit kan een stimulans voor de omgeving worden. Voorwaarde is: de bomen en historische complexen behouden.

3. **Procedurele toelichting bestemmingsplan**

- Mevrouw v. Marrewijk licht de procedure van het bestemmingsplan als volgt toe.
- De inspraakprocedure is verdeeld over 2 bijeenkomsten: een informatieavond en een inspraakavond.
  Van deze bijeenkomst wordt een verslag gemaakt en dit wordt ter vaststelling aan het college van B&W aangeboden. Indien men de presentielijst invult ontvangt men het verslag thuis. Tevens wordt het verslag 2 weken op het stadskantoor ter inzage gelegd (balie afdeling voorlichting). In dagblad De Stem wordt dit in de verzameladvertentie van de gemeente (iedere vrijdag) aangekondigd. Ook wordt dit verslag in het bestemmingsplan opgenomen: het loopt de gehele procedure mee.
- Indien men klachten heeft over het verloop van deze informatieavond kan men een klacht indienen bij het college van B&W.
- Er heeft overleg plaatsgevonden met ondernemers en bewoners van de binnenstad. Ook is het rijk en provincie op de hoogte gesteld. Het ontwerp-bestemmingsplan is eveneens besproken in de raadscommissie stedelijke ontwikkeling. Thans gaat de officiële inspraakprocedure van start.
- Voor de realisering van het bestemmingsplan start men met een nota van uitgangspunten. Hierin wordt in grove lijn het kader van het plan aangegeven.
- Men bevindt zich nu in de voorontwerpfase.
  * er vindt vooroverleg plaats met provincie en rijk
  * er volgt een inspraaktraject.
- Daarna volgt de vaststellingsfase.
  * 1e ter visielegging (4 weken)
    hierop kan men zijn/haar zienswijze (vroeger: bezwaren) indienen bij de gemeenteraad. Ook kan men zijn bezwaren toelichten bij de commissie stedelijke ontwikkeling.
  * vaststelling door de gemeenteraad.

- Goedkeuringsfase:
  * 2e ter visielegging (4 weken)
    men kan bedenkingen (= bezwaren) indienen bij Gedeputeerde Staten. Dit kan alleen als men ook bij de 1e ter visielegging bezwaren heeft gemaakt. Als men echter kan aantonen dat men destijds niet in de gelegenheid was om dit te doen kan men bij de 2e termijn alsnog bezwaar indienen.
- Beroepsfase:
  * 3e ter visielegging (6 weken)
    Beroep: afdeling bestuursrechtspraak Raad van State.
  * onherroepelijk bestemmingsplan.
- Tijdens de gehele procedure heeft men 4 keer de gelegenheid om te reageren. Indien men niet weet hoe een bezwaar in te dienen, kan men bij afdeling voorlichting terecht voor hulp.
- Het bestemmingsplan heeft op zijn vroegst rechtskracht in de 2e helft van 1996.

4. Informatieve vragen

- De eventuele vragen kunnen in informele sfeer gesteld worden aan mevrouw van Marrewijk of de heer Messer.
- Op de vraag of de inhoudelijke sheets met het verslag kunnen worden meegezonden, wordt bevestigend geantwoord.

GEMEENTE BREDA
DIENST RME

INSPRAAKBIJEENKOMST VOORONTWERP BESTEMMINGSPLAN BINNENSTAD

Datum : 26 april 1995 - 20.00 uur
Plaats : Bedrijfsrestaurant Stadskantoor Claudius Prinsenlaan 10

Aanwezig : aantal belangstellenden (zie bijgevoegde presentielijst)

dhr. E. de Bruijn : wethouder ruimtelijke ordening e.a.
dhr. H. Thoolen : dienst RME / projectmanagement
mevr. M. van Marrewijk : dienst RME / juridische zaken
dhr. J.W. Messer : dienst RME / ruimtelijke ordening
dhr. J. Verhagen : bestuursdienst / belastingen
dhr. T. Buuron : dienst RME / middelen
mevr. A. van den Elshout: dienst RME / communicatie
mevr. N. de Bruijn : dienst RME / juridische zaken milieu
mevr. T. Dekker : dienst RME / projectmanagement, verslaglegging

---

1. **Introductie/kennismaking**

- De voorzitter, de heer Thoolen, opent deze bijeenkomst en verwelkomt aanwezigen.
- Voorafgaand aan deze inspraakbijeenkomst, heeft op verzoek een speciale informatiebijeenkomst plaatsgevonden.
- Hij verzoekt een ieder, voor zover nog niet gebeurd, de presentielijst te tekenen, zodat het verslag van deze bijeenkomst toegezonden kan worden.

2. **Behandeling eventuele informatieve vragen**

- De heer Buuron meldt de stand van zaken m.b.t. baatbelasting.
- In relatie tot baatbelasting moet de heffingsgrondslag worden bepaald. Over de hoogte van deze heffing wordt een extern advies ingewonnen. Aan de hand van deze heffing zal er een basisberekening volgen, waarover het bestuur geïnformeerd zal worden.

- H. van Opstal: voor welke gebieden is de baatbelasting van toepassing?
  T. Buuron: in raadsbesluit is vastgesteld dat baatbelasting geheven wordt op gebied van herinrichting binnenstad, als bijdrage voor de gehele operatie.

- Dhr. Verhoeven (Brejaart): een externe adviseur heeft heffingsgrondslag berekend. Hoe is de toedelingsmethodiek?
  T. Buuron: is niet het doel van deze avond. Er is nog geen advies naar college, derhalve geen besluit m.b.t. hoogte baatbelasting, dus vooralsnog geen informatie naar buiten.
  De heer Thoolen voegt hieraan toe dat alvorens er een raadsvoorstel ligt, er bericht volgt over de hoogte van de belasting.

- J. Ullings: als effect van de baatbelasting niet bekend is, kan men dan achteraf nog bezwaar aantekenen?
  T. Buuron: de hoogte van de belasting wordt door de raad vastgesteld.
  De heer Verhagen voegt toe dat men bezwaar kan maken tegen de hoogte van de aanslag zodra deze bekend is.
  De heer Ullings merkt op dat de enige manier om bezwaar te maken tegen baatbelasting, is bezwaar te maken tegen bestemmingsplan.

Dit is echter onjuist, daar het bestemmingsplan een hulpmiddel is voor baatbelasting.
Wethouder de Bruijn voegt hieraan toe dat er in het verleden afspraken zijn gemaakt met de ondernemersorganisaties om baatbelasting op deze manier te organiseren.

- Dhr. van Nieuwburg: 1½ jaar geleden werd er verteld dat men over aantal maanden iets zou vernemen. Er gebeurde echter niets.
  T. Buuron: belangrijk is om zorgvuldigheid in acht te nemen, zeker als het gaat over invoering, juridische consequenties e.d. Tevens is het intensief werk, daar elke m² per pand berekend moet worden.
- Bestemmingsplan is bedoeld als heffingsgrondslag voor de baatbelasting. Niet alleen de baatbelasting is hierop van toepassing, maar tevens ruimtelijk functionele vragen. Discussie over heffingsgrondslag worden in later stadium gevoerd. Echter de bezorgdheid is duidelijk overgekomen.

- Dhr. de Pree: wanneer gaat deze discussie gevoerd worden, wordt men daarvoor uitgenodigd?
  T. Buuron merkt op dat er een intensief communicatietraject gevoerd zal worden m.b.t. baatbelasting.
  Wethouder de Bruijn voegt hieraan toe dat college over communicatietraject een besluit zal nemen. Er zal echter geen inspraak volgen over wel of geen heffing van baatbelasting.

- H. van Opstal: hoe is de relatie bestemmingsplan-busbaan?
  Wethouder de Bruijn: voor de zomer zal de raad een besluit nemen over het busbaantracé. Dit tracé wordt vertaald in het bestemmingsplan. Aan de busbaan is tevens gekoppeld de ontwikkeling Oost/Westflank, welke na besluit verder uitgewerkt kan gaan worden.

3. Verzameling opmerkingen/kritieken, in de volgende rubrieken:

a. algemene opmerkingen over bestemmingsplan (methodiek, vormgeving, procedure, etc.)

- H. Thoolen: over bestemmingsplan is tot op heden veel informatie verstrekt.

- H. van Opstal: wat is motief om Oost/Westflank uit te stellen?
  Wethouder de Bruijn: dat dit uitstel te maken heeft met de keuze van het busbaantracé, zal helder zijn. De financiële middelen zijn voor de kwaliteit een bepalende factor. De discussie m.b.t. kwaliteitsinvulling van de Oost/Westflank zal dit jaar afgerond worden.

b. opmerkingen ten aanzien van thema's (verkeer, wonen, kantoren, milieu, etc.)

- J. Ullings: hoe is aantal parkeerplaatsen geregeld v.w.b. woningen en kantoren?
  J.W. Messer: er wordt met parkeervoorzieningen rekening gehouden met de groei van de diverse functies. Bij nieuwe woningen zullen aparte parkeervoorzieningen gecreëerd worden.
  Wethouder de Bruijn vult aan dat er voor kantoren geen nieuwe parkeervoorzieningen komen. Het parkeerbeleid is er op gericht het lang parkeren in de binnenstad aan banden te leggen.
  J.W. Messer: de kantoorontwikkeling binnen de singels zal volgens het bestemmingsplan van zeer bescheiden aard zijn, alleen kleine publiekgerichte kantoren.

- J. Reijnders: nu is er horeca gevestigd op Chasséveld (Turfschip). In bestemmingsplan is voorzien in hotelfunctie evenals lokatie Kloosterkazerne. Waarom laat men de marktpartijen niet vrij om op bepaalde lokaties te ontwikkelen.
  Aan Kloosterplein is voorzien op 1e etage woonfunktie. Wanneer deze nu leeg staan, waarom dan geen kantoorfunktie?
  J.W. Messer: in de horecanota van Horeca Nederland is beschreven dat er op dit moment voldoende horecagelegenheden zijn. In bestemmingsplan wordt derhalve niet voorzien in uitbreidingsmogelijkheden.
  T.a.v. winkel- en hotelfunktie is een uitbreiding gegenereerd. V.w.b. de uitbreiding van de hotelfunktie is dit een positieve ontwikkeling voor de stad. In bestemmingsplan is voorzien in meerdere lokaties om mogelijkheden open te houden voor de markt. Opmerking zal meegenomen worden.
  De heer Reijnders voegt hieraan toe dat het manoeuvreren in bepaalde richting in handen is van de gemeente.
  J.W. Messer: voor marktpartijen is het niet interessant om twee grote hotels binnen de singels te vestigen. Opmerking wordt meegenomen.

- H. van Opstal: Oost/Westflank loopt niet mee in bestemmingsplan. Het frietkotje aan de Haven is een doorn in het oog voor wat betreft openbare ruimte. Kan hier niet in voorzien worden?
  J.W. Messer: opmerking wordt meegenomen.

- Vraag: Hoe verloopt project wonen boven winkels?
  H. Thoolen: het wonen boven winkels zal bevorderd worden. Proefblok Halstraat/Houtmarkt is vorig jaar gestart. Dit heeft echter geen resultaat geboekt.
  Vraag: Hoe is dit in bestemmingsplan geregeld?
  J.W. Messer: bestemmingsplan verplicht niet tot uitvoering. Het wonen boven winkels zal echter wel gestimuleerd worden. Voorkomen moet worden dat de verdieping een opslagfunktie krijgt.
  Wethouder de Bruijn voegt hieraan toe dat na het mislukken van het proefproject, de mogelijkheden per pand/per straat bekeken zullen worden.

- Mevrouw de Bruin geeft toelichting op akoestisch onderzoek.
- Voor wat betreft CSM merkt wethouder de Bruijn op dat bij de provincie een project van start is gegaan om de geluidscontouren op industrieterrein Breda Noord terug te brengen. CSM ligt in bebouwde omgeving. Medio juli wordt de eerste uitslag van dit project verwacht.

- J. Ullings: wat betreft de reuk van CSM?
  N. de Bruin: dit wordt geregeld in milieuvergunning en is een gemeente aangelegenheid.

- Over de hoorzitting procedure, merkt mevrouw de Bruin op dat er bezwaar kan worden gemaakt na besluit van Gedeputeerde Staten. Op dit moment kan men echter wel opmerkingen plaatsen.

- Dhr. de Pree: op de Grote Markt staat voor monumentaal pandje op hoek met Reigerstraat een grote boom. Is het mogelijk deze te verplaatsen en kleinere boom te planten?
  H. Thoolen: in de herinrichting van de Grote Markt is deze verplaatsing niet opgenomen. Zal als opmerking meegenomen worden.

- Vraag: wie beheert de singels i.v.m. dichtslibben op diverse plaatsen?

J.W. Messer: er is een beheerplan opgesteld met Hoogheemraadschap. Op dit moment worden er op diverse plaatsen in de stad bezinkbassins aangelegd om verdere slibvorming tegen te gaan.

c. **opmerkingen ten aanzien van de ontwikkelingslokaties**

- N. Oomen: Haagdijk 144, in voormalige Muziekschool zijn 20 kunstenaars gehuisvest. Is het mogelijk dit pand te behouden voor atelierruimte?
  J.W. Messer: volgens het bestemmingsplan zijn een aantal funkties mogelijk. Het gebouw is in slechte staat, alleen de voorgevel blijft behouden. Achter de gevel zal een nieuw complex verschijnen waarin studenten gehuisvest worden.
  Wethouder de Bruijn voegt hieraan toe dat het gaat om een noodatelier. Met de Vereniging Atelier en Kunst Breda zijn destijds diverse mogelijkheden van bestaande en betaalbare panden bekeken welke goed te gebruiken zijn voor ateliers. Met de Vereniging is afgesproken dat het hier om een tijdelijke oplossing gaat. In de toekomst uitwijken naar bijv. oude industriegebouwen, zou een optie kunnen zijn.

- H. Thoolen: hoe speelt de markt hierop in?
  H. van Opstal: financieel niet haalbaar, hetzelfde als bij de gemeente.
  J.W. Messer: de suggestie om eventueel atelierruimte boven winkels te creëeren wordt meegenomen.

- H. van Opstal: waarom is er een verschil in uitwerking per lokatie?
  J.W. Messer: voor de lokaties die op langere termijn spelen, is een wijzigingsbevoegdheid opgenomen, omdat nu nog niet is te voorzien welke ontwikkelingen zich zullen voordoen. Voor de aangegeven ontwikkelingslokaties korte termijn (zwart aangegeven) is de essentie reeds vastgelegd.

4. **Rondvraag en sluiting**

- J. Ullings: is er een overgangsregeling alvorens bestemmingsplan van kracht wordt?
  M. van Marrewijk: vanaf het moment dat het bestemmingsplan ter visie ligt (eind augustus/begin september 1995) geldt een aanhoudingsplicht voor bouwaanvragen en wordt er getoetst of ze passen binnen het nieuwe bestemmingsplan.

- H. Thoolen: alle opmerkingen gemaakt tijdens deze bijeenkomst worden indien noodzakelijk ambtelijk meegenomen. Mocht u later nog vragen hebben, dan kunt u deze schriftelijk indienen bij mevrouw M. van Marrewijk.

- J. Reijnders: wil ter afsluiting een compliment maken voor het werk dat tot op heden verzet is om tot dit voorontwerp bestemmingsplan te komen.

- Met deze opmerking sluit de voorzitter, de heer Thoolen, deze inspraakbijeenkomst. Hij dankt de aanwezigen voor hun komst en aandacht.

Bijlage 4.

vanOpstal o.g.
marketing B.V.

Breda, Prinsenkade 3, L. van Opstal
secretariaat:
Bloemenmarkt 18, 4701 JB Roosendaal.

k.v.k. 56470

Breda 076-228177 Roosendaal 01650-49057

van Opstal

GEMEENTE BREDA
957002842
DD 07 JUNI 1995
KL -1.731-212
R2000 W · R3600
Hartmann
Kinhanzen
Messer

Aan het College van
Burgemeester en Wethouders der
gemeente Breda
Postbus 90.156
4800 RH BREDA

Breda, 6 juni 1995

Geacht College,

betreft: voorontwerp Bestemmingsplan Binnenstad.

Door een misverstand reageren wij trager dan verwacht op voormeld onderwerp. Dit onder de veronderstelling dat het verslag van de door ons bijgewoonde inspraakbijeenkomst op 26-04-1995 spoedig daarna zou volgen. Hierin zou na te gaan zijn òf en op welke wijze reeds nota van onze opmerkingen was gemaakt, zodat slechts nadere aanvulling relevant zou zijn.

Wij verzoeken U bij de verdere uitwerking van voormeld plan rekening te houden met de navolgende bemerkingen c.q. bezwaren:

01. Nwe. Prinsenkade 10: vermeld als woning:
dient te worden c.q. blijven G2;
02. Nwe. Prinsenkade 9: vermeld als kantoor:
dient te worden c.q. blijven G2;
03. Nwe. Prinsenkade 6: vermeld als kantoor:
dient te worden c.q. blijven G2;
04. Prinsenkade no's. 3-4-5-9 : vermeld als kantoor:
dient te worden c.q. blijven G2;
05. Nieuwstraat 5-7 : vermeld als C1 met * kantoor:
ontwikkeling loopt (G) winkels-woningen en fietsenstalling (kelder);
06. Haven 1B : zoals eerder opgemerkt is dit perceel over het hoofd gezien, verzoek: bestemmen met horecafunktie zoals praktisering is.

betreft: voorontwerp Bestemmingsplan Binnenstad.

Globale voorlopige onderbouwing van de onderhavige bemerkingen wordt gedragen door de overwegingen, dat:
- het opleggen van onnodige beperkingen voorbij gaat aan dynamiek en pluriformiteit in woon- en werkconcepten;
- leidt derhalve tot onnodige toekomstige vragen tot medewerking in (kleine) wijzigingen;

Resumerend vertrouwen wij dat bij de verdere uitwerking wordt tegemoet gekomen aan de bemerkingen c.q. bezwaren.
Mocht een nadere toelichting wenselijk zijn, dan vernemen wij dit gaarne van U.

Inimddels verblijven wij,

hoogachtend,

vanOpstal o.g. Marketing B.V.
van Opstal Beheer B.V.
van/opstal bouwcoördinatie en beheer B.V.

L.H.M. van Opstal MRE

bijlagen: 2x situatie + arcering resp. gebiedsdelen

vanOpstal o.g.
Marketing B.V.

Breda, Prinsenkade 3, L. van Opstal
secretariaat:
Bloemenmarkt 18, 4701 JB Roosendaal.

k.v.k. 56470

Breda 076-228177 Roosendaal 01650-49057

vanopstal

GEMEENTE BREDA
95700368 5
DD 06 JULI 1995
KL -1-731.312 Rijsoort.
Plantsoen
Verkeer & Vervoer
M.v. Marcwijk

AANTEKENEN
Aan het College van
Burgemeester en Wethouders
der gemeente Breda
Postbus 90.156
4800 RH BREDA

Roosendaal, 5 juli 1995

Geacht College,

Betreft: voorontwerp bestemmingsplan binnenstad.

In aanvulling op ons schrijven van 6 juni 1995 delen wij U het navolgende mede.
Bij nader inzien blijkt dat U de toegepaste b.p.bepalingen per verdieping aangeeft. In een aantal gevallen dienen wij derhalve hetgeen in ons schrijven van 6 juni 1995 aangegeven te wijzigen.

Algemeen.
De door U gehanteerde bestemmingen gemengde doeleinden en centrumdoeleinden bevestigen het streven om "wonen boven winkels" te entameren.
Volledig wordt hierbij voorbijgegaan aan de situaties waarin op verdiepingen sprake is van kantoorgebruik.
Hiertegen tekenen wij ernstig bezwaar aan. Wij verzoeken U derhalve Uw gemengde doeleindenomschrijving uit te breiden met een categorie G:
a. begane grond G1;
b. verdiepingen: kantoren al/niet met baliefunktie, showroomruimten, dienstverlening, maatschappelijke en culturele voorzieningen (en indien U dit wenselijk acht wonen).
Indien deze uitbreiding niet wordt aangebracht, zijn wij genoodzaakt een schadeclaim in te dienen.

Diverse percelen.

01. Vlaszak 10-12-14.
    a. beg. grond: G1 akkoord;
    b. verdiepingen: zie algemeen (zoals huidige gebruik)

02. Kloosterplein/ hoek Molenstraat.
    a. beg. grond: G1
    b. 1e verdieping: G1
    c. 2e/3e verdieping: zie algemeen.

vervolg schrijven d.d. 5 juli 1995.

03. Kloosterplein/Oude Vest/Eiland: ontwikkelingslokatie.
Wat, of en wanneer hier iets exploitabels is te realiseren is nog onduidelijk. Duidelijk is echter wel dat dit van een bijzondere vormgeving zou kunnen zijn. De randvoorwaarden zijn o.i. te gefixeerd. Wij verzoeken U deze te versoepelen en zijn gaarne bereid hierover te overleggen.

04. Nieuwe Ginenkenstraat 39a t/m 39c.
a. beg. grond G1: akkoord
b. verdiepingen : zie algemeen (zoals huidige gebruik)

05. Markendaalseweg/van Coothplein 45 t/m 121-42-46-50 hoek.
a. beg. grond G1: akkoord.

06. Markendaalseweg 2 / Haagdijk 1.
a. beg.grond G1: akkoord.

07. Nieuwstraat 5-7.
- kelder fietsenstalling.
a. beg. grond: winkels e.d. - wellicht G1
b. verdiepingen: zie algemeen (ev. alleen wonen)

08. Haven 1B: (ontwikkelingslokatie)
a. beg. grond: verzoek G1
b. voorzien in verdiepingen: zie algemeen.

09. Prinsenkade 3.
a. beg. grond: bezwaar tegen -K- verzoek G1
b. verdiepingen: verzoek zie algemeen.

10. Prinsenkade 4.
a. beg. grond: bezwaar tegen -K- verzoek G1
b. verdiepingen: verzoek zie algemeen.

11. Prinsenkade 5.
a. beg. grond: bezwaar tegen -K- verzoek G1.
b. verdiepingen: verzoek zie algemeen.

12. Prinsenkade 9.
a. beg. grond: bezwaar tegen -K- verzoek G1.
b. verdiepingen: verzoek zie algemeen.

13. Nieuwe Prinsenkade 4.
a. beg. grond: bezwaar tegen G2: verzoek G1.
b. verdiepingen: bezwaar tegen wonen: verzoek zie algemeen.

14. Nieuwe Prinsenkade 5.
a. beg. grond: bezwaar tegen G2: verzoek G1.
b. verdiepingen: bezwaar tegen wonen: verzoek zie algemeen.

15. Nieuwe Prinsenkade 6.
a. beg. grond: bezwaar tegen K: verzoek G1.
b. verdiepingen: bezwaar tegen K: verzoek zie algemeen.

vervolg schrijven d.d. 5 juli 1995.

16. Nieuwe Prinsenkade 9.
    a. beg. grond: bezwaar tegen K; verzoek G1.
    b. verdiepingen: bezwaar tegen K: verzoek zie algemeen.

17. Nieuwe Prinsenkade 10.
    - bezwaar tegen wonen.
    a. beg. grond: verzoek G1.
    b. verdiepingen: zie algemeen.

18. Attentie hoek Nw. Prinsenkade / achterzijde.
    - wonen wordt aangegeven
    - in kader van toek. herontwikkeling o.i. te beperkt.

19. Boschstraat 28-30.
    a. beg. grond G1: akkoord.

Resumerend vertrouwen wij ons standpunt voldoende duidelijk te hebben weergegeven.
Teneinde miscommunicatie te vookomen, komt het ons zinvol voor nader te overleggen omtrent de uitwerking.

In afwachting van Uw nadere reaktie, verblijven wij,

Hoogachtend,
vanOpstal o.g. marketing B.V.
vanOpstal beheer B.V.
van/opstal bouwcoördinatie en beheer B.V.
vanOpstal Vastgoed B.V.

L.H.M. van Opstal MRE.

reijnders partners

ADVISEURS EN INTERMEDIAIRS

Piet Avontuurstraat 1
4818 TD Breda

Postbus 4647
4803 EP Breda

Telefoon 076 - 20 30 80
Fax 076 - 20 13 66

ABN/AMRO : 44.68.56.975
Van Lanschot : 22.56.12.984

BTWnr.: NL0098.01.376.B.01

Gemeente Breda
College van Burgemeester & Wethouders
t.a.v. RME/VSO/JZ
Postbus 90156
4800 RH BREDA

GEMEENTE BREDA
JZ 957002529
DD 23 MEI 1995
KL 1731.212
JZ R3700
v Klar

Breda, 22 mei 1995

onderwerp: **schriftelijke reactie n.a.v. voorontwerp bestemmingsplan Binnenstad**

Geacht college,

Hierbij brengen wij, namens mevrouw M.T.A. Van Asseldonk - Lousberg, wonende Doenradestraat 44/10 te Breda, onze zienswijze naar voren met betrekking tot het voorontwerp bestemmingsplan Binnenstad.

Cliënte is eigenaresse van het pand dat gelegen is aan het Kloosterplein en dat de nummers 7 en 7 bis omvat. Beide nummers beslaan een deel van de begane grond en de verdieping. Nummer 7 is verhuurd aan het uitzendbureau Randstad. Nummer 7 bis, alwaar vroeger AKET gevestigd was, staat reeds geruime tijd leeg. De omstandigheden zijn bij u bekend.

In het voorontwerp krijgt de verdieping van zowel 7 als 7 bis de bestemming horeca II en wonen. Onder het thans vigerende bestemmingsplan kan de verdieping, naast horeca II en wonen, eveneens gebruikt worden als winkel en kantoor. Kortom: de wijziging leidt tot een aanzienlijke beperking in de mogelijkheden tot verhuur. In het geval dat geen horeca II-exploitant wordt gevonden, leidt het voorts tot extra kosten die gemaakt moeten worden om de verdieping geschikt te maken voor wonen (eigen opgang etc.). Tenslotte brengt het in dit geval met zich mee dat de huuropbrengst vermindert, aangezien woonruimte minder oplevert dan bedrijfsruimte. Het mag duidelijk zijn dat cliënte in ieder geval de mogelijkheid van kantoor en winkel op de verdieping gehandhaafd wenst te zien.

Een ander punt, dat hiermee nauw samenhangt, wordt gevormd door het volgende.

Het huidige gebruik van de verdieping van nummer 7 als kantoor wordt overgangsrechtelijk gehandhaafd. Voor 7 bis is inmiddels een nieuwe huurder gevonden, te weten kledingzaak Van Dal. Deze is thans in overleg met uw gemeente om op korte termijn over te kunnen gaan tot indiening van een ontvankelijke bouwvergunningaanvraag, om na de verbouwing zowel de begane grond als de verdieping in gebruik te nemen als winkelruimte. Het ligt dus in de lijn der verwachting dat het gebruik van de verdieping van 7 bis als winkel ook overgangsrechtelijk wordt gehandhaafd.

K.v.K. Breda 59837 Op al onze offertes, diensten, transacties en overeenkomsten zijn van toepassing onze algemene voorwaarden gedeponeerd bij de griffie te Breda.

Het voorkomen van de situatie dat een deel van de verdieping van het pand niet gebruikt kan worden als winkel en het andere deel niet als kantoor met als gevolg dat bij vertrek van een (toekomstige) huurder de ander het pand niet in zijn geheel voor één bestemming kan huren, vormt een reden te meer om de gehele verdieping van 7 en 7 bis te mogen gebruiken als winkel danwel als kantoor.

Voor wat betreft de vermelde goothoogte in het voorontwerp, ziet cliënte graag dat de goothoogte gehandhaafd blijft op 13,50 meter. Dit in verband met mogelijke opbouw van verdiepingen. Het verschil van 1,5 meter maakt in het totale plaatje een verdieping uit, hetgeen neerkomt op een aanzienlijk economisch verlies. Gelet op het tegenoverliggende gebouw waar een goothoogte is toegestaan van 15 meter, de gebouwen links en achter waar een goothoogte van 13 meter is toegestaan, is het handhaven van de oorspronkelijke goothoogte niet meer dan redelijk te noemen.

Op grond van het bovenstaande verzoekt cliënte om de bestemming voor de verdieping van zowel nummer 7 als 7 bis uit te breiden met kantoor en winkel. En daarnaast de goothoogte van 13,50 meter op te nemen.

Hoogachtend,

REIJNDERS & PARTNERS

w.g.
mr N.J. de Boer

reijnders partners

ADVISEURS EN INTERMEDIAIRS

Piet Avontuurstraat 1
4818 TD Breda

Postbus 4647
4803 EP Breda

Telefoon 076 - 20 30 80
Fax 076 - 20 13 66

ABN/AMRO : 44.68.56.975
Van Lanschot : 22.56.12.984

BTWnr.: NL0098.01.376.B.01

Gemeente Breda
College van Burgemeester & Wethouders
t.a.v. RME/VSO/JZ
Postbus 90156
4800 RH BREDA

GEMEENTE BREDA
JZ 957002663
DD 31 MEI 1995
KL
JZ
VM

Breda, 29 mei 1995

onderwerp: **schriftelijke reactie n.a.v. voorontwerp bestemmingsplan Binnenstad**

Geacht college,

Hierbij geven wij, namens Het Turfschip B.V. zijnde de exploitant van Het Turfschip gevestigd aan het Chasséveld 15 te Breda, een eerste reactie op het voorontwerp bestemmingsplan Binnenstad.

Het huidige bestemmingsplan bestemt de grond van Het Turfschip onder meer voor hotel. In het voorontwerp komt deze mogelijkheid terug, echter deze wordt gekoppeld aan een aantal beperkende voorwaarden. Ten eerste is slechts één hotelvestiging toegestaan. Ten tweede dat slechts een groot hotel is toegestaan op het Chasséveld wanneer op het Chasséterrein nog geen hotel is gevestigd.

Deze beperkingen zijn onaanvaardbaar voor cliënte indien zij hierdoor niet in de gelegenheid zal zijn een hotel op het Chasséveld te realiseren. Wij verwijzen in dit kader naar punt 3 van de in kopie bijgevoegde brief van uw college, d.d. 4 oktober 1988, waarin medewerking wordt toegezegd ter realisering van een uitbreiding van Het Turfschip met hotel.

Onder voorbehoud van alle rechten, verblijven,

Hoogachtend,

REIJNDERS & PARTNERS

w.g.
mr N.J. de Boer

Bijlage: brief

K.v.K. Breda 59837 Op al onze offertes, diensten, transacties en overeenkomsten zijn van toepassing onze algemene voorwaarden gedeponeerd bij de griffie te Breda.

WE VASTGOED
RONVAST

College van Burgemeester &
Wethouders gemeente Breda
Postbus 3920
4800 DX BREDA

Utrecht, 27 april 1995

GEMEENTE BREDA
RD 957002042
DO - 1 MEI 1995
KR 13/31.212
Wethouder R3600 W
v. Hemert

Ref. RH/AS/95156

Betreft: Bestemmingsplan Breda

Geacht College,

Op 21 april jongstleden ontvingen wij een informatiebulletin terzake verschillende bestemmingsplannen (voorontwerp) in uw gemeente, met name met betrekking tot de Bredase binnenstad.
Een en ander volgen wij met grote interesse aangezien wij eigendommen bezitten in de Ginnekenstraat alwaar wij ook onze Hij en Zij winkels exploiteren.
Het is ons echter niet mogelijk om binnen de door u gewenste termijn (voor 30 april) te reageren zodat wij ons commentaar voor een later moment reserveren.
Vooruitlopend daarop delen wij u wel reeds mede dat met name de plannen op het zogenaamde Mols-terrein/Achter de Lange Stallen ons met zorg vervullen gezien de daarmee verbandhoudende bevoorradingsproblemen welke zouden ontstaan terwijl een uitbreiding in het winkelaanbod ons ongewenst voorkomt.

Zonodig zullen wij onze (eventuele) bezwaren nader onderbouwen.

Hoogachtend,

WE VASTGOED B.V.

Ing. R.J.M. Hardy

WE VASTGOED B.V. RONVAST B.V. Reactorweg 101, 3542 AD Utrecht. Postbus 30200, 3503 AD Utrecht. Telefoon: 030-479479.
Fax: 030-411502. KvK Utrecht WE VASTGOED: 91642. KvK Utrecht RONVAST: 91490. Divisions of WE INTERNATIONAL

21 APR. 1995

Gemeente Breda
Afd. Dienst Ruimtelijke Ordening
t.a.v Dhr B.J.A.Thoolen
Postbus 3920
4800 DX Breda

Breda, 18 april 1995

Geachte heer,

Onderwerp; voor kennisstandpunten vergadering 26 april 1995,
Donkvaart/ Haagdijk n.o. 3, uw agenda

Uwerzijds zijn er plannen " ter verbetering van de bestaande situatie"
Hierbij willen wij U op het volgende attent maken.
Ter uwer informatie;

Bij het realiseren van de bedieningsweg zijn tussen de ondernemers van de Haagdijk en ambtenaren van de gemeente de volgende afspraken gemaakt;

1; de ondernemers ,muziekschool en het Elisabeth zouden financieel bijdragen; Totaal + FL. 35.000,=, dit is ook gebeurt!
2; div ondernemers hebben grond afgestaan, voor de aanleg van de bedieningsweg met aan wederzijds een groenstrook van 3,5 meter
- De gronden zijn wel afgestaan maar de gemeente heeft zich niet aan de afspraak gehouden.
- Omdat er moeilijkheden waren met de afstand van gronden hebben de betreffende ambtenaren tijdens de vergadering toezegging gedaan dat het ten alle tijden een bedieningsweg zou blijven en dat langs een zijde groot transport (auto's tot 18 meter) zouden kunnen laden en lossen.

***Donkvaart= bedieningsweg**
***Betaald voor bedieningsweg**
***Grond afgestaan voor bedieningsweg**
***Garantie voor aanvoer goederen**
***Goederen groot transport (18meter)**

Bij eventuele woningbouw lopen wij het gevaar dat over vrachtparkeer klachten komen van bewoners, reden voor ons tegen uitbreiding woningbouw in de buurt van de bedieningsweg.

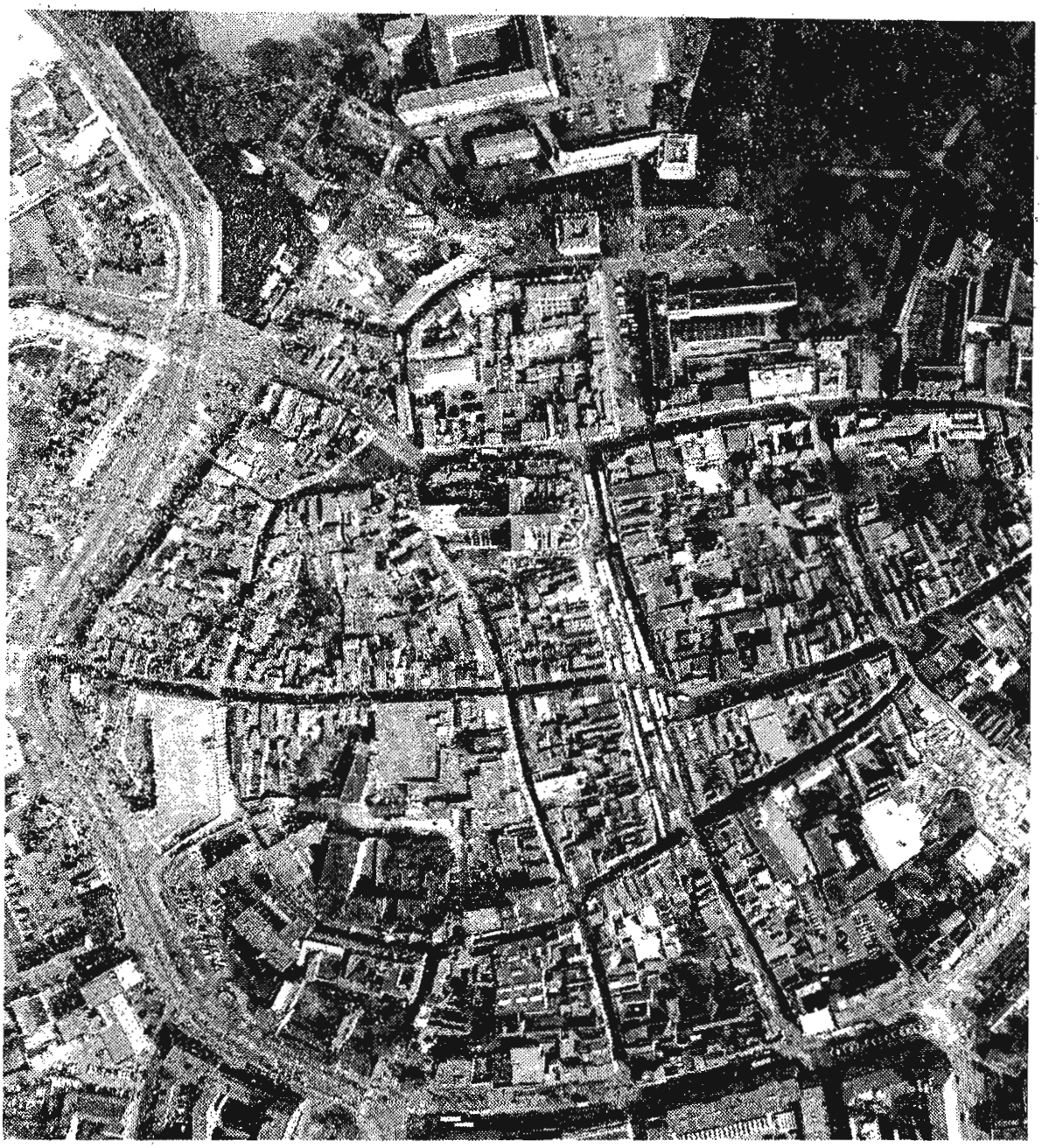
Tevens wijzen wij er op dat uwerzijds diverse malen is geprobeerd de verkeerssituatie te veranderen, ofwel om te draaien van een richting Haagdijk Donkvaart, in Donkvaart Haagdijk, dit is zeer nadelig voor de ondernemers
Wij willen een goede doorgaande weg naast de Primarkt hebben, indien er besloten wordt om vernieuwde bebouwing aan rechterzijde vanaf de Haagdijk te realiseren.

Het parkeerterrein achter de Primarkt moet dienen voor vrij parkeren, eventueel met een hefboom of een parkeerautomaat voor maximaal een half uur.

Hoogachtend,

G.H. Bruins
Omloop 10
4841 BH Prinsenbeek
tel. 076-414192/ 076-228533

GEMEENTE BREDA



BESTEMMINGSPLAN BINNENSTAD

ontwerp augustus 1995 - bijlage 2

BESTEMMINGSPLAN BINNENSTAD

23 November 1995

W.g. B. Oxwerbuch

Behoort bij besluit van Gedeputeerde Staten van Noord-Brabant van 4 juli 1996 nr. 152329
Uit bekend,
Griffier der Staten
W.g. mr. drs. R.J. Broekhuizen

BIJLAGE 2

inhoud

1. akoestisch onderzoek ten behoeve van het bestemmingsplan binnenstad
2. rapport met in- en uitvoergegevens akoestische berekeningen bij 1.
3. akoestisch tapport betreffende het globaal bestemmingsplan Chassé-terrein
4. bijlagen bodemparagraaf bestemmingsplan binnenstad

file bp binnenstad

akoestisch onderzoek t.b.v.

Bestemmingsplan Binnenstad

opgesteld	:	Milieudienst Breda, afd. adviezen en projecten.
opdracht	:	13.687
datum	:	20 januari 1995

Inhoudsopgave.

1. Inleiding.
1.1 Locatie-overzicht.

Uitgangspunten,
1.2 Industrielawaai.
1.3 Railverkeerslawaai.
1.4 Wegverkeerslawaai.

2. Normstelling.
2.1 Industrielawaai.
2.2 Railverkeerslawaai.
2.3 Wegverkeerslawaai.

3. Ontheffingsvoorwaarden, algemeen.

4. Ruimtelijke en fysieke gegevens, algemeen.

5. De afzonderlijke locaties:
- beschrijving per locatie,
- rekenresultaten,
- motivering eventuele ontheffingsmogelijkheden,
- conclusie.

* Ontwikkelingslocaties 1 t/m 12.
5.1 Schorsmolenstraat, het klooster
5.2 Nieuwe Prinsenkade
5.3 Donkvaart - Haagdijk
5.4 Catharinastraat - J.F. Kennedylaan
5.5 Boschstraat - Valkenstraat - J.F. Kennedylaan
5.6 Oude Vest
5.7 Concordia e.o. (schouwburg)
5.8 Markendaalseweg
5.9 Concordiastraat
5.10 Bleekstraat
5.11 Markendaalseweg, (politiebureau)
5.12 Markendaalseweg - Nieuwstraat.

* Locaties met uitwerkings- wijzigingsbevoegdheid 20 t/m 25.
5.20 Terrein Beyerd - Vlaszak
5.21 Het Chassé-veld
5.22 Het "Mols-terrein"
5.23 Wasserij de Zon - Concordia
5.24 Zuidelijk deel Seeligkazerne
5.25 K.M.A.-terrein

6. Eindconclusie.

Bijlagen.

- tabel 1.1 t/m 1.3 Verkeersgegevens, bestaande situatie 1994.
- tabel 2.1 t/m 2.3 Verkeersgegevens, prognose situatie 2004.
- overzichtstekening niet-gezoneerde wegen.
- overzichtstekeningen geluidcontouren van locatie 1, 20 en 22.
- (*de in- en uitvoergegevens van de berekeningen zijn gezien de omvang in een aparte bijlage opgenomen*)

1. Inleiding.

Naar aanleiding van het voornemen om een bestemmingsplan voor de binnenstad op te stellen is het volgens de Wet geluidhinder (=Wgh) vereist een akoestisch onderzoek in te stellen naar de belasting vanwege mogelijk industrielawaai, wegverkeerslawaai en railverkeerslawaai op de zogenaamde geluidgevoelige bestemmingen.

Een aantal onzekerheden betreffende de aanpak van de verkeers- en vervoersproblematiek in en rond de binnenstad blijven tot op het moment van dit akoestisch onderzoek bestaan. Dit is echter gezien de omvang en complexiteit daarvan onvermijdelijk.
In concreto gaat het hier om het verkeerscirculatieplan voor de binnenstad, de verkeersafwikkeling met name in het noord-oostelijk deel van de binnenstad als gevolg van de spoorzone-plannen en de vrije busbaan.

Een gevolg van deze onzekerheden is dat voor een aantal locaties niet ten principale het akoestisch klimaat beschreven kan worden dat nagestreefd wordt. Dat betekent niet dat de geluidbelasting op een of meerdere locaties nu schromelijk onderschat zou worden. Eerder is het omgekeerde het geval indien de beleidsvoornemens ten aanzien van verkeer en vervoer tot uitvoering kunnen komen in de komende jaren.

Deze akoestische rapportage gaat in op de algemene uitgangspunten ten aanzien van normstelling van de Wgh, van gehanteerde verkeersgegevens enzovoorts.
Per ontwikkelingslocatie worden dan vervolgens alle aspecten behandeld die van belang zijn om vast te kunnen stellen of de voorgenomen plannen stroken met de randvoorwaarden vanuit de Wgh. Zo dient te worden aangegeven of en zoja onder welke condities ontheffing voor hogere geluidbelastingen kan worden gegeven door GS.

Het bestemmingsplan kan overigens pas worden vastgesteld nadat GS ontheffing voor eventuele hogere waarden hebben verleend.

1.1 Locatie overzicht.

* **Ontwikkelingslocaties 1 t/m 12.**

1. **Schorsmolenstraat, het klooster,**
   gelegen in de bouwblok Schorsmolenstraat, Nijverheidssingel en Nieuw Haagdijk.
2. **Nieuwe Prinsenkade,**
   gelegen in het bouwblok Nijverheidssingel, Nieuwe Prinsenkade en Middellaan.
3. **Donkvaart - Haagdijk.**
4. **Catharinastraat - J.F. Kennedylaan.**
5. **Boschstraat - Valkenstraat - J.F. Kennedylaan.**
6. **Oude Vest**, op de hoek Molenstraat - Oude Vest.
7. **Concordia e.o. (schouwburg),**
   met uitzondering van de aanwezige wasserij de Zon, betreft het de bouwblok gelegen tussen Van Coothplein, Nieuwe Ginnekenstraat, Godevaart Montenslaan, Marksingel en Markendaalseweg.
8. **Markendaalseweg,**
   nabij de hoek met het Van Coothplein.
9. **Concordiastraat.**
10. **Bleekstraat,**
    gelegen tussen de Ginnekenstraat en de Markendaalseweg.
11. **Markendaalseweg, (politiebureau),**
    gelegen tussen de Oede van Hoornestraat en de Markendaalseweg.
12. **Markendaalseweg - Nieuwstraat.**

* **Locaties met uitwerkings- wijzigingsbevoegdheid 20 t/m 25.**

20. **Terrein Beyerd - Vlaszak,**
    het bestaande parkeerterrein gelegen langs de Pasbaan en de Kloosterlaan.
21. **Het Chassé-veld,**
    het huidige parkeerterrein gelegen langs Chasséveld, Nassausingel en de Claudius Prinsenlaan.
22. **Het "Mols-terrein",**
    het huidige parkeerterrein gelegen tussen de Lange Stallen en de Ginnekenstraat.
23. **Wasserij de Zon - Concordia,**
    het gedeelte ter plaatse van de huidige wasserij, op de hoek Markendaalseweg - Marksingel.
24. **Zuidelijk deel Seeligkazerne,**
    langs de Fellenoordstraat en de Markendaalseweg.
25. **K.M.A.-terrein**, langs de Academiesingel.

1.2 Industrielawaai.

Het industrielawaai is afkomstig van het gezoneerde industrieterrein Breda-Noord/Terheijden. Het zonebesluit met betrekking tot dit industrieterrein dateert van 18 januari 1991. Dit industrielawaai beïnvloedt grofweg het noord-westelijke deel van het plangebied.

Nagegaan dient te worden of de geluidbelasting vanwege het industrielawaai op de te ontwikkelen locaties de voorkeursgrenswaarde van 50 dB(A) overschrijdt.

Indien de 50 dB(A) grens wordt overschreden zijn er in principe 2 mogelijkheden.

a. Het is mogelijk de geluidgevoelige bestemming voldoende van het industrielawaai af te schermen door bijvoorbeeld toepassing van afschermende kantoor- of bedrijfsbebouwing.

In dit geval is er geen belemmering meer vanwege het hoofdstuk industrielawaai van de Wgh.

b. Afscherming tot 50 dB(A) of lager is niet of onvoldoende mogelijk.

In dit geval is een verzoek aan GS om een hogere grenswaarde vast te stellen, vooruitlopend op de onderzoeksresultaten van het saneringsonderzoek, niet zinvol.
Immers, ingevolge de Wgh, moet allereerst worden onderzocht of bronmaatregelen bij de relevante bedrijven tot een geluidreductie zullen leiden.
Dit onderzoek, te weten het saneringsproject industrielawaai Breda-Noord/Terheijden (het zg. Jumbo-project) is najaar 1994 gestart.

Of de uiteindelijke maatregelen, die in vergunningvoorschriften moeten worden vertaald, de geluidemissie zover zullen terugdringen, dat ook de voorkeursgrenswaarde van 50 dB(A) niet meer wordt overschreden, valt thans niet te voorzien.
Denk in dit verband aan het ALARA-principe dat bij vergunningverlening gehanteerd moet worden: onredelijke eisen kunnen niet gesteld worden.

De verwachting is dat in ~~maart 1995~~ sept. '95, dan dient de eerste rapportage van het saneringsonderzoek gereed te zijn, over de reductie van het industrielawaai meer duidelijkheid zal bestaan.

Mogelijkerwijze kan dan met alle betrokkenen overeenstemming worden bereikt over de toekomstig realiseerbare reductie. In dat geval zal eerder tot woningbouw kunnen worden overgegaan, omdat ofwel de 50 dB(A) niet meer wordt overschreden, ofwel de provincie bereid is een hogere grenswaarde vast te stellen.

Voordat het Jumbo-project tot een daadwerkelijke geluidreductie zal kunnen leiden zullen minstens 2,5 jaar verstrijken.

1.3 Railverkeerslawaai.

Ingevolge art. 5 van het "Besluit geluidhinder spoorwegen", (Stb. 1987,122) moet binnen de zone van de spoorlijn onderzoek worden gedaan naar de hoogte van de geluidbelasting vanwege het railverkeer. De zonebreedte bedraagt hier 500 m'. Het bepalende spoortraject is dat van Breda-Tilburg en wel vanaf de samenvoeging van de trajecten Breda-Roosendaal en Breda-H.L. Zwaluwe.

1.4 Wegverkeerslawaai.

Volgens art. 77 Wgh dient akoestisch onderzoek plaats te vinden naar de geluidbelasting die woningen en andere geluidgevoelige bestemmingen ondervinden vanwege de gezoneerde wegen.

Op een als bijlage toegevoegde tekening is aangegeven welke wegen een duidelijke functie in de hoofdwegenstructuur vervullen van de binnenstad en daarom ook gezoneerd zijn. De niet aangeduide wegen hebben dan per definitie een functie als woonerf, voetgangers-domein, langzaam verkeersroute of 30 km/uur gebied. Deze wegen zijn daarmee niet gezoneerd, akoestisch onderzoek kan dan ook achterwege blijven. In par. 4.3 wordt hierop verder ingegaan.

2. Normstelling.

2.1 Industrielawaai.

De voorkeursgrenswaarde bedraagt 50 dB(A). Voor nieuw te projecteren woningen is in principe onder voorwaarden een ontheffing mogelijk tot 55 dB(A).

2.2 Railverkeerslawaai.

De voorkeursgrenswaarde bedraagt 60 dB(A). De maximale ontheffingsgrenswaarde is 73 dB(A). Per 1 januari 2000 worden deze waarden met 3 dB(A) verminderd tot 57 en 67 dB(A).
Gezien de periode waarvoor het bestemmingsplan binnenstad van kracht zal zijn en de normstelling die wordt aangehouden bij planvorming voor bijvoorbeeld de Betuwelijn en de HSL dient hier nu ook al uit te worden gegaan van 57 resp. 67 dB(A). Ook dit geldt uitsluitend voor woningen en woongebouwen.

Enkele aanvullende eisen, betreffende de aanwezigheid van minimaal één geluidluwe gevel en de situering van verblijfsruimten, zoals die hierna bij het onderdeel wegverkeerslawaai zijn genoemd zijn ook hier van overeenkomstige toepassing.

2.3 Wegverkeerslawaai.

De normstelling volgens de Wgh kan al naar gelang de situatie stedelijk danwel buitenstedelijk is verschillen.

Een stedelijke situatie wordt bepaald door het feit of een te beschouwen weg binnen de bebouwde kom ligt en er niet harder dan 50 km/uur mag worden gereden. Voor dit bestemmingsplan betreft het uitsluitend een stedelijke situatie.

Getoetst wordt aan de etmaalwaarde van de geluidbelasting vanwege een weg. Deze etmaalwaarde is de hoogste waarde van de geluidbelasting vanwege de dagperiode òf van de geluidbelasting vanwege de nachtperiode vermeerderd met 10 dB(A).

De normstelling van de Wgh is alleen van toepassing voor geluidgevoelige functies. Dat zijn in hoofdzaak woningen, maar ook kunnen daar scholen en bejaardenoorden, verpleeghuizen of ziekenhuizen onder vallen. Overige bestemmingen, zoals bedrijven, kantoren en winkels, worden dus niet direct door de Wgh beïnvloed. Wel dienen kantoren uiteraard een voldoende geluidwerende gevel te bezitten zoals ook het Bouwbesluit eist.

De berekende getalwaarden van de geluidbelasting mogen in verband met de toetsing aan de in de Wgh gestelde grenswaarden worden verminderd met 5 dB(A) volgens art. 103 Wgh. Dit heeft te maken met de gedachtengang dat het verkeer in de toekomst stiller zal worden door allerlei technologische veranderingen.

In de volgende tabel worden de diverse grenswaarden nog eens weergegeven voor alle omstandigheden.

tabel 1. Overzicht grenswaarden Wgh m.b.t. wegverkeerslawaai.

situatie	cat.	voorkeurs-grenswaarde	maximum ontheffings-grenswaarde
stedelijk	a	(55-5)= 50 dB(A)	(70-5)= 65* dB(A)
	b	(55-5)= 50 dB(A)	(60-5)= 55 dB(A)

betekenis van de diverse categoriëen vlgs art. 4 van het Besluit grenswaarden binnen zones langs wegen, Stb. 81-688, resp. het besluit tot wijziging, Stb. 89-157.

cat. a = woningen,scholen,bej.oorden, ziekenh.
cat. b = psychiatrische ziekenhuizen etc.

(*) In afwijking van de hierboven genoemde maximale grenswaarde van (70-5)=65 dB(A) geldt een maximum van (75-5)=70 dB(A) voor de situatie dat er sprake is van zogenaamde vervangende nieuwbouw van woonbestemmingen.

Naast de voorkeursgrenswaarde en de maximale ontheffingsgrenswaarde is er nog een belangrijke grenswaarde namelijk die van 55 dB(A). Indien er een ontheffing voor een hogere waarde dan 55 dB(A) wordt gevraagd kunnen GS nadere voorwaarden stellen. Er dient minimaal één geluidluwe gevel aanwezig te zijn. In dergelijke gevallen dienen ook de verblijfsruimten zoveel mogelijk aan de geluidluwe gevel gesitueerd te worden. In de praktijk gaat het dan met name om de slaapvertrekken.

3. Ontheffingsvoorwaarden, algemeen.

Ten aanzien van wegverkeerslawaai, railverkeerslawaai en industrielawaai dient in principe te worden voldaan aan de desbetreffende voorkeursgrenswaarde.
Indien deze waarde wordt overschreden kan onder bepaalde voorwaarden een ontheffing voor een hogere waarde worden verkregen. Voor industrielawaai wordt verwezen naar par. 1.2. Deze voorwaarden worden in de volgende hoofd-criteria en vervolgens in de sub-criteria benoemd.

Hoofdcriteria:

In elk geval moet worden voldaan aan een van de onderstaande hoofdcriteria te weten:

1. het terugbrengen van de geluidbelasting, tot de voorkeurswaarde of minder, zal onvoldoende doeltreffend zijn;
2. de maatregelen (om de geluidbelasting terug te dringen) ontmoeten overwegende bezwaren van stedebouwkundige, verkeerskundige, landschappelijke of financiële aard.

Sub-criteria:

Vervolgens dient te worden voldaan aan een van de volgende sub-criteria;

1. de locatie moet zijn opgenomen in een dorps- of stadsvernieuwingsplan;

òf:

2. de woningen moeten door de gekozen situering en bouwvorm een doelmatige akoestische afscherming gaan vervullen voor andere woningen (in aantal minstens de helft van het aantal woningen waaraan de afschermende functie wordt toegekend);

òf:

3. de woningen moeten ter plaatse dringend noodzakelijk zijn om redenen van grond- of bedrijfsgebondenheid;

òf:

4. de woningen door de gekozen situering een open plaats opvullen tussen bestaande bebouwing;

òf:

5. de woningen ter plaatse gesitueerd worden als vervanging van bestaande bebouwing.

4. Ruimtelijke en fysieke gegevens, algemeen.

4.1 Industrielawaai.

De binnen de 50 en 55 dB(A) grens gelegen ontwikkelingslocaties zijn doorgerekend met invoer van tussenliggende bebouwing. Daartoe is gebruik gemaakt van het klasse C industrielawaaiprogramma van DGMR en van de originele invoerfile* die bij het zoneringsonderzoek indertijd door TPD/TNO is aangemaakt.

*) De voormalige Dienst Afvalstoffen van de gemeente Breda is inmiddels verhuisd. De bijbehorende geluidbronnen zijn daarom niet in de berekeningen betrokken. Ook zijn elders bronnen toegevoegd die echter voor dit plangebied niet relevant zijn.

De ontwikkelingslocaties die zich binnen de invloedssfeer van het industrielawaai bevinden zijn;

1. **Schorsmolenstraat, het klooster,**
   gelegen in de bouwblok Schorsmolenstraat, Nijverheidssingel en Nieuw Haagdijk.
2. **Nieuwe Prinsenkade,**
   gelegen in het bouwblok Nijverheidssingel, Nieuwe Prinsenkade en Middellaan.
3. **Donkvaart - Haagdijk.**

25. **K.M.A.-terrein**, langs de Academiesingel.

Een aantal locaties die aan het industrielawaai zijn blootgesteld worden tegelijkertijd ook beïnvloed door én wegverkeerslawaai én railverkeerslawaai.

Hoewel nog geen exacte uitvoeringsregels bekend zijn om aan het begrip cumulatie van lawaaisoorten tegemoet te komen kan hier gesteld worden dat door het afschermen van het industrielawaai door geluidongevoelige-functies (bijv. kantoren) tegelijkertijd het railverkeerslawaai en het wegverkeerslawaai van enkele drukke verkeerswegen effectief wordt afgeschermd.

4.2 Railverkeerslawaai.

Relevant voor dit plangebied zijn de trajecten 655, 656 en 650 die vanaf de samenvoeging van de trajecten 690 en 640 tot voorbij het station Breda richting Tilburg liggen.

Zone spoortraject.

De zonebreedte bedraagt 500 m' aan weerskanten van de spoorlijn.

Railverkeersgegevens.

Bron: akoestisch spoorboekje, uitgave vanwege het ministerie van VROM.
Gegevens over het deeltraject 655 en 656 ontbreken, daarom is gekozen voor de wel aanwezige gegevens betreffende trajectnummer 650. Dit traject wijkt betreffende verkeersintensiteit niet af van de trajecten 655 en 656 en is ook wat baanopbouw, snelheid en dergelijke aangaat niet essentieel anders te beoordelen.

Trajectnr. 650, Breda - Tilburg.

Bestaande situatie, laatste aanpassing 6 januari 1992.
Emissiegetal, nacht: 84,6 dB(A), goederentreinen bepalend.

Prognosesituatie 2000, laatste aanpassing 2 januari 1992.
Emissiegetal, nacht: 85,6 dB(A), goederentreinen bepalend.

Rekenmethode.

Er is gebruik gemaakt van de standaardrekenmethode I conform het Reken- en Meetvoorschrift Railverkeerslawaai.
Door de bestaande stedelijke bebouwing wordt veel railverkeerslawaai effectief afgeschermd.
Gezien de situering van diverse locaties kan volstaan worden met een methode I berekening en het eventueel aangeven van een globale geluidreductie door afschermende bebouwing.

4.3 Wegverkeerslawaai.

In art. 74 Wgh wordt bepaald dat alle wegen gezoneerd zijn. Een zone is een gebied aan weerszijden van de weg waarbinnen akoestisch onderzoek moet worden verricht. Binnen een zone dient te worden voldaan aan het gestelde in de Wgh.

Uitgezonderd hiervan kunnen worden, volgens art. 74, 2e en 3e lid:
- wegen die binnen een als woonerf aangeduid gebied zijn gelegen.
- wegen waarvoor een maximum snelheid geldt van 30 km/uur.
- wegen waarvan op grond van een door de gemeenteraad vastgestelde geluidniveaukaart vaststaat dat de geluidbelasting op 10 meter uit de as van de meest nabijgelegen rijstrook 50 dB(A) of minder bedraagt.

Het plangebied omvat het gehele oppervlak omsloten door de hoofdverkeerswegen aan de buitenzijde van de de singels. Dit met uitzondering van een gedeelte van Oud-Boeimeer, het zuid-westelijke deel van het plangebied, waar de singel zelf wordt gevolgd.

De zonebreedte van alle gezoneerde wegen bedraagt 200 m' met uitzondering van de Claudius Prinsenlaan, ter hoogte van het Chasséveld, die een zonebreedte van 350 m' heeft.

Op tekening is aangegeven welke wegen geen zone bezitten omdat deze als woonerf of als voetgangersgebied zijn ingericht of omdat er sprake is van een 30 km/uur gebied of van een langzaam verkeersroute. Deze tekening is als bijlage toegevoegd.

De status van de diverse niet gezoneerde wegen moet formeel worden vastgelegd. Dit is van essentieel belang voor de afweging vanwege de Wgh want anders dienen deze wegen toch als gezoneerd te worden beschouwd met alle gevolgen van dien.

Rekenmethode.

De algemeen gehanteerde rekenmethode is de standaardrekenmethode I, zoals beschreven in het Reken- en Meetvoorschrift Verkeerslawaai, volgens art. 102 van de Wgh. Ten behoeve van diverse locaties waar sprake is van forse afscherming door bestaande bebouwing, is een rekenmethode II berekening uitgevoerd.

Ruimtelijke en fysieke gegevens.
Bebouwing.

Er is rekening gehouden met de aanwezige en relevante toekomstige bebouwing alsmede de bestaande en mogelijke toekomstige wegdekverhardingen.

Wegdeksoort, twinlay.

Hierbij is twinlay - een asfalt wegdek met een zeer open structuur, dat ook in stedelijke omstandigheden voldoende effectief is - in zijn algemeenheid op termijn voorzien op de singelroute. Er wordt een reductie in rekening gebracht van 2,5 dB(A).
(De geluidmetingen aan het proefvak op de Oranjesingel lieten een resultaat zien van 3,8 +/- 0,8 dB(A).)

Er liggen verplichtingen vanwege de Wgh om de Tramsingel tussen de Lunetstraat en de Haagweg van twinlay te voorzien. Dit in verband

met de realisatie van nieuwe studentenhuisvesting op de hoek Haagweg-Tramsingel en van woningen op de hoek Beekstraat-Tramsingel. Want alleen daardoor kon de geluidbelasting op de rooilijn teruggebracht worden tot het toegestane maximum van (70-5)=65 dB(A).
Als uitgangspunt voor de ontwikkeling van het Chasséterrein, dat overigens buiten het plangebied van dit bestemmingsplan valt, is als randvoorwaarde opgenomen dat ook op de Wilhelminasingel tussen de Claudius Prinsenlaan en de Vierwindenstraat twinlay wordt toegepast.

Klinkers.

De route Irenestraat - Markendaalseweg, tot aan het hoofdbureau van politie, is thans nog voorzien van klinkers. Het gedeelte tussen het van Coothplein en het hoofdbureau wordt voorzien van asfalt. Voor het overige gedeelte zijn nog geen concrete plannen voorhanden.

Vervanging van klinkers door een asfaltwegdek is uit akoestisch oogpunt vereist als we de woon- en leefsituatie langs deze route vergelijken met andere gelijksoortige verkeerswegen in de stad die wel van asfalt zijn voorzien.
Een extra argument voor vervanging door asfalt is dat daarmee de toename van de geluidbelasting op de bestaande woningen langs de Markendaalseweg, tussen het van Coothplein en de Marksingel, wordt teniet gedaan. Immers door bebouwing van het Seeligkazerneterrein wordt de bestaande woonbebouwing extra door geluidreflecties belast. Toepassing van asfalt kan de geluidbelasting per saldo toch nog doen dalen.

Bovendien is vervanging ook om civieltechnische- en verkeersveiligheidsredenen gewenst op deze belangrijke verkeersroutes.

Toepassing van een geluidarmer wegdek kan bovendien bijdragen aan het beperken van de kosten die gemoeid zijn met het aanbrengen van geluidwerende voorzieningen aan woningen en kantoren. Met name in geval van vervanging van klinkers door asfalt kan de besparing aanmerkelijk zijn.

Ook bij het kunnen verkrijgen van ontheffingen voor hogere waarden kan de afweging en de keuze voor geluidarmere wegdekken een belangrijke rol spelen.

Wegverkeersgegevens.

Deze berusten op informatie van het bureau verkeer en vervoer van de afdeling Ruimtelijke Ordening van de dienst RO/EZ van de gemeente Breda. De gegevens zijn geprognotiseerd voor het jaar 2004. Een en ander is onder meer gebaseerd op de nota "Hoofdwegenstructuur 2000 Breda" welke door de gemeenteraad is vastgesteld.

Bij de overzichten van de verkeersgegevens is onderscheid gemaakt tussen de zogenaamde singelroute en de parkeer-ontsluitroutes West en Oost. De intensiteit van het openbaar vervoer, de stads- en streekbussen, is apart weergegeven. De maatgevende geluidbelasting van een groot aantal wegen wordt vaak bepaald door de nachtperiode. Daar waar echter grotere aantallen bussen rijden verschuift dat naar de dagperiode. Daar is dan ook rekening mee gehouden.
Het aantal bussen per gemiddeld daguur is daarbij onder de regel met gegevens van de betreffende weg gezet. Het aantal middelzware voertuigen (=MV) is dus de som van beide onder elkaar staande getallen. Aangegeven is het cijfermateriaal dat geldt voor de busbaanvariant via de Houtmarkt.

Deze overzichten, tabel 1.1 t/m 1.3, tabel 2.1 t/m 2.3 en tabel 3, zijn in de bijlage weergegeven.

5. Ontwikkelingslocaties 1 t/m 14.

5.1 Schorsmolenstraat, het klooster.

Deze locatie omvat het kloostercomplex van de paters Capucijnen aan de Schorsmolenstraat. Het complex is geheel ommuurd.
Het zuidelijke deel van het kloostertuin-complex is bestemd voor bebouwing. Deze dient aan te sluiten op de bestaande kloosterbebouwing.

Van belang voor het wegverkeerslawaai zijn hier de Tramsingel en de Schorsmolenstraat. De Tramsingel moet worden voorzien van twinlay ingevolge verplichtingen van de Wgh.
De Nijverheidssingel wordt, ter hoogte van deze locatie, afgesloten voor doorgaand gemotoriseerd verkeer. De ontsluiting vindt plaats via het zuidelijk deel van de Nijverheidssingel op de Haagweg.

Er wordt uitgegaan van handhaving van de monumentale kloostertuinmuur, hoogte ca. 2.5 m'.
Deze muur heeft geen tot een marginaal effect vanwege de Tramsingel.
Voor de Schorsmolenstraat heeft deze muur wel merkbaar effect.
De bebouwingshoogte kan variëren van 6 tot 12 m'.

Rekenresultaten.

Wegverkeerslawaai.
Vanwege de Tramsingel bedraagt de geluidbelasting voor de 4e bouwlaag maximaal (61-5)= 56 dB(A). Alleen de 1e bouwlaag wordt voldoende door de kloostermuur afgeschermd.

Vanwege de Schorsmolenstraat bedraagt de geluidbelasting, zonder de afschermende invloed van de kloostertuinmuur, maximaal (62-5)= 57 dB(A).
Met afscherming door de kloostertuinmuur, waarvan wordt uitgegaan, ligt de (55-5)=50 dB(A) grens op 22 m' uit de wegas.

Railverkeerslawaai.
Gezien de afstand tot de spoorlijn ca. 500 m', de afschermende bedrijfsbebouwing vlak langs de spoorlijn alsmede de tussenliggende aanwezige bebouwing kan gevoegelijk worden aangenomen dat de voorkeursgrenswaarde van 57 dB(A) niet wordt overschreden.

Industrielawaai.
Een nadere berekening waarin de bebouwde omgeving is ingebracht inclusief het nieuw te bebouwen terrein op de hoek Nijverheidssingel en Schorsmolenstraat toont aan dat de geluidbelasting op het terrein varieert van 44,8 tot 53,1 dB(A) voor de 1e t/m de 4e bouwlaag. Daarmee wordt de voorkeurswaarde overschreden. Alleen de 1e bouwlaag blijft met 44,8 dB(A) onder de voorkeurswaarde van 50 dB(A).

Motivering voor ontheffing.
De verkeersintensiteit op de Tramsingel kan niet verder worden teruggedrongen gezien de functie van dit singelonderdeel in de totale verkeersafwikkeling van de stad.
Het wegdek zal in twinlay worden uitgevoerd, gezien eerdere verplichtingen.

Indien een afstand van 22 m' of meer tot de wegas van de Schorsmolenstraat wordt aangehouden blijft de geluidbelasting daarvan beperkt tot (55-5)=50 dB(A).
Verdere maatregelen om de verkeerslawaaibelasting tot 50 dB(A) of lager terug te dringen zijn hier niet mogelijk.

Bebouwing met woningen aansluitend aan de bestaande kloosterbebouwing is te zien als opvulling en verdichting van dit gedeelte van de binnenstad.

In principe is het daarom mogelijk ontheffing vanwege het verkeerslawaai van de Tramsingel te verkrijgen.

Ten aanzien van industrielawaai geldt echter dat eerst het saneringsonderzoek afgewacht dient te worden alvorens GS een eventuele ontheffing kunnen verlenen.

Conclusie.
Vanwege de Tramsingel is een hogere waarde van (61-5)=56 dB(A) vereist.
Vanwege de Schorsmolenstraat is geen ontheffing vereist indien op 22 m' of meer uit de wegas gebouwd wordt.

Railverkeerslawaai levert geen belemmeringen.

Vanwege het industrielawaai ten slotte kan zolang het saneringsonderzoek niet voltooid is en daarover overleg gevoerd is met alle partijen géén ontheffing verkregen worden.

5.2 Nieuwe Prinsenkade.

Deze locatie valt binnen de zone van zowel industrielawaai als van railverkeerslawaai als van wegverkeerslawaai.
Geluidgevoelige bebouwing, hier woonbebouwing, kan alleen gerealiseerd worden indien als geluidafschermende buffer gebruik wordt gemaakt van geluidongevoelige bebouwing zoals kantoren of bedrijfsbebouwing en eventueel een parkeergarage.
Deze afschermende bebouwing dient zich uit te strekken vanaf de bestaande bebouwing langs de Nijverheidssingel tot aan de hoek Tramsingel-Nieuwe Prinsenkade en langs de Nieuwe Prinsenkade tot aan de Middellaan.

Wegverkeer.
De Nijverheidssingel en de Middellaan behoren tot het woon- en verblijfsgebied Middellaan-Leuvenaarstraat en worden als 30 km/uur gebied bestemd. De Middellaan en de Nijverheidssingel zijn dus niet gezoneerd. Relevant zijn dan alleen nog de Tramsingel en de Nieuwe Prinsenkade.

De Tramsingel.
De maximale gevelbelasting ter plaatse van de rooilijn langs de Nijverheidssingel bedraagt (63,80-5)=59 dB(A).
De Nieuwe Prinsenkade.
De maximale gevelbelasting ter plaatse van de rooilijn bedraagt (65,89-5)=61 dB(A).

Railverkeer.
De maximale geluidbelasting op de rooilijn langs de Nijverheidssingel bedraagt 71 dB(A).

Industrielawaai.
De maximale geluidbelasting op de rooilijn langs de Nijverheidssingel bedraagt 60,1 dB(A) op een hoogte van 10,5 m'.

Motivering voor ontheffing.
De verkeersintensiteiten kunnen niet verder worden teruggedrongen gezien de functie die de Tramsingel vervult in de hoofdwegenstructuur van de stad en die de Nieuwe Prinsenkade heeft als ontsluiting van de parkeervoorzieningen en de bevoorrading van dit deel van de binnenstad.
Toepassing van een geluidarmer wegdek kan het geluid niet voldoende reduceren.

Railverkeerslawaai zou gereduceerd kunnen worden door toepassing van geluidschermen langs de spoorlijn en of afschermende bebouwing.

Industrielawaai kan ter plaatse niet anders omlaag gebracht worden dan door bronmaatregelen en of door afschermende geluidongevoelige bebouwing.

Conclusie.
Gezien de combinatie van lawaaibronnen en de (on)mogelijkheden om elk van deze bronnen te reduceren is in deze omstandigheid de enige effectieve wijze van terugdringen van de geluidbelasting het afschermen van de geluidgevoelige bestemming, het wonen, door niet geluidgevoelige bebouwing. Hiervoor kunnen dienen, kantoren,

andere commerciële bedrijven, een parkeergarage enzovoorts.

Als dat in voldoende mate gerealiseerd kan worden is het niet nodig ontheffing te vragen voor hogere geluidniveaus betreffende wegverkeers- railverkeers- en industrielawaai.

Hierbij dient in nauwe samenwerking met akoestisch deskundigen een ontwerp gerealiseerd te worden dat voldoende garanties biedt om de diverse lawaaisoorten terug te dringen tot de voorkeursgrenswaarde of lager.

De ontsluiting van de parkeervoorziening vergt daarbij ook alle aandacht. Het direct aangrenzende gebied rondom deze parkeerontsluiting wordt belast met luchtverontreiniging, stankhinder en geluidhinder. Woningen moeten buiten deze zogenaamde hinderzone gesitueerd worden. De ontsluiting van de parkeervoorziening moet dan ook niet via de Middellaan geschieden maar via de Nieuwe Prinsenkade of de Nijverheidssingel.
Geluidongevoelige bebouwing die nodig is om het lawaai van de verkeerswegen, van de spoorlijn en van het industrieterrein af te schermen kan in dat geval ook nuttig gebruikt worden om de hinder vanwege de ontsluiting van de parkeervoorziening effectief van de woningen af te schermen.

5.3 Donkvaart - Haagdijk.

Deze locatie ligt midden in het woon- en verblijfsgebied Middellaan-Leuvenaarstraat. Hier zal een 30 km/uur gebied worden ingesteld. De wegen binnen dit gebied in de directe nabijheid van de locatie zijn dus niet gezoneerd.
Alleen de Haagdijk is relevant. De bouwhoogte is 3 bouwlagen en aan de zijde van de Haagdijk 4 bouwlagen.

Rekenresultaat.

Wegverkeerslawaai, de Haagdijk.
De maximale geluidbelasting is (65.73-5)= 61 dB(A) ter plaatse van de begane grond. De tweede bouwlaag wordt met (64.93-5)= 60 dB(A) belast.

Industrielawaai.
Het industrielawaai belast de gevels welke naar het noorden en noord-oosten zijn georiënteerd.
Slechts in een relatief klein gebied in de geluidschaduw van het St.Elisabeth bedraagt de geluidbelasting ter hoogte van de supermarkt 49,1 dB(A) voor een hoogte van 7,5 m'. De maximale geluidbelasting in het oostelijker deel van de locatie is 53 dB(A) op 7,5 m'.

Conclusie voor het totale gebied luidt dat de voorkeurswaarde voor industrielawaai wordt overschreden.

Motivering voor ontheffing.
Het wegverkeerslawaai vanwege de Haagdijk kan niet verder omlaag gebracht worden door verkeersmaatregelen gezien de functie voor de bevoorrading van de winkels en bedrijven in dit deel van de binnenstad.

Nieuwbouw van woningen dient ter vervanging van reeds aanwezige bebouwing. Door de gesloten straatwand ontstaat aan de achterzijde een geluidluwe gevel.
Ontheffing kan dus in principe verleend worden.

Vanwege het industrielawaai ten slotte kan zolang het saneringsonderzoek niet voltooid is en daarover overleg gevoerd is met alle partijen géén ontheffing verkregen worden.

Conclusie.
Ontheffing aanvragen voor een maximum waarde van (60,73-5)=56 dB(A) vanwege de Haagdijk.
Ontheffing vanwege het industrielawaai is vooralsnog niet mogelijk.

Hoewel er sprake is van een 30 km/uur gebied dient toch aandacht te worden besteed aan mogelijke geluidhinder langs de parkeerroutes of de bevoorradingsroute van de aanwezige supermarkt.

5.4 Catharinastraat - J.F. Kennedylaan.

Deze locatie wordt uitsluitend door wegverkeer belast. Het gaat in principe om de bebouwing langs de J.F. Kennedylaan en het park Valkenberg.
De J.F. Kennedylaan zal voor het reguliere verkeer een éénrichting-verkeersstraat worden waarbij ook de intensiteit van het reguliere verkeer sterk zal afnemen. Het openbaar vervoer blijft wel in twee richtingen gebruik maken van deze weg.

Rekenresultaten.
De maximale gevelbelasting vanwege de J.F. Kennedylaan bedraagt (63.37-5)= 58 dB(A).

Motivering voor ontheffing.
In vergelijking met de huidige en eerdere situatie daalt de verkeersintensiteit aanmerkelijk.
De verkeers-intensiteit is niet hoog genoeg om geluidarm asfalt verantwoord toe te passen. Het wegdek zou te snel dichtslibben en de geluidreducerende eigenschappen zouden verdwijnen.
De hier reëel aanwezige mogelijkheden om de geluidbelasting terug te dringen zijn daarmee uitgeput.

De gekozen bouwvorm vult de bestaande bouwmassa aan tot een gesloten geheel. Er is dan ook sprake van opvulling van een open plaats tussen reeds aanwezige bebouwing en van verdichting. Daardoor bestaat de mogelijkheid om het binnenterrein inclusief de achtergevels van de bebouwing geluidluw te maken en de bestaande bebouwing af te schermen van het verkeerslawaai. In principe is daarom ontheffing voor een hogere waarde mogelijk.

Conclusie.
Er is een hogere waarde vereist van (63-5)=58 dB(A).
Voorwaarde is dat alle woningen kunnen beschikken over een geluidluwe gevel.

5.5 Boschstraat - Valkenstraat - J.F. Kennedylaan.

Deze locatie omvat een gebied gelegen tussen de Boschstraat en de Valkenstraat - J.F. Kennedylaan.
Aan de Boschstraat betreffen de plannen de gedeeltelijke herbestemming van panden (o.a. van een garagebedrijf) waarbij de bestemming op de begane grond winkels en/of commerciële functies en op de verdiepingen wonen is.

De Boschstraat en de J.F.Kennedylaan vervullen een functie in de afwikkeling van het verkeer voor de binnenstad, de Valkenstraat staat alleen ten dienste van bestemmingsverkeer. Hier zal een 30 km/uur gebied moeten worden gerealiseerd.

Rekenresultaat.
J.F. Kennedylaan.
De maximale gevelbelasting bedraagt op de rooilijn (63.14-5)=58 dB(A).

Boschstraat.
De maximale gevelbelasting bedraagt op de rooilijn, ter hoogte van de 2e bouwlaag, (65.73-5)=61 dB(A).

Motivering voor ontheffing.
De geluidbelasting kan reëelerwijze niet verder teruggedrongen worden dan de berekende waarden. De verkeersintensiteiten zijn al minimaal. De wegen hebben in feite nog slechts een functie voor bestemmingsverkeer.
Het ligt niet in de bedoeling het klinkerwegdek in de Boschstraat te vervangen door een asfaltwegdek. Dat zou niet stroken met de karakteristiek van deze straat.

Langs de Boschstraat gaat het om herbestemmen van de woonfunctie op de 2e bouwlaag en hoger. Dit is te zien als vervanging van reeds bestaande bebouwing.

Langs de J.F. Kennedylaan wordt in feite deels een open plaats opgevuld en deels wordt bestaande bebouwing vervangen.

Daarmee wordt een ontheffing voor een hogere waarde in principe mogelijk.

Conclusie.
Ontheffing dient te worden gevraagd vanwege de J.F. Kennedylaan voor een maximale waarde van (63.14-5)=58 dB(A) en vanwege de Boschstraat van (65.73-5)=61 dB(A).

Als voorwaarde geldt hierbij dat alle woningen over een geluidluwe gevel moeten kunnen beschikken.

Bijzondere aandacht dient te worden besteed aan het voorkomen van geluidhinder vanwege het bevoorradingsverkeer van de supermarkt aan de Boshstraat via de Valkenstraat.

5.6 Oude Vest.
Deze "eiland"-locatie gelegen vóór de muziekschool/bibliotheek op de hoek Oude Vest - Molenstraat krijgt de bestemming gemengde doeleinden. Hier speelt alleen wegverkeerslawaai een rol.

De functie wonen dient hier echter te worden uitgesloten. De mogelijkheden om hier een geluidluwe gevel of ruimte behorende bij een woning te kunnen creëeren zijn praktisch gesproken nihil.

Functies dienen dan ook beperkt te worden tot geluidongevoelige zoals winkels, horeca en commerciële functies al dan niet in relatie tot de vlakbij gelegen muziekschool en bibliotheek.

5.7 Concordia e.o. (voormalige schouwburg).

Deze locatie omvat het gebouw van de voormalige schouwburg Concordia en het achterliggende terrein. Dit terrein is geheel omsloten door stedelijke bebouwing.
Het ligt in de bedoeling te voorzien in een binnenhof waaraan woningen zijn gelegen. Dit binnenhof kan zo beschikken over een goede woon- en verblijfskwaliteit ten aanzien van verkeerslawaai.

Het hoofdgebouw gelegen aan het van Coothplein krijgt de bestemming horeca en of winkels, en is dus niet geluidgevoelig.

In dit kader is de relevante geluidbron wegverkeerslawaai.

Rekenresultaat.
Gezien de volledige afsluiting van het terrein door aaneengesloten bebouwing ligt de verkeerslawaaibelasting vanwege relevante wegen als de Nieuwe Ginnekenstraat, het van Coothplein West en de Markendaalseweg lager dan 50 dB(A).

Conclusie.
Er zijn geen belemmeringen vanuit de Wgh ten aanzien van het wegverkeerslawaai.

5.8 Markendaalseweg, nabij het Van Coothplein.

Deze locatie ligt ter plaatse van een op te heffen lagere school. De bestemming is gemengde doeleinden waaronder ook wonen. De woonbestemming kan ook op de begane grond worden gerealiseerd maar is toch vooral voorbehouden aan de hoger gelegen bouwlagen.

De Markendaalseweg is hier verantwoordelijk voor het wegverkeerslawaai.

Rekenresultaat.
De gevelbelasting bedraagt maximaal (67,6-5)=63 dB(A) op de 2e bouwlaag in geval van het bestaande klinkerwegdek.

Indien er sprake kan zijn van een traditioneel asfaltwegdek bedraagt de maximale gevelbelasting (63,70-5)=59 dB(A).

Motivering voor ontheffing.
De verkeersintensiteit kan nauwelijks verder teruggedrongen worden, het betreft immers bestemmingsverkeer voor de binnenstad.
Vervanging van het bestaande klinkerwegdek door traditioneel asfalt zou tot een verdere daling van de geluidbelasting kunnen leiden van ca. 4 dB(A).

Een daling van de verkeersstroom met maar liefst 60 % zou ongeveer hetzelfde effect hebben. Deze vervanging is uit milieuhygiënische overwegingen dan ook dringend gewenst.

Maar hoe dan ook de diverse maatregelen kunnen niet leiden tot een gevelbelasting van 50 dB(A) of minder.

Daarom en omdat het deels gaat om vervanging van een bestaand gebouw en deels om het invullen van een open plek kan een ontheffing voor een hogere waarde gevraagd worden.
Tot maximaal 63 dB(A) als het klinkerwegdek gehandhaafd blijft.
Tot maximaal 59 dB(A) in geval er een asfaltwegdek aangebracht zou kunnen worden.

De nieuwbouw zal ook de geluidbelasting op de achterzijde van een deel van de bebouwing langs het van Coothplein kunnen verminderen.

In deze situatie moeten alle woningen over geluidluwe gevels kunnen beschikken. Dat vraagt bijzondere aandacht bij het ontwerp van woningen die in een hoek van de bouwmassa zijn gesitueerd.

5.9 Concordiastraat.

Deze locatie ligt halverwege de Concordiastraat. In principe is alleen wegverkeerslawaai relevant.

De Concordiastraat zelf vervult geen wezenlijke functie in het hoofdwegennet. Wel verzorgt de Concordiastraat de aan- en afvoer voor de parkeergarage in deze straat en het bestemmingsverkeer.

Inrichting als 30 km/uur gebied is daarom mogelijk, maar ook wenselijk gezien de aanwezige woonbebouwing langs deze weg. Zeker in het gedeelte tussen de ontsluiting van de parkeergarage en het van Coothplein.

Rekenresultaat.
Gezien afstand, afscherming en beperkte zichthoek, blijft de geluidbelasting vanwege de Markendaalseweg en het van Coothplein beneden de 50 dB(A).

Conclusie.
Indien de Concordiastraat als 30 km/uur gebied is aangewezen is deze weg niet meer gezoneerd. De Wgh levert dan geen belemmeringen meer.

5.10 Bleekstraat.

Deze locatie is gesitueerd langs een voetgangersroute naar het winkelhart. De bestemming is gemengde doeleinden waarbij op de begane grond winkels en op de verdieping woningen zijn bestemd. Het ligt in het voornemen de route te handhaven als voetgangersroute en als route voor bedienend verkeer.

Rekenresultaten.
Gezien de afschermende bebouwing nabij de aansluiting met de Markendaalseweg is wegverkeerslawaai hier geen punt. De gevelbelasting blijft beneden de 50 dB(A).

Conclusie.
Er zijn geen belemmeringen vanuit de Wgh.

5.11 Markendaalseweg, ter plaatse van het politiebureau.

Deze locatie met de bestemming gemengde doeleinden ligt langs de Markendaalseweg, de Oede van Hoornestraat en de Polanenkade.
Gedacht wordt aan commerciële functies op de begane grond en woonfuncties op de verdiepingen. Parkeren, niet openbaar, is ondergronds voorzien. De locatie wordt via de Oede van Hoornestraat op de Markendaalseweg ontsloten.

De Oede van Hoornestraat dient als 30 km/uur gebied bestempeld te worden of moet geen doorgaande verkeersfunctie voor het gemotoriseerde verkeer meer hebben.
De Polanenkade krijgt in principe een langzaam verkeersfunctie en een functie voor bedienend verkeer.
Beide wegen zijn dan niet meer gezoneerd volgens de Wgh.

Daarmee is alleen de Markendaalseweg relevant voor de wegverkeerslawaaibelasting.

Rekenresultaten.
De gevelbelasting vanwege het gedeelte van de Markendaalseweg richting van Coothplein is maximaal (68,08-5)=63 dB(A) in geval van het bestaande klinkerwegdek. Dit gedeelte van de Markendaalseweg zal echter worden voorzien van een asfaltwegdek. Daardoor daalt de geluidbelasting van de gevel tot (64,17-5)=59 dB(A).

Het gedeelte van de Markendaalseweg richting Nieuwe Prinsenkade wordt eveneens met maximaal (63,9-5)=59 dB(A) belast. Hier bestaat het wegdek al uit fijn dicht asfaltbeton.

Motivering voor ontheffing.
Hoe dan ook de diverse maatregelen kunnen niet leiden tot een gevelbelasting van 50 dB(A) of minder.

Daarom en omdat het deels gaat om vervanging van een bestaand gebouw, het huidige hoofdbureau van politie, en deels om het opvullen van een open plek kan in principe ontheffing voor een hogere waarde verleend worden.

Conclusie.
Vanwege de Markendaalseweg zou een hogere waarde vereist zijn van 63 dB(A) voor de gevel langs de Markendaalseweg richting van Coothplein indien het klinkerwegdek gehandhaafd zou blijven. Dat is echter niet het geval want hier wordt asfalt aangelegd zodat de hogere waarde beperkt kan blijven tot maximaal 59 dB(A).

Eveneens is een hogere waarde van 59 dB(A) vereist voor de gevel langs de Markendaalseweg richting Nieuwe Prinsenkade.

Ook hier moeten alle woningen over geluidluwe gevels kunnen beschikken. Met name de hoekoplossingen vergen daarom de nodige creativiteit.

5.12 Markendaalseweg - Nieuwstraat.
Deze lokatie krijgt de bestemming gemengde doeleinden. Er zijn 2 onderdelen;
- een deel dat aansluit bij de bestaande maar uit te breiden parkeergarage aan de Markendaalseweg,
- een deel dat aansluit op de bestaande hoekbebouwing bij de Markendaalseweg - Waterstraat.

De ruimte tussen beide deel-locaties is bestemd voor de ontsluiting van het bevoorradingsterrein van het MAB/V&D-winkelcomplex in het kernwinkel-gebied.

Relevant in dit kader is alleen de Markendaalseweg. De ontsluiting van eerder genoemd winkelcomplex zal via een 30 km/uur gebied dienen te geschieden. Deze ontsluiting is specifiek bestemd voor winkelbevoorrading en ander nutsverkeer. Daarmee is deze weg niet gezoneerd.

Uiteraard betekent dat niet dat er ten gevolge van het winkelbevoorradingsverkeer geen verkeerslawaai zal zijn. Hiervoor zal wel degelijk bij het ontwerp rekening mee moeten worden gehouden wil er althans sprake kunnen zijn van een leefbaar woon- en verblijfskli-

maat ter plaatse. Datzelfde geldt ten aanzien van dat deel van de locatie dat naast de uit te breiden parkeergarage is voorzien.

Rekenresultaten.
De maximale gevelbelasting op de deel-locatie naast de P-garage bedraagt (60,71-5)=56 dB(A) bij een rooilijn-afstand tot de wegas van ca. 26,5 m'.

Het terugliggende deel van de andere deel-locatie heeft een maximale gevelbelasting van (60,18-5)=55 dB(A) bij een rooilijn-afstand tot de wegas van ca. 29,4 m'.

De vlak langs de weg gelegen gevels, rooilijn-afstand ca. 12,5 m', ondervinden een maximale gevelbelasting van (64,17-5)=59 dB(A).

Motivering voor ontheffing.
De verkeersintensiteit kan in de voorziene plannen niet nog verder verlaagd worden omdat het in principe om bestemmingsverkeer gaat. Het wegdek bestaat ter plaatse al uit fijn dicht asfaltbeton terwijl de verkeersintensiteit niet hoog genoeg is om twinlay verantwoord toe te passen.

Geconcludeerd kan worden dat de voorziene gevelbelasting niet tot 50 dB(A) of minder gereduceerd kan worden.

Daarom en omdat het gaat om het opvullen van een open plek in een typisch stedelijke omgeving kan in principe ontheffing voor een hogere waarde verleend worden.

Conclusie.
Een hogere waarde is vereist van respectievelijk 55, 56 en 59 dB(A) vanwege de Markendaalseweg voor de verschillende deel-locaties.

Ook hier moeten alle woningen over geluidluwe gevels kunnen beschikken. Met name de hoekoplossingen vergen daarom de nodige creativiteit. Ook de ontsluiting van het MAB/V&D-complex en de parkeer-garage vragen grote aandacht om hinder voor nieuw te bouwen woningen te voorkomen.

Locaties met uitwerkings- wijzigingsbevoegdheid 20 t/m 25.

5.20 Terrein Beyerd - Vlaszak.
Deze locatie doet thans dienst als parkeerterrein en moet ook in de toekomst (ondergronds) parkeermogelijkheden blijven bieden. Gedacht wordt aan een bestemming gemengde doeleinden. Hierin kan de begane grond ook voorzien in functies als winkels, horeca en dienstverlening. De verdiepingen krijgen in ieder geval een woonbestemming.

De Kloosterstraat en de Pasbaan hebben een ondergeschikte verkeersfunctie en dienen als 30 km/uur gebied te worden ingericht.

De toegang tot de parkeerruimte is zo direct mogelijk op de Claudius Prinsenlaan gedacht, via de Kloosterstraat.
Hierbij mogen de bestaande woningen op de hoek Kloosterlaan - Claudius Prinsenlaan niet aanmerkelijk zwaarder belast worden dan in de huidige situatie het geval is.

De Claudius Prinsenlaan en de Vlaszak zijn de relevante wegverkeerslawaaibronnen.

Rekenresultaat.
De (55-5)=50 dB(A) contouren van beide wegen ter hoogte van de 4e bouwlaag (=10.5 m') zijn op tekening aangegeven.

Rondom de toegang tot de parkeervoorziening ligt een hinderzone waarin sprake kan zijn van lawaai, luchtverontreiniging en stank. Nieuw te projecteren woningen dienen niet in deze hinderzone te worden gesitueerd.
Het ligt dan voor de hand deze zone te gebruiken om de hinder vanwege de parkeerontsluiting èn de geluidbelasting vanwege de Claudius Prinsenlaan te minimaliseren.

Het geheel biedt voldoende mogelijkheden om woningen zodanig te situeren, al dan niet door afscherming met geluidongevoelige bebouwing, dat de voorkeursgrenswaarde van 50 dB(A) vanwege de Claudius Prinsenlaan en de Vlaszak niet wordt overschreden èn dat ook mogelijke hinder vanwege de ontsluiting van de parkeergarage geen rol meer speelt.

Er zijn dan ook geen argumenten om een ontheffing voor een hogere waarde vanwege de Claudius Prinsenlaan en de Vlaszak te verkrijgen.

Conclusie.
Voldaan moet worden aan de voorkeursgrenswaarde van 50 dB(A) voor zowel de Claudius Prinsenlaan als de Vlaszak.

5.21 Het Chassé-veld.

Deze locatie heeft de bestemming grootschalige centrumdoeleinden. Hieronder zijn geen geluidgevoelige bestemmingen, zoals de Wgh deze definieert, aanwezig.
Hoofdonderdeel is en blijft hier het grote open terrein dat beschikbaar moet blijven voor parkeren en voor evenementen als bijvoorbeeld de jaarlijkse kermis.
Door dit terrein iets te roteren ontstaat de mogelijkheid om langs de singel bebouwing te creëren.

Rekenresultaat.
De geluidbelasting op de singelgevel vanwege de Wilhelminasingel bedraagt ca. (60-5)=55 dB(A).
De Claudius Prinsenlaan levert een maximale gevelbelasting op van (63-5)=58 dB(A) op de westelijke terreingrens.

Conclusie.
De Wgh legt hier geen beperkingen op omdat het geen geluidgevoelige bestemmingen betreft.

5.22 Het "Mols-terrein".

Dit gebied, gelegen tussen de Keizerstraat en de Ginnekenstraat, heeft de bestemming centrumdoeleinden, nader uit te werken. Op de verdiepingen bestaat de mogelijkheid voor wonen en of detailhandel.

Het betreft een terrein dat nu vrijwel volledig is omringd met stedelijke bebouwing. Alleen de Keizerstraat is hier in het kader van de Wgh relevant. Het verkeerslawaai van de Oude Vest en Houtmarkt wordt effectief afgeschermd door de massieve bouwblokken van het PTT-gebouw en van de Houtmarktpassage.

Het gebied dient nu als parkeerterrein. Deze parkeerfunctie moet behouden blijven, in de vorm van een ondergrondse parkeergarage, en kan gekoppeld worden met de aanwezige parkeergarage in de Houtmarktpassage. Volstaan kan dan worden met één ontsluiting.

Rekenresultaten.
In de rooilijn langs de Keizerstraat bedraagt de geluidbelasting maximaal (65,01-5)=60 dB(A) vanwege deze weg.

De verkeerslawaaibelasting vanwege de Keizerstraat is geconcentreerd in een zone rond de ontsluiting van het terrein op de Keizerstraat. De (60-5)=55 dB(A) en de (55-5)=50 dB(A) contouren zijn op tekening aangegeven. Genoemde waarden gelden voor een waarneemhoogte van 10,5 m'.

De ontsluiting van de nieuwe en de bestaande parkeergarage kent ook een hinderzone vanwege lawaai, luchtverontreiniging en stank.

Het ligt ook hier voor de hand, net als bij de locatie Beyerd - Vlaszak, deze zone te gebruiken om de hinder vanwege de parkeerontsluiting èn de geluidbelasting vanwege de Keizerstraat te minimaliseren.

Mogelijkheden daartoe kunnen liggen in het aanhouden van grotere afstanden of effectiever nog in het afschermen van het verkeerslawaai

èn de hinderzone rond de toegang tot de parkeervoorzieningen door niet geluidgevoelige bebouwing of een andere afscherming.

Nieuw te projecteren woningen dienen uit deze hinderzone te blijven.

Er zijn in deze omstandigheid geen argumenten voorhanden om een ontheffing vanwege het verkeerslawaai van de Keizerstraat te verkrijgen. Niet geluidgevoelige bestemmingen kunnen als extra buffer dienen tussen de hinderzone en de woon- en verblijfsgebieden.

Conclusie.
Voldaan moet worden aan de voorkeursgrenswaarde van 50 dB(A).

5.23 Wasserij de Zon - Concordia.
Deze locatie betreft wasserij de Zon op de hoek Markendaalseweg - Marksingel. Ontwikkelingen kunnen pas plaatsvinden nadat de wasserij is verplaatst. Via een wijzigingsbevoegdheid zou een bestemming wonen gerealiseerd kunnen worden.

Het gebied kan toegang geven aan het binnenterrein achter de voormalige schouwburg Concordia, dat reeds is beschreven als ontwikkelingslocatie nummer 9.
Gedacht wordt aan bebouwingsranden langs de Markendaalseweg en de Marksingel die aansluiten bij de reeds aanwezige bebouwing.

De relevante wegen zijn hier de Markendaalseweg en de Vredenburghsingel, deze laatste reikt nog net met haar zone tot in dit gebied. De Marksingel dient als een 30 km/uur gebied bestempeld te worden en is daarmee niet gezoneerd.

Rekenresultaten.
De Vredenburghsingel blijft ruim beneden de (55-5)=50 dB(A).
De maximale gevelbelasting vanwege de Markendaalseweg bedraagt (67,99-5)=63 dB(A) als de klinkerbestrating gehandhaafd blijft. Indien er daarentegen een fijn dichtasfaltbeton wegdek komt daalt de maximale geluidbelasting tot (63,83-5)=59 dB(A).

Motivering voor ontheffing.
De verkeersintensiteit kan gezien de functie van de Markendaalseweg niet verder worden teruggedrongen en ook toepassing van een asfalt wegdek kan de geluidbelasting niet tot de voorkeursgrenswaarde of lager terugdringen.
Een geluidarmer wegdek blijft echter wel dringend gewenst. Zie hiertoe ook het gestelde bij de locaties 10, 12 en de hierna te onderzochte ontwikkelingslocatie 24 (Zuidelijke deel van de Seeligkazerne).

Omdat er verder sprake is van het opvullen van een open plaats tussen reeds aanwezige bebouwing, van vervanging van bestaande bebouwing en van afscherming van het achterliggende gebied kan in principe ontheffing verleend worden.

Conclusie.
Er dient ontheffing gevraagd te worden voor een hogere waarde vanwege de Markendaalseweg van 63 dB(A) bij handhaving van de klinkers of van maximaal 59 dB(A) indien asfalt toegepast wordt.

5.24 Zuidelijk deel Seeligkazerne.

Indien het bestaande kazernecomplex opgeheven wordt in de komende jaren ontstaat er via een wijzigingsbevoegdheid ruimte voor "groen en wonen".
Een park dat aansluit op de Mark in het zuid-westen van het gebied zou hoofdelement in het geheel moeten worden.
Woonbebouwing moet zich aan de noordzijde concentreren langs de Fellenoordstraat en ook op de hoek met de Markendaalseweg is woonbebouwing voorzien.

Relevant zijn hier de Fellenoordstraat en de Markendaalseweg alsmede de Vredenburghsingel die met haar zone van 200 m' bijna tot aan de Fellenoordstraat reikt.

Een eventuele auto-ontsluitingsroute voor het gehele complex dient als 30 km/uur gebied of woonerf te worden ingericht onder meer om te voorkomen dat ook hiervan verkeerslawaaihinder zal worden ondervonden.

Rekenresultaten.

	etmaalwaarde geluidbelasting t.p.v. de aangegeven rooilijn
Markendaalseweg, bestaande klinkerverharding.	
1e bouwlaag	(68-5)= 63 dBA
2e bouwlaag	(68-5)= 63 dBA
3e bouwlaag	(68-5)= 63 dBA
4e bouwlaag	(67-5)= 62 dBA
Markendaalseweg, indien fijn asfalt.	
1e bouwlaag	(64-5)= 59 dBA
2e bouwlaag	(64-5)= 59 dBA
3e bouwlaag	(64-5)= 59 dBA
4e bouwlaag	(63-5)= 58 dBA
Fellenoordstraat.	
1e bouwlaag	(62-5)= 57 dBA
2e bouwlaag	(63-5)= 58 dBA
3e bouwlaag	(62-5)= 57 dBA
4e bouwlaag	(62-5)= 57 dBA
Vredenburghsingel, bestaande klinkerverharding,	
1e t/m 4e laag	< (55-5)= 50 dBA

De (55-5)=50 dB(A) grens van de Fellenoordstraat ligt op 50 m' uit de wegas.

Zowel vanwege de Fellenoordstraat als de Markendaalseweg wordt de voorkeursgrenswaarde overschreden.

Motivering voor ontheffing.
Gezien de functie van deze wegen in de verkeersafwikkeling van de binnenstad kan niet verwacht worden dat de verkeersintensiteit drastisch zal kunnen verminderen.

Situering van een deel van de woonbebouwing op een afstand van 50 m' of meer tot de as van de Fellenoordstraat resulteert in een geluidbelasting van (55-5)=50 dB(A) op de gevel.

Vervanging van klinkers door fijn asfalt op de Markendaalseweg resulteert in een geluidreductie van ca. 4 dB(A). Dat is vergelijkbaar met een vermindering van het verkeersaanbod met ca. 60 %.
Een belangrijk motief voor vervanging van de klinkers door asfalt is dat ook de bestaande woningen daar profijt van hebben maar vooral ook dat de woningen in de directe omgeving aan de overzijde van de Markendaalseweg gecompenseerd worden voor de toename van het verkeerslawaai als gevolg van de geluidreflecties tegen de gevel van de nieuwe bebouwing.

Ook na deze maatregelen blijft de maximale geluidbelasting op diverse plaatsen toch nog hoger dan de voorkeursgrenswaarde van 50 dB(A).

Omdat er sprake is van vervanging van bestaande bebouwing, met name op de hoek Markendaalseweg - Fellenoordstraat, opvulling van een open plaats c.q. verdichting in een typisch stedelijke omgeving wordt voldaan aan de sub-criteria en kan in principe ontheffing verleend worden.

Als aanvullende voorwaarde geldt bij geluidbelastingen hoger dan 55 dB(A) dat elke woning dient te kunnen beschikken over een geluidluwe gevel. Met name hoekoplossingen verdienen daarbij alle aandacht.

Conclusie.
Ontheffing dient gevraagd te worden voor een geluidbelasting vanwege:
de Fellenoordstraat : (63-5)=58 dB(A).
de Markendaalseweg : (68-5)=63 dB(A), bestaand klinkerwegdek.
: (64-5)=59 dB(A), indien fijn asfaltbeton.
Vervanging van het klinkerwegdek door asfalt is hier dringend gewenst.

5.25 K.M.A.-terrein.
Dit betreft een grotendeels onbebouwd terrein met vrij zicht op de Academiesingel. Gezien de hoogteligging van enkele belangrijke industriële lawaaibronnen kan ook gesproken worden van een nagenoeg vrij zicht op de suikerfabriek van de CSM.
Het spoorweglawaai wordt in voldoende mate afgeschermd door de tussenliggende bebouwing langs de Academiesingel en de Spoorstraat.

De bestemming is bijzondere doeleinden. Dit omvat onder andere onderwijsvoorzieningen, maatschappelijke voorzieningen en woondoeleinden, met los van dit laatste, de mogelijkheid van dienstwoningen.
De normstelling voor deze geluidgevoelige categoriën is dezelfde.

Het ligt in het voornemen het terrein verder te ontwikkelen door een combinatie van bebouwing en een langzaamverkeersroute van het station naar de binnenstad.

Rekenresultaten.

Industrielawaai.
De locatie ligt tussen de 55 en de 50 dB(A) contour. De aanwezige bestaande bebouwing schermt het industrielawaai niet af van het KMA-terrein. De geluidbelasting op 10.5 m' hoogte bedraagt volgens nadere berekening ca. 53,3 dB(A).

Wegverkeerslawaai.
De maximale geluidbelasting vanwege de Academiesingel bedraagt op een afstand van 60 m' uit de as van de weg (60-5)=55 dB(A). De (55-5)=50 dB(A) contour ligt op 140 m' uit de wegas. Hierbij is rekening gehouden met de toegestane gebouwhoogte van 15 m'.

Motivering voor ontheffing.

Industrielawaai.
Zolang het saneringsonderzoek niet voltooid is en daarover overleg gevoerd is met alle partijen kan GS géén ontheffing verlenen.

Wegverkeerslawaai.
De Academiesingel vervult een belangrijke rol in de hoofdwegenstructuur waardoor de verkeersintensiteit niet drastisch kan afnemen, zeker niet zolang plannen voor de spoorzone nog niet zijn uitgevoerd. Toepassing van twinlay verlegt de (55-5)=50 dB(A) grens van 140 naar 100 m' uit de wegas. De geluidbelasting op ca. 60 m' uit de wegas zal dus nog altijd hoger dan 50 dB(A) zijn.

In de grote open ruimte die er thans is met aan de westzijde het exercitieterrein en de historische bebouwing en aan de oostzijde het park Valkenberg is er met deze relatief kleine locatie geen sprake van het opvullen van een open plaats tussen reeds aanwezige bebouwing en van verdichting van de bebouwing. Criteria voor ontheffing ontbreken dus.
Alleen indien voldoende afstand tot de Academiesingel wordt gehouden kan de geluidbelasting onder de 50 dB(A) blijven. Maar ook kan in principe een niet-geluidgevoelig gebouw voldoende afscherming bieden aan een geluidgevoelige bestemming.

Bij het aanwezige wegdek is deze afstand minimaal 140 m' en bij toepassing van twinlay is dat minimaal 100 m'.

Conclusie.
Vooralsnog kan vanwege het industrielawaai geen ontheffing verleend worden.
Ten aanzien van wegverkeerslawaai zijn geen criteria aanwezig die een ontheffing voor een hogere waarde dan 50 dB(A) toelaten.

Dus afgezien van het industrielawaai beletsel dient vanwege het wegverkeerslawaai hier:

a. voldoende afstand gehouden te worden, 100 of 140 m' afhankelijk van het soort wegdek,
   of,
b. geluidafschermende niet-geluidgevoelige bebouwing aanwezig te zijn. De resulterende verkeerslawaaibelasting op de geluidgevoelige bestemming dient dan in detail bepaald te worden teneinde te kunnen beoordelen of aan de voorwaarde van de maximale toelaatbare geluidbelasting van (55-5) = 50 dB(A) wordt voldaan.

De bouw van niet-geluidgevoelige bestemmingen wordt hierdoor uiteraard niet belemmerd.

6. Eindconclusie.
Op nagenoeg alle ontwikkelingslocaties en locaties met uitwerkings- of wijzigingsbevoegdheid is het in principe mogelijk te voldoen aan de randvoorwaarden van de Wet geluidhinder.

In de meeste gevallen moet dan wel een ontheffing voor een hogere waarde van de geluidbelasting verkregen worden. Gezien de situering van deze locaties in druk stedelijk gebied is dat onvermijdelijk. Deze ontheffingen dienen per lawaaisoort verleend te worden door GS.

Industrielawaai.
Meest problematisch, althans voorlopig, is het onderdeel industrielawaai.
Want GS kan geen ontheffing verlenen voor eventuele benodigde hogere waarden dan 50 dB(A) tot duidelijkheid is verschaft in de toekomstige reëel te verwachten geluidbelasting vanwege het industrieterrein Breda-Noord/Terheijden.

Het hiervoor benodigde onderzoek, het zogenaamde Jumbo-project, is najaar 1994 gestart. Dit geldt voor de locaties:
1. Schorsmolenstraat, (het klooster),
4. Donkvaart - Haagdijk,
25. K.M.A.-terrein.

De geprojecteerde woningen op locatie 2 (Nieuwe Prinsenkade) zullen niet alleen van het industrielawaai maar ook van het rail- en wegverkeerslawaai afgeschermd moeten worden. Dit vooral vanwege de cumulatie van maar liefst drie lawaaisoorten waarvan hier sprake is en de hoeksituering langs drukke verkeersaders.
Alleen afschermende geluidongevoelige bebouwing is hier voldoende effectief. Zeker als daardoor ook bereikt kan worden dat de woningen geen last zullen ondervinden van de ontsluiting van de parkeervoorziening.

Railverkeerslawaai.
Het railverkeerslawaai vormt voor geen enkele hier onderzochte ontwikkelingslocatie een belemmering.

Wegverkeerslawaai.
De ontwikkelingslocatie 6 (Oude Vest), met bestemming gemengde doeleinden, kan niet in een geluidluwe gevel voorzien. De bestemming wonen dient daar te worden uitgesloten.

Het wegverkeerslawaai, kan in principe op diverse locaties, nog enigszins worden gereduceerd.

Bij het verzoek voor een hogere waarde dient bekend te zijn welke geluidreducerende maatregelen genomen worden en binnen welke periode. Hier zijn dat met name de mogelijke toepassing van geluidarmere wegdekken.

In het voorliggende akoestisch rapport zijn de niet-gezoneerde wegen, conform de regels van de Wet geluidhinder, niet onderzocht. Niet gezoneerd zijn alle wegen die formeel als 30 km/uur gebied, of als woonerf zijn aangemerkt.
Daarnaast zijn uiteraard niet onderzocht de voetgangersgebieden

in het winkelgebied en wegen of stegen die een langzaam verkeersroute vormen.

Het is echter noodzakelijk om te beschikken over het formele besluit tot 30 km/uur gebieden of woonerven. Indien dat niet gebeurt zijn deze wegen gezoneerd en moet akoestisch onderzoek plaatsvinden waarbij de grenswaarden van de Wet geluidhinder in acht genomen dienen te worden.

BIJLAGEN.

Overzicht van verkeersgegevens.

tabel 1.1 BESTAANDE situatie 1994, SINGELROUTE.

straat	soort wegdek	weg_ code	repr.snelh. in km/uur LV+MV	repr.snelh. in km/uur ZV	Etmaalintensiteit en dag/nacht_ % mvt/ etmaal	dag_ %	nacht_ %	categorie_verdeling DAG gem. % vv	DAG gem. % zv	NACHT gem. % vv	NACHT gem. % zv	DAG_periode aantallen mvt/uur LV	MV	ZV	NACHT_periode aantallen mvt/uur LV	MV	ZV	maat_ gevende periode
Tramsingel	f.asf.	3	55	50	21056	6,5	0,8	6,2	40,0	6,9	49,0	1284	50,9	33,9	157	5,9	5,7	NACHT
Tramsingel	f.asf.	3	55	50	23589	6,5	0,8	6,2	40,0	6,9	49,0	1438	57,0	38,0	176	6,6	6,4	NACHT
Tramsingel	f.asf.	3	55	50	16908	6,5	0,8	6,2	40,0	6,9	49,0	1031	40,9	27,3	126	4,8	4,6	NACHT
Tramsingel	f.asf.	3	55	50	14194	6,5	0,8	6,2	40,0	6,9	49,0	865	34,3	22,9	106	4,0	3,8	NACHT
Weerijssingel	f.asf.	3	55	50	4558	6,5	0,8	6,2	40,0	6,9	49,0	278	11,0	7,3	34	1,3	1,2	NACHT
Vredenburhsingel	f.asf.	3	55	50	6798	6,5	0,8	6,2	40,0	6,9	49,0	414	16,4	11,0	51	1,9	1,8	NACHT
Irenestraat	f.asf.	3	55	50	12362	6,5	0,8	6,2	40,0	6,9	49,0	754	29,9	19,9	92	3,5	3,3	NACHT
Julianalaan	f.asf.	3	55	50	20586	6,5	0,8	6,2	40,0	6,9	49,0	1255	49,8	33,2	153	5,8	5,6	NACHT
Boeimeersingel	f.asf.	3	55	50	20586	6,5	0,8	6,2	40,0	6,9	49,0	1255	49,8	33,2	153	5,8	5,6	NACHT
Wilhelminasingel	f.asf.	3	55	50	23082	6,5	0,8	6,2	40,0	6,9	49,0	1407	55,8	37,2	172	6,5	6,2	NACHT
Wilhelminasingel	f.asf.	3	55	50	20237	6,5	0,8	6,2	40,0	6,9	49,0	1234	48,9	32,6	151	5,7	5,5	NACHT
Wilhelminasingel	f.asf.	3	55	50	17005	6,5	0,8	6,2	40,0	6,9	49,0	1037	41,1	27,4	127	4,8	4,6	NACHT
Wilhelminasingel	f.asf.	3	55	50	18066	6,5	0,8	6,2	40,0	6,9	49,0	1101	43,7	29,1	135	5,1	4,9	NACHT
Wilhelminasingel	f.asf.	3	55	50	15992	6,5	0,8	6,2	40,0	6,9	49,0	975	38,7	25,8	119	4,5	4,3	NACHT
Wilhelminasingel	f.asf.	3	55	50	15726	6,5	0,8	6,2	40,0	6,9	49,0	959	38,0	25,4	117	4,4	4,3	NACHT
Wilhelminasingel	f.asf.	3	55	50	11396	6,5	0,8	6,2	40,0	6,9	49,0	695	27,6	18,4	85	3,2	3,1	NACHT
Oranjesingel	twinlay	3	55	50	12240	6,5	0,8	6,2	40,0	6,9	49,0	746	29,6	19,7	91	3,4	3,3	NACHT
Delpratsingel	f.asf.	3	55	50	6763	6,5	0,8	6,2	40,0	6,9	49,0	412	16,4	10,9	50	1,9	1,8	NACHT
Delpratsingel	f.asf.	3	55	50	5090	6,5	0,8	6,2	40,0	6,9	49,0	310	12,3	8,2	38	1,4	1,4	NACHT
Delpratsingel	f.asf.	3	55	50	7019	6,5	0,8	6,2	40,0	6,9	49,0	428	17,0	11,3	52	2,0	1,9	NACHT
Academiesingel	f.asf.	3	55	50	15943	6,5	0,8	6,2	40,0	6,9	49,0	972	38,6	25,7	119	4,5	4,3	NACHT
Academiesingel	f.asf.	3	55	50	16606	6,5	0,8	6,2	40,0	6,9	49,0	1012	40,2	26,8	124	4,7	4,5	NACHT
Academiesingel	f.asf.	3	55	50	17608	6,5	0,8	6,2	40,0	6,9	49,0	1074	42,6	28,4	131	5,0	4,8	NACHT
Academiesingel	f.asf.	3	55	50	40183	6,5	0,8	6,2	40,0	6,9	49,0	2450	97,2	64,8	299	11,3	10,9	NACHT

tabel 1.2 BESTAANDE situatie 1994, PARKEER-ONTSLUIT-ROUTE WEST.

straat	soort wegdek	weg_ code	repr.snelh. in km/uur LV+MV	repr.snelh. in km/uur ZV	Etmaalintensiteit en dag/nacht_ % mvt/ etmaal	dag_ %	nacht_ %	categorie_verdeling DAG gem. % vv	DAG gem. % zv	NACHT gem. % vv	NACHT gem. % zv	DAG_periode aantallen mvt/uur LV	MV	ZV	NACHT_periode aantallen mvt/uur LV	MV	ZV	maat_ gevende periode
Nieuwe Prinsenkade	f.asf.	4	55	50	19026	6,5	0,7	3,3	15,0	3,8	15,7	1196	34,7	6,1	128	4,3	0,8	NACHT
Nieuwe Prinsenkade	f.asf.	4	55	50	13104	6,5	0,7	3,3	15,0	3,8	15,7	824	23,9	4,2	88	3,0	0,6	NACHT
Gedempte Haven	f.asf.	4	55	50	12148	6,5	0,7	3,3	15,0	3,8	15,7	764	22,1	3,9	82	2,7	0,5	NACHT
Markendaalseweg	f.asf.	4	55	50	11319	6,5	0,7	3,3	15,0	3,8	15,7	711	20,6	3,6	76	2,5	0,5	NACHT
Markendaalseweg	f.asf.	4	55	50	13282	6,5	0,7	3,3	15,0	3,8	15,7	835	24,2	4,3	89	3,0	0,6	NACHT
Markendaalseweg	f.asf.	4	55	50	12958	6,5	0,7	3,3	15,0	3,8	15,7	814	23,6	4,2	87	2,9	0,5	NACHT
Markendaalseweg	f.asf.	4	55	50	7465	6,5	0,7	3,3	15,0	3,8	15,7	469	13,6	2,4	50	1,7	0,3	NACHT
Markendaalseweg	f.asf.	4	55	50	8390	6,5	0,7	3,3	15,0	3,8	15,7	527	15,3	2,7	56	1,9	0,4	NACHT
Nieuwe Ginnekenstraat	klink.	4	50	45	9219	6,5	0,7	3,3	15,0	3,8	15,7	579	16,8	3,0	62	2,1	0,4	NACHT
Nieuwe Ginnekenstraat	klink.	4	50	45	11330	6,5	0,7	3,3	15,0	3,8	15,7	712	20,7	3,7	76	2,6	0,5	NACHT
v. Coothplein West	klink.	4	50	45	9219	6,5	0,7	3,3	15,0	3,8	15,7	579	16,8	3,0	62	2,1	0,4	NACHT
Fellenoordstraat	f.asf.	4	55	50	8043	6,5	0,7	3,3	15,0	3,8	15,7	506	14,7	2,6	54	1,8	0,3	NACHT
Fellenoordstraat	f.asf.	4	55	50	15120	6,5	0,7	3,3	15,0	3,8	15,7	950	27,6	4,9	102	3,4	0,6	NACHT
Gasthuisvelden	f.asf.	4	55	50	8243	6,5	0,7	3,3	15,0	3,8	15,7	518	15,0	2,7	56	1,8	0,3	NACHT
Fellenoordstraat	f.asf.	4	55	50	8641	6,5	0,7	3,3	15,0	3,8	15,7	543	15,8	2,8	58	1,9	0,4	NACHT
Schorsmolenstraat	f.asf.	4	50	45	9870	6,5	0,7	3,3	15,0	3,8	15,7	620	18,0	3,2	66	2,2	0,4	NACHT
Haagweg	klink.	4	50	50	3201	6,5	0,7	3,3	15,0	3,8	15,7	201	5,8	1,0	22	0,7	0,1	NACHT
Haagdijk	klink.	4	45	40	856	6,5	0,7	3,3	15,0	3,8	15,7	54	1,6	0,3	6	0,2	0,0	NACHT
Middellaan	f.asf.	4	50	50	6756	6,5	0,7	3,3	15,0	3,8	15,7	425	12,3	2,2	45	1,5	0,3	NACHT
Vismarkt	klink.	4	40	35	856	6,5	0,7	3,3	15,0	3,8	15,7	54	1,6	0,3	6	0,2	0,0	NACHT
Reigerstraat	klink.	4	45	35	856	6,5	0,7	3,3	15,0	3,8	15,7	54	1,6	0,3	6	0,2	0,0	NACHT

tabel 1.3 BESTAANDE situatie 1994, PARKEER-ONTSLUIT-ROUTE WEST.

straat	soort wegdek	weg_ code	repr.snelh. in km/uur LV+MV	repr.snelh. in km/uur ZV	Etmaalintensiteit en dag/nacht_ % mvt/ etmaal	dag_ %	nacht_ %	categorie_verdeling DAG gem. % vv	DAG gem. % zv	NACHT gem. % vv	NACHT gem. % zv	DAG_periode aantallen mvt/uur LV	MV	ZV	NACHT_periode aantallen mvt/uur LV	MV	ZV	maat_ gevende periode
J.F.Kennedylaan	f.asf.	4	55	50	5406	6,5	0,7	3,3	15,0	3,8	15,7	340	9,9	1,7	36	1,2	0,2	NACHT
J.F.Kennedylaan	f.asf.	4	55	50	8221	6,5	0,7	3,3	15,0	3,8	15,7	517	15,0	2,6	55	1,8	0,3	NACHT
Vlaszak	f.asf.	4	55	50	6342	6,5	0,7	3,3	15,0	3,8	15,7	399	11,6	2,0	43	1,4	0,3	NACHT
Kloosterplein	f.asf.	4	55	50	9009	6,5	0,7	3,3	15,0	3,8	15,7	566	16,4	2,9	61	2,0	0,4	NACHT
Kloosterplein	f.asf.	4	55	50	10436	6,5	0,7	3,3	15,0	3,8	15,7	656	19,0	3,4	70	2,3	0,4	NACHT
Keizerstraat	f.asf.	4	55	50	9208	6,5	0,7	3,3	15,0	3,8	15,7	579	16,8	3,0	62	2,1	0,4	NACHT
Keizerstraat	f.asf.	4	55	50	8495	6,5	0,7	3,3	15,0	3,8	15,7	534	15,5	2,7	57	1,9	0,4	NACHT
Vierwindenstraat	f.asf.	4	55	50	8495	6,5	0,7	3,3	15,0	3,8	15,7	534	15,5	2,7	57	1,9	0,4	NACHT
Cl. Prinsenlaan	f.asf.	4	55	50	6636	6,5	0,7	3,3	15,0	3,8	15,7	417	12,1	2,1	45	1,5	0,3	NACHT
Cl. Prinsenlaan	f.asf.	4	55	50	15236	6,5	0,7	3,3	15,0	3,8	15,7	958	27,8	4,9	103	3,4	0,6	NACHT
Molenstraat	klink.	4	45	35	856	6,5	0,7	3,3	15,0	3,8	15,7	54	1,6	0,3	6	0,2	0,0	NACHT
Catharinastraat	klink.	4	45	40	864	6,5	0,7	3,3	15,0	3,8	15,7	54	1,6	0,3	6	0,2	0,0	NACHT
Boschstraat	klink.	4	50	45	1250	6,5	0,7	3,3	15,0	3,8	15,7	79	2,3	0,4	8	0,3	0,1	NACHT
Nieuwe Boschstraat	klink.	4	50	45	2820	6,5	0,7	3,3	15,0	3,8	15,7	177	5,1	0,9	19	0,6	0,1	NACHT
Sophiastraat	f.asf.	4	50	50	16054	6,5	0,7	3,3	15,0	3,8	15,7	1009	29,3	5,2	108	3,6	0,7	NACHT
Sophiastraat	f.asf.	4	50	50	12067	6,5	0,7	3,3	15,0	3,8	15,7	758	22,0	3,9	81	2,7	0,5	NACHT
Nassaustraat	f.asf.	4	55	50	10995	6,5	0,7	3,3	15,0	3,8	15,7	691	20,0	3,5	74	2,5	0,5	NACHT
Mauritsstraat	klink.	4	45	45	7116	6,5	0,7	3,3	15,0	3,8	15,7	447	13,0	2,3	48	1,6	0,3	NACHT

tabel 2.1 PROGNOSEsituatie 2004, SINGELROUTE.

straat	soort wegdek	weg_ code	repr.snelh. in km/uur LV+MV	repr.snelh. in km/uur ZV	Etmaalintensiteit en dag/nacht_ % mvt/ etmaal	dag_ %	nacht_ %	categorie_verdeling DAG gem. % vv	DAG gem. % zv	NACHT gem. % vv	NACHT gem. % zv	DAG_periode aantallen mvt/uur LV	MV	ZV	NACHT_periode aantallen mvt/uur LV	MV	ZV	maat_ gevende periode
Tramsingel	twinl.*	3	55	50	18000	6,5	0,8	6,2	40,0	6,9	49,0	1097	43,5	29,0	134	5,1	4,9	NACHT
Tramsingel	twinl.*	3	55	50	18400	6,5	0,8	6,2	40,0	6,9	49,0	1122	44,5	29,7	137	5,2	5,0	NACHT
Tramsingel	twinl.*	3	55	50	22000	6,5	0,8	6,2	40,0	6,9	49,0	1341	53,2	35,5	164	6,2	6,0	NACHT
Tramsingel	twinl.*	3	55	50	20000	6,5	0,8	6,2	40,0	6,9	49,0	1219	48,4	32,2	149	5,6	5,4	NACHT
Weerijssingel	klink.	3	55	50	9000	6,5	0,8	6,2	40,0	6,9	49,0	549	21,8	14,5	67	2,5	2,4	NACHT
Vredenburghsingel	klink.	3	55	50	5800	6,5	0,8	6,2	40,0	6,9	49,0	354	14,0	9,3	43	1,6	1,6	NACHT
Irenestraat	klink.	3	55	50	9000	6,5	0,8	6,2	40,0	6,9	49,0	549	21,8	14,5	67	2,5	2,4	NACHT
Julianalaan	f.asf.	3	55	50	24000	6,5	0,8	6,2	40,0	6,9	49,0	1463	58,0	38,7	179	6,8	6,5	NACHT
Boeimeersingel	f.asf.	3	55	50	24000	6,5	0,8	6,2	40,0	6,9	49,0	1463	58,0	38,7	179	6,8	6,5	NACHT
Wilhelminasingel	f.asf.	3	55	50	22000	6,5	0,8	6,2	40,0	6,9	49,0	1341	53,2	35,5	164	6,2	6,0	NACHT
Wilhelminasingel	f.asf.	3	55	50	23000	6,5	0,8	6,2	40,0	6,9	49,0	1402	55,6	37,1	171	6,5	6,2	NACHT
Wilhelminasingel	f.asf.	3	55	50	22000	6,5	0,8	6,2	40,0	6,9	49,0	1341	53,2	35,5	164	6,2	6,0	NACHT
Wilhelminasingel	f.asf.	3	55	50	17400	6,5	0,8	6,2	40,0	6,9	49,0	1061	42,1	28,0	130	4,9	4,7	NACHT
Wilhelminasingel	f.asf.	3	55	50	16400	6,5	0,8	6,2	40,0	6,9	49,0	1000	39,7	26,4	122	4,6	4,4	NACHT
Wilhelminasingel	f.asf.	3	55	50	12300	6,5	0,8	6,2	40,0	6,9	49,0	750	29,7	19,8	92	3,5	3,3	NACHT
Oranjesingel	twinlay	3	55	50	16600	6,5	0,8	6,2	40,0	6,9	49,0	1012	40,1	26,8	124	4,7	4,5	NACHT
Delpratsingel	f.asf.	3	55	50	6000	6,5	0,8	6,2	40,0	6,9	49,0	366	14,5	9,7	45	1,7	1,6	NACHT
Delpratsingel	f.asf.	3	55	50	13100	6,5	0,8	6,2	40,0	6,9	49,0	799	31,7	21,1	98	3,7	3,5	NACHT
													82					
Academiesingel	f.asf.	3	55	50	13100	6,5	0,8	6,2	40,0	6,9	49,0	799	31,7	21,1	98	3,7	3,5	NACHT
Academiesingel	f.asf.	3	55	50	13300	6,5	0,8	6,2	40,0	6,9	49,0	811	32,2	21,4	99	3,7	3,6	NACHT
Academiesingel	f.asf.	3	55	50	30000	6,5	0,8	6,2	40,0	6,9	49,0	1829	72,5	48,4	223	8,4	8,1	NACHT

tabel 2.1 PROGNOSEsituatie 2004, PARKEER-ONTSLUIT-ROUTE WEST.

straat	soort wegdek	weg_ code	repr.snelh. in km/uur LV+MV	repr.snelh. in km/uur ZV	Etmaalintensiteit en dag/nacht_ % mvt/ etmaal	dag_ %	nacht_ %	categorie_verdeling DAG gem. % vv	DAG gem. % zv	NACHT gem. % vv	NACHT gem. % zv	DAG_periode aantallen mvt/uur LV	MV	ZV	NACHT_periode aantallen mvt/uur LV	MV	ZV	maat_ gevende periode
Nieuwe Prinsenkade	f.asf.	4	50	45	13000	6,5	0,7	3,3	15,0	3,8	15,7	817	23,7 17	4,2	88	2,9	0,5	NACHT
Gedempte Haven	f.asf.	4	50	45	8000	6,5	0,7	3,3	15,0	3,8	15,7	503	14,6 17	2,6	54	1,8	0,3	NACHT
Markendaalseweg	f.asf.	4	50	45	7000	6,5	0,7	3,3	15,0	3,8	15,7	440	12,8 17	2,3	47	1.6	0,3	NACHT
Markendaalseweg	klink.	4	50	45	8500	6,5	0,7	3,3	15,0	3,8	15,7	534	15,5 17	2,7	57	1,9	0,4	NACHT
Nieuwe Ginnekenstr.	klink.	4	50	45	8000	6,5	0,7	3,3	15,0	3,8	15,7	503	14,6 8	2,6	54	1,8	0,3	NACHT
V. Coothplein West	klink.	4	50	45	5300	6,5	0,7	3,3	15,0	3,8	15,7	333	9,7 8	1,7	36	1,2	0,2	NACHT
Fellenoordstraat	f.asf.	4	50	45	7000	6,5	0,7	3,3	15,0	3,8	15,7	440	12,8 23	2,3	47	1,6	0,3	NACHT
Gasthuisvelden	f.asf.	4	50	45	6000	6,5	0,7	3,3	15,0	3,8	15,7	377	10,9 15	1,9	40	1,3	0,3	DAG
Fellenoordstraat	f.asf.	4	50	45	6000	6,5	0,7	3,3	15,0	3,8	15,7	377	10,9 8	1,9	40	1,3	0,3	DAG
Schorsmolenstraat	f.asf.	4	50	45	4300	6,5	0,7	3,3	15,0	3,8	15,7	270	7,8	1,4	29	1,0	0,2	DAG
Haagweg	f.asf.	4	50	45	3100	6,5	0,7	3,3	15,0	3,8	15,7	195	5,7 8	1,0	21	0,7	0,1	DAG
Haagdijk	f.asf.	4	50	45	2000	6,5	0,7	3,3	15,0	3,8	15,7	126	3,6	0,6	13	0,4	0,1	DAG
Middellaan	f.asf.	4	50	45	3500	6,5	0,7	3,3	15,0	3,8	15,7	220	6,4 6	1,1	24	0,8	0,1	DAG
Vismarkt	klink.	4	50	45	3000	6,5	0,7	3,3	15,0	3,8	15,7	189	5,5	1,0	20	0,7	0,1	DAG
Reigerstraat	klink.	4	50	45	3000	6,5	0,7	3,3	15,0	3,8	15,7	189	5,5	1,0	20	0,7	0,1	DAG

tabel 2.2 PROGNOSEsituatie 2004, PARKEER-ONTSLUIT-ROUTE OOST.

straat	soort wegdek	weg_ code	repr.snelh. in km/uur LV+MV	repr.snelh. in km/uur ZV	Etmaalintensiteit en dag/nacht_ % mvt/ etmaal	dag_ %	nacht_ %	categorie_verdeling DAG gem. % vv	DAG gem. % zv	NACHT gem. % vv	NACHT gem. % zv	DAG_periode aantallen mvt/uur LV	MV	ZV	NACHT_periode aantallen mvt/uur LV	MV	ZV	maat_ gevende periode
J.F. Kennedybrug	f.asf.	4	50	45	9000	6,5	0,7	3,3	15,0	3,8	15,7	566	16,4	2,9	61	2,0	0,4	DAG
J.F. Kennedylaan	f.asf.	4	50	45	2000	6,5	0,7	3,3	15,0	3,8	15,7	126	3,6	0,6	13	0,4	0,1	DAG
Vlaszak	f.asf.	4	50	45	3000	6,5	0,7	3,3	15,0	3,9	15,7	189	5,5	1,0	20	0,7	0,1	DAG
Kloosterplein	f.asf.	4	50	45	7000	6,5	0,7	3,3	15,0	3,8	15,7	440	12,8	2,3	47	1,6	0,3	DAG
Keizerstraat	f.asf.	4	50	45	7000	6,5	0,7	3,3	15,0	3,8	15,7	440	12,8	2,3	47	1,6	0,3	DAG
Keizerstraat	f.asf.	4	50	45	8400	6,5	0,7	3,3	15,0	3,8	15,7	528	15,3	2,7	57	1,9	0,4	DAG
Vierwindenstraat	f.asf.	4	50	45	8400	6,5	0,7	3,3	15,0	3,8	15,7	528	15,3	2,7	57	1,9	0,4	DAG
Cl. Prinsenlaan	f.asf.	4	50	45	6000	6,5	0,7	3,3	15,0	3,8	15,7	377	10,9	1,9	40	1,3	0,3	DAG
Cl. Prinsenlaan	f.asf.	4	50	45	18000	6,5	0,7	3,3	15,0	3,8	15,7	1131	32,8	5,8	121	4,0	0,8	DAG
Molenstraat	f.asf.	4	50	45	1200	6,5	0,7	3,3	15,0	3,8	15,7	75	2,2	0,4	8	0,3	0,1	DAG
Catharinastraat	f.asf.	4	50	45	1000	6,5	0,7	3,3	15,0	3,8	15,7	63	1,8	0,3	7	0,2	0,0	DAG
Boschstraat	f.asf.	4	50	45	3000	6,5	0,7	3,3	15,0	3,8	15,7	189	5,5	1,0	20	0,7	0,1	DAG
Nieuwe Boschstraat	f.asf.	4	50	45	4000	6,5	0,7	3,3	15,0	3,8	15,7	251	7,3	1,3	27	0,9	0,2	DAG
Sophiastraat	f.asf.	4	50	45	8000	6,5	0,7	3,3	15,0	3,8	15,7	503	14,6	2,6	54	1,8	0,3	DAG
Nassaustraat	f.asf.	4	50	45	9000	6,5	0,7	3,3	15,0	3,8	15,7	566	16,4	2,9	61	2,0	0,4	DAG
Mauritsstraat	f.asf.	4	50	45	6000	6,5	0,7	3,3	15,0	3,8	15,7	377	10,9	1,9	40	1,3	0,3	DAG

tabel 3. O.V. bussen, prognosesituatie 2004.

straat	bussen/etmaal	bussen/gem. daguur
Delpratsingel	: 1275	82
J.F. Kennedylaan	: 960	62
Vlaszak	: 960	62
Kloosterplein	: 810	52
Karnemelkstraat	: 1050	68
Markendaalseweg	: 780	50
Sophiastraat	: 870	56
Nassaustraat	: 540	35
Irenestraat	: 300	19
Julianalaan	: 90	6
Boeimeersingel	: 90	6
Academiesingel	: 360	23
Nieuwe Prinsenkade	: 270	17
Gedempte Haven	: 270	17
Markendaalseweg	: 270	17
Nieuwe Ginnekenstr.	: 120	8
V. Coothplein West	: 120	8
Fellenoordstraat	: 360	23
Gasthuisvelden	: 240	15
Fellenoordstraat	: 120	8
Haagweg	: 120	8
Middellaan	: 90	6
Keizerstraat	: 240	15
Vierwindenstraat	: 240	15
Cl. Prinsenlaan	: 360	23
Nieuwe Boschstraat	: 240	15
Mauritsstraat	: 330	21

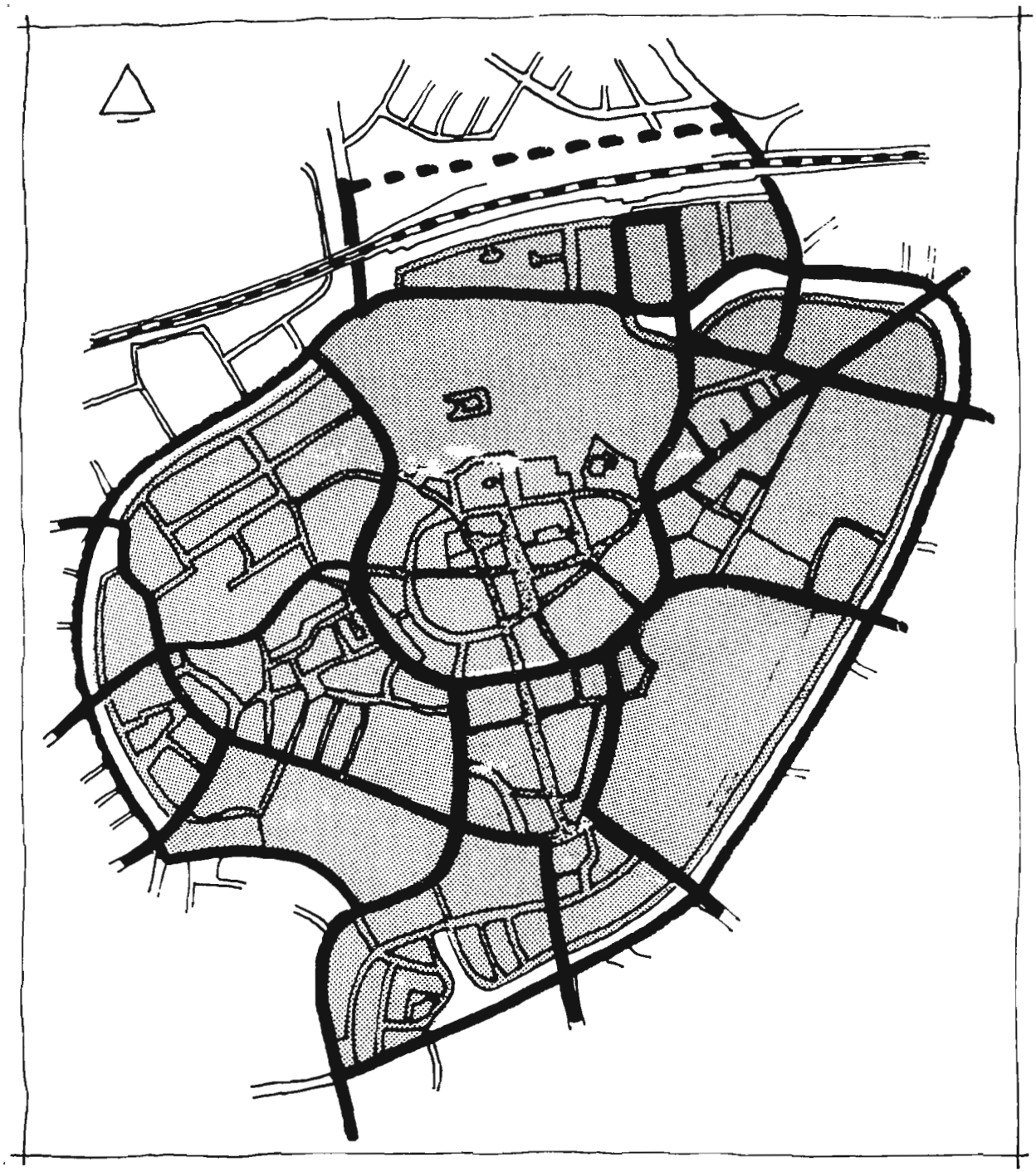
Het aantal bussen per gemiddeld daguur is gebaseerd op de volgende uitgangspunten.
Deze opgave is bedoeld voor de akoestische berekeningen en kan ook alleen daarvoor gebruikt worden.
Bussen rijden globaal vanaf 6 uur 's ochtends tot 24 uur 's nachts.
We rekenen voor de berekening van de gemiddelde daguur-frequentie met een periode van 6 tot 19 uur, dat zijn 13 uur. De avond rekenen we van 19 tot 24 uur, dat zijn 5 uur.
(De aangegeven perioden dienen alleen ter bepaling van de frequentie en hebben niets van doen met de te hanteren dag- en avond-periode voor akoestische berekeningen volgens de Wet geluidhinder)

De frequentie gedurende het gemiddelde daguur is 2 x de frequentie van het gemiddelde avonduur.
In formule vorm:

$$2 \times F \times 13 = \text{aantal bussen/dagperiode}$$
$$1 \times F \times 5 = \text{aantal bussen/avondperiode}$$
$$+$$
$$31 \times F = \text{aantal bussen/ etmaal}$$

Het gemiddelde daguur is bepalena. Het gemiddelde aantal bussen/daguur is dan: 2/31 van het aantal bussen/etmaal. De werkelijke bus-frequentie varieert sterk per uur en per dagdeel.

De frequentie volgens de dienstregeling bedraagt per 3 juli 1994 in de Karnemelkstraat circa 70 bussen/**spitsuur**.
Rekening houdend met de toekomstige gewenste frequentieverhoging wordt dat circa 75 bussen/**spitsuur**.
De voor de akoestische berekeningen aangenomen busfrequentie van 68 bussen/**gemiddeld daguur** zal de etmaalwaarde van de geluidbelasting dus zeker niet onderschatten getuige het voorbeeld van de Karnemelkstraat.

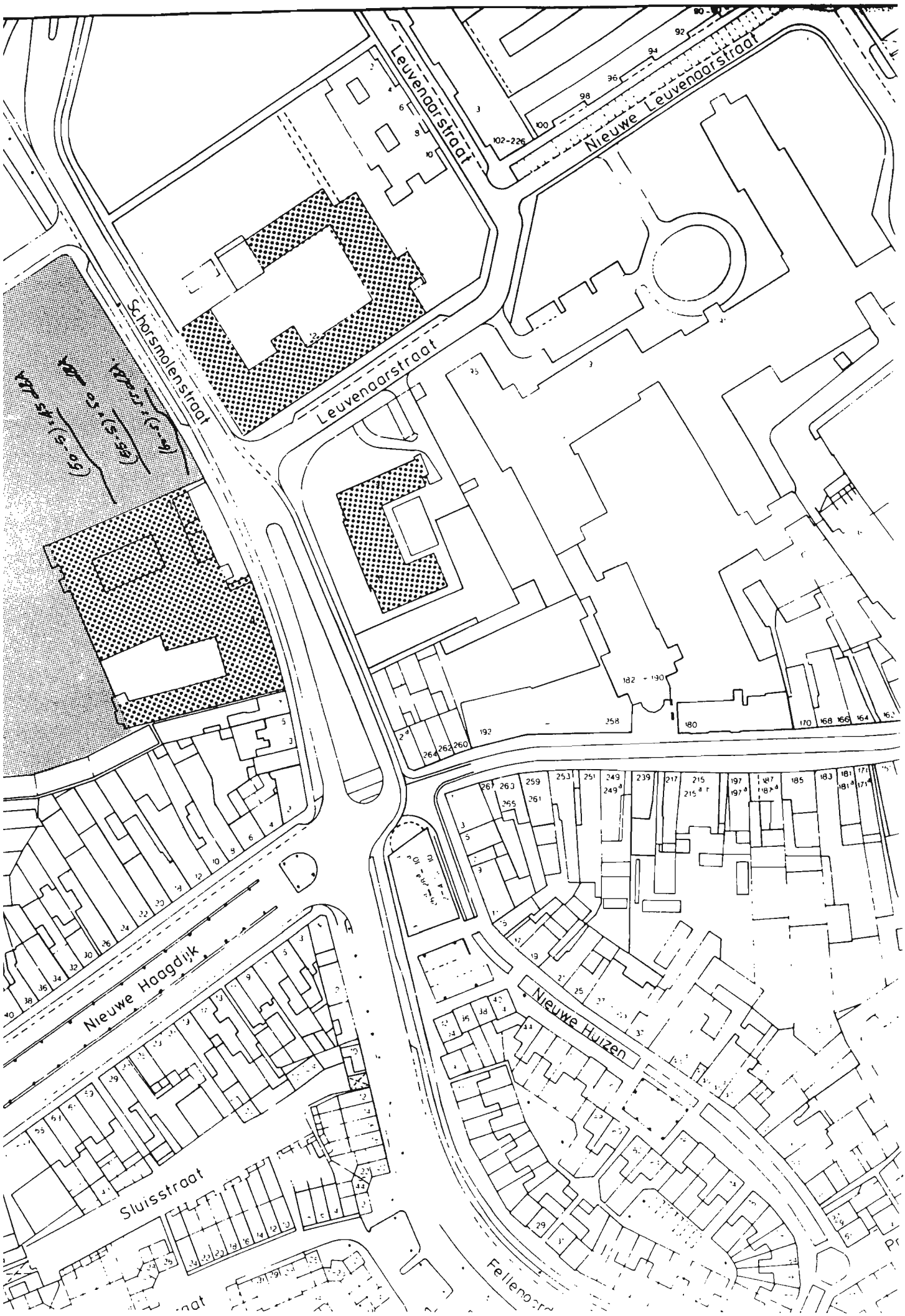


gezoneerde wegen.

de niet gezoneerde wegen zijn:

- wegen waarvoor een maximum snelheid geldt van 30 km/uur.
- wegen gelegen binnen een als woonerf aangeduid gebied.
- wegen afgesloten voor autoverkeer.
- langzaam verkeersroutes.
- voetgangersdomein in winkelgebied.

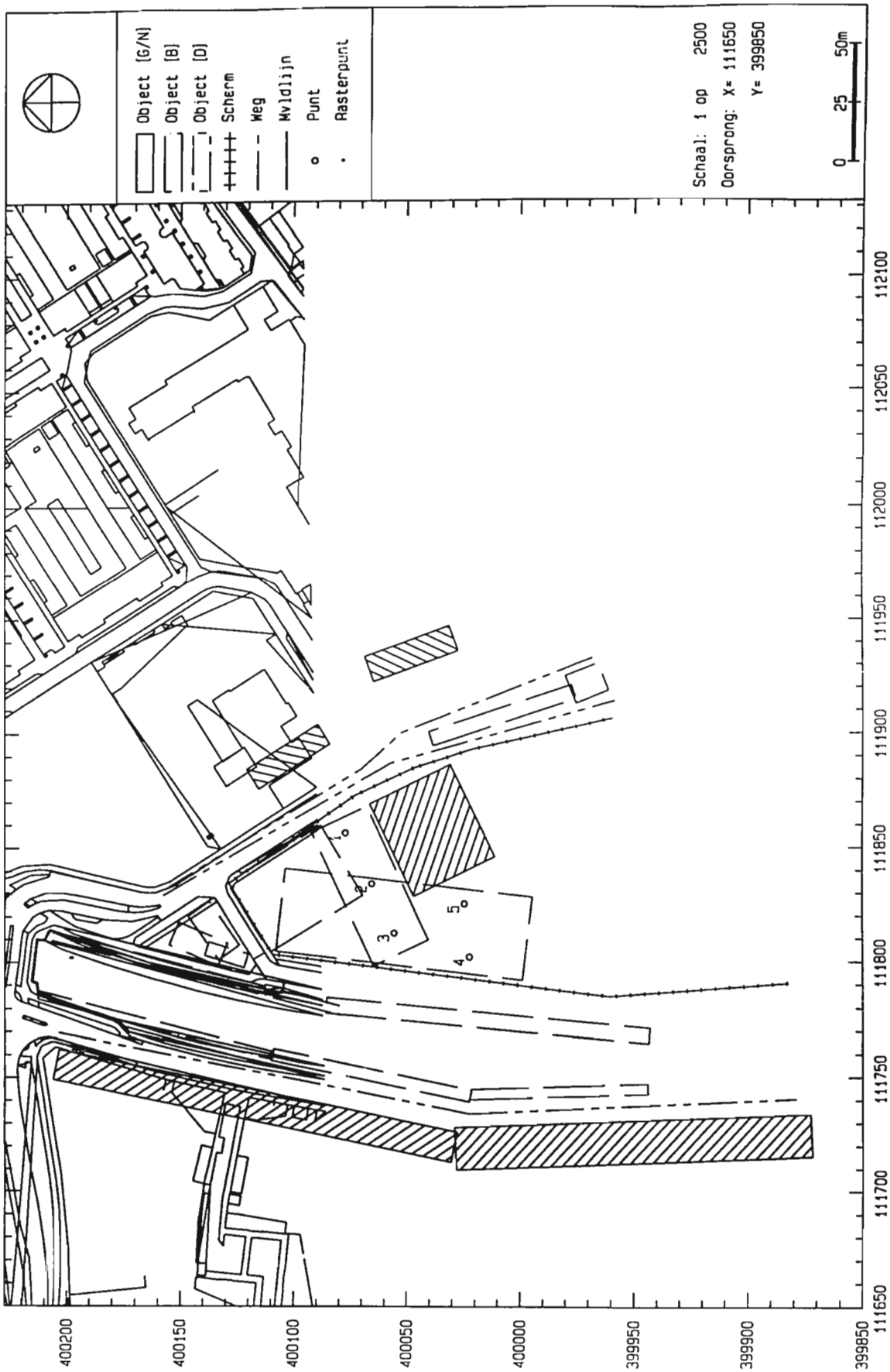
Overzichtstekening niet-gezoneerde wegen.



catie 1 Schorsmolenstraat, het klooster, geluidcontouren op 10.5 m' hoogte

locatie 1 Schorsmolenstraat, het klooster

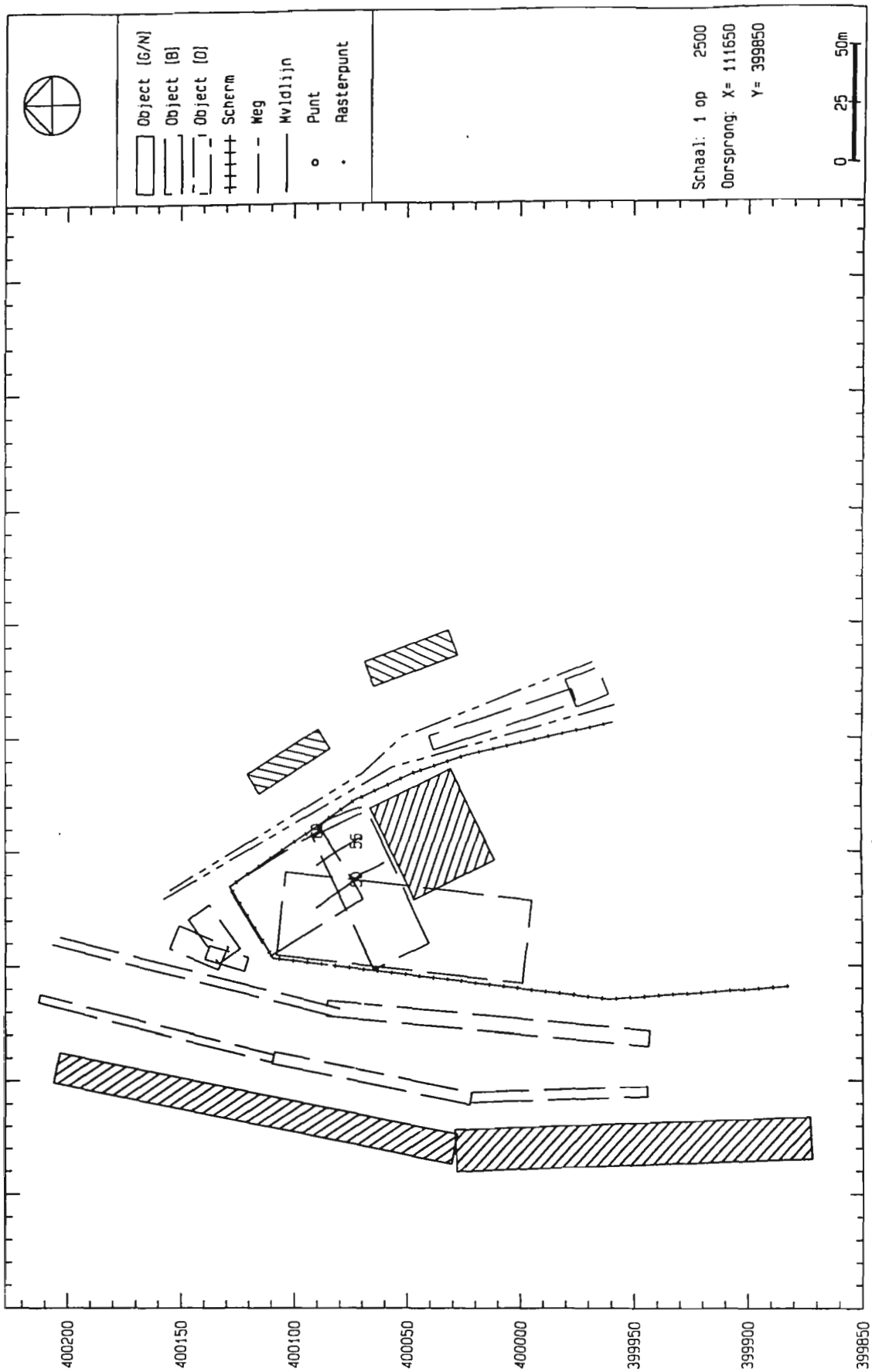
CENTRUM
Figuur



Ligging waarneempunten

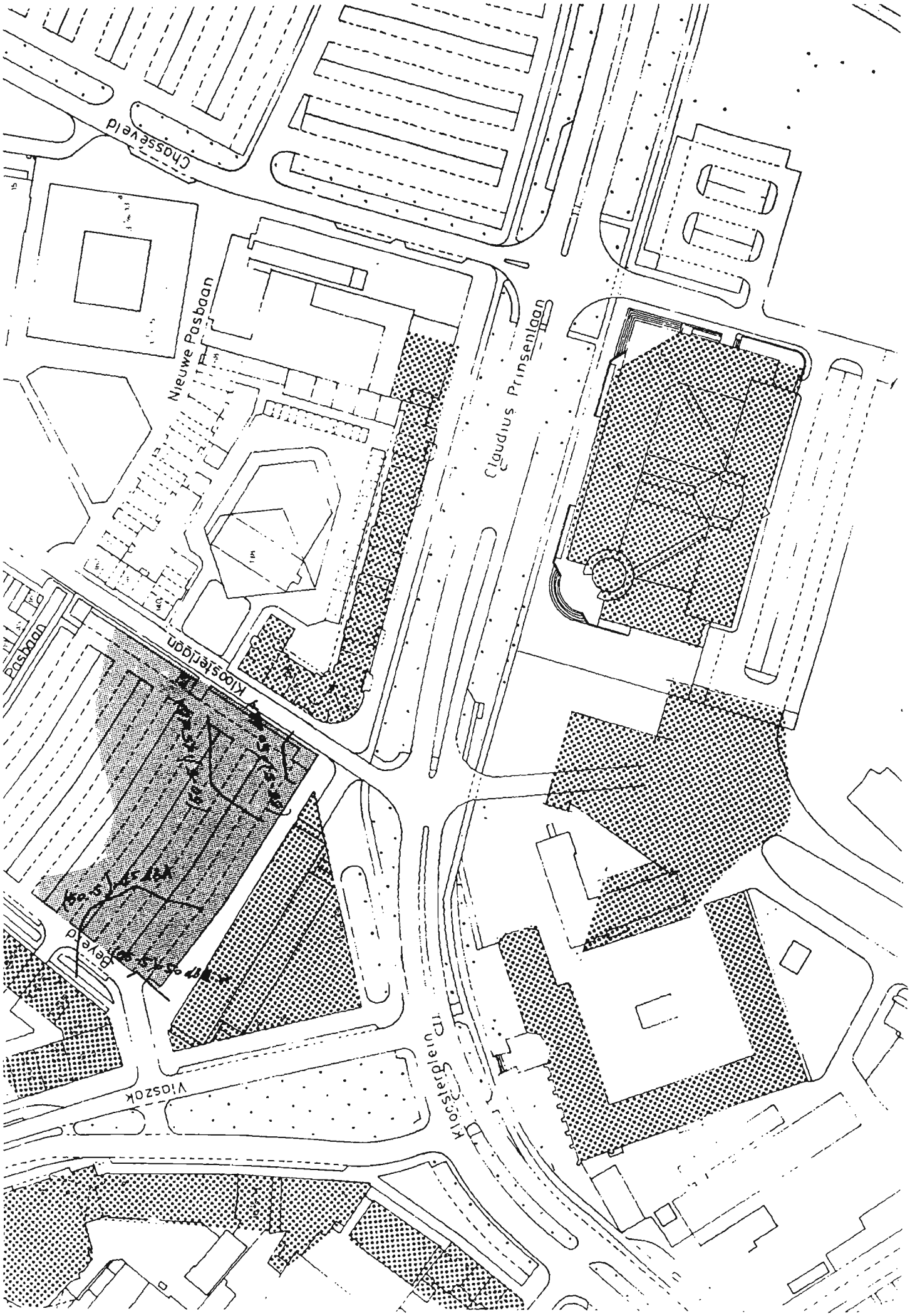
locatie 1 Schorsmolenstraat, het klooster

CENTRUM
Figuur



Etmaalwaarden volgens situatie 3 in dB(A)

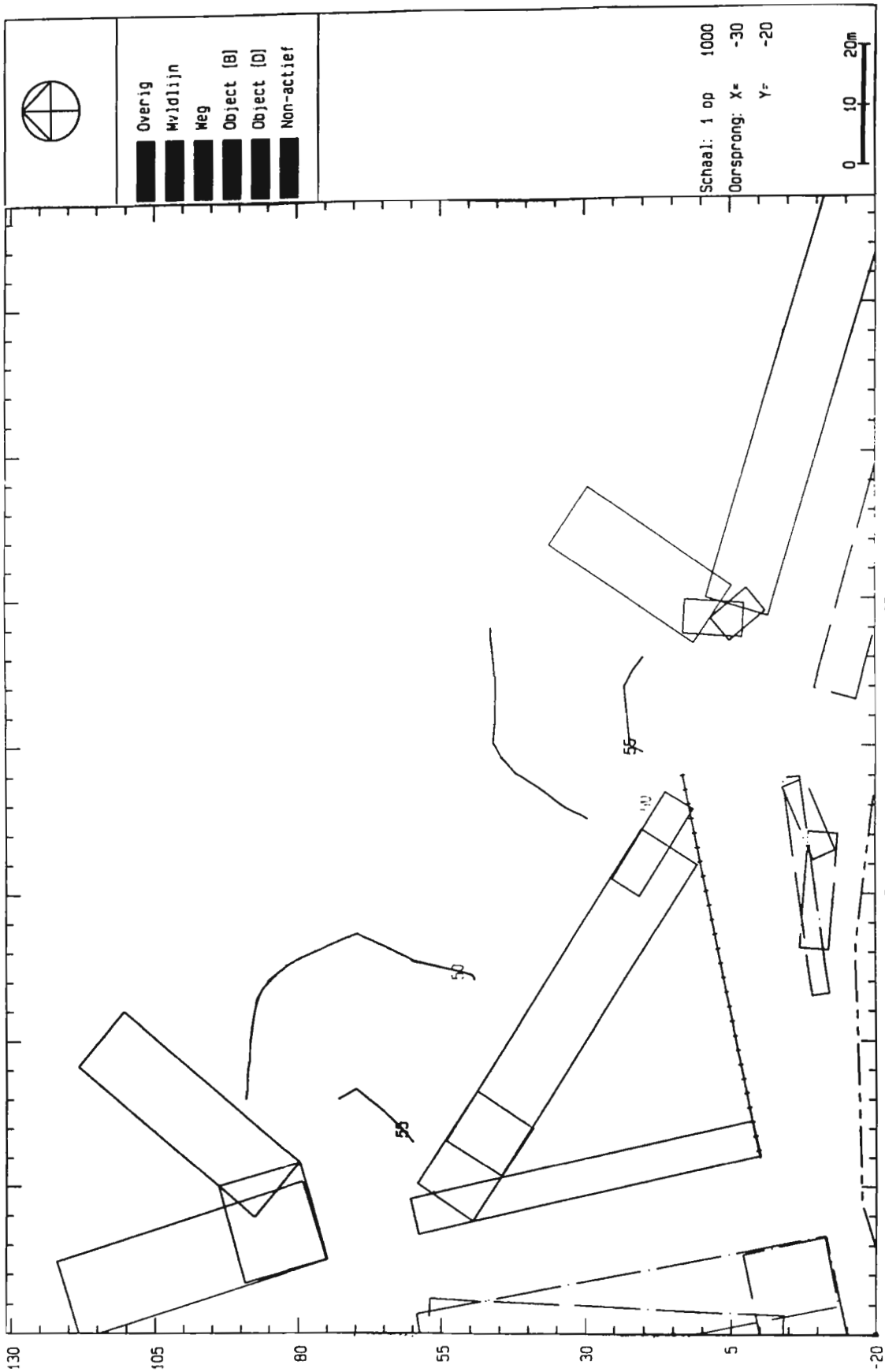
Schorsmolenstraat, geluidcontouren op 10.5 m'
(getalwaarden **zonder** aftrek van 5 dB(A) ex art.103 Wgh)



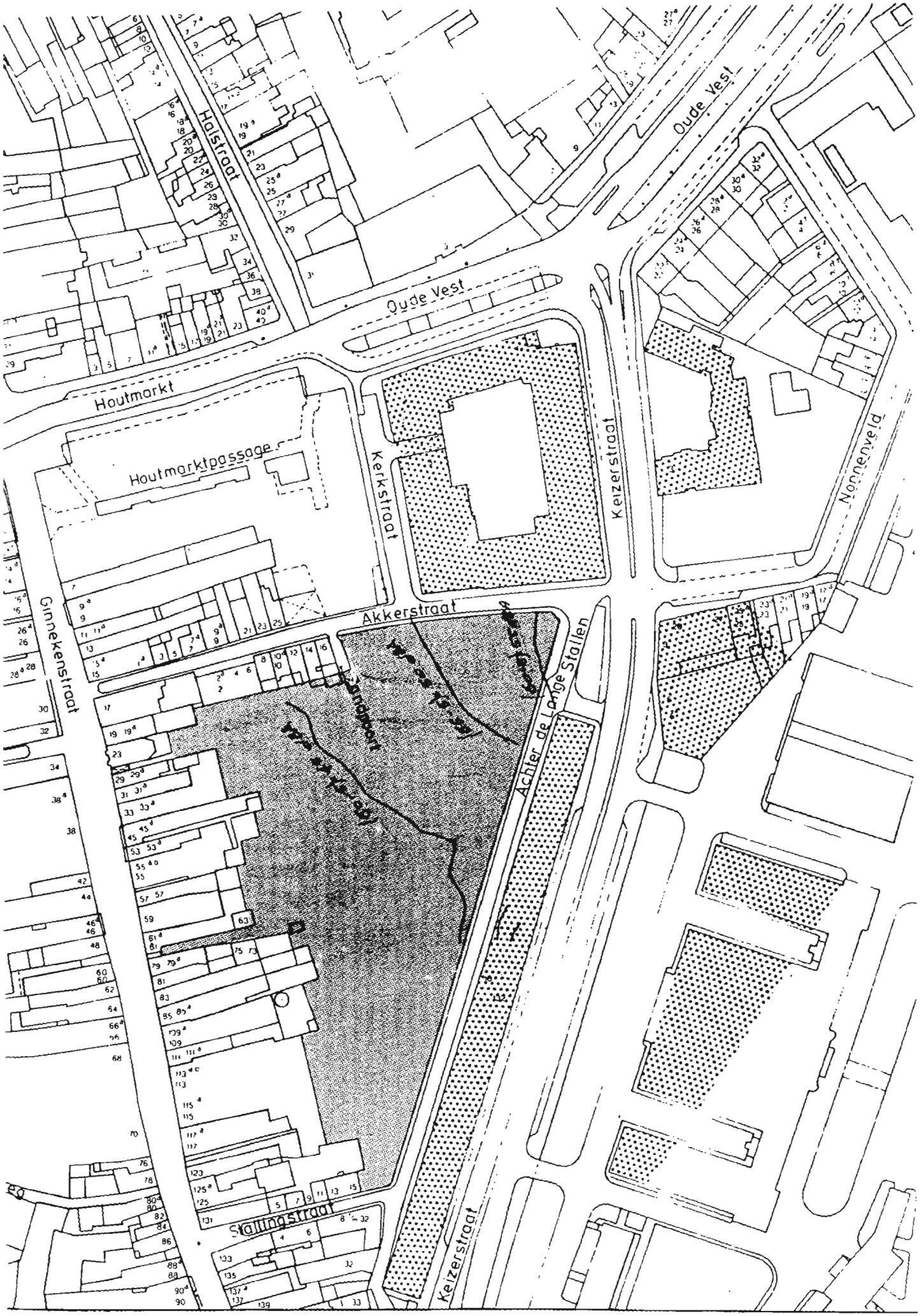
ocatie 20 terrein Beyerd-Vlaszak ↘ geluidcontouren op 10.5 m' hoogte

locatie 20 terrein Beyerd-Vlaszak

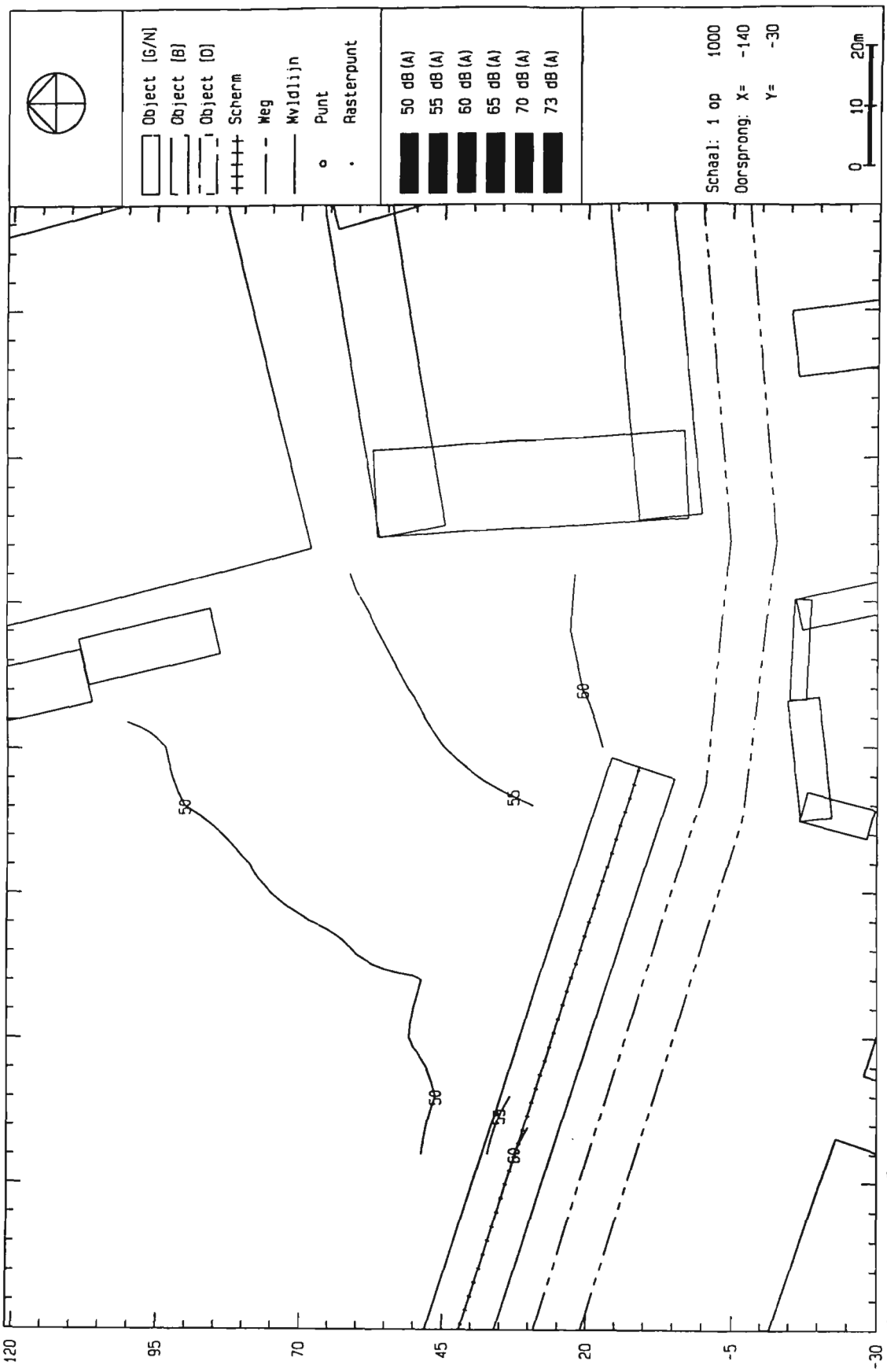
BEYERD
Figuur



Vlaszak en Claudius Prinsenlaan, geluidcontouren op 10.5 m'
(getalwaarden **zonder** aftrek van 5 dB(A) ex art.103 Wgh)



locatie 22 het "MOLS"-terrein geluidcontouren op 10.5 m' hoogte



Keizerstraat, geluidcontouren op 10.5 m'
(getalwaarden **zonder** aftrek van 5 dB(A) ex art.103 Wgh)

file binber.txt

Rapport met in- en uitvoergegevens
akoestische berekeningen behorende
bij het akoestisch rapport t.b.v.
Bestemmingsplan Binnenstad.

opgesteld : Milieudienst Breda,
afd. adviezen en projecten.

opdracht : 13.687

datum : januari 1995
aangepast : 3 februari 1995

Inhoudsopgave.

1. **Wegverkeerslawaaiberekeningen, SRM I.**

nr. locatie:	Aanduiding locatie:
1.	Schorsmolenstraat, het klooster, (*zie ook SRM II berekening*)
2.	Nieuwe Prinsenkade.
3.	Donkvaart - Haagdijk.
4.	Catharinastraat - J.F. Kennedylaan.
5.	Boschstraat - Valkenstraat - J.F. Kennedylaan.
8.	Markendaalseweg.
11.	Markendaalseweg, (politiebureau).
12.	Markendaalseweg - Nieuwstraat.
21.	Het Chassé-veld.
22.	Het "Mols-terrein", (*zie ook SRM II berekening*)
23.	Wasserij de Zon - Concordia.
24.	Zuidelijk deel Seeligkazerne.
25.	K.M.A.-terrein.

2. **Railverkeerslawaaiberekening, SRM I.**

nr. locatie:	Aanduiding locatie:
2.	Nieuwe Prinsenkade.

3. **Wegverkeerslawaaiberekeningen, SRM II.**

nr. locatie:	Aanduiding locatie:
1.	Schorsmolenstraat, het klooster.
20.	Terrein Beyerd - Vlaszak.
22.	Het "Mols-terrein".

4. **Industrielawaaiberekeningen, klasse C.** nr.

locatie:	Aanduiding locatie:
1.	Schorsmolenstraat, het klooster.
2.	Nieuwe Prinsenkade.
4.	Donkvaart - Haagdijk.
25.	K.M.A.-terrein.

1. Wegverkeerslawaaiberekeningen, SRM I.

bp binnenstad

ak. onderzoek invloed wegverkeerslawaai

Gemeente Breda
Milieudienst

GELUID
G E L U I D H I N D E R
GWEG1 versie 94.01 (februari 1994)
SRM I - Wegverkeer
(C) Copyright 1982 DHV Amersfoort

13.687

```
   ******************************************************************************
1. * Situatie     :Schorsmolenstraat, klooster                                  *
   * Waarnemer    :t.g.v. Tramsingel 22.000 mvt/etmaal                          *
   ******************************************************************************
```

** Info wegvak

Hoogte wegdek boven maaiveld : .00 m
Als wegdek een niet-elementenverharding met open opp.-textuur = twinlay d= 2.5 dB(A
Afstand hard-zachtlijn tot wegas : 5.00 m
Breedte parallelle strook, 100% zacht : 1.00 m
Breedte parallelle strook, 100% hard : 1.00 m
Bodemfactor zacht gedeelte (fr. zacht): .50

Aantal rijlijnen : 1

Rijlijn 1 ligt op de wegas

Verkeerssamenstelling	snelheid (km/h)	intensiteit (vtg/h)
motorrijwielen	0	.0
lichte voertuigen	55	1640.0
middelzware voertuigen	55	62.0
zware voertuigen	50	60.0
bromfietsen	0	.0

Geen kruispunt

** Info bebouwing

Objectfractie (bebouwingsdichtheid) : 1.00

** Info waarneempunt

Rooster van waarneempunten; type 4

Hoogte (m)	Waarneemafstand (m) 55.00	65.00	75.00	85.00	95.00	105.00	115.00	125.00	135.00	145.00
1.50	58.22	57.05	56.06	55.21	54.46	53.80	53.20	52.66	52.17	51.71
4.50	59.66	58.58	57.64	56.82	56.08	55.40	54.79	54.22	53.69	53.20
7.50	60.08	59.05	58.16	57.37	56.66	56.01	55.41	54.86	54.34	53.86
10.50	60.24	59.26	58.39	57.63	56.94	56.31	55.73	55.19	54.69	54.22
Bodem-factor	.41	.43	.44	.44	.45	.45	.46	.46	.46	.47

```
   ******************************************************************************
1. * Situatie    :Schorsmolenstraat, klooster                                   *
   * Waarnemer   :t.g.v. Schorsmolenstraat, 4300 mvt/etmaal                     *
   ******************************************************************************
```

** Info wegvak

Hoogte wegdek boven maaiveld : .00 m
Als wegdek een niet-elementenverharding met fijne oppervlaktetextuur
Afstand hard-zachtlijn tot wegas : 9.00 m
Breedte parallelle strook, 100% zacht : .00 m
Breedte parallelle strook, 100% hard : .00 m
Bodemfactor zacht gedeelte (fr. zacht): .80

Aantal rijlijnen : 1

Rijlijn 1 ligt op de wegas

Verkeerssamenstelling	snelheid (km/h)	intensiteit (vtg/h)
motorrijwielen	0	.0
lichte voertuigen	50	270.0
middelzware voertuigen	50	7.8
zware voertuigen	45	1.4
bromfietsen	0	.0

Geen kruispunt

** Info bebouwing

Objectfractie (bebouwingsdichtheid) : 1.00

** Info waarneempunt

Rooster van waarneempunten; type 4

Hoogte (m)	Waarneemafstand (m) 9.00	10.00	11.00	12.00	13.00	14.00	15.00	16.00	17.00	18.00
1.50	62.31	61.76	61.22	60.70	60.19	59.70	59.23	58.78	58.35	57.94
4.50	62.24	61.78	61.32	60.87	60.43	60.01	59.60	59.21	58.84	58.48
7.50	61.66	61.31	60.93	60.55	60.18	59.81	59.45	59.10	58.76	58.43
10.50	60.94	60.67	60.38	60.06	59.74	59.42	59.11	58.80	58.50	58.20
Bodem-factor	.00	.01	.03	.05	.08	.10	.13	.15	.18	.20

Hoogte (m)	Waarneemafstand (m) 19.00	20.00	21.00	22.00	23.00	24.00	25.00	26.00	27.00	28.00
1.50	57.55	57.17	56.80	56.45	56.11	55.78	55.47	55.16	54.86	54.58
4.50	58.14	57.80	57.49	57.18	56.88	56.60	56.32	56.06	55.80	55.55
7.50	58.12	57.81	57.52	57.24	56.96	56.70	56.44	56.20	55.96	55.72
10.50	57.92	57.64	57.37	57.11	56.85	56.61	56.37	56.14	55.91	55.69
Bodem-factor	.22	.24	.26	.28	.30	.31	.33	.34	.36	.37

Hoogte (m)	Waarneemafstand (m) 29.00	30.00	31.00	32.00	33.00	34.00	35.00	36.00	37.00	38.00
1.50	54.30	54.03	53.77	53.52	53.27	53.03	52.80	52.58	52.36	52.14
4.50	55.31	55.08	54.85	54.63	54.41	54.21	54.00	53.81	53.61	53.43
7.50	55.50	55.28	55.06	54.86	54.66	54.46	54.27	54.08	53.90	53.72
10.50	55.48	55.27	55.07	54.87	54.68	54.49	54.31	54.13	53.96	53.79
Bodem-factor	.38	.39	.40	.41	.42	.43	.44	.45	.46	.47

```
   ******************************************************************************
2. * Situatie     :Nieuwe Prinsenkade, (voormalige gasfabriek)                  *
   * Waarnemer    :Tramsingel, 18.000 mvt/etm                                   *
   ******************************************************************************
```

** Info wegvak

Hoogte wegdek boven maaiveld : .00 m
Als wegdek een niet-elementenverharding met fijne oppervlaktetextuur
Afstand hard-zachtlijn tot wegas : 6.50 m
Breedte parallelle strook, 100% zacht : 1.00 m
Breedte parallelle strook, 100% hard : .00 m
Bodemfactor zacht gedeelte (fr. zacht): .00

Aantal rijlijnen : 1

Rijlijn 1 ligt op de wegas

Verkeerssamenstelling	snelheid (km/h)	intensiteit (vtg/h)
motorrijwielen	0	.0
lichte voertuigen	55	1340.0
middelzware voertuigen	55	51.0
zware voertuigen	50	49.0
bromfietsen	0	.0

Geen kruispunt

** Info bebouwing

Objectfractie (bebouwingsdichtheid) : .60

** Info waarneempunt

Rooster van waarneempunten; type 4

Hoogte (m)	Waarneemafstand (m) 54.00	63.00	72.00	81.00	90.00	99.00	108.00	117.00	126.00	135.00
1.50	61.46	60.53	59.71	58.99	58.34	57.76	57.23	56.74	56.29	55.87
4.50	62.47	61.58	60.78	60.07	59.42	58.82	58.27	57.75	57.27	56.82
7.50	62.82	61.97	61.22	60.54	59.91	59.34	58.80	58.30	57.83	57.38
10.50	62.97	62.16	61.43	60.78	60.17	59.62	59.10	58.61	58.15	57.72
13.50	63.03	62.25	61.55	60.91	60.33	59.79	59.28	58.81	58.36	57.94
Bodem-factor	.03	.03	.03	.02	.02	.02	.02	.02	.01	.01

```
   ******************************************************************************
2. * Situatie     :Nieuwe Prinsenkade, (voormalige gasfabriek)                  *
   * Waarnemer    :Academiesingel, 30.000 mvt/etm                               *
   ******************************************************************************


** Info wegvak
         Hoogte wegdek boven maaiveld          :     .00 m
         Als wegdek een niet-elementenverharding met fijne oppervlaktetextuur
         Afstand hard-zachtlijn tot wegas      :    6.50 m
         Breedte parallelle strook, 100% zacht :    1.00 m
         Breedte parallelle strook, 100% hard  :     .00 m
         Bodemfactor zacht gedeelte (fr. zacht):     .00

Aantal rijlijnen : 1

         Rijlijn 1 ligt op de wegas
         Verkeerssamenstelling                 snelheid intensiteit
                                                (km/h)    (vtg/h)
         motorrijwielen                        :    0         .0
         lichte voertuigen                     :   50     2230.0
         middelzware voertuigen                :   50       84.0
         zware voertuigen                      :   45       81.0
         bromfietsen                           :    0         .0

Geen kruispunt

** Info bebouwing
         Objectfractie (bebouwingsdichtheid)   :     .20

** Info waarneempunt
         Rooster van waarneempunten; type 4

Hoogte      Waarneemafstand (m)
  (m)    62.50  71.50  80.50  89.50  98.50 107.50 116.50 125.50 134.50 143.50
-----------------------------------------------------------------------------
  1.50   62.09  61.27  60.54  59.89  59.30  58.77  58.28  57.82  57.40  57.01
  4.50   63.13  62.34  61.62  60.97  60.37  59.81  59.29  58.81  58.35  57.92
  7.50   63.53  62.77  62.08  61.46  60.88  60.34  59.84  59.36  58.92  58.49
 10.50   63.71  62.98  62.32  61.72  61.16  60.64  60.15  59.69  59.26  58.84
 13.50   63.80  63.10  62.46  61.87  61.33  60.82  60.35  59.90  59.47  59.07
-----------------------------------------------------------------------------
Bodem-     .03    .03    .02    .02    .02    .02    .02    .02    .01    .01
factor
```

```
   ****************************************************************************
2. * Situatie    :Nieuwe Prinsenkade, (voormalige gasfabriek)                 *
   * Waarnemer   :Nieuwe Prinsenkade. 13.000 mvt/etm                          *
   ****************************************************************************
```

** Info wegvak

Hoogte wegdek boven maaiveld : .00 m
Als wegdek een niet-elementenverharding met fijne oppervlaktetextuur
Afstand hard-zachtlijn tot wegas : 6.50 m
Breedte parallelle strook, 100% zacht : .00 m
Breedte parallelle strook, 100% hard : .00 m
Bodemfactor zacht gedeelte (fr. zacht): .00

Aantal rijlijnen : 1

Rijlijn 1 ligt op de wegas

Verkeerssamenstelling	snelheid (km/h)	intensiteit (vtg/h)
motorrijwielen	0	.0
lichte voertuigen	55	880.0
middelzware voertuigen	55	29.0
zware voertuigen	50	5.0
bromfietsen	0	.0

Geen kruispunt

** Info bebouwing

Objectfractie (bebouwingsdichtheid) : .20

** Info waarneempunt

Rooster van waarneempunten; type 4

Hoogte (m)	Waarneemafstand (m) 11.00	13.00	15.00	17.00	19.00	21.00	23.00	25.00	27.00	29.00
1.50	65.80	64.95	64.21	63.54	62.95	62.40	61.90	61.43	61.00	60.59
4.50	65.89	65.16	64.51	63.92	63.39	62.90	62.45	62.03	61.63	61.26
7.50	65.50	64.90	64.35	63.83	63.36	62.91	62.50	62.11	61.75	61.41
10.50	64.95	64.47	64.01	63.58	63.16	62.77	62.40	62.04	61.71	61.39
13.50	64.34	63.97	63.60	63.24	62.88	62.54	62.21	61.89	61.58	61.29
Bodem-factor	.00	.00	.00	.00	.00	.00	.00	.00	.00	.00

```
   ****************************************************************************
3. * Situatie     :Donkvaart - Haagdijk                                       *
   * Waarnemer    :Haagdijk, 2.000 mvt/etmaal                                 *
   ****************************************************************************


** Info wegvak
         Hoogte wegdek boven maaiveld          :      .00 m
         Als wegdek een verharding met klinkers
         Afstand hard-zachtlijn tot wegas      :     2.00 m
         Breedte parallelle strook, 100% zacht :      .00 m
         Breedte parallelle strook, 100% hard  :      .00 m
         Bodemfactor zacht gedeelte (fr. zacht):      .00

Aantal rijlijnen : 1

         Rijlijn 1 ligt op de wegas
         Verkeerssamenstelling                 snelheid intensiteit
                                                (km/h)    (vtg/h)
         motorrijwielen                       :    0          .0
         lichte voertuigen                    :   45       126.0
         middelzware voertuigen               :   40         3.6
         zware voertuigen                     :   35          .6
         bromfietsen                          :    0          .0

Geen kruispunt

** Info bebouwing
         Objectfractie (bebouwingsdichtheid)   :    1.00

** Info waarneempunt
         Rooster van waarneempunten; type 3

Hoogte       Waarneemafstand (m)
  (m)      5.00
--------------
  1.50    65.73
  4.50    64.93
  7.50    63.64
 10.50    62.45
 13.50    61.44
--------------
Bodem-      .00
factor
```

```
   ******************************************************************************
25.* Situatie     :K.M.A.-terrein                                                *
   * Waarnemer    :Academiesingel, 13.300 mvt/etmaal                             *
   ******************************************************************************
```

** Info wegvak

Hoogte wegdek boven maaiveld : .00 m
Als wegdek een niet-elementenverharding met fijne oppervlaktetextuur
Afstand hard-zachtlijn tot wegas : 5.50 m
Breedte parallelle strook, 100% zacht : 1.00 m
Breedte parallelle strook, 100% hard : .00 m
Bodemfactor zacht gedeelte (fr. zacht): .40

Aantal rijlijnen : 1

Rijlijn 1 ligt op de wegas

Verkeerssamenstelling	snelheid (km/h)	intensiteit (vtg/h)
motorrijwielen	0	.0
lichte voertuigen	55	990.0
middelzware voertuigen	55	37.0
zware voertuigen	50	36.0
bromfietsen	0	.0

Geen kruispunt

** Info bebouwing

Objectfractie (bebouwingsdichtheid) : 1.00

** Info waarneempunt

Rooster van waarneempunten; type 4

Hoogte (m)	Waarneemafstand (m) 60.00	75.00	90.00	105.00	120.00	135.00	150.00	165.00	180.00	195.00
1.50	58.30	56.80	55.59	54.58	53.72	52.97	52.31	51.71	51.17	50.68
4.50	59.71	58.28	57.10	56.08	55.18	54.39	53.67	53.01	52.41	51.86
7.50	60.14	58.79	57.65	56.67	55.80	55.02	54.31	53.66	53.05	52.49
10.50	60.33	59.02	57.92	56.97	56.13	55.37	54.67	54.03	53.44	52.89
13.50	60.41	59.14	58.08	57.15	56.33	55.59	54.91	54.28	53.70	53.16
Bodem-factor	.35	.36	.37	.37	.37	.38	.38	.38	.38	.38

```
   ******************************************************************************
4. * Situatie    :Catharinastraat - J.F. Kennedylaan                            *
   * Waarnemer   :J.F. Kennedylaan                                              *
   ******************************************************************************
```

** Info wegvak

Hoogte wegdek boven maaiveld : .00 m
Als wegdek een niet-elementenverharding met fijne oppervlaktetextuur
Afstand hard-zachtlijn tot wegas : 5.00 m
Breedte parallelle strook, 100% zacht : .00 m
Breedte parallelle strook, 100% hard : .00 m
Bodemfactor zacht gedeelte (fr. zacht): .00

Aantal rijlijnen : 1

Rijlijn 1 ligt op de wegas

Verkeerssamenstelling	snelheid (km/h)	intensiteit (vtg/h)
motorrijwielen	0	.0
lichte voertuigen	45	126.0
middelzware voertuigen	45	65.6
zware voertuigen	40	.6
bromfietsen	0	.0

Geen kruispunt

** Info bebouwing

Objectfractie (bebouwingsdichtheid) : 1.00

** Info waarneempunt

Rooster van waarneempunten; type 4

Hoogte (m)	Waarneemafstand (m) 16.00	22.00	28.00	34.00	40.00	46.00	52.00	58.00	64.00	70.00
1.50	63.03	61.31	59.96	58.83	57.87	57.03	56.28	55.61	55.00	54.44
4.50	63.37	61.83	60.61	59.59	58.71	57.93	57.23	56.60	56.01	55.47
7.50	63.25	61.87	60.74	59.79	58.96	58.22	57.56	56.96	56.41	55.90
10.50	62.96	61.75	60.71	59.82	59.04	58.34	57.71	57.13	56.60	56.10
Bodem-factor	.00	.00	.00	.00	.00	.00	.00	.00	.00	.00

```
   ******************************************************************************
5. * Situatie    :Boschstraat - Valkenstraat                                    *
   * Waarnemer   :Boschstraat                                                   *
   ******************************************************************************


** Info wegvak
         Hoogte wegdek boven maaiveld          :     .00 m
         Als wegdek een verharding met klinkers
         Afstand hard-zachtlijn tot wegas      :    3.80 m
         Breedte parallelle strook, 100% zacht :     .00 m
         Breedte parallelle strook, 100% hard  :     .00 m
         Bodemfactor zacht gedeelte (fr. zacht):     .00

Aantal rijlijnen : 1

         Rijlijn 1 ligt op de wegas
         Verkeerssamenstelling                 snelheid intensiteit
                                                (km/h)    (vtg/h)
         motorrijwielen                       :    0         .0
         lichte voertuigen                    :   50      189.0
         middelzware voertuigen               :   50        5.5
         zware voertuigen                     :   45        1.0
         bromfietsen                          :    0         .0

Geen kruispunt

** Info bebouwing
         Objectfractie (bebouwingsdichtheid)   :    1.00

** Info waarneempunt
         Rooster van waarneempunten; type 3

Hoogte       Waarneemafstand (m)
  (m)      7.30
--------------
  1.50    66.01
  4.50    65.73
  7.50    64.92
--------------
Bodem-      .00
factor
```

```
   ******************************************************************************
5. * Situatie     :Boschstraat - Valkenstraat                                   *
   * Waarnemer    :J.F. Kennedylaan                                             *
   ******************************************************************************


** Info wegvak
         Hoogte wegdek boven maaiveld          :     .00 m
         Als wegdek een niet-elementenverharding met fijne oppervlaktetextuur
         Afstand hard-zachtlijn tot wegas      :    3.80 m
         Breedte parallelle strook, 100% zacht :     .00 m
         Breedte parallelle strook, 100% hard  :     .00 m
         Bodemfactor zacht gedeelte (fr. zacht):     .00

Aantal rijlijnen : 1

         Rijlijn 1 ligt op de wegas
         Verkeerssamenstelling                 snelheid intensiteit
                                                (km/h)    (vtg/h)
         motorrijwielen                       :    0         .0
         lichte voertuigen                    :   55       126.0
         middelzware voertuigen               :   50        65.6
         zware voertuigen                     :   45          .6
         bromfietsen                          :    0          .0

Geen kruispunt

Geen bebouwing

** Info waarneempunt
         Rooster van waarneempunten; type 3

Hoogte       Waarneemafstand (m)
  (m)     12.50
--------------
  1.50    62.96
  4.50    63.14
  7.50    62.85
 10.50    62.39
--------------
Bodem-      .00
factor
```

```
   ******************************************************************************
8. * Situatie     :Markendaalseweg                                              *
   * Waarnemer    :Markendaalseweg, met bestaand klinkerwegdek                  *
   ******************************************************************************


** Info wegvak
         Hoogte wegdek boven maaiveld          :      .00 m
         Als wegdek een verharding met klinkers
         Afstand hard-zachtlijn tot wegas      :     3.80 m
         Breedte parallelle strook, 100% zacht :      .00 m
         Breedte parallelle strook, 100% hard  :      .00 m
         Bodemfactor zacht gedeelte (fr. zacht):      .00

Aantal rijlijnen : 1

         Rijlijn 1 ligt op de wegas
         Verkeerssamenstelling                  snelheid intensiteit
                                                 (km/h)    (vtg/h)
         motorrijwielen                        :    0          .0
         lichte voertuigen                     :   50       440.0
         middelzware voertuigen                :   50        29.8
         zware voertuigen                      :   45         2.3
         bromfietsen                           :    0          .0

Geen kruispunt

** Info bebouwing
         Objectfractie (bebouwingsdichtheid)   :      .80

** Info waarneempunt
         Rooster van waarneempunten; type 3

Hoogte       Waarneemafstand (m)
  (m)     13.00
--------------
  1.50    67.40
  4.50    67.60
  7.50    67.35
 10.50    66.92
 13.50    66.42
--------------
Bodem-      .00
factor
```

```
   ******************************************************************************
8. * Situatie    :Markendaalseweg                                                *
   * Waarnemer   :Markendaalseweg variant met fijn asfalt ipv klinkers.          *
   ******************************************************************************


** Info wegvak
         Hoogte wegdek boven maaiveld          :     .00 m
         Als wegdek een niet-elementenverharding met fijne oppervlaktetextuur
         Afstand hard-zachtlijn tot wegas      :    3.80 m
         Breedte parallelle strook, 100% zacht :     .00 m
         Breedte parallelle strook, 100% hard  :     .00 m
         Bodemfactor zacht gedeelte (fr. zacht):     .00

Aantal rijlijnen : 1

         Rijlijn 1 ligt op de wegas
         Verkeerssamenstelling                 snelheid intensiteit
                                                (km/h)    (vtg/h)
         motorrijwielen                       :    0         .0
         lichte voertuigen                    :   50       440.0
         middelzware voertuigen               :   50        29.8
         zware voertuigen                     :   45         2.3
         bromfietsen                          :    0         .0

Geen kruispunt

** Info bebouwing
         Objectfractie (bebouwingsdichtheid)   :     .80

** Info waarneempunt
         Rooster van waarneempunten; type 3

Hoogte      Waarneemafstand (m)
  (m)     13.00
--------------
  1.50    63.49
  4.50    63.70
  7.50    63.44
 10.50    63.01
 13.50    62.51
--------------
Bodem-      .00
factor
```

```
   ******************************************************************************
11.* Situatie     :Markendaalseweg (politiebureau)                              *
   * Waarnemer    :Markendaalseweg, richting van coothplein, klinker-wegdek     *
   ******************************************************************************


** Info wegvak
         Hoogte wegdek boven maaiveld          :      .00 m
         Als wegdek een verharding met klinkers
         Afstand hard-zachtlijn tot wegas      :     3.80 m
         Breedte parallelle strook, 100% zacht :      .00 m
         Breedte parallelle strook, 100% hard  :      .00 m
         Bodemfactor zacht gedeelte (fr. zacht):      .00

Aantal rijlijnen : 1

         Rijlijn 1 ligt op de wegas
         Verkeerssamenstelling                  snelheid intensiteit
                                                 (km/h)    (vtg/h)
         motorrijwielen                        :    0         .0
         lichte voertuigen                     :   50       440.0
         middelzware voertuigen                :   50        29.8
         zware voertuigen                      :   45         2.3
         bromfietsen                           :    0          .0

Geen kruispunt

** Info bebouwing
         Objectfractie (bebouwingsdichtheid)   :    1.00

** Info waarneempunt
         Rooster van waarneempunten; type 3

Hoogte       Waarneemafstand (m)
  (m)     12.50
--------------
  1.50    67.90
  4.50    68.08
  7.50    67.79
 10.50    67.33
 13.50    66.81
--------------
Bodem-      .00
factor
```

```
   ******************************************************************************
11.* Situatie    :Markendaalseweg (politiebureau)                                *
   * Waarnemer   :Markendaalseweg, richting van coothplein, f. asfalt-wegdek  *
   ******************************************************************************


** Info wegvak
         Hoogte wegdek boven maaiveld          :     .00 m
         Als wegdek een niet-elementenverharding met fijne oppervlaktetextuur
         Afstand hard-zachtlijn tot wegas      :    3.80 m
         Breedte parallelle strook, 100% zacht :     .00 m
         Breedte parallelle strook, 100% hard  :     .00 m
         Bodemfactor zacht gedeelte (fr. zacht):     .00

Aantal rijlijnen : 1

         Rijlijn 1 ligt op de wegas
         Verkeerssamenstelling                 snelheid intensiteit
                                                (km/h)    (vtg/h)
         motorrijwielen                        :    0         .0
         lichte voertuigen                     :   50      440.0
         middelzware voertuigen                :   50       29.8
         zware voertuigen                      :   45        2.3
         bromfietsen                           :    0         .0

Geen kruispunt

** Info bebouwing
         Objectfractie (bebouwingsdichtheid)   :    1.00

** Info waarneempunt
         Rooster van waarneempunten; type 3

Hoogte      Waarneemafstand (m)
  (m)     12.50
--------------
  1.50    63.99
  4.50    64.17
  7.50    63.89
 10.50    63.43
 13.50    62.91
--------------
Bodem-      .00
factor
```

```
    ****************************************************************************
 11.* Situatie     :Markendaalseweg (politiebureau)                            *
    * Waarnemer    :Markendaalseweg, richting Nieuwe Prinsenkade, asfalt-wegdek *
    ****************************************************************************


 ** Info wegvak
          Hoogte wegdek boven maaiveld          :      .00 m
          Als wegdek een niet-elementenverharding met fijne oppervlaktetextuur
          Afstand hard-zachtlijn tot wegas      :     3.80 m
          Breedte parallelle strook, 100% zacht :      .00 m
          Breedte parallelle strook, 100% hard  :      .00 m
          Bodemfactor zacht gedeelte (fr. zacht):      .00

 Aantal rijlijnen : 1

          Rijlijn 1 ligt op de wegas
          Verkeerssamenstelling                  snelheid intensiteit
                                                  (km/h)    (vtg/h)
          motorrijwielen                        :    0          .0
          lichte voertuigen                     :   50       440.0
          middelzware voertuigen                :   50        29.8
          zware voertuigen                      :   45         2.3
          bromfietsen                           :    0          .0

 Geen kruispunt

 ** Info bebouwing
          Objectfractie (bebouwingsdichtheid)   :    1.00

 ** Info waarneempunt
          Rooster van waarneempunten; type 3

 Hoogte       Waarneemafstand (m)
   (m)     13.30
 --------------
   1.50    63.67
   4.50    63.90
   7.50    63.65
  10.50    63.24
  13.50    62.76
  16.50    62.26
  19.50    61.76
 --------------
 Bodem-      .00
 factor
```

```
   ******************************************************************************
12.* Situatie     :Markendaalseweg, Nieuwstraat                                 *
   * Waarnemer    :Markendaalseweg, deel-locatie naast P-garage                 *
   ******************************************************************************


** Info wegvak
         Hoogte wegdek boven maaiveld          :     .00 m
         Als wegdek een niet-elementenverharding met fijne oppervlaktetextuur
         Afstand hard-zachtlijn tot wegas      :    3.80 m
         Breedte parallelle strook, 100% zacht :     .00 m
         Breedte parallelle strook, 100% hard  :     .00 m
         Bodemfactor zacht gedeelte (fr. zacht):     .00

Aantal rijlijnen : 1

         Rijlijn 1 ligt op de wegas
         Verkeerssamenstelling                 snelheid intensiteit
                                                (km/h)    (vtg/h)
         motorrijwielen                       :    0          .0
         lichte voertuigen                    :   50       440.0
         middelzware voertuigen               :   50        29.8
         zware voertuigen                     :   45         2.3
         bromfietsen                          :    0          .0

Geen kruispunt

** Info bebouwing
         Objectfractie (bebouwingsdichtheid)   :    1.00

** Info waarneempunt
         Rooster van waarneempunten; type 4

Hoogte       Waarneemafstand (m)
  (m)     26.30  29.40
---------------------
  1.50    59.98  59.35
  4.50    60.61  60.03
  7.50    60.71  60.18
 10.50    60.66  60.17
 13.50    60.53  60.07
---------------------
Bodem-      .00    .00
factor
```

```
   ******************************************************************************
12.* Situatie     :Markendaalseweg, Nieuwstraat                                 *
   * Waarnemer    :Markendaalseweg, deel-locatie naast best. bebouwing Waterstr*
   ******************************************************************************

** Info wegvak
         Hoogte wegdek boven maaiveld          :      .00 m
         Als wegdek een niet-elementenverharding met fijne oppervlaktetextuur
         Afstand hard-zachtlijn tot wegas      :     3.80 m
         Breedte parallelle strook, 100% zacht :      .00 m
         Breedte parallelle strook, 100% hard  :      .00 m
         Bodemfactor zacht gedeelte (fr. zacht):      .00

Aantal rijlijnen : 1

         Rijlijn 1 ligt op de wegas
         Verkeerssamenstelling                  snelheid intensiteit
                                                 (km/h)    (vtg/h)
         motorrijwielen                        :    0          .0
         lichte voertuigen                     :   50       440.0
         middelzware voertuigen                :   50        29.8
         zware voertuigen                      :   45         2.3
         bromfietsen                           :    0          .0

Geen kruispunt

** Info bebouwing
         Objectfractie (bebouwingsdichtheid)   :    1.00

** Info waarneempunt
         Rooster van waarneempunten; type 4

Hoogte       Waarneemafstand (m)
  (m)     29.40  30.50  31.60  32.70  33.80
-----------------------------------------
  1.50    59.35  59.14  58.93  58.73  58.54
  4.50    60.03  59.84  59.65  59.47  59.29
  7.50    60.18  60.00  59.82  59.66  59.49
 10.50    60.17  60.00  59.84  59.68  59.52
 13.50    60.07  59.91  59.76  59.61  59.47
-----------------------------------------
Bodem-      .00    .00    .00    .00    .00
factor
```

```
   ******************************************************************************
12.* Situatie     :Markendaalseweg, Nieuwstraat                                 *
   * Waarnemer    :Markendaalseweg, deel-locatie naast best. bebouwing Waterstr*
   ******************************************************************************


** Info wegvak
         Hoogte wegdek boven maaiveld          :     .00 m
         Als wegdek een niet-elementenverharding met fijne oppervlaktetextuur
         Afstand hard-zachtlijn tot wegas      :    3.80 m
         Breedte parallelle strook, 100% zacht :     .00 m
         Breedte parallelle strook, 100% hard  :     .00 m
         Bodemfactor zacht gedeelte (fr. zacht):     .00

Aantal rijlijnen : 1

         Rijlijn 1 ligt op de wegas
         Verkeerssamenstelling                 snelheid intensiteit
                                                (km/h)    (vtg/h)
         motorrijwielen                       :    0         .0
         lichte voertuigen                    :   50      440.0
         middelzware voertuigen               :   50       29.8
         zware voertuigen                     :   45        2.3
         bromfietsen                          :    0         .0

Geen kruispunt

** Info bebouwing
         Objectfractie (bebouwingsdichtheid)   :    1.00

** Info waarneempunt
         Rooster van waarneempunten; type 3

Hoogte       Waarneemafstand (m)
  (m)     12.50
--------------
  1.50    63.99
  4.50    64.17
  7.50    63.89
 10.50    63.43
 13.50    62.91
--------------
Bodem-      .00
factor
```

```
   ******************************************************************************
21.* Situatie     :Chassé-veld                                                  *
   * Waarnemer    :Wilhelminasingel,17.400 mvt/etmaal dag-periode ivm kantoren *
   ******************************************************************************
```

** Info wegvak

Hoogte wegdek boven maaiveld : .00 m
Als wegdek een niet-elementenverharding met fijne oppervlaktetextuur
Afstand hard-zachtlijn tot wegas : 6.00 m
Breedte parallelle strook, 100% zacht : 1.00 m
Breedte parallelle strook, 100% hard : .00 m
Bodemfactor zacht gedeelte (fr. zacht): .10

Aantal rijlijnen : 1

Rijlijn 1 ligt op de wegas

Verkeerssamenstelling	snelheid (km/h)	intensiteit (vtg/h)
motorrijwielen	0	.0
lichte voertuigen	55	1061.0
middelzware voertuigen	55	42.1
zware voertuigen	50	28.0
bromfietsen	0	.0

Geen kruispunt

Geen bebouwing

** Info waarneempunt

Rooster van waarneempunten; type 4

Hoogte (m)	Waarneemafstand (m) 55.00	57.00	59.00	61.00	63.00	65.00	67.00	69.00	71.00	73.00
1.50	58.45	58.22	58.01	57.80	57.60	57.40	57.21	57.03	56.85	56.67
4.50	59.54	59.33	59.13	58.93	58.74	58.55	58.37	58.19	58.02	57.85
7.50	59.91	59.71	59.52	59.33	59.15	58.97	58.80	58.63	58.46	58.30
10.50	60.07	59.88	59.69	59.51	59.34	59.16	59.00	58.83	58.67	58.52
13.50	60.13	59.95	59.77	59.60	59.43	59.26	59.10	58.94	58.79	58.64
Bodem-factor	.11	.11	.11	.11	.11	.11	.11	.11	.11	.11

```
   ****************************************************************************
21.* Situatie     :Chassé-veld                                                 *
   * Waarnemer    :Claudius Prinsenlaan, 18.000 mvt/etmaal dag-periode,        *
   *                                                     ivm kantoren          *
   ****************************************************************************
```

** Info wegvak

Hoogte wegdek boven maaiveld	:	.00 m
Als wegdek een niet-elementenverharding met fijne oppervlaktetextuur		
Afstand hard-zachtlijn tot wegas	:	12.00 m
Breedte parallelle strook, 100% zacht	:	4.00 m
Breedte parallelle strook, 100% hard	:	.00 m
Bodemfactor zacht gedeelte (fr. zacht)	:	.00

Aantal rijlijnen : 1

Rijlijn 1 ligt op de wegas

Verkeerssamenstelling		snelheid (km/h)	intensiteit (vtg/h)
motorrijwielen	:	0	.0
lichte voertuigen	:	50	1131.0
middelzware voertuigen	:	50	55.8
zware voertuigen	:	45	5.8
bromfietsen	:	0	.0

Geen kruispunt

** Info bebouwing

Objectfractie (bebouwingsdichtheid) : .30

** Info waarneempunt

Rooster van waarneempunten; type 4

Hoogte (m)	Waarneemafstand (m) 25.00	50.00	75.00	100.00	125.00	150.00	175.00	200.00
1.50	62.15	58.08	55.69	53.99	52.68	51.61	50.70	49.92
4.50	62.86	59.14	56.94	55.12	53.72	52.54	51.52	50.63
7.50	62.96	59.48	57.30	55.64	54.28	53.12	52.10	51.20
10.50	62.88	59.62	57.53	55.93	54.61	53.48	52.48	51.59
13.50	62.72	59.66	57.65	56.10	54.81	53.71	52.73	51.86
Bodem-factor	.14	.12	.09	.07	.06	.05	.04	.04

```
   ****************************************************************************
22.* Situatie    :"Molsterrein"                                                *
   * Waarnemer   : Keizerstraat                                                *
   ****************************************************************************
     ZIE OOK SRM II DEZE IS BEPALEND.


** Info wegvak
         Hoogte wegdek boven maaiveld          :     .00 m
         Als wegdek een niet-elementenverharding met fijne oppervlaktetextuur
         Afstand hard-zachtlijn tot wegas      :    3.80 m
         Breedte parallelle strook, 100% zacht :     .00 m
         Breedte parallelle strook, 100% hard  :     .00 m
         Bodemfactor zacht gedeelte (fr. zacht):     .00

Aantal rijlijnen : 1

         Rijlijn 1 ligt op de wegas
         Verkeerssamenstelling                 snelheid intensiteit
                                                (km/h)    (vtg/h)
         motorrijwielen                       :    0         .0
         lichte voertuigen                    :   50      440.0
         middelzware voertuigen               :   50       27.8
         zware voertuigen                     :   45        2.3
         bromfietsen                          :    0         .0

Geen kruispunt

** Info bebouwing
         Objectfractie (bebouwingsdichtheid)   :    1.00

** Info waarneempunt
         Rooster van waarneempunten; type 4

Hoogte       Waarneemafstand (m)
  (m)     10.00  20.00  30.00  40.00  50.00  60.00  70.00  80.00  90.00 100.00
-----------------------------------------------------------------------------
  1.50    64.99  61.38  59.11  57.42  56.07  54.94  53.99  53.15  52.42  51.76
  4.50    65.01  61.85  59.80  58.25  57.00  55.94  55.02  54.20  53.47  52.80
  7.50    64.53  61.85  59.96  58.51  57.32  56.32  55.44  54.66  53.96  53.31
 10.50    63.90  61.68  59.95  58.58  57.46  56.50  55.65  54.90  54.22  53.59
-----------------------------------------------------------------------------
Bodem-      .00    .00    .00    .00    .00    .00    .00    .00    .00    .00
factor
```

```
   ******************************************************************************
23.* Situatie     : wasserij de zon - concordiaterrein                          *
   * Waarnemer    : Vredenburghsingel, klinkers als bestaand                    *
   ******************************************************************************
```

** Info wegvak

Hoogte wegdek boven maaiveld (m) : .00
Als wegdek een verharding met klinkers
Afstand hard-zachtlijn tot wegas (m) : 6.00
Bodemfactor zacht gedeelte (fr. zacht): .60

Aantal rijlijnen : 1

Rijlijn 1 ligt op de wegas

Verkeerssamenstelling	snelheid (km/h)	intensiteit (vtg/h)
motorrijwielen	0	0
lichte voertuigen	50	390
middelzware voertuigen	50	13
zware voertuigen	50	2
bromfietsen	0	0

Geen kruispunt

** Info bebouwing

Objectfractie (bebouwingsdichtheid) : .80

** Info waarneempunt

Rooster van waarneempunten; type 4

Hoogte (m)	Waarneemafstand (m) 80.00	85.00	90.00	95.00	100.00	105.00	110.00	115.00	120.00	125.00
1.50	52.55	52.13	51.73	51.36	51.02	50.69	50.37	50.08	49.80	49.53
4.50	54.24	53.83	53.44	53.08	52.73	52.39	52.07	51.77	51.48	51.19
7.50	54.79	54.40	54.02	53.67	53.33	53.01	52.70	52.41	52.12	51.85
10.50	55.04	54.66	54.30	53.96	53.63	53.32	53.02	52.73	52.45	52.19
13.50	55.17	54.80	54.45	54.12	53.80	53.50	53.21	52.93	52.66	52.39
Bodem-factor	.51	.52	.52	.53	.53	.53	.54	.54	.54	.54

```
   ******************************************************************************
23.* Situatie     : wasserij de zon - concordiaterrein                          *
   * Waarnemer    : Markendaalseweg, klinkerwegdek als bestaand                 *
   ******************************************************************************
```

** Info wegvak

Hoogte wegdek boven maaiveld (m) : .00
Als wegdek een verharding met klinkers
Afstand hard-zachtlijn tot wegas (m) : 8.00
Bodemfactor zacht gedeelte (fr. zacht): .10

Aantal rijlijnen : 1

Rijlijn 1 ligt op de wegas

Verkeerssamenstelling	snelheid (km/h)	intensiteit (vtg/h)
motorrijwielen	0	0
lichte voertuigen	50	570
middelzware voertuigen	50	19
zware voertuigen	50	4
bromfietsen	0	0

Geen kruispunt

** Info bebouwing

Objectfractie (bebouwingsdichtheid) : 1.00

** Info waarneempunt

Rooster van waarneempunten; type 4

Hoogte (m)	Waarneemafstand (m) 14.00	15.00	16.00	17.00	18.00	19.00	20.00	21.00	22.00	23.00
1.50	67.72	67.35	66.99	66.66	66.34	66.03	65.74	65.46	65.19	64.93
4.50	67.99	67.66	67.34	67.05	66.76	66.49	66.23	65.98	65.74	65.51
7.50	67.78	67.50	67.22	66.96	66.71	66.46	66.23	66.00	65.78	65.57
10.50	67.40	67.16	66.93	66.70	66.48	66.27	66.06	65.86	65.66	65.47
13.50	66.95	66.75	66.56	66.36	66.17	65.99	65.80	65.62	65.45	65.27
Bodem-factor	.02	.02	.03	.03	.03	.03	.04	.04	.04	.04

```
   ******************************************************************************
23.* Situatie     : wasserij de zon - concordiaterrein                          *
   * Waarnemer    : Markendaalseweg, indien asfaltwegdek                        *
   ******************************************************************************
```

** Info wegvak

Hoogte wegdek boven maaiveld (m) : .00
Als wegdek een niet-elementenverharding met fijne oppervlaktetextuur
Afstand hard-zachtlijn tot wegas (m) : 8.00
Bodemfactor zacht gedeelte (fr. zacht): .10

Aantal rijlijnen : 1

Rijlijn 1 ligt op de wegas

Verkeerssamenstelling		snelheid (km/h)	intensiteit (vtg/h)
motorrijwielen	:	0	0
lichte voertuigen	:	50	570
middelzware voertuigen	:	50	19
zware voertuigen	:	50	4
bromfietsen	:	0	0

Geen kruispunt

** Info bebouwing

Objectfractie (bebouwingsdichtheid) : 1.00

** Info waarneempunt

Rooster van waarneempunten; type 4

Hoogte (m)	Waarneemafstand (m) 14.00	15.00	16.00	17.00	18.00	19.00	20.00	21.00	22.00	23.00
1.50	63.56	63.19	62.83	62.49	62.17	61.87	61.58	61.30	61.03	60.77
4.50	63.83	63.50	63.18	62.89	62.60	62.33	62.07	61.82	61.58	61.35
7.50	63.62	63.34	63.06	62.80	62.55	62.30	62.07	61.84	61.62	61.41
10.50	63.24	63.00	62.77	62.54	62.32	62.11	61.90	61.70	61.50	61.31
13.50	62.79	62.59	62.40	62.20	62.01	61.83	61.64	61.46	61.29	61.11
Bodem-factor	.02	.02	.03	.03	.03	.03	.04	.04	.04	.04

```
   ******************************************************************************
24.* Situatie     : Zuidelijk deel Seeligkazerne                                *
   * Waarnemer    : Vredenburghsingel, met klinkers als bestaand                *
   ******************************************************************************
```

** Info wegvak

Hoogte wegdek boven maaiveld (m) : .00
Als wegdek een verharding met klinkers
Afstand hard-zachtlijn tot wegas (m) : 6.00
Bodemfactor zacht gedeelte (fr. zacht): .60

Aantal rijlijnen : 1

Rijlijn 1 ligt op de wegas

Verkeerssamenstelling	snelheid (km/h)	intensiteit (vtg/h)
motorrijwielen	0	0
lichte voertuigen	50	390
middelzware voertuigen	50	13
zware voertuigen	50	2
bromfietsen	0	0

Geen kruispunt

** Info bebouwing

Objectfractie (bebouwingsdichtheid) : .80

** Info waarneempunt

Rooster van waarneempunten; type 4

Hoogte (m)	Waarneemafstand (m) 80.00	85.00	90.00	95.00	100.00	105.00	110.00	115.00	120.00	125.00
1.50	52.55	52.13	51.73	51.36	51.02	50.69	50.37	50.08	49.80	49.53
4.50	54.24	53.83	53.44	53.08	52.73	52.39	52.07	51.77	51.48	51.19
7.50	54.79	54.40	54.02	53.67	53.33	53.01	52.70	52.41	52.12	51.85
10.50	55.04	54.66	54.30	53.96	53.63	53.32	53.02	52.73	52.45	52.19
13.50	55.17	54.80	54.45	54.12	53.80	53.50	53.21	52.93	52.66	52.39
Bodem-factor	.51	.52	.52	.53	.53	.53	.54	.54	.54	.54

```
   ******************************************************************************
24.* Situatie     : Zuidelijk deel Seeligkazerne                                *
   * Waarnemer    : Vredenburghsingel, indien met asfalt                        *
   ******************************************************************************
```

** Info wegvak

Hoogte wegdek boven maaiveld (m) : .00
Als wegdek een niet-elementenverharding met fijne oppervlaktetextuur
Afstand hard-zachtlijn tot wegas (m) : 6.00
Bodemfactor zacht gedeelte (fr. zacht): .60

Aantal rijlijnen : 1

Rijlijn 1 ligt op de wegas

Verkeerssamenstelling		snelheid (km/h)	intensiteit (vtg/h)
motorrijwielen	:	0	0
lichte voertuigen	:	50	390
middelzware voertuigen	:	50	13
zware voertuigen	:	50	2
bromfietsen	:	0	0

Geen kruispunt

** Info bebouwing

Objectfractie (bebouwingsdichtheid) : .80

** Info waarneempunt

Rooster van waarneempunten; type 4

Hoogte (m)	Waarneemafstand (m) 80.00	85.00	90.00	95.00	100.00	105.00	110.00	115.00	120.00	125.00
1.50	48.38	47.95	47.56	47.19	46.84	46.51	46.20	45.90	45.62	45.35
4.50	50.07	49.66	49.27	48.90	48.55	48.22	47.90	47.59	47.30	47.02
7.50	50.61	50.22	49.85	49.50	49.16	48.84	48.53	48.23	47.95	47.67
10.50	50.86	50.48	50.12	49.78	49.45	49.14	48.84	48.55	48.28	48.01
13.50	51.00	50.63	50.28	49.95	49.63	49.32	49.03	48.75	48.48	48.22
Bodem-factor	.51	.52	.52	.53	.53	.53	.54	.54	.54	.54

```
   ******************************************************************************
24.* Situatie     : Zuidelijk deel Seeligkazerne                                *
   * Waarnemer    : Markendaalseweg, met klinkers als bestaand                  *
   ******************************************************************************
```

** Info wegvak

Hoogte wegdek boven maaiveld (m) : .00
Als wegdek een verharding met klinkers
Afstand hard-zachtlijn tot wegas (m) : 8.00
Bodemfactor zacht gedeelte (fr. zacht): .10

Aantal rijlijnen : 1

Rijlijn 1 ligt op de wegas

Verkeerssamenstelling	snelheid (km/h)	intensiteit (vtg/h)
motorrijwielen	0	0
lichte voertuigen	50	570
middelzware voertuigen	50	19
zware voertuigen	50	4
bromfietsen	0	0

Geen kruispunt

** Info bebouwing

Objectfractie (bebouwingsdichtheid) : 1.00

** Info waarneempunt

Rooster van waarneempunten; type 4

Hoogte (m)	Waarneemafstand (m) 14.00	15.00	16.00	17.00	18.00	19.00	20.00	21.00	22.00	23.00
1.50	67.72	67.35	66.99	66.66	66.34	66.03	65.74	65.46	65.19	64.93
4.50	67.99	67.66	67.34	67.05	66.76	66.49	66.23	65.98	65.74	65.51
7.50	67.78	67.50	67.22	66.96	66.71	66.46	66.23	66.00	65.78	65.57
10.50	67.40	67.16	66.93	66.70	66.48	66.27	66.06	65.86	65.66	65.47
13.50	66.95	66.75	66.56	66.36	66.17	65.99	65.80	65.62	65.45	65.27
Bodem-factor	.02	.02	.03	.03	.03	.03	.04	.04	.04	.04

```
   ******************************************************************************
24.* Situatie     : Zuidelijk deel Seeligkazerne                                 *
   * Waarnemer    : Markendaalseweg, indien met asfalt                           *
   ******************************************************************************
```

** Info wegvak

Hoogte wegdek boven maaiveld (m) : .00
Als wegdek een niet-elementenverharding met fijne oppervlaktetextuur
Afstand hard-zachtlijn tot wegas (m) : 8.00
Bodemfactor zacht gedeelte (fr. zacht): .10

Aantal rijlijnen : 1

Rijlijn 1 ligt op de wegas

Verkeerssamenstelling	snelheid (km/h)	intensiteit (vtg/h)
motorrijwielen	0	0
lichte voertuigen	50	570
middelzware voertuigen	50	19
zware voertuigen	50	4
bromfietsen	0	0

Geen kruispunt

** Info bebouwing

Objectfractie (bebouwingsdichtheid) : 1.00

** Info waarneempunt

Rooster van waarneempunten; type 4

Hoogte (m)	Waarneemafstand (m) 14.00	15.00	16.00	17.00	18.00	19.00	20.00	21.00	22.00	23.00
1.50	63.56	63.19	62.83	62.49	62.17	61.87	61.58	61.30	61.03	60.77
4.50	63.83	63.50	63.18	62.89	62.60	62.33	62.07	61.82	61.58	61.35
7.50	63.6[illegible]	63.34	63.06	62.80	62.55	62.30	62.07	61.84	61.62	61.41
10.50	63.24	63.00	62.77	62.54	62.32	62.11	61.90	61.70	61.50	61.31
13.50	62.79	62.59	62.40	62.20	62.01	61.83	61.64	61.46	61.29	61.11
Bodem-factor	.02	.02	.03	.03	.03	.03	.04	.04	.04	.04

```
   ****************************************************************************
24.* Situatie     :zuidelijk deel seelig kazerne                               *
   * Waarnemer    :Fellenoordstraat                                            *
   ****************************************************************************


** Info wegvak
         Hoogte wegdek boven maaiveld            :      .00 m
         Als wegdek een niet-elementenverharding met fijne oppervlaktetextuur
         Afstand hard-zachtlijn tot wegas        :     8.00 m
         Breedte parallelle strook, 100% zacht :      .00 m
         Breedte parallelle strook, 100% hard  :      .00 m
         Bodemfactor zacht gedeelte (fr. zacht):      .60

Aantal rijlijnen : 1

         Rijlijn 1 ligt op de wegas
         Verkeerssamenstelling                   snelheid intensiteit
                                                  (km/h)    (vtg/h)
         motorrijwielen                          :    0         .0
         lichte voertuigen                       :   50      440.0
         middelzware voertuigen                  :   50       35.8
         zware voertuigen                        :   50        2.3
         bromfietsen                             :    0         .0

Geen kruispunt

** Info bebouwing
         Objectfractie (bebouwingsdichtheid)     :      .60

** Info waarneempunt
         Rooster van waarneempunten; type 4

Hoogte       Waarneemafstand (m)
  (m)     15.00  25.00  35.00  45.00  55.00  65.00  75.00  85.00  95.00 105.00
-----------------------------------------------------------------------------
  1.50    62.28  58.75  56.28  54.40  52.91  51.68  50.64  49.75  48.97  48.28
  4.50    62.65  59.56  57.40  55.73  54.39  53.25  52.28  51.42  50.65  49.96
  7.50    62.49  59.68  57.65  56.08  54.81  53.73  52.80  51.98  51.25  50.58
 10.50    62.15  59.60  57.69  56.20  54.97  53.93  53.04  52.24  51.53  50.88
-----------------------------------------------------------------------------
Bodem-      .13    .28    .36    .41    .44    .46    .48    .49    .50    .51
factor
```

```
   ******************************************************************************
24.* Situatie    :zuidelijk deel seelig kazerne                                 *
   * Waarnemer   :Fellenoordstraat                                              *
   ******************************************************************************


** Info wegvak
         Hoogte wegdek boven maaiveld          :     .00 m
         Als wegdek een niet-elementenverharding met fijne oppervlaktetextuur
         Afstand hard-zachtlijn tot wegas      :    8.00 m
         Breedte parallelle strook, 100% zacht :     .00 m
         Breedte parallelle strook, 100% hard  :     .00 m
         Bodemfactor zacht gedeelte (fr. zacht):     .60

Aantal rijlijnen : 1

         Rijlijn 1 ligt op de wegas
         Verkeerssamenstelling                 snelheid intensiteit
                                                (km/h)    (vtg/h)
         motorrijwielen                       :    0         .0
         lichte voertuigen                    :   50      440.0
         middelzware voertuigen               :   50       35.8
         zware voertuigen                     :   50        2.3
         bromfietsen                          :    0         .0

Geen kruispunt

** Info bebouwing
         Objectfractie (bebouwingsdichtheid)   :     .60

** Info waarneempunt
         Rooster van waarneempunten; type 4

Hoogte       Waarneemafstand (m)
  (m)     50.00  55.00
---------------------
  1.50    53.62  52.91
  4.50    55.03  54.39
  7.50    55.41  54.81
 10.50    55.55  54.97
---------------------
Bodem-      .42    .44
factor
```

2. Railverkeerslawaaiberekening, SRM I.

```
   ****************************************************************************
2. * Situatie     :Nieuw Prinsenkade                                          *
   * Waarnemer    :hoek Tramsingel-Nw Prinsenk.                               *
   ****************************************************************************
```

** Info emissietrajekt
Hoogte bovenkant spoorstaaf tov maaiveld (m) : 3.00
Bodemfactor zacht gedeelte (fr. zacht): .20
Totaal emissiegetal : 95.60 dB(A)
(E-nachtperiode : 85.6 dB(A))

** Info bebouwing
Objectfractie (bebouwingsdichtheid) : .30

** Info waarneempunt
Rooster van waarneempunten; type 4

Hoogte (m)	Waarneemafstand (m) 212.00	222.00	232.00	242.00	252.00	262.00	272.00	282.00	292.00	302.00
1.50	69.29	68.99	68.70	68.43	68.17	67.91	67.67	67.43	67.21	66.99
4.50	70.10	69.77	69.45	69.15	68.85	68.57	68.29	68.02	67.76	67.51
7.50	70.55	70.22	69.89	69.57	69.27	68.97	68.69	68.41	68.14	67.88
10.50	70.87	70.54	70.21	69.89	69.59	69.29	69.00	68.72	68.45	68.18
13.50	71.11	70.77	70.45	70.14	69.83	69.54	69.25	68.97	68.70	68.43
Bodem-factor	.20	.20	.20	.20	.20	.20	.20	.20	.20	.20

3. **Wegverkeerslawaaiberekeningen, SRM II.**
****

Milieudienst Gemeente Breda — Wegverkeerslawaai, SRM2

1. **locatie Schorsmolenstraat (klooster) :**
Schorsmolenstraat

Overzicht objecten (gebouwen, taluds, schermen, bodemgebieden, dempingsgebieden)

Object nr	Hoekpunt 1 X1	Hoekpunt 1 Y1	Hmvld [m]	Hobj [m]	Hoekpunt 2 X2	Hoekpunt 2 Y2	Hmvld [m]	Hobj [m]	Breedte [m]	Status object	Reflectie factoren	Profiel [dB]	Weg nr
1	111803.25	400109.25	0.00	2.50	111834.71	400128.55	0.00	3.50	-	S	0.80/0.80	0	0
2	111834.74	400128.07	0.00	2.50	111872.86	400072.73	0.00	3.50	-	S	0.80/0.80	0	0
3	111872.86	400072.73	0.00	2.50	111884.80	400046.84	0.00	3.50	-	S	0.80/0.80	0	0
4	111892.97	400020.96	0.00	2.50	111906.41	399958.77	0.00	3.50	-	S	0.80/0.80	0	0
5	111785.01	399960.62	0.00	2.50	111803.25	400109.25	0.00	3.50	-	S	0.80/0.80	0	0
6	111785.01	399960.62	0.00	2.50	111790.78	399882.02	0.00	3.50	-	S	0.80/0.80	0	0
7	111804.11	400110.45	-	-	111829.15	400069.37	-	-	35.75	B	-	-	-
8	111801.00	400133.07	-	-	111807.46	400123.88	-	-	23.52	B	-	-	-
9	111807.56	400154.94	-	-	111817.55	400150.66	-	-	-23.42	B	-	-	-
13	111894.54	400038.10	-	-	111914.93	399975.03	-	-	6.44	B	-	-	-
14	111913.08	399975.03	-	-	111925.13	399979.66	-	-	-15.42	B	-	-	-
15	111809.63	400040.26	-	-	111867.98	400067.70	-	-	26.85	B	-	-	-
16	111804.61	400107.67	-	-	111792.09	399998.68	-	-	36.50	B	-	-	-
17	111884.80	400046.84	0.00	2.50	111892.97	400020.96	0.00	2.50	-	S	0.80/0.80	0	0
18	111784.13	400212.89	-	-	111757.90	400109.84	-	-	3.46	B	-	-	-
19	111809.59	400206.72	-	-	111777.19	400080.51	-	-	3.92	B	-	-	-
20	111757.36	400109.72	-	-	111739.32	400022.37	-	-	5.25	B	-	-	-
21	111740.29	400021.40	-	-	111742.73	399943.81	-	-	4.48	B	-	-	-
22	111777.85	400085.81	-	-	111764.68	399943.32	-	-	6.80	B	-	-	-
23	111762.24	400203.41	0.00	11.00	111726.15	400027.74	0.00	11.00	-13.40	G	0.80	0	0
24	111728.10	400028.72	0.00	11.00	111733.95	399872.56	0.00	11.00	-18.52	G	0.80	0	0
26	111802.93	400139.25	-	-	111797.58	400121.77	-	-	6.21	B	-	-	-
27	111828.76	400046.83	0.00	12.00	111846.02	400011.13	0.00	12.00	44.74	G	0.80	2	0
28	111875.71	400115.21	0.00	4.00	111895.27	400083.88	0.00	4.00	10.05	G	0.80	0	0
29	111922.51	400064.44	0.00	6.00	111936.09	400027.31	0.00	6.00	11.62	G	0.80	0	0

# = non-actief
G = gewoon object
S = scherm met reflectiefactoren links en rechts
B = bodemgebied
D = dempingsgebied

Overzicht weggegevens - geometrie

Wegnr	Straatnaam	Uiteinde 1 X-coord	Uiteinde 1 Y-coord	Uiteinde 1 Hmvld	Uiteinde 1 Hweg	Uiteinde 2 X-coord	Uiteinde 2 Y-coord	Uiteinde 2 Hmvld	Uiteinde 2 Hweg
1	Schorsmolenstraat	111829.34	400157.49	0.00	0.00	111887.00	400056.79	0.00	0.00
2	Schorsmolenstraat	111887.00	400056.79	0.00	0.00	111914.04	399957.82	0.00	0.00
3	Schorsmolenstraat	111933.00	399967.83	0.00	0.00	111900.22	400052.15	0.00	0.00
4	Schorsmolenstraat	111900.22	400052.15	0.00	0.00	111884.35	400069.86	0.00	0
5	Schorsmolenstraat	111884.35	400069.86	0.00	0.00	111832.97	400154.91	0.00	0.00
6	Tramsingel	111734.10	400022.40	0.00	0.00	111769.92	400205.75	0.00	0.00
7	Tramsingel	111734.10	400022.40	0.00	0.00	111740.62	399878.81	0.00	0.00

Overzicht weggegevens - vermogen (dagperiode)

Wegnr	Hbron [m]	Chelling [dB]	Wegdektype	Qmr aantal/h	Vmr km/h	Qlv aantal/h	Vlv km/h	Qmv aantal/h	Vmv km/h	Qzv aantal/h	Vzv km/h
1	0.75	0.00	F-Fijn	0.0	0	135.0	50	3.9	50	0.7	45
2	0.75	0.00	F-Fijn	0.0	0	135.0	50	3.9	50	0.7	45
3	0.75	0.00	F-Fijn	0.0	0	135.0	50	3.9	50	0.7	45
4	0.75	0.00	F-Fijn	0.0	0	135.0	50	3.9	50	0.7	45
5	0.75	0.00	F-Fijn	0.0	0	135.0	50	3.9	50	0.7	45
6	0.75	0.00	Twin-layer	0.0	0	164.0	55	6.2	50	6.0	50
7	0.75	0.00	Twin-layer	0.0	0	149.0	55	5.6	50	5.4	50

= non-actieve weg

Schorsmolenstraat (klooster) :
Schorsmolenstraat

Overzicht punten, berekende etmaalwaarden

Punt	t.g.v. verkeer op de Schorsmolenstraat					t.g.v. verkeer op de Tramsingel				
nr	1.5 m	4.5 m	7.5 m	10.5 m	13.5 m	1.5 m	4.5 m	7.5 m	10.5 m	13.5 m
1	(44-5)=39	(52-5)=47	(56-5)=51	(56-5)=51	(56-5)=51	(50-5)=45	(55-5)=45	(56-5)=51	(57-5)=52	(57-5)=52
2	(41-5)=36	(46-5)=41	(48-5)=43	(49-5)=44	(49-5)=44	(51-5)=46	(56-5)=51	(58-5)=53	(59-5)=54	(59-5)=54
3	(39-5)=34	(42-5)=37	(44-5)=39	(46-5)=41	(45-5)=40	(50-5)=45	(58-5)=53	(60-5)=55	(60-5)=55	(60-5)=55
4	(35-5)=30	(37-5)=32	(38-5)=33	(40-5)=35	(41-5)=36	(51-5)=46	(60-5)=55	(61-5)=56	(61-5)=56	(61-5)=56
5	(37-5)=32	(38-5)=33	(38-5)=33	(39-5)=34	(40-5)=35	(51-5)=46	(57-5)=52	(59-5)=55	(60-5)=55	(59-5)=54

 # = non-actief punt

20. **Beyerd - Vlaszak : Beyerd/Pasbaan/Kloosterlaan**

Claudius Prinsenlaan, 1.5 m hoogte

Overzicht objecten (gebouwen, taluds, schermen, bodemgebieden, dempingsgebieden)

Object nr	Hoekpunt 1 X1	Hoekpunt 1 Y1	Hmvld [m]	Hobj [m]	Hoekpunt 2 X2	Hoekpunt 2 Y2	Hmvld [m]	Hobj [m]	Breedte [m]	Status object	Reflectie factoren	Profiel [dB]	Weg nr
1	0.00	-0.10	0.00	15.00	65.10	13.30	0.00	25.00	-	S	0.80/0.80	0	0
2	-13.10	59.10	0.00	15.00	0.40	-0.20	0.00	15.00	6.14	G	0.80	0	0
3	62.20	16.20	0.00	15.00	47.40	25.40	0.00	15.00	5.60	G	0.80	0	0
4	-10.90	49.60	0.00	15.00	5.00	39.10	0.00	15.00	11.60	G	0.80	0	0
5	-3.20	44.60	0.00	4.00	49.80	10.70	0.00	4.00	11.38	G	0.80	0	0
6	-31.00	117.90	0.00	12.00	-17.50	75.10	0.00	12.00	13.99	G	0.80	0	0
7	-0.80	79.70	0.00	12.00	25.10	110.40	0.00	12.00	12.31	G	0.80	0	0
8	-17.30	75.00	0.00	12.00	-0.80	79.70	0.00	12.00	14.83	G	0.80	0	0
9	-91.70	-50.00	0.00	12.00	-73.00	-27.70	0.00	12.00	15.59	G	0.80	0	0
10	-75.80	-25.50	0.00	12.00	-58.20	-1.00	0.00	12.00	13.52	G	0.80	0	0
11	-54.00	-1.00	0.00	12.00	-50.10	80.10	0.00	12.00	12.70	G	0.80	0	0
12	-47.70	84.40	0.00	12.00	-54.90	113.60	0.00	12.00	14.19	G	0.80	0	0
13	-44.50	-80.80	0.00	15.00	-14.40	-71.50	0.00	15.00	14.08	G	0.80	0	0
14	-18.80	-57.90	0.00	15.00	-10.90	-60.90	0.00	15.00	-7.61	G	0.80	0	0
15	-9.60	-55.90	0.00	15.00	-14.60	-58.90	0.00	15.00	9.83	G	0.80	0	0
16	-9.10	-52.00	0.00	15.00	-9.80	-56.40	0.00	15.00	6.85	G	0.80	0	0
17	18.60	-43.40	0.00	15.00	[illegible]	-52.00	0.00	15.00	13.18	G	0.80	0	0
18	23.70	-96.20	0.00	15.00	88.70	-115.60	0.00	15.00	44.51	G	0.80	0	0
19	131.10	-81.40	0.00	15.00	203.30	-103.70	0.00	15.00	14.92	G	0.80	0	0
20	117.40	-77.10	0.00	15.00	108.30	-107.30	0.00	15.00	14.66	G	0.80	0	0
21	137.20	-72.20	0.00	15.00	122.70	-81.20	0.00	15.00	10.73	G	0.80	0	0
22	104.40	36.10	0.00	12.00	87.50	11.20	0.00	12.00	11.82	G	0.80	0	0
23	92.10	-1.70	0.00	12.00	176.00	-26.80	0.00	12.00	11.15	G	0.80	0	0
24	89.10	13.00	0.00	12.00	88.50	2.90	0.00	12.00	5.84	G	0.80	0	0
25	87.80	5.10	0.00	12.00	93.00	-1.20	0.00	12.00	5.03	G	0.80	0	0
26	177.40	-23.00	0.00	12.00	186.10	-25.80	0.00	12.00	6.42	G	0.80	0	0
27	185.70	-27.60	0.00	12.00	222.30	-38.50	0.00	12.00	14.87	G	0.80	0	0
28	208.10	-34.20	0.00	12.00	222.50	-38.50	0.00	12.00	68.41	G	0.80	0	0
29	-38.78	57.65	-	-	-41.47	-3.56	-	-	14.75	B	-	-	-
30	-41.00	-2.40	-	-	-37.90	-16.80	-	-	25.15	B	-	-	-
31	-26.68	59.33	-	-	-13.24	-11.30	-	-	-12.20	B	-	-	-
32	28.10	-12.10	-	-	64.90	-6.90	-	-	2.99	B	-	-	-
33	52.40	-13.10	-	-	64.60	-7.80	-	-	4.23	B	-	-	-
34	35.50	-12.00	-	-	55.20	-13.50	-	-	5.06	B	-	-	-
35	77.90	-16.60	-	-	207.80	-52.70	-	-	7.36	B	-	-	-
36	239.40	-61.50	-	-	316.20	-84.90	-	-	6.39	B	-	-	-
37	79.40	-39.50	-	-	200.60	-77.10	-	-	9.52	B	-	-	-

# = non-actief
G = gewoon object
S = scherm met reflectiefactoren links en rechts
B = bodemgebied
D = dempingsgebied

Overzicht weggegevens - geometrie

Wegnr	Straatnaam	Uiteinde 1 X-coord	Uiteinde 1 Y-coord	Uiteinde 1 Hmvld	Uiteinde 1 Hweg	Uiteinde 2 X-coord	Uiteinde 2 Y-coord	Uiteinde 2 Hmvld	Uiteinde 2 Hweg
1	Claudius Prinsenlaan	-38.90	-27.50	0.00	0.00	-7.50	-17.55	0.00	0.00
2	Claudius Prinsenlaan	-7.50	-17.55	0.00	0.00	36.25	-16.60	0.00	0.00
3	Claudius Prinsenlaan	36.25	-16.60	0.00	0.00	100.10	-24.35	0.00	0.00
4	Claudius Prinsenlaan	100.10	-24.35	0.00	0.00	315.90	-87.60	0.00	0.00
5	Claudius Prinsenlaan	-37.10	-40.30	0.00	0.00	-10.50	-27.45	0.00	0.00
6	Claudius Prinsenlaan	-10.50	-27.45	0.00	0.00	21.75	-23.60	0.00	0.00
7	Claudius Prinsenlaan	21.75	-23.60	0.00	0.00	46.18	-23.63	0.00	0.00
8	Claudius Prinsenlaan	46.18	-23.63	0.00	0.00	99.03	-30.81	0.00	0.00
9	Claudius Prinsenlaan	99.03	-30.81	0.00	0.00	314.18	-98.21	0.00	0.00
10	Vlaszak	-38.70	-27.30	0.00	0.00	-45.95	-1.45	0.00	0.00
11	Vlaszak	-45.95	-1.45	0.00	0.00	-40.00	92.30	0.00	0.00
12	Vlaszak	-40.00	92.30	0.00	0.00	-45.40	113.70	0.00	0.00
13	Vlaszak	-7.20	-17.60	0.00	0.00	-27.55	74.70	0.00	0.00
14	Vlaszak	-27.55	74.70	0.00	0.00	-38.10	113.40	0.00	0.00

Overzicht weggegevens - vermogen (dagperiode)

Wegnr	Hbron [m]	Chelling [dB]	Wegdektype	Qmr aantal/h	Vmr km/h	Qlv aantal/h	Vlv km/h	Qmv aantal/h	Vmv km/h	Qzv aantal/h	Vzv km/h
1	0.75	0.00	F-Fijn	0.0	0	188.5	50	17.0	50	1.0	45
2	0.75	0.00	F-Fijn	0.0	0	188.5	50	17.0	50	1.0	45
3	0.75	0.00	F-Fijn	0.0	0	188.5	50	17.0	50	1.0	45
4	0.75	0.00	F-Fijn	0.0	0	188.5	50	17.0	50	1.0	45
5	0.75	0.00	F-Fijn	0.0	0	188.5	50	17.0	50	1.0	45
6	0.75	0.00	F-Fijn	0.0	0	188.5	50	16.9	50	0.9	45
7	0.75	0.00	F-Fijn	0.0	0	188.5	50	16.9	50	0.9	45
8	0.75	0.00	F-Fijn	0.0	0	188.5	50	16.9	50	0.9	45
9	0.75	0.00	F-Fijn	0.0	0	188.5	50	16.9	50	0.9	45
10	0.75	0.00	F-Fijn	0.0	0	94.5	50	33.8	50	0.5	45
11	0.75	0.00	F-Fijn	0.0	0	94.5	50	33.8	50	0.5	45
12	0.75	0.00	F-Fijn	0.0	0	94.5	50	33.8	50	0.5	45
13	0.75	0.00	F-Fijn	0.0	0	94.5	50	33.7	50	0.5	45
14	0.75	0.00	F-Fijn	0.0	0	94.5	50	33.7	50	0.5	45

= non-actieve weg

Beyerd - Vlaszak : Beyerd/Pasbaan/Kloosterlaan
Claudius Prinsenlaan, 1.5 m hoogte

Wegnr: 1 Straatnaam: Claudius Prinsenlaan

		Uiteinde 1	Uiteinde 2
X-coordinaat	[m] =	-38.90	-7.50
Y-coordinaat	[m] =	-27.50	-17.55
Maaiveldhoogte	[m] =	0.00	0.00
Weghoogte	[m] =	0.00	0.00
Bronhoogte	[m] =	0.75	

Correktie-factor Ch : 0.00 dB(A)
Type wegdek : F - textuur fijn

INTENSITEITEN :

motorrijwielen	: 0.0 mvtg/uur	-	snelheid =	0 km/uur
lichte motorvoertuigen	: 188.5 mvtg/uur	-	snelheid =	50 km/uur
middelzware motorvoertuigen	: 17.0 mvtg/uur	-	snelheid =	50 km/uur
zware motorvoertuigen	: 1.0 mvtg/uur	-	snelheid =	45 km/uur

Totaal bronvermogen : 105.8 dB(A)
Spectrum : 81.3 91.4 95.7 97.7 101.1 100.0 95.3 88.8

Wegnr: 2 Straatnaam: Claudius Prinsenlaan

		Uiteinde 1	Uiteinde 2
X-coordinaat	[m] =	-7.50	36.25
Y-coordinaat	[m] =	-17.55	-16.60
Maaiveldhoogte	[m] =	0.00	0.00
Weghoogte	[m] =	0.00	0.00
Bronhoogte	[m] =	0.75	

Correktie-factor Ch : 0.00 dB(A)
Type wegdek : F - textuur fijn

INTENSITEITEN :

motorrijwielen	: 0.0 mvtg/uur	-	snelheid =	0 km/uur
lichte motorvoertuigen	: 188.5 mvtg/uur	-	snelheid =	50 km/uur
middelzware motorvoertuigen	: 17.0 mvtg/uur	-	snelheid =	50 km/uur
zware motorvoertuigen	: 1.0 mvtg/uur	-	snelheid =	45 km/uur

Totaal bronvermogen : 105.8 dB(A)
Spectrum : 81.3 91.4 95.7 97.7 101.1 100.0 95.3 88.8

Wegnr: 3 Straatnaam: Claudius Prinsenlaan

		Uiteinde 1	Uiteinde 2
X-coordinaat	[m] =	36.25	100.10
Y-coordinaat	[m] =	-16.60	-24.35
Maaiveldhoogte	[m] =	0.00	0.00
Weghoogte	[m] =	0.00	0.00
Bronhoogte	[m] =	0.75	

Correktie-factor Ch : 0.00 dB(A)
Type wegdek : F - textuur fijn

INTENSITEITEN :

motorrijwielen	: 0.0 mvtg/uur	-	snelheid =	0 km/uur
lichte motorvoertuigen	: 188.5 mvtg/uur	-	snelheid =	50 km/uur
middelzware motorvoertuigen	: 17.0 mvtg/uur	-	snelheid =	50 km/uur
zware motorvoertuigen	: 1.0 mvtg/uur	-	snelheid =	45 km/uur

Totaal bronvermogen : 105.8 dB(A)
Spectrum : 81.3 91.4 95.7 97.7 101.1 100.0 95.3 88.8

Wegnr: 4 Straatnaam: Claudius Prinsenlaan

		Uiteinde 1	Uiteinde 2
X-coordinaat	[m] =	100.10	315.90
Y-coordinaat	[m] =	-24.35	-87.60
Maaiveldhoogte	[m] =	0.00	0.00
Weghoogte	[m] =	0.00	0.00
Bronhoogte	[m] =	0.75	

Correktie-factor Ch : 0.00 dB(A)
Type wegdek : F - textuur fijn

INTENSITEITEN :

motorrijwielen	: 0.0 mvtg/uur	-	snelheid =	0 km/uur
lichte motorvoertuigen	: 188.5 mvtg/uur	-	snelheid =	50 km/uur
middelzware motorvoertuigen	: 17.0 mvtg/uur	-	snelheid =	50 km/uur
zware motorvoertuigen	: 1.0 mvtg/uur	-	snelheid =	45 km/uur

Totaal bronvermogen : 105.8 dB(A)
Spectrum : 81.3 91.4 95.7 97.7 101.1 100.0 95.3 88.8

Beyerd - Vlaszak : Beyerd/Pasbaan/Kloosterlaan
Claudius Prinsenlaan, 1.5 m hoogte

Wegnr: 5 Straatnaam: Claudius Prinsenlaan

		Uiteinde 1	Uiteinde 2
X-coordinaat	[m] =	-37.10	-10.50
Y-coordinaat	[m] =	-40.30	-27.45
Maaiveldhoogte	[m] =	0.00	0.00
Weghoogte	[m] =	0.00	0.00
Bronhoogte	[m] =	0.75	

Correktie-factor Ch : 0.00 dB(A)
Type wegdek : F - textuur fijn

INTENSITEITEN :

motorrijwielen	: 0.0 mvtg/uur	-	snelheid =	0 km/uur
lichte motorvoertuigen	: 188.5 mvtg/uur	-	snelheid =	50 km/uur
middelzware motorvoertuigen	: 17.0 mvtg/uur	-	snelheid =	50 km/uur
zware motorvoertuigen	: 1.0 mvtg/uur	-	snelheid =	45 km/uur

Totaal bronvermogen : 105.8 dB(A)
Spectrum : 81.3 91.4 95.7 97.7 101.1 100.0 95.3 88.8

Wegnr: 6 Straatnaam: Claudius Prinsenlaan

		Uiteinde 1	Uiteinde 2
X-coordinaat	[m] =	-10.50	21.75
Y-coordinaat	[m] =	-27.45	-23.60
Maaiveldhoogte	[m] =	0.00	0.00
Weghoogte	[m] =	0.00	0.00
Bronhoogte	[m] =	0.75	

Correktie-factor Ch : 0.00 dB(A)
Type wegdek : F - textuur fijn

INTENSITEITEN :

motorrijwielen	: 0.0 mvtg/uur	-	snelheid =	0 km/uur
lichte motorvoertuigen	: 188.5 mvtg/uur	-	snelheid =	50 km/uur
middelzware motorvoertuigen	: 16.9 mvtg/uur	-	snelheid =	50 km/uur
zware motorvoertuigen	: 0.9 mvtg/uur	-	snelheid =	45 km/uur

Totaal bronvermogen : 105.8 dB(A)
Spectrum : 81.2 91.4 95.6 97.7 101.1 99.9 95.3 88.8

Wegnr: 7 Straatnaam: Claudius Prinsenlaan

		Uiteinde 1	Uiteinde 2
X-coordinaat	[m] =	21.75	46.18
Y-coordinaat	[m] =	-23.60	-23.63
Maaiveldhoogte	[m] =	0.00	0.00
Weghoogte	[m] =	0.00	0.00
Bronhoogte	[m] =	0.75	

Correktie-factor Ch : 0.00 dB(A)
Type wegdek : F - textuur fijn

INTENSITEITEN :

motorrijwielen	: 0.0 mvtg/uur	-	snelheid =	0 km/uur
lichte motorvoertuigen	: 188.5 mvtg/uur	-	snelheid =	50 km/uur
middelzware motorvoertuigen	: 16.9 mvtg/uur	-	snelheid =	50 km/uur
zware motorvoertuigen	: 0.9 mvtg/uur	-	snelheid =	45 km/uur

Totaal bronvermogen : 105.8 dB(A)
Spectrum : 81.2 91.4 95.6 97.7 101.1 99.9 95.3 88.8

Wegnr: 8 Straatnaam: Claudius Prinsenlaan

		Uiteinde 1	Uiteinde 2
X-coordinaat	[m] =	46.18	99.03
Y-coordinaat	[m] =	-23.63	-30.81
Maaiveldhoogte	[m] =	0.00	0.00
Weghoogte	[m] =	0.00	0.00
Bronhoogte	[m] =	0.75	

Correktie-factor Ch : 0.00 dB(A)
Type wegdek : F - textuur fijn

INTENSITEITEN :

motorrijwielen	: 0.0 mvtg/uur	-	snelheid =	0 km/uur
lichte motorvoertuigen	: 188.5 mvtg/uur	-	snelheid =	50 km/uur
middelzware motorvoertuigen	: 16.9 mvtg/uur	-	snelheid =	50 km/uur
zware motorvoertuigen	: 0.9 mvtg/uur	-	snelheid =	45 km/uur

Totaal bronvermogen : 105.8 dB(A)
Spectrum : 81.2 91.4 95.6 97.7 101.1 99.9 95.3 88.8

Beyerd - Vlaszak : Beyerd/Pasbaan/Kloosterlaan
Claudius Prinsenlaan, 1.5 m hoogte

Wegnr: 9 Straatnaam: Claudius Prinsenlaan

		Uiteinde 1	Uiteinde 2
X-coordinaat	[m] =	99.03	314.18
Y-coordinaat	[m] =	-30.81	-98.21
Maaiveldhoogte	[m] =	0.00	0.00
Weghoogte	[m] =	0.00	0.00
Bronhoogte	[m] =	0.75	

Correktie-factor Ch : 0.00 dB(A)
Type wegdek : F - textuur fijn

INTENSITEITEN :

motorrijwielen	: 0.0 mvtg/uur	-	snelheid =	0 km/uur
lichte motorvoertuigen	: 188.5 mvtg/uur	-	snelheid =	50 km/uur
middelzware motorvoertuigen	: 16.9 mvtg/uur	-	snelheid =	50 km/uur
zware motorvoertuigen	: 0.9 mvtg/uur	-	snelheid =	45 km/uur

Totaal bronvermogen : 105.8 dB(A)
Spectrum : 81.2 91.4 95.6 97.7 101.1 99.9 95.3 88.8

Wegnr: 10 Straatnaam: Vlaszak

		Uiteinde 1	Uiteinde 2
X-coordinaat	[m] =	-38.70	-45.95
Y-coordinaat	[m] =	-27.30	-1.45
Maaiveldhoogte	[m] =	0.00	0.00
Weghoogte	[m] =	0.00	0.00
Bronhoogte	[m] =	0.75	

Correktie-factor Ch : 0.00 dB(A)
Type wegdek : F - textuur fijn

INTENSITEITEN :

motorrijwielen	: 0.0 mvtg/uur	-	snelheid =	0 km/uur
lichte motorvoertuigen	: 94.5 mvtg/uur	-	snelheid =	50 km/uur
middelzware motorvoertuigen	: 33.8 mvtg/uur	-	snelheid =	50 km/uur
zware motorvoertuigen	: 0.5 mvtg/uur	-	snelheid =	45 km/uur

Totaal bronvermogen : 106.4 dB(A)
Spectrum : 81.5 91.9 96.5 97.9 101.9 100.6 95.6 88.2

Wegnr: 11 Straatnaam: Vlaszak

		Uiteinde 1	Uiteinde 2
X-coordinaat	[m] =	-45.95	-40.00
Y-coordinaat	[m] =	-1.45	92.30
Maaiveldhoogte	[m] =	0.00	0.00
Weghoogte	[m] =	0.00	0.00
Bronhoogte	[m] =	0.75	

Correktie-factor Ch : 0.00 dB(A)
Type wegdek : F - textuur fijn

INTENSITEITEN :

motorrijwielen	: 0.0 mvtg/uur	-	snelheid =	0 km/uur
lichte motorvoertuigen	: 94.5 mvtg/uur	-	snelheid =	50 km/uur
middelzware motorvoertuigen	: 33.8 mvtg/uur	-	snelheid =	50 km/uur
zware motorvoertuigen	: 0.5 mvtg/uur	-	snelheid =	45 km/uur

Totaal bronvermogen : 106.4 dB(A)
Spectrum : 81.5 91.9 96.5 97.9 101.9 100.6 95.6 88.2

Wegnr: 12 Straatnaam: Vlaszak

		Uiteinde 1	Uiteinde 2
X-coordinaat	[m] =	-40.00	-45.40
Y-coordinaat	[m] =	92.30	113.70
Maaiveldhoogte	[m] =	0.00	0.00
Weghoogte	[m] =	0.00	0.00
Bronhoogte	[m] =	0.75	

Correktie-factor Ch : 0.00 dB(A)
Type wegdek : F - textuur fijn

INTENSITEITEN :

motorrijwielen	: 0.0 mvtg/uur	-	snelheid =	0 km/uur
lichte motorvoertuigen	: 94.5 mvtg/uur	-	snelheid =	50 km/uur
middelzware motorvoertuigen	: 33.8 mvtg/uur	-	snelheid =	50 km/uur
zware motorvoertuigen	: 0.5 mvtg/uur	-	snelheid =	45 km/uur

Totaal bronvermogen : 106.4 dB(A)
Spectrum : 81.5 91.9 96.5 97.9 101.9 100.6 95.6 88.2

Beyerd - Vlaszak : Beyerd/Pasbaan/Kloosterlaan
Vlaszak, hoogte 1.5 m

Wegnr: 13 Straatnaam: Vlaszak

		Uiteinde 1	Uiteinde 2
X-coordinaat	[m] =	-7.20	-27.55
Y-coordinaat	[m] =	-17.60	74.70
Maaiveldhoogte	[m] =	0.00	0.00
Weghoogte	[m] =	0.00	0.00
Bronhoogte	[m] =	0.75	

Correktie-factor Ch : 0.00 dB(A)
Type wegdek : F - textuur fijn

INTENSITEITEN :

motorrijwielen	: 0.0 mvtg/uur	-	snelheid =	0 km/uur
lichte motorvoertuigen	: 94.5 mvtg/uur	-	snelheid =	50 km/uur
middelzware motorvoertuigen	: 33.7 mvtg/uur	-	snelheid =	50 km/uur
zware motorvoertuigen	: 0.5 mvtg/uur	-	snelheid =	45 km/uur

Totaal bronvermogen : 106.4 dB(A)
Spectrum : 81.5 91.9 96.5 97.9 101.9 100.5 95.6 88.2

Wegnr: 14 Straatnaam. Vlaszak

		Uiteinde 1	Uiteinde 2
X-coordinaat	[m] =	-27.55	-38.10
Y-coordinaat	[m] =	74.70	113.40
Maaiveldhoogte	[m] =	0.00	0.00
Weghoogte	[m] =	0.00	0.00
Bronhoogte	[m] =	0.75	

Correktie-factor Ch : 0.00 dB(A)
Type wegdek : F - textuur fijn

INTENSITEITEN :

motorrijwielen	: 0.0 mvtg/uur	-	snelheid =	0 km/uur
lichte motorvoertuigen	: 94.5 mvtg/uur	-	snelheid =	50 km/uur
middelzware motorvoertuigen	: 33.7 mvtg/uur	-	snelheid =	50 km/uur
zware motorvoertuigen	: 0.5 mvtg/uur	-	snelheid =	45 km/uur

Totaal bronvermogen : 106.4 dB(A)
Spectrum : 81.5 91.9 96.5 97.9 101.9 100.5 95.6 88.2

Beyerd - Vlaszak : Beyerd/Pasbaan/Kloosterlaan
Claudius Prinsenlaan, 1.5 m hoogte

Situatienummer : 1

Beschrijving : Claudius Prinsenlaan, 1.5 m hoogte

Rasterberekening	X	Y		
Raster vanaf punt:	0.0	20.0	Maaiveldhoogte :	0.00
t/m punt:	90.0	120.0	Punthoogte :	1.50
Stapgrootte :	10.0	10.0		
Aantal punten :	10	11	Totaal punten :	110

Punten overslaan : 1-6,11-15,21-23,31,61,71,81-82,91-93,101-103

Punten :
Wegen : 1-9
Objecten : 1-37
Reflecties : 1-37
Maaiveldlijnen :

Situatienummer : 2

Beschrijving : Vlaszak, hoogte 1.5 m

Rasterberekening	X	Y		
Raster vanaf punt:	0.0	20.0	Maaiveldhoogte :	0.00
t/m punt:	90.0	120.0	Punthoogte :	1.50
Stapgrootte :	10.0	10.0		
Aantal punten :	10	11	Totaal punten :	110

Punten overslaan : 1-6,11-15,21-23,61,71,81-82,91,93,101-103

Punten :
Wegen : 10-14
Objecten : 1-37
Reflecties : 1-37
Maaiveldlijnen :

Situatienummer : 3

Beschrijving : Claudius Prinsenlaan, hoogte 10.5 m

Rasterberekening	X	Y		
Raster vanaf punt:	0.0	20.0	Maaiveldhoogte :	0.00
t/m punt:	90.0	120.0	Punthoogte :	10.50
Stapgrootte :	10.0	10.0		
Aantal punten :	10	11	Totaal punten :	110

Punten overslaan : 1-6,11-15,21-23,61,71,81-82,91-93,101-103

Punten :
Wegen : 1-9
Objecten : 1-37
Reflecties : 1-37
Maaiveldlijnen :

Situatienummer : 4

Beschrijving : Vlaszak, hoogte 10.5 m

Rasterberekening	X	Y		
Raster vanaf punt:	0.0	20.0	Maaiveldhoogte :	0.00
t/m punt:	90.0	120.0	Punthoogte :	10.50
Stapgrootte :	10.0	10.0		
Aantal punten :	10	11	Totaal punten :	110

Punten overslaan : 1-6,11-15,21-23,61,71,81-82,91-93,101-103

Punten :
Wegen : 10-14
Objecten : 1-37
Reflecties : 1-37
Maaiveldlijnen :

Beyerd - Vlaszak : Beyerd/Pasbaan/Kloosterlaan
Claudius Prinsenlaan, 1.5 m hoogte

Rasternummer : 1

Maaiveldhoogte : 0.0
Hoogte t.o.v. maaiveld : 1.5

Nummer	X-coord.	Y-coord.	dB(A)	Etmaal	Ckruis
1	0.00	20.00	niet actief		
2	10.00	20.00	niet actief		
3	20.00	20.00	niet actief		
4	30.00	20.00	niet actief		
5	40.00	20.00	niet actief		
6	50.00	20.00	niet actief		
7	60.00	20.00	47.5	47.5	0.0
8	70.00	20.00	53.8	53.8	0.0
9	80.00	20.00	54.0	54.0	0.0
10	90.00	20.00	52.0	52.0	0.0
11	0.00	30.00	niet actief		
12	10.00	30.00	niet actief		
13	20.00	30.00	niet actief		
14	30.00	30.00	niet actief		
15	40.00	30.00	niet actief		
16	50.00	30.00	45.7	45.7	0.0
17	60.00	30.00	48.6	48.6	0.0
18	70.00	30.00	51.1	51.1	0.0
19	80.00	30.00	51.4	51.4	0.0
20	90.00	30.00	50.8	50.8	0.0
21	0.00	40.00	niet actief		
22	10.00	40.00	niet actief		
23	20.00	40.00	niet actief		
24	30.00	40.00	43.2	43.2	0.0
25	40.00	40.00	44.4	44.4	0.0
26	50.00	40.00	46.3	46.3	0.0
27	60.00	40.00	47.4	47.4	0.0
28	70.00	40.00	49.7	49.7	0.0
29	80.00	40.00	49.1	49.1	0.0
30	90.00	40.00	49.1	49.1	0.0
31	0.00	50.00	niet actief		
32	10.00	50.00	40.4	40.4	0.0
33	20.00	50.00	39.4	39.4	0.0
34	30.00	50.00	44.1	44.1	0.0
35	40.00	50.00	44.9	44.9	0.0
36	50.00	50.00	44.5	44.5	0.0
37	60.00	50.00	47.0	47.0	0.0
38	70.00	50.00	47.4	47.4	0.0
39	80.00	50.00	47.8	47.8	0.0
40	90.00	50.00	47.7	47.7	0.0
41	0.00	60.00	41.2	41.2	0.0
42	10.00	60.00	35.2	35.2	0.0
43	20.00	60.00	41.4	41.4	0.0
44	30.00	60.00	44.0	44.0	0.0
45	40.00	60.00	45.3	45.3	0.0
46	50.00	60.00	44.0	44.0	0.0
47	60.00	60.00	45.4	45.4	0.0
48	70.00	60.00	46.7	46.7	0.0
49	80.00	60.00	46.3	46.3	0.0
50	90.00	60.00	47.2	47.2	0.0
51	0.00	70.00	43.9	43.9	0.0
52	10.00	70.00	43.9	43.9	0.0
53	20.00	70.00	43.8	43.8	0.0
54	30.00	70.00	43.4	43.4	0.0
55	40.00	70.00	44.7	44.7	0.0
56	50.00	70.00	45.1	45.1	0.0
57	60.00	70.00	44.8	44.8	0.0
58	70.00	70.00	44.9	44.9	0.0
59	80.00	70.00	45.3	45.3	0.0
60	90.00	70.00	46.8	46.8	0.0
61	0.00	80.00	niet actief		
62	10.00	80.00	44.7	44.7	0.0
63	20.00	80.00	43.7	43.7	0.0
64	30.00	80.00	42.3	42.3	0.0
65	40.00	80.00	41.6	41.6	0.0
66	50.00	80.00	43.3	43.3	0.0
67	60.00	80.00	44.5	44.5	0.0
68	70.00	80.00	43.8	43.8	0.0
69	80.00	80.00	44.8	44.8	0.0
70	90.00	80.00	45.5	45.5	0.0
71	0.00	90.00	niet actief		
72	10.00	90.00	43.3	43.3	0.0
73	20.00	90.00	43.9	43.9	0.0
74	30.00	90.00	43.3	43.3	0.0
75	40.00	90.00	43.1	43.1	0.0
76	50.00	90.00	43.3	43.3	0.0
77	60.00	90.00	43.6	43.6	0.0
78	70.00	90.00	43.3	43.3	0.0
79	80.00	90.00	44.8	44.8	0.0
80	90.00	90.00	44.3	44.3	0.0
81	0.00	100.00	niet actief		
82	10.00	100.00	niet actief		

83	20.00	100.00	44.2	44.2	0.0
84	30.00	100.00	42.2	42.2	0.0
85	40.00	100.00	42.2	42.2	0.0

Beyerd - Vlaszak : Beyerd/Pasbaan/Kloosterlaan
Claudius Prinsenlaan, 1.5 m hoogte

Rasternummer : 1

Maaiveldhoogte : 0.0
Hoogte t.o.v. maaiveld : 1.5

Nummer	X-coord.	Y-coord.	dB(A)	Etmaal	Ckruis
86	50.00	100.00	43.5	43.5	0.0
87	60.00	100.00	42.5	42.5	0.0
88	70.00	100.00	42.7	42.7	0.0
89	80.00	100.00	41.8	41.8	0.0
90	90.00	100.00	43.7	43.7	0.0
91	0.00	110.00	niet actief		
92	10.00	110.00	niet actief		
93	20.00	110.00	niet actief		
94	30.00	110.00	42.9	42.9	0.0
95	40.00	110.00	40.9	40.9	0.0
96	50.00	110.00	41.7	41.7	0.0
97	60.00	110.00	41.3	41.3	0.0
98	70.00	110.00	40.9	40.9	0.0
99	80.00	110.00	41.6	41.6	0.0
100	90.00	110.00	42.3	42.3	0.0
101	0.00	120.00	niet actief		
102	10.00	120.00	niet actief		
103	20.00	120.00	niet actief		
104	30.00	120.00	40.9	40.9	0.0
105	40.00	120.00	41.2	41.2	0.0
106	50.00	120.00	40.8	40.8	0.0
107	60.00	120.00	41.6	41.6	0.0
108	70.00	120.00	42.0	42.0	0.0
109	80.00	120.00	41.9	41.9	0.0
110	90.00	120.00	41.8	41.8	0.0

Beyerd - Vlaszak : Beyerd/Pasbaan/Kloosterlaan
Claudius Prinsenlaan, 1.5 m hoogte

Rasternummer : 2

Maaiveldhoogte : 0.0
Hoogte t.o.v. maaiveld : 1.5

Nummer	X-coord.	Y-coord.	dB(A)	Etmaal	Ckruis
1	0.00	20.00	niet actief		
2	10.00	20.00	niet actief		
3	20.00	20.00	niet actief		
4	30.00	20.00	niet actief		
5	40.00	20.00	niet actief		
6	50.00	20.00	niet actief		
7	60.00	20.00	44.3	44.3	0.0
8	70.00	20.00	43.4	43.4	0.0
9	80.00	20.00	44.7	44.7	0.0
10	90.00	20.00	45.9	45.9	0.0
11	0.00	30.00	niet actief		
12	10.00	30.00	niet actief		
13	20.00	30.00	niet actief		
14	30.00	30.00	niet actief		
15	40.00	30.00	niet actief		
16	50.00	30.00	45.0	45.0	0.0
17	60.00	30.00	44.1	44.1	0.0
18	70.00	30.00	45.8	45.8	0.0
19	80.00	30.00	45.8	45.8	0.0
20	90.00	30.00	44.8	44.8	0.0
21	0.00	40.00	niet actief		
22	10.00	40.00	niet actief		
23	20.00	40.00	niet actief		
24	30.00	40.00	47.3	47.3	0.0
25	40.00	40.00	45.6	45.6	0.0
26	50.00	40.00	46.0	46.0	0.0
27	60.00	40.00	46.5	46.5	0.0
28	70.00	40.00	45.3	45.3	0.0
29	80.00	40.00	45.9	45.9	0.0
30	90.00	40.00	45.2	45.2	0.0
31	0.00	50.00	overgeslagen		
32	10.00	50.00	49.8	49.8	0.0
33	20.00	50.00	48.4	48.4	0.0
34	30.00	50.00	47.8	47.8	0.0
35	40.00	50.00	46.9	46.9	0.0
36	50.00	50.00	46.7	46.7	0.0
37	60.00	50.00	46.2	46.2	0.0
38	70.00	50.00	44.3	44.3	0.0
39	80.00	50.00	45.0	45.0	0.0
40	90.00	50.00	43.9	43.9	0.0
41	0.00	60.00	54.2	54.2	0.0
42	10.00	60.00	51.7	51.7	0.0
43	20.00	60.00	50.4	50.4	0.0
44	30.00	60.00	48.4	48.4	0.0
45	40.00	60.00	47.4	47.4	0.0
46	50.00	60.00	46.4	46.4	0.0
47	60.00	60.00	45.2	45.2	0.0
48	70.00	60.00	45.0	45.0	0.0
49	80.00	60.00	44.2	44.2	0.0
50	90.00	60.00	42.5	42.5	0.0
51	0.00	70.00	56.9	56.9	0.0
52	10.00	70.00	53.6	53.6	0.0
53	20.00	70.00	51.2	51.2	0.0
54	30.00	70.00	49.0	49.0	0.0
55	40.00	70.00	47.8	47.8	0.0
56	50.00	70.00	46.4	46.4	0.0
57	60.00	70.00	44.9	44.9	0.0
58	70.00	70.00	44.5	44.5	0.0
59	80.00	70.00	44.7	44.7	0.0
60	90.00	70.00	43.6	43.6	0.0
61	0.00	80.00	niet actief		
62	10.00	80.00	52.3	52.3	0.0
63	20.00	80.00	50.3	50.3	0.0
64	30.00	80.00	48.6	48.6	0.0
65	40.00	80.00	47.5	47.5	0.0
66	50.00	80.00	45.8	45.8	0.0
67	60.00	80.00	44.7	44.7	0.0
68	70.00	80.00	43.0	43.0	0.0
69	80.00	80.00	42.8	42.8	0.0
70	90.00	80.00	41.7	41.7	0.0
71	0.00	90.00	niet actief		
72	10.00	90.00	47.7	47.7	0.0
73	20.00	90.00	47.6	47.6	0.0
74	30.00	90.00	47.6	47.6	0.0
75	40.00	90.00	47.0	47.0	0.0
76	50.00	90.00	45.4	45.4	0.0
77	60.00	90.00	44.5	44.5	0.0
78	70.00	90.00	44.2	44.2	0.0
79	80.00	90.00	42.7	42.7	0.0
80	90.00	90.00	42.0	42.0	0.0
81	0.00	100.00	niet actief		
82	10.00	100.00	niet actief		

83	20.00	100.00	46.2	46.2	0.0
84	30.00	100.00	45.3	45.3	0.0
85	40.00	100.00	45.1	45.1	0.0

Beyerd - Vlaszak : Beyerd/Pasbaan/Kloosterlaan
Claudius Prinsenlaan, 1.5 m hoogte

Rasternummer : 2

Maaiveldhoogte : 0.0
Hoogte t.o.v. maaiveld : 1.5

Nummer	X-coord.	Y-coord.	dB(A)	Etmaal	Ckruis
86	50.00	100.00	43.4	43.4	0.0
87	60.00	100.00	43.7	43.7	0.0
88	70.00	100.00	42.4	42.4	0.0
89	80.00	100.00	43.3	43.3	0.0
90	90.00	100.00	41.9	41.9	0.0
91	0.00	110.00	niet actief		
92	10.00	110.00	overgeslagen		
93	20.00	110.00	niet actief		
94	30.00	110.00	44.5	44.5	0.0
95	40.00	110.00	44.3	44.3	0.0
96	50.00	110.00	42.4	42.4	0.0
97	60.00	110.00	41.4	41.4	0.0
98	70.00	110.00	42.1	42.1	0.0
99	80.00	110.00	39.9	39.9	0.0
100	90.00	110.00	41.7	41.7	0.0
101	0.00	120.00	niet actief		
102	10.00	120.00	niet actief		
103	20.00	120.00	niet actief		
104	30.00	120.00	36.3	36.3	0.0
105	40.00	120.00	42.0	42.0	0.0
106	50.00	120.00	42.0	42.0	0.0
107	60.00	120.00	41.2	41.2	0.0
108	70.00	120.00	42.1	42.1	0.0
109	80.00	120.00	41.2	41.2	0.0
110	90.00	120.00	41.6	41.6	0.0

Beyerd - Vlaszak : Beyerd/Pasbaan/Kloosterlaan
Claudius Prinsenlaan, hoogte 10.5 m

Rasternummer : 3

Maaiveldhoogte : 0.0
Hoogte t.o.v. maaiveld : 10.5

Nummer	X-coord.	Y-coord.	dB(A)	Etmaal	Ckruis
1	0.00	20.00	niet actief		
2	10.00	20.00	niet actief		
3	20.00	20.00	niet actief		
4	30.00	20.00	niet actief		
5	40.00	20.00	niet actief		
6	50.00	20.00	niet actief		
7	60.00	20.00	49.9	49.9	0.0
8	70.00	20.00	55.6	55.6	0.0
9	80.00	20.00	55.9	55.9	0.0
10	90.00	20.00	54.1	54.1	0.0
11	0.00	30.00	niet actief		
12	10.00	30.00	niet actief		
13	20.00	30.00	niet actief		
14	30.00	30.00	niet actief		
15	40.00	30.00	niet actief		
16	50.00	30.00	47.9	47.9	0.0
17	60.00	30.00	50.7	50.7	0.0
18	70.00	30.00	53.0	53.0	0.0
19	80.00	30.00	53.2	53.2	0.0
20	90.00	30.00	52.9	52.9	0.0
21	0.00	40.00	niet actief		
22	10.00	40.00	niet actief		
23	20.00	40.00	niet actief		
24	30.00	40.00	43.3	43.3	0.0
25	40.00	40.00	46.2	46.2	0.0
26	50.00	40.00	48.5	48.5	0.0
27	60.00	40.00	49.2	49.2	0.0
28	70.00	40.00	51.4	51.4	0.0
29	80.00	40.00	50.9	50.9	0.0
30	90.00	40.00	51.0	51.0	0.0
31	0.00	50.00	overgeslagen		
32	10.00	50.00	39.2	39.2	0.0
33	20.00	50.00	41.0	41.0	0.0
34	30.00	50.00	45.6	45.6	0.0
35	40.00	50.00	47.0	47.0	0.0
36	50.00	50.00	46.6	46.6	0.0
37	60.00	50.00	48.8	48.8	0.0
38	70.00	50.00	49.2	49.2	0.0
39	80.00	50.00	49.4	49.4	0.0
40	90.00	50.00	49.5	49.5	0.0
41	0.00	60.00	41.9	41.9	0.0
42	10.00	60.00	37.2	37.2	0.0
43	20.00	60.00	42.8	42.8	0.0
44	30.00	60.00	45.1	45.1	0.0
45	40.00	60.00	46.6	46.6	0.0
46	50.00	60.00	45.8	45.8	0.0
47	60.00	60.00	47.0	47.0	0.0
48	70.00	60.00	48.2	48.2	0.0
49	80.00	60.00	48.0	48.0	0.0
50	90.00	60.00	48.7	48.7	0.0
51	0.00	70.00	44.6	44.6	0.0
52	10.00	70.00	44.8	44.8	0.0
53	20.00	70.00	44.7	44.7	0.0
54	30.00	70.00	44.5	44.5	0.0
55	40.00	70.00	45.9	45.9	0.0
56	50.00	70.00	46.5	46.5	0.0
57	60.00	70.00	46.3	46.3	0.0
58	70.00	70.00	46.5	46.5	0.0
59	80.00	70.00	46.8	46.8	0.0
60	90.00	70.00	47.9	47.9	0.0
61	0.00	80.00	niet actief		
62	10.00	80.00	45.1	45.1	0.0
63	20.00	80.00	44.3	44.3	0.0
64	30.00	80.00	43.6	43.6	0.0
65	40.00	80.00	43.1	43.1	0.0
66	50.00	80.00	44.8	44.8	0.0
67	60.00	80.00	46.0	46.0	0.0
68	70.00	80.00	45.3	45.3	0.0
69	80.00	80.00	46.2	46.2	0.0
70	90.00	80.00	46.8	46.8	0.0
71	0.00	90.00	niet actief		
72	10.00	90.00	43.8	43.8	0.0
73	20.00	90.00	44.3	44.3	0.0
74	30.00	90.00	44.5	44.5	0.0
75	40.00	90.00	43.9	43.9	0.0
76	50.00	90.00	44.5	44.5	0.0
77	60.00	90.00	44.9	44.9	0.0
78	70.00	90.00	44.6	44.6	0.0
79	80.00	90.00	46.1	46.1	0.0
80	90.00	90.00	45.4	45.4	0.0
81	0.00	100.00	niet actief		
82	10.00	100.00	niet actief		

83	20.00	100.00	44.6	44.6	0.0
84	30.00	100.00	42.8	42.8	0.0
85	40.00	100.00	43.0	43.0	0.0

Beyerd - Vlaszak : Beyerd/Pasbaan/Kloosterlaan
Claudius Prinsenlaan, hoogte 10.5 m

Rasternummer : 3

Maaiveldhoogte : 0.0
Hoogte t.o.v. maaiveld : 10.5

Nummer	X-coord.	Y-coord.	dB(A)	Etmaal	Ckruis
86	50.00	100.00	44.5	44.5	0.0
87	60.00	100.00	43.8	43.8	0.0
88	70.00	100.00	44.0	44.0	0.0
89	80.00	100.00	42.9	42.9	0.0
90	90.00	100.00	44.7	44.7	0.0
91	0.00	110.00	niet actief		
92	10.00	110.00	niet actief		
93	20.00	110.00	niet actief		
94	30.00	110.00	43.2	43.2	0.0
95	40.00	110.00	41.6	41.6	0.0
96	50.00	110.00	42.4	42.4	0.0
97	60.00	110.00	42.1	42.1	0.0
98	70.00	110.00	42.0	42.0	0.0
99	80.00	110.00	42.4	42.4	0.0
100	90.00	110.00	43.1	43.1	0.0
101	0.00	120.00	niet actief		
102	10.00	120.00	niet actief		
103	20.00	120.00	niet actief		
104	30.00	120.00	41.0	41.0	0.0
105	40.00	120.00	41.5	41.5	0.0
106	50.00	120.00	41.0	41.0	0.0
107	60.00	120.00	41.7	41.7	0.0
108	70.00	120.00	42.1	42.1	0.0
109	80.00	120.00	42.0	42.0	0.0
110	90.00	120.00	41.9	41.9	0.0

Beyerd - Vlaszak : Beyerd/Pasbaan/Kloosterlaan
Claudius Prinsenlaan, hoogte 10.5 m

Rasternummer : 4

Maaiveldhoogte : 0.0
Hoogte t.o.v. maaiveld : 10.5

Nummer	X-coord.	Y-coord.	dB(A)	Etmaal	Ckruis
1	0.00	20.00	niet actief		
2	10.00	20.00	niet actief		
3	20.00	20.00	niet actief		
4	30.00	20.00	niet actief		
5	40.00	20.00	niet actief		
6	50.00	20.00	niet actief		
7	60.00	20.00	44.2	44.2	0.0
8	70.00	20.00	43.5	43.5	0.0
9	80.00	20.00	44.7	44.7	0.0
10	90.00	20.00	46.3	46.3	0.0
11	0.00	30.00	niet actief		
12	10.00	30.00	niet actief		
13	20.00	30.00	niet actief		
14	30.00	30.00	niet actief		
15	40.00	30.00	niet actief		
16	50.00	30.00	45.7	45.7	0.0
17	60.00	30.00	45.0	45.0	0.0
18	70.00	30.00	46.3	46.3	0.0
19	80.00	30.00	46.0	46.0	0.0
20	90.00	30.00	45.8	45.8	0.0
21	0.00	40.00	niet actief		
22	10.00	40.00	niet actief		
23	20.00	40.00	niet actief		
24	30.00	40.00	48.1	48.1	0.0
25	40.00	40.00	47.6	47.6	0.0
26	50.00	40.00	48.0	48.0	0.0
27	60.00	40.00	47.4	47.4	0.0
28	70.00	40.00	46.5	46.5	0.0
29	80.00	40.00	46.6	46.6	0.0
30	90.00	40.00	45.8	45.8	0.0
31	0.00	50.00	overgeslagen		
32	10.00	50.00	51.9	51.9	0.0
33	20.00	50.00	50.6	50.6	0.0
34	30.00	50.00	50.1	50.1	0.0
35	40.00	50.00	49.0	49.0	0.0
36	50.00	50.00	48.3	48.3	0.0
37	60.00	50.00	47.7	47.7	0.0
38	70.00	50.00	45.5	45.5	0.0
39	80.00	50.00	45.9	45.9	0.0
40	90.00	50.00	44.7	44.7	0.
41	0.00	60.00	55.5	55.5	0.0
42	10.00	60.00	53.6	53.6	0.0
43	20.00	60.00	52.5	52.5	0.0
44	30.00	60.00	50.4	50.4	0.0
45	40.00	60.00	49.2	49.2	0.0
46	50.00	60.00	48.2	48.2	0.0
47	60.00	60.00	46.7	46.7	0.0
48	70.00	60.00	46.2	46.2	0.0
49	80.00	60.00	45.1	45.1	0.0
50	90.00	60.00	43.5	43.5	0.0
51	0.00	70.00	58.1	58.1	0.0
52	10.00	70.00	55.4	55.4	0.0
53	20.00	70.00	53.1	53.1	0.0
54	30.00	70.00	51.1	51.1	0.0
55	40.00	70.00	49.7	49.7	0.0
56	50.00	70.00	48.2	48.2	0.0
57	60.00	70.00	46.7	46.7	0.0
58	70.00	70.00	46.1	46.1	0.0
59	80.00	70.00	46.0	46.0	0.0
60	90.00	70.00	44.9	44.9	0.0
61	0.00	80.00	niet actief		
62	10.00	80.00	54.1	54.1	0.0
63	20.00	80.00	52.3	52.3	0.0
64	30.00	80.00	50.5	50.5	0.0
65	40.00	80.00	49.2	49.2	0.0
66	50.00	80.00	47.5	47.5	0.0
67	60.00	80.00	46.6	46.6	0.0
68	70.00	80.00	44.7	44.7	0.0
69	80.00	80.00	44.2	44.2	0.0
70	90.00	80.00	43.2	43.2	0.0
71	0.00	90.00	niet actief		
72	10.00	90.00	49.7	49.7	0.0
73	20.00	90.00	49.6	49.6	0.0
74	30.00	90.00	49.6	49.6	0.0
75	40.00	90.00	48.9	48.9	0.0
76	50.00	90.00	47.2	47.2	0.0
77	60.00	90.00	46.3	46.3	0.0
78	70.00	90.00	46.0	46.0	0.0
79	80.00	90.00	44.0	44.0	0.0
80	90.00	90.00	43.2	43.2	0.0
81	0.00	100.00	niet actief		
82	10.00	100.00	niet actief		

83	20.00	100.00	48.4	48.4	0.0
84	30.00	100.00	47.4	47.4	0.0
85	40.00	100.00	47.0	47.0	0.0

Beyerd - Vlaszak : Beyerd/Pasbaan/Klooosterlaan
Claudius Prinsenlaan, hoogte 10.5 m

Rasternummer : 4

Maaiveldhoogte : 0.0
Hoogte t.o.v. maaiveld : 10.5

Nummer	X-coord.	Y-coord.	dB(A)	Etmaal	Ckruis
86	50.00	100.00	45.3	45.3	0.0
87	60.00	100.00	45.7	45.7	0.0
88	70.00	100.00	44.0	44.0	0.0
89	80.00	100.00	44.3	44.3	0.0
90	90.00	100.00	43.0	43.0	0.0
91	0.00	110.00	niet actief		
92	10.00	110.00	niet actief		
93	20.00	110.00	niet actief		
94	30.00	110.00	46.7	46.7	0.0
95	40.00	110.00	46.2	46.2	0.0
96	50.00	110.00	44.4	44.4	0.0
97	60.00	110.00	43.5	43.5	0.0
98	70.00	110.00	43.7	43.7	0.0
99	80.00	110.00	41.0	41.0	0.0
100	90.00	110.00	42.6	42.6	0.0
101	0.00	120.00	niet actief		
102	10.00	120.00	niet actief		
103	20.00	120.00	niet actief		
104	30.00	120.00	37.8	37.8	0.0
105	40.00	120.00	44.2	44.2	0.0
106	50.00	120.00	44.0	44.0	0.0
107	60.00	120.00	43.1	43.1	0.0
108	70.00	120.00	43.5	43.5	0.0
109	80.00	120.00	41.7	41.7	0.0
110	90.00	120.00	42.4	42.4	0.0

22."Mols-terrein" : Achter de Lange Stallen/Akkerstraat/Keizerstraat

contour Keizerstraat, 1.5 m hoogte

Overzicht objecten (gebouwen, taluds, schermen, bodemgebieden, dempingsgebieden)

Object nr	Hoekpunt 1 X1	Hoekpunt 1 Y1	Hmvld [m]	Hobj [m]	Hoekpunt 2 X2	Hoekpunt 2 Y2	Hmvld [m]	Hobj [m]	Breedte [m]	Status object	Reflectie factoren	Profiel [dB]	Weg nr
1	-21.60	130.40	0.00	15.00	-5.80	68.00	0.00	15.00	65.03	G	0.80	0	0
2	-29.20	106.70	0.00	12.00	-23.90	83.90	0.00	12.00	7.96	G	0.80	0	0
3	-36.30	124.80	0.00	12.00	-32.10	106.20	0.00	12.00	9.14	G	0.80	0	0
4	-182.60	50.00	0.00	6.00	-45.40	4.60	0.00	6.00	11.45	G	0.80	0	0
5	-180.70	55.20	0.00	10.00	-43.30	10.60	0.00	10.00	-	S	0.80/0.80	2	0
6	-32.00	-14.70	0.00	12.00	-52.60	-16.90	0.00	12.00	5.41	G	0.80	0	0
7	-52.60	-16.80	0.00	12.00	-55.70	-28.30	0.00	12.00	5.10	G	0.80	0	0
8	-14.40	-16.10	0.00	12.00	-31.70	-15.10	0.00	12.00	2.84	G	0.80	0	0
9	-4.10	-67.30	0.00	12.00	-14.40	-16.30	0.00	12.00	5.55	G	0.80	0	0
10	23.80	-16.60	0.00	6.00	27.30	-47.80	0.00	6.00	11.27	G	0.80	0	0
11	27.50	-47.70	0.00	6.00	58.10	-44.10	0.00	6.00	9.70	G	0.80	0	0
12	67.80	-14.10	0.00	6.00	57.20	-36.80	0.00	6.00	8.72	G	0.80	0	0
13	-182.60	-49.70	0.00	6.00	-96.40	-80.60	0.00	6.00	9.85	G	0.80	0	0
14	-96.70	-79.50	0.00	6.00	-81.90	-32.30	0.00	6.00	15.08	G	0.80	0	0
15	-123.50	-69.70	0.00	6.00	-107.20	-23.10	0.00	6.00	51.01	G	0.80	0	0
16	-182.60	-49.70	0.00	6.00	-167.10	-2.30	0.00	6.00	13.89	G	0.80	0	0
17	0.20	0.10	0.00	20.00	70.20	7.30	0.00	20.00	10.79	G	0.80	0	0
18	-3.70	56.50	0.00	20.00	-0.60	2.40	0.00	20.00	14.97	G	0.80	0	0
19	61.00	67.50	0.00	20.00	-3.80	56.10	0.00	20.00	11.67	G	0.80	0	0
20	74.50	19.10	0.00	20.00	61.20	67.00	0.00	20.00	12.74	G	0.80	0	0

# = non-actief
G = gewoon object
S = scherm met reflectiefactoren links en rechts
B = bodemgebied
D = dempingsgebied

Overzicht weggegevens - geometrie

Wegnr	Straatnaam	Uiteinde 1 X-coord	Uiteinde 1 Y-coord	Uiteinde 1 Hmvld	Uiteinde 1 Hweg	Uiteinde 2 X-coord	Uiteinde 2 Y-coord	Uiteinde 2 Hmvld	Uiteinde 2 Hweg
1	Keizerstraat zuid, links	-179.40	33.50	0.00	0.00	-52.65	-6.95	0.00	0.00
2	Keizerstraat zuid, links	-52.65	-6.95	0.00	0.00	-4.40	-13.00	0.00	0.00
3	Keizerstraat noord, links	-180.70	42.10	0.00	0.00	-46.30	-0.80	0.00	0.00
4	Keizerstraat noord, links	-46.30	-0.80	0.00	0.00	-4.40	-5.00	0.00	0.00
5	Keizerstraat zuid, rechts	-4.40	-13.00	0.00	0.00	89.90	-4.60	0.00	0.00
6	Keizerstraat zuid, rechts	-4.40	-5.00	0.00	0.00	78.70	2.70	0.00	0.00

= non-actieve weg

Overzicht weggegevens - vermogen (dagperiode)

Wegnr	Hbron [m]	Chelling [dB]	Wegdektype	Qmr aantal/h	Vmr km/h	Qlv aantal/h	Vlv km/h	Qmv aantal/h	Vmv km/h	Qzv aantal/h	Vzv km/h
1	0.75	0.00	F-Fijn	0.0	0	220.0	50	13.9	50	1.1	45
2	0.75	0.00	F-Fijn	0.0	0	220.0	50	13.9	50	1.1	45
3	0.75	0.00	F-Fijn	0.0	0	220.0	50	13.9	50	1.2	45
4	0.75	0.00	F-Fijn	0.0	0	220.0	50	13.9	50	1.2	45
5	0.75	0.00	F-Fijn	0.0	0	264.0	50	15.1	50	1.3	45
6	0.75	0.00	F-Fijn	0.0	0	264.0	50	15.2	50	1.4	45

= non-actieve weg

"Mols-terrein" : Achter de Lange Stallen/Akkerstraat/Keizerstraat
contour Keizerstraat, 1.5 m hoogte

Wegnr: 1 Straatnaam: Keizerstraat zuid, links

		Uiteinde 1	Uiteinde 2
X-coordinaat	[m] =	-179.40	-52.65
Y-coordinaat	[m] =	33.50	-6.95
Maaiveldhoogte	[m] =	0.00	0.00
Weghoogte	[m] =	0.00	0.00
Bronhoogte	[m] =	0.75	

Correktie-factor Ch : 0.00 dB(A)
Type wegdek : F - textuur fijn

INTENSITEITEN :

motorrijwielen	: 0.0 mvtg/uur	-	snelheid =	0 km/uur
lichte motorvoertuigen	: 220.0 mvtg/uur	-	snelheid =	50 km/uur
middelzware motorvoertuigen	: 13.9 mvtg/uur	-	snelheid =	50 km/uur
zware motorvoertuigen	: 1.1 mvtg/uur	-	snelheid =	45 km/uur

Totaal bronvermogen : 105.9 dB(A)
Spectrum : 81.4 91.5 95.6 97.8 101.1 100.0 95.5 89.1

Wegnr: 2 Straatnaam: Keizerstraat zuid, links

		Uiteinde 1	Uiteinde 2
X-coordinaat	[m] =	-52.65	-4.40
Y-coordinaat	[m] =	-6.95	-13.00
Maaiveldhoogte	[m] =	0.00	0.00
Weghoogte	[m] =	0.00	0.00
Bronhoogte	[m] =	0.75	

Correktie-factor Ch : 0.00 dB(A)
Type wegdek : F - textuur fijn

INTENSITEITEN :

motorrijwielen	: 0.0 mvtg/uur	-	snelheid =	0 km/uur
lichte motorvoertuigen	: 220.0 mvtg/uur	-	snelheid =	50 km/uur
middelzware motorvoertuigen	: 13.9 mvtg/uur	-	snelheid =	50 km/uur
zware motorvoertuigen	: 1.1 mvtg/uur	-	snelheid =	45 km/uur

Totaal bronvermogen : 105.9 dB(A)
Spectrum : 81.4 91.5 95.6 97.8 101.1 100.0 95.5 89.1

Wegnr: 3 Straatnaam: Keizerstraat noord, links

		Uiteinde 1	Uiteinde 2
X-coordinaat	[m] =	-180.70	-46.30
Y-coordinaat	[m] =	42.10	-0.80
Maaiveldhoogte	[m] =	0.00	0.00
Weghoogte	[m] =	0.00	0.00
Bronhoogte	[m] =	0.75	

Correktie-factor Ch : 0.00 dB(A)
Type wegdek : F - textuur fijn

INTENSITEITEN :

motorrijwielen	: 0.0 mvtg/uur	-	snelheid =	0 km/uur
lichte motorvoertuigen	: 220.0 mvtg/uur	-	snelheid =	50 km/uur
middelzware motorvoertuigen	: 13.9 mvtg/uur	-	snelheid =	50 km/uur
zware motorvoertuigen	: 1.2 mvtg/uur	-	snelheid =	45 km/uur

Totaal bronvermogen : 105.9 dB(A)
Spectrum : 81.4 91.5 95.7 97.9 101.2 100.1 95.5 89.1

Wegnr: 4 Straatnaam: Keizerstraat noord, links

		Uiteinde 1	Uiteinde 2
X-coordinaat	[m] =	-46.30	-4.40
Y-coordinaat	[m] =	-0.80	-5.00
Maaiveldhoogte	[m] =	0.00	0.00
Weghoogte	[m] =	0.00	0.00
Bronhoogte	[m] =	0.75	

Correktie-factor Ch : 0.00 dB(A)
Type wegdek : F - textuur fijn

INTENSITEITEN :

motorrijwielen	: 0.0 mvtg/uur	-	snelheid =	0 km/uur
lichte motorvoertuigen	: 220.0 mvtg/uur	-	snelheid =	50 km/uur
middelzware motorvoertuigen	: 13.9 mvtg/uur	-	snelheid =	50 km/uur
zware motorvoertuigen	: 1.2 mvtg/uur	-	snelheid =	45 km/uur

Totaal bronvermogen : 105.9 dB(A)
Spectrum : 81.4 91.5 95.7 97.9 101.2 100.1 95.5 89.1

"Mols-terrein" : Achter de Lange Stallen/Akkerstraat/Keizerstraat
contour Keizerstraat, 1.5 m hoogte

Wegnr: 5 Straatnaam: Keizerstraat zuid, rechts

		Uiteinde 1	Uiteinde 2
X-coordinaat	[m] =	-4.40	89.90
Y-coordinaat	[m] =	-13.00	-4.60
Maaiveldhoogte	[m] =	0.00	0.00
Weghoogte	[m] =	0.00	0.00
Bronhoogte	[m] =	0.75	

Correktie-factor Ch : 0.00 dB(A)
Type wegdek : F - textuur fijn

INTENSITEITEN :

motorrijwielen	: 0.0 mvtg/uur	-	snelheid =	0 km/uur
lichte motorvoertuigen	: 264.0 mvtg/uur	-	snelheid =	50 km/uur
middelzware motorvoertuigen	: 15.1 mvtg/uur	-	snelheid =	50 km/uur
zware motorvoertuigen	: 1.3 mvtg/uur	-	snelheid =	45 km/uur

Totaal bronvermogen : 106.5 dB(A)
Spectrum : 82.1 92.1 96.2 98.5 101.7 100.7 96.1 89.8

Wegnr: 6 Straatnaam: Keizerstraat zuid, rechts

		Uiteinde 1	Uiteinde 2
X-coordinaat	[m] =	-4.40	78.70
Y-coordinaat	[m] =	-5.00	2.70
Maaiveldhoogte	[m] =	0.00	0.00
Weghoogte	[m] =	0.00	0.00
Bronhoogte	[m] =	0.75	

Correktie-factor Ch : 0.00 dB(A)
Type wegdek : F - textuur fijn

INTENSITEITEN :

motorrijwielen	: 0.0 mvtg/uur	-	snelheid =	0 km/uur
lichte motorvoertuigen	: 264.0 mvtg/uur	-	snelheid =	50 km/uur
middelzware motorvoertuigen	: 15.2 mvtg/uur	-	snelheid =	50 km/uur
zware motorvoertuigen	: 1.4 mvtg/uur	-	snelheid =	45 km/uur

Totaal bronvermogen : 106.5 dB(A)
Spectrum : 82.1 92.1 96.3 98.5 101.8 100.7 96.2 89.8

"Mols-terrein" : Achter de Lange Stallen/Akkerstraat/Keizerstraat
contour Keizerstraat, 1.5 m hoogte

Situatienummer : 1

Beschrijving : contour Achter de Lange Stallen, 1.5 m hoogte

Rasterberekening	X	Y		
Raster vanaf punt:	-130.0	10.0	Maaiveldhoogte :	0.00
t/m punt:	0.0	110.0	Punthoogte :	1.50
Stapgrootte :	10.0	10.0		
Aantal punten :	14	11	Totaal punten :	154

Punten overslaan : 1-9,14-22,28-33,42-44,56,70,84,98,111-112,124-126
138-140,151-154

Punten :
Wegen : 1-6
Objecten : 1-20
Reflecties : 1-20
Maaiveldlijnen :

Situatienummer : 2

Beschrijving : Achter de Lange Stallen hoogte 10.5 m

Rasterberekening	X	Y		
Raster vanaf punt:	-130.0	10.0	Maaiveldhoogte :	0.00
t/m punt:	0.0	110.0	Punthoogte :	10.50
Stapgrootte :	10.0	10.0		
Aantal punten :	14	11	Totaal punten :	154

Punten overslaan : 1-9,14-22,28,33,42,44,56,70,84,98,111-112,124-126

Punten :
Wegen : 1-6
Objecten : 1-20
Reflecties : 1-20
Maaiveldlijnen :

Rekenresultaten
Achter de Lange Stallen

"Mols-terrein" : Achter de Lange Stallen/Akkerstraat/Keizerstraat
contour Keizerstraat, 1.5 m hoogte

Rasternummer : 1
Maaiveldhoogte : 0.0
Hoogte t.o.v. maaiveld : 1.5

Nummer	X-coord.	Y-coord.	dB(A)	Etmaal	Ckruis
1	-130.00	10.00	niet actief		
2	-120.00	10.00	niet actief		
3	-110.00	10.00	niet actief		
4	-100.00	10.00	niet actief		
5	-90.00	10.00	niet actief		
6	-80.00	10.00	niet actief		
7	-70.00	10.00	niet actief		
8	-60.00	10.00	niet actief		
9	-50.00	10.00	niet actief		
10	-40.00	10.00	63.4	63.4	0.0
11	-30.00	10.00	63.0	63.0	0.0
12	-20.00	10.00	62.5	62.5	0.0
13	-10.00	10.00	62.1	62.1	0.0
14	0.00	10.00	niet actief		
15	-130.00	20.00	niet actief		
16	-120.00	20.00	niet actief		
17	-110.00	20.00	niet actief		
18	-100.00	20.00	niet actief		
19	-90.00	20.00	niet actief		
20	-80.00	20.00	niet actief		
21	-70.00	20.00	niet actief		
22	-60.00	20.00	niet actief		
23	-50.00	20.00	50.1	50.1	0.0
24	-40.00	20.00	58.0	58.0	0.0
25	-30.00	20.00	59.4	59.4	0.0
26	-20.00	20.00	59.6	59.6	0.0
27	-10.00	20.00	59.3	59.3	0.0
28	0.00	20.00	niet actief		
29	-130.00	30.00	niet actief		
30	-120.00	30.00	niet actief		
31	-110.00	30.00	niet actief		
32	-100.00	30.00	niet actief		
33	-90.00	30.00	niet actief		
34	-80.00	30.00	46.8	46.8	0.0
35	-70.00	30.00	47.3	47.3	0.0
36	-60.00	30.00	47.7	47.7	0.0
37	-50.00	30.00	52.0	52.0	0.0
38	-40.00	30.00	55.2	55.2	0.0
39	-30.00	30.00	56.4	56.4	0.0
40	-20.00	30.00	57.0	57.0	0.0
41	-10.00	30.00	57.0	57.0	0.0
42	0.00	30.00	niet actief		
43	-130.00	40.00	niet actief		
44	-120.00	40.00	niet actief		
45	-110.00	40.00	44.7	44.7	0.0
46	-100.00	40.00	44.6	44.6	0.0
47	-90.00	40.00	46.5	46.5	0.0
48	-80.00	40.00	47.2	47.2	0.0
49	-70.00	40.00	48.5	48.5	0.0
50	-60.00	40.00	49.3	49.3	0.0
51	-50.00	40.00	51.7	51.7	0.0
52	-40.00	40.00	53.4	53.4	0.0
53	-30.00	40.00	54.8	54.8	0.0
54	-20.00	40.00	55.1	55.1	0.0
55	-10.00	40.00	55.4	55.4	0.0
56	0.00	40.00	niet actief		
57	-130.00	50.00	43.3	43.3	0.0
58	-120.00	50.00	43.6	43.6	0.0
59	-110.00	50.00	46.0	46.0	0.0
60	-100.00	50.00	46.0	46.0	0.0
61	-90.00	50.00	47.1	47.1	0.0
62	-80.00	50.00	47.0	47.0	0.0
63	-70.00	50.00	48.8	48.8	0.0
64	-60.00	50.00	49.6	49.6	0.0
65	-50.00	50.00	50.8	50.8	0.0
66	-40.00	50.00	52.1	52.1	0.0
67	-30.00	50.00	52.9	52.9	0.0
68	-20.00	50.00	53.6	53.6	0.0
69	-10.00	50.00	53.8	53.8	0.0
70	0.00	50.00	niet actief		
71	-130.00	60.00	45.2	45.2	0.0
72	-120.00	60.00	43.9	43.9	0.0
73	-110.00	60.00	43.7	43.7	0.0
74	-100.00	60.00	45.3	45.3	0.0
75	-90.00	60.00	46.5	46.5	0.0
76	-80.00	60.00	47.0	47.0	0.0
77	-70.00	60.00	47.7	47.7	0.0
78	-60.00	60.00	48.8	48.8	0.0
79	-50.00	60.00	50.0	50.0	0.0
80	-40.00	60.00	50.6	50.6	0.0
81	-30.00	60.00	51.5	51.5	0.0
82	-20.00	60.00	52.3	52.3	0.0
83	-10.00	60.00	52.9	52.9	0.0
84	0.00	60.00	niet actief		
85	-130.00	70.00	43.1	43.1	0.0

"Mols-terrein" : Achter de Lange Stallen/Akkerstraat/Keizerstraat
contour Keizerstraat, 1.5 m hoogte

Rasternummer : 1

Maaiveldhoogte : 0.0
Hoogte t.o.v. maaiveld : 1.5

Nummer	X-coord.	Y-coord.	dB(A)	Etmaal	Ckruis
86	-120.00	70.00	42.6	42.6	0.0
87	-110.00	70.00	43.8	43.8	0.0
88	-100.00	70.00	46.0	46.0	0.0
89	-90.00	70.00	46.0	46.0	0.0
90	-80.00	70.00	46.2	46.2	0.0
91	-70.00	70.00	47.8	47.8	0.0
92	-60.00	70.00	48.1	48.1	0.0
93	-50.00	70.00	49.1	49.1	0.0
94	-40.00	70.00	49.5	49.5	0.0
95	-30.00	70.00	50.9	50.9	0.0
96	-20.00	70.00	51.4	51.4	0.0
97	-10.00	70.00	51.1	51.1	0.0
98	0.00	70.00	niet actief		
99	-130.00	80.00	43.6	43.6	0.0
100	-120.00	80.00	43.0	43.0	0.0
101	-110.00	80.00	43.6	43.6	0.0
102	-100.00	80.00	44.9	44.9	0.0
103	-90.00	80.00	46.4	46.4	0.0
104	-80.00	80.00	46.0	46.0	0.0
105	-70.00	80.00	47.3	47.3	0.0
106	-60.00	80.00	47.6	47.6	0.0
107	-50.00	80.00	48.2	48.2	0.0
108	-40.00	80.00	48.9	48.9	0.0
109	-30.00	80.00	49.8	49.8	0.0
110	-20.00	80.00	51.6	51.6	0.0
111	-10.00	80.00	niet actief		
112	0.00	80.00	niet actief		
113	-130.00	90.00	43.3	43.3	0.0
114	-120.00	90.00	43.0	43.0	0.0
115	-110.00	90.00	45.3	45.3	0.0
116	-100.00	90.00	45.7	45.7	0.0
117	-90.00	90.00	45.2	45.2	0.0
118	-80.00	90.00	46.0	46.0	0.0
119	-70.00	90.00	46.6	46.6	0.0
120	-60.00	90.00	46.5	46.5	0.0
121	-50.00	90.00	47.7	47.7	0.0
122	-40.00	90.00	47.8	47.8	0.0
123	-30.00	90.00	48.5	48.5	0.0
124	-20.00	90.00	niet actief		
125	-10.00	90.00	niet actief		
126	0.00	90.00	niet actief		
127	-130.00	100.00	41.8	41.8	0.0
128	-120.00	100.00	43.4	43.4	0.0
129	-110.00	100.00	44.9	44.9	0.0
130	-100.00	100.00	44.7	44.7	0.0
131	-90.00	100.00	46.1	46.1	0.0
132	-80.00	100.00	46.7	46.7	0.0
133	-70.00	100.00	46.3	46.3	0.0
134	-60.00	100.00	47.5	47.5	0.0
135	-50.00	100.00	47.2	47.2	0.0
136	-40.00	100.00	46.7	46.7	0.0
137	-30.00	100.00	48.4	48.4	0.0
138	-20.00	100.00	niet actief		
139	-10.00	100.00	niet actief		
140	0.00	100.00	niet actief		
141	-130.00	110.00	42.2	42.2	0.0
142	-120.00	110.00	43.4	43.4	0.0
143	-110.00	110.00	44.2	44.2	0.0
144	-100.00	110.00	45.2	45.2	0.0
145	-90.00	110.00	44.5	44.5	0.0
146	-80.00	110.00	45.5	45.5	0.0
147	-70.00	110.00	46.1	46.1	0.0
148	-60.00	110.00	45.6	45.6	0.0
149	-50.00	110.00	46.9	46.9	0.0
150	-40.00	110.00	46.6	46.6	0.0
151	-30.00	110.00	niet actief		
152	-20.00	110.00	niet actief		
153	-10.00	110.00	niet actief		
154	0.00	110.00	niet actief		

"Mols-terrein" : Achter de Lange Stallen/Akkerstraat/Keizerstraat
contour Keizerstraat, 10.5 m hoogte

Rasternummer : 2

Maaiveldhoogte : 0.0
Hoogte t.o.v. maaiveld : 10.5

Nummer	X-coord.	Y-coord.	dB(A)	Etmaal	Ckruis
1	-130.00	10.00	niet actief		
2	-120.00	10.00	niet actief		
3	-110.00	10.00	niet actief		
4	-100.00	10.00	niet actief		
5	-90.00	10.00	niet actief		
6	-80.00	10.00	niet actief		
7	-70.00	10.00	niet actief		
8	-60.00	10.00	niet actief		
9	-50.00	10.00	niet actief		
10	-40.00	10.00	62.4	62.4	0.0
11	-30.00	10.00	62.6	62.6	0.0
12	-20.00	10.00	62.4	62.4	0.0
13	-10.00	10.00	62.2	62.2	0.0
14	0.00	10.00	niet actief		
15	-130.00	20.00	niet actief		
16	-120.00	20.00	niet actief		
17	-110.00	20.00	niet actief		
18	-100.00	20.00	niet actief		
19	-90.00	20.00	niet actief		
20	-80.00	20.00	niet actief		
21	-70.00	20.00	niet actief		
22	-60.00	20.00	niet actief		
23	-50.00	20.00	56.0	56.0	0.0
24	-40.00	20.00	59.0	59.0	0.0
25	-30.00	20.00	60.1	60.1	0.0
26	-20.00	20.00	60.5	60.5	0.0
27	-10.00	20.00	60.3	60.3	0.0
28	0.00	20.00	niet actief		
29	-130.00	30.00	63.8	63.8	0.0
30	-120.00	30.00	63.2	63.2	0.0
31	-110.00	30.00	62.6	62.6	0.0
32	-100.00	30.00	56.9	56.9	0.0
33	-90.00	30.00	niet actief		
34	-80.00	30.00	52.7	52.7	0.0
35	-70.00	30.00	52.3	52.3	0.0
36	-60.00	30.00	52.4	52.4	0.0
37	-50.00	30.00	54.9	54.9	0.0
38	-40.00	30.00	57.0	57.0	0.0
39	-30.00	30.00	58.1	58.1	0.0
40	-20.00	30.00	58.6	58.6	0.0
41	-10.00	30.00	58.7	58.7	0.0
42	0.00	30.00	niet actief		
43	-130.00	40.00	56.4	56.4	0.0
44	-120.00	40.00	niet actief		
45	-110.00	40.00	51.9	51.9	0.0
46	-100.00	40.00	50.8	50.8	0.0
47	-90.00	40.00	50.6	50.6	0.0
48	-80.00	40.00	50.6	50.6	0.0
49	-70.00	40.00	51.7	51.7	0.0
50	-60.00	40.00	52.5	52.5	0.0
51	-50.00	40.00	54.1	54.1	0.0
52	-40.00	40.00	55.6	55.6	0.0
53	-30.00	40.00	56.7	56.7	0.0
54	-20.00	40.00	57.0	57.0	0.0
55	-10.00	40.00	57.4	57.4	0.0
56	0.00	40.00	niet actief		
57	-130.00	50.00	49.6	49.6	0.0
58	-120.00	50.00	48.8	48.8	0.0
59	-110.00	50.00	49.7	49.7	0.0
60	-100.00	50.00	49.5	49.5	0.0
61	-90.00	50.00	50.1	50.1	0.0
62	-80.00	50.00	49.9	49.9	0.0
63	-70.00	50.00	51.5	51.5	0.0
64	-60.00	50.00	52.1	52.1	0.0
65	-50.00	50.00	53.2	53.2	0.0
66	-40.00	50.00	54.3	54.3	0.0
67	-30.00	50.00	55.1	55.1	0.0
68	-20.00	50.00	55.7	55.7	0.0
69	-10.00	50.00	56.0	56.0	0.0
70	0.00	50.00	niet actief		
71	-130.00	60.00	48.4	48.4	0.0
72	-120.00	60.00	47.2	47.2	0.0
73	-110.00	60.00	47.2	47.2	0.0
74	-100.00	60.00	48.1	48.1	0.0
75	-90.00	60.00	48.8	48.8	0.0
76	-80.00	60.00	49.7	49.7	0.0
77	-70.00	60.00	50.4	50.4	0.0
78	-60.00	60.00	51.4	51.4	0.0
79	-50.00	60.00	52.4	52.4	0.0
80	-40.00	60.00	53.0	53.0	0.0
81	-30.00	60.00	54.0	54.0	0.0
82	-20.00	60.00	54.6	54.6	0.0

83	-10.00	60.00	55.2	55.2	0.0
84	0.00	60.00	niet actief		
85	-130.00	70.00	46.4	46.4	0.0

"Mols-terrein" : Achter de Lange Stallen/Akkerstraat/Keizerstraat
contour Keizerstraat, 10.5 m hoogte

Rasternummer : 2

Maaiveldhoogte : 0.0
Hoogte t.o.v. maaiveld : 10.5

Nummer	X-coord.	Y-coord.	dB(A)	Etmaal	Ckruis
86	-120.00	70.00	45.9	45.9	0.0
87	-110.00	70.00	46.6	46.6	0.0
88	-100.00	70.00	47.8	47.8	0.0
89	-90.00	70.00	48.1	48.1	0.0
90	-80.00	70.00	48.5	48.5	0.0
91	-70.00	70.00	49.9	49.9	0.0
92	-60.00	70.00	50.7	50.7	0.0
93	-50.00	70.00	51.6	51.6	0.0
94	-40.00	70.00	52.1	52.1	0.0
95	-30.00	70.00	53.2	53.2	0.0
96	-20.00	70.00	53.8	53.8	0.0
97	-10.00	70.00	53.6	53.6	0.0
98	0.00	70.00	niet actief		
99	-130.00	80.00	45.8	45.8	0.0
100	-120.00	80.00	45.3	45.3	0.0
101	-110.00	80.00	45.5	45.5	0.0
102	-100.00	80.00	47.0	47.0	0.0
103	-90.00	80.00	48.0	48.0	0.0
104	-80.00	80.00	48.1	48.1	0.0
105	-70.00	80.00	49.5	49.5	0.0
106	-60.00	80.00	49.9	49.9	0.0
107	-50.00	80.00	50.7	50.7	0.0
108	-40.00	80.00	51.3	51.3	0.0
109	-30.00	80.00	52.1	52.1	0.0
110	-20.00	80.00	54.1	54.1	0.0
111	-10.00	80.00	niet actief		
112	0.00	80.00	niet actief		
113	-130.00	90.00	44.9	44.9	0.0
114	-120.00	90.00	44.9	44.9	0.0
115	-110.00	90.00	46.4	46.4	0.0
116	-100.00	90.00	46.9	46.9	0.0
117	-90.00	90.00	47.2	47.2	0.0
118	-80.00	90.00	47.9	47.9	0.0
119	-70.00	90.00	48.5	48.5	0.0
120	-60.00	90.00	48.8	48.8	0.0
121	-50.00	90.00	50.0	50.0	0.0
122	-40.00	90.00	50.4	50.4	0.0
123	-30.00	90.00	50.	50.9	0.0
124	-20.00	90.00	niet actief		
125	-10.00	90.00	niet actief		
126	0.00	90.00	niet actief		
127	-130.00	100.00	43.6	43.6	0.0
128	-120.00	100.00	44.6	44.6	0.0
129	-110.00	100.00	46.0	46.0	0.0
130	-100.00	100.00	46.2	46.2	0.0
131	-90.00	100.00	47.5	47.5	0.0
132	-80.00	100.00	48.1	48.1	0.0
133	-70.00	100.00	48.2	48.2	0.0
134	-60.00	100.00	49.2	49.2	0.0
135	-50.00	100.00	49.3	49.3	0.0
136	-40.00	100.00	49.2	49.2	0.0
137	-30.00	100.00	51.0	51.0	0.0
138	-20.00	100.00	overgeslagen		
139	-10.00	100.00	overgeslagen		
140	0.00	100.00	overgeslagen		
141	-130.00	110.00	43.6	43.6	0.0
142	-120.00	110.00	44.6	44.6	0.0
143	-110.00	110.00	45.1	45.1	0.0
144	-100.00	110.00	46.0	46.0	0.0
145	-90.00	110.00	45.9	45.9	0.0
146	-80.00	110.00	46.6	46.6	0.0
147	-70.00	110.00	47.4	47.4	0.0
148	-60.00	110.00	47.3	47.3	0.0
149	-50.00	110.00	48.7	48.7	0.0
150	-40.00	110.00	48.8	48.8	0.0
151	-30.00	110.00	overgeslagen		
152	-20.00	110.00	48.2	48.2	0.0
153	-10.00	110.00	overgeslagen		
154	0.00	110.00	overgeslagen		

4. **Industrielawaaiberekeningen, klasse C.**
****

t.b.v. de locaties:
1. Schorsmolenstraat, het klooster.
2. Nieuwe Prinsenkade.
3. Donkvaart - Haagdijk.
25. K.M.A.-terrein.

Milieudienst Gemeente Breda — Industrielawaai

NOORDNAC : breda noord nacht
Overzicht objecten (schermen,wallen,bodem- en demping-gebieden)

Obj nr	S	Omschrijving	Hoekpunt 1 X	Hoekpunt 1 Y	Hoekpunt 2 X	Hoekpunt 2 Y	Hoekpunt 3 X	Hoekpunt 3 Y	Hoogte mvld	Hoogte Obj	Rf	Cp	Bf	S1 & S2
1	G	PROD.H.BO B	112242.0	402245.0	112258.0	402205.0	112327.9	402279.3	0.0	11.0	0.5	0.0	-	-&-
2	G	PROD.HAL BSF	111698.0	401834.0	111888.0	401900.0	111690.3	401856.1	0.0	14.0	0.9	0.0	-	-&-
3	G	KOELT.H HO	111631.0	402701.0	111606.0	402705.0	111629.6	402692.1	0.0	14.0	0.0	0.0	-	-&-
4	G	FABR.3 H HO	111691.4	402651.1	111736.7	402644.4	111692.9	402661.3	0.0	7.0	0.0	0.0	-	16&-
5	G	KAZERNE BR	111750.0	400354.0	111730.0	400408.0	111737.5	400349.4	0.0	10.0	0.5	0.0	-	-&-
6	G	ENERGIE HO	111591.0	402558.0	111589.0	402544.0	111628.1	402552.7	0.0	6.0	0.0	0.0	-	-&-
7	G	POLY H HO	111671.3	402569.2	111666.3	402541.1	111687.5	402566.3	0.0	21.0	0.0	0.0	-	8&-
8	G	POLY L HO	111670.2	402570.3	111658.3	402503.3	111692.9	402566.3	0.0	15.0	0.0	0.0	-	7&-
9	G	OPLOS HO	111693.0	402595.0	111672.0	402597.0	111691.2	402575.9	0.0	16.5	0.0	0.0	-	-&-
10	G	GRAN S HO	111776.0	402605.0	111732.0	402612.0	111773.0	402586.2	0.0	20.6	0.0	0.0	-	-&-
11	G	EXTR L HO	111771.0	402567.0	111738.0	402573.0	111755.0	402479.2	0.0	7.0	0.0	0.0	-	13&12
12	G	EXTR M HO	111726.0	402505.9	111737.4	402573.6	111715.3	402507.7	0.0	17.0	0.0	0.0	-	11&13
13	G	EXTR H HO	111727.0	402506.0	111715.0	402508.0	111723.6	402485.9	0.0	13.6	0.0	0.0	-	11&12
14	G	OPSLAG 1 HO	111845.0	402555.0	111776.0	402566.0	111830.6	402464.4	0.0	7.0	0.0	0.0	-	-&-
15	G	OPSLAG 2 HO	111889.0	402751.0	111809.0	402763.0	111869.4	402620.3	0.0	7.5	0.0	0.0	-	-&-
16	G	FABR.3 H HO	111693.0	402662.0	111683.0	402664.0	111691.0	402652.0	0.0	17.0	0.0	0.0	-	4&-
17	G	FABR.1 HO	111753.0	402413.0	111672.0	402411.0	111753.9	402377.0	0.0	7.0	0.0	0.0	-	-&-
18	G	SILO HO	111714.0	402594.2	111703.7	402554.3	111729.8	402590.1	0.0	18.2	0.0	0.0	-	-&-
19	G	KOELH.5 NE	112190.0	401185.0	112162.0	401205.0	112128.3	401098.6	0.0	10.0	0.0	0.0	-	-&-
20	G	KOELH.4 NE	112102.9	401216.5	112070.6	401163.8	112125.5	401202.6	0.0	8.0	0.0	0.0	-	22&-
21	G	KOELH.1 NE	112100.0	401092.0	112015.0	401150.0	112070.9	401049.4	0.0	5.0	1.0	0.0	-	-&-
22	G	KOELH.3 NE	112070.0	401235.0	112030.0	401168.0	112100.9	401216.5	0.0	8.0	0.8	0.0	-	20&-
23	G	SCHUT.AS	112425.0	401460.0	112465.0	401520.0	112424.9	401460.1	0.0	3.0	0.5	0.0	-	-&-
24	G	HAL O BCW	112380.0	402240.0	112360.0	402300.0	112379.9	402240.0	0.0	6.0	0.9	0.0	-	-&-
25	G	HAL Z BCW	112370.0	402135.0	112275.0	402105.0	112370.0	402134.9	0.0	6.0	0.9	0.0	-	-&-
26	G	HAL N BCW	112405.0	402340.0	112230.0	402270.0	112405.0	402339.9	0.0	6.0	0.9	0.0	-	-&-
27	G	MERMANS GO	111970.0	401200.0	112040.0	401290.0	111969.9	401200.1	0.0	5.0	0.0	0.0	-	-&-
28	G	KANTOOR GO	112045.0	401260.0	112000.0	401290.0	112044.9	401259.9	0.0	5.0	0.0	0.0	-	-&-
29	G	MOERL.1 HO	111610.0	402851.0	112067.0	402751.0	111610.0	402851.1	0.0	0.1	0.0	0.0	-	-&-
30	G	MOERL.2 HO	111344.0	402921.0	111134.0	402931.0	111344.0	402920.9	0.0	0.1	0.0	0.0	-	-&-
31	G	MOERL.3 HO	111530.0	402876.0	111344.0	402921.0	111530.0	402875.9	0.0	3.0	0.0	0.0	-	-&-
32	G	MACHINEF.MAC	112020.0	401490.0	111970.0	401425.0	112020.1	401489.9	0.0	8.0	0.9	0.0	-	-&-
33	G	KANT. MACH	112100.0	401435.0	112028.0	401492.0	112099.9	401434.9	0.0	15.0	0.9	0.0	-	-&-
34	G	SCHUURI.MACH	112075.0	401524.0	112020.0	401567.0	112074.9	401523.9	0.0	8.0	0.9	0.0	-	-&-
35	G	SCHUURI.MACH	112122.0	401511.0	112070.0	401550.0	112121.9	401510.9	0.0	7.0	0.9	0.0	-	-&-
38	G	GEBOUW VOE	112735.0	401740.0	112690.0	401770.0	112734.9	401739.9	0.0	6.0	0.5	0.0	-	-&-
39	G	LAADB.ZNAC	112042.0	403532.0	112013.0	403650.0	112041.9	403532.0	0.0	4.0	0.0	0.0	-	-&-
40	G	WONING LAC	113130.0	401280.0	113160.0	401440.0	113129.9	401280.0	0.0	12.0	0.0	0.0	-	-&-
41	G	WONING TERHW	112840.0	401400.0	113000.0	401150.0	112840.1	401400.0	0.0	8.0	0.0	0.0	-	-&-
42	G	WOONFL	111887.6	400282.7	111933.1	400213.8	111899.0	400290.1	0.0	11.5	0.0	0.0	-	44&-
44	G	KANTOOR/woningen	111890.5	400285.9	112054.6	400388.0	111896.7	400275.9	0.0	12.0	0.0	0.0	-	42&-
45	B	BOD MIDDEN	112787.4	402549.4	111573.1	402853.1	112710.1	402240.3	-	-	-	-	0.0	-&-
46	B	EMERPUT	111062.0	401542.0	110992.0	402004.0	110798.1	401502.0	-	-	-	-	0.0	-&-
47	B	GEB HOECHST	111704.0	402809.6	111579.3	402341.8	111946.0	402745.1	-	-	-	-	0.0	-&-
48	B	MARK 1 HO	111574.3	402720.0	111852.5	403577.9	111509.4	402741.0	-	-	-	-	0.0	-&-
49	B	MARK VULC	112043.0	404206.0	111955.0	403788.0	112108.6	404192.2	-	-	-	-	0.0	-&-
50	B	MARK VDRY	112016.0	404423.0	112049.0	404174.0	112061.6	404429.0	-	-	-	-	0.0	-&-
51	B	MARK BBM	111950.0	404804.0	112013.0	404420.0	112001.3	404812.4	-	-	-	-	0.0	-&-
52	B	TERREIN MI	111400.0	400500.0	111400.0	400200.0	111800.0	400500.0	-	-	-	-	0.5	-&-
53	B	ZNAC+WATER	111800.0	403500.0	112112.0	403500.0	111800.0	403780.0	-	-	-	-	0.0	-&-
54	B		111497.2	402541.8	111497.2	401114.2	112795.0	402541.8	-	-	-	-	0.0	-&-
55	B	midden	111519.9	400901.6	112798.8	401201.5	111472.7	401103.1	-	-	-	-	0.0	-&-
56	G	GEBOUW UN	112550.0	401640.0	112550.0	401780.0	112550.0	401640.0	0.0	7.5	0.5	0.0	-	-&-
57	G	KANTOOR	111031.5	402702.0	111123.3	402690.7	111035.0	402730.3	0.0	6.0	0.8	0.0	-	-&-
58	G	KANTOOR	111025.9	402678.5	111015.6	402657.0	111046.0	402668.9	0.0	6.0	0.8	0.0	-	-&-
59	G	KANTOOR	111006.9	402635.6	111025.2	402626.5	111013.7	402649.2	0.0	6.0	0.8	0.0	-	-&-
60	G	KANTOOR	111002.6	402586.8	111030.2	402588.4	111002.0	402597.2	0.0	6.0	0.8	0.0	-	-&-
61	G	KANTOOR	111058.0	402571.2	111076.5	402556.5	111066.1	402581.5	0.0	6.0	0.8	0.0	-	-&-
62	G	WONING	111082.8	402547.7	111097.8	402534.2	111093.3	402559.3	0.0	8.0	0.8	0.0	-	-&-
63	G	KANTOREN	110887.0	402232.5	110974.6	402371.6	110864.8	402246.5	0.0	6.0	0.8	0.0	-	-&-
64	G	WONINGEN	110679.0	402317.1	110683.7	402307.8	110698.6	402327.0	0.0	8.0	0.8	0.0	-	-&-
65	G	WONINGEN	110708.9	402311.1	110751.6	402331.3	110704.6	402320.3	0.0	8.0	0.8	0.0	-	-&-
66	G	WONINGEN	110747.8	402343.3	110781.2	402355.6	110744.0	402353.6	0.0	8.0	0.8	0.0	-	-&-
67	G	WONING	110741.6	402411.4	110747.0	402402.1	110751.8	402417.3	0.0	8.0	0.8	0.0	-	-&-
68	G	WONINGEN	110896.2	402515.3	110841.1	402430.9	110906.6	402508.5	0.0	8.0	0.8	0.0	-	-&-
69	G	WONINGEN	110735.6	402525.1	110785.7	402446.8	110747.2	402532.5	0.0	8.0	0.8	0.0	-	-&-
70	G	LOODS	111082.8	402330.0	111068.7	402237.0	111094.3	402328.3	0.0	6.0	0.8	0.0	-	-&-
71	G	LOODSEN	111209.3	402688.6	111116.2	402370.3	111264.3	402672.5	0.0	6.0	0.8	0.0	-	-&-
73	G	woningen lunetstraat	111501.7	400358.7	111538.4	400291.5	111503.8	400359.9	0.0	8.0	0.8	0.0	-	-&-
74	G	woningen lunetstraat	111546.7	400283.2	111573.6	400252.4	111547.3	400283.7	0.0	8.0	0.8	0.0	-	-&-
75	G	woningen lunetstraat	111586.2	400252.8	111665.7	400236.2	111586.4	400253.8	0.0	8.0	0.8	0.0	-	-&-
77	G	slachthuis	112499.4	401410.3	112557.2	401364.7	112543.9	401466.6	0.0	6.0	0.8	0.0	-	-&-
78	G	slachthuis	112478.2	401373.8	112429.5	401313.0	112525.2	401336.1	0.0	6.0	0.8	0.0	-	-&-
79	G	flat	112548.1	401495.4	112569.3	401522.8	112548.0	401495.5	0.0	8.0	0.8	0.0	-	-&-

N = Non-actief G = Gewoon B = Bodemgebied
Db= Bebouwings-demping Dv= Vegetatie-demping Dt= Terrein-demping Dd= Dummy-demping

NOORDNAC : breda noord nacht

Overzicht objecten (schermen,wallen,bodem- en demping-gebieden)

Obj nr	S	Omschrijving	Hoekpunt 1 X	Hoekpunt 1 Y	Hoekpunt 2 X	Hoekpunt 2 Y	Hoekpunt 3 X	Hoekpunt 3 Y	Hoogte mvld	Hoogte Obj	Rf	Cp	Bf	S1 & S2
80	G	woningblok koekkoek/ekster	112560.3	401478.8	112618.7	401435.0	112585.8	401512.8	0.0	8.0	0.8	0.0	-	-&-
81	G	woningblok koekkoek/ekster 2	112634.5	401424.7	112714.6	401364.5	112662.5	401462.0	0.0	8.0	0.8	0.0	-	-&-
82	G	woningblok putter/ekster	112678.8	401474.1	112748.7	401416.4	112709.5	401511.4	0.0	8.0	0.8	0.0	-	-&-
83	G	woningblok ekster	112602.5	401529.7	112654.1	401492.0	112617.5	401550.2	0.0	8.0	0.8	0.0	-	-&-
84	G		112624.4	401403.7	112582.6	401350.3	112629.0	401400.1	0.0	8.0	0.8	0.0	-	-&-
85	G		112646.5	401386.8	112607.4	401333.3	112650.8	401383.7	0.0	8.0	0.8	0.0	-	-&-
86	G		112672.9	401522.2	112703.1	401559.9	112656.8	401535.1	0.0	8.0	0.8	0.0	-	-&-
87	G		112737.0	401519.7	112792.3	401474.4	112751.7	401537.5	0.0	8.0	0.8	0.0	-	-&-
88	G	hoek flat	111891.0	400285.8	111896.5	400275.4	111896.6	400288.7	0.0	13.5	0.8	0.0	-	44&42
89	G	kantoor Tramsingel	111902.7	400390.8	111910.3	400379.1	111923.0	400403.9	0.0	12.0	0.8	0.0	-	-&-
90	G	bebouwing Tramsingel	111817.7	400309.3	111854.3	400340.4	111796.6	400334.2	0.0	5.0	0.8	0.0	-	-&-
91	G	mebin loods	111686.0	401876.0	111709.2	401887.7	111679.7	401888.5	1.0	6.0	0.8	0.0	-	-&-
92	G	mebin opslag zand	111692.6	401925.2	111708.2	401932.0	111676.0	401963.8	1.0	3.0	0.6	0.0	-	-&-
93	G	mebin opslag grind	111698.2	401917.4	111713.5	401885.2	111712.2	401924.1	1.0	3.0	0.6	0.0	-	-&-
94	G	mebin kantoor	111670.7	401901.9	111677.9	401905.5	111663.5	401916.2	1.0	4.0	0.8	0.0	-	-&-
95	G	mebin centrale	111666.6	401934.6	111680.9	401939.5	111663.3	401944.1	1.0	27.0	0.8	0.0	-	-&-
96	B	Krouwelaar Haven	111732.9	401894.0	112041.2	402049.0	111697.9	401963.7	-	-	-	-	0.0	-&-
97	B	de mark	111787.4	401473.7	111841.1	401500.7	111428.2	402188.5	-	-	-	-	0.0	-&-
106	B	bodem	111779.5	399985.4	112408.6	399985.4	111779.5	400545.8	-	-	-	-	0.5	-&-
108	G	wonen 1	111847.5	400160.1	111914.1	400202.2	111842.0	400168.9	0.0	11.0	0.8	0.0	-	110&109
109	G	wonen 2	111913.7	400202.5	111874.8	400263.1	111904.9	400196.8	0.0	11.0	0.8	0.0	-	108&110
110	G	boog 1	111839.9	400175.1	111841.1	400155.7	111844.8	400175.4	0.0	11.0	0.8	0.0	-	109&111
111	G	boog 2	111843.5	400202.2	111840.9	400174.8	111855.6	400201.1	0.0	11.0	0.8	0.0	-	110&109
112	G	boog 3	111847.7	400218.1	111843.4	400202.2	111860.3	400214.8	0.0	11.0	0.8	0.0	-	110&109
113	G	boog 4	111854.4	400235.8	111847.6	400218.0	111866.2	400231.3	0.0	11.0	0.8	0.0	-	110&109
114	G	boog 5	111862.7	400251.8	111854.0	400235.8	111874.1	400245.6	0.0	11.0	0.8	0.0	-	110&109
115	G	boog 6	111871.7	400266.4	111862.4	400251.0	111874.0	400265.0	0.0	11.0	0.8	0.0	-	109&108
116	G	top	111875.4	400262.6	111873.3	400266.2	111873.4	400261.4	0.0	11.0	0.8	0.0	-	109&110
117	G	autohandel de tram	111793.1	400377.2	111828.5	400394.8	111786.5	400390.4	0.0	3.1	0.8	0.0	-	126&123
118	G	nok de tram	111790.1	400383.7	111825.3	400401.2	111790.1	400383.7	0.0	6.0	0.0	2.0	-	126&122
119	G	woning de tram	111778.1	400377.4	111781.6	400370.5	111784.1	400380.4	0.0	5.5	0.8	0.0	-	126&122
120	G	nok woning de tram	111781.1	400378.8	111784.6	400371.9	111781.3	400378.9	0.0	7.2	0.0	2.0	-	117&125
121	G	schutting	111787.8	400373.9	111793.6	400377.2	111787.8	400374.0	0.0	2.4	0.8	0.0	-	119&122
122	G	schutting achter	111822.3	400407.7	111842.2	400382.0	111822.4	400407.8	0.0	4.0	0.8	0.0	-	117&125
123	G		111842.4	400382.0	111825.3	400358.9	111842.5	400382.0	0.0	3.1	0.8	0.0	-	117&125
124	G	autowasstraat	111835.0	400362.8	111794.5	400345.0	111838.4	400355.2	0.0	3.0	0.8	0.0	-	126&122
125	G	nok wasstraat	111796.8	400340.6	111836.9	400358.7	111796.8	400340.7	0.0	4.5	0.0	2.0	-	126&122
126	G	muur voorzijde	111781.3	400370.5	111794.5	400345.0	111781.4	400370.5	0.0	3.0	0.8	0.0	-	117&123
127	G	kantoor	111791.3	400374.7	111784.4	400371.1	111793.0	400371.4	0.0	3.0	0.8	0.0	-	117&119
128	G	v.d. Horst	112107.2	400323.[illegible]	112127.9	400336.3	112091.7	400349.2	0.0	5.0	0.8	0.0	-	135&-
129	G	flat Middellaan	112138.7	400342.6	112187.9	400372.8	112129.6	400357.4	0.0	11.0	0.8	0.0	-	130&-
130	G	flat Nieuwe Dieststr.	112111.3	400387.7	112130.7	400357.0	112125.1	400396.4	0.0	11.0	0.8	0.0	-	129&-
131	G		112156.4	400330.7	112171.0	400308.0	112177.1	400344.1	0.0	11.0	0.8	0.0	-	132&
132	G		112166.0	400305.0	112191.7	400265.7	112178.9	400313.5	0.0	11.0	0.8	0.0	-	131&-
133	G		112124.1	400315.6	112153.9	400268.2	112135.3	400322.6	0.0	11.0	0.8	0.0	-	161&162
134	G		112081.3	400270.7	112132.7	400301.5	112073.4	400283.9	0.0	11.0	0.8	0.0	-	133&162
135	G		112048.0	400287.9	112106.0	400323.7	112040.9	400299.4	0.0	11.0	0.8	0.0	-	128&-
136	G	kloostermuur	111802.2	400108.6	111833.0	400127.5	111802.0	400109.0	0.0	2.5	0.8	0.0	-	138&137
137	G	kloostermuur	111832.7	400127.5	111866.3	400076.2	111832.8	400127.5	0.0	2.5	0.8	0.0	-	136&138
138	G	kloostermuur	111801.6	400108.3	111795.3	400073.2	111801.7	400108.3	0.0	2.5	0.8	0.0	-	136&137
139	G		111867.5	400105.0	111884.3	400076.2	111877.1	400110.6	0.0	4.0	0.8	0.0	-	-&-
140	G		111872.3	400107.4	111889.7	400078.0	111872.4	400107.4	0.0	8.0	0.8	2.0	-	-&-
141	G		111884.3	400076.8	111944.3	400109.2	111878.1	400088.2	0.0	4.0	0.8	0.0	-	139&142
142	G		111903.5	400087.0	111944.3	400108.6	111897.1	400099.1	0.0	12.0	0.8	0.0	-	141&139
143	G		111901.7	400093.0	111940.1	400114.6	111901.6	400093.1	0.0	16.0	0.8	2.0	-	139&141
144	G		111886.7	400084.6	111901.1	400092.4	111886.6	400084.7	0.0	8.0	0.8	2.0	-	140&141
145	G		112030.6	400162.0	112072.6	400093.6	112045.8	400171.3	0.0	25.0	0.8	0.0	-	-&-
146	G		111996.4	400087.6	112012.0	400060.0	112071.8	400130.2	0.0	6.0	0.8	0.0	-	147&145
147	G		111993.4	400091.8	112027.6	400028.2	112010.5	400100.9	0.0	18.0	0.8	0.0	-	145&146
148	G		112102.5	400122.4	112150.5	400151.8	112095.9	400133.3	0.0	9.0	0.8	0.0	-	-&-
149	G		112077.4	400119.4	112085.7	400107.4	112088.3	400127.0	0.0	6.0	0.8	0.0	-	145&147
150	G		112075.0	400202.1	112097.7	400163.8	112091.0	400211.7	0.0	12.0	0.8	0.0	-	153&152
151	G		112130.1	400236.3	112154.7	400199.1	112143.1	400244.9	0.0	12.0	0.8	0.0	-	150&152
152	G		112097.1	400163.2	112167.3	400206.3	112089.6	400175.3	0.0	9.0	0.8	0.0	-	150&151
153	G		112082.7	400190.7	112149.9	400231.5	112074.6	400204.2	0.0	9.0	0.8	0.0	-	150&151
154	G		112152.3	400156.6	112198.5	400185.4	112139.1	400177.8	0.0	6.0	0.8	0.0	-	-&-
155	G		111970.0	400154.8	112055.2	400206.9	111961.3	400169.0	0.0	12.0	0.8	0.0	-	156&157
156	G		111941.3	400199.1	111971.2	400153.0	111951.7	400205.9	0.0	12.0	0.8	0.0	-	158&155
157	G		112018.6	400238.7	112044.4	400198.5	112029.9	400246.0	0.0	15.0	0.8	0.0	-	156&155
158	G		111949.1	400187.1	112001.2	400220.1	111941.4	400199.2	0.0	12.0	0.8	0.0	-	159&155
159	G		112001.8	400212.9	112037.2	400235.1	111993.6	400226.0	0.0	12.0	0.8	0.0	-	158&157
160	G		112043.2	400256.1	112068.4	400214.7	112057.1	400264.6	0.0	15.0	0.8	0.0	-	161&134
161	G		112068.4	400216.5	112164.3	400275.3	112059.7	400230.7	0.0	12.0	0.8	0.0	-	160&133
162	G		112051.0	400244.7	112088.1	400266.3	112043.7	400257.2	0.0	12.0	0.8	0.0	-	160&133
163	G		112106.1	400395.4	112210.5	400460.4	112098.1	400408.2	0.0	12.0	0.8	0.0	-	164&-
164	G		112188.2	400462.3	112215.6	400418.9	112199.3	400469.2	0.0	12.0	0.8	0.0	-	163&-

N = Non-actief G = Gewoon B = Bodemgebied
Db= Bebouwings-demping Dv= Vegetatie-demping Dt= Terrein-demping Dd= Dummy-demping

NOORDNAC : breda noord nacht

Overzicht brongegevens - geometrie

Bron nr	S	Bedrijf naam	Omschrijving	Coordinaten X	Coordinaten Y	Hoogte mvld	Hoogte bron	R/D Gevel	Uitstraling Richting	Uitstraling Open
1	G		VAN MELLE	111225.0	400970.0	0.0	8.0	-/-	225	270
2	G		TOLLENS	111180.0	401135.0	0.0	3.0	-/-	225	270
3	G		KLAVERS J	112300.0	401250.0	0.0	2.5	-/-	330	180
4	G		VASTE M .TER	111430.0	403000.0	0.0	5.0	-/-	*	*
5	G		MOB.M TER	111445.0	402990.0	0.0	1.5	-/-	240	180
6	G		VRACHTW.TER	111430.0	403000.0	0.0	2.0	-/-	240	180
7	G		VORKH.TER	111460.0	402975.0	0.0	1.5	-/-	*	*
8	G		VENT. TER	111460.0	403010.0	0.0	5.0	-/-	60	180
9	G		JESP + SCHOE	112390.0	401375.0	0.0	5.0	-/-	315	180
10	G		V.D.ZANDEN	111235.0	402785.0	0.0	7.0	-/-	135	270
11	G		SCHUURINK	112100.0	401600.0	0.0	7.0	-/-	360	180
12	G		DE STEM	110940.0	401280.0	0.0	12.0	-/-	202	225
13	G		AMBAC	112590.0	401970.0	0.0	2.5	-/-	10	200
14	G		PNEM SCHAK.	112500.0	402400.0	0.0	1.5	-/-	10	200
15	G		UITRUK.BR	111755.0	400380.0	0.0	1.5	-/-	*	*
16	G		VENT.L.	111720.0	400388.0	0.0	6.0	-/-	200	180
17	G		VENT.R.	111733.0	400360.0	0.0	6.0	-/-	200	180
18	G		COMPR.5.NE	112100.0	401125.0	0.0	8.0	-/-	*	*
19	G		KOELT.3.NE	112046.0	401155.0	0.0	9.0	-/-	*	*
20	G		KOELT.1.NE	111990.0	401100.0	0.0	7.0	-/-	*	*
21	G	campina	KOELW.EL CA (14 stuks)	112000.0	401060.0	0.0	3.0	-/-	*	*
22	G	campina	KOELW.DI CA	112000.0	401060.0	0.0	3.0	-/-	*	*
23	G	campina	KOELW.DI CA	111990.0	401120.0	0.0	3.0	-/-	*	*
24	G		D.S.I.	111500.0	401000.0	0.0	2.5	-/-	270	180
25	G		KETELM.MACH	111900.0	401500.0	0.0	7.5	-/-	*	*
26	G		PNEM EIKDO.	111875.0	403320.0	0.0	10.0	-/-	*	*
27	G		ASFALTMENGER	111992.0	403604.0	0.0	5.0	-/-	*	*
28	G		LAADSCHOP NO	112008.0	403644.0	0.0	1.5	-/-	*	*
29	G		LAADSCHOP ZO	112034.0	403537.0	0.0	1.5	-/-	*	*
30	G		LAADSCHOP MI	112005.0	403570.0	0.0	1.5	-/-	*	*
31	G		OPP.BEL.1EM	110764.0	401881.0	0.0	1.5	-/-	*	*
32	G		OPP.BEL.2EM	110811.0	401793.0	0.0	1.5	-/-	*	*
33	G		OPP.BEL.3EM	110825.0	401718.0	0.0	1.5	-/-	*	*
34	G		OPP.BEL.4EM	110910.0	401731.0	0.0	1.5	-/-	*	*
35	G		OPP.BEL.5EM	110895.0	401806.0	0.0	1.5	-/-	*	*
36	G		OPP.BEL.6EM	110879.0	401874.0	0.0	1.5	-/-	*	*
37	G		OPP.BEL.7EM	110995.0	401743.0	0.0	1.5	-/-	*	*
38	G		OPP.BEL.8EM	110980.0	401819.0	0.0	1.5	-/-	*	*
39	G		OPP.BEL.9EM	110958.0	401887.0	0.0	1.5	-/-	*	*
40	G		OPP.BEL.10EM	110951.0	401970.0	0.0	1.5	-/-	*	*
41	G		OND.W.11 EM	110873.0	401920.0	0.0	0.1	-/-	*	*
42	G		OND.W.12 EM	110941.0	401799.0	0.0	0.1	-/-	*	*
43	G		OND.W.13 EM	110902.0	401690.0	0.0	0.1	-/-	*	*
44	G		OND.W.14 EM	110916.0	401680.0	0.0	0.1	-/-	*	*
45	G		OND.W.15 EM	110866.0	401669.0	0.0	0.1	-/-	*	*
46	G		OND.W.16 EM	110815.0	401664.0	0.0	0.1	-/-	*	*
47	G		TRANSP.P.EM	111023.0	401718.0	0.0	1.5	-/-	*	*
48	G		ENERGIE HO	111620.0	402562.0	0.0	1.5	-/-	*	*
49	G		POLEX1 HO	111773.0	402578.0	0.0	1.5	-/-	350	180
50	G		POLEX2 HO	111660.0	402574.0	0.0	5.0	-/-	170	180
51	G		POLEX3 HO	111710.0	402590.0	0.0	5.0	-/-	80	180
52	G		POLEX4 HO	111696.0	402490.0	0.0	5.0	-/-	260	180
53	G	CSM	R1 0-30CSM	112150.0	400860.0	0.0	17.0	-/-	15	30
54	G	CSM	R2 30-69CSM	112150.0	400860.0	0.0	17.0	-/-	50	39
55	G	CSM	R3 69-97CSM	112150.0	400860.0	0.0	17.0	-/-	83	28
56	G	CSM	R4 97-149CSM	112150.0	400860.0	0.0	17.0	-/-	123	52
57	G	CSM	R5 149-200CS	112150.0	400860.0	0.0	17.0	-/-	175	51
58	G	CSM	R6 200-245CS	112150.0	400860.0	0.0	17.0	-/-	223	45
59	G	CSM	R7 245-260CS	112150.0	400860.0	0.0	17.0	-/-	253	15
60	G	CSM	R8 260-295CS	112150.0	400860.0	0.0	17.0	-/-	278	35
61	G	CSM	R9 295-342CS	112150.0	400860.0	0.0	17.0	-/-	319	47
62	G	CSM	R10 342-360C	112150.0	400860.0	0.0	17.0	-/-	351	18
63	G		KOEL 8ST VO	112725.0	401740.0	0.0	3.5	-/-	*	*
64	G		koelun un 311	112560.0	401670.0	0.0	3.5	-/-	200	180
65	G		PROD.H.BO BC	112249.9	402225.1	0.0	10.0	1/-	*	*
66	G		PROD.H.BO.BC	112284.5	402262.1	0.0	10.0	1/-	*	*
67	G		PROD.H.BO.BC	112336.1	402259.0	0.0	10.0	1/-	*	*
68	G		PROD.H.BO.BC	112300.6	402221.9	0.0	10.0	1/-	*	*
69	G		PROD.H.BO.BC	112292.8	402242.5	0.0	11.1	1/-	*	*
70	G		PROD.H.BO.BC	112250.2	402224.3	0.0	8.0	1/-	*	*
71	G		PROD.H.BO.BC	112288.0	402263.5	0.0	8.0	1/-	*	*
72	G		PROD.H.BO.BC	112336.0	402259.3	0.0	8.0	1/-	*	*

N = non-actief G = Gewoon
* = alzijdige uitstraling

NOORDNAC : breda noord nacht

Overzicht brongegevens - geometrie

Bron nr	S	Bedrijf naam	Omschrijving	Coordinaten X	Coordinaten Y	Hoogte mvld	Hoogte bron	R/D Gevel	Uitstraling Richting	Uitstraling Open
73	G		PROD.H.BO.BC	112303.4	402223.0	0.0	8.0	1/-	*	*
74	G		PROD.HAL BSF	111793.4	401867.0	0.0	11.3	2/-	*	*
75	G		PROD.HAL BSF	111884.4	401910.6	0.0	11.3	2/-	*	*
76	G		PROD.HAL BSF	111788.0	401890.2	0.0	11.3	2/-	*	*
77	G		PROD.HAL BSF	111694.1	401845.1	0.0	11.3	2/-	*	*
78	G		PROD.HAL BSF	111789.8	401877.8	0.0	14.1	2/-	*	*
79	G		KOELT.H HO	111618.2	402703.2	0.0	12.7	3/-	*	*
80	G		KOELT.M.HO	111618.2	402703.2	0.0	8.7	3/-	*	*
81	G		KOELT.L HO	111618.5	402703.1	0.0	4.7	3/-	*	*
82	G		FABR.3 H HO	111714.6	402658.2	0.0	5.8	4/-	*	*
83	G		FABR.3 L HO	111715.4	402658.1	0.0	2.3	4/-	*	*
92	G	mebin	cementboot	111719.4	401932.0	0.0	2.5	-/-	*	*
93	G	mebin	lossen grondstof	111670.0	401924.0	1.0	6.0	-/-	*	*
94	G	mebin	spoelen mixerauto's	111681.3	401974.4	1.0	2.0	-/-	*	*
95	G	mebin	spoelmachine	111685.8	401976.7	1.0	4.0	-/-	*	*
96	G	mebin	laden mixerauto	111672.0	401941.7	1.0	2.5	-/-	*	*
97	G	mebin	rijden truxmixers laadpunt	111662.6	401922.5	1.0	1.5	-/-	*	*
98	G	mebin	rijden truxmixers laadpunt	111674.7	401931.9	1.0	1.5	-/-	*	*
99	G	mebin	rijden truxmixers laadpunt	111665.7	401949.8	1.0	1.5	-/-	*	*
100	G	mebin	rijden truxmixers laadpunt	111641.1	401965.4	1.0	1.5	-/-	*	*
101	G	mebin	trechter transportband	111697.1	401920.8	1.0	7.0	-/-	*	*
102	G	mebin	transportband laag	111688.1	401927.5	1.0	2.0	-/-	*	*
103	G	mebin	transportband midden	111678.3	401935.9	1.0	12.0	-/-	*	*
104	G	mebin	transportband boven	111668.4	401944.4	1.0	22.0	-/-	*	*
105	G	mebin	rijden van en naar spoelen	111638.8	401969.9	1.0	1.5	-/-	*	*
106	G	mebin	rijden van en naar spoelen	111656.7	401978.8	1.0	1.5	-/-	*	*
107	G	mebin	rijden van en naar spoelen	111674.6	401987.8	1.0	1.5	-/-	*	*
108	G	mebin	shovel	111688.1	401916.3	1.0	1.5	-/-	*	*
109	G	Hazepad 7		112135.0	403455.0	0.0	6.0	-/-	*	*
110	G	Hazepad 8		112185.0	403360.0	0.0	6.0	-/-	*	*
112	G	puyfelik	laden container met metaal	111809.0	400362.4	0.0	1.0	-/-	*	*
113	G	puyfelik	laden container met metaal	111800.1	400355.3	0.0	1.0	/-	*	*
114	G	puyfelik	laden container met metaal	111818.8	400362.6	0.0	1.0	-/-	*	*
115	G	puyfelik	laden container met metaal	111829.0	400375.6	0.0	1.0	-/-	*	*
116	G	puyfelik	vrachtauto	111791.4	400364.7	0.0	1.0	-/-	*	*
117	G		vrachtauto	111802.8	400369.4	0.0	1.0	-/-	*	*
118	G		vrachtauto	111817.9	400376.5	0.0	1.0	-/-	*	*

N = non-actief G = Gewoon
* = alzijdige uitstraling

NOORDNAC : breda noord nacht

Overzicht brongegevens - vermogen

Bron nr	S	A-gewogen bronspectrum 31.5	63	125	250	500	1000	2000	4000	8000	dBA	Tijdscorrecties [dB] Cb(Dag)	Cb(Avond)	Cb(Nacht)
1	G	59.0	69.0	76.0	81.0	87.0	85.0	81.0	77.0	66.0	90.7	-	-	0.0
2	G	51.0	60.0	68.0	77.0	82.0	82.0	77.0	69.0	66.0	86.4	-	-	0.0
3	G	39.0	59.0	61.0	70.0	76.0	76.0	75.0	72.0	63.0	81.5	-	-	0.0
4	G	57.6	70.8	73.9	83.4	95.8	93.0	91.2	88.0	88.9	99.4	-	-	7.4
5	G	58.6	71.8	85.9	89.4	92.8	94.0	88.2	86.0	79.9	98.4	-	-	20.0
6	G	61.6	73.8	82.9	85.4	88.8	93.0	89.2	85.0	78.9	96.6	-	-	20.0
7	G	43.6	66.8	80.9	87.4	93.8	96.0	92.2	86.0	75.9	99.6	-	-	13.0
8	G	48.6	54.8	64.9	81.4	80.8	84.0	82.2	68.0	56.9	88.4	-	-	7.0
9	G	51.0	61.0	72.0	80.0	86.0	88.0	87.0	82.0	77.0	92.7	-	-	0.0
10	G	42.0	52.0	63.0	71.0	77.0	79.0	78.0	73.0	68.0	83.7	-	-	0.0
11	G	47.0	57.0	68.0	76.0	79.0	84.0	83.0	78.0	73.0	88.2	-	-	0.0
12	G	45.0	55.0	66.0	74.0	79.0	81.0	80.0	76.0	71.0	85.9	-	-	0.0
13	G	45.0	55.0	66.0	74.0	80.0	82.0	81.0	76.0	71.0	86.7	-	-	0.0
14	G	43.0	61.0	76.0	72.0	80.0	83.0	78.0	68.0	60.0	86.3	-	-	0.0
15	G	66.0	89.0	91.0	102.0	106.0	104.0	102.0	96.0	88.0	110.1	-	-	20.0
16	G	57.6	75.8	79.9	89.4	98.8	100.0	99.2	93.0	83.9	104.6	-	-	17.0
17	G	57.6	75.8	79.9	89.4	98.8	100.0	99.2	93.0	83.9	104.6	-	-	17.0
18	G	67.6	80.8	87.9	89.4	93.8	92.0	86.2	80.0	71.9	97.9	-	-	0.0
19	G	69.6	74.8	81.9	84.4	85.8	85.0	83.2	79.0	74.9	91.7	-	-	0.0
20	G	58.6	71.8	87.9	93.4	98.8	98.0	94.2	87.0	77.9	103.0	-	-	0.0
21	G	68.1	87.3	101.4	102.9	107.3	103.5	101.7	97.5	88.4	111.2	-	-	0.0
22	G	68.6	81.8	91.9	94.4	95.8	98.0	99.2	94.0	85.9	104.1	-	-	0.0
23	G	73.4	86.6	96.7	99.2	100.6	102.8	104.0	98.8	90.7	108.9	-	-	0.0
24	G	48.0	65.0	76.0	80.0	82.0	86.0	84.0	79.0	75.0	90.3	-	-	0.0
25	G	56.8	72.1	81.0	89.5	92.6	95.0	92.2	87.4	79.1	99.2	-	-	4.0
26	G	59.0	64.0	77.7	76.9	80.2	81.3	78.7	75.9	63.6	86.7	-	-	0.0
27	G	77.6	87.8	94.9	101.4	106.8	108.0	110.2	110.0	104.0	115.5	-	-	6.0
28	G	67.6	79.8	87.9	97.4	102.8	106.0	105.2	102.0	97.0	110.8	-	-	12.2
29	G	67.6	79.8	87.9	97.4	102.8	106.0	105.2	102.0	97.0	110.8	-	-	12.2
30	G	67.6	79.8	87.9	97.4	102.8	106.0	105.2	102.0	97.0	110.8	-	-	8.9
31	G	56.6	66.8	70.9	75.4	81.8	82.0	79.2	76.0	61.9	86.9	-	-	0.0
32	G	57.6	67.8	73.9	80.4	86.8	87.0	84.2	77.0	62.9	91.6	-	-	0.0
33	G	57.6	67.8	73.9	80.4	86.8	87.0	84.2	77.0	62.9	91.6	-	-	0.0
34	G	58.6	69.8	75.9	81.4	87.8	89.0	85.2	81.0	67.9	93.1	-	-	0.0
35	G	57.6	67.8	73.9	80.4	86.8	87.0	84.2	77.0	62.9	91.6	-	-	0.0
36	G	57.6	67.8	73.9	80.4	86.8	87.0	84.2	77.0	62.9	91.6	-	-	0.0
37	G	58.6	69.8	75.9	81.4	87.8	89.0	85.2	81.0	67.9	93.1	-	-	0.0
38	G	58.6	69.8	75.9	81.4	87.8	89.0	85.2	81.0	67.9	93.1	-	-	0.0
39	G	58.6	69.8	75.9	81.4	87.8	89.0	85.2	81.0	67.9	93.1	-	-	0.0
40	G	58.6	69.8	75.9	81.4	87.8	89.0	85.2	81.0	67.9	93.1	-	-	0.0
41	G	45.6	56.8	65.9	70.4	77.8	82.0	78.2	73.0	59.9	85.1	-	-	0.0
42	G	45.6	55.8	62.9	68.4	75.8	81.0	77.2	70.0	55.9	83.7	-	-	0.0
43	G	47.6	57.8	64.9	71.4	77.8	83.0	80.2	73.0	57.9	86.0	-	-	0.0
44	G	47.6	57.8	64.9	71.4	77.8	83.0	80.2	73.0	57.9	86.0	-	-	0.0
45	G	45.6	56.8	65.9	70.4	77.8	82.0	78.2	73.0	59.9	85.1	-	-	0.0
46	G	45.6	55.8	62.9	68.4	75.8	81.0	77.2	70.0	55.9	83.7	-	-	0.0
47	G	61.6	71.8	79.9	86.4	89.8	90.0	87.2	83.0	76.9	95.2	-	-	0.0
48	G	40.6	53.8	100.6	104.6	109.4	105.8	110.2	81.0	79.0	114.3	-	-	0.0
49	G	40.6	53.8	90.4	92.3	101.9	96.6	81.2	81.0	79.0	103.7	-	-	0.0
50	G	40.6	53.8	102.0	99.2	102.5	103.0	81.2	81.0	79.0	107.9	-	-	0.0
51	G	40.6	53.8	97.0	102.5	104.5	106.2	81.2	81.0	79.0	109.7	-	-	0.0
52	G	40.6	53.8	97.0	102.5	104.5	106.2	81.2	81.0	79.0	109.7	-	-	0.0
53	G	83.9	93.3	107.2	111.4	112.4	111.8	110.3	104.2	80.0	118.1	-	-	0.0
54	G	84.7	95.5	111.0	113.4	114.8	114.0	112.4	111.7	95.1	120.9	-	-	0.0
55	G	89.6	96.8	111.9	114.5	117.3	116.3	115.2	114.5	80.0	123.1	-	-	0.0
56	G	91.0	95.5	111.4	114.2	117.5	115.8	114.8	103.9	79.0	122.2	-	-	0.0
57	G	78.0	93.6	109.0	112.6	115.4	115.1	114.6	78.0	78.0	120.9	-	-	0.0
58	G	77.5	93.3	106.4	110.4	112.0	113.4	110.6	107.4	97.5	118.5	0.0	-	0.0
59	G	77.0	91.9	106.7	108.8	108.6	111.8	77.0	77.0	77.0	115.4	-	-	0.0
60	G	84.3	91.6	106.0	106.7	107.7	108.5	105.3	101.4	97.8	114.3	-	-	0.0
61	G	80.4	90.8	98.9	102.4	104.2	103.3	102.4	96.4	79.0	109.8	-	-	0.0
62	G	80.6	90.0	102.7	107.4	108.2	107.7	106.1	100.0	80.0	114.0	-	-	0.0
63	G	62.6	81.8	95.9	97.4	101.8	98.0	96.2	92.0	82.9	105.7	-	-	0.0
64	G	58.4	77.6	91.7	93.2	97.6	93.8	92.0	87.8	78.7	101.5	-	-	0.0
65	G	44.8	55.0	66.1	68.6	76.0	81.2	79.4	75.2	67.1	84.9	-	-	0.5
66	G	48.8	59.0	70.1	72.6	80.0	85.2	83.4	79.2	71.1	88.9	-	-	0.5
67	G	44.8	55.0	66.1	68.6	76.0	81.2	79.4	75.2	67.1	84.9	-	-	0.5
68	G	48.8	59.0	70.1	72.6	80.0	85.2	83.4	79.2	71.1	88.9	-	-	0.5
69	G	54.8	65.0	76.1	78.6	86.0	92.2	88.4	86.2	77.1	95.2	-	-	0.5
70	G	47.8	58.0	69.1	71.6	79.0	84.2	82.4	78.2	70.1	87.9	-	-	0.5
71	G	51.8	66.0	73.1	75.6	83.0	88.2	86.4	82.2	74.1	91.9	-	-	0.5
72	G	47.8	58.0	69.1	71.6	79.0	84.2	82.4	78.2	70.1	87.9	-	-	0.5

N = non-actief G = Gewoon
bronvermogens zonder correctie voor de bedrijfstijd

NOORDNAC : breda noord nacht

Overzicht brongegevens - vermogen

Bron nr	S	A-gewogen bronspectrum 31.5	63	125	250	500	1000	2000	4000	8000	dBA	Tijdscorrecties [dB] Cb(Dag)	Cb(Avond)	Cb(Nacht)
73	G	51.8	66.0	73.1	75.6	83.0	88.2	86.4	82.2	74.1	91.9	-	-	0.5
74	G	61.6	71.8	73.9	69.4	72.8	77.0	75.2	69.0	57.9	82.1	-	-	1.7
75	G	52.6	62.8	53.9	56.4	61.8	64.0	60.2	50.0	38.9	69.0	-	-	1.7
76	G	61.6	71.8	73.9	69.4	72.8	77.0	75.2	69.0	57.9	82.1	-	-	1.7
77	G	43.6	58.8	49.9	51.4	56.8	59.0	53.2	42.0	30.9	64.0	-	-	1.7
78	G	66.6	76.8	78.9	74.4	77.8	82.0	80.2	75.0	63.9	87.1	-	-	1.7
79	G	40.6	53.8	86.2	91.6	93.0	93.2	81.2	81.0	78.9	98.0	-	-	0.0
80	G	40.6	53.8	86.2	91.6	93.0	93.2	81.2	81.0	78.9	98.0	-	-	0.0
81	G	40.6	53.8	86.2	91.6	93.0	93.2	81.2	81.0	78.9	98.0	-	-	0.0
82	G	40.6	53.8	86.2	91.6	93.0	93.2	81.2	81.0	78.9	98.0	-	-	0.0
83	G	40.6	53.8	86.2	91.6	93.0	93.2	81.2	81.0	78.9	98.0	-	-	0.0
92	G	72.0	90.9	99.2	97.7	100.9	104.0	100.8	96.1	88.5	108.4	3.0	-	-
93	G	70.6	66.9	78.2	83.9	87.7	93.3	94.4	95.0	94.6	100.7	3.0	-	-
94	G	0.0	93.5	96.2	100.3	105.1	107.0	104.9	99.8	0.0	111.5	7.8	9.0	-
95	G	63.0	77.2	83.3	88.8	88.2	93.4	95.6	84.5	76.6	98.9	7.8	9.0	-
96	G	74.1	93.4	94.1	97.6	102.5	105.2	103.2	100.7	92.4	109.8	7.8	11.2	16.8
97	G	62.0	70.0	87.0	89.0	97.0	103.0	97.0	85.0	71.0	105.0	14.8	18.2	23.8
98	G	62.0	70.0	87.0	89.0	97.0	103.0	97.0	85.0	71.0	105.0	14.8	18.2	23.8
99	G	62.0	70.0	87.0	89.0	97.0	103.0	97.0	85.0	71.0	105.0	14.8	18.2	23.8
100	G	62.0	70.0	87.0	89.0	97.0	103.0	97.0	85.0	71.0	105.0	14.8	18.2	23.8
101	G	14.3	70.3	72.1	74.2	76.8	86.2	85.3	86.3	90.8	94.0	7.8	-	-
102	G	59.1	64.0	71.9	79.4	87.0	89.6	85.6	82.2	75.8	93.2	4.8	-	-
103	G	59.1	64.0	71.9	79.4	87.0	89.6	85.6	82.2	75.8	93.2	4.8	-	-
104	G	59.1	64.0	71.9	79.4	87.0	89.6	85.6	82.2	75.8	93.2	4.8	-	-
105	G	62.0	70.0	87.0	89.0	97.0	103.0	97.0	85.0	71.0	105.0	21.6	22.8	-
106	G	62.0	70.0	87.0	89.0	97.0	103.0	97.0	85.0	71.0	105.0	21.6	22.8	-
107	G	62.0	70.0	87.0	89.0	97.0	103.0	97.0	85.0	71.0	105.0	21.6	22.8	-
108	G	74.2	96.4	94.3	102.1	104.5	105.9	104.4	104.2	96.0	111.7	10.8	-	-
109	G	59.0	72.0	82.0	89.0	95.0	98.0	99.0	99.0	97.0	105.0	0.0	0.0	0.0
110	G	59.0	72.0	82.0	89.0	95.0	98.0	99.0	99.0	97.0	105.0	0.0	0.0	0.0
112	G	62.6	78.8	89.9	92.4	99.8	104.0	104.0	100.0	92.0	108.7	16.8	-	-
113	G	62.6	78.8	89.9	92.4	99.8	104.0	104.0	100.0	92.0	108.7	16.8	-	-
114	G	62.6	78.8	89.9	92.4	99.8	104.0	104.0	100.0	92.0	108.7	16.8	-	-
115	G	62.6	78.8	89.9	92.4	99.8	104.0	104.0	100.0	92.0	108.7	16.8	-	-
116	G	61.0	80.0	86.0	87.0	92.0	99.0	94.0	88.0	78.0	101.4	18.5	-	-
117	G	61.0	80.0	86.0	87.0	92.0	99.0	94.0	88.0	78.0	101.4	18.5	-	-
118	G	61.0	80.0	86.0	87.0	92.0	99.0	94.0	88.0	78.0	101.4	18.5	-	-

N = non-actief G = Gewoon
bronvermogens zonder correctie voor de bedrijfstijd

NOORDNAC : breda noord nacht

Situatie : 8
Beschrijving :
Bodem-factor : 1.0
Punten : 108-126
Bronnen : 1-118
Objecten : 1-164
Reflecties : 1-164

Rekenresultaten
Industrielawaai

NOORDNAC : breda noord nacht

Overzicht puntgegevens

Punt nr	S	Omschrijving	Coordinaten X	Coordinaten Y	Hoogte mvld	Hoogte punt	Gevel nr	Dag	Avond	Nacht	Etmaal
108	G	punt 1, klooster	111834.1	400076.7	0.0	1.5	0	26.3	14.5	34.8	44.8
109	G	punt 1, klooster	111834.0	400077.0	0.0	4.5	0	28.3	15.5	41.1	51.1
110	G	punt 1, klooster	111833.8	400076.7	0.0	7.5	0	31.3	16.7	42.8	52.8
111	G	punt 1, klooster	111833.8	400076.4	0.0	10.5	0	32.7	16.8	43.1	53.1
112	G	punt 1, klooster	111833.8	400076.4	0.0	13.5	0	33.4	16.8	43.2	53.2
113	G	punt 2, achter St. Elisabeth	112063.4	400071.0	0.0	1.5	0	11.7	3.9	27.3	37.3
114	G	punt 2, achter St. Elisabeth	112063.4	400071.0	0.0	4.5	0	15.4	3.7	34.8	44.8
115	G	punt 2, achter St. Elisabeth	112065.3	400069.1	0.0	7.5	0	18.8	3.6	39.1	49.1
116	G	punt 2, achter St. Elisabeth	112064.1	400071.0	0.0	10.5	0	23.6	4.2	39.8	49.8
117	G	punt 2, achter St. Elisabeth	112065.3	400072.3	0.0	13.5	0	24.8	4.5	41.5	51.5
118	G	punt 3, Donkvaart	112183.8	400157.7	0.0	1.5	0	12.0	6.5	33.9	43.9
119	G	punt 3, Donkvaart	112184.4	400157.7	0.0	4.5	0	16.8	11.0	40.2	50.2
120	G	punt 3, Donkvaart	112185.7	400157.7	0.0	7.5	0	20.0	14.6	43.0	53.0
121	G	punt 3, Donkvaart	112185.1	400157.7	0.0	10.5	0	20.7	14.8	43.6	53.6
122	G	punt 3,Donkvaart	112188.9	400158.3	0.0	13.5	0	25.7	14.8	43.8	53.8
123	G	punt 4, Singel	112246.2	400494.1	0.0	4.5	0	21.8	15.8	48.9	58.9
124	G	punt 4, Singel	112246.8	400494.1	0.0	10.5	0	22.6	16.2	50.1	60.1
125	G	punt 5, KMA	112600.0	400600.0	0.0	4.5	0	19.5	15.1	42.3	52.3
126	G	punt 5, KMA	112600.0	400600.0	0.0	10.5	0	20.2	15.7	43.3	53.3

N = Non-actief
G = *Gewoon*

file chasse.txt

akoestisch rapport
betreffende het
globaal
bestemmingsplan
Chassé-terrein.

opgesteld door : Milieudienst Breda
afd. adviezen en projecten
postbus 2180
4800 CD Breda

opdrachtgever : RO/EZ
opdracht :
datum : 16 september 1994
maart 1995 (gewijzigd)

1. Inleiding.

In verband met het te ontwikkelen globale bestemmingsplan Chassé-terrein is ingevolge art.77 van de Wet geluidhinder (=Wgh) een akoestisch onderzoek ingesteld naar de geluidbelasting vanwege de relevante gezoneerde wegen. Het bestemmingsplangebied wordt begrensd door de Wilhelminasingel, de Claudius Prinsenlaan, het Kloosterplein, de Oude Vest, de Keizerstraat en de Vierwindenstraat.

Het bestemmingsplan voorziet in "grootschalige centrumvoorzieningen" deze omvatten het Stadskantoor van de gemeente Breda, het zogenaamde verhuurkantoor, de schouwburg "het Chassétheater" en de Kloosterkazerne. Hierin zijn culturele-, horeca- en kantoorfuncties verzameld.
Daarnaast is er een bestemming "centrumvoorzieningen en wonen" waarin naast bestaande woningen ook culturele functies en een hotel voorkomen.
Resteert een bestemming "woon- en centrumvoorzieningen" waarin naast ca. 600 woningen ook een ondergrondse parkeergarage is voorzien. In dit kader zijn alleen de woonbestemmingen geluidgevoelig in de zin van de Wgh.

Het akoestisch onderzoek heeft mede tot doel na te gaan in hoeverre maatregelen vereist zijn om te voorkomen dat de in de Wgh en de diverse besluiten gestelde waarden van de geluidbelasting worden overschreden.
Uitgangspunt is te streven naar het aanhouden van de voorkeursgrens-waarde van 50 dB(A) en slechts in incidentele gevallen ontheffing te verlenen tot 55 dB(A).
Uiteindelijk dient een en ander te resulteren in een zo goed mogelijk woonklimaat.

Het ontwerpbestemmingsplan geeft slechts summier en op hoofdlijnen aan welke stedebouwkundige uitgangspunten en randvoorwaarden dienen te gelden. In een ontwerpcompetitie wordt het geheel verder uitgewerkt. Aan de hand van het resultaat van de competitie zal het bestemmingsplan verder worden uitgewerkt en als uitwerkingsplan ex art.11 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening in procedure worden gebracht.
Dit akoestisch onderzoek kan dan ook niet anders dan op hoofdlijnen aangeven waar de 50 en 55 dB(A) contouren zijn gelegen en waar mogelijkerwijs hogere geluidniveaus heersen als gevolg van het wegverkeer.

Het zal daarom noodzakelijk zijn om aanvullende en nadere akoestische onderzoeken te verrichten bij de uitwerking van de definitieve plannen voor de woonbestemmingen in het uitwerkingsplan ex art.11 WRO.

2. Zones van wegen

In art.74 van de Wgh wordt bepaald dat alle wegen gezoneerd zijn. Maar uitgezonderd zijn volgens art.74 lid 2 en 3;

- wegen die binnen een als woonerf aangeduid gebied zijn gelegen,
- wegen waarvoor een maximum snelheid geldt van 30 km/uur,
- wegen waarvan op grond van een door de gemeenteraad vastgestelde geluidniveaukaart vaststaat dat de geluidbelasting op 10 meter uit de as van de meest nabijgelegen rijstrook 50 dB(A) of minder bedraagt.

Een zone is een gebied aan weerszijden van de weg waarbinnen voldaan moet worden aan de gestelde normen van de Wgh. De breedte van de zone is afhankelijk van het aantal rijstroken van de weg en of het gebied buitenstedelijk danwel stedelijk is.

In deze situatie betreft het uitsluitend het zogenaamde stedelijke gebied.

De definitie daarvan luidt:
Een stedelijke gebied is het gebied binnen de bebouwde kom met uitzondering van het gebied liggend binnen de zone langs een autoweg of autosnelweg als bedoeld in het Reglement verkeersregels en verkeerstekens.

In de navolgende tabel 1 volgt een overzicht van de gezoneerde wegen met hun zonebreedten.

tabel 1. Overzicht zonebreedten van wegen.

straat	zonebreedte in m' stedelijk
Claudius Prinsenlaan	200
Kloosterplein	200
Oude Vest	200
Keizerstraat	200
Vierwindenstraat	200
Wilhelminasingel	200

Voor de wegen in het plangebied wordt uitgegaan van een niet gezoneerde situatie. Dat zijn dus wegen die zoals hier eerder al genoemd in art.74 lid 2 en 3 van zonering zijn uitgezonderd.

Ook voor de Chassésingel wordt uitgegaan van een niet gezoneerde weg. Dat betekent dat deze bijvoorbeeld uitsluitend als langzaam verkeersroute fungeert of dat er daarnaast slechts in zeer beperkte mate bestemmingsverkeer op wordt toegelaten waardoor er sprake kan zijn van een woonerf- of 30 km/uur gebied-situatie.

3. Normstelling.

De geluidbelasting waaraan getoetst dient te worden is de etmaalwaarde van de geluidbelasting vanwege een weg. Dat is de hoogste waarde van de geluidbelasting vanwege de dagperiode of de geluidbelasting vanwege de nachtperiode vermeerderd met 10 dB(A).

De berekende getalwaarden van de geluidbelasting mogen in verband met de toetsing aan de in de Wgh gestelde grenswaarden volgens art.103 Wgh worden verminderd met een aantal dB(A)'s. In stedelijk gebied mag daarvoor worden aangehouden 5 dB(A).
Dit heeft te maken met de gedachtengang dat het verkeer in de toekomst stiller zal worden door allerlei technologische veranderingen.

tabel 2. Overzicht grenswaarden Wgh m.b.t. wegverkeerslawaai in een stedelijke situatie.

situatie	cat.	voorkeurs-grenswaarde	maximum ontheffings-grenswaarde
stedelijk	a	(55-5)= 50 dB(A)	(70-5)= 65 dB(A)
	b	(55-5)= 50 dB(A)	(60-5)= 55 dB(A)

betekenis van de diverse categoriëen vlgs art. 4 van het Besluit grenswaarden binnen zones langs wegen, Stb. 81-688, resp. het besluit tot wijziging, Stb. 89-157.
cat. a = woningen, scholen, bejaarden-oorden, ziekenhuizen.
cat. b = psychiatrische ziekenhuizen etc.

In geval er sprake is van vervanging van bestaande woningen binnen de zone van een aanwezige weg mag, mits wordt voldaan aan bepaalde randvoorwaarden, de maximum toelaatbare waarde verhoogd worden tot (75-5)= 70 dB(A).

Indien er een ontheffing tot een hogere waarde dan 55 dB(A) wordt gevraagd dient een woongebouw over minimaal één geluidluwe gevel te beschikken. Bovendien dienen verblijfsruimten, balcons en tuinen zoveel mogelijk aan de geluidluwe zijde te worden gesitueerd.

4. Verkeersgegevens.

Deze zijn afkomstig van de Dienst RO/EZ bureau Verkeer + Vervoer van de gemeente Breda.
De cijfers omvatten de huidige situatie waarvoor het jaar 1990 is gehanteerd en een prognosejaar waarvoor het jaar 2005 is aangehouden. Hierbij is rekening gehouden met de zogenaamde vrije busbaan. Het gemiddeld aantal openbaar vervoer bussen per daguur is hierbij apart aangegeven bij de betreffende weg. Uitgegaan is van de zogenaamde Karnemelkstraat variant.
In de volgende tabellen wordt een overzicht gegeven van de relevante gegevens van de gezoneerde wegen.

Tabel 3. Verkeersgegevens bestaande situatie per 1990.

			repr.snelh. in km/uur		Etmaalintensiteit en dag/nacht- %			categorie-verdeling				DAG-periode			NACHT-periode			
								DAG		NACHT		aantallen mvt/uur			aantallen mvt/uur			
straat	soort wegdek	weg-code	LV+MV	ZV	mvt/ etmaal	dag- %	nacht- %	gem. % vv	gem. % zv	gem. % vv	gem. % zv	LV	MV	ZV	LV	MV	ZV	maat-gevende periode
Wilhelminasingel	f.asf.	3	55	50	18060	6,5	0,8	6,2	40,0	6,9	49,0	1101	43,7	29,1	134	5,1	4,9	NACHT
Kloosterplein/ Oude Vest	f.asf.	4	50	45	8360	6,5	0,7	3,3	15,0	3,8	15,7	526	15,2	2,7	56	1,9	0,3	DAG
Keizerstraat	f.asf.	4	50	45	7540	6,5	0,7	3,3	15,0	3,8	15,7	474	13,8	2,4	51	1,7	0,3	DAG
Keizerstraat	f.asf.	4	50	45	8720	6,5	0,7	3,3	15,0	3,8	15,7	548	15,9	2,8	59	2,0	0,4	DAG
Vierwindenstraat	f.asf.	4	50	45	12180	6,5	0,7	3,3	15,0	3,8	15,7	765	22,2	3,9	82	2,7	0,5	DAG
Cl. Prinsenlaan	f.asf.	4	50	45	12550	6,5	0,7	3,3	15,0	3,8	15,7	789	22,9	4,0	84	2,8	0,5	DAG

Tabel 4. Prognosesituatie 2005.

			repr.snelh. in km/uur		Etmaalintensiteit en dag/nacht- %			categorie-verdeling				DAG-periode			NACHT-periode			
								DAG		NACHT		aantallen mvt/uur			aantallen mvt/uur			
straat	soort wegdek	weg-code	LV+MV	ZV	mvt/ etmaal	dag- %	nacht- %	gem. % vv	gem. % zv	gem. % vv	gem. % zv	LV	MV	ZV	LV	MV	ZV	maat-gevende periode
Wilhelminasingel	twinlay	3	55	50	23000	6,5	0,8	6,2	40,0	6,9	49,0	1402	55,6	37,1	171	6,5	6,2	NACHT
											O.V.	*bussen*	*0 mvt/daguur*					
Kloosterplein/ Oude Vest	f.asf.	4	50	45	7000	6,5	0,7	3,3	15,0	3,8	15,7	440	12,8	2,3	47	1,6	0,3	DAG
											O.V.	*bussen*	*45 mvt/daguur*					
Keizerstraat	f.asf.	4	50	45	7500	6,5	0,7	3,3	15,0	3,8	15,7	471	13,7	2,4	51	1,7	0,3	DAG
											O.V.	*bussen*	*14 mvt/daguur*					
Keizerstraat	f.asf.	4	50	45	8400	6,5	0,7	3,3	15,0	3,8	15,7	528	15,3	2,7	57	1,9	0,4	DAG
											O.V.	*bussen*	*14 mvt/daguur*					
Vierwindenstraat	f.asf.	4	50	45	8400	6,5	0,7	3,3	15,0	3,8	15,7	528	15,3	2,7	57	1,9	0,4	DAG
											O.V.	*bussen*	*14 mvt/daguur*					
Cl. Prinsenlaan	f.asf.	4	50	45	6000	6,5	0,7	3,3	15,0	3,8	15,7	377	10,9	1,9	40	1,3	0,3	DAG
											O.V.	*bussen*	*20 mvt/daguur*					
Cl. Prinsenlaan	f.asf.	4	50	45	18000	6,5	0,7	3,3	15,0	3,8	15,7	1131	32,8	5,8	121	4,0	0,8	DAG
											O.V.	*bussen*	*20 mvt/daguur*					

5. Rekenmethode.

De gehanteerde rekenmethode is de standaardrekenmethode I zoals beschreven in het Reken- en Meetvoorschrift Verkeerslawaai, volgens art. 102 van de Wgh.

Standaardrekenmethode II, een rekenmethode waarbij ook effecten van afscherming bepaald kunnen worden, zal indien dat noodzakelijk is bij de verdere uitwerking van de plannen worden uitgevoerd.

6. Ruimtelijke en fysieke gegevens.

Voor alle wegen, met uitzondering van de Wilhelminasingel, is uitgegaan van een klasse 1 wegdek, dat wil zeggen dat er sprake is van een traditioneel dicht asfaltbeton wegdek.
Op de Wilhelminasingel is Twinlay voorzien. Twinlay is een zogenaamd open asfalt wegdek dat ook in typisch stedelijke omstandigheden extra geluidreducerend vermogen heeft ten opzichte van een traditioneel wegdek met een fijne oppervlakte textuur. Hier is een reductie van 2,5 dB(A) ten opzichte van traditioneel dicht asfaltbeton aangehouden.

Er is gerekend met een zogenaamde poldersituatie, mogelijke geluidreductie door afscherming van een bestaand gebouw is niet in rekening gebracht. Wel is rekening gehouden met de aanwezigheid van tegenoverliggende bestaande bebouwing waardoor geluidreflecties kunnen optreden.

7. Rekenresultaten.

In onderstaand overzicht wordt aangegeven op welke afstand tot de betreffende wegas de 50 dB(A) en de 55 dB(A) contour ligt vanwege het wegverkeer. Dit is weergegeven voor waarneempunten ter hoogte van de 3e, 7e en 13e bouwlaag. Dat correspondeert met waarneemhoogten van 7.5, 19.5 en 37.5 m' boven maaiveld.
Hier is in het algemeen een gebouw met 7 bouwlagen bepalend voor de aan te houden afstand.

In de randvoorwaarden voor het bestemmingsplan is aangegeven dat zoveel mogelijk gestreefd dient te worden naar de voorkeursgrenswaarde van 50 dB(A) voor geluidgevoelige bebouwing, hier dus met name woningen. Voorts ligt het in de bedoeling slechts incidenteel een hogere waarde toe te laten tot maximaal 55 dB(A) en geen gebruik te maken van de maximum toelaatbare waarde van 65 dB(A).

tabel 5. Overzicht ligging 50 en 55 dB(A)-contouren.

weg	bouw-laag	(55-5)=50 dB(A)	(60-5)=55 dB(A)
		afstand in m' tot wegas	
Claudius Prinsenlaan.	3	112 m'	<120 m'
	7	120 m'	<120 m'
	13	120 m'	<120 m'
Kloosterplein/ Oude Vest.	3	95 m'	45 m'
	7	105 m'	45 m'
	13	105 m'	30 m'
Keizerstraat, (Vierw.str. Akkerstr.)	3	62 m'	30 m'
	7	65 m'	30 m'
	13	62 m'	12 m'
Keizerstraat (Akkerstr. Oude Vest)	3	77 m'	30 m'
	7	83 m'	27 m'
	13	83 m'	<10 m'
Vierwindenstr.	3	52 m'	25 m'
	7	55 m'	22 m'
	13	32 m'	<12 m'
Wilhelmina-singel	dicht asfaltbeton (=dab)		
	3	125 m'	60 m'
	7	140 m'	60 m'
	13	140 m'	55 m'
	zeer open asfaltbeton, type twinlay		
	3	90 m'	45 m'
	7	95 m'	45 m'
	13	95 m'	<45 m'

Op de bestemmingsplangrenzen langs de diverse zoneringsplichtige wegen wordt de maximale toelaatbare waarde van (70-5)=65 dB(A) niet overschreden.

De berekende maxima bedragen (65-5)=60 dB(A) langs de Vierwindenstraat, de Keizerstraat en de Oude Vest/Kloosterplein.
Vanwege de Claudius Prinsenlaan wordt de (55-5)= 50 dB(A) contour niet overschreden.
Bij toepassing van Twinlay op de Wilhelminasingel blijft ook vanwege deze weg de maximale geluidbelasting beneden de (60-5)= 55 dB(A).

8. Toetsing aan randvoorwaarden Wet geluidhinder.

8.1 Algemeen.

Als blijkt dat de geluidbelasting op de gevel van een woning meer dan 50 dB(A) bedraagt dan moet volgens de Wet geluidhinder een ontheffing voor een hogere waarde worden verkregen. GS zijn daarvoor de bevoegde instantie. Pas nadat een eventueel noodzakelijke ontheffing is verkregen kan het bestemmingsplan worden vastgesteld.

Om een ontheffing voor een hogere waarde dan 50 dB(A) te krijgen moet in elk geval aan een van de onderstaande **hoofdcriteria** worden voldaan, te weten:

1. het terugbrengen van de geluidbelasting tot 50 dB(A) of minder zal onvoldoende doeltreffend zijn;
2. de maatregelen ontmoeten overwegende bezwaren van stedebouwkundige, verkeerskundige, landschappelijke of financiële aard.

Vervolgens dient te worden voldaan aan één of meer van de volgende **sub-criteria;**

1. de locatie moet zijn opgenomen in een dorps- of stadsvernieuwingsplan;

òf:

2. de woningen moeten door de gekozen situering en bouwvorm een doelmatige akoestische afscherming gaan vervullen voor andere woningen (in aantal minstens de helft van het aantal woningen waaraan de afschermende functie wordt toegekend);

òf:

3. de woningen moeten ter plaatse dringend noodzakelijk zijn om redenen van grond- of bedrijfsgebondenheid;

òf:

4. de woningen door de gekozen situering een open plaats opvullen tussen bestaande bebouwing;

òf:

5. de woningen ter plaatse gesitueerd worden als vervanging van bestaande bebouwing.

Gezien het globale karakter van het bestemmingsplan kan slechts in algemene termen worden aangegeven waar en onder welke condities een hogere waarde kan worden toegelaten. Bij de nadere uitwerking van het plan zal dan ook getoetst moeten worden in hoeverre wordt voldaan aan de criteria verbonden aan de toegestane hogere waarden.

8.2 Mogelijkheden om de geluidbelasting terug te dringen.

Wilhelminasingel.

De mogelijkheden om de geluidbelasting terug te dringen zijn voor wat betreft de Wilhelminasingel beperkt tot toepassing van Twinlay. Immers deze weg hoort tot de kern van de hoofdwegenstructuur van de stad en een aanmerkelijke terugdringing van de verkeershoeveelheid is vooralsnog onmogelijk.

Claudius Prinsenlaan.

De 50 dB(A) contour vanwege de Claudius Prinsenlaan valt vrijwel samen met de grens tussen de bestemming GCV, grootschalige centrumvoorzieningen en UWC, uit te werken woon- en centrumvoorzieningen. De geluidbelasting op de woningen blijft dus onder de 50 dB(A). Dat nog afgezien van de niet in rekening gebrachte afschermende werking van de bestaande kantoorbebouwing langs de Claudius Prinsenlaan. Reducerende maatregelen zijn hier dus niet nodig.

Vierwindenstraat, de Keizerstraat en de Oude Vest/Kloosterplein.

Het ontwerp-bestemmingsplan laat hier woonbebouwing tot vlak langs de wegen toe waardoor de geluidbelasting tot maximale waarden van circa (65-5)= 60 dB(A) kan oplopen.

Een grotere afstand aanhouden tot de wegas kan een effectieve maatregel zijn om de geluidbelasting op de gevel van woningen te verlagen.
Maar de bron wordt dan niet aangepakt zodat bestaande woningen en de openbare verblijfsruimten hier niet van profiteren.
Het is dan ook veel effectiever om de verkeersintensiteit zelf te verminderen.

Deze wegen vormen samen met de Claudius Prinsenlaan de zogenaamde "hoofdontsluiting parkeerroute". Het bestaande verkeers- en vervoersbeleid voorziet niet in een aanmerkelijke daling van de verkeersintensiteit.

9. Samenvatting.

Indien woningbouw langs de Wilhelminasingel, de Vierwindenstraat, de Keizerstraat en de Oude Vest/Kloosterplein op zo grote afstand wordt gesitueerd dat de 50 dB(A) niet wordt overschreden is er geen ontheffing voor een hogere waarde ingevolge art.83 Wgh vereist.

Indien daarentegen woningen dichter op de betreffende wegen worden gesitueerd waardoor de geluidbelasting meer dan 50 dB(A) bedraagt dan is een ontheffing vereist. De afstanden worden in tabel 5 weergegeven.

Om alle mogelijkheden open te houden voor woningbouw dient dan ook een ontheffing te worden verkregen voor de volgende wegen en de volgende geluidbelastingen:

Wilhelminasingel.

Maximaal 55 dB(A) op de plangebiedgrens. Op 57 m' uit de as van de Wilhelminasingel bedraagt de geluidbelasting 53 dB(A).

N.B. Hierbij is uitgegaan van een situatie waarin sprake is van toepassing van een geluidarm wegdek dat ook in stedelijke omstandigheden voldoende geluidreducerend vermogen heeft, te weten een reductie van minimaal 2,5 dB(A) ten opzichte van een dicht asfaltbeton wegdek met fijne textuur.

Vierwindenstraat.

Maximaal 60 dB(A) op de plangebied grens.

Keizerstraat.

Maximaal 60 dB(A) op de plangebied grens.

Oude Vest/Kloosterplein.

Maximaal 60 dB(A) op de plangebied grens.

Indien hogere waarden dan 55 dB(A) worden verzocht dient ook te worden voldaan aan de volgende twee voorwaarden:

1. Er dient minstens één geluidluwe gevel aanwezig te zijn,
2. Zoveel mogelijk geluidgevoelige verblijfsruimten dienen aan de geluidluwe zijde te worden gesitueerd. Met name geldt dat voor slaapvertrekken maar ook voor privé-balcons en privé-tuinen.

Als randvoorwaarde bij het ontwerp globaal bestemmingsplan geldt het streven om zoveel mogelijk te voldoen aan de voorkeursgrenswaarde van 50 dB(A), slechts incidenteel een ontheffing tot 55 dB(A) te verlenen en niet tot het maximum van 65 dB(A) te gaan.

Afhankelijk van de verdere concrete invulling wordt in meer of mindere mate aan deze randvoorwaarden voldaan.

Bijlagen.

bp chasse-terrein

Gemeente Breda
Milieudienst

GELUID
G E L U I D H I N D E R
GWEG1 versie 94.01 (februari 1994)
SRM I - Wegverkeer
(C) Copyright 1982 DHV Amersfoort

29-08-94

```
*****************************************************************************
* Situatie     :Claudius Prinsenlaan                                        *
* Waarnemer    :raster op chasse-terrein                                    *
*****************************************************************************
```

** Info wegvak

Hoogte wegdek boven maaiveld : .00 m
Als wegdek een niet-elementenverharding met fijne oppervlaktetextuur
Afstand hard-zachtlijn tot wegas : 8.00 m
Breedte parallelle strook, 100% zacht : 4.00 m
Breedte parallelle strook, 100% hard : 4.00 m
Bodemfactor zacht gedeelte (fr. zacht): .10

Aantal rijlijnen : 1

Rijlijn 1 ligt op de wegas

Verkeerssamenstelling	snelheid (km/h)	intensiteit (vtg/h)
motorrijwielen	0	.0
lichte voertuigen	55	1131.0
middelzware voertuigen	55	52.8
zware voertuigen	50	5.8
bromfietsen	0	.0

Geen kruispunt

** Info bebouwing

Objectfractie (bebouwingsdichtheid) : .40

** Info waarneempunt

Rooster van waarneempunten; type 4

Hoogte (m)	Waarneemafstand (m) 115.00	125.00	135.00	145.00	155.00	165.00	175.00	185.00	195.00	205.00
1.50	53.12	52.62	52.16	51.73	51.33	50.96	50.61	50.28	49.96	49.67
4.50	54.30	53.76	53.26	52.79	52.35	51.93	51.54	51.16	50.81	50.47
7.50	54.86	54.34	53.84	53.38	52.94	52.53	52.13	51.75	51.39	51.05
10.50	55.17	54.66	54.19	53.73	53.31	52.90	52.51	52.14	51.78	51.44
13.50	55.37	54.87	54.41	53.97	53.55	53.15	52.77	52.40	52.05	51.71
16.50	55.50	55.01	54.56	54.12	53.71	53.32	52.95	52.59	52.25	51.91
19.50	55.58	55.11	54.66	54.24	53.83	53.45	53.08	52.73	52.39	52.07
Bodem-factor	.14	.13	.13	.13	.13	.13	.13	.12	.12	.12

Hoogte (m)	Waarneemafstand (m) 115.00	125.00	135.00	145.00	155.00	165.00	175.00	185.00	195.00	205.00
22.50	55.64	55.17	54.74	54.32	53.92	53.55	53.18	52.84	52.50	52.18
25.50	55.68	55.22	54.79	54.38	53.99	53.62	53.26	52.92	52.59	52.27
28.50	55.70	55.25	54.83	54.42	54.04	53.67	53.32	52.98	52.66	52.34
31.50	55.71	55.27	54.85	54.45	54.07	53.71	53.37	53.03	52.71	52.40
34.50	55.71	55.27	54.86	54.47	54.10	53.74	53.40	53.07	52.75	52.45
37.50	55.70	55.27	54.87	54.48	54.12	53.76	53.42	53.10	52.79	52.48
Bodem-factor	.14	.13	.13	.13	.13	.13	.13	.12	.12	.12

```
*****************************************************************************
* Situatie     :Vierwindenstraat                                            *
* Waarnemer    :raster chasse-terrein                                       *
*****************************************************************************
```

** Info wegvak

Hoogte wegdek boven maaiveld : .00 m
Als wegdek een niet-elementenverharding met fijne oppervlaktetextuur
Afstand hard-zachtlijn tot wegas : 8.80 m
Breedte parallelle strook, 100% zacht : .00 m
Breedte parallelle strook, 100% hard : .00 m
Bodemfactor zacht gedeelte (fr. zacht): .80

Aantal rijlijnen : 2

Rijlijn 1 ligt 5.00 m van de wegas tegenover waarnemer

Verkeerssamenstelling	snelheid (km/h)	intensiteit (vtg/h)
motorrijwielen	0	.0
lichte voertuigen	50	264.0
middelzware voertuigen	50	14.7
zware voertuigen	45	1.4
bromfietsen	0	.0

Rijlijn 2 ligt 5.00 m van de wegas aan zijde waarnemer

Verkeerssamenstelling	snelheid (km/h)	intensiteit (vtg/h)
motorrijwielen	0	.0
lichte voertuigen	50	264.0
middelzware voertuigen	50	14.7
zware voertuigen	45	1.4
bromfietsen	0	.0

Geen kruispunt

** Info bebouwing

Objectfractie (bebouwingsdichtheid) : 1.00

** Info waarneempunt

Rooster van waarneempunten; type 4

Hoogte (m)	Waarneemafstand (m) 12.00	17.00	22.00	27.00	32.00	37.00	42.00	47.00	52.00	57.00
1.50	65.45	62.64	60.55	58.87	57.46	56.26	55.21	54.29	53.47	52.73
4.50	65.34	63.02	61.22	59.76	58.54	57.49	56.58	55.76	55.03	54.37
7.50	64.71	62.83	61.22	59.89	58.75	57.77	56.91	56.14	55.45	54.82
10.50	64.01	62.46	61.04	59.81	58.75	57.82	56.99	56.26	55.59	54.99
13.50	63.34	62.03	60.77	59.65	58.65	57.77	56.99	56.28	55.64	55.06
16.50	62.73	61.58	60.46	59.43	58.50	57.67	56.93	56.25	55.64	55.07
19.50	62.16	61.13	60.12	59.18	58.32	57.54	56.83	56.19	55.59	55.05
Bodem-factor	.06	.19	.29	.36	.42	.46	.50	.53	.55	.57

Hoogte (m)	Waarneemafstand (m) 12.00	17.00	22.00	27.00	32.00	37.00	42.00	47.00	52.00	57.00
22.50	60.14	59.20	58.27	57.41	56.61	55.88	55.21	54.59	54.03	53.50
25.50	59.66	58.79	57.93	57.13	56.39	55.70	55.07	54.48	53.94	53.43
28.50	59.22	58.39	57.59	56.85	56.16	55.51	54.92	54.36	53.84	53.35
31.50	58.80	58.02	57.26	56.57	55.92	55.32	54.75	54.22	53.72	53.26
34.50	58.42	57.66	56.95	56.29	55.68	55.11	54.58	54.08	53.60	53.15
37.50	58.05	57.32	56.64	56.02	55.45	54.91	54.40	53.92	53.47	53.04
Bodem-factor	.06	.19	.29	.36	.42	.46	.50	.53	.55	.57

```
*****************************************************************************
* Situatie     :Keizerstraat                                                *
* Waarnemer    :raster chasse-terrein                                       *
*****************************************************************************
```

** Info wegvak

Hoogte wegdek boven maaiveld : .00 m
Als wegdek een niet-elementenverharding met fijne oppervlaktetextuur
Afstand hard-zachtlijn tot wegas : 12.00 m
Breedte parallelle strook, 100% zacht : .00 m
Breedte parallelle strook, 100% hard : .00 m
Bodemfactor zacht gedeelte (fr. zacht): .60

Aantal rijlijnen : 1

Rijlijn 1 ligt op de wegas

Verkeerssamenstelling	snelheid (km/h)	intensiteit (vtg/h)
motorrijwielen	0	.0
lichte voertuigen	55	528.0
middelzware voertuigen	50	29.3
zware voertuigen	45	2.7
bromfietsen	0	.0

Geen kruispunt

** Info bebouwing

Objectfractie (bebouwingsdichtheid) : 1.00

** Info waarneempunt

Rooster van waarneempunten; type 4

Hoogte (m)	Waarneemafstand (m) 12.00	17.00	22.00	27.00	32.00	37.00	42.00	47.00	52.00	57.00
1.50	64.98	62.95	61.22	59.75	58.49	57.39	56.42	55.56	54.78	54.08
4.50	65.13	63.36	61.84	60.55	59.44	58.47	57.61	56.83	56.14	55.50
7.50	64.81	63.28	61.88	60.68	59.64	58.73	57.92	57.19	56.53	55.92
10.50	64.32	63.02	61.76	60.64	59.66	58.79	58.01	57.31	56.67	56.09
13.50	63.77	62.68	61.54	60.51	59.58	58.76	58.01	57.34	56.73	56.16
16.50	63.22	62.29	61.27	60.32	59.46	58.67	57.97	57.32	56.73	56.18
19.50	62.69	61.89	60.98	60.10	59.30	58.56	57.88	57.26	56.69	56.16
Bodem-factor	.00	.05	.12	.19	.23	.27	.31	.33	.36	.37

Hoogte (m)	Waarneemafstand (m) 14.50	19.50	24.50	29.50	34.50	39.50	44.50	49.50	54.50	59.50
1.50	63.93	62.05	60.46	59.10	57.92	56.89	55.98	55.16	54.42	53.75
4.50	64.22	62.57	61.17	59.97	58.94	58.02	57.21	56.48	55.81	55.20
7.50	64.04	62.56	61.26	60.15	59.17	58.31	57.54	56.85	56.22	55.64
10.50	63.68	62.37	61.18	60.13	59.21	58.39	57.65	56.99	56.38	55.82
13.50	63.25	62.10	61.01	60.03	59.16	58.38	57.67	57.03	56.44	55.90
16.50	62.79	61.78	60.79	59.88	59.06	58.31	57.63	57.02	56.45	55.92
19.50	62.33	61.43	60.53	59.69	58.92	58.21	57.56	56.97	56.42	55.91
Bodem-factor	.02	.09	.16	.21	.26	.29	.32	.34	.36	.38

Hoogte (m)	Waarneemafstand (m) 62.00	67.00	72.00	77.00	82.00	87.00	92.00	97.00	102.00	107.00
1.50	53.44	52.86	52.32	51.82	51.35	50.92	50.52	50.14	49.78	49.44
4.50	54.91	54.37	53.87	53.39	52.95	52.53	52.14	51.77	51.41	51.07
7.50	55.36	54.85	54.37	53.92	53.49	53.09	52.71	52.35	52.01	51.68
10.50	55.55	55.06	54.59	54.16	53.75	53.36	52.99	52.64	52.31	51.99
13.50	55.64	55.16	54.71	54.28	53.89	53.51	53.15	52.81	52.48	52.17
16.50	55.68	55.21	54.77	54.35	53.96	53.60	53.25	52.91	52.60	52.29
19.50	55.67	55.22	54.79	54.39	54.01	53.65	53.30	52.98	52.67	52.37
Bodem-factor	.39	.40	.42	.43	.44	.45	.45	.46	.47	.47

```
*****************************************************************************
* Situatie     :Keizerstraat                                                *
* Waarnemer    :raster chasse-terrein                                       *
*****************************************************************************
```

** Info wegvak

Hoogte wegdek boven maaiveld : .00 m
Als wegdek een niet-elementenverharding met fijne oppervlaktetextuur
Afstand hard-zachtlijn tot wegas : 12.00 m
Breedte parallelle strook, 100% zacht : .00 m
Breedte parallelle strook, 100% hard : .00 m
Bodemfactor zacht gedeelte (fr. zacht): .60

Aantal rijlijnen : 1

Rijlijn 1 ligt op de wegas

Verkeerssamenstelling	snelheid (km/h)	intensiteit (vtg/h)
motorrijwielen	0	.0
lichte voertuigen	55	528.0
middelzware voertuigen	50	29.3
zware voertuigen	45	2.7
bromfietsen	0	.0

Geen kruispunt

** Info bebouwing

Objectfractie (bebouwingsdichtheid) : 1.00

** Info waarneempunt

Rooster van waarneempunten; type 4

Hoogte (m)	Waarneemafstand (m) 12.00	22.00	32.00	42.00	52.00	62.00	72.00	82.00	92.00	102.00
22.50	62.19	60.67	59.11	57.77	56.63	55.65	54.79	54.02	53.34	52.71
25.50	61.72	60.35	58.90	57.64	56.55	55.60	54.77	54.02	53.35	52.74
28.50	61.28	60.03	58.69	57.50	56.46	55.54	54.73	54.00	53.34	52.74
31.50	60.87	59.72	58.47	57.34	56.35	55.47	54.68	53.97	53.33	52.74
34.50	60.48	59.42	58.24	57.18	56.23	55.38	54.62	53.93	53.30	52.73
37.50	60.12	59.12	58.02	57.01	56.11	55.29	54.55	53.88	53.27	52.71
Bodem-factor	.00	.12	.23	.31	.36	.39	.42	.44	.45	.47

```
*****************************************************************************
* Situatie     :Keizerstraat, tussen Oude Vest en Akkerstraat               *
* Waarnemer    :raster chasse-terrein                                       *
*****************************************************************************
```

** Info wegvak

Hoogte wegdek boven maaiveld : .00 m
Als wegdek een niet-elementenverharding met fijne oppervlaktetextuur
Afstand hard-zachtlijn tot wegas : 9.50 m
Breedte parallelle strook, 100% zacht : .00 m
Breedte parallelle strook, 100% hard : .00 m
Bodemfactor zacht gedeelte (fr. zacht): .00

Aantal rijlijnen : 1

Rijlijn 1 ligt op de wegas

Verkeerssamenstelling	snelheid (km/h)	intensiteit (vtg/h)
motorrijwielen	0	.0
lichte voertuigen	55	471.0
middelzware voertuigen	50	27.7
zware voertuigen	45	2.4
bromfietsen	0	.0

Geen kruispunt

** Info bebouwing

Objectfractie (bebouwingsdichtheid) : 1.00

** Info waarneempunt

Rooster van waarneempunten; type 4

Hoogte (m)	Waarneemafstand (m) 9.50	12.00	14.50	17.00	19.50	22.00	24.50	27.00	29.50	32.00
1.50	65.74	64.57	63.59	62.75	62.01	61.35	60.75	60.20	59.69	59.22
4.50	65.71	64.72	63.87	63.13	62.47	61.87	61.33	60.84	60.38	59.95
7.50	65.19	64.40	63.69	63.04	62.45	61.91	61.41	60.96	60.53	60.13
10.50	64.51	63.91	63.33	62.78	62.27	61.79	61.34	60.91	60.52	60. 4
13.50	63.82	63.37	62.90	62.44	62.00	61.58	61.17	60.79	60.42	60.07
16.50	63.16	62.81	62.44	62.06	61.69	61.32	60.96	60.61	60.28	59.96
19.50	62.55	62.28	61.98	61.67	61.35	61.03	60.71	60.40	60.09	59.80
Bodem-factor	.00	.00	.00	.00	.00	.00	.00	.00	.00	.00

Hoogte (m)	Waarneemafstand (m) 34.50	37.00	39.50	42.00	44.50	47.00	49.50	52.00	54.50	57.00
1.50	58.78	58.37	57.98	57.61	57.27	56.93	56.62	56.32	56.03	55.75
4.50	59.55	59.17	58.81	58.48	58.15	57.85	57.55	57.27	57.00	56.74
7.50	59.75	59.40	59.06	58.74	58.44	58.15	57.87	57.60	57.35	57.10
10.50	59.79	59.45	59.14	58.83	58.54	58.27	58.00	57.74	57.50	57.26
13.50	59.74	59.43	59.13	58.84	58.56	58.30	58.04	57.80	57.56	57.33
16.50	59.65	59.35	59.07	58.80	58.53	58.28	58.04	57.80	57.57	57.35
19.50	59.52	59.24	58.97	58.72	58.47	58.23	57.99	57.77	57.55	57.34
Bodem-factor	.00	.00	.00	.00	.00	.00	.00	.00	.00	.00

Hoogte (m)	Waarneemafstand (m) 59.50	62.00	64.50	67.00	69.50	72.00	74.50	77.00	79.50	82.00
1.50	55.49	55.23	54.99	54.75	54.52	54.30	54.09	53.88	53.68	53.49
4.50	56.48	56.24	56.01	55.78	55.56	55.34	55.13	54.93	54.73	54.54
7.50	56.86	56.63	56.40	56.19	55.98	55.77	55.57	55.38	55.19	55.01
10.50	57.03	56.81	56.59	56.39	56.18	55.99	55.79	55.61	55.43	55.25
13.50	57.11	56.90	56.69	56.49	56.29	56.10	55.92	55.74	55.56	55.39
16.50	57.14	56.93	56.73	56.54	56.35	56.16	55.98	55.81	55.63	55.47
19.50	57.13	56.93	56.74	56.55	56.37	56.19	56.01	55.84	55.67	55.51
Bodem-factor	.00	.00	.00	.00	.00	.00	.00	.00	.00	.00

```
*****************************************************************************
* Situatie    :Keizerstraat, tussen Oude Vest en Akkerstraat                *
* Waarnemer   :raster chasse-terrein                                        *
*****************************************************************************
```

** Info wegvak

Hoogte wegdek boven maaiveld : .00 m
Als wegdek een niet-elementenverharding met fijne oppervlaktetextuur
Afstand hard-zachtlijn tot wegas : 9.50 m
Breedte parallelle strook, 100% zacht : .00 m
Breedte parallelle strook, 100% hard : .00 m
Bodemfactor zacht gedeelte (fr. zacht): .00

Aantal rijlijnen : 1

Rijlijn 1 ligt op de wegas

Verkeerssamenstelling	snelheid (km/h)	intensiteit (vtg/h)
motorrijwielen	0	.0
lichte voertuigen	55	471.0
middelzware voertuigen	50	27.7
zware voertuigen	45	2.4
bromfietsen	0	.0

Geen kruispunt

** Info bebouwing

Objectfractie (bebouwingsdichtheid) : 1.00

** Info waarneempunt

Rooster van waarneempunten; type 4

Hoogte (m)	Waarneemafstand (m) 10.00	20.00	30.00	40.00	50.00	60.00	70.00	80.00	90.00	100.00
22.50	61.96	60.94	59.84	58.81	57.88	57.06	56.32	55.65	55.04	54.47
25.50	61.45	60.60	59.62	58.67	57.80	57.01	56.30	55.65	55.05	54.50
28.50	60.99	60.27	59.40	58.52	57.70	56.95	56.26	55.63	55.05	54.50
31.50	60.56	59.94	59.17	58.36	57.59	56.87	56.21	55.60	55.03	54.50
34.50	60.16	59.63	58.93	58.20	57.47	56.79	56.15	55.56	55.00	54.48
37.50	59.79	59.32	58.70	58.02	57.35	56.69	56.08	55.51	54.97	54.46
Bodem-factor	.00	.00	.00	.00	.00	.00	.00	.00	.00	.00

Hoogte (m)	Waarneemafstand (m) 110.00	120.00	130.00	140.00	150.00	160.00	170.00	180.00	190.00	200.00
22.50	53.95	53.46	53.00	52.56	52.15	51.75	51.38	51.01	50.67	50.34
25.50	53.98	53.50	53.04	52.62	52.21	51.82	51.45	51.09	50.75	50.43
28.50	54.00	53.52	53.08	52.66	52.25	51.87	51.51	51.16	50.82	50.50
31.50	54.00	53.54	53.10	52.68	52.29	51.91	51.55	51.20	50.87	50.55
34.50	54.00	53.54	53.11	52.70	52.31	51.94	51.58	51.24	50.91	50.59
37.50	53.99	53.54	53.11	52.71	52.32	51.96	51.60	51.27	50.94	50.63
Bodem-factor	.00	.00	.00	.00	.00	.00	.00	.00	.00	.00

```
*****************************************************************************
* Situatie     :Oude Vest / Kloosterplein                                   *
* Waarnemer    :raster chasse-terrein  (afstanden tot hart buslijn)         *
*****************************************************************************
```

** Info wegvak

Hoogte wegdek boven maaiveld	:	.00 m
Als wegdek een niet-elementenverharding met fijne oppervlaktetextuur		
Afstand hard-zachtlijn tot wegas	:	18.00 m
Breedte parallelle strook, 100% zacht	:	.00 m
Breedte parallelle strook, 100% hard	:	.00 m
Bodemfactor zacht gedeelte (fr. zacht)	:	.10

Aantal rijlijnen : 3

Rijlijn 1 ligt op de wegas (= **buslijn**)

Verkeerssamenstelling		snelheid (km/h)	intensiteit (vtg/h)
motorrijwielen	:	0	.0
lichte voertuigen	:	0	.0
middelzware voertuigen	:	50	45.0
zware voertuigen	:	0	.0
bromfietsen	:	0	.0

Rijlijn 2 ligt 2.80 m van de wegas aan zijde waarnemer

Verkeerssamenstelling		snelheid (km/h)	intensiteit (vtg/h)
motorrijwielen	:	0	.0
lichte voertuigen	:	55	220.0
middelzware voertuigen	:	50	6.4
zware voertuigen	:	45	1.1
bromfietsen	:	0	.0

Rijlijn 3 ligt 12.00 m van de wegas aan zijde waarnemer

Verkeerssamenstelling		snelheid (km/h)	intensiteit (vtg/h)
motorrijwielen	:	0	.0
lichte voertuigen	:	55	220.0
middelzware voertuigen	:	50	6.4
zware voertuigen	:	45	1.1
bromfietsen	:	0	.0

Geen kruispunt

** Info bebouwing
Objectfractie (bebouwingsdichtheid) : 1.00

** Info waarneempunt
Rooster van waarneempunten; type 4

Hoogte (m)	Waarneemafstand (m) 20.00	25.00	30.00	35.00	40.00	45.00	50.00	55.00	60.00	65.00
1.50	65.24	63.36	61.97	60.83	59.86	59.01	58.26	57.59	56.97	56.41
4.50	65.36	63.77	62.54	61.52	60.65	59.88	59.19	58.57	58.00	57.47
7.50	65.01	63.70	62.60	61.67	60.85	60.13	59.49	58.90	58.35	57.85
10.50	64.55	63.47	62.50	61.65	60.89	60.21	59.59	59.03	58.51	58.03
13.50	64.06	63.17	62.32	61.55	60.84	60.20	59.61	59.07	58.57	58.11
16.50	63.58	62.84	62.10	61.39	60.74	60.14	59.58	59.07	58.59	58.14
19.50	63.12	62.49	61.84	61.21	60.60	60.04	59.52	59.02	58.56	58.13
Bodem-factor	.00	.01	.02	.02	.03	.04	.04	.05	.05	.05

Hoogte (m)	Waarneemafstand (m) 70.00	75.00	80.00	85.00	90.00	95.00	100.00	105.00	110.00	115.00
1.50	55.89	55.41	54.96	54.55	54.16	53.79	53.44	53.11	52.80	52.50
4.50	56.98	56.52	56.08	55.67	55.29	54.92	54.57	54.24	53.92	53.61
7.50	57.38	56.95	56.53	56.14	55.77	55.42	55.08	54.76	54.45	54.15
10.50	57.58	57.16	56.76	56.38	56.02	55.68	55.36	55.05	54.75	54.46
13.50	57.68	57.27	56.88	56.52	56.17	55.84	55.52	55.22	54.93	54.64
16.50	57.72	57.32	56.95	56.59	56.25	55.93	55.62	55.33	55.04	54.77
19.50	57.73	57.34	56.98	56.63	56.30	55.99	55.69	55.40	55.12	54.85
Bodem-factor	.06	.06	.06	.06	.06	.07	.07	.07	.07	.07

Hoogte (m)	Waarneemafstand (m) 20.00	25.00	30.00	35.00	40.00	45.00	50.00	55.00	60.00	65.00
22.50	62.68	62.14	61.57	61.00	60.45	59.92	59.42	58.96	58.52	58.10
25.50	62.27	61.80	61.29	60.78	60.27	59.78	59.32	58.87	58.45	58.05
28.50	61.87	61.47	61.02	60.55	60.08	59.63	59.19	58.77	58.37	57.99
31.50	61.50	61.14	60.74	60.32	59.89	59.47	59.06	58.66	58.28	57.91
34.50	61.15	60.83	60.47	60.09	59.69	59.30	58.92	58.54	58.18	57.83
37.50	60.81	60.53	60.20	59.85	59.49	59.13	58.77	58.41	58.07	57.73
Bodem-factor	.00	.01	.02	.02	.03	.04	.04	.05	.05	.05

Hoogte (m)	Waarneemafstand (m) 70.00	75.00	80.00	85.00	90.00	95.00	100.00	105.00	110.00	115.00
22.50	57.71	57.34	56.98	56.65	56.32	56.02	55.72	55.44	55.16	54.90
25.50	57.67	57.31	56.97	56.64	56.33	56.03	55.74	55.46	55.19	54.93
28.50	57.62	57.27	56.94	56.62	56.32	56.02	55.74	55.47	55.21	54.95
31.50	57.56	57.22	56.90	56.59	56.29	56.01	55.73	55.46	55.21	54.96
34.50	57.49	57.16	56.85	56.55	56.26	55.98	55.71	55.45	55.20	54.95
37.50	57.41	57.09	56.79	56.50	56.22	55.94	55.68	55.43	55.18	54.94
Bodem-factor	.06	.06	.06	.06	.06	.07	.07	.07	.07	.07

```
*****************************************************************************
* Situatie     :Wilhelminasingel                                            *
* Waarnemer    :raster chasse-terrein                                       *
*****************************************************************************
```

** Info wegvak

Hoogte wegdek boven maaiveld : .00 m
Als wegdek een niet-elementenverharding met fijne oppervlaktetextuur
Afstand hard-zachtlijn tot wegas : 7.00 m
Breedte parallelle strook, 100% zacht : .00 m
Breedte parallelle strook, 100% hard : .00 m
Bodemfactor zacht gedeelte (fr. zacht): .80

Aantal rijlijnen : 1

Rijlijn 1 ligt op de wegas

Verkeerssamenstelling	snelheid (km/h)	intensiteit (vtg/h)
motorrijwielen	0	.0
lichte voertuigen	55	1710.0
middelzware voertuigen	55	65.0
zware voertuigen	50	62.0
bromfietsen	0	.0

Geen kruispunt

** Info bebouwing

Objectfractie (bebouwingsdichtheid) : .10

** Info waarneempunt

Rooster van waarneempunten; type 4

Hoogte (m)	Waarneemafstand (m) 40.00	45.00	50.00	55.00	60.00	65.00	70.00	75.00	80.00	85.00
1.50	60.94	60.02	59.19	58.45	57.78	57.17	56.61	56.10	55.62	55.18
4.50	62.34	61.52	60.79	60.12	59.52	58.96	58.44	57.95	57.50	57.08
7.50	62.67	61.90	61.20	60.57	60.00	59.46	58.97	58.51	58.08	57.67
10.50	62.75	62.01	61.35	60.74	60.18	59.67	59.19	58.75	58.33	57.94
13.50	62.74	62.03	61.39	60.80	60.26	59.77	59.30	58.87	58.47	58.08
16.50	62.67	61.99	61.38	60.81	60.29	59.81	59.36	58.94	58.54	58.17
19.50	62.57	61.92	61.33	60.79	60.28	59.81	59.38	58.96	58.58	58.21
Bodem-factor	.54	.57	.59	.61	.62	.64	.65	.66	.67	.67

Hoogte (m)	Waarneemafstand (m) 90.00	95.00	100.00	105.00	110.00	115.00	120.00	125.00	130.00	135.00
1.50	54.77	54.38	54.02	53.68	53.36	53.05	52.76	52.48	52.22	51.96
4.50	56.68	56.30	55.94	55.59	55.27	54.95	54.65	54.37	54.09	53.82
7.50	57.29	56.92	56.57	56.24	55.93	55.62	55.33	55.05	54.78	54.51
10.50	57.56	57.21	56.87	56.55	56.24	55.95	55.67	55.39	55.13	54.87
13.50	57.72	57.38	57.05	56.73	56.43	56.15	55.87	55.60	55.34	55.09
16.50	57.81	57.48	57.16	56.85	56.56	56.27	56.00	55.74	55.49	55.24
19.50	57.87	57.54	57.22	56.92	56.64	56.36	56.09	55.84	55.59	55.35
Bodem-factor	.68	.69	.69	.70	.70	.71	.71	.71	.72	.72

Hoogte (m)	Waarneemafstand (m) 40.00	45.00	50.00	55.00	60.00	65.00	70.00	75.00	80.00	85.00
22.50	62.44	61.83	61.26	60.73	60.25	59.79	59.37	58.97	58.59	58.23
25.50	62.29	61.71	61.17	60.66	60.19	59.75	59.34	58.95	58.58	58.24
28.50	62.13	61.58	61.06	60.58	60.12	59.70	59.30	58.92	58.56	58.22
31.50	61.96	61.43	60.94	60.48	60.04	59.63	59.24	58.88	58.53	58.20
34.50	61.78	61.28	60.81	60.37	59.95	59.55	59.18	58.82	58.48	58.16
37.50	61.60	61.12	60.68	60.25	59.85	59.47	59.11	58.76	58.43	58.12
Bodem-factor	.54	.57	.59	.61	.62	.64	.65	.66	.67	.67

Hoogte (m)	Waarneemafstand (m) 90.00	95.00	100.00	105.00	110.00	115.00	120.00	125.00	130.00	135.00
22.50	57.90	57.57	57.27	56.97	56.69	56.42	56.16	55.90	55.66	55.42
25.50	57.90	57.59	57.29	57.00	56.72	56.45	56.20	55.95	55.71	55.48
28.50	57.90	57.59	57.29	57.01	56.74	56.48	56.22	55.98	55.74	55.51
31.50	57.88	57.58	57.29	57.01	56.74	56.48	56.24	56.00	55.76	55.54
34.50	57.85	57.56	57.27	57.00	56.74	56.48	56.24	56.00	55.77	55.55
37.50	57.82	57.53	57.25	56.98	56.72	56.47	56.23	56.00	55.77	55.56
Bodem-factor	.68	.69	.69	.70	.70	.71	.71	.71	.72	.72

Hoogte (m)	Waarneemafstand (m) 140.00	145.00	150.00	155.00	160.00	165.00	170.00	175.00	180.00	185.00
22.50	55.19	54.97	54.76	54.55	54.34	54.14	53.95	53.76	53.57	53.39
25.50	55.25	55.03	54.82	54.61	54.41	54.21	54.02	53.83	53.65	53.47
28.50	55.29	55.07	54.86	54.66	54.46	54.27	54.08	53.89	53.71	53.53
31.50	55.32	55.10	54.90	54.70	54.50	54.31	54.12	53.94	53.76	53.58
34.50	55.33	55.12	54.92	54.72	54.53	54.34	54.15	53.97	53.79	53.62
37.50	55.34	55.14	54.93	54.74	54.55	54.36	54.17	54.00	53.82	53.65
Bodem-factor	.72	.72	.73	.73	.73	.73	.74	.74	.74	.74

```
*****************************************************************************
* Situatie     :wilhelminasingel                                            *
* Waarnemer    :raster tpv hoek vierwindenstraat (meer gebouwreflectie)     *
*****************************************************************************
```

** Info wegvak

Hoogte wegdek boven maaiveld : .00 m
Als wegdek een niet-elementenverharding met fijne oppervlaktetextuur
Afstand hard-zachtlijn tot wegas : 7.00 m
Breedte parallelle strook, 100% zacht : .00 m
Breedte parallelle strook, 100% hard : .00 m
Bodemfactor zacht gedeelte (fr. zacht): .80

Aantal rijlijnen : 1

Rijlijn 1 ligt op de wegas

Verkeerssamenstelling	snelheid (km/h)	intensiteit (vtg/h)
motorrijwielen	0	.0
lichte voertuigen	55	1710.0
middelzware voertuigen	55	65.0
zware voertuigen	50	62.0
bromfietsen	0	.0

Geen kruispunt

** Info bebouwing

Objectfractie (bebouwingsdichtheid) : .30

** Info waarneempunt

Rooster van waarneempunten; type 4

Hoogte (m)	Waarneemafstand (m) 40.00	45.00	50.00	55.00	60.00	65.00	70.00	75.00	80.00	85.00
1.50	61.24	60.32	59.49	58.75	58.08	57.47	56.91	56.40	55.92	55.48
4.50	62.64	61.82	61.09	60.42	59.82	59.26	58.74	58.25	57.80	57.38
7.50	62.97	62.20	61.50	60.87	60.30	59.76	59.27	58.81	58.38	57.97
10.50	63.05	62.31	61.65	61.04	60.48	59.97	59.49	59.05	58.63	58.24
13.50	63.04	62.33	61.69	61.10	60.56	60.07	59.60	59.17	58.77	58.38
16.50	62.97	62.29	61.68	61.11	60.59	60.11	59.66	59.24	58.84	58.47
19.50	62.87	62.22	61.63	61.09	60.58	60.11	59.68	59.26	58.88	58.51
Bodem-factor	.54	.57	.59	.61	.62	.64	.65	.66	.67	.67

Hoogte (m)	Waarneemafstand (m) 90.00	95.00	100.00	105.00	110.00	115.00	120.00	125.00	130.00	135.00
1.50	55.07	54.68	54.32	53.98	53.66	53.35	53.06	52.78	52.52	52.26
4.50	56.98	56.60	56.24	55.89	55.57	55.25	54.95	54.67	54.39	54.12
7.50	57.59	57.22	56.87	56.54	56.23	55.92	55.63	55.35	55.08	54.81
10.50	57.86	57.51	57.17	56.85	56.54	56.25	55.97	55.69	55.43	55.17
13.50	58.02	57.68	57.35	57.03	56.73	56.45	56.17	55.90	55.64	55.39
16.50	58.11	57.78	57.46	57.15	56.86	56.57	56.30	56.04	55.79	55.54
19.50	58.17	57.84	57.52	57.22	56.94	56.66	56.39	56.14	55.89	55.65
Bodem-factor	.68	.69	.69	.70	.70	.71	.71	.71	.72	.72

Hoogte (m)	Waarneemafstand (m) 40.00	45.00	50.00	55.00	60.00	65.00	70.00	75.00	80.00	85.00
22.50	62.74	62.13	61.56	61.03	60.55	60.09	59.67	59.27	58.89	58.53
25.50	62.59	62.01	61.47	60.96	60.49	60.05	59.64	59.25	58.88	58.54
28.50	62.43	61.88	61.36	60.88	60.42	60.00	59.60	59.22	58.86	58.52
31.50	62.26	61.73	61.24	60.78	60.34	59.93	59.54	59.18	58.83	58.50
34.50	62.08	61.58	61.11	60.67	60.25	59.85	59.48	59.12	58.78	58.46
37.50	61.90	61.42	60.98	60.55	60.15	59.77	59.41	59.06	58.73	58.42
Bodem-factor	.54	.57	.59	.61	.62	.64	.65	.66	.67	.67

Hoogte (m)	Waarneemafstand (m) 90.00	95.00	100.00	105.00	110.00	115.00	120.00	125.00	130.00	135.00
22.50	58.20	57.87	57.57	57.27	56.99	56.72	56.46	56.20	55.96	55.72
25.50	58.20	57.89	57.59	57.30	57.02	56.75	56.50	56.25	56.01	55.78
28.50	58.20	57.89	57.59	57.31	57.04	56.78	56.52	56.28	56.04	55.81
31.50	58.18	57.88	57.59	57.31	57.04	56.78	56.54	56.30	56.06	55.84
34.50	58.15	57.86	57.57	57.30	57.04	56.78	56.54	56.30	56.07	55.85
37.50	58.12	57.83	57.55	57.28	57.02	56.77	56.53	56.30	56.07	55.86
Bodem-factor	.68	.69	.69	.70	.70	.71	.71	.71	.72	.72

Bijlagen bodemparagraaf

Bestemmingsplan Binnenstad

Opgesteld door:		Milieudienst Breda afd. adviezen en projecten
projectnr.	:	13687
datum	:	3 februari 1995

Bodemparagraaf bij het bestemmingsplan binnenstad

DE BODEMKWALITEIT

Uit de diverse bodemonderzoeken welke in de binnenstad hebben plaatsgevonden, is gebleken dat de grond in het binnenstedelijk gebied over het algemeen licht tot matig is verontreinigd met PAK en zware metalen, met name lood. Deze verhoogde gehaltes hangen vaak samen met de aanwezigheid van puin en kooldeeltjes in de bodem. De dikte van de laag waarin puin en kool wordt aangetroffen varieert van circa 0.5 meter tot meer dan 2 meter.
Het grondwater is over het algemeen niet of slechts in geringe mate verontreinigd. Plaatselijk worden echter licht tot sterk verhoogde concentraties zware metalen aangetroffen.

De oorzaak van deze verontreinigingen ligt bij de menselijke activiteiten welke in de loop der jaren in het stedelijk gebied hebben plaats gevonden. Door deze activiteiten zijn veel puin en afvalstoffen in de bodem terecht gekomen. Daarnaast hebben er verspreid door de stad diverse kleinschalige bedrijfsactiviteiten plaatsgevonden waarbij afvalstoffen in de bodem zijn terecht gekomen. De afvalstoffen kunnen zowel rechtstreeks als via depositie van uitlaatgassen in de bodem terecht zijn gekomen.

De bodemkwaliteit kan plaatselijk sterk afwijken van dit algemene beeld. Een drietal regelmatig voorkomende oorzaken waardoor de bodemkwaliteit in negatieve zin kan afwijken van dit beeld, zijn:

1. de (vroegere) aanwezigheid van ondergrondse olietanks;
2. gedempte waterlopen welke in het verleden door en rond de stad hebben gelopen (rivieren en grachten);
3. specifieke bedrijfsactiviteiten welke in de binnenstad hebben plaatsgevonden.

ad 1. In de binnenstad zijn een groot aantal ondergrondse olietanks aanwezig. Een aantal van deze tanks zijn in de loop der jaren gesaneerd, oa in het kader van de actie "Denk aan je tank". Momenteel worden in het kader van het "Besluit ondergrondse opslag tanks" (B.O.O.T) nog steeds ondergrondse tanks gesaneerd. Veel van de aanwezige tanks zijn echter nog niet gesaneerd. De aanwezige tanks zijn niet allemaal geregistreerd.
Bij ondergrondse tanks kan ten gevolge van lekkage en/of morsen een bodemverontreiniging zijn ontstaan.

ad 2. In het verleden hebben door de stad diverse rivieren gelopen, oa de Mark en de Aa of Weerijs. Deze waterlopen of delen hiervan zijn in de loop der jaren gedempt. In een aantal gevallen is hiervoor bedrijfsafval en/of puin gebruikt.
Daarnaast hebben rond de stad, ongeveer ter plaatse van de huidige singels, vestingwerken gelegen. De grachten, die hier onderdeel van uitmaakten, zijn grotendeels gedempt. Vaak is dit gebeurd met de grond waaruit de wallen waren opgebouwd. In een aantal gevallen zijn de grachten echter gedempt met afval.
De oude sliblaag van zowel de grachten als de oude waterlopen zijn mogelijk verontreinigd met zware metalen en PAK.
Een derde probleem dat zich kan voordoen, is dat mobiele verontreinigingen zich snel kunnen verplaatsen via gedempte waterlopen, zeker indien deze gedempt zijn met puin.

ad 3. Behoudens de kleinschalige bedrijfsactiviteiten die her en der in de stad hebben plaatsgevonden, hebben er vanaf halverwege de 19e eeuw op diverse plaatsen grootschalige bedrijfsactiviteiten plaatsgevonden. Door de aard en de omvang van de activiteiten is de kans op een ernstige verontreiniging op deze plaatsen groter.
Een aantal bedrijfsactiviteiten waarbij een ernstige bodemverontreiniging kan zijn ontstaan, zijn onder andere leerlooierijen, galvaniseerbedrijven, benzinestations en wasserijen.
Ten gevolge van deze activiteiten kunnen verontreinigingen zijn ontstaan die zowel qua aard als qua ernst afwijken van het algemene beeld van de binnenstad.

BODEMBELEID

Algemeen beeld binnenstad

grond

Licht tot matig verontreinigde grond vormt op zich geen belemmering voor eventuele toekomstige ontwikkelingen op de locaties waar deze worden aangetroffen. Er zijn echter wel restricties gebonden aan het hergebruik van deze grond indien deze vrijkomt ten gevolge van werkzaamheden. Volgens het Bredase bodembeleid kan deze grond alleen hergebruikt worden op locaties met gelijkwaardige gehaltes in de grond. In de praktijk betekent dit dat deze grond alleen in de binnenstad kan worden hergebruikt. Indien er geen geschikte locatie voor hergebruik wordt gevonden, dient er rekening gehouden te worden met hoge kosten voor verwerking van overtollige grond.

Aangezien het vrijwel niet voorkomt dat in de binnenstad grond nodig is, is dit geen reële optie. Het verdient derhalve de voorkeur om per project te werken met een gesloten grondbalans. Vanuit milieuhygiënisch oogpunt gezien is dit ook veruit de beste optie.

Bovenstaande impliceert tevens dat indien er in de binnenstad grond nodig is, eerst dient te worden gekeken of elders in de binnenstad grond vrijkomt. Het verdient de voorkeur om in de binnenstad grond te gebruiken van binnenstedelijke kwaliteit boven het aanvoeren van schone grond van elders. Afstemming van vraag en aanbod van deze grond zal moeten gebeuren via het "grijze gronddepot" (in oprichting).

grondwater

Het grondwater is over het algemeen niet of slechts licht verontreinigd. Plaatselijk worden echter verhoogde concentraties zware metalen in het grondwater aangetroffen. Deze verhoogde concentraties vormen op zich geen belemmering voor de toekomstige ontwikkeling van de locaties. Het kan echter voorkomen dat het grondwater, ten gevolge van deze concentraties, niet voldoet aan de lozingseisen die door het Hoogheemraadschap worden gehanteerd voor bronneringswater. In voorkomende gevallen dient in overleg met het Hoogheemraadschap West-Brabant een oplossing te worden gevonden.

Afwijkingen van algemeen beeld

grond

Verontreinigingen in de grond kunnen op een tweetal wijzen afwijken van het algemene beeld:

1. de gevonden gehaltes zijn hoger dan de gehaltes welke in de omgeving worden aangetroffen;
2. de verontreiniging betreft andere stoffen dan de stoffen waarvan in de omgeving verhoogde gehaltes worden aangetroffen. De stoffen waarvan in de binnenstad verhoogde gehaltes worden aangetroffen, zijn met name lood en PAK.

In hoeverre deze verontreinigingen een belemmering vormen de toekomstige ontwikkelingen van een locatie danwel dat een sanering noodzakelijk is, zal per geval moeten worden bekeken. Of een sanering noodzakelijk is, dient beoordeeld te worden aan de hand van een risico-evaluatie. Op voorhand kan echter gesteld worden dat grond met een afwijkende verontreiniging, niet elders in de binnenstad kan worden hergebruikt. Indien deze grond overtollig is, dient deze te worden afgevoerd naar een reiniger of een stortplaats.

grondwater

Of er ten aanzien van een grondwaterverontreiniging een saneringsnoodzaak bestaat, mede gezien de toekomstige ontwikkelingen van een locatie, danwel dat volstaan kan worden met beheersmaatregelen, zal per geval moeten worden bekeken.
Wel kan gezegd worden dat er bij een eventuele bronnering maatregelen dienen te worden getroffen ten aanzien van de lozing van het bronneringswater. In voorkomende gevallen dient in overleg met het Hoogheemraadschap West-Brabant een oplossing te worden gevonden.

Ten aanzien van het grondwater dient opgemerkt te worden dat eventuele grondwaterverontreinigingen in de omgeving van een te ontwikkelen locatie eveneens van belang zijn. Voorkomen dient te worden dat verontreinigingen uit de omgeving worden aangetrokken ten gevolge van een bronnering. Indien de kans bestaat dat verontreinigd grondwater van elders wordt aangetrokken, dienen er maatregelen getroffen te worden om dit zoveel mogelijk te voorkomen. Tijdig overleg tussen initiatiefnemer en eigenaar van de verontreinigde locatie is hierbij noodzakelijk.

algemeen

Vanuit milieuhygiënische- en kostenoverwegingen verdient het de voorkeur om bij de plannen terdege rekening te houden met de bodemkwaliteit ter plaatse. Projecten waarbij veel overtollige grond vrijkomt, dienen bij voorkeur uitgevoerd te worden op locaties waar de ondergrond niet verontreinigd is en de verontreinigde bovenlaag dun is. Indien er veel grond vrijkomt en er geen geschikte locatie voor hergebruik is, dient rekening gehouden te worden met hoge kosten.
Indien een sanering noodzakelijk is, dient, zeker indien tevens een grondwatersanering noodzakelijk is, rekening gehouden te worden met hoge kosten.

Het verdient de voorkeur om alvorens tot een definitieve planinvulling te komen, de bodemkwaliteit van een locatie in beeld te brengen. Door de randvoorwaarden die vanuit het

aspect bodem worden gesteld in een vroeg stadium mee te nemen, kan gezocht worden naar een oplossing die zowel kostenbesparend is als zo min mogelijk negatieve effecten op het milieu heeft.

Indien locaties, die ernstig verontreinigd zijn, ontwikkeld worden, dient per 1 januari 1994 rekening gehouden te worden met een formele inspraakprocedure. Saneringsplannen van dergelijke locaties dienen vanaf die datum per beschikking door Gedeputeerde Staten te worden goedgekeurd. Deze procedure is zeer tijdrovend.

CONCLUSIE

In verband met de hoge kosten en het tijdrovende karakter van grond- en grondwatersaneringen is het noodzakelijk om in een vroeg stadium van de planontwikkeling, inzicht te hebben in de bodemkwaliteit. Indien de bodemkwaliteit bekend is kunnen de uiteindelijke plannen aangepast worden, zodat een vanuit milieuhygiënisch- en kostenoogpunt aanvaardbare oplossing kan worden gevonden.
Op voorhand kan gezegd worden dat de bovengrond in de binnenstad licht tot matig verontreinigd is met PAK en zware metalen. Dit betekent dat indien er niet gewerkt wordt met een gesloten grondbalans en er geen geschikte locatie is voor hergebruik van overtollige grond, rekening gehouden dient te worden met hoge kosten voor verwerking van deze grond.

ONTWIKKELINGSLOCATIES

De bovengrond bevat in de gehele binnenstad licht tot matig verhoogde gehaltes PAK en lood. Deze verhoogde gehaltes vormen op zich geen belemmering voor de ontwikkeling van de verschillende locaties. Het betekent echter wel dat deze grond niet zondermeer op een andere locatie kan worden hergebruikt. Deze kan alleen hergebruikt worden op een locatie met gelijkwaardige gehaltes in de grond. Indien er geen geschikte locatie voor hergebruik aanwezig is, dient rekening gehouden te worden met hoge kosten.

Het is echter mogelijk dat de kwaliteit van de bodem op een locatie afwijkt van de algemene bodemkwaliteit in de binnenstad. Hierdoor kunnen er belemmeringen ontstaan voor de ontwikkeling van deze locatie. Deze belemmeringen kunnen bestaan uit de noodzaak van een sanering danwel het nemen van beheersmaatregelen. Dit betekent vrijwel altijd dat er extra kosten gemaakt dienen te worden.

Hieronder is per ontwikkelingslocatie een opsomming gegeven van het historisch onderzoek. Van een aantal locaties is reeds voldoende bekend over de bodemkwaliteit. Op de meeste locaties heeft echter nog geen bodemonderzoek of dient nog een nader onderzoek en/of een sanering uitgevoerd te worden. Om een uitspraak te kunnen doen over de (on)mogelijkheden op een locatie en de eventuele randvoorwaarden ten aanzien van het aspect bodem, is het noodzakelijk om deze onderzoeken uit te voeren.

Om vertraging en onverwachte (financiële) tegenvallers te voorkomen, is het raadzaam om reeds in een vroeg stadium inzicht te krijgen in de bodemkwaliteit van een locatie.

Lokatie 1: Schorsmolenstraat (klooster)
Op de locatie heeft nog geen onderzoek plaatsgevonden. Uit het historisch onderzoek zijn twee zaken naar voor gekomen waarbij mogelijk een bodemverontreiniging kan zijn ontstaan, namelijk:
-1. ter plaatse van de locatie hebben vestingwerken gelegen
-2 op de locatie is een ondergrondse olietank aanwezig.

Lokatie 2: Nieuwe Prinsenkade (voormalige gasfabriek)
Op deze locatie heeft een sanering plaatsgevonden. Op grotere diepte zijn mogelijk nog teeraders aanwezig. In het grondwater worden tot circa 6 m-mv nog verhoogde cyanide-concentraties aangetroffen. De grondwatersanering loopt nog. Indien rekening gehouden wordt met deze grondwatersanering, bestaan er geen bezwaren tegen de ontwikkeling van deze locatie.

Lokatie 3: Donkvaart/Haagdijk
Op de locatie heeft nog geen bodemonderzoek plaatsgevonden.
Op grond van het historisch onderzoek worden geen specifieke verontreinigingen van de grond en/of het grondwater verwacht. Het valt niet uit te sluiten dat er op de locatie olietanks aanwezig zijn of zijn geweest. Daarnaast is het mogelijk dat op de achterterreinen activiteiten hebben plaats gevonden hebben waardoor verontreinigingen zijn ontstaan.

Locatie 4: Catharinastraat/JF Kennedylaan
Op de locatie heeft reeds bodemonderzoek plaatsgevonden. Uit het onderzoek is gebleken dat in de bovengrond verhoogde gehaltes PAK en zware metalen voorkomen. Er bestaat vanuit het aspect bodem geen bezwaar tegen woningbouw. Overtollige grond is beperkt herbruikbaar.

Locatie 5: Boschstraat/Valkenstraat
Uit het historisch onderzoek is naar voor gekomen dat langs de Boschstraat een galvaniseerbedrijf heeft gezeten.
Ter plaatse van dit bedrijf is een verkennend bodemonderzoek uitgevoerd. Uit de resultaten van dit onderzoek blijkt dat hier een verontreiniging in de grond en het grondwater aanwezig is. De locatie is aangemeld in het kader van de I.B.S. Nader onderzoek eventueel gevolgd door sanering is noodzakelijk. Het onderzoek betreft slechts een klein deel van de locatie.

Aan de Valkenstraat is een garagebedrijf gevestigd. In het verleden was hier tevens een tankstation gevestigd. Het is derhalve een verdachte locatie ten aanzien van een verontreiniging met minerale olie en aromaten. Voor zover bekend heeft er nog geen onderzoek plaatsgevonden.

Locatie 6: Oude Vest (eiland)
Op deze locatie is nog geen bodemonderzoek uitgevoerd.
Bij het historisch onderzoek zijn geen zaken naar voren gekomen die wijzen op een specifieke verontreiniging.

Locatie 7: Concordia e.o. (schouwburg)
Op deze locatie heeft bodemonderzoek plaatsgevonden.
Uit het onderzoek is gebleken dat grond verhoogde PAK-gehaltes bevat. Onderzoek voldoet niet aan NVN5740.
Bij wasserij de Zon, zuidwestelijk van deze locatie, is een ernstige verontreiniging met tri en per aanwezig. Bij bemaling dient rekening gehouden te worden met deze verontreiniging.

Locatie 8: Markendaalseweg/ Van Coothplein
Op de locatie heeft nog geen bodemonderzoek plaatsgevonden.
Bij het historisch onderzoek is naar voren gekomen dat over de locatie een waterloop heeft gelopen. Deze kan volgestort zijn met afval.

Locatie 9: Concordiastraat
Op de locatie heeft nog geen bodemonderzoek plaatsgevonden.
Uit het historisch onderzoek is gebleken dat over de locatie een waterloop heeft gelopen. Deze kan mogelijk gedempt zijn met afval. Rond de locatie, met name langs de Ginnekenweg, hebben diverse activiteiten plaatsgevonden waardoor een bodemverontreiniging kan zijn ontstaan.

Locatie 10: Bleekstraat
Op de locatie heeft nog geen bodemonderzoek plaatsgevonden.
Over de westzijde van de locatie heeft in het verleden mogelijk een waterloop gelopen. Deze kan mogelijk gedempt zijn met afval. Langs de bleekstraat hebben diverse activiteiten plaatsgevonden waardoor een bodemverontreiniging kan zijn ontstaan. Aan de westeind van de Bleekstraat was in het verleden wasserij "De Zon" gevestigd.

Locatie 11: Markendaalseweg (politiebureau)
Op de locatie heeft geen bodemonderzoek plaatsgevonden.
Uit het historisch onderzoek is gebleken dat hier in het verleden een eiland lag. Op dit eiland was de Bredase machinefabriek gevestigd. Ten gevolge van deze fabriek en de demping van de waterlopen kan een bodemverontreiniging zijn ontstaan.
Bij politiebureau hebben een aantal ondergrondse tanks en een benzine-installatie gelegen. Bij de benzine-installatie is reeds een bodemverontreiniging geconstateerd.

Locatie 12: Markendaalseweg/Nieuwstraat
Op locatie hebben diverse onderzoeken plaatsgevonden.
Hieruit blijkt dat bovengrond licht tot matig verhoogde gehaltes PAK en zware metalen bevat.
Bij het schoolgebouw is een ernstige olieverontreiniging aangetroffen bij de ondergrondse olietank die hier aanwezig is.
Onder het schoolgebouw op de hoek Markendaalseweg/Waterstraat heeft in het verleden een gracht gelopen. Bij een bodemonderzoek is naar voorgekomen dat deze gracht is volgestort met afval. Er zijn in de grond verontreinigingen met minerale olie, zware metalen en PAK aangetroffen.

Locatie 20: Terrein Beijerd-Vlaszak
Uit het historisch onderzoek is gebleken dat op deze locatie diverse bodembedreigende activiteiten hebben plaatsgevonden, onder andere een kolenhandel en een benzine-installatie.
Uit een oriënterend onderzoek is gebleken dat op de locatie veel puin in de grond aanwezig is. Het onderzoek was beperkt van omvang en voldoet niet aan de huidige eisen.

Locatie 21: Chassé veld
Locatie is gedeeltelijk onderzocht.
Uit historisch onderzoek is gebleken dat de vestingwerken over deze locatie liepen. Bij het bodemonderzoek zijn tot maximaal 4m-mv sinteltjes in de grond aangetroffen. De oude sliblaag van de grachten is mogelijk verontreinigd met PAK.

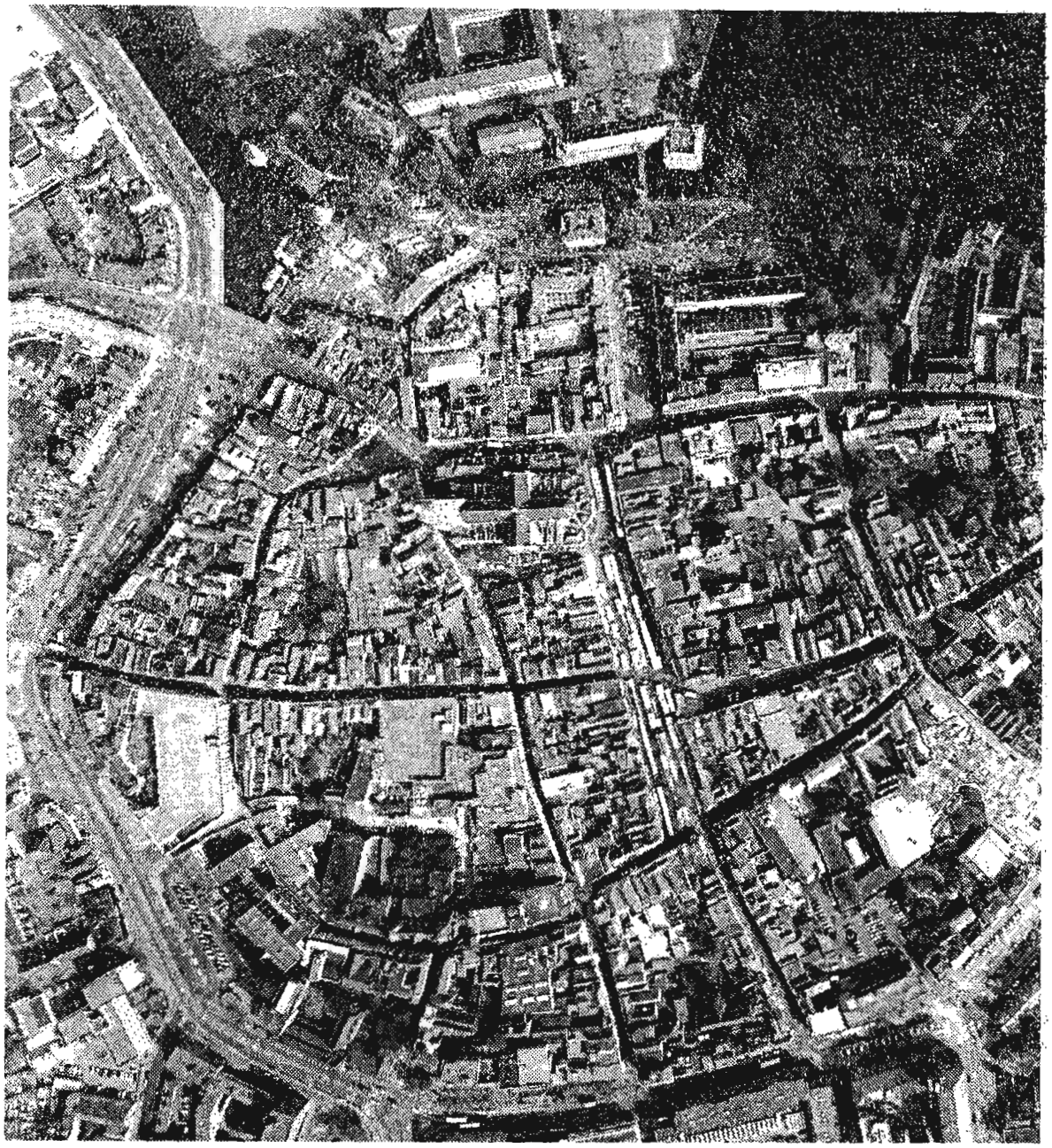
Locatie 22: Molsterrein/Achter de Lange Stallen
Op de locatie heeft nog geen volledig bodemonderzoek plaatsgevonden.
Uit het historisch onderzoek is gebleken dat hier in het verleden diverse activiteiten hebben plaatsgevonden waardoor een bodemverontreiniging kan zijn ontstaan. Op een aantal van deze plaatsen is een beperkt onderzoek verricht. Hierbij zijn geen verontreinigingen aangetroffen.

Locatie 23: Wasserij de Zon/ Concordia
Op de locatie is in het verleden een bodemonderzoek verricht. Hierbij is naar voren gekomen dat ter plaatse een ernstige verontreiniging met gechloreerde koolwaterstoffen aanwezig is. Deze verontreiniging dient gesaneerd te worden.

Locatie 24: Zuidelijke deel Seeligkazerne
Uit het historisch onderzoek is gebleken dat het terrein op oude vestingwerken ligt.
Op de locatie hebben in het verleden een aantal ondergrondse olietanks en een aftapinstallatie gelegen. Uit een bodemonderzoek ter plaatse van deze tanks en installatie is gebleken dat hier een ernstige bodemverontreiniging aanwezig was. De grond is inmiddels gesaneerd; de grondwatersanering loopt nog.
Alleen bij de ondergrondse tanks en de aftapinstallatie is een onderzoek verricht. Het overige terrein is nog niet onderzocht.

Lokatie 25: KMA-terrein
Op deze locatie heeft nog geen bodemonderzoek plaats gevonden.
Bij het historisch onderzoek is naar voor gekomen dat over een deel van de locatie mogelijk een gracht heeft gelopen. Verder zijn geen bodembedreigende activiteiten aangetroffen.

GEMEENTE BREDA



BESTEMMINGSPLAN BINNENSTAD

ontwerp augustus 1995 - bijlage 3

FINANCIEEL-EKONOMISCHE UITVOERBAARHEID

BP BINNENSTAD

INHOUD:

1. Algemeen
2. Ruimtegebruik
3. (Her)ontwikkelingslokaties
4. Parkeergarages en fietsenstallingen
5. Herinrichting openbare ruimte
6. Stationsgebied-Spoorzone
7. Chasséterrein
8. Financieel overzicht

23 november 1995

w.g. B. Dijkschaar

BD/Financiën
RME/Planekonomie
Breda, augustus 1995

FINANCIEEL-EKONOMISCHE UITVOERBAARHEID BP BINNENSTAD

1. Algemeen

Vanuit het Struktuurplan Binnenstad 1992-2007 zijn twee strategische en wervende projekten aangewezen om de ruimtelijk-funktionele toekomst van de binnenstad van Breda vorm te geven. Dit zijn de Stationsomgeving-Spoorzone en de Oost-Westflank, die door de schaal en hun betekenis in hoge mate mede de ekonomische ontwikkeling en het gezicht van het centrum van de stad en de regio zullen gaan bepalen.
Het bestemmingsplan Binnenstad gaat de basis vormen voor deze integrale ontwikkeling, die onderscheiden kan worden in een drietal onderdelen:

- beheergebieden
- (her)ontwikkelingslokaties
- herinrichtingsgebieden

In de beheergebieden zal de nadruk komen te liggen op handhaving en beheer van de huidige situatie. Voor deze gebieden zijn geen grootschalige ruimtelijke ontwikkelingen te verwachten. De onderhoudswerkzaamheden kunnen binnen de reguliere beheerbudgetten plaatsvinden.

Op de (her)ontwikkelingslokaties worden vervangende nieuwbouw, funktiewijzigingen en een stedebouwkundige samenhang gestimuleerd, zodat hier kansen geboden worden voor wonen en werkgelegenheid. Voor deze lokaties zijn exploitatieberekeningen danwel globale haalbaarheidsstudies opgesteld. Voor de partikuliere initiatieven is dit achterwege gelaten omdat er vanuit gegaan wordt dat de directe omgeving van het plan aangepast wordt door de ontwikkelaar. De aanpassingen van de directe openbare omgeving rondom deze ontwikkelingen worden via samenwerkings- en bouwexploitatieovereenkomsten geregeld, danwel via baatbelasting verhaald.

In kombinatie met bovengenoemde ontwikkelingen zal vooral door de herinrichting van de openbare ruimte de verblijfskwaliteit aanzienlijk verbeterd en uitgebreid worden. Hierbij kan gedacht worden aan wijzigingen van verkeerssituaties, herinrichting van het stadshart en het uitbreiden en hoogwaardig inrichten van het verblijfsgebied.

2. Ruimtegebruik

Het totale bestemmingsplangebied voor de binnenstad omvat ongeveer 200 ha. met in totaal 21 lokaties waar in de toekomst veranderingen mogelijk zijn.
De verdeling hiervan kan globaal als volgt worden aangegeven:

(Her)ontwikkelingslokaties:

1.	Schorsmolenstraat (klooster)	0,3 ha
2.	Schorsmolenstraat/Nijverheidssingel	0,8 ha
3.	Voormalig gasfabriekterrein	1,0 ha
4.	Donkvaart/Haagdijk	0,9 ha
5.	K.M.A. terrein	0,5 ha
6.	Catharinastraat/J.F. Kennedylaan	0,3 ha
7.	Boschstraat/Valkenstraat	0,4 ha
8.	Oude Vest/Molenstraat	0,2 ha
9.	Schouwburg Concordia	0,9 ha
10.	Markendaalseweg/van Coothplein	0,2 ha
11.	Concordiastraat en 12. Bleekstraat	0,4 ha
13.	Markendaalseweg (politieburo)	1,0 ha
14.	Markendaalseweg/Nieuwstraat	0,5 ha
15.	MAB/V&D-komplex	1,5 ha
16.	Markendaalseweg (westzijde)	0,2 ha
17.	J.F. Kennedylaan/Sophiastraat	0,3 ha
20.	Beijerd/Vlaszak	1,0 ha
21.	Chasséveld	2,8 ha
22.	Achter de Lange Stallen/Molsterrein	1,8 ha
23.	Markendaalseweg/Marksingel	0,5 ha
24.	Zuidelijk deel Seeligkazerne	5,5 ha
		+ --------
(Her)ontwikkelingslokaties		21,0 ha
Beheergebieden en herinrichting		179,0 ha
		+ --------
Totale bestemmingsplangebied		200,0 ha

3. (Her)ontwikkelingslokaties

Op bijgaande tekening zijn de gemeentelijke en partikuliere (her)ontwikkelingslokaties respektievelijk met rood en oranje aangegeven.

De ramingen van de kosten en opbrengsten zijn gebaseerd op inrichtingstekeningen van de gebieden zoals die nu binnen de gemeente worden gehanteerd. Afwijkingen hiervan in de toekomst zijn niet financieel vertaald, hoewel dit mogelijk kan zijn binnen de hier gehanteerde bestemmingsplan voorschriften.

Voor de exploitaties zijn onder andere de volgende uitgangspunten gehanteerd:
- alle bedragen zijn exklusief BTW;
- gezien het totale tekort op de grondexploitaties is ervan uitgegaan, dat geen voeding van het Fonds Grote Werken plaatsvindt bij gronduitgifte;
- de opbrengsten zijn gebaseerd op de huidige marktprijzen danwel bepaald volgens het rijksgrondbeleidinstrumentarium voor 1995(minimum rekenprijs);
- kosten voor eventuele bodemsanering zijn buiten beschouwing gelaten.

Beschrijving (her)ontwikkelingslokaties:

1. Schorsmolenstraat (klooster)
De lokatie is gelegen tussen de Schorsmolenstraat en de Nijverheidssingel. Het komplex bestaat naast een kapel en hoofdgebouw (rijksmonument) uit een grote ommuurde sier- en moestuin.

verwerving: Het exploitatiegebied is eigendom van de paters Kapucijnen.

civiele werken: Omdat het komplex aan drie zijden wordt begrensd door bestaande infrastruktuur, zijn de kosten voor het bouw- en woonrijpmaken beperkt. Het waardevolle noordelijk gedeelte van de tuin zal de bestemming groen krijgen met een openbaar karakter.

bodeminfo: Een bodemonderzoek moet nog plaatsvinden

opbrengsten: Op het zuidelijk gedeelte van het terrein is woonbebouwing mogelijk, waarbij rekening wordt gehouden met het bestaande monument.

Vooralsnog wordt uitgegaan van partikuliere ontwikkeling

2. Schorsmolenstraat/Nijverheidssingel
Dit terrein is gelegen tussen de Schorsmolenstraat, Nijverheidssingel en de Leuvenaarstraat. Het terrein ligt braak.

verwerving: Het terrein is eigendom van de gemeente.

civiele werken: Het bouwplan voor dit terrein is ingediend. Met de verkavelingstekening zijn de kosten voor het bouw- en woonrijpmaken berekend.

bodeminfo: Uit het onderzoeksrapport van 9/93 blijkt dat er een lichte verontreiniging van de bodem aanwezig is. Op grond van de risikoevaluatie wordt een sanering van de gehele bovengrond niet noodzakelijk geacht bij het toekomstig gebruik van de lokatie als woningbouw. Wel zullen de in de bovengrond aanwezige koollaagjes en puin moeten worden verwijderd.

opbrengsten: Op deze lokatie zullen langs de Nijverheidssingel kantoren worden gebouwd. Op het zuidelijk gedeelte kunnen 18 appartementen (4 lagen) en een 100 tal studenteneenheden worden gerealiseerd.

Het geraamde voordelig resultaat op eindwaarde zal ongeveer *ƒ* 400.000,- per 1-1-1995 bedragen. Deze exploitatie maakt onderdeel uit van de afwikkeling sanering Grondbedrijf B.

3. Voormalig gasfabriekterrein
Dit terrein is gelegen op de hoek Nijverheidssingel, Nieuwe Prinsenkade en de Middellaan. Op het terrein was vroeger een gasfabriek gevestigd. Het terrein ligt braak.

verwerving: Dit terrein is eigendom van de gemeente.
civiele werken: Het terrein ligt aan bestaande infrastruktuur, waardoor het bouw- en woonrijpmaken beperkt kan worden tot enkele aanpassingen van het aangrenzende openbaar gebied.
bodeminfo: Binnen het IBS programma is de bodem van dit voormalig gasfabriekterrein gesaneerd. De grondwatersanering is vrijwel afgerond.
opbrengsten: Op de lokatie zal een parkeergarage met 500 tot 700 parkeerplaatsen, ± 50 appartementen en een kantoor van ongeveer 4.000 m2 b.v.o worden gerealiseerd.

Het voordelig exploitatiesaldo voor dit komplex wordt geraamd op ruim ƒ 2,0 mio per 1-1-1995.

4. Donkvaart/Haagdijk

De ontwikkelingen rond de Donkvaart zijn afhankelijk van de partikuliere eigendomssituatie. Mede op initiatief van de gemeente zal op termijn hieraan invulling moeten worden gegeven. De financieel-ekonomische uitgangspunten zijn momenteel ook nog niet duidelijk, omdat de invulling van het stedebouwkundig plan mede afhankelijk is van de partikuliere initiatieven. Vooruitlopend op deze ontwikkelingen wordt al wel de muziekschool herontwikkeld.

verwerving: De muziekschool is gemeentelijk eigendom
civiele werken: De voormalige muziekschool wordt vermoedelijk verbouwd tot studenteneenheden. De kosten van bouw- en woonrijpmaken bereffen voornamelijk een geringe aanpassing van aanliggende bestrating.
bodeminfo: Bodemonderzoek is nog niet verricht.
opbrengsten: In de voormalige muziekschool kunnen ongeveer 16 wooneenheden worden ondergebracht.

Na verbouwing zal de v.m. muziekschool een tekort opleveren van ongeveer ƒ 300.000,- per 1-1-1995.

5. K.M.A. terrein

Het terrein is gelegen op het meest noord-oostelijk gedeelte van het K.M.A. terrein. Over het terrein is een openbare fietsroute gepland om een betere verbinding te verkrijgen tussen het station en de binnenstad. De kosten voor de aanleg van de fietsroute zijn opgenomen in de kosten voor de herinrichting van de Oost-Westflank.

verwerving: Het terrein is eigendom van de K.M.A.
civiele werken: Deze omvatten de aanleg van een fietsroute en de ontsluiting van het terrein zelf.
bodeminfo: Het bodemonderzoek moet nog plaatsvinden.
opbrengsten: Gedacht wordt aan de realisering van ± 40 appartementen en ongeveer 1.000 m2 kommerciële ruimten.

Afhankelijk van de onderhandelingen met defensie zal de ontwikkeling van het terrein vorm worden gegeven. Het uitgangspunt is dat de ontwikkeling van de bebouwing financieel neutraal dient te verlopen voor de gemeente.

6. Catharinastraat/J.F. Kennedylaan
Het braakliggende achterterrein is gelegen langs de J.F. Kennedylaan en grenst aan de achterzijde aan het pand Catharinastraat 93 (monument). Het monumentale pand Catharinastraat 93 zal samen met het pand nr. 91 worden verbouwd tot seniorenwoningen. Tevens kunnen hier in een aanvullende nieuwbouw woningen en kommerciële funkties op de begane grond gerealiseerd worden met een openbare binnentuin. Parkeren mogelijk ondergronds.

verwerving: Het terrein is eigendom van de gemeente.
civiele werken: De kosten van bouw- en woonrijpmaken kunnen beperkt blijven tot het aanpassen van het omliggende terrein.
bodeminfo: De grond is licht verontreinigd. Sanering is voor de geplande woningbouw niet nodig.
opbrengsten: Op het achterterrein zijn 20 à 25 appartementen mogelijk met op de begane grond commerciële ruimten.

Naar verwachting kan deze deelexploitatie financieel neutraal worden afgerond.

7. Boschstraat/Valkenstraat
Deze lokatie ligt op de hoek Valkenstraat/J.F. Kennedylaan en wordt begrensd door de achterzijde van de panden van de Boschstraat. Belangrijk voor de ontwikkelingen op deze plaats is de eventuele verplaatsing van de garage.

verwerving: Het terrein is voor het grootste gedeelte in handen van partikulieren
civiele werken: Deze blijven beperkt tot aanpassingen van omliggende bestrating en de rekonstruktie van de langzaamverkeersverbinding tussen de Boschstraat en de Valkenstraat.
bodeminfo: Een bodemonderzoek moet nog plaatsvinden
opbrengsten: Op deze lokatie zijn woningen mogelijk met op de begane grond langs de J.F. Kennedylaan winkels (buurtsupermarkt) en/of kommerciële funkties.

De ontwikkeling van deze lokatie wordt aan het partikulier initiatief overgelaten. De kosten voor aanpassingen in de omgeving worden verhaald op basis van de exploitatieverordening

8a. Oude Vest/Molenstraat
Op de hoek Oude Vest/Molenstraat zullen de huidige woningen worden gesloopt voor nieuwe woningen. Het betreft een partikuliere ontwikkeling zonder financiële konsekwenties voor de gemeente.

8b. Oude Vest (eiland)
Op de open ruimte voor de bibliotheek aan de Oude Vest is een gebouw gewenst met een bijzondere architektuur voor publieksgerichte funkties en horeca.

verwerving: Het terrein is eigendom van de gemeente.
civiele werken: Het omleggen van kabels en buizen en het aanpassen van de omliggende bestrating.
bodeminfo: Een bodemonderzoek moet nog plaatsvinden.

opbrengsten: Op deze lokatie zijn winkels, horeca en/of kommerciële funkties gewenst.

Het geraamde exploitatieresultaat laat een nadelig resultaat zien van ongeveer ƒ 100.000,- per 1-1-1995.

9. Concordia en omgeving (vm. schouwburg)

Vanwege de vervangende nieuwbouw van het Chassétheater is de oude schouwburg Concordia aan het Van Coothplein leeg komen te staan. Met een schetsontwerp is een haalbaarheidsanalyse opgesteld met hierin tevens het gebouw PARA.

verwerving: De boekwaarde van het de komplexen Concordia en PARA bedraagt ƒ 3.975.000,-

sloop: De achterbouw van de schouwburg wordt gesloopt alsmede de toneeltoren en overige opstallen op het achterterrein.

civiele werken: De gevel van de schouwburg langs het Van Coothplein wordt gehandhaafd. Op het achterterrein zal langs een binnenhof woningbouw worden gerealiseerd. De kosten van bouwrijp- en woonrijpmaken zijn berekend met het ingediende schetsontwerp.

bodeminfo: Het bodemonderzoek is in uitvoering

opbrengsten: In het te handhaven hoofdgebouw zal hoogwaardige horeca worden gevestigd en langs de binnenhof ca. 45 vrije sector appartementen en 10 bijzondere woningen (bijv. 30 studenteneenheden). Het gebouw van PARA kan worden verbouwd tot kommerciële ruimten.

Het geraamde nadelig exploitatiesaldo bedraagt ƒ 2,8 mio per 1-1-1995. Dit geraamd nadelig saldo is opgevoerd in het kader van risikoanalyse voor de kadernota 1996.

10. Markendaalseweg/Van Coothplein

De school op de hoek van de Markendaalseweg/Van Coothplein wordt op korte termijn opgeheven. Hier zijn woningen mogelijk, eventueel in de bestaande bebouwing

verwerving: De boekwaarde van de school bedraagt ruim ƒ 400.000,-.

civiele werken: De kosten van bouw- en woonrijpmaken zijn globaal berekend.

bodeminfo: Een bodemonderzoek moet nog plaatsvinden.

opbrengsten: Mogelijke verbouw tot woningen.

Een zeer globale raming laat een voordelig exploitatie resultaat zien van ƒ 135.000,- per 1-1-1995.

11. Concordiastraat

Het is gewenst om de straatwand te verbeteren. De ontwikkelingen rond de Bleekstraat en de Concordiastraat zijn voornamelijk afhankelijk van partikulieren vanwege de eigendomssituaties op deze lokatie.

Mede op initiatief van de gemeente zal op termijn hieraan invulling moeten worden gegeven.

Het uitgangspunt is dat de ontwikkeling van deze lokatie financieel neutraal dient te verlopen voor de gemeente.

12. Bleekstraat
Deze onaantrekkelijke voetgangersverbinding tussen de Markendaalseweg en de Ginnekenstraat dient opgewaardeerd te worden met woningen en centrumfunkties op de begane grond.
Het uitgangspunt is dat de ontwikkeling van deze lokatie financieel neutraal dient te verlopen voor de gemeente.

13. Markendaalseweg (politieburo)
Het huidige politiegebouw en het onbebouwde voorterrein is gelegen op de hoek van de Markendaalseweg/J. v. Polanenkade. Na vervangende huisvesting voor de politie biedt deze lokatie mogelijkheden voor grootschalige detailhandel op de begane grond en woningen op de verdiepingen met een ondergrondse parkeerruimte.

verwerving: Het politiegebouw is eigendom van de regionale politie en het voorterrein dat thans als betaald parkeerterrein in gebruik is, is eigendom van de gemeente.

sloop: Het uitgangspunt is om het politiegebouw te slopen en op het terrein een geheel nieuwe invulling te realiseren

civiele werken: Deze blijven beperkt tot het aanpassen van de omliggende infrastruktuur

bodeminfo: Voor de omgeving van de Markendaalseweg en de gedempte Haven is een historisch onderzoek uitgevoerd (14236, 4/95). Hieruit blijkt dat deze lokatie waarschijnlijk verontreinigd is.

opbrengsten: Gedacht wordt aan woningen op de verdiepingen, kommerciële funkties op de begane grond en ondergronds parkeren.

De raming van het nadelig grondexploitatieresultaat bedraagt ƒ 2,0 mio per 1-1-1995.

14a. Markendaalseweg/Nieuwstraat
Het schoolkomplex op de hoek Markendaalseweg/Waterstraat is inmiddels door een ontwikkelaar aangekocht. Het klooster in de Nieuwstraat is eigendom van de gemeente en is verbouwd tot tijdelijke studentenhuisvesting.

bodeminfo: Inmiddels heeft een bodemonderzoek op het partikuliere onderdeel van de lokatie aangetoond dat een ernstige verontreiniging aanwezig is op ongeveer 5 á 6 meter onder het maaiveld. Deze verontreiniging wordt mede in verband gebracht met enige oude waterlopen ter plaatse en de voormalige vestiging van een metaalfabriek.

14b. Tolbruggarage ca.
Op het terrein tussen de huidige parkeergarage en het klooster is een uitbreiding voorzien van minimaal 250 parkeerplaatsen en een (bevoorradings)ontsluiting voor het MAB/V&D-komplex via Nieuwstraat-Markendaalseweg. Middels een modelstudie wordt onderzocht welke funkties

toegevoegd kunnen worden. Naast de toename van het parkeeraanbod zijn woningen, (grootschalige) detailhandel en wellicht een hotel mogelijk.

verwerving: Het schoolkomplex dient verworven te worden en medio 1995 beschikbaar te komen; hiervoor is tijdelijke huisvesting nodig voor de school.

sloop: Het betreffende schoolkomplex met opstallen wordt gesloopt.

civiele werken: De aanleg ontsluitingsweg voor MAB/V&D, het verplaatsen van het trafohuis aan de school, het verleggen van kabels en buizen ivm. het naar buiten brengen van de rooilijn en het aanpassen van de omgeving zijn voor rekening van de gemeente.

bodeminfo: Uit diverse onderzoeken is gebleken dat de bodem licht verontreinigd is, maar geschikt voor de te realiseren bestemming, muv. de aanleg van voortuinen. De grond is beperkt herbruikbaar; bij grondafvoer (bijv. door ondergronds parkeren) dient met stortkosten rekening gehouden te worden. Bij de school wordt een gedeelte gesaneerd ivm. een te verwijderen olietank.

opbrengsten: De modelstudie gaat globaal uit van een onder- en/of bovengrondse uitbreiding van de huidige parkeergarage met ca. 250 parkeerplaatsen, ca. 1500m2 detailhandel en 4500m2 appartementen en/of hotel

Het geraamde nadelige resultaat voor het gemeentelijk gedeelte bedraagt ƒ 2,1 mio per 1-1-1995

15. MAB/V&D-komplex

Op deze lopkatie wordt een nieuw overdekt winkelcentrum en woningen ontwikkeld door MAB/V&D.

verwerving etc: De voormalige bibliotheek op de hoek Nieuwstraat/Karrestraat is eigendom van de gemeente en de school aan de Nieuwstraat is onlangs aangekocht. De kosten voor de verhuizing van de school en de rentekosten op de voorfinanciering van de nieuwe bieb komen tlv. de gemeente. Volgens een samenwerkingsovereenkomst zijn de overige kosten (sloop, bouwrijpmaken etc.) binnen en aan de Nieuwstraat voor MAB/V&D.

opbrengsten: Na het verkrijgen van de bouwvergunning zal het terrein gelijktijdig met de voormalige bibliotheek worden overgedragen aan de ontwikkelaar.

Het nadelig resultaat voor de gemeente wordt geraamd op ƒ 1,5 mio per 1-1-1995.

16. Markendaalseweg (westzijde)

Dit terrein is gelegen langs de westzijde van de Markendaalseweg tussen het Achterom en de Odilia van Salmstraat. De panden vormen een dissonant in de bestaande

struktuur van de Markendaalseweg. Tevens vormt deze bebouwing de verbinding tussen de Gerardus Majella en de binnenstad en kan als zodanig beschouwd worden als de afronding van de stadsvernieuwing ter plaatse.
Om de stedebouwkundige invulling beter gestalte te kunnen geven dient de bestaande bebouwing geamoveerd te worden voor nieuwbouw. Afhankelijk van de situatie zal de gemeente aktie ondernemen tot aankoop en sloop van de panden.
Uitgaande van een aktief aankoopbeleid laat een eerste haalbaarheidsanalyse een nadelig grondexploitatieresultaat zien van ƒ 3,8 mio per 1-1-1995.

17. J.F. Kennedylaan/Sophiastraat
Dit is een partikulier en braakliggend terrein waar een invulling met appartementen gewenst is.
De realisering van het bouwplan zal middels partikulier initiatief geschieden.
De ontwikkeling van deze lokatie wordt aan het partikulier initiatief overgelaten en heeft voor de gemeente geen financiële konsekwenties.

De projekten 1 t/m 17 verkrijgen door hun bestemming een direkte bouwtitel, waarbij de nummers 18 en 19 zijn vervallen. De volgende lokaties zullen in afwachting van toekomstige ontwikkelingen nader uitgewerkt worden en krijgen in het bestemmingsplan een wijzigingsbevoegdheid.

20. Beijerd/Vlaszak
Dit onbebouwde terrein, gelegen tussen de Pasbaan, Kloosterlaan, Kloosterplein en de Vlaszak, is in gebruik als betaald parkeerterrein.

verwerving:	Het terrein is eigendom van de gemeente en wordt door het gemeentelijk parkeerbedrijf geëxploiteerd. Het aantal parkeerplaatsen zal na realisatie van woningbouw gehandhaafd blijven.
civiele werken:	Het parkeerterrein dient bouwrijp gemaakt te worden en er is een beperkte aanpassing van de omliggende infrastruktuur nodig.
bodeminfo:	Een bodemonderzoek moet nog plaatsvinden.
opbrengsten:	Gedacht wordt aan een gedeeltelijke invulling van het terrein met woonbebouwing, waarbij langs de Kloosterlaan en de Pasbaan op de begane grond funkties als horeca, dienstverlening en detailhandel zijn toegestaan en verder nog een halfondergrondse parkeergarage met 400 parkeerplaatsen.

Het voordelig grondexploitatieresultaat wordt vooralsnog geraamd op ƒ 2,0 mio per 1-1-1995.

21. Chasséveld
Het terrein is gelegen op de hoek Claudius Prinsenlaan/Chassésingel en wordt thans als parkeerterrein gebruikt. Voor een gedeelte van dit terrein bestaat een wijzigingsbevoegdheid tot grootschalige centrumdoeleinden. Er is nog geen visie voor deze lokatie zodat hiervoor geen financiële haalbaarheidsstudie is verricht.
In verband met de lage boekwaarde van het terrein, zal iedere wijziging in principe minimaal kostendekkend te realiseren zijn.

22. Achter de Lange Stallen/Molsterrein
Dit terrein is voor het grootste gedeelte eigendom van een projektontwikkelaar en zal partikulier worden ontwikkeld. De gemeente heeft op dit terrein nog enkele kleine percelen in eigendom. Voor de realisering van de plannen kunnen deze aan de projektontwikkelaar worden verkocht.
Op deze lokatie kunnen ca. 60 appartementen, (grootschalige) detailhandel met een oppervlakte van 11.500 m2 en een ondergrondse parkeergarage met ±600 parkeerplaatsen gerealiseerd worden. De uitvoering van dit plan wordt afhankelijk gesteld van de effekten van het te realiseren overdekte winkelcentrum van MAB/V&D. De aanpassing van de omgeving kan middels een overeenkomst worden geregeld.
Het uitgangspunt is dat deze ontwikkeling voor de gemeente financieel neutraal zal zijn.

23. Markendaalseweg/Marksingel
Op de hoek Markendaalseweg, Marksingel en Godevaert Montensstraat is wasserij De Zon gevestigd. De gemeente zal hier geen aktief aankoopbeleid voeren. Alleen als de wasserij zelf met initiatieven komt zal de financiële haalbaarheid nader worden onderzocht.

verwerving:	Het terrein is eigendom van de wasserij.
sloop:	Het gehele komplex kan worden gesloopt.
bodeminfo:	Uit voorlopige bodemgegevens blijkt dat de ondergrond gesaneerd moet worden; dit wordt meegenomen bij de eventuele aankoop van het terrein
opbrengsten:	In aanvulling op de Concordia-ontwikkeling kunnen op deze lokatie ongeveer 50 appartementen worden gebouwd.

Het uitgangspunt is dat deze ontwikkeling voor de gemeente financieel neutraal zal zijn.

24. Zuidelijk deel Seeligkazerne
Deze lokatie omvat het gehele zuidelijke gedeelte van de Seeligkazerne en is gelegen langs de Fellenoordstraat en wordt aan de andere zijde begrensd door het water van de singel. In het kader van het huidige defensiebeleid worden veel taken afgestoten en komen dientengevolge ook een aantal kazernes in de nabije toekomst leeg te staan, wellicht geldt dit ook voor het onderhavige terrein.

verwerving:	Het terrein is eigendom van defensie.

sloopkosten: Eventuele handhaving van een gedeelte van de huidige opstallen zal nader worden bepaald. Ook de positie van de witte huisjes zal een belangrijk thema worden.

civiele werken: Aan de hand van een eerste schetsontwerp is een berekening opgesteld. Het hoofdelement in deze schets is een park, waarin ook een fietsroute is opgenomen.

bodeminfo: Het bodemonderzoek wordt pas uitgevoerd als er meer duidelijkheid is over de toekomst van het terrein.

opbrengsten: Aan de noordzijde van het plangebied langs de Fellenoordstraat is woonbebouwing gepland. Op de hoek Fellenoordstraat/Markendaalseweg is in plaats van woningbouw een bijzondere funktie mogelijk in de vorm van publiekgerichte dienstverlening.

Het uitgangspunt is dat deze ontwikkeling voor de gemeente geen nadelige financiële konsekwentie heeft.

Zoals reeds is opgemerkt zijn de berekeningen voor de grondexploitatie/haalbaarheidstoets gebaseerd op de huidige inzichten en globale inschattingen. Bij de berekeningen is geen rekening gehouden met de faseringskosten en kosten voor bodemsanering; dit maakt de gepresenteerde cijfers uiteraard kwetsbaar. Naar verwachting kan dit risiko opgevangen worden door gunstige marktontwikkelingen en door de opbrengsten te maximaliseren.
In het algemeen kan nog gesteld worden dat vanwege de hoge ekonomische waarde van kantoorpanden de funktieverandering van "kommercieel" in "wonen" meestal gepaard gaat met een negatief resultaat in de grondexploitatie.

4. Parkeergarages en fietsenstallingen

Binnen het parkeerbeleid, dat is neergelegd in de nota "Parkeerbeheer", is een konkreet plan voor de binnenstad uitgewerkt tot 2000. Dit parkeerplan gaat uit van het opheffen van straatparkeren en ter vervanging en uitbreiding van de parkeerkapaciteit zullen oa. nieuwe parkeergarages gebouwd, danwel uitgebreid worden. Daarnaast worden ter bevordering van het fietsverkeer enkele stallingsvoorzieningen gerealiseerd. Het gemeentelijke Parkeerbedrijf zorgt als uitvoerder van het parkeerbeleid voor de ontwikkeling en zal vervolgens de nieuwe stallingsmogelijkheden beheren en exploiteren. Het uitgangspunt hierbij is dat de uitvoering van het parkeerbeleid kostendekkend dient te verlopen.

5. Herinrichting openbare ruimte

De herinrichtingswerken worden verdeeld in een tweetal grotere eenheden, te weten de herinrichting van de binnenstad en de herinrichting van de Oost-Westflank.

De herinrichting van de Binnenstad:

Het op bijgaande tekening in de bruine kleur aangegeven gedeelte van de Binnenstad wordt heringericht. Het stadshart van Breda is van eminent ekonomisch belang. De openbare ruimte in de binnenstad speelt in het ekonomisch verkeer een zeer grote rol, vanwege de winkelfunkties, sociale funkties en kulturele funkties. De openbare ruimte is in feite de "huiskamer" van de gemeente Breda.

Op deze kwaliteitsverbetering is een bijzondere financieringskonstruktie van toepassing. De totale operatie kost ca. ƒ 36,9 mio en omvat in hoofdzaak het verplaatsen en vernieuwen van kabels en buizen, rioleringen en bestrating en straatmeubilair. De werkzaamheden worden gefinancierd door de nutsbedrijven, een subsidie in het kader van de werkgelegenheidsimpuls, het rioolrecht, het fonds stadsvernieuwing en een bijdrage van baathebbenden.
De bijdrage van baathebbende wordt tot stand gebracht door middel van baatbelasting nieuwe stijl.

De herinrichting van de Oost-Westflank:

Het gebied dat in het kader van de opwaardering van de Oost-Westflank wordt heringericht is op de tekening met geel aangegeven. Het betreft hier de belangrijkste verkeersaders in en om het hart van de gemeente Breda. De Oost-Westflank ontsluit het stadshart en de daaraan gelegen parkeergarages. De stedebouwkundige situatie, het verblijfsklimaat en de onderhoudstoestand van de wegen laten hier sterk te wensen over en dienen opgewaardeerd worden, teneinde de toegangen van de stad kwalitatief te verbeteren.

De kwaliteitsverbetering van de Oost-Westflank bestaat uit:
a. de herinrichting van de openbare ruimte
b. de aanleg van een busbaan
c. de aanleg van haven en gracht

De kosten van het weer open leggen van de haven en de aanleg van een gracht ter plaatse van de Markendaalseweg zijn geraamd op ƒ 24,6 mio. De realisering is afhankelijk van de aard en de omvang van de bodemverontreiniging en van de subsidiemogelijkheden.

Voor de verbetering van het openbaar vervoer in de binnenstad en de ruimtelijke inpassing hiervan heeft de gemeenteraad het volgende standpunt ingenomen. Op korte termijn kan de openbaar vervoerlijnvoering volgens de Karnemelkstraatvariant gerealiseerd worden en daarnaast wordt de Karnemelkstraattunnelvariant nader uitgewerkt. Indien blijkt dat de tunnelvariant onmogelijk is worden voor de uitvoering aan de gemeenteraad voorstellen voorgelegd voor de gefaseerde Schampvariant.

Het voorstel voor de aanleg van de busbaan is momenteel gesplitst in twee fasen met een totale investering van ƒ 19,2 mio. De eerste fase kan in principe op korte termijn worden uitgevoerd en staat los van de keuze voor het tracé van de tweede fase. De kostenraming voor de aanleg van de busbaan is opgesplitst in een gedeelte "binnen" en "buiten" de bestemmingsplangrens.
Voor de financiering van de eerste fase zijn reeds middelen opgenomen in het investeringsplan 1995 van de gemeente Breda. In de eerder genoemde ƒ 19,2 mio is de bustunnel niet inbegrepen. Daarnaast heeft het ministerie van Verkeer en Waterstaat voor de aanleg van de busbaan in de eerste fase een subsidie toegekend van ƒ 10,3 mio. Voor de uitvoering van de tweede fase zijn nog geen middelen gereserveerd.

Inzake de strategische aanpak van de ontwikkeling van de Oost-Westflank is een diskussie gaande over het kwaliteitsnivo van de inrichting van de openbare ruimte in samenhang met de busbaan en de relatie met het Stationsgebied-Spoorzone en de (her)ontwikkelingslokaties.
Voor deze ontwikkelingen zijn nog geen middelen gereserveerd. Afhankelijk van de uitkomst van deze diskussie kan het definitieve investeringsnivo bepaald worden en kunnen de werkzaamheden opgenomen worden in een investeringsplan.

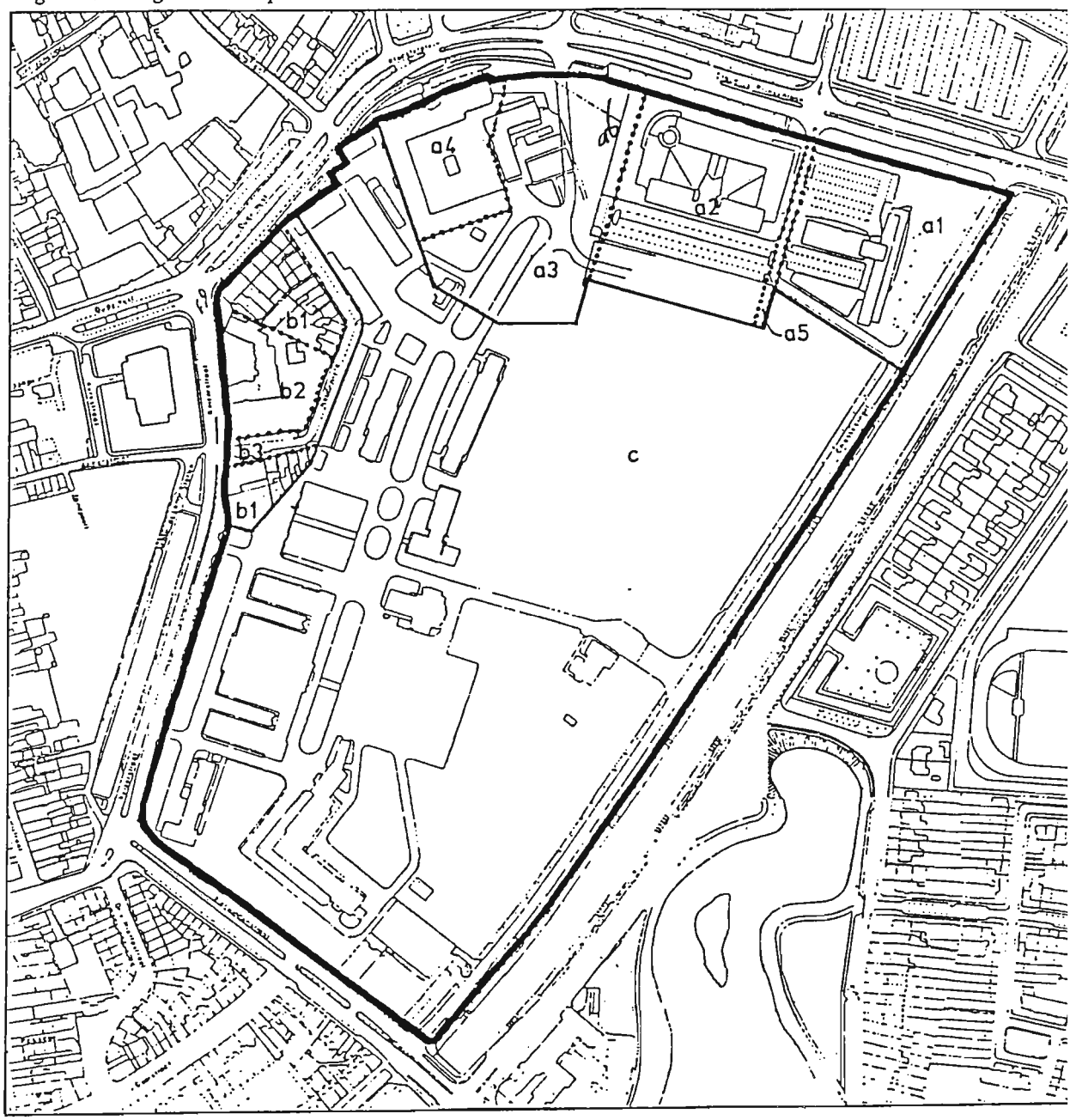
6. Stationsgebied-Spoorzone

In het meest noordelijke plandeel van het bestemmingsplan Binnenstad is een overlap te konstateren met de ontwikkelingen voor het Stationsgebied en de Spoorzone. Het is gewenst om hier de noordelijke singelroute te ontlasten door de aanleg van de zogenaamde spoorzoneweg, die tevens kan dienen als ontsluitingsweg van de Spoorzone. De aanpassingen en de hiermee gemoeide investeringen zijn mede afhankelijk van ontwikkelingen omtrent de HSL en de initiatieven van de NS in samenhang met de ontwikkelingen op de Oost-Westflank.

7. Chasséterrein

In de zuidoostflank van de stad ligt het Chasséterrein. Globale studies hebben geleid tot een indikatief grondgebruik en een daarbij horend programma. Op basis hiervan is met het Rijk onderhandeld over de verwerving van opstallen en grond, welke het overgrote deel van het plangebied beslaat.

Figuur 1 Deelgebieden exploitatie



a1..c deelgebieden

Voor het terrein is een prijs overeengekomen, die het mogelijk maakt met het bedoelde indikatieve grondgebruik een kostenneutrale grondexploitatie tot stand te brengen.

Het gehele plangebied is opgedeeld in drie deelgebieden (zie figuur 1):

a. Een zone langs de Claudius Prinsenlaan met Grootschalige centrumvoorzieningen (Bestemming GCV); hierin zijn opgenomen de kloosterkazerne en het inmiddels gerealiseerde stadskantoor, de nieuwe schouwburg en het verhuurkantoor.
b. De omgeving van het Nonnenveld (Bestemmingen CVW).
c. De uit te werken vlek (Bestemming UWC).

Grondgebruik:

deelgebied a.: Claudius Prinsenlaan
Langs de Claudius Prinsenlaan zijn inmiddels de volgende funkties ontwikkeld:

a1.	Verhuurkantoor op de hoek Claudius Prinsenlaan/Chassésingel:	± 9.250 m2
a2.	Stadskantoor ten westen van het verhuurkantoor:	± 9.250 m2
a3.	Stadsschouwburg (Chassétheater) tussen het stadskantoor en de Kloosterkazerne:	± 9.250 m2
a4.	Voor de Kloosterkazerne (rijksmonument) wordt gedacht aan een mogelijke herbestemming als hotel. De gesprekken over deze ontwikkeling moeten nog worden afgerond:	± 4.950 m2
a5.	Ontsluiting van het Chassétheater en de uit te werken vlek (deellokatie c):	± 1.500 m2
a6.	Openbare ruimten rondom de Kloosterkazerne en het Chassétheater:	± 8.800 m2
	Totale oppervlakte:	± 43.000 m2

deelgebied b: Nonnenveld
Rondom het Nonnenveld is bestaande bebouwing aanwezig. Vooralsnog wordt er vanuit gegaan dat deze bebouwing zoveel mogelijk gehandhaafd wordt, uitgezonderd het huidige onderkomen van de Beeldenaar (Keizerstraat 3). Voor de herontwikkeling van deze lokatie is reeds een overeenkomst met een projektontwikkelaar afgesloten en wordt op korte termijn opgestart.

Het grondgebruik voor deze gronden is:

b1.	Te handhaven bebouwing: In deze bebouwing is een bestaand hotel opgenomen; het wordt mogelijk	± 4.400 m2

	bestemming verder uit te breiden:	
b2.	Herontwikkeling:	± 3.700 m2
	Hierbij kan gedacht worden aan:	
	- wonen	
	- stedelijke voorzieningen op het gebied van kultuur, zoals ateliers, galeries en andere expositieruimtes.	
	- kantoren	
b3.	Bestaande openbare weg Nonnenveld:	± 2.300 m2
		----------+
	Totale oppervlakte:	± 10.400 m2
		==========

deelgebied c: uit te werken vlek
Het grondgebruik op deze lokatie voor een hoogwaardige stedelijke invulling bedraagt indikatief:

c1.	Te handhaven bebouwing:	
	- Huisjes Nonnenveld:	± 1.300 m2
	- Te handhaven hoofdgebouw:	± 9.500 m2
c2.	Gemengde bebouwing; hierop zijn woningen in drie lagen geprojekteerd:	± 7.500 m2
c3.	Woningen:	± 54.800 m2
c4.	Openbare weg:	± 30.600 m2
c5.	Openbaar groen:	± 25.700 m2
		----------+
	Totale oppervlakte:	± 129.400 m²
		==========

Gezien de ekonomisch-geografische positie van de gronden in de binnenstad van Breda zijn verwervingskosten hoog, zeker indien er kantoren gerealiseerd kunnen worden.
De verwerving is gebaseerd op een globaal programma van eisen, waarvan het bovenvermelde grondgebruik onderdeel uitmaakte. De waarderingsgrondslag van de te verwerven gronden is berekend met de residuele grondwaardemethodiek op basis van een relatief korte ontwikkelingstermijn. Hierbij dient opgemerkt te worden dat de hoge verwervingskosten grote renterisiko's veroorzaken indien de ontwikkeling, danwel de afzet van de gronden stagneert. Ter voorkoming van hoge renteverliezen is een snelle en adekwate planontwikkeling en -realisatie noodzakelijk.
De overige kosten hebben zoals gebruikelijk betrekking op sloopwerken, bouwrijp maken en de herinrichting van het aangrenzende openbaar gebied. Het investeringsnivo in de openbare ruimte is betrekkelijk laag. De verwervingen zijn reeds gerealiseerd. Hierdoor kan de invloed van de kostenstijgingen voor dit onderdeel op de grondexploitatie beperkt blijven.

De huisjes Nonnenveld vermeld onder uit te werken vlek horen niet in dit plandeel. Hierbij is sprake van partikulier initiatief. De enige te ontwikkelen vlek wordt overgedragen aan een projektontwikkelaar, die de nieuwe

bebouwing geheel binnen de bestaande infrastruktuur zal realiseren.

Met een goed doordachte projektontwikkeling, een voorspoedige planologische afwikkeling en het optimaliseren van de stedebouwkundige invulling is het mogelijk de hierboven beschreven risiko's tot een minimum te beperken en is het totale plan ekonomisch uitvoerbaar.

8. Financieel overzicht

Gemeentelijke ontwikkelingslokaties:

Ontwikkelingen tussen 1995 en 2001 Oost-Westflank:	
3. Voormalig gasfabriekterrein	ƒ + 2.000.000,--
6. Catharinastraat/J.F. Kennedylaan	ƒ nihil
8. Oude Vest/Molenstraat	ƒ - 80.000,--
9. Voormalige schouwburg Concordia	ƒ - 2.800.000,--
10. Markendaalseweg/Van Coothplein	ƒ + 135.000,--
13. Markendaalseweg (politieburo)	ƒ - 2.000.000,--
14. Markendaalseweg/Nieuwstraat	ƒ - 2.100.000,--
16. Markendaalseweg (westzijde)	ƒ - 3.800.000,--
	+ ----------
Tekort Oost-Westflank	ƒ - 8.645.000,--
Ontwikkelingen tussen 1995 en 2001 rest binnenstad:	
2. Schorsmolenstraat/Nijverheidssingel	ƒ + 400.000,--
4. Donkvaart/Haagdijk(muziekschool)	ƒ - 300.000,--
15. MAB/V&D-komplex	ƒ - 1.500.000,--
... Chasséterrein	ƒ nihil
	+ ----------
Tekort overige grondexploitaties	ƒ - 1.400.000,--
	+ ----------
Totaal tekort (her)ontwikkeling	**ƒ -10.045.000,--**
	==========

Vooralsnog wordt er van uitgegaan dat het tekort op de grondexploitatie binnen de algemene middelen van de gemeente afgedekt wordt konform het volgende voorstel:

a. Voor de lokatie nummer 16 Markendaalseweg (westzijde) zal een beroep gedaan worden op het Stadsvernieuwingsfonds ad	ƒ 3.800.000,-
b. Voor de overige ontwikkelingen zal dekking gezocht moeten worden binnen de middelen van de gemeente ad	ƒ 6.245.000,-
	+ ----------
Totaal te dekken (her)ontwikkeling	**ƒ 10.045.000,**
	==========

Ontwikkelingen na 2001
20. Beijerd/Vlaszak
21. Chasséveld
23. Markendaalseweg/Marksingel
24. Zuidelijk deel Seeligkazerne

De gemeente zal de lokaties 20, 21, 23 en 24 pas ontwikkelen indien de afzonderlijke grondexploitaties minimaal kostendekkend zijn.

Partikuliere ontwikkelingslokaties:

1. Schorsmolenstraat (klooster)
5. K.M.A. terrein
7. Boschstraat/Valkenstraat
11. Concordiastraat
12. Bleekstraat
17. J.F. Kennedylaan/Sophiastraat

Het uitgangspunt is dat de ontwikkeling van deze lokaties voor de gemeente financieel neutraal verloopt.

Integraal overzicht Oost-Westflank:

In onderstaand overzicht zijn de geraamde kosten en dekkingsmogelijkheden aangegeven voor de integrale ontwikkeling van de Oost-Westflank, waarbij uitgegaan is van drie varianten; met en zonder de aanleg van het Haven- en Grachtprofiel en evenzo met en zonder de aanleg van de busbaan. De berekeningen voor de busbaan zijn gebaseerd op de uitvoering van de eerste fase via de Karnemelkstraat. Het gedeelte van de busbaan dat buiten de plangrens is geprojekteerd is tevens opgenomen. In het overzicht zijn tevens de (her)ontwikkelingslokaties tot 2001 vermeld; de grondexploitatie geeft op dit moment nog een tekort van *f* 10,0 mio.

De ramingen zijn gebaseerd op de huidige inzichten en globale inschattingen, waarbij geen rekening is gehouden met risiko's inzake bodemsanering, inflatie, rente etc.

Variant 1: Herinrichting Oost-Westflank met Haven en Gracht:

a.	kostenraming herinrichting openbare ruimte	: ƒ 20,4 mio	voorlopige dekking:	
	BTW	: ƒ 3,0 mio		
		+ --------		
	Tot.	: ƒ 23,4 mio *)	ƒ 8,7 mio	SVf
			- --------	
		Tekort	**ƒ 14,7 mio**	
b.	kostenraming aanleg 1e fase busbaan:		voorlopige dekking:	
	binnen plangrens OWflank	: ƒ 5,7 mio		
	buiten plangrens OWflank	: ƒ 7,1 mio		
	BTW	: ƒ 1,9 mio		
		+ --------		
	Tot.	: ƒ 14,7 mio	ƒ 10,3 mio	ISf
			+ --------	
		Tekort	**ƒ 4,4 mio**	
c.	kostenraming aanleg van de haven en de gracht	: ƒ 24,6 mio	voorlopige dekking:	
	BTW	: ƒ 3,8 mio		
		---------- +		
	Tot.	: ƒ 28,4 mio	ƒ 28,4 mio	sub
			---------- -	
		Tekort	**nihil**	

De aanleg van de Haven en Gracht is afhankelijk van de aard en de omvang van de bodemverontreiniging en de mogelijke subsidies.

*) Bovenstaand kostenoverzicht is gebaseerd op een gelijktijdige aanleg van de busbaan en de herinrichting van het openbaar gebied van de Oost-Westflank. Indien de busbaan niet uitgevoerd wordt vervalt de rijkssubsidie, waardoor de kosten voor de herinrichting sec toenemen.

konklusie variant 1:

Het totale beslag op het Stadsvernieuwingsfonds (SVf) bedraagt vooralsnog ƒ 8,7 mio en de toegekende subsidie uit het Infrastruktuurfonds (ISf) voor de busbaan beloopt ƒ 10,3 mio.

De ontwikkeling van de lokatie aan de Markendaalseweg-West (16) levert een nadelig resultaat op voor de grondexploitatie van 3,8 mio. Gezien de ligging en het karakter van dit projekt zou het tekort ten laste van het SVf gebracht kunnen worden. Deze overweging dient meegenomen te worden in een brede diskussie omtrent de inzet van SV-middelen voor de gehele stad.

Vooralsnog geldt dat er voor het geraamde negatieve resultaat van de (her)ontwikkelingslokaties ad ƒ 10,0 en het tekort van variant 1 ad ƒ 19,1 mio voor de komende vijf jaar een dekking nodig is van ƒ 29,1 mio uit de middelen binnen de gemeente.

resumé: variant 1	kosten	opbrengst grondexpl.	SVf	overige subsidies	ISf	overige dekking
a. herinrichting openbare ruimte :	23,4		8,7			14,7
b. aanleg busbaan :	14,7				10,3	4,4
c. haven en gracht :	28,4			28,4		0,0
d. grondexploitatie :	27,5	17,5				10,0
TOTAAL :	94,0	17,5	8,7	28,4	10,3	29,1

Variant 2: Herinrichting zonder Haven en Gracht:

a. kostenraming herinrichting openbare ruimte : ƒ 20,4 mio
BTW : ƒ 3,0 mio
+ --------
Tot. : ƒ 23,4 mio *)

voorlopige dekking:
ƒ 8,7 mio SVf
- --------
Tekort ƒ 14,7 mio

b. kostenraming aanleg busbaan binnen plangrens : ƒ 5,7 mio
buiten plangrens : ƒ 7,1 mio
BTW : ƒ 1,9 mio
---------- +
Tot. : ƒ 14,7 mio

voorlopige dekking:
ƒ 10,3 mio ISf
- --------
Tekort ƒ 4,4 mio

*) zie variant 1

Konklusie variant 2:

Het totale beslag op het Stadsvernieuwingsfonds (SVf) bedraagt vooralsnog ƒ 8,7 mio en de toegekende subsidie uit het Infrastruktuurfonds (ISf) voor de busbaan beloopt ƒ 10,3 mio.

Met het tekort van ƒ 10,0 mio op de grondexploitatie voor de (her)ontwikkelingslokaties en het tekort van variant 2 ad ƒ 19,1 mio dient er voor de komende vijf jaar vooralsnog ƒ 29,1 mio uit de middelen binnen de gemeente gefinancierd te worden.

Voor aanvullende dekkingsmogelijkheden op het grondexploitatietekort zie konklusie variant 1.

resumé: variant 2	kosten	opbrengst grondexpl.	SVf	overige subsidies	ISf	overige dekking
a. herinrichting openbare ruimte :	23,4		8,7			14,7
b. aanleg busbaan :	14,7				10,3	4,4
d. grondexploitatie :	27,5	17,5				10,0
TOTAAL :	65,6	17,5	8,7		10,3	29,1

Variant 3: Herinrichting zonder busbaan en Haven en Gracht:

a. kostenraming herinrichting openbare ruimte : ƒ 31,3 mio
BTW : ƒ 5,5 mio
\+ --------
Tot. : ƒ 36,8 mio *)

voorlopige dekking:
ƒ 8,7 mio SVf
\- --------
Tekort ƒ 28,1 mio

*) Bovenstaand kostenoverzicht is gebaseerd op een globale gemiddelde kostprijs per deelplan (kamer a t/m i) voor de herinrichting van het openbaar gebied van de Oost-Westflank, exkl. busbaan, haven en gracht.

konklusie variant 3:

Indien uitgegaan wordt van een totale herinrichting zonder busbaan bedragen de kosten ƒ 36,8 mio. Hiermede is tevens de rijkssubsidie voor de busbaan vervallen. Wellicht zijn er mogelijkheden om voor (een gedeelte) van de herprofilering van de OWflank -in het kader van grote infrastrukturele werken en het koncept "duurzaam veilig"- subsidies te verwerven (oa. Infrastruktuurfonds (ISf)). Het totale beslag op het Stadsvernieuwingsfonds (SVf) bedraagt vooralsnog ƒ 8,7 mio.

Met het tekort van ƒ 10,0 mio op de grondexploitatie voor de (her)ontwikkelingslokaties en het tekort van variant 3 ad ƒ 28,1 mio dient er voor de komende vijf jaar vooralsnog ƒ 38,1 mio uit de middelen binnen de gemeente gefinancierd te worden.

Voor aanvullende dekkingsmogelijkheden op het grondexploitatietekort zie konklusie variant 1.

resumé: variant 3	kosten	opbrengst grondexpl.	SVf	overige subsidies	ISf	overige dekking
a. herinrichting openbare ruimte :	36,8		8,7	??	??	28,1
d. grondexploitatie :	27,5	17,5				10,0
TOTAAL :	64,3	17,5	8,7	??	??	38,1

Algemene konklusie:

Naast de gestelde aan te wenden middelen binnen de gemeente kunnen gunstige marktontwikkelingen en het maximaliseren van opbrengsten de tekorten reduceren. Tevens kan de totale financiering basis zijn om overige subsidies te verwerven en mogelijkheden bieden om uiteindelijk de gewenste kwaliteit van de Oost-Westflank en de binnenstad te bereiken.

11 augustus 1995
f:\cvoo\tekst\owflank\fineko3.owf