

Stationskwartier

Inhoudsopgave

Toelichting	5
1. Inleiding	6
1.1. Aanleiding	6
1.2. Doel van het bestemmingsplan	6
1.3. Ligging en plangrenzen	6
1.4. Vigerende bestemmingsplannen	7
2. Het plangebied	8
2.1. Positionering in een groter verband	8
2.2. Historie	9
2.3. Huidig gebruik	12
2.4. Kabels en leidingen	13
3. Beleid en context	14
3.1. Beleid	14
3.2. Planontwikkeling	16
3.3. Milieueffectrapportage	17
4. Het plan	19
4.1. De ambitie en de visie	19
4.2. De opgave	21
4.3. Het programma	21
4.4. Het stedenbouwkundig ontwerp	25
4.5. Juridische opzet	41
5. Milieu-hygiënische aspecten	46
5.1. Milieu-hygiënische karakteristiek	46
5.2. Milieueffectrapportage	48
5.3. Geluid	49
5.4. Bodem	52
5.5. Geur	53
5.6. Luchtkwaliteit	54
5.7. Externe veiligheid	56
5.8. Water	65
5.9. Ecologie, Flora en Faunatoets	66
6. Economische uitvoerbaarheid	68
6.1. Plangebied	68
6.2. Methodiek	69
6.3. Programma	70
6.4. Fasering	70
6.5. Financiën	71
6.6. Conclusie	73
7. Inspraak en vooroverleg	74
7.1. Vooroverleg	74
7.2. Inspraak	74
Voorschriften	75
Artikel 1. Begripsbepalingen	76

Artikel 2. Wijze van meten	80
Artikel 3. Gemengde doeleinden 1	81
Artikel 4. Gemengde doeleinden 2	84
Artikel 5. Gemengde Doeleinden 3, uit te werken	89
Artikel 6. Hoteldoeleinden	91
Artikel 7. Verkeersdoeleinden	93
Artikel 8. Verkeers- en verblijfsdoeleinden	94
Artikel 9. Verkeersdoeleinden railverkeer	95
Artikel 10. Groendoeleinden	96
Artikel 11. Geluidszone	97
Artikel 12. Overige bepalingen.	99
Artikel 13. Slotbepalingen	102
Bijlagen	105
Bijlagen bij toelichting	106

Toelichting

1. Inleiding

1.1. Aanleiding

Nederland werkt sinds 1996 hard aan de aanleg van een geavanceerde hoge snelheidslijn (HSL). Daarmee krijgt Nederland aansluiting op het Europese spoornet van hogesnelheidslijnen. De HSL-Zuid is volop in aanleg en zal naar verwachting, in 2007 klaar voor gebruik zijn. Deze lijn loopt vanaf Amsterdam via Rotterdam en langs Breda richting Antwerpen en Parijs. Breda krijgt met een tweetal spoorbogen in beide richtingen een aansluiting op de HSL-Zuid. Vanaf 2007 rijden er hoge snelheidstreinen (HST)-shuttleverbindingen richting Antwerpen en Rotterdam.

De verbinding door deze HST-shuttles met het Europese netwerk biedt Breda, en daarmee de Brabantse regio een sterke impuls om zich verder op Euregionale schaal te ontwikkelen. Door de ligging temidden van een netwerk van moderne spoor- en wegverbindingen vormt Breda de toegangspoort tot Brabantstad. Op stedelijk niveau draagt de aanhaking aan dit West-Europese railsysteem bij aan de ontwikkeling tot een complete, vitale en duurzame stad.

Met de aanwijzing, in 1998, door het Rijk als Nieuw Sleutelproject (NSP) heeft de stad een unieke kans om het Stationskwartier in ontwikkeling te nemen. De metamorfose van het Stationskwartier vormt de impuls tot de herontwikkeling van het gehele Spoorzonegebied. De transformatie van de Spoorzone tot een hoogwaardige omgeving voor werken, wonen en voorzieningen verbetert de economische, sociale, culturele en fysieke structuur van Breda en omliggende regio.

1.2. Doel van het bestemmingsplan

Het Stationskwartier vormt de kern van het NSP-Spoorzone Breda. De transformatie van het huidige station en omliggende gebied tot een multi-modaal knooppunt en een hoogwaardige locatie voor wonen, werken en voorzieningen vergt een groot aantal aanpassingen. Dit betreft zowel het huidige station als het omliggende stationsgebied.

Conform de procesarchitectuur van de NSP (Ministerie VROM juli 2000; Voortgangsrapportage Nieuwe Sleutelprojecten) is het Masterplan Centraal Breda opgesteld en ter toetsing aan het Rijk aangeboden. Dit Masterplan vormt de basis voor de ontwikkeling van de Terminal en het omliggende Stationskwartier. Dit bestemmingsplan geeft een planologisch-juridische vertaling van het Masterplan Centraal Breda en biedt daarmee de planologisch-juridische basis voor verdere planontwikkeling.

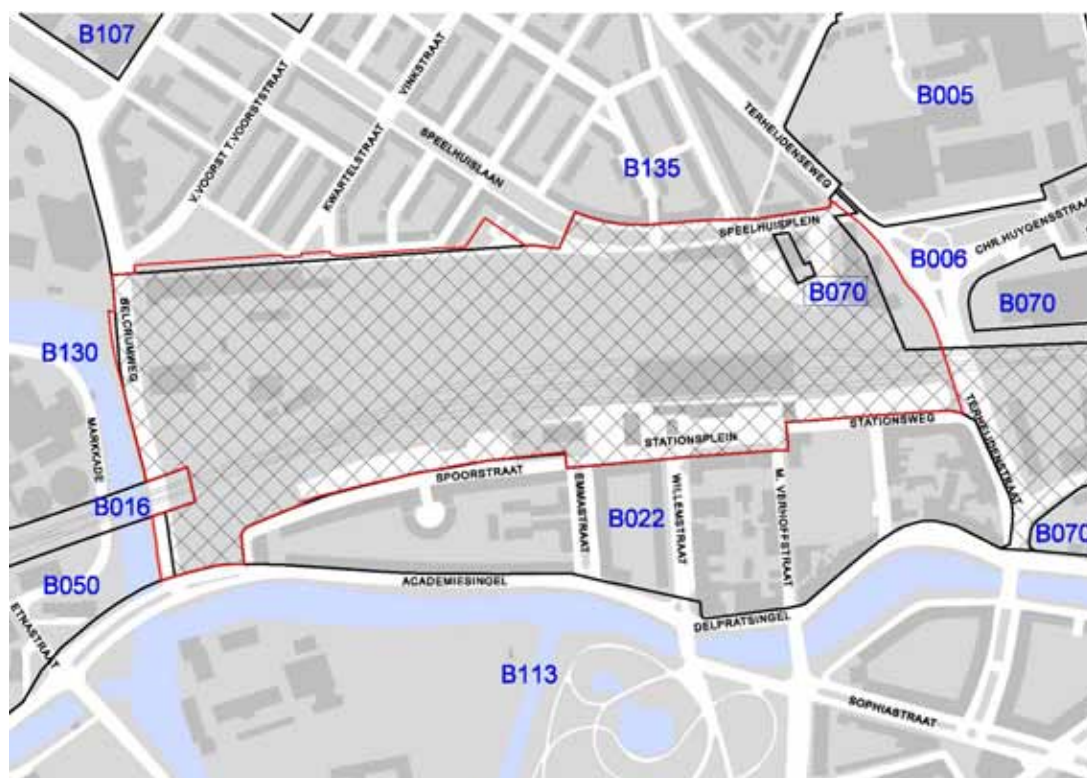
1.3. Ligging en plangrenzen

Het Stationskwartier wordt gevormd door het huidige NS-station en de directe omgeving daarvan. Het plangebied van dit bestemmingsplan wordt, in hoofdzaak, begrensd door de Mark aan de westzijde, de woonbebouwing van de Belcrum aan de noordzijde, de Terheijdenseweg aan de oostzijde en de Spoorstraat - Stationsweg aan de zuidzijde. Ten einde een goede inpassing en ontsluiting van de projecten mogelijk te maken, ligt de bebouwing aan de zuidzijde van het Speelhuisplein eveneens binnen de plangrens. Het plan sluit daarmee aan op de omliggende bestemmingsplannen en op herkenbare lijnen in het veld.

1.4. Vigerende bestemmingsplannen

Voor het grootste deel van het plangebied geldt geen bestemmingsplan. Ter plaatse van de terreinen aan de Terheijdenseweg gelden twee oude bestemmingsplannen. Voor een goede planontwikkeling is het tevens noodzakelijk de grenzen van de recente bestemmingsplannen "Belcrum" en "Emer Zuid" beperkt te overschrijden. Tevens wordt het oude plan "Tramsingel" ter plaatse van de Belcrumweg overschreden.

<i>Bestemmingsplan</i>	<i>nummer</i>	<i>Vastgesteld</i>	<i>Goedgekeurd</i>	<i>KB / ABRvS</i>
Liniestraat 1952	B 006	14.01.1953	06.01.1954	
Tramsingel	B 050	25.02.1980	09.12.1980	18.04.1984
Belcrum	B 135	30.01.2003	10.06.2003	26.11.2003
Verspreid liggende terreinen	B 070	12.01.1981	15.12.1981	11.02.1985
Emer Zuid	B 130	21.12.2000	04.09.2001	
Emer Zuid, part. herz. 2004/1				

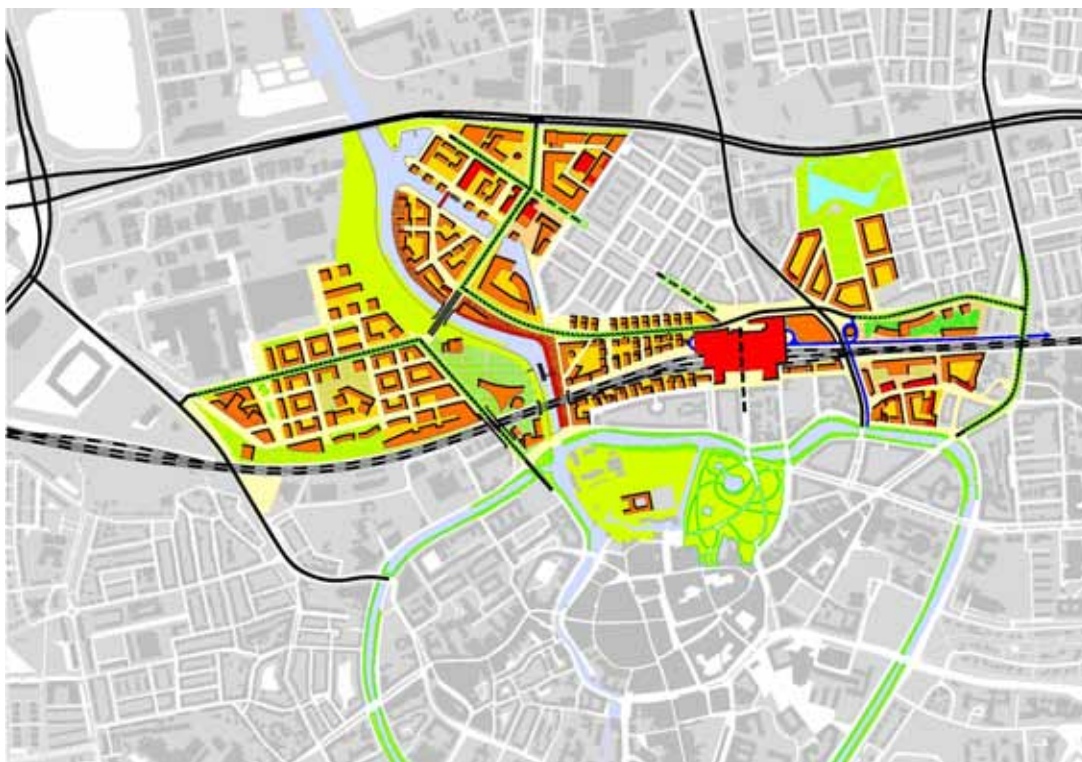


Vigerende bestemmingsplannen

2. Het plangebied

2.1. Positionering in een groter verband

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



Via Breda

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

Het gehele Spoorzone gebied beslaat ongeveer 200 hectare. Het Stationskwartier neemt hiervan ruim 16 hectaren in.

2.2. Historie

2.2.1. Beleidskader

Het gemeentelijke archeologiebeleid sluit aan op het rijks- en provinciaal beleid dat naar aanleiding van het “Verdrag van Malta” is ontwikkeld. Breda draagt sindsdien zorg voor het eigen archeologisch erfgoed. Het doel van het Bredase archeologiebeleid is:

1. Zorgdragen voor het behoud van archeologische waarden ter plaatse van de bodem.
2. Zorgdragen voor documentatie van archeologische waarden waar behoud ter plaatse niet mogelijk is.
3. Zorgdragen dat de resultaten van het archeologisch onderzoek toegankelijk en kenbaar zijn voor derden.

In 2003 is in opdracht van de gemeente een Archeologische (bouw-)historische effect-rapportage uitgevoerd.

2.2.2. Historische ontwikkelingen

Oorspronkelijk maakte het plangebied deel uit van het buitengebied rond de stad. Het natuurlijk landschap werd hier gekenmerkt door de geleidelijke overgang van het brede, vlakke rivierdal van de Mark naar het iets hoger gelegen dekzandlandschap ten oosten van de huidige Terheijdenseweg. Het grootste deel van het plangebied kan gerekend worden tot de natte en moerige gronden van het Markdal. Alleen de oostelijke rand heeft een ondergrond van lage dekzanden. Het natuurlijke landschap heeft in eerste instantie ernstig te leiden gehad onder de aanleg van de vestingwerken en bijbehorende grachten. In tweede instantie heeft de aanleg van de spoorlijn, het rangeerterrein en de spoorhaven veel schade aan de ondiepere ondergrond toegebracht.

Pre-stedelijke bewoning

De bewoningsmogelijkheden in pre- en protohistorie in het plangebied waren beperkt. Zonder ontginningen en waterbeheersingsmaatregelen waren de lage gronden in het Markdal ongeschikt voor permanente bewoning. De oostelijke rand van het plangebied, met zijn dekzandondergrond was waarschijnlijk wel geschikt voor bewoning, maar juist dit deel is door de aanleg van het lunet Coehoorn verstoord.

Middeleeuwse en latere bewoning

Archeologische vondstmeldingen uit deze periode in het plangebied zijn niet bekend. Ook uit de directe omgeving zijn nauwelijks betrouwbare vondstmeldingen geregistreerd. Op basis van het beschikbare historisch kaartmateriaal lijkt het gebied voor de aanleg van de vestingwerken in de gehele onderhavige periode onbewoond. Na de uitleg van de noordelijke vestingwerken lag het plangebied aan weerszijden van de zogenaamde Noordelijke Gracht. Het grootste deel lag buiten de vesting, een klein gedeelte er juist binnen. Dit deel werd waarschijnlijk grotendeels ingenomen door aardwerken, van bebouwing hier is niets bekend.

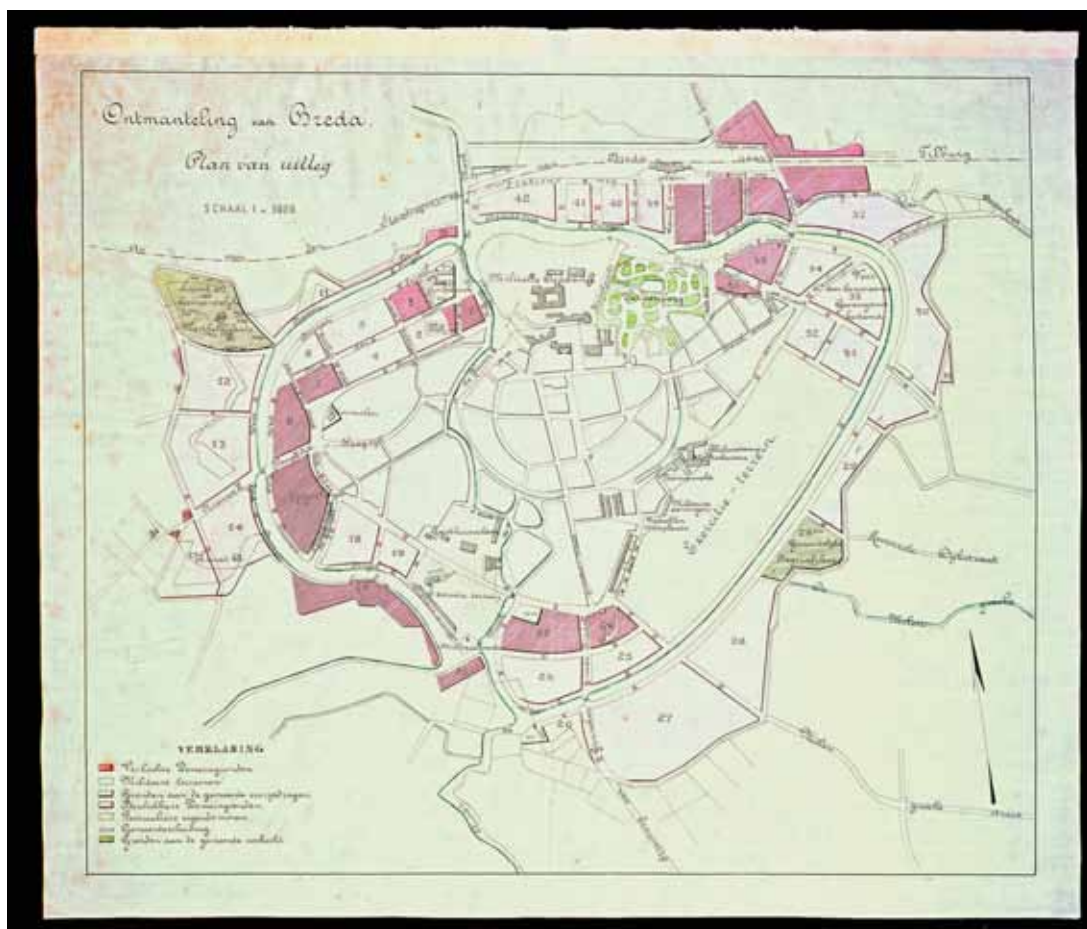
De vestingwerken langs de Noordelijke Gracht.

De noordelijke vestingwerken zijn tussen ca. 1650 en 1850 een aantal malen aangepast. De definitieve vorm die op de kaart van 1869 te zien is, is na 1743 tot stand gekomen. Daarvoor is de Noordelijke Gracht nog niet aanwezig en wordt op deze plaats een grillig hoornwerk aangegeven dat mogelijk nooit geheel in volle omvang is uitgevoerd. Het lunet Coehoorn is in 1743 in ieder geval al wel aanwezig en stamt in eerste aanleg mogelijk al uit het einde van de

17e eeuw. Het zou tot na 1865 een beeldbepalend element blijven. Behalve de gemetselde verdedigingswerken van het lunet Coehoorn en eventueel de kaden van de Noordelijke Gracht, lijkt er van bebouwing of funderingen in het gebied geen sprake te zijn geweest. Ten noorden van de Noordelijke Gracht is op de kaart een grillig pad afgebeeld dat ter hoogte van de Mark aansluit op het jaagpad op de rechteroever. Mogelijk markeert dit pad het restant van het oudere hoornwerk.

Latere ontwikkelingen

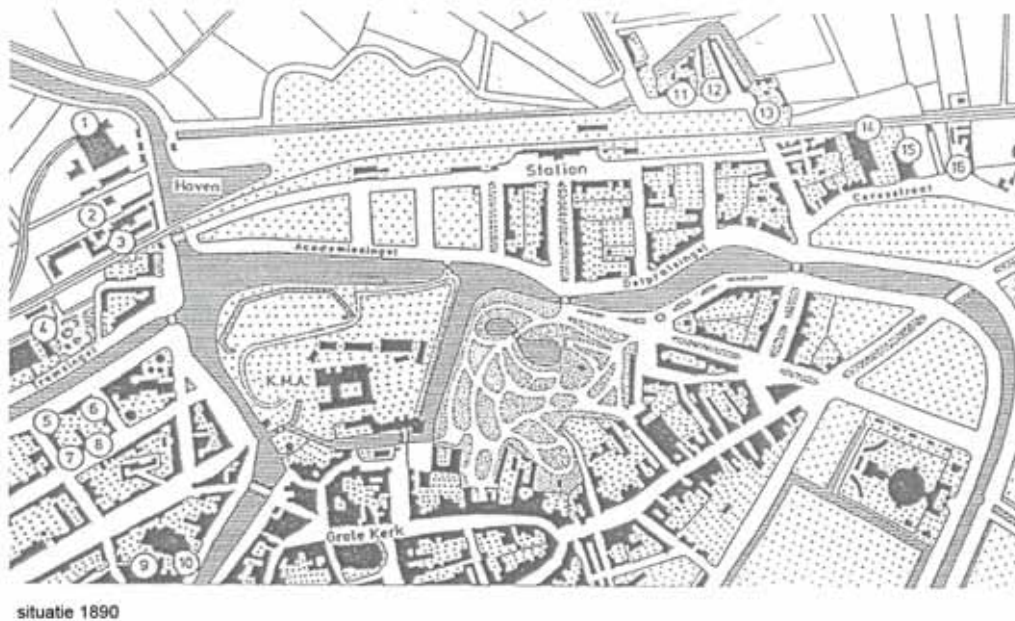
Kort na 1850 kreeg Breda zijn aansluiting op de Spoorlijn Antwerpen-Rotterdam. Hiervoor werd via Etten een zijtak aangelegd die ter hoogte van de Waterpoort aan de Mark eindigde. Het eerste station van Breda werd nabij de Waterpoort gebouwd achter de herberg Het Zwaantje. In 1863 kwam de spoorlijn Breda-Tilburg gereed waarvoor een tweede station werd gebouwd ter hoogte van het lunet Coehoorn. Na de definitieve ontmanteling van de vestingwerken in 1867 konden de twee spoorlijnen met elkaar worden verbonden en kon, na demping van de grachten, het station en bijbehorende rangeerterrein in de huidige vorm ontstaan. Het terrein tussen de voormalige lunetgrachten is daarvoor opgehoogd. Eventuele funderingen en andere ondergrondse resten van historische bebouwing en infrastructuur kunnen onder deze ophoging bewaard zijn gebleven. Behalve voor kades en oeverversterkingen bestaan er geen aanwijzingen dat tussen de grachten bebouwing heeft bestaan.



Plan van Uitleg, 1881

De groei van Breda is met name op gang gekomen met de komst van de spoorlijn. Tegelijk

met de groei van de spoorwegen en de aanleg van de Belcrumhaven verplaatst de bedrijvigheid zich vanuit de binnenstad steeds meer naar de noordzijde van de stad. Aan de noordzijde van het station wordt een groot rangeerterrein aangelegd en om de Belcrumhaven te bereiken een spoorlijn door de Speelhuuslaan. De verbinding met het spoor en het water zorgen voor een goede bereikbaarheid en creëren essentiële vestigingsvoorwaarden. Langs de Mark en het spoor vestigen zich dan ook tal van industrieën. De suikerfabriek vestigt zich in het gebied 1871 en in dezelfde periode verhuist het slachthuis vanuit de binnenstad naar het gebied. De Faam (suikerwerkfabriek) had zich toen al in de Liniestraat gevestigd. De eeuwenoude bierbrouwerij van de firma Smits "De Drie Hoefijzers" vestigde zich in 1877 aan de spoorlijn ten oosten van het station.



De eerste woningbouw ontstaat aan de zuidzijde van het station. Aan het eind van de 19de eeuw wordt het gebied, dat nu als Spoorbuurt wordt aangeduid, als onderdeel van het "Plan van uitleg" bebouwd. In dit plan zijn de oude uitvalswegen binnen de stad verbonden met een aantal steenwegen buiten de stad. Zo werden de Korte Boschstraat met de Terheijdenseweg, de Boschstraat met de Teteringsedijk en tenslotte de Prinsenkade met de Markkade verbonden. De Spoorbuurt bevat zowel bouwkundig een aantal interessante objecten, waaronder het voormalige kloostercomplex, als ook archeologisch gezien een hogere verwachting. Ten noorden van de spoorlijn wordt met de verdere inrichting nog vrij lang gewacht. Op topografische kaarten uit de jaren '20 van de vorige eeuw is het verloop van de Noordelijke Gracht en het lunet Coehoorn nog steeds herkenbaar. Pas bij de ontwikkeling van de wijk Belcrum en het geleidelijk in noordelijke richting opschuiven van het rangeerterrein verdwijnen deze uit het stadsbeeld. De Belcrum ontstaat in de jaren 1930 als woonenclave tussen industrie en spoor. Het is mogelijk dat restanten van het lunet Coehoorn, de bijbehorende lunetgracht en de opgevulde Noordelijke Gracht nog in de ondergrond aanwezig zijn.

Toen duidelijk werd dat Breda zich verder zou uitbreiden richting het noorden ontstond de gedachte om een spoorwegenemplacement met hooggelegen spoorbanen te realiseren. In 1967 is gestart met de werkzaamheden van het plan "Breda Hoog". Het plan bestond in hoofdzaak uit het maken van een vijftal ongelijkvloerse wegkruisingen met de spoorbaan bij de Doornboslaan, de Terheijdenseweg, de Belcrumweg, Markkade en de Lunetstraat. Tegelijkertijd zijn twee viaducten over het spoor gebouwd bij de Kapittelweg en de Nieuwe Kadijk, waarmee de Noordelijke Rondweg werd voltooid. In die periode is ook de woonwijk Hoge Vught in ontwikkeling gekomen. Net na de tweede wereldoorlog waren de wijken Linie

en Doornbos al gerealiseerd.



2.2.3. Archeologie

In het Stationskwartier zijn geen aanwijzingen gevonden voor prehistorische, Romeinse of middeleeuwse bewoning. Op grond van de bodemkundige en paleo-landschappelijke situatie is de kans op bewoning uit deze perioden ook uiterst klein. Daarnaast is door de aanleg van de vestingwerken en het latere stationsemplacement een aanzienlijk oppervlak van het totale plangebied tot op grote diepte verstoord. De kans dat tussen de verstoringen nog waardevolle en samenhangende vondstcomplexen uit het verdere verleden aanwezig zijn moet als uiterst gering beschouwd worden. Het gebied heeft dus een lage archeologische verwachting.

Gezien het feit dat deze eventuele archeologische vondsten zich onder het spoortracé bevinden, is het niet mogelijk ter plaatse onderzoek te verrichten. Dit is ook niet noodzakelijk, omdat het spoortracé niet wordt verlegd, waardoor eventuele archeologische vondsten in hun context bewaard blijven.

In de ondergrond zijn mogelijk nog relictten aanwezig van het noordelijkste deel van de vesting Breda. Het meest beeldbepalend zijn daarvan de voormalige Noordelijke Gracht en het lunet Coehoorn. De gemeente Breda heeft een lange traditie van het archeologisch documenteren van de voormalige vestingwerken, aanvalslinies en schansen rond de stad. Bij de sloop van opstallen en eventuele saneringswerkzaamheden zal bij een eventuele vondst de precieze positie en bouwkundige informatie worden vastgelegd.

2.3. Huidig gebruik

Het gebied dat nu met Stationskwartier wordt aangeduid, behoort ruimtelijk en functioneel niet tot de omliggende buurten. Door het wegvallen van de rangeerfunctie is het terrein tot een restruimte geworden; roestige sporen en gebouwen met een tijdelijk gebruik.

Aan de noordzijde van het huidige station is de spoorinfrastructuur dominant; het grootste deel van het gebied wordt in beslag genomen door het zogenoemd laaggelegen emplacement. Tevens is hier een goederenlijn van en naar het industrieterrein de Krogten (stamspoorlijn) gelegen. De zuidzijde kenmerkt zich door de aanwezigheid van de bushaltes (ten behoeve van het regionaal en stadsvervoer), parkeerplaatsen en een smalle groenstrook.



Het omliggende gebied heeft zijn betekenis als industriegebied voor een belangrijk deel verloren. De laatste vestiging van de metaalindustrie is reeds jaren geleden gesloten en ook het slachthuis is zo'n 10 jaar geleden gesloten. Inmiddels heeft Interbrew de brouwerij activiteiten naar elders verplaatst en is een groot deel van de opstallen gesloopt. Ook de CSM heeft aangekondigd een deel van de activiteiten elders onder te brengen.

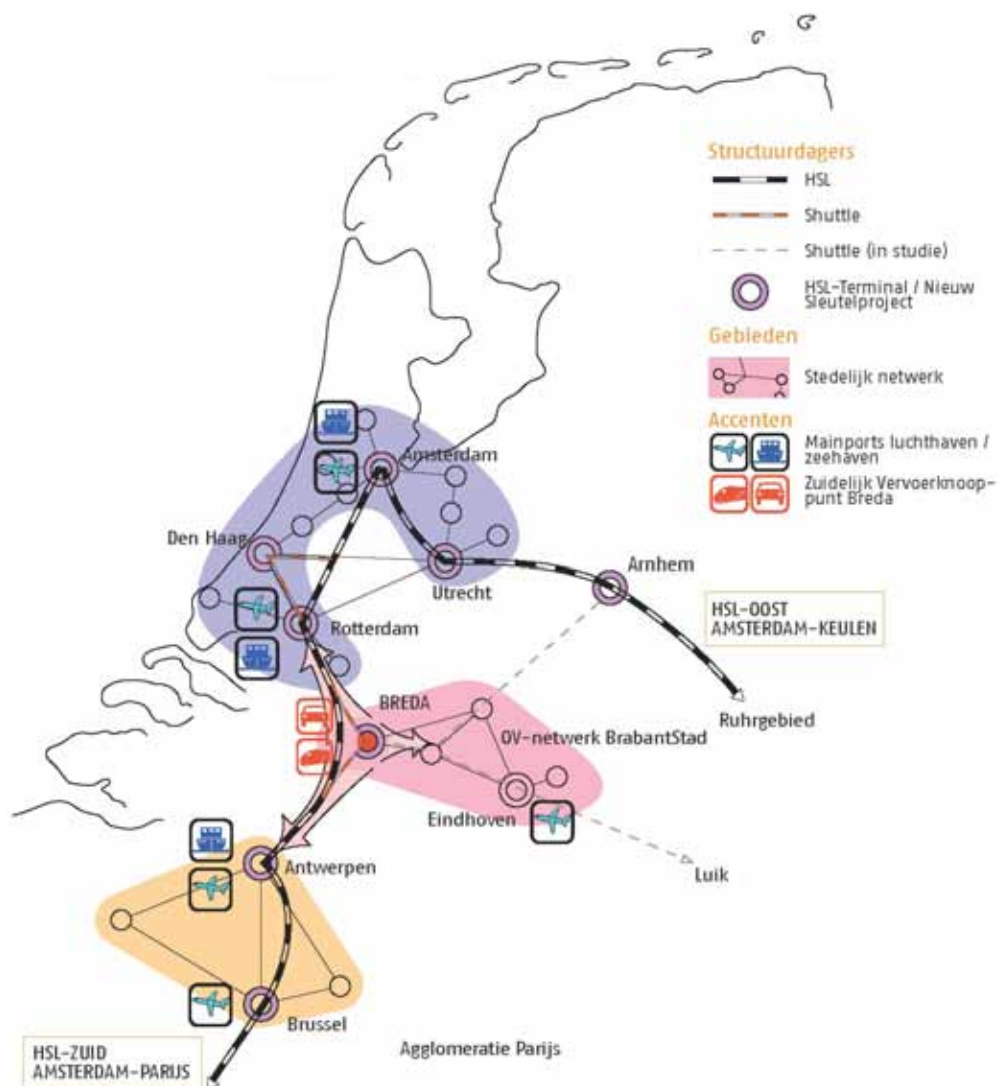
2.4. Kabels en leidingen

In het plangebied is een hoge drukgasleiding aanwezig. Tevens voert langs het plangebied een straatpad van de Casema waarvan de invloed tot in het plangebied reikt

3. Beleid en context

3.1. Beleid

De Spoorzone en het Stationskwartier spelen een belangrijke rol in het ruimtelijke ordeningsbeleid van zowel het Rijk als de Provincie.



Ligging binnen noord-west Europa

3.1.1. Provinciaal beleid

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

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

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

In het Streekplan Noord-Brabant 2002 (2002, Provincie Noord-Brabant) ligt het accent in het ruimtelijke beleid op zuinig ruimtegebruik. Dit betekent dat bij het zoeken naar ruimte voor wonen, werken en voorzieningen de mogelijkheden binnen de bestaande kom zo goed mogelijk moeten worden benut. Het accent moet liggen op inbreiden en herstructureren. De stedelijke regio's en de grote steden kennen bovendien een intensiveringopgave op belangrijke infrastructurele knooppunten. Meervoudig ruimtegebruik is hierbij een van de leidende thema's: door verschillende functies op een locatie te combineren kan extra ruimtebeslag worden beperkt of zelfs voorkomen. Onder meer wordt hierbij gedacht aan de combinatie van wonen, werken en zorg onder één dak. De Spoorzone heeft gezien zijn ligging in de stad de potentie om een wezenlijke bijdrage te leveren aan ruimtelijk structurele doelen die in het Streekplan Noord-Brabant 2002 gesteld zijn.

Het beleid zoals dat in het Streekplan is vastgelegd, is nader gedetailleerd in het Uitwerkingsplan Breda-Tilburg (vastgesteld december 2004). In vergelijking met het SRUP uit 1995 komt de betekenis van Brabantstad en de rol van Breda daarin, sterker naar voren gekomen. Dit uit zich in het gegeven dat voor Breda en Tilburg één ruimtelijke ordeningsvisie is opgesteld. Voor het Stationskwartier kan dit als een extra onderbouwing van de gewenste euregionale schaalsprong worden aangemerkt.

3.1.2. Gemeentelijk beleid

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

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

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

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

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

Het gemeentelijke beleid zoals hier beschreven is voor het gebied nader geconcretiseerd in de structuurvisie Via Breda 2025 (gemeente Breda, 2005)

3.2. Planontwikkeling

In 1995 is door de gemeente Breda een structuurschets voor het stationsgebied opgesteld waarin ruimte wordt geboden aan de ontwikkeling van een hoogwaardig transport en openbaar vervoerssysteem, in combinatie met een goed vestigingsmilieu voor kantoren en woningen (Gemeente Breda, Strategische ontwikkelingsvisie Oost - Westflank en Stationsgebied, 1995). Daarna heeft het project een aantal jaar een sluimerend bestaan geleden. De plannen rond het station krijgen een nieuwe impuls als de Tweede Kamer in 1998 Breda voorlopig plaatst op de lijst van Nieuwe Sleutelprojecten (stationsontwikkelingsprojecten van internationale betekenis). Deze status leidt al snel tot een verkenning van de mogelijkheden en kansen voor de ontwikkeling van de Spoorzone tot een toplocatie voor de functies wonen, werken en voorzieningen en een internationaal transferium. Uit deze verkenning (Breda 2000) blijkt dat de ontwikkeling van het sleutelproject Breda kansrijk is en in overeenstemming met de doelstellingen van de rijksoverheid. In januari 2000 wordt het project dan ook definitief toegevoegd aan de lijst van Nieuwe Sleutelprojecten. Daarbij wordt de kern van de Spoorzone, het gebied dat nu als Stationskwartier wordt aangeduid, aangewezen als het plangebied van het NSP.

In het Masterplan Centraal Breda zijn de plannen voor het Stationskwartier uitgewerkt. Dit Masterplan vormt de basis voor verdere uitwerking. Het Masterplan Centraal Breda is in mei 2003 –conform de procesarchitectuur van de NSP- ter toetsing aan het Rijk aangeboden. In juni 2003 heeft de Raad dit Masterplan vastgesteld als kader voor de verdere ontwikkeling van het Stationskwartier. In december 2003 zijn de toetsresultaten bekend gemaakt.

3.3. Milieueffectrapportage

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

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

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

De m.e.r. voor de ontwikkeling van de Spoorzone is gekoppeld aan de vaststelling van het bestemmingsplan Stationskwartier. Het betreft een inrichtings-m.e.r. Aangezien deze twee producten heel veel met elkaar te maken hebben, zijn de procedures van het MER en het bestemmingsplan met elkaar verbonden.

Het volgen van een m.e.r.-procedure betekent dat de milieugevolgen van het voornemen (de transformatie van de Spoorzone) in beeld worden gebracht en burgers de gelegenheid krijgen hierop hun reactie te geven.

De betrokken partijen in de m.e.r. Spoorzone

1. De *initiatiefnemer* is het bestuur van de gemeente Breda. Zij stellen de bestemmingsplannen op die de weg openen voor de ontwikkeling van de verschillende deelgebieden in de Spoorzone. In het kader van de m.e.r. wordt het college van Burgemeester en Wethouders (B&W) aangemerkt als initiatiefnemer.
2. Het *bevoegd gezag* is de overheidsinstantie die bevoegd is om over het voornemen van de initiatiefnemer een besluit te nemen. In deze m.e.r. is de gemeenteraad van Breda het bevoegd gezag.
3. De *commissie voor de milieueffectrapportage* (Cie m.e.r.) is een onafhankelijke commissie die het bevoegd gezag adviseert over de inhoud van het MER. Na voltooiing van het MER oordeelt de commissie over de juistheid en volledigheid van het MER, waarbij zij ook de binnengekomen inspraakreacties betreft.
4. De *wettelijke adviseurs* zijn de inspecteur milieuhygiëne en de directeur Landbouw,

Natuur en Voedselkwaliteit. Het bevoegd gezag benadert deze instanties met het verzoek advies uit te brengen over de richtlijnen voor de inhoud van het MER en, na afloop, de volledigheid en juistheid van het MER.

5. De *insprekers* zijn personen of organisaties die in het MER zijn geïnteresseerd en opmerkingen willen inbrengen tijdens de verschillende inspraakmomenten.

Procedure

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

De procedure bestaat uit de volgende fasen.

Fase 1: Startnotitie

De Startnotitie m.e.r. Spoorzone Breda is in het najaar van 2004 opgesteld en op 2 februari 2005 ter goedkeuring voorgelegd aan het college van B&W die door de gemeenteraad inzake dit besluit gemandateerd is op te treden als bevoegd gezag.

Fase 2: Richtlijnen

Als onderdeel van de inspraakprocedure is de Startnotitie ook voorgelegd aan de Cie-m.e.r. Deze heeft mede op basis van de binnengekomen inspraakreacties haar advies voor de richtlijnen opgesteld die sterk bepalend zijn voor de inhoud van het MER. Dit advies is overgenomen door de gemeente Breda en vormt daarmee het kader voor dit MER.

Fase 3: uitwerking MER

In de periode tot oktober 2005 is het MER Spoorzone uitgewerkt. Een en ander in lijn met de richtlijnen. Dit betekent dat het MER Spoorzone een uitwerking kent op twee niveaus; het structuurniveau (gehele Spoorzone) en het inrichtingsniveau (onder andere deelgebied Stationskwartier).

Daarbij is gekozen voor alternatieven die de bandbreedte van onzekerheid verkennen, die gekoppeld is aan een langjarige realisatietermijn. Middels een aantal varianten zijn de effecten van een aantal concrete alternatieve inrichtingvoorstellen onderzocht.

Voor gedetailleerdere informatie over de verschillende alternatieven en varianten wordt verwezen naar het MER Spoorzone, opgesteld door Royal Haskoning d.d. oktober 2005 (kenmerk 9P9739.A0).

Fase 4: vaststellen MER

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

Voor de resultaten van het MER en de wijze waarop met die resultaten in dit bestemmingsplan wordt omgegaan wordt verwezen naar paragraaf 5.2.

4. Het plan

4.1. De ambitie en de visie

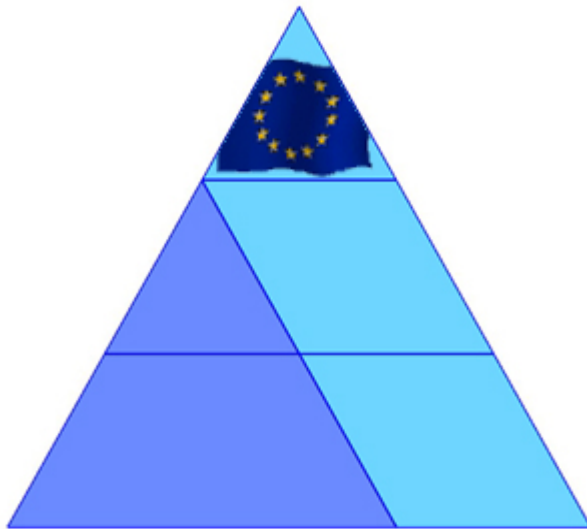
Door de ligging van Breda tussen belangrijke economische centra (Randstad en de Vlaamse Ruit) heeft de stad een sterke positie opgebouwd. Breda is van oudsher een verzamelpunt op de noord-zuidas in noordwest Europa. In toenemende mate vervult Breda een rol van betekenis in het Europese netwerk van rail- en snelwegverbindingen. Breda neemt inmiddels een belangrijke positie in voor het internationaal opererend bedrijfsleven. Gerenommeerde internationale ondernemingen kozen al voor Breda als vestigingsplaats. Het schaalniveau waarop Bredase kantoorhoudende bedrijven opereren is daarmee verder opgehoogd; van een primair regionale rol naar een (inter-)nationale positie. Met de aansluiting op het internationale netwerk van de hoge snelheidslijn heeft Breda de kans zich verder te ontwikkelen tot een Europese stad.

Voor een vitaal Breda zijn vier elementen in de stedelijke economie van belang: 1) de betekenis van de historische binnenstad, 2) het aantrekkelijk woonklimaat door de groene inbedding van de stad, 3) het uitgroeien tot Zuidelijk Vervoersknooppunt en 4) de kwaliteit van de bedrijfslocaties.

Breda richt zich op de versterking van de stedelijke economische structuur. De ontwikkeling van de Spoorzone biedt hiervoor aanknopingspunten.

Het Stationskwartier is een eerste stap in de herontwikkeling van de gehele Spoorzone. Met de herontwikkeling van de Spoorzone wordt de creatie van een nieuw, modern en grootstedelijk stadsdeel nagestreefd. De Spoorzone zal zich profileren als een gebied met een aantrekkelijke mix van functies met een hoge kwaliteit en allure. Het vertrek van de industrieën uit de stad schept ruimte, maar vraagt ook om de creatie van nieuwe en vervangende werkgelegenheid. Door de transformatie ontstaat een gebied dat een vestigingsklimaat biedt voor nieuwe activiteiten. De Spoorzone biedt ook ruimte om de kwalitatieve en kwantitatieve woningbehoefte van de stad in te vullen, waarbij het buitengebied gespaard blijft. Nieuwe werkgelegenheid en nieuwe bewoners zorgen voor een versterking van het draagvlak voor de bestaande en nieuwe voorzieningen op het gebied van cultuur, zorg en ontspanning. In de Structuurvisie Via Breda is het programma voor de Spoorzone op drie schaalniveaus gedefinieerd:

1. De schaal van het gebied zelf, gericht op de (toekomstige) bewoners en gebruikers van de bestaande gebiedsdelen;
2. Het stedelijk regionale schaalniveau waarbij invulling wordt gegeven aan behoeften op het gebied van wonen, werken, zorg en cultuur;
3. Een (inter-)nationaal topniveau met voorzieningen van allure die uitdrukking geven aan de potenties van het plangebied.



NSP: schaalsprong voor Breda

De ontwikkeling van het Stationskwartier geeft een vertaling aan de stedelijke ambities in concrete doelstellingen voor het Stationskwartier. Hiermee wordt tevens invulling gegeven aan de algemene doelstellingen die het Rijk ten aanzien van de NSP heeft geformuleerd:

- I. Vorm de bestaande laagwaardige en extensief gebruikte terreinen om tot een toplocatie, waar intensief ruimtegebruik centraal staat. Creëer een mix van wonen, werken en voorzieningen, waarbij de functies elkaar versterken met als oogmerk het realiseren van dynamiek en levendigheid. Zorg daarbij dat het programma een bijdrage levert aan de stedelijke taakstellingen op het gebied van wonen en werken.
- II. Realiseer een OV-Terminal van internationale allure waarin alle openbaar vervoersmodaliteiten (HST, Intercity, HOV, regionaal en lokaal OV) samenkomen onder één dak. De OV-Terminal is een onderdeel van de stad, het is de plek waar mensen aankomen, vertrekken en elkaar ontmoeten.
- III. Gebruik de ontwikkeling van het Stationskwartier als aanjager voor de ontwikkeling van het groter gebied (Spoorzone). Dit stedelijk gebied is complementair aan en een tegenhanger van de historische binnenstad. Zorg dat een bijdrage wordt geleverd aan stedelijke doelstellingen als intensief ruimtegebruik, verbetering van milieu- en veiligheidsaspecten.
- IV. Sluit aan op en verbeter bestaande stedelijke, ruimtelijke en functionele structuren. In het bijzonder gaat het hierbij om:
 1. de relatie met de binnenstad;
 2. de aansluiting van de aanliggende buurten Belcrum en Spoorbuurt;
 3. de aanwezigheid van de rivier Mark optimaal;
 4. de bereikbaarheids- en ontsluitingsstructuren.

4.2. De opgave

Centraal in de ontwikkeling van het Stationskwartier staat de ontwikkeling van een nieuwe OV-Terminal. De integrale transformatie is de eerste stap in een reeks ontwikkelingen die zullen leiden tot een sterkere ruimtelijke en functionele samenhang tussen de verschillende woon- en werkgebieden aan de noordkant van de stad en de binnenstad. De OV-Terminal wordt ontwikkeld als integrale terminal volgens het concept "alle vervoerswijzen onder één dak". De OV-Terminal zal niet alleen passen in het stedelijk weefsel, maar is hier ook een belangrijk onderdeel van. Voor het verplaatsings- en verblijfsgebied geldt dat deze worden vormgegeven met een aantrekkelijke ruimtelijke en architectonische kwaliteit. Het ontwerp dient voldoende toekomstvast te zijn. Dit betekent dat de OV-Terminal over voldoende capaciteit dient te beschikken om toekomstige passagiersstromen af te kunnen wikkelen, volgens een kwaliteitsniveau dat past bij de NSP-kwaliteit. In de nieuwe OV-Terminal is aandacht besteed aan de sociale veiligheid. Ruimte, licht en overzicht zorgen hiervoor. Ook het toevoegen van functies levert een bijdrage aan het creëren van een gevoel van veiligheid.

Rondom de OV-Terminal zal het Stationskwartier tot ontwikkeling komen. Een gebied waar verschillende functies een plek kunnen krijgen. Het centrale thema voor het Stationskwartier is 'Stedelijk leven en internationaal ontmoeten'. Hierbij wordt gestreefd naar een optimale stedelijke mix van wonen, werken en voorzieningen.

Beheersing van de mobiliteit en een duurzame bereikbaarheid voor alle modaliteiten vormen de centrale opgave voor de NSP. Een goede bereikbaarheid van het Stationskwartier is essentieel voor een succesvolle ontwikkeling van het gebied. Dit wordt mede bepaald door de bereikbaarheid van Breda als stad. Hiervoor heeft de Gemeente Breda een verkeersplan ontwikkeld, waarin de visie op de bereikbaarheid van Breda is vastgelegd. Om een goede afwikkeling van verkeer van, naar en in het Stationskwartier mogelijk te maken, is het nodig te komen tot een ontvlechting van verkeersstromen. Tussen de verkeersstromen op de verschillende wegen zijn prioriteiten gesteld; per weg wordt bekeken wie daar de hoogste prioriteit heeft. Binnen het Stationskwartier is rekening gehouden met een groei van het aantal verkeersbewegingen. Deze toekomstgerichtheid leidt ertoe dat:

1. De inrichting van en aansluiting op wegen is afgestemd op het functioneel gebruik zoals dat wordt verwacht bij voltooiing van het totale Spoorzonegebied in 2025.
2. Tijdelijke en definitieve maatregelen voorzien in de ontsluiting van het Stationskwartier tot 2010.
3. Voor de langere termijn (na 2010) wordt rekening gehouden met:
 - a. Een nieuwe wijkontsluiting tussen de Terheijdenseweg en Doornboslaan.
 - b. Een verlenging van de Belcrumweg en de Nieuwe Prinsenkade ("sprong over de Mark").

4.3. Het programma

Het programma van het Stationskwartier is opgebouwd uit een mix van stedelijke functies; wonen, werken en voorzieningen. In totaal is voorzien in een programma van ca. 210.000 m². Ten gevolge van randvoorwaarden vanuit Externe Veiligheid is de omvang van het totale programma gemaximeerd. Het programma is als volgt verdeeld over de verschillende functies.

Bij dit bouwvolume moet worden opgemerkt dat gebouwde parkeervoorzieningen hierin niet zijn opgenomen. Gezien de functies en de daarbij behorende parkeernormen, kan het bouwvolume voor gebouwde parkeervoorzieningen op ongeveer 50.000 m² worden ingeschat. Dit volume kan ook gedeeltelijk ondergrond worden gerealiseerd.

functioneel programma Stationskwartier

deelgebied	functie	totaal	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
1.1	Terminal	21.481				7.000	7.000	7.481					
	kantoren	129					50	50					
	woningen	8.276					2.459	5.817					
	voorzieningen/comm.	799						799					
2.1	Stationsweg	8.580									4.180	4.400	
2.2	Spoorstraat	15.890			3.500	6.360	5.950						
	kantoren	40			20	20							
	woningen	2.633		2.633									
2.3	Markzone zuid	4.640											
	kantoren	29											
	woningen												
2.4	Terminal oost (HEJA locatie)	10.210						2.140	4.760	3.310			
	voorzieningen/comm.	370						120	250				
2.5	Terminal west	15.630									5.510	10.120	
	kantoren	44									44		
	woningen	780									780		
2.6	Markzone midden	5.180							5.180				
	kantoren	32.640							15.240	17.400			
	grote gebruiker	107								44	63		
	woningen	390								390			
2.7	Markzone noord	89										21	68
	woningen	280										280	
2.8	Belcrum midden	141								70	42	29	
	woningen	670								500		170	
2.9	Belcrum noord oost	3.310											
	kantoren	-											
	woningen	160						60	100				
	voorzieningen/comm.												

deelgebieden op basis van de business case



Bij het aangegeven schema moet nadrukkelijk in het oog worden gehouden dat het programma niet "tot op de meter nauwkeurig" is. Het geeft in de onderstaande paragrafen vooral een toelichting op de bandbreedte die binnen de mix van functies wordt aangehouden.

In de bovenstaande tabel wordt een bepaalde functiemix als uitgangspunt voor de planontwikkeling aangehouden. Deze mix is tevens gebruikt om de berekeningen Externe Veiligheid mee uit te voeren. In de Milieuparagraaf wordt hierop nader ingegaan. Het te realiseren bouwvolume in een deelgebied kan met het voortschrijden der jaren met andere functies worden gevuld dan op dit moment (voorjaar 2007) wordt verondersteld. In de voorschriften van dit bestemmingsplan worden aan dit schuiven van programma-onderdelen nadere eisen verbonden.

4.3.1. Wonen

Breda kenmerkt zich door een bijzonder woonklimaat, door de ligging nabij de Randstad en Vlaamse Ruit, de diverse woonmilieus, een mooie omgeving en een rijk cultureel leven in een historische setting. Het Stationskwartier voegt een nieuwe dimensie toe aan het Bredaas woonklimaat: stedelijk wonen nabij een internationale vervoersknoop. Om van een volwaardig stedelijk woonmilieu te kunnen spreken, wordt een belangrijk deel van het programma voor wonen gereserveerd. In een onderzoek naar woonmilieus bij de haltes van de HSL (Middelkoop 2000) wordt functievermenging – wonen in combinatie met werken, voorzieningen en recreëren – als een van de belangrijkste stedelijke kwaliteiten aangeduid. Functievermenging levert een bijdrage aan de levendigheid en sociale veiligheid van de stad. Differentiatie in woonmilieus levert meer contrasten in het gebied en verhoogt de kwaliteit.

In het Uitwerkingsplan Breda-Tilburg (Provincie Noord-Brabant 2004, als nadere uitwerking van het Streekplan) is de woningbouwbehoefte na 2010 weergegeven. Tot 2020 is er in de gemeente Breda nog een woningbouwbehoefte van circa 12.500 woningen waarvan bijna 6.000 binnenstedelijk. Voor de gehele stadsregio Breda-Tilburg bestaat tot 2020 een behoefte van circa 46.000 woningen waarvan ongeveer 28.500 binnen de bebouwde kom. De Spoorzone voorziet in een deel van deze behoefte met de ontwikkeling van circa 5.000 woningen. Daarmee wordt woonruimte geboden aan circa 10.000 bewoners.

Voor het Stationskwartier is rekening gehouden met een woonprogramma dat rekening houdt met de uitgangspunten van beleid en de specifieke kenmerken van de locatie. Het woonprogramma van het Stationskwartier is onderdeel van het woonprogramma voor de gehele Spoorzone. De bepaling van de woontype- en prijsdifferentiatie krijgt invulling in het breder kader van Via Breda (de Spoorzone). In het programma wordt uitgegaan van tenminste 400 woningen, wat overeenkomt met circa 50.000 m² (uitgaande van een gemiddelde woninggrootte van 125 m²). Afhankelijk van de grootte van de woningen en het te realiseren kantorenvolume is dit aantal uit te breiden naar 650 woningen. Thans zijn in het stedenbouwkundig ontwerp 605 woningen opgenomen, wat overeenkomt met ca. 72.500 m².

4.3.2. Werken

Vanuit nationaal perspectief gezien heeft de stad Breda een bijzondere positie als het gaat om het bedienen van de euronale en meer specifiek de Beneluxmarkt. Gerenommeerde internationale bedrijven kozen vanuit deze optiek voor Breda als vestigingslocatie. Het Stationskwartier heeft de potentie om een internationale positie te verwerven op het gebied van handel, logistieke en zakelijke dienstverlening. In de Spoorzone in het algemeen en in het Stationskwartier in het bijzonder, wordt een aanbod gerealiseerd dat elders in Breda nog niet aanwezig is. Dit biedt Breda de mogelijkheid de schaa sprong te bestendigen.

Voorzien wordt in de ontwikkeling van tenminste 120.000 m² bvo aan kantoorruimte. Hierboven is flexibiliteit ingebouwd, waarmee het kantorenprogramma uitgebreid kan worden tot 140.000 m² BVO. Gestreefd wordt naar een optimale mix in kwaliteit en omvang van kantoren waarmee de verschillende marktclusters benaderd kunnen worden.

Dit volume zal gefaseerd in de jaren 2007 - 2014 worden ontwikkeld. Afhankelijk van de economische omstandigheden en de toestand van de vastgoedmarkt, betekent dit een bouwprogramma van 10.000 tot 15.000 m² bvo per jaar. Dit sluit aan op de opname capaciteit van uit de markt.

Nadere onderbouwing van dit programma kan worden gevonden in de Structuurvisie Spoorzone 2025 van april 2005 en in de Kantorennota. Ook de jaarlijkse Economische Barometer geeft aan dat deze programmatische visie, binnen een zekere bandbreedte, als realistisch betiteld kan worden.

Om deze ontwikkeling ook daadwerkelijk gestalte te doen krijgen, worden in de andere delen van de stad geen concurrerende locaties tot ontwikkeling gebracht.

4.3.3. Voorzieningen

Door in het Stationskwartier een aantrekkelijk aanbod te bieden van publieksfuncties, winkels, restaurants en cafés ontstaat een gebied waar dynamiek en levendigheid de boventoon voeren. De voorzieningen die gerealiseerd worden ondersteunen daarmee de andere functies (wonen en werken) en verhogen de kwaliteit van het gebied.

De commerciële functies worden voornamelijk ingericht langs de nieuwe Stationslaan en bij de Stationspleinen. In een buurtwinkelcentrum in het Stationskwartier zelf is niet voorzien, hiervoor zal elders in de Spoorzone een locatie gevonden moeten worden. Op en nabij de OV-Terminal zal ruimte zijn voor kleinschalige retailfuncties. De nadruk zal daarbij liggen op foodspecial, dagelijkse non-food en dienstverlening. In de OV-Terminal zal het bestaande programma (de in het huidige station onder gebrachte commerciële functies) weer een plek krijgen. Dit programma is met name reiziger-gerelateerd.

4.3.4. Parkeren

Het parkeer- en stallingsbeleid in Breda moet bijdragen aan het leefbaar en goed toegankelijk houden van woongebieden, werkgebieden en voorzieningen nu en in de toekomst door het oplossen van huidige knelpunten en door in te spelen op toekomstige ontwikkelingen. Het parkeer- en stallingsbeleid faciliteert de groeiende mobiliteitsbehoefte en is niet gericht op het terugdringen van de automobiliteit. Omwille van de leefbaarheid en bereikbaarheid van Breda wordt de gebruiker gestimuleerd tot het gebruik van een gepaste vervoerwijze.

Programma en ambitie maken parkeren in de openbare ruimte ongewenst. Elke ontwikkeling dient dus te voorzien in parkeervoorzieningen. Door parkeren onder te brengen in gebouwde voorzieningen langs de spoortaluds kan een groot deel van het parkeerprogramma worden opgelost. Bij de woningen en kantoren zullen gebouwde (half-)verdiepte parkeervoorzieningen worden gerealiseerd.

Op het OV-Terminalcomplex wordt een grote efficiënte parkeervoorziening ten behoeve van het reizigersparkeren en het parkeren voor de aanwezige functies, gerealiseerd. Daarnaast wordt er in de omgeving van de Terminal, in het stationskwartier, uitbreiding gereserveerd ten behoeve van een uitbreiding Park& Ride voor de Terminal, een en ander conform het Masterplan.

Op basis van het nu voorziene programma in het plangebied wordt voorzien in een parkeercapaciteit van tussen de 2700 en 3300 parkeerplaatsen inclusief een reserve van 500 parkeerplaatsen en inclusief ca. 750 parkeerplaatsen in de OV-Terminal.

Het parkeerprogramma is in eerste instantie afgeleid van het parkeerbeleid van de Gemeente Breda (Nota Parkeer- en stallingsbeleid Breda, september 2004) en is gerelateerd aan de functie. In dit bestemmingsplan is uitgegaan van de volgende normen:

Kantoren	minimaal 0,7 en maximaal 0,8 pp per 100 m ² bvo
Woningen	minimaal 1,0 en maximaal 1,2 pp per woning
Voorzieningen	a) in de OV-Terminal: minimaal 1,5 en maximaal 2,5 pp per 100 m ² b) buiten de OV-Terminal: minimaal 2,5 en maximaal 3,5 pp per 100 m ²
Hotel	minimaal 1,0 en maximaal 1,1 pp per kamer
Reizigersparkeren	minimaal 270 pp
Reservering	500 pp in het plangebied

In het licht van de meer dan uitstekende bereikbaarheid van de locaties rond de OV-Terminal zijn in de Nota Parkeer- en stallingsbeleid Breda voor het Stationskwartier slechts maximum-normen opgenomen. Om parkeeroverlast in het openbaar gebied ten gevolge van een tekort aan parkeerplaatsen te voorkomen zijn in dit bestemmingsplan echter tevens minimumnormen opgenomen. Deze normen zijn in (de voorschriften van) het bestemmingsplan juridisch vastgelegd, zodat deze van toepassing zijn als toetsingskader bij afzonderlijke bouwaanvragen in plaats van de Bouwverordening en de Nota Parkeer- en stallingsbeleid..

De locatie voor het reizigersparkeren is gelegen in de OV-Terminal. De reservering voor 500 additionele parkeerplaatsen ligt buiten de Terminal. Op dit moment (januari 2007) wordt uitgegaan deze plaatsen te situeren op de kavel Stationslaan - Belcrumweg - spoorlijn. Ten aanzien van de normering van de voorzieningen (horeca, zakelijke dienstverlening, detailhandel et cetera) geldt een specifieke situatie in het OV-Terminalcomplex. Deze voorzieningen zijn uitsluitend gericht op de reiziger. Deze klanten nemen immers gauw een broodje, een cd-tje of een boekje mee om daar in de trein van te genieten. Als gevolg hiervan behoeven voor deze functies minder parkeerplaatsen te worden gecreëerd dan voor soortgelijke voorzieningen elders in het plangebied. Voor die voorzieningen elders in het plangebied hoeft ook weer niet de hoge norm te gelden die de Nota Parkeer- en stallingsbeleid noemt voor grote detailhandelsvestigingen, omdat die via de voorschriften zijn uitgesloten.

De auto waarmee deze reizigers zijn gekomen / gebracht is ofwel opgenomen in de Park & Ride capaciteit, dan wel in de Kiss & Ride plaatsen. Wel is met enkele parkeerplaatsen voor het personeel rekening gehouden. Een en ander is verdisconteerd in een lager maximumaantal parkeerplaatsen voor voorzieningen in de Terminal dan elders binnen het plangebied.

In de Nota Parkeer- en stallingsbeleid wordt er van uit gegaan dat iedere functie/bouwplan op

het eigen bouwperceel voorziet in de eigen parkeercapaciteit. Dat uitgangspunt is in dit bestemmingsplan overgenomen. Het is echter denkbaar dat, gezien de intensieve mate van bebouwing, de benodigde parkeercapaciteit in een gemeenschappelijke parkeervoorziening wordt ondergebracht. Daartoe is een binnenplanse vrijstellingsbevoegdheid opgenomen.

Het stallen van fietsen is geregeld in de Bouwverordening. Hier zijn ook per functie normen gesteld aan de omvang van de faciliteiten voor het stallen van fietsen.

Voor de Terminal geldt als uitgangspunt dat reizigers die met de fiets naar het station komen, hun fiets op ordelijke wijze moeten kunnen stallen. Daarom zijn in het ontwerp van het OV-Terminalcomplex, zowel aan de noord- als aan de zuidzijde, fietsenstallingsplaatsen voorzien. In het ontwerp zijn 2.800 bewaakte plaatsen, 860 onbewaakte plaatsen aan de noordzijde en 575 onbewaakte plaatsen aan de zuidzijde opgenomen. In totaal dus ruim 4.200 stallingsplaatsen. Dit betekent een verdubbeling ten opzichte van de huidige situatie waar in de directe omgeving van het station 2.100 bewaakte en onbewaakte fietsenstallingsplaatsen zijn.

4.4. Het stedenbouwkundig ontwerp

Het stedenbouwkundig ontwerp is gebaseerd op ruimtelijke en programmatische keuzes. Keuzes die zijn gebaseerd op de euregionale positie van Breda, de ligging van het Stationskwartier in de Spoorzone, de ruimtelijke hoofdropzet van de Spoorzone en de overgang en aanhaking op bestaand stedelijk gebied.

Het plan voor het Stationskwartier laat een deel van de stad zien waar de functies verblijven, werken, wonen in hoge dichtheid zijn geïntegreerd. Een evenwichtig goed functionerend gebied met een consistent totaalbeeld is een van de belangrijkste kwaliteiten van het stedenbouwkundige plan. Het plan moet ruimte bieden om een eigen gezicht te tonen.

Een bijzonder element in het geheel wordt gevormd door het OV-Terminalcomplex. Het ontwerp van een efficiënt (openbaar) vervoersknooppunt is ingenieurskunst. Door de OV-Terminal als bouw- en ontwerpogave te combineren met de direct daaraan gekoppelde bouwmassa's ontstaat een nieuwe icoon voor de stad (station, kantoren en woningen). Dit is meer dan alleen een overstapgelegenheid. Het is ook een symbool voor stedelijkheid en een beeldmerk voor de stad ten behoeve van alle reizigers.

Dit icoon haakt met de beide voorpleinen, de Stationslaan en de zichtlijnen van de Oude Terheijdenseweg, Willemstraat en de Speelhuislaan, aan op de bestaande stad.

De architectuur en stedenbouw in het Stationskwartier is eigentijds en gevarieerd. Het Stationskwartier kent een viertal te onderscheiden deelgebieden: het OV-Terminalcomplex, de zoom langs de Belcrum, het middengebiet en de rand van de Spoorbuurt. De betekenis van de verschillende delen zijn specifiek en afhankelijk van de ligging in het Stationskwartier en de positie t.o.v. de directe omgeving. De overeenkomst tussen de verschillende deelgebieden is gevonden in een stedenbouwkundige opzet die in structuur en hoogte de samenhang in bebouwing tot zijn recht laat komen. Daarmee is tevens gezorgd voor transparantie en differentiatie in het plangebied. Uitgangspunt is dat de samenhangende opbouw van de gebouwen. Daarmee is niet gezegd dat de architectonische uitwerkingen van de individuele bebouwing binnen het Stationskwartier niet divers kan zijn.

4.4.1. De stedenbouwkundige basis

De stedenbouwkundige basis draagt er toe bij dat de potenties en bedreigingen ten aanzien van geluid, bezonning, transparantie en het verschil in beleving optimaal benut kunnen worden.

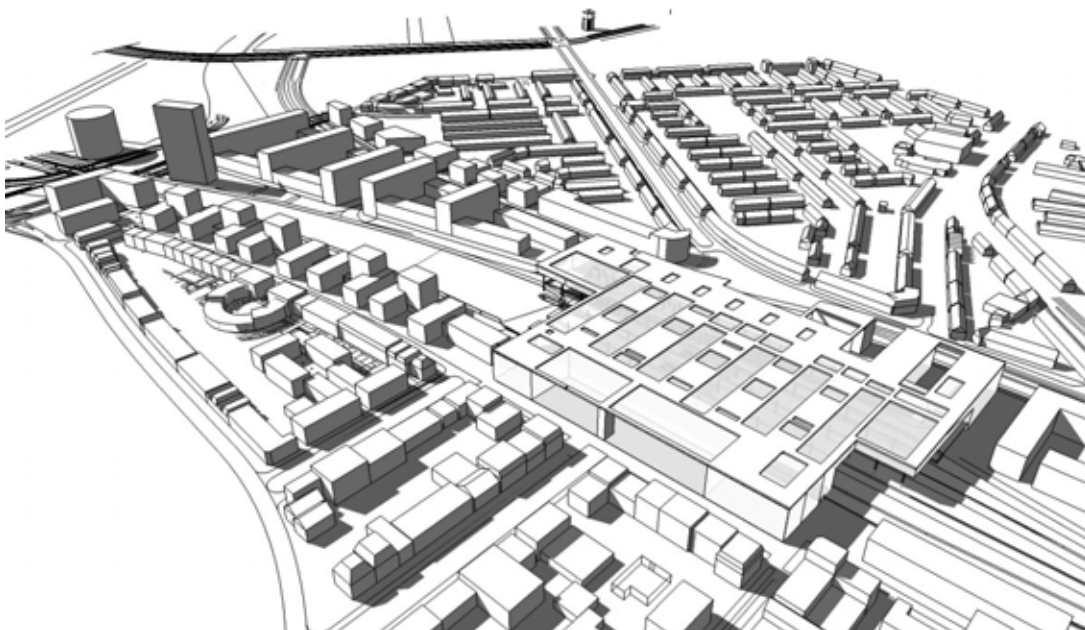
Het Stationskwartier haakt op structuurniveau, ruimtelijk en functioneel, aan op het stedelijke weefsel van de stad; deze hoofdstructuren zijn eveneens de dragers van de publieke ruimte. Het Stationskwartier is niet een op zichzelf staand gebied, maar maakt deel uit van de stad. Dit vraagt om een helder ruimtelijk concept. De waarde van het Stationskwartier ligt in de combinatie van een krachtige stedenbouwkundig concept en de zorgvuldige en met veel aandacht ontworpen gebouwen. Dit komt tot uitdrukking in de hoge kwaliteit van stedenbouw, architectuur en de inrichting van de openbare ruimte. Op een hoger schaalniveau is een aantal voor de stad van belang zijnde structuurdragers (parken, lanen en water) aanwezig. Deze structuurlijnen zorgen voor identiteit, samenhang en verbindingen en zijn richtinggevend voor de ruimtelijke inrichting van het plangebied: het Stationskwartier voegt zich als het ware naar deze structuurdragers. Gekozen is voor een concept van structuurdragers en samenhangende ontwikkelingsgebieden:

- I. De belangrijkste ontsluiting van het Stationskwartier wordt gevormd door de nieuw aan te leggen Stationslaan. De laan biedt ruimte om te kunnen verblijven en verplaatsen en straalt een zekere luxe uit. Belangrijk is de continue interactie tussen openbare ruimte, gebouwen en functies zonder dat deze elkaar verstoren of in de weg zitten.
- II. De as Speelhuisklaan – Willemstraat is op het niveau van de buurten de ruimtelijke en functionele drager en draagt zorg voor de continuïteit en herkenbaarheid van de verbinding Havenkwartier - Stationskwartier-Binnenstad. Het Stationskwartier ontwikkelt zich rondom een ruimtelijk assenstelsel van de Stationslaan, het spoor en de Speelhuisklaan – Willemstraat. Deze assen komen samen in het nieuwe OV-Terminalcomplex.
- III. In de stedenbouwkundige structuur is de Mark drager van de open groene scheg die de stad van buiten binnendringt en de stad geleedt. In het grotere geheel van de Spoorzone wordt dit vormgegeven door de Markzone als groenblauwe ruimte in te richten. Deze groene geleiding vormt de westelijke begrenzing van het Stationskwartier;
- IV. De verschillende deelgebieden zijn bepaald door de ruimtelijke situering in het plangebied, de ruimtelijke samenhang en hun ontwikkelingspotentie.

De kenmerken van de bestaande stad en het in potentie aanwezige hoogstedelijk karakter van het Stationskwartier vormen tezamen de stedenbouwkundige basis. De aansluiting met de bestaande stad komt onder andere tot uiting in de opbouw van het ruimtelijk profiel met voor Breda herkenbare profielmaten. Door boven de basishoogte ruimte te bieden aan opbouwen maakt het gebiedsspecifieke karakter zich kenbaar. Met deze stedenbouwkundige basis is het mogelijk de oriëntatie van de functies ten opzichte van de assen helder en consequent te positioneren. Waarbij rekening is gehouden met de milieu-technische mogelijk- en onmogelijkheden die deze assen met zich meebrengen.

De aansluiting met de bestaande stad komt onder andere tot uiting in de opbouw van het ruimtelijk profiel, in voor Breda herkenbare profielmaten. Het gebiedsspecifieke karakter wordt kenbaar gemaakt door daarboven ruimte te bieden aan opbouwen.

Daarnaast is het mogelijk met deze stedenbouwkundige basis de oriëntatie van de functies ten opzichte van de assen helder en consequent te positioneren. Daarbij rekening houdend met de milieu-technische mogelijkheden en onmogelijkheden die deze assen met zich meebrengen.



Voorbeeld van een stedenbouwkundige invulling

4.4.2. De stedenbouwkundige structuur

De drie kenmerkende deelgebieden kennen een overheersende oost-west richting.

Elk deelgebied krijgt een eigen geleding of opdeling in bouwblokken. Hiertoe is in noord-zuid richting een aantal (zicht)lijnen geprojecteerd. De te bebouwen zones worden hierdoor ruimtelijk aan elkaar en hun omgeving gerelateerd.

De sterkste ruimtelijke en functionele relatie wordt natuurlijk gerealiseerd door het OV-terminalcomplex. In dit gebouw worden de zones ten noorden en zuiden van het spoor op geraffineerde wijze verknoopt.

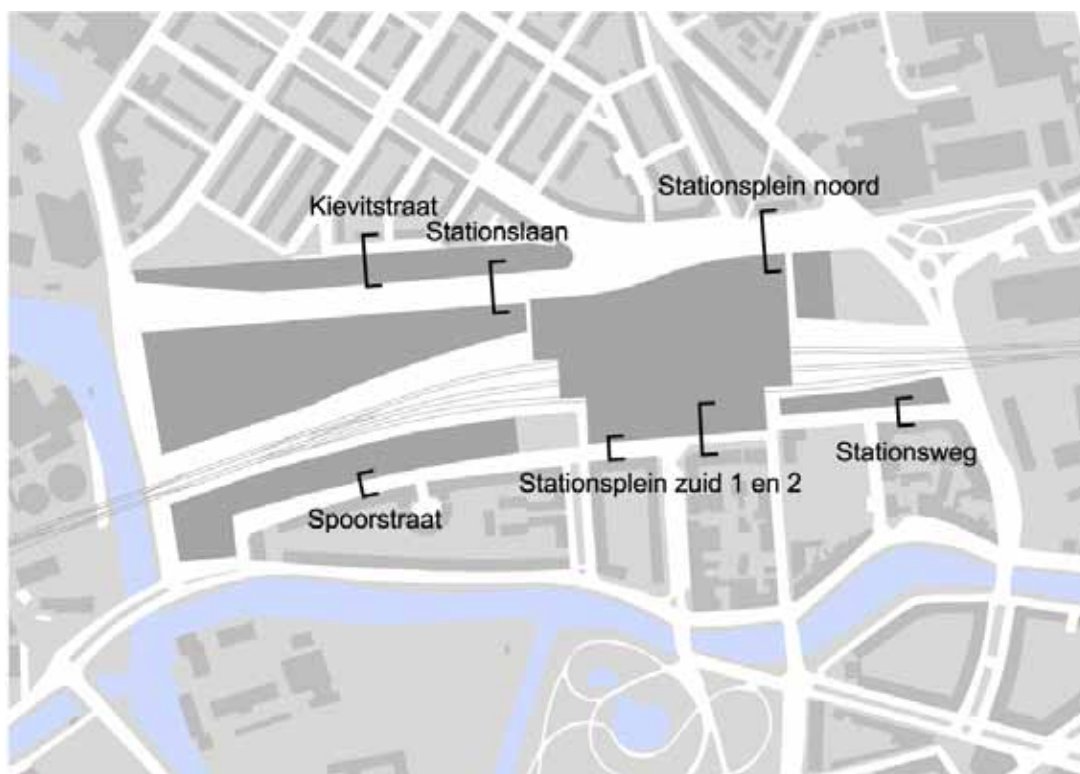
Aan oost- en westzijde van het Stationskwartier worden entrees van het gebied benadrukt door ruimtelijke accenten in de vorm van hoogbouw.

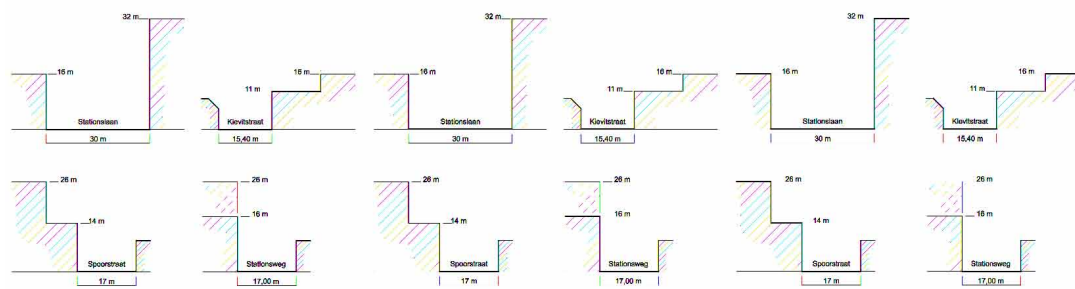
Op de hoeken spoor – Belcrumweg en spoor – Terheijdenseweg (op het terrein Drie Hoefijzers) worden slanke torens van maximaal 70 meter voorgesteld. De architectuur alsmede de inrichting van de buitenruimte moeten hoogwaardig zijn.

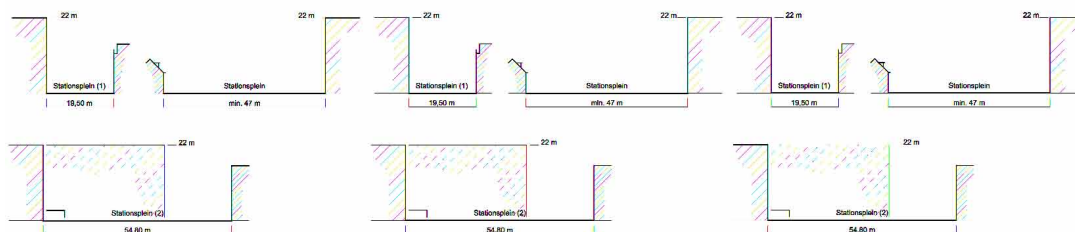
Open ruimte

De openbare ruimte vormt samen met de afstemming van de bebouwingshoogte een belangrijke drager voor het stedenbouwkundig plan. De opbouw en de leesbaarheid van de openbare ruimte is van groot belang voor de samenhang van het gebied. In een stad zijn altijd en overal de bekende openbare functies herkenbaar aanwezig, zoals een stadhuis, kerk of kathedraal, bibliotheek, musea en dergelijke. Deze functies worden vaak ook ruimtelijk vertaald door een “ruimtelijk belangrijke” ligging aan een plein, boulevard, laan of park.

De belangrijke functies in het Stationskwartier, zoals de OV-terminal, liggen aan de Stationslaan. De andere straten (Spoorstraat, Kievitstraat, Stationsweg) zijn binnen het Stationskwartier van secundaire betekenis en veeleer van belang voor de aanhechting op de omgeving; de vestiging van grootschalige stedelijke functies ligt hier niet voor de hand.







In het Stationskwartier is veel aandacht besteed aan de aansluiting van het gebied met de omliggende buurten en de rest van de stad. Op stedelijk niveau vormen de noord-zuid route van de binnenstad naar de Belcrum en de oost-west gelegen Stationslaan de belangrijkste verbindingen. De noord-zuid route loopt via het Valkenberg en de Willemstraat over het zuidelijk stationsplein door het OV-Terminalcomplex naar het noorden van het station, de Stationslaan en de Speelhuislaan. De Stationslaan legt in de oost-west oriëntatie de verbinding met de stad. De Stationslaan is bepalend voor het noordelijk deel van het Stationskwartier. Deze laan karakteriseert zich door opeenvolgende verblijfsruimten en een afwisselende bebouwing, met een stedelijke mix aan functies. Passend binnen de traditie en

kenmerkend van Breda is er voor gekozen om de Stationslaan een 30 meter breed profiel te geven.

Wandvorming en plint

Nieuwe stedelijkheid en allure komt het meest tot uitdrukking in de zone tussen spoor en Stationslaan. In deze zone wordt een reeks van vrijwel gesloten bouwblokken voorgesteld, die sterke wanden vormen naar de Stationslaan en het spoor toe.

Aan de Stationslaan zijn voorkanten geprojecteerd. De begane grondlaag herbergt vooral publieksfuncties als winkels, horeca, balies en entrees van woningen en kantoren. De ruimtelijke samenhang in deze stedelijke zone wordt versterkt door in de strakke rooilijn met een doorlopende "plint" te werken. Deze bezit een basismaat van 4,5 meter en heeft een open, transparant uiterlijk, zodat de diversiteit aan functies zichtbaar wordt. De plint wordt alleen onderbroken door het OV-terminalcomplex. De wanden boven de plint kunnen architectonisch divers worden uitgewerkt. De plint loopt door aan de zijde van de Belcrumweg en Terheijdensweg, maar niet aan de zijde van het spoor. Hier is wel sprake van een éénduidig, hoogwaardig ontworpen wand, als presentatie naar het spoor, maar niet van een diversiteit aan functies en entrees op de begane grond.

Het deelgebied tussen spoor en Spoorstraat – Stationsweg kent een minder sterke wandvorming. Een éénduidige wand is al aanwezig aan de zijde van de 19^{de} eeuwse Spoorbuurt. In de nieuw te bebouwen zone is meer voor transparantie gekozen door de kleinere bouwblokken een duidelijke noord-zuid oriëntatie te geven. Ze worden tevens in een zekere regelmaat gesitueerd, los van elkaar met doorzichten in noord-zuid richting. Aan de straatzijde bevinden zich afgewisseld wanden, waarin de plint als thema terugkomt, en hoven, die als tuin of erf kunnen worden ingericht.

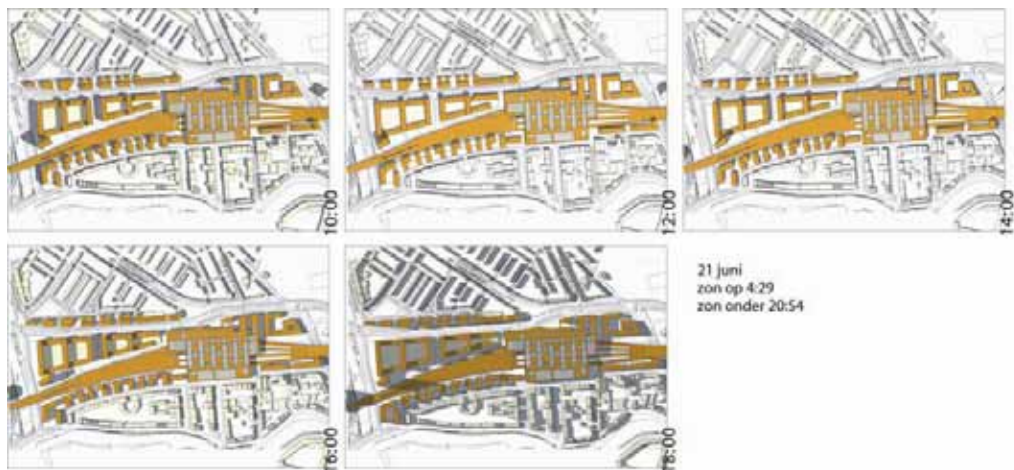
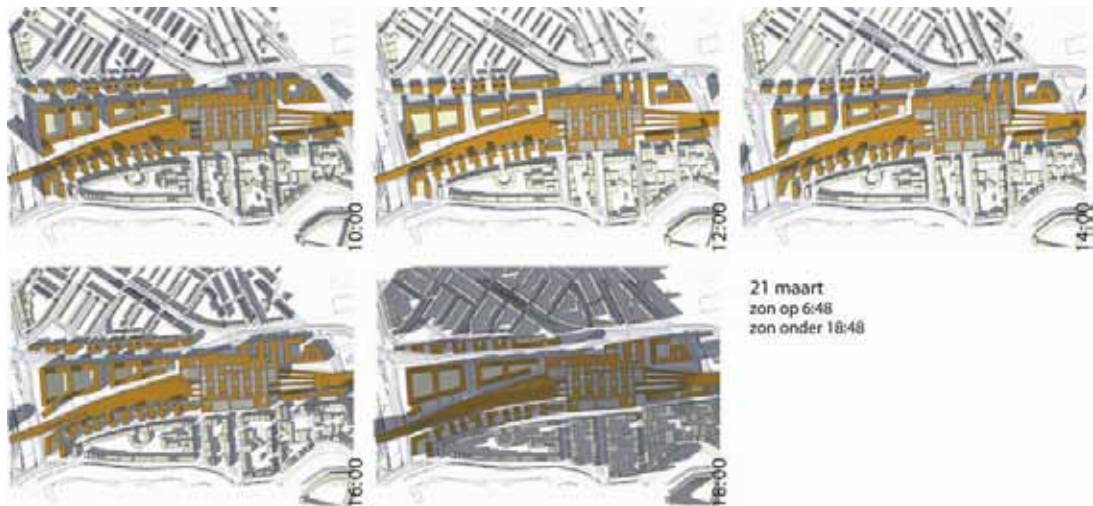
Het deelgebied ten noorden van de Stationslaan bestaat eveneens uit een reeks van losse blokken. Hier wordt de geleding bepaald door de opzet van de achterliggende Belcrumbuurt.

Bouwhoogte en massa

Langs de dertig meter brede Stationslaan ligt het accent op wandvorming met een basis-hoogte aan weerszijden van 16 meter. Deze basishoogte is gebaseerd op het veel voorkomende en kenmerkende ruimtelijke profiel in Breda van 1:2 ofwel 15 meter hoog en 30 meter breed.

Aan de zuidwand van de Stationslaan wordt een segmentering van noord-zuid gerichte schijven toegevoegd tot een hoogte van 32 meter. Er zijn op regelmatige afstand schijven opgenomen in de zone tussen Stationslaan en spoor. Deze hogere opbouwen geven uiting aan de nieuwe stedelijkheid van het Stationskwartier en dragen bij aan haar eigen identiteit. Door de noord-zuid gerichtheid liggen deze opbouwen goed op de zon, zijn ze zichtbaar vanaf zowel de Stationslaan als het spoor en worden noord-zuid gerichte zichtlijnen begeleid.

De basishoogte aan de Spoorstraat – Stationsweg is maximaal 14 meter. Dit is minder dan aan de Stationslaan, omdat het profiel smaller is.



Stedelijke accenten

Algemeen uitgangspunt voor het Stationskwartier is een gelaagde opbouw op basis van heldere principes, met verbijzonderingen in de hoogte. Dit volgt uit het streven naar evenwicht tussen een samenhangend totaalbeeld en de uiting van stedelijke allure.

Op bewust gekozen plekken, met respect voor de bestaande omgeving en het nieuwe OV-Terminalcomplex worden hogere opbouwen, alsmede hoogbouwaccenten voorgesteld.

Het belangrijkste hoogbouwaccent is gelegen aan de zijde van de Mark. In de toekomst zal op de westelijke oever een grootschalige parkruimte wordt ontwikkeld. Dit park wordt aan de Belcrumweg begeleid door een stevige bebouwingswand (één van de “schijven” tot 32 meter hoogte) met nabij het spoor een locatie voor een hoge, slanke toren. Hiermee ontstaat voor de trein-reizigers een prachtige entree: eerst de passage van de parkruimte aan de Mark en vervolgens de binnenkomst van het Stationskwartier bij het hoogbouwaccent.

Omgekeerd, gezien vanuit het OV-Terminalcomplex, ontstaat eveneens een stedelijke ruimte met een hoge beeldkwaliteit. Twee regelmatig gelede wanden langs het spoor met aan het eind de hoge toren, die een waardige architectonische uitwerking krijgt.

Ook aan de zijde van de Terheijdenseweg wordt het Stationskwartier (op het terrein van Drie Hoefijzers noord), gemarkeerd door een hoger accent. Exacte plek en vorm moeten nader

worden bepaald in relatie tot het verkeerskruispunt ter plaatse en de relatie met de nieuwe bebouwing van Drie Hoefijzers noord.

Het OV-Terminalcomplex is als stedelijk accent bijzonder vormgegeven. Het bijeen brengen van een functionele mix van reizen, werken, wonen en parkeren heeft geleid tot een grootschalig gebouw die stevig verankerd is het bestaande stedelijk weefsel. Het gebouw presenteert zich manifest, zowel naar de binnenstad als aan de nieuwe Stationslaan.

Door de totaalcompositie van het OV-Terminalcomplex, de aangrenzende bouwblokken met regelmatig geplaatste opbouwen en de hoogbouwaccenten, wordt uiting gegeven aan de bovenregionale betekenis van het Stationskwartier. De ruimtelijke condities zijn geschapen voor het gewenste hoogwaardige programma van stedelijk wonen, gemengd met kantoren, voorzieningen en publieke functies. Ook de kwaliteit van de inrichting van de openbare ruimte, met name de structuurdragers, zullen een belangrijke bijdrage leveren aan de gewenste allure.

4.4.3. Ensembles

Door de gehanteerde gebiedsindeling zijn er vier architectonische ensembles te onderscheiden. Het gaat hierbij om:

1. de OV-terminal
2. de Stationsweg en de Spoorstraat
3. het Middengebied tussen Spoor en Stationslaan
4. de afronding van Belcrum

De stedenbouwkundige structuur zorgt voor een dusdanig samenhang tussen de ensembles dat per deelgebied nuances in de ruimtelijke opbouw mogelijk zijn. Naast routes, zichtlijnen en dergelijke wordt ook de ruimtelijke opbouw een middel om het verschil in karakteristiek van de randen tot uiting te laten komen. Zo zullen er verschillen optreden in de ruimtelijke opbouw aan de Stationslaan en de Spoorstraat.

4.4.4. Het OV-Terminalcomplex

Binnen het Stationskwartier is het OV-Terminalcomplex functioneel en ruimtelijk van bovenregionale betekenis. De bijzondere ligging van het OV-Terminalcomplex in de stad (op de verbinding tussen Belcrum en de binnenstad) vraagt om een bijzondere vormgeving van de Terminal. Het is de poort van de stad voor reizigers die Breda binnenkomen. Vanuit de stad is het station een icoon. Door de voorruimten wordt men de Terminal in- of uitgeleid.

In "Een Gebouw voor de Stad" is de visie van Koen van Velsen/Quadrat op het OV-Terminalcomplex CS NSP verwoord. Deze visie heeft primair betrekking op het OV-Terminalcomplex, maar heeft ook implicaties op de stedenbouwkundige inpassing in het Stationskwartier.

In de visie is het Stationsgebouw een introvert complex, waarvan het architectonische interieur is verweven met het stedelijke exterieur (de voor/pleinruimte). Het is een ruimtelijk gebouw met een krachtige vorm, een herkenbare identiteit en het vormt een betekenisvol en vanzelfsprekend oriëntatiepunt in de stad. In het voorstel is het nieuwe station niet benaderd als een multifunctioneel complex met daarin een vervoersknooppunt, maar andersom: als een stationsgebouw waarin een omvangrijk en complex programma is opgenomen. Het totaalbeeld wordt bepaald door een overkapt, groot, homogeen en gelaagd gebouw. Het is een grootschalig complex met één constante hoogte dat zichzelf presenteert in en aan de stad. Bijzonder is het bouwen (van een parkeerdek) over de spoorlijnen heen.

De visie gaat uit van één duidelijk "stationsgebouw", waarbij de noord- en zuidzijde van het stationscomplex ook een eigen identiteit hebben. Een identiteit die, door zijn vormgeving, recht doet aan de betekenis van de aangrenzende gebieden. De zuidzijde wordt benaderd vanuit een gebaar naar de binnenstad en het centrum, en de noordzijde meer vanuit de

ontsluitingsstructuur van de verschillende vervoerssystemen.

Uitgangspunt is dat de twee voorruimten/pleinen aan de noord- en zuidzijde in de beschutting liggen van de bouwdelen van het stationscomplex. Het zijn de stedelijke vestibules. De pleinen maken als het ware onderdeel uit van het interieur van het stationscomplex. Concreet betekent dit dat het zuidplein wordt verkleind, door het plein te omarmen met bebouwing. Daardoor schuift het stationscomplex op naar de bestaande bebouwing.

Het station is een belangrijke opgave die het volgende omvat:

- I. uitbreiding en/of aanpassing sporen, (plus opheffing en sanering emplacement);
- II. een nieuw perron;
- III. een overkapping van noord naar zuid, over de sporen, passage en busplatform;
- IV. een interwijkverbinding voor fietsers en voetgangers noord-zuid;
- V. bijzondere functies (kantoren, winkels, horeca, commerciële functies en wonen);
- VI. uitbreiding en aanpassing infrastructuur ten behoeve van (hoogwaardig) openbaar vervoer, autobereikbaarheid, beheersing van calamiteiten, bevoorrading en taxi's;
- VII. reizigersparkeren en parkeren ten behoeve van andere functies. Alle reizigersparkeervoorzieningen, uitgezonderd enige Kiss&Ride plaatsen, worden aan de noordzijde van het station gerealiseerd en vanaf de Stationslaan ontsloten. De toegangen naar de grote parkeervoorzieningen leveren geen hinder op de Stationslaan op.
- VIII. grootschalige fietsenstalling;
- IX. voorpleinfuncties (noord en zuid).

Door de ligging op de grens van de binnenstad en de Belcrum vormt het OV-Terminalcomplex een schakel tussen twee verschillende 'omgevingen'. Aan de noordkant is het gebouw om een aantal samenhangende redenen uitgebogen richting Belcrum met als doel om de stedenbouwkundige verweving tussen gebouw en bestaande stad te optimaliseren:

- X. In de eerste plaats begeleidt het gebouw nu de belangrijke verbinding tussen noord en zuid (Speelhuuslaan - Willemstraat) veel vloeiender dan voorheen in het Masterplan. De Speelhuuslaan wordt ruimtelijk door het stationsgebouw opgevangen doordat de gevel naar de laan is toegebogen.
- I. Door het uitbuigen van de gevel ontstaat ruimte voor een toegangsplein bij de entree van het stationsgebouw. Deze pleinen spelen aan beide zijden van het station een belangrijke rol als overgang tussen gebouw en omgeving. Aan de noordzijde ligt het plein in het gebouw en begeleidt een geleidelijkere overgang tussen station en buitenruimte dan voorheen het geval was. In het Masterplan was er ook een slinger in de Stationslaan getekend, maar die lag er nogal geforceerd in. In het huidige plan buigt de Stationslaan op dit punt op een natuurlijkere manier af.
- I. Naast ruimte voor een plein is er in het stationsgebouw aan de noordzijde nu ook ruimte geschapen voor woningen. Daardoor buigt de gevel van het stationsgebouw verder naar het noorden ter plaatse van Speelhuusplein. Met het toevoegen van woningen in het stationsgebouw wordt beoogd om aan deze zijde een veel levendiger milieu te maken dan alleen met stations- en kantorenfunctie. In het huidige plan wordt er nu aan beide zijden van de Stationslaan gewoond waardoor een sterkere ruimtelijke relatie tussen beide kanten van de weg kan ontstaan. De Stationslaan wordt daarbij gezien als een stadslaan waaraan gewoond, gewerkt en gewinkeld wordt en die veilig over te steken is.
- I. Doordat het stationsgebouw ter plaatse van het Speelhuusplein uitbuigt verdwijnt de 'tussenlaag' die in het Masterplan ingetekend stond tussen Speelhuusplein en Stationslaan. Het positieve effect daarvan in stedenbouwkundig opzicht is dat de ruimte tussen de woningen aan het Speelhuusplein en de nieuwbouw aan de overzijde wordt vergroot. Er is meer ruimte om een goede overgang tussen oud en nieuw te maken. Daartoe kunnen in de sfeer van inrichting van de openbare ruimte allerlei middelen worden ingezet.
- I. In samenhang daarmee ontstaat aan de zuidzijde van de Stationslaan en aan de oostzijde van het stationsgebouw een groter bouwveld in plaats van de twee kleinere aan weerszijden van de weg in het Masterplan. Dit biedt in stedenbouwkundig opzicht meer

mogelijkheden om aan het knooppunt Stationslaan-Terheijdenseweg een ruimtelijk accent te maken.

Wat betreft de inpassing en aansluiting van de buitenruimte van de Belcrum op de OV-Terminal zijn de volgende opmerkingen te maken:

- II. Door het samenvloeien van de Speelhuislaan en de Stationslaan verandert de Speelhuislaan ter plaatse van het Speelhuisplein op logische wijze van buurtweg in ventweg. Op deze plek komen nieuw en oud samen.
- I. De stationslaan als oost-west verbinding ten behoeve van het stationsverkeer wordt opgevat als een gewone stadstraat waaraan kantoren, winkels en woningen gelegen zijn. Deze straat is, zoals een gewone stadsstraat, veilig over te steken.
- I. Aan weerszijden van deze straat ontstaat een afwisseling tussen nieuw-nieuw en nieuw-oud waarbij een ontspannen ligging van de ventweg ter plaatse van het Speelhuisplein mogelijk wordt.
- I. De groenstructuur van de Speelhuislaan gaat over van bomenrij naar een te verbijzonderen groen ter plaatse van het samenvloeien met de Stationslaan naar de hoek Terheijdenseweg. De nieuwe bomenstructuur van de Stationslaan neemt de begeleidende functie over.
- I. Door het nieuwe station met zijn afwisselende functies ontstaat een ruimtelijk brede stadsstraat met veel adressen. De veelheid aan adressen zorgt voor stedelijk leven en sociale veiligheid, ook tijdens de avonduren.

4.4.5. De bouwbloktypologie

Gelet op het beoogde (binnen-)stedelijke karakter is in het Stationskwartier in hoofdopzet ondersteunende bebouwing naar de openbare ruimte toe en de zoveel als mogelijk gesloten gevelwanden op de begane grond. De diverse stedelijke functies zijn daardoor optimaal "straatgericht". Er ontstaat een heldere scheiding tussen privé- en openbaar gebied. Het privé-gebied wordt gevormd door hoven. Hoven die afhankelijk van de ligging in het plangebied een meer besloten of open karakter hebben.

In het bouwblok, en dan met name op de begane grond wordt een zo groot mogelijke functionele opdeling nagestreefd. Een mix van kantoren, entrees van woningen, voorzieningen en woon/werkcombinaties vormen het levendige beeld.

Langs de dertig meter brede Stationslaan ligt het accent op wandvorming waarbij de basishoogte van 16 meter voelbaar is. Het beeld van een brede stadsboulevard past daarmee binnen de traditie en karakteristiek van Breda. De optoppingen, die boven de basishoogte van 16 meter uitstijgen geven verbeelding aan de stedelijke dynamiek.

De bestaande wand van de Spoorstraat kenmerkt zich door een strenge en gesloten gebogen wand met vrijwel geheel een woonfunctie. In contrast met deze bestaande wand krijgt de tegenover gelegen wand een luchtiger en meer transparante indeling. Uitgangspunt is een continue reeks van bebouwing en open hofjes. De wand direct langs het spoor zal in ieder geval een bijdrage moeten leveren in het reduceren van het geluidsniveau in de Spoorstraat.

4.4.6. Ontsluitingsstructuur

Autoverkeer

Via een ruit van verkeerswegen is het station bereikbaar. Ten behoeve van de ontsluiting van het Stationskwartier wordt een nieuwe laan, de Stationslaan, aangelegd tussen de Belcrumweg en het Speelhuisplein. Het huidige Speelhuisplein krijgt een functie ter ontsluiting van de woningen en wordt autoluw. Het overige verkeer wordt verplaatst naar een rijbaan welke verder van de woningen en dicht bij het station gelegen is. Ter hoogte van de in- en uitgangen van de OV Terminal wordt extra aandacht besteed aan overstekende voetgangers

en fietsers. Het gehele gebied ter hoogte van de OV Terminal tot aan de Terheijdenseweg wordt als één geheel ontworpen en gereconstrueerd. De Stationslaan koppelt het Stationskwartier in oost-west richting logisch aan het stedelijk netwerk van ontsluitingswegen. De afwikkeling van het autoverkeer vindt voornamelijk aan de noordzijde van het station plaats, zodat er aan de zuidzijde een autoluwe wandelroute naar de binnenstad ontstaat. De Stationslaan is de entree en ontvangstruimte van het Stationskwartier en de belangrijkste toegangsweg naar de OV-Terminal. Qua functionaliteit vergelijkbaar met de Claudius Prinsenlaan binnen de singel (entree van historische binnenstad met kernwinkelgebied, Theater en Casino). Het belang van de Stationslaan wordt nog groter met de ontwikkeling van Drie Hoefijzers (het voormalige Interbrew-terrein). De Stationslaan zal ten behoeve van Drie Hoefijzers verder verlengd worden tot aan de Doornboslaan. Daarmee vervalt voor de Terheijdenseweg de ontsluitingsfunctie voor het station en krijgt daardoor de functie van ontsluitingsweg voor de buurten Belcrum en Linie.

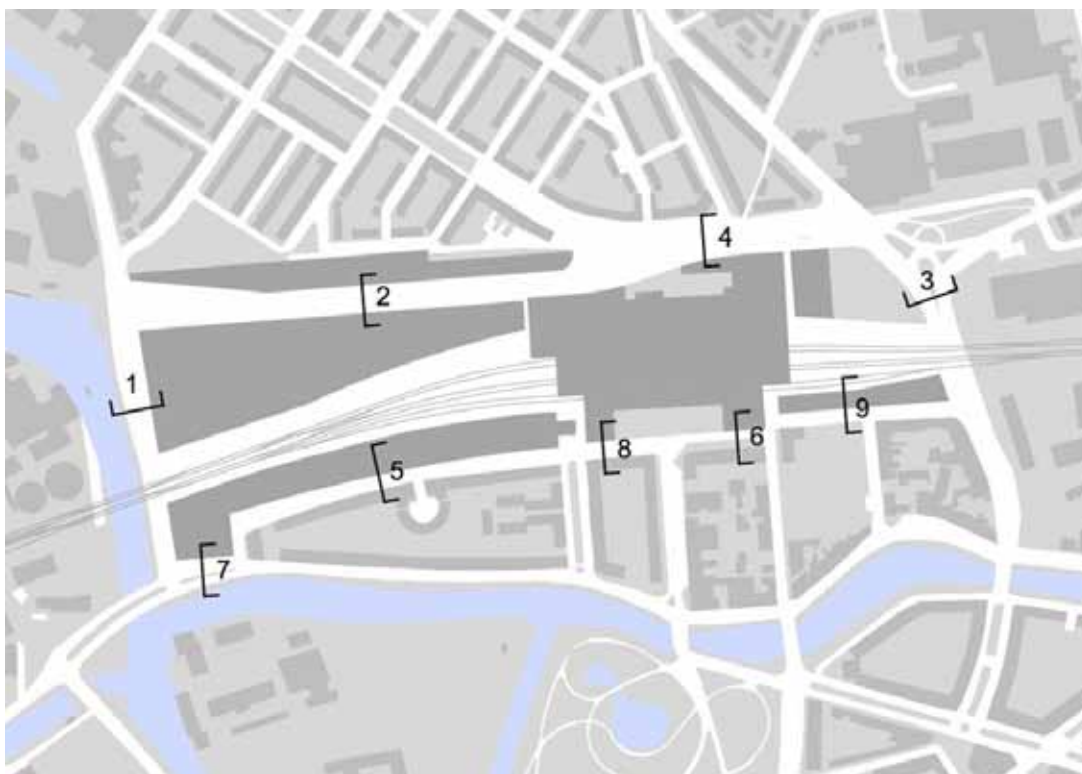
Ten behoeve van het MER via Breda is het ontsluitingsmodel uit de Structuurvisie Spoorzone 2025 als uitgangspunt genomen. Deze is als Voorkeursalternatief meegenomen in de varianten afweging in het MER. Dit model omvat een Stationslaan tussen de Belcrumweg en de Doornboslaan en een aangesloten Terheijdenseweg op de Stationslaan. Op de Stationslaan is een 'slinger' voorzien ter hoogte van de stationstoegang. De Speelhuislaan en het Speelhuisplein is hierin niet aangesloten op de Terheijdenseweg.

Om een goed beeld te krijgen van de effecten van bepaalde maatregelen is t.b.v. de mer de Verkeersvariant Spoorzone ontwikkeld. Deze omvat ook een Stationslaan tussen de Belcrumweg en de Doornboslaan. De Terheijdenseweg is hierin niet aangesloten op de Stationslaan. Daarnaast is een grotere weerstand aangebracht in de Stationslaan. Het Speelhuisplein is aangesloten op de Terheijdenseweg.

In de mer wordt geadviseerd om deze laatste variant als uitgangspunt te nemen voor de verdere uitwerking. Aangezien de Verkeersvariant Spoorzone te extreem is in het weren van verkeer op de Stationslaan, is een eerste optimalisatieslag toegepast. Deze geeft een mindere weerstand op de Stationslaan. Hiermee ontstaat weer een goede verdeling tussen de Noordelijke Rondweg, de Stationslaan en de Singelroute, in die volgorde afnemend qua hoeveelheid verkeer.

Ook hier is het Speelhuisplein aangesloten op de Terheijdenseweg.

De intensiteiten uit de verkeersmodellen en de huidige situatie zijn in onderstaande tabel weergegeven.



Intensiteiten in motorvoertuigen per etmaal (mvt/etm)

	<i>Huidig</i>	<i>Voorkeursalternatief 2020</i>	<i>Verkeersvariant Spoorzone 2020</i>	<i>Optimalisatie- slag</i>
1. Belcrumweg van Voorst tot Voorst- straat-Academiesingel	16.400	7.700	4.000	7.100
2. Stationslaan Belcrumweg - Speelhuusplein	0	14.600	6.600	14.100
3. Terheijdenstraat C. Huygenstraat - Ceresstraat	13.200	9.600	3.400	3.900
4. Speelhuusplein Terheijdensweg - Vinkstraat	8.100	2500	2.000	2.000
5. Spoorstraat Academiesingel - Emmastr	1.700	1.600	1.600	1.600
6. Stationsplein zuid Willemstr - M. Verhofstr	5.000	1.100	2.000	1.100
7. Academiesingel Spoorstraat-Emmastraat	15.500	9.700	14.600	11.300
8. Stationsplein zuid Willemstraat - Emmastraat	2.000	1.100	2.000	1.100
9. Stationsweg M.v. Coehoornstraat - M. Verhoffstraat.	400	600	600	600

N.B.: In de bovenstaande tabel zijn ten behoeve van de overzichtelijkheid / vergelijkbaarheid de verkeersintensiteiten overgenomen uit de in 2005 uitgevoerde en vastgestelde MER Spoorzone.

Op de Stationslaan na, worden alle wegen in de directe omgeving van het Stationskwartier rustiger. De Stationslaan heeft dan ook als functie het ontsluiten van de gehele Spoorzone, dus niet alleen het station. Daarnaast neemt deze nieuwe laan ook voor een deel het verkeer over dat in de huidige situatie gebruik maakt van de Speelhuislaan en de Terheijdenseweg, maar geen bestemming heeft in de Belcrum of Stationskwartier.

De 8000 mvt/etmaal op de Speelhuislaan/Speelhuisplein worden bij ongewijzigd beleid in 2020 zo'n 10 a 11.000 mvt/etmaal. In elke ontsluitingsvariant wordt deze straat een woonstraat met een minimaal aantal mvt.

De Stationslaan krijgt in 2020 in bijna elk ontsluitingsmodel nauwelijks meer verkeer te verwerken dan de Speelhuislaan bij ongewijzigd beleid. De Stationslaan ligt bovendien op een grotere afstand van de woningen en is voorzien van geluiddempend asfalt.

Ten behoeve van de ontsluiting van het Stationskwartier wordt een gedeeltelijk nieuwe laan, de Stationslaan, aangelegd tussen de Belcrumweg en het Speelhuisplein. Het Speelhuisplein krijgt een functie ter ontsluiting van de bestaande woningen en wordt autoluw. Het overige verkeer wordt verplaatst naar een rijbaan die verder van de bestaande woningen en dichterbij de OV Terminal gelegen is.

Het overige deel van de Stationslaan, het gehele gebied ter hoogte van de OV Terminal tot aan de Terheijdenseweg, wordt niet nieuw aangelegd maar als één geheel met het Speelhuisplein ontworpen en gereconstrueerd. Daarbij verbreedt het profiel zich (tot 40-90 meter) en de ruimte kenmerkt zich als een langwerpige en divergerende ruimte. De openbare ruimte is hier vanwege de invloedssfeer van het station een belangrijk "verkeersknooppunt" voor het gemotoriseerde en langzaam verkeer.

Voor de geluidbelasting op de gevels van de bestaande woningen wordt verwezen naar het gestelde onder paragraaf 5.3.1. van deze toelichting.

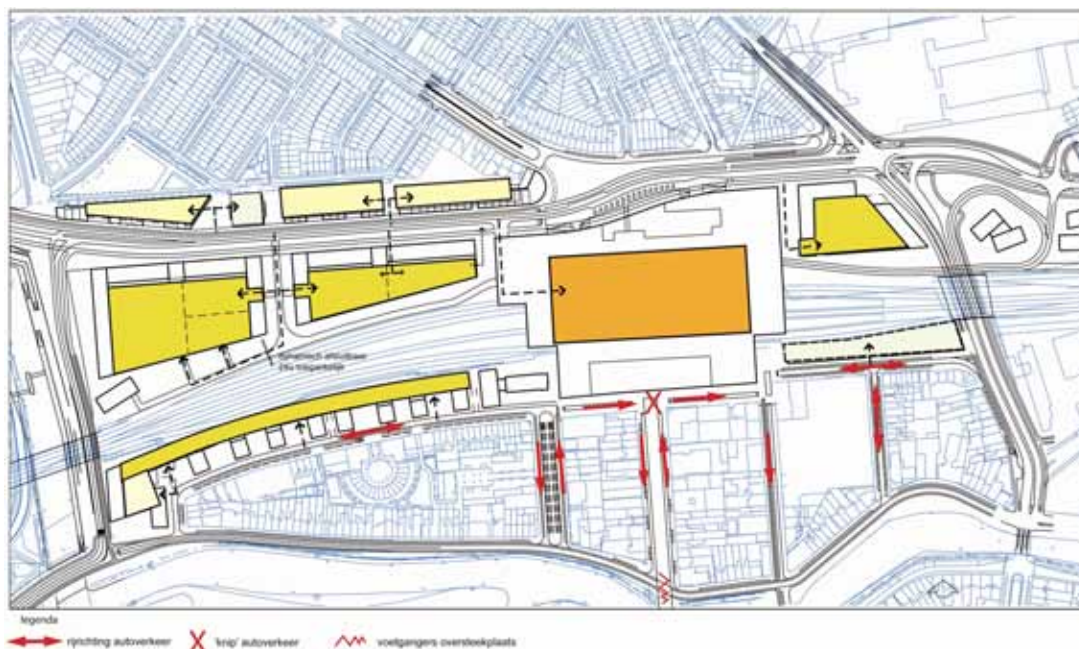
Door het verplaatsen van het busstation naar de noordzijde van de OV Terminal, wordt ook de Spoorbuurt ontlast van verkeer. Daarnaast komt ook de hoofdontsluiting voor autoverkeer aan de noordzijde te liggen. Anderzijds is er een toename als gevolg van de ontwikkelingen langs het spoor. Per saldo rijdt er in elke variant in de toekomst minder verkeer door de Spoorstraat - Stationsplein - Stationsweg en de overige straten in de Spoorbuurt.

Ook de Academiesingel wordt in alle varianten rustiger dan in de huidige situatie. Deze blijft een functie behouden ter ontsluiting van de aanliggende woonbuurten en onderdeel van de parkeer verdeelroute van de binnenstad.

Om ook in de Spoorbuurt te voorkomen dat er onnodig autoverkeer door de buurt gaat rijden worden aanvullende circulatie maatregelen genomen. Zo komt er ter hoogte van het Stationsplein een knip voor autoverkeer. Hierdoor is het niet mogelijk om de Spoorstraat - Stationsplein - Stationsweg als doorgaande route te gebruiken. Het doel is autoverkeer zo snel mogelijk weer af te leiden naar de singel. Op deze manier ontstaat een autovrije route voor langzaamverkeer richting binnenstad door de Willemstraat.

Alle nieuwe ontwikkelingen rond de Stationslaan worden op deze laan aangesloten. De noordelijke ontwikkelingen aan de Stationslaan worden dus niet voor autoverkeer ontsloten via Belcrum.

De voorgestelde circulatie wordt in onderstaande afbeelding weergegeven:



(H)OV

Het busperron in de OV Terminal komt aan de noordzijde te liggen. De direct naast het spoor gelegen (H)OV baan ontsluit de OV Terminal vanaf de oostzijde. Deze (H)OV baan wordt in oostelijke richting doorgetrokken tot aan de Oosterhoutseweg, volledig vrij liggend naast de spoorbaan. Als verbinding tussen de (H)OV baan en de Terheijdentunnel is voorzien in een buslus aan de oostzijde van de Terheijdenseweg. De mogelijkheden van een rechtstreekse hellingbaan tussen de Terheijdentunnel en het busperron om daarmee een snellere en comfortabelere verbinding mogelijk te maken is nog onderwerp van nader onderzoek.

Aan de westzijde verbindt een (H)OV baan langs het spoor het busperron met de Stationslaan. Deze (H)OV baan sluit ongeveer halverwege de OV Terminal en Belcrumweg aan op de Stationslaan.

Aan de westzijde verbindt een (H)OV baan langs het spoor het busperron met de Stationslaan. Deze (H)OV baan sluit ongeveer halverwege de OV Terminal en Belcrumweg aan op de Stationslaan.

Fiets

De centrale ligging van de Terminal in Breda maakt dat de gehele gemeente Breda binnen fietsbare afstand valt. Deze centrale ligging maakt dat er ook fietsroutes door het gebied lopen die niet direct aan bestemmingen in het gebied zijn gerelateerd. Een dicht net van hoofd fietsroutes en aanvullende fietsroutes voorzien in een goede ontsluiting van het station e.o.

Langs wijkontsluitingswegen komen vrij liggende fietspaden. Aan de stationszijde worden aan de Belcrumtunnel, Stationslaan en Terheijdentunnel twee-richtingenfietspaden aangelegd. Deze sluiten weer aan op de ring rond het stadshart. Daarnaast dient ook door woonstraten en andere fietsroutes veilig en comfortabel te kunnen worden gefietst.

Om de kwaliteit voor fietsers te optimaliseren, zowel vanaf de noordzijde als vanaf de zuidzijde, is het gewenst dat er een langzaam verkeersverbinding onder het station wordt gerealiseerd. Deze verbinding heeft naast het ontsluiten van de fietsenstalling(en) tot doel de Belcrum voor langzaam verkeer beter aan te sluiten op de binnenstad.

In de OV-Terminal worden voldoende zowel bewaakte als onbewaakte stallingen voorzien.

Voetgangers

Binnen de OV Terminal is sprake van veel overstapbewegingen daarnaast zullen vanaf de OV Terminal veel eindbestemmingen te voet bereikt worden. In het gebied zijn dan ook meerdere doorgaande voetgangersrelaties aanwezig. Zo loopt de verbinding Belcrum-Centrum voor voetgangers via de OV Terminal, de Willemstraat en het park Valkenberg. Op de Stationslaan krijgt de overstekende voetganger vanuit en naar Belcrum veel aandacht. Bij de inrichting van de Stationslaan zal dan ook rekening gehouden worden met goede en veilige oversteekplaatsen.

Bij de vormgeving van de OV Terminal zal naast het realiseren van voldoende capaciteit ook veel aandacht worden besteed aan de toegankelijkheid voor gehandicapten

Taxi

Taxi en deeltaxi maken gebruik van de ontsluitingswegen voor het autoverkeer. Zowel aan de noordzijde als de zuidzijde worden (deel)taxistandplaatsen aangebracht aan de rand van de voorpleinen.

Touringcars

Ten aanzien van touringcars wordt onderscheid gemaakt tussen internationale lijndiensten en de zgn. (inter-)nationale charters. Ten behoeve van de internationale lijndiensten worden 2 halteplaatsen aan het noordplein aangelegd. De charterbussen krijgen plaatsen op een alternatieve locatie buiten het Stationskwartier.

4.4.7. Functiemix

Voor de stedelijkheid en de leefbaarheid is het van belang dat in het gebied een mix van functies wordt bereikt. Hierin is aansluiting gezocht met de fijnkorreligheid van het omliggende stedelijk weefsel. Woningen, kantoren en voorzieningen worden zoveel mogelijk naast, tegen en zelfs op elkaar geplaatst om tot een rijk geschakeerd en levendig gebied te komen. De Speelhuuslaan (en daarmee Belcrum) zal door de ontwikkelingen in het Stationskwartier een belangrijke impuls krijgen. In de toekomst zal deze laan zich kunnen ontwikkelen tot een levendige laan waaraan kleinschalige bedrijvigheid, winkels en voorzieningen zich vestigen.

Kantoren

De kantoren zijn gesitueerd in de OV Terminal en langs de sporenbundel. De kantoorfunctie schermt zodoende de meer kwetsbare functies af van geluidshinder. Binnen de gekozen structuur kunnen, afhankelijk van de vraag, kavels van 1.000 tot 35.000 m² gerealiseerd worden.

Wonen

Het wonen is zoveel mogelijk door het gehele gebied geplaatst en georiënteerd op de openbare ruimte. Dit zorgt voor levendigheid en sociale veiligheid in het Stationskwartier. Door de begane grondlaag van de bebouwing een grotere verdiepingshoogte te geven ontstaat er meer flexibiliteit in het programma. Hier kunnen voorzieningen en bedrijven worden opgenomen. Tevens maakte de hoge plint het mogelijk nu of in de toekomst woon - werkwoningen te maken, wat bijdraagt aan de levendigheid. Stedelijk wonen vindt in de stationsbebouwing aan beide zijden van de OV Terminal plaats.

Voorzieningen

Voorzieningen en kleinschalige detailhandel zijn grotendeels in en bij het station gesitueerd. Aan de Stationslaan is eveneens ruimte voor dit type functies. De grotere verdiepingshoogte van de begane grondlaag zorgt voor flexibiliteit zodat in het gehele gebied voorzieningen te realiseren zijn.

Het bestaande Mercure-hotel is een voorziening die zeer goed past bij (de ontwikkeling van) een stationsmilieu. De uitbreiding van het hotel, met kamers en congresfunctie, past in de ambities in het Stationskwartier.

4.5. Juridische opzet

Het bestemmingsplan Stationskwartier is het sluitstuk van een proces van visievorming en het begin van concrete bouwplanontwikkeling.

4.5.1. De gehanteerde planvorm

Het bestemmingsplan Stationskwartier is er op gericht de ontwikkeling van het Stationskwartier in juridisch-planologische zin mogelijk te maken. In het Masterplan Centraal Breda is een stedenbouwkundige visie voor het Stationskwartier uitgewerkt. Met dat Masterplan zijn de functionele en ruimtelijke kaders voor de verdere ontwikkeling aangegeven. In dit bestemmingsplan is hieraan nadere invulling gegeven en vastgelegd in bouwvoorschriften. Er is veelal sprake van directe bouwtitels.

Bij het vormgeven van dit bestemmingsplan hebben twee overwegingen een rol gespeeld. Enerzijds is een snelle realisatie van onder andere de OV-Terminal wenselijk. In dat verband zal sprake zijn van directe bouwtitels. Anderzijds kent de ontwikkeling van het Stationskwartier een looptijd tot 2015. Gezien dit lange ontwikkelingstraject en de gewenste differentiatie van functies dient het bestemmingsplan over een grote mate van flexibiliteit te beschikken. Dit vindt plaats in de gekozen bestemmingen die veelal zijn gericht op meerdere toe te laten functies. Daarboven zijn vrijstellingsbevoegdheden voor het College van burgemeester en wethouders opgenomen ten aanzien van het te ontwikkelen programma.

Deze flexibiliteit is ook wenselijk vanuit milieuperspectief. De invloed van de infrastructuur (geluid, externe veiligheid) maakt het noodzakelijk dat per locatie c.q. bouwplan maatwerk geleverd kan worden om te komen tot een optimaal woon- en werkklimaat. In dat kader is voor geluidgevoelige bestemmingen een dubbelbestemming gehanteerd die een nader afweging ten aanzien van geluidsbelasting mogelijk maakt.

De vormgeving van het bestemmingsplan is tevens bepaald door de ligging tussen twee woongebieden. De belangen van de bewoners leiden tot een ander soort benadering van de bouw mogelijkheden op een locatie dan wanneer deze belangen er niet zijn.

De deelgebieden die aansluiten op de Belcrum en op de Spoorbuurt zijn tamelijk gedetailleerd uitgewerkt naar functie en bouw mogelijkheden. De flexibiliteitsbepalingen zijn beperkt.

De zone tussen Stationslaan en de sporen vormt als het ware het kerngebied van het stationsgebied. De gewenste stedelijke en Euregionale functies kunnen hier gesitueerd worden. Omdat deze functies specifieke eisen stellen aan een locatie, is voor deze zone een grotere mate van flexibiliteit gewenst dan in de zones aansluitend op de woongebieden. Dit is vormgegeven door slechts de in het kader van de rechtszekerheid vereiste minimaal benodigde zaken in het bestemmingsplan vast te leggen, zoals rooilijnen, hoogtes, functies. Bovendien kent het bestemmingsplan hier ruimere flexibiliteitsregelingen zodat beter ingespeeld kan worden op deze specifieke functies.

4.5.2. Overige sturingsinstrumenten

De ontwikkeling van het Stationskwartier kan niet uitsluitend met het bestemmingsplan worden gestuurd. Voor een optimale sturing zijn meerdere instrumenten nodig. Naast dit bestemmingsplan zijn daarom ook andere publiek-rechtelijke en privaatrechtelijke instrumenten opgesteld.

Voor het plangebied is door de gemeente Breda en NS Vastgoed Ontwikkeling gezamenlijk een Beeldkwaliteitsplan opgesteld. Het weerspiegelt de ambitie die partijen hebben bij de realisatie van het gebied. De nadruk van dit plan ligt daarom op uitvoering en ontwikkeling.

Dit plan doet uitspraken op het schaalniveau van het stedenbouwkundig plan; bouwmassa's, bouwtypologieën, accenten, de betekenis van de plint, de wijze waarop het parkeren dient te worden georganiseerd, etc. Deze zaken zijn in paragraaf 4.4 aan de orde geweest. Het Beeldkwaliteitsplan doet tevens uitspraken over de materialisering en architectonische vormgeving van de nieuwe bebouwing.

Dit onderdeel van het Beeldkwaliteitsplan wordt opgenomen als de nieuwe gebiedsgerichte welstandsparagraaf in de Welstandsnota en vormt daarmee een publiekrechtelijk toetsingskader bij de beoordeling van bouwplannen.

Het Beeldkwaliteitsplan heeft ten doel een overall-kader te schetsen dat gebruikt kan worden bij de beoordeling van bouwplannen. Gezien de lange realisatieperiode en de vele (kleinschalige) bouwprojecten die in deze periode verwacht kunnen worden, kan hiermee de gewenste ruimtelijke kwaliteit worden bewaakt. Indien zich grote functies in de middenzone van het plangebied willen vestigen geeft dit Beeldkwaliteitsplan vooral de ambitie weer die bij de ontwikkeling van zo'n specifiek bouwplan bereikt dient te worden.

Voor het plangebied is bovendien een Buitenruimteplan geformuleerd. In dat plan zijn de uitgangspunten voor de inrichting van de openbare ruimte weergegeven. De inrichting van de openbare ruimte komt als vanzelfspreken gefaseerd aan de orde. Voor al deze deelprojecten zullen te zijner tijd aparte inrichtingsplannen worden opgesteld.

Naast deze publiek-rechtelijke instrumenten zijn er ook diverse privaatrechtelijke instrumenten welke een belangrijke rol spelen bij de ontwikkeling van het plangebied.

Met het Rijk is een Bestuurlijke Overeenkomst Uitvoering gesloten, waarin de kwalitatieve en financiële kaders voor de ontwikkeling van het Stationskwartier zijn bepaald.

Met de belangrijkste grondeigenaar in het plangebied, NS Vastgoed Ontwikkeling, is een Samenwerkingsovereenkomst gesloten waarin de stedenbouwkundige ambities, programmatische uitgangspunten en financiële uitgangspunten zijn vastgelegd. Het volledig beeldkwaliteitsplan maakt onderdeel uit van deze overeenkomst. Hierdoor kan ook het deel van het Beeldkwaliteitsplan dat niet in de Welstandsnota is opgenomen toch een rol spelen in de realisatie van het plangebied.

Het is juist de wisselwerking tussen publiekrecht en privaatrecht die leidt tot een optimale sturing op het bouwproces.

4.5.3. De bestemmingen

Dit bestemmingsplan kent de volgende bestemmingen:

Gemengde doeleinden 1

Deze bestemming ziet op de ontwikkeling en het beheer van het openbaar vervoersterminalcomplex. Voor deze bestemming geldt een directe bouwtitel. Het programma van het OV-Terminalcomplex is inmiddels voldoende helder om in de doeleindenomschrijving te worden opgenomen. Ten aanzien van de bouwmassa is in samenspraak met het Rijk, NSVastgoed en ProRail, voldoende studie verricht om op grond daarvan de bouwvoorschriften te kunnen formuleren. Ten aanzien van de passage door de Terminal zijn nadere voorschriften opgenomen en is het tracé op de plankaart globaal vastgelegd. Ook de toeleidende infrastructuur voor de HOV behoort tot deze bestemming.

Gemengde doeleinden 2 (deelgebieden 1 t/m 5)

Deze bestemming ziet in hoofdzaak op de ontwikkeling van woningen, kantoren en stedelijke voorzieningen. Het artikel geeft in een Beschrijving in Hoofdpijnen de maximale omvang van te realiseren programma. Dit programma is in verband met de externe veiligheid in omvang gemaximeerd. Per deelgebied is nader aangegeven welke functie is toegestaan en in welke omvang. Aangezien het voor de bepaling van de externe veiligheid minder relevant is waar de diverse programma's zich binnen het plangebied bevinden, is het College bevoegd om binnen de plangrenzen met dit programma te "schuiven". Gezien de lange realisatietermijn en de dynamische karakter van de ontwikkeling van een stationskwartier, is het noodzakelijk ook flexibiliteit aan te brengen in de verhoudingen tussen de diverse programma onderdelen. Het college is daarom tevens bevoegd om hierin wijzigingen aan te brengen. Belangrijk bij het wijzigen van deze verhouding is de toets Externe Veiligheid; de oriënterende waarde GroepsRisico mag niet stijgen. Omdat deze flexibiliteit niet gewenst is aan de zijde van de woonbuurten Belcrum en Spoorbuurt, is deze bevoegdheid beperkt tot de middenzone van het Stationskwartier.

Gezien de geluidproblematiek zijn geluidsgevoelige bestemmingen slechts via een vrijstellingsbevoegdheid voor het College, toegestaan.

In de voorschriften zijn in de Gemengde Doeleinden bestemmingen zogenoemde boxen opgenomen. Het doel van deze boxen is tweeledig: het stelt nadere eisen ten aanzien van de bebouwing en het stelt nadere eisen ten aanzien van de functionele invullingen van de nieuwe bebouwing. Vooropgesteld moet worden dat de box geen bouwkundige doorsnede is, het is een grafische weergave van voorschriften.

Een box heeft aan de onderkant en aan de bovenzijde een aangegeven bouwhoogte. Deze onder- en bovenmaat zijn zo gekozen dat hiertussen één of meerdere bouwlagen kunnen worden gerealiseerd. De onderste box is afgestemd op de doelstelling langs de belangrijkste openbare ruimte publieksgerichte functies te situeren. Deze functies vereisen in de meeste gevallen een bouwhoogte van 4 à 4,5 meter. In stedenbouwkundig - architectonisch opzicht vormt dit de plint of basement van het gebouw. In de hierboven gelegen boxen is veelal ruimte om meerdere bouwlagen te realiseren. Vanwege de verschillen in de vereiste vrije hoogte bij een functie kan het aantal vloeren binnen de box verschillen; een kantoor heeft een grotere hoogte dan een woning, zodat er minder kantoorlagen in de box gerealiseerd kunnen worden, dan wanneer de box met appartementen zou worden gevuld. Vanwege de soms zeer grote maat van de percelen ontstaat door dit systeem bovendien een maximale vrijheid in de situering van de functies binnen het bouwplan. Zo kunnen, bijvoorbeeld, aan de zijde van de spoorlijn kantoren worden gesitueerd en kunnen aan de geluidluwe zijde woningen worden geprojecteerd.

Per box is ook het maximale bebouwingspercentage aangegeven. Het bebouwingspercentage wordt zoals gebruikelijk (naar rato) over het betreffende deelgebied berekend. De hoger

gelegen boxen hebben een kleiner percentage en daarmee heeft het gebouw op die hogere gebouwdelen een geringe omvang. Dit sluit aan op het gewenste stedenbouwkundige beeld waarin de gebouwen tot de basishoogte min of meer gesloten straatwanden vormen en waarboven slanke schijven het hoogstedelijke karakter manifesteren.

De zaken die binnen een box worden geregeld zijn geen ongebruikelijke zaken in een bestemmingsplan. Ze worden normaal gesproken op de plankaart of in de voorschriften geregeld. Ze gelden dan voor het betreffende plandeel als het ware "in het platte vlak". Het bijzondere van de box is echter dat het deze zaken ook in de derde dimensie regelt.

Het stationskwartier kent een grote mate van functionele menging en kent bovendien een langdurige uitvoeringstermijn. Om hieraan tegemoet te komen is het College bevoegd om een functie 1 bouwlaag lager of hoger toe te laten dan de box aangeeft.

Deze wijze van bestemmen biedt een helder systeem zowel ten aanzien van de toe te laten functies, als ten aanzien van de maximale bouwhoogtes.

Gemengde Doeleinden 3, uit te werken

Ten aanzien van de aansluiting van de stad- en streekbussen op de busterminal wordt momenteel (voorjaar 2007) nader studie verricht. Met name voor het tracé zijn nog enkele varianten denkbaar. Dit betekent dat aan het deelgebied 3 (hoek Terheijdensweg - Stationslaan) geen directe bouwtitel kan worden gegeven. Voor dit deelgebied is een uitwerkingsbevoegdheid voor het college van burgemeester en wethouders in het plan opgenomen.

Ook voor dit plandeel geldt de invloed van de regelgeving Externe Veiligheid op de omvang van het te realiseren programma.

Hoteldoeleinden

Deze bestemming is gegeven aan het bestaande hotel "Mercure" aan het Stationsplein/ Spoorstraat, alsmede aan de voorgenomen en reeds vergunde uitbreiding van dat hotel.

Binnen deze bestemming mag het bedrijfsmatig verstrekken van logies worden gecombineerd met het bedrijfsmatig verstrekken van dranken en/of etenswaren voor gebruik ter plaatse en/of vergader-/congresfaciliteiten.

Verkeersdoeleinden

Deze bestemming heeft betrekking op de bestaande en de nieuwe openbare ruimte, met de daarin opgenomen bestaande en nieuwe infrastructuur voor de afwikkeling van het verkeer.

Binnen deze bestemming zijn de diverse varianten voor de afwikkeling van het verkeer welke in het kader van de Bereikbaarheidsvisie worden onderzocht, te realiseren. Bij de bepaling van de milieu-effecten op de nabij gelegen woningen is steeds uitgegaan van de, in milieu-technische zin, ongunstigste variant.

Voor de nieuwe Stationslaan is het aantal rijstroken in de voorschriften opgenomen, zoals bedoeld in artikel 15, lid 1 van het Besluit Ruimtelijke Ordening. De Belcrumweg blijft binnen de planperiode ongewijzigd (2 rijbanen per richting).

Voor deze terreinen geldt een directe titel.

Verkeers- en verblijfsdoeleinden

Deze bestemming is van toepassing voor de openbare ruimte waar de verkeersfunctie niet dominant, maar juist gelijkwaardig is met de verblijfsfunctie van de openbare ruimte.

Gezien het feit dat op alle wegen binnen deze bestemming een maximumsnelheid van 30

km/h zal gaan gelden, zijn deze wegen op grond van de Wet Geluidhinder niet-gezoneerd.

Verkeersdoeleinden, railverkeer

Deze bestemming heeft betrekking op de bestaande en nieuwe infrastructuur ten behoeve van treinverkeer. De infrastructuur voor het HOV valt eveneens gedeeltelijk binnen deze bestemming. Ook hier geldt een directe bouwtitel.

Groendoeleinden

De overgang tussen de nieuwe bebouwing aan de Stationslaan en het Tauwterrein wordt middels deze bestemming georganiseerd. Binnen deze bestemming is het realiseren van parkeervoorzieningen uitgesloten. Wel mogen binnen deze bestemming toegangen tot gebouwen (binnen de bestemming GD2) gerealiseerd worden

Geluidszone

Dit is een dubbelbestemming die samenvalt met alle terreinen waar een bestemmingen met bouwmogelijkheden voor geluidgevoelige functies geldt. Gezien de geluidbelasting is het realiseren van geluidgevoelige functies zonder afscherpende maatregelen, in beginsel uitgesloten. Aangezien niet kan worden aangegeven wanneer, waar en hoe geluidgevoelige functies in de toekomst worden gerealiseerd, is het aanvragen van Hogere Waarden in het kader van deze bestemmingsplanprocedure geen zinvolle optie. Door de voorgenomen ontwikkeling is het zeer wel denkbaar dat alsnog in afscherpende werking door andere nieuwbouw wordt voorzien, zodat geluidgevoelige functies alsnog mogelijk zijn. Deze dubbelbestemming biedt zowel helderheid in de gewenste bouwmogelijkheden, als dat voldaan wordt aan de vereisten voor een goed woon- en leefmilieu op grond van de Wet geluidhinder.

Op de plankaart zijn de navolgende aanduidingen aangegeven:

1. Het tracé van de passage door het OV-Terminalcomplex is globaal vastgelegd. Ten behoeve van het busvervoer en de HOV is het tracé globaal op de plankaart vastgelegd. Dit tracé kan tevens door de hulpdiensten gebruikt worden bij calamiteiten.
2. In het plangebied is een hoge drukgasleiding aanwezig. Deze leiding is door middel van een aanduiding op de kaart positief bestemd. Hierbij is ook de belemmeringszone aangegeven. Tevens is het leidingentracé onder de sporen aangegeven. Ook een straalpad is op de plankaart aangegeven
3. Het plangebied valt gedeeltelijk binnen de zone van het gezoneerde industrieterrein "Breda-Noord" (Krogten, Emer-Zuid en Emer-Noord - Hintelaken). Met de consequenties hiervan is in de voorschriften rekening gehouden.
4. Ten behoeve van de Brandweer en andere hulpdiensten zijn op de plankaart benaderingsroutes tot het spoor en de Terminal aangegeven.
5. Tussen de Stationslaan en de Kievitstraat zijn verbindingen aangegeven welke bedoeld zijn voor het verknopen van de openbare ruimte van Belcrum met de Stationslaan voor het langzaamverkeer.
6. Aan de oostzijde van het OV-Terminalcomplex is in de bestemming Verkeersdoeleinden railverkeer een leidingenstrook aangegeven.

5. Milieu-hygienische aspecten

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

Voor het ontwikkelen en instandhouden van een leefbaar en duurzaam Breda wordt bij ruimtelijke planvorming rekening gehouden met de milieuhygiënische aspecten die door het plangebied en/of de omgeving hiervan worden opgelegd. Opdat een goed leefklimaat kan worden ontwikkeld.

5.1. Milieu-hygiënische karakteristiek

In de huidige situatie laat het gebied zich karakteriseren als een restruimte die ruimtelijk noch functioneel tot de omliggende buurten behoort. De spoorinfrastructuur domineert aan de noordzijde, terwijl het gebied hier aansluit op de woonwijk Belcrum. De zuidzijde kenmerkt zich door de aanwezigheid van bushaltes en parkeerplaatsen. Het gebied grenst hier aan de woonwijk Spoorbuurt. Zowel aan de oost- als aan de westzijde ligt het gebied tussen doorgaande wegen en bedrijfsterreinen, waarbij aan de westzijde sprake is van een geluidgezoneerd industrieterrein. De door het gebied lopende spoorwegbundel wordt gebruikt ten behoeve van het goederenvervoer.

De specifieke ligging en karakteristiek van het gebied brengen met zich mee dat hier de navolgende milieu-hygienische aspecten aan de orde zijn:

- I. Bodem(verontreiniging);
- II. Externe Veiligheid;
- III. Geluid (spoorweglawaai, wegverkeerslawaai en industrielawaai);
- IV. Geur;
- V. Luchtkwaliteit;
- VI. Water;

In de nieuwe situatie zal het Stationskwartier bijdragen aan de verbetering van het leefklimaat van de Spoorzone. Dit gebied zal zich profileren met een aantrekkelijke mix van functies en een hoge kwaliteit en allure. Duurzaamheid is daarbij een belangrijk aspect. In het Stationskwartier is duurzaamheid gebaseerd op:

1. Herstructureringsstrategie;
2. Bouwen bij de voorzieningen;
3. Bouwen in hoge dichtheid;
4. Functiemenging.

ad.1 Herstructureringsstrategie

Het Stationskwartier komt tot ontwikkeling in bestaand stedelijk gebied. Dit brengt met zich mee dat op efficiënte wijze van bestaand stedelijk gebied gebruik kan worden gemaakt. De duurzaamheid wordt verder versterkt door:

1. *Hergebruik van bestaande infrastructuur*: Het stedenbouwkundig plan gaat er van uit dat de bestaande wegen zoals de Terheijdensweg, Stationsweg, M. Verhoffstraat, Willemsstraat, Emmastraat en Belcrumweg al dan niet met enige aanpassing opnieuw worden benut. In het gebied wordt één nieuwe weg aangelegd, de Stationslaan. Tezamen met de al bestaande Doornboslaan en Belcrumweg zal deze weg als ontsluiting van het Stationskwartier fungeren.

2. *Hergebruik van ondergrondse infrastructuur:* Daar waar mogelijk is in het stedenbouwkundig plan rekening gehouden met het behoud van (zware) ondergrondse infrastructuur.

ad. 2 Bouwen bij de voorzieningen

De centrale ligging van het Stationskwartier in de stad en de nabijheid van voorzieningen vormen een belangrijke kwaliteit. Bestaande stedelijke voorzieningen in de omgeving zoals winkels, scholen en sociaal-maatschappelijke functies kunnen behouden blijven en efficiënter gebruikt. De historische binnenstad van Breda krijgt met de ontwikkeling van het Stationskwartier een nieuwe impuls.

Kenmerkend voor het gebied is de nieuwe OV Terminal. Met dit centrale openbaar vervoersknooppunt voldoet het plan aan het rijksbeleid om de automobilititeit terug te dringen. De gehanteerde parkeernormen onderstrepen het belang van deze openbaar vervoersknoop. De in het gebied aanwezige loop- en fietsverbindingen zijn op een logische wijze ingepast, wat het gebruik er van bevordert.

ad. 3 Bouwen in hoge dichtheid

Zuinig ruimtegebruik en beperking automobilititeit draagt bij aan een betere benutting van en draagvlak voor bestaande voorzieningen en beschermt natuur en landschap, zo constateert het Ministerie van VROM in het project (Stad en Milieu). In het Stationskwartier wordt een programma van ca. 210.000 m² gerealiseerd op een terrein van ruim 16 ha. In deze dichtheid bouwen maakt dat het grondgebruik per functie relatief klein is. Dit betekent dat op de volgende aspecten winst is te boeken in het streven naar een duurzame stedelijke ontwikkeling:

1. *Beperkte infrastructuur:* compact bouwen in een hoge dichtheid betekent dat zowel oppervlakte verharding per stedelijke functie als de andere (bijvoorbeeld ondergrondse) infrastructuur kan worden beperkt.
2. *Beperkte bouwmaterialen:* compact bouwen in een hoge dichtheid betekent dat een efficiënter gebruik van bouwmaterialen mogelijk is. Door het gemeenschappelijk gebruik van o.a. funderingen, muren is het materiaalgebruik te beperken.
3. *Beperkt energieverbruik:* de in het plan voorgestelde stedenbouwkundige opzet –compact en gesloten bouwblokken- beperkt het energieverlies en maakt de toepassing van energiebesparende systemen (bijvoorbeeld warmtekrachtkoppeling en warmte koudeopslag) mogelijk. Ten behoeve van de afscherming van het spoorweglawaaï zijn veel gebouwen in oost-west oriëntatie gesitueerd. Dit brengt als voordeel met zich mee dat via de zuidgevel een effectief rendement uit passieve zonne-energie is te realiseren.
4. *Effectieve afvalinzameling:* Het stedenbouwkundig plan biedt de mogelijkheid het gescheiden afval effectief in te zamelen. Voorzieningen hiervoor zijn in pandig danwel ondergronds gesitueerd.

ad. 4 Functiemenging

Om het beoogde stedelijk karakter van het Stationskwartier te realiseren is in het plan bewust uitgegaan van functiemenging. Met uitzondering van specifieke locaties, waar bepaalde functies niet wenselijk zijn (bijvoorbeeld woonfuncties aan het spoor) wordt in het gebied de menging van functies nagestreefd. Deze functiemenging heeft als voordeel:

1. *Verbetering van de sociale veiligheid:* De mix van openbare functies en woonfuncties bevordert de sociale veiligheid. Deze functies zijn op een dussdanige wijze in het gebied gesitueerd dat daadwerkelijk sprake zal zijn van een verbetering van de sociale veiligheid. Door de menging van functies is het mogelijk ontmoetingsplaatsen te creëren waardoor vereenzaming kan worden voorkomen en een sociaal duurzame wijk ontstaat.
2. *Dubbel gebruik voorzieningen:* De menging van functies brengt een ongelijktijdig gebruik

van de functies met zich mee; woningen vooral 's avonds en in het weekend, kantoren vooral overdag op werkdagen. Dit maakt een optimaal gebruik van blokvoorzieningen mogelijk. Ditzelfde geldt voor ruimtelijke functies als parkeren.

5.2. Milieueffectrapportage

Zoals in hoofdstuk 3 is vermeld is ten behoeve van de ontwikkeling van het Stationskwartier een m.e.r. procedure gevolgd voor de gehele Spoorzone. In dit bestemmingsplan is rekening gehouden met de uitkomsten hiervan en deze zijn als volgt weer te geven:

1. Bij alle alternatieven en varianten worden de bodemverontreinigingen gesaneerd, zodat er geen sprake is van onderscheidende zaken.
2. Duurzaam bouwen en energie maken onderdeel uit van alle alternatieven, zodat er geen van de alternatieven of varianten onderscheidend zijn.
3. Gezien het feit dat het programma en de te verwachten transportstromen per spoor bij alle alternatieven en varianten identiek zijn, is er geen sprake van onderscheidende zaken bij het milieuthema externe veiligheid.
4. Voor het milieuthema industrie- en spoorweglawaaï wordt opgemerkt dat het voorkeursalternatief, alle andere alternatieven en varianten niet onderscheidend van elkaar zijn.
5. Voor het milieuthema wegverkeerslawaaï geldt dat het voorkeursalternatief, de variant Spoorzone en de variant Stationslaan verlegd wel onderscheidend van elkaar zijn.

Variant Stationslaan verlegd

Dit is een variant die, behoudens ter hoogte van de nieuwe OV-terminal, vergelijkbaar is met het voorkeursalternatief Spoorzone. Ter plaatse van de nieuwe OV-terminal buigt de Stationslaan af en wordt als één geheel met het Speelhuisplein ontworpen en gereconstrueerd.

Bij de bestaande woningen, vallend buiten het bestemmingsplan Stationskwartier, zal de gevelbelasting ter plaatse van het deel van de Stationslaan dat wordt gereconstrueerd minder gunstig zijn ten opzichte van de autonome ontwikkeling. Voor de nieuwe geluidgevoelige bestemmingen ter plaatse van de Stationslaan voorzover die nieuw aangelegd wordt, is de gevelbelasting vergelijkbaar met het voorkeursalternatief Spoorzone.

6. Wat betreft cumulatie van de verschillende soorten geluid conform de methode Miedema laten het voorkeursalternatief en de verkeersvariant Spoorzone voor het milieuthema geluid het meest positieve beeld zien.
7. In het kader van het MER is geconcludeerd dat de beschouwde alternatieven, met enkele lokale uitzonderingen, weinig tot niet onderscheidend zijn op het aspect luchtkwaliteit. De belangrijkste conclusies zijn dat:
 - De ontwikkeling van de Spoorzone langs een van de geschetste alternatieven niet leidt tot overschrijding van de norm voor stikstofdioxide. Daarmee scoren de alternatieven overwegend neutraal ten opzichte van het nulalternatief.
 - Voor de jaargemiddelde concentratie fijn stof nergens binnen het gebied een overschrijding van de norm wordt berekend.
 - De daggemiddelde concentratie fijn stof in alle alternatieven op alle wegvakken wordt overschreden. Het oppervlak van het gebied waarin de norm wordt overschreden neemt enigszins toe als gevolg van de uitbreiding van infrastructuur maar het aantal gevoelige bestemmingen (woningen) dat binnen de beïnvloedingszone ligt, daalt. Hieruit kan worden geconcludeerd dat de verslechtering plaatsvindt op de “minst erge wegvakken” en de verbetering wordt bereikt op wegvakken waar dit leidt tot minder beïnvloede woningen.
 - De verkeersvariant Spoorzone een relatief positief beeld laat zien. Als gevolg van

de veranderende verkeersstromen wordt de gestelde norm voor fijn stof op de Speelhuislaan gehaald op 28 m¹ uit de wegas. De norm dient weliswaar op de weg zelf gehaald te worden, maar de inkrimping van de overschrijdingszones ten opzichte van het nulalternatief en het voorkeursalternatief kan wel als positief worden bestempeld. Beschouwd over het gehele plangebied verslechtert de situatie op 7 wegvakken, terwijl deze ook op 7 wegvakken verbetert.

8. Voor het milieuthema Ecologie wordt opgemerkt dat het voorkeursalternatief, de overige alternatieven en varianten niet onderscheidend van elkaar zijn.
9. Versterking groene, autoluwe en lijnvormige karakter van de Speelhuislaan.
10. De in het MER beschreven voorkeursalternatief, overige alternatieven en varianten zijn voor het milieuthema Geur niet onderscheidend van elkaar.
11. Bij het milieuthema Water zijn het voorkeursalternatief, de overige alternatieven en varianten niet onderscheidend van elkaar. Vanuit het Meest Milieuvriendelijk Alternatief wordt de suggestie gedaan om:
 - a. Afvoer van regenwater uit het noordelijk deel van het plangebied naar de Waterakkers.
 - b. Toepassing van vegetatiedaken zodat extra buffercapaciteit in het afvoersysteem ingebracht wordt waardoor het risico op wateroverlast verder wordt beperkt. Naar verwachting heeft het isolerend effect van dit soort daken ook een positieve doorwerking op de energiehuishouding.

5.3. Geluid

Geluid is één van de factoren die de beleving van de leefomgeving in belangrijke mate bepalen. Om te voorkomen dat geluidsbelasting tot aantasting van de leefbaarheid leidt zijn normen in wetten vastgelegd. Met name de Wet geluidhinder (Wgh), de Luchtvaartwet en de Wet milieubeheer (Wm) zijn in dit kader van belang. Zoals krachtens de Wet geluidhinder is voorgeschreven, is in het kader van de voorbereiding van dit bestemmingsplan akoestisch onderzoek uitgevoerd naar de, binnen de planperiode van 10 jaar, te verwachten geluidbelastingen aan de gevels van nieuw te bouwen woningen en andere geluidsgevoelige bestemmingen.

5.3.1. wegverkeerslawaaï

Nieuwe geplande gevoelige bestemmingen liggen binnen de geluidzones van de Terheijdenseweg, Terheijdenstraat, Belcrumweg, Spoorstraat, Speelhuislaan, Speelhuisplein en het nieuw aan te leggen alsmede te reconstrueren deel van de Stationslaan.

Om deze reden is een akoestisch onderzoek uitgevoerd om de gevelbelasting op de geluidgevoelige bestemmingen te bepalen. Voor de modellering van het geluidsmodel heeft als basis het Beeldkwaliteitsplan Stationskwartier (gebaseerd op het stedenbouwkundig ontwerp uit het Masterplan Centraal Breda d.d. mei 2003) gediend. De prognoses verkeersintensiteiten 2020 voor het Stationskwartier te Breda zijn aangeleverd door de afdeling Verkeer van de gemeente Breda en zijn ook gebruikt bij het opstellen van het MER Spoorzone Breda d.d. oktober 2005.

Uit akoestisch onderzoek blijkt dat de geluidsbelasting op de gevels van de bestaande woningen ter plaatse van de Speelhuislaan/ Speelhuisplein/ Stationslaan, maar overigens ook binnen het gehele plangebied, afneemt.

In het MER Spoorzone is een aantal aanbevelingen gedaan voor het verbeteren van de geluidssituatie. Deze aanbevelingen, het feit dat er een aantal planwijzigingen is doorgevoerd en het verzoek om een optimalisatie van de verkeerssituatie binnen de Spoorzone Breda te bekijken, hebben ertoe geleid dat er aanvullend akoestisch onderzoek is uitgevoerd. Hierbij is naast de huidige (geluid-)situatie (peiljaar 2007) voor een drietal verkeersvarianten de

geluidssituatie nauwkeurig in beeld gebracht.

De belangrijkste conclusies uit dit onderzoek zijn dat in vergelijking met de huidige situatie:

- I. de geluidssituatie ter plaatse van de bestaande woningen langs de Speelhuisklaan-Speelhuisklaan aanzienlijk verbetert (variërend van 5 tot 7 dB(A));
- II. de geluidssituatie ter plaatse van de bestaande woningen langs de Spoorstraat en Stationsweg aanzienlijk verbetert (variërend van 4 tot 5 dB(A));
- III. de geluidssituatie ter plaatse van de nieuw te bouwen woningen binnen het plangebied Stationskwartier varieert tussen 55 en 61 dB(A).

Ten aanzien van de laatste conclusie kan worden opgemerkt dat deze woningen zijn gelegen binnen de dubbelbestemming Geluidzone (artikel 11). In dit artikel is aangegeven dat geluidgevoelige bestemmingen, zoals woningen, niet mogen worden gerealiseerd, tenzij middels akoestisch onderzoek is aangetoond dat voldaan kan worden aan de geldende voorkeursgrenswaarden, dan wel een in later stadium te verkrijgen Hogere Waarde. Gezien de bovenstaande conclusie (de maximale grenswaarde in het kader van de Wet geluidhinder; 65 dB(A) wordt nergens overschreden) is voldoende aannemelijk dat aan deze voorwaarden kan worden voldaan. Wellicht ten overvloede wordt opgemerkt dat het hier uitgevoerde onderzoek niet gebruikt kan worden als het gevraagde nadere akoestisch onderzoek bij een aanvraag om bouwvergunning voor een concreet bouwplan.

Onderzoek:

1. Breda Stationskwartier (Akoestisch onderzoek), opgesteld door Holland Railconsult, kenmerk RP-MHA-030028737\R95007A2 d.d. 19 mei 2003.
2. Stationskwartier Breda (aanvullend akoestisch onderzoek), opgesteld door Movares (voorheen Holland Railconsult), d.d. 14 februari 2007.

5.3.2. Spoorweglawaaai

De nieuwe geplande gevoelige bestemmingen liggen binnen de geluidzones van de spoorweg "Brabantroute". Om die reden is bij de indiening van het Masterplan Centraal Breda bij het Rijk d.d. 20 mei 2003 een akoestisch onderzoek uitgevoerd om de gevelbelasting op de geluidgevoelige bestemmingen te bepalen. Hierbij is voor de bebouwing het stedenbouwkundig ontwerp uit het Masterplan Centraal Breda als uitgangspunt gebruikt. De gegevens met betrekking tot het spoorgebruik en materieel zijn gebaseerd op het Akoestisch Spoorboekje versie 2002, alsmede aanvullende gegevens van het gebruik van shuttles vanwege de HSL. De laatste gegevens zijn afkomstig van het HSL-bureau. Een en ander is gebaseerd op eerder uitgevoerde akoestische onderzoeken met betrekking tot shuttlegebruik en aanleg van mogelijke keerspooren aan de oostzijde van het station.

Door het bebouwen van de zone tussen de spoorlijn en de geprojecteerde geluidgevoelige bestemmingen zal een akoestische afscherming optreden voor de achterliggende bebouwing. Daarbij wordt opgemerkt dat de geluidafscherming in elk geval gegarandeerd is als de bouwhoogte van de eerste lijnsbebouwing (vanaf het spoor) tenminste even hoog is als het wenselijk aantal bouwlagen van de achterliggende geluidgevoelige bebouwing en als de eerste lijnsbebouwing als een nagenoeg gesloten wand wordt vormgegeven. Uit het akoestisch onderzoek blijkt dat op de gevel van de nieuwe geluidgevoelige bestemmingen, daar waar aan de bovengenoemde voorwaarden in acht zijn genomen, wordt voldaan aan de voorkeurswaarde van 57 dB(A). Daar waar de bovengenoemde voorwaarden nog niet (geheel) in acht zijn genomen, varieert het geluidniveau tussen 63 en 72 dB(A). Mocht er geen verdere afscherming worden gerealiseerd, wordt een hogere waarden-procedure gevolgd.

In de Wet geluidhinder en het daarop gebaseerde Besluit geluidhinder spoorwegen is

opgenomen dat consequenties van veranderingen aan het spoor met betrekking tot het aspect geluid moeten worden onderzocht. Omdat (na)bij het station Breda een 3^e eilandperron en een wachtpoor worden aangelegd, is een akoestisch onderzoek uitgevoerd, waarbij de geluidseffecten van dit project zijn bepaald. De belangrijkste conclusie uit dit onderzoek is dat er ten gevolge van de aanleg van een 3^e eilandperron, het wachtpoor en de toename in het treinverkeer overal sprake is van een toename van 2 tot 4 dB(A) ten opzichte van de referentie. Dit betekent dat er maatregelen moeten worden genomen om de geluidbelasting tot 65 dB(A) of lager terug te brengen. Hierbij wordt de prioriteitsvolgorde van de Wet geluidhinder (bron, overdrachtsweg en ontvanger) gevolgd. Een andere belangrijke conclusie uit het rapport is dat op een aantal plaatsen de maatregelen die door ProRail worden genomen (combinatie van raildempers en maximaal 4 meter geluidscherm) niet voldoende zijn om een gevelbelasting van 65 dB(A) (een zogenoemde gekoppelde saneringssituatie) te halen. Voor deze plaatsen wordt door ProRail een hogere waarde bij het ministerie van VROM aangevraagd. De plaatsen betreffen:

3. Frankenthalerstraat 8;
4. Kasteelplein 1-77;
5. Spoorstraat 147;
6. Spoorstraat 89 en 90;
7. Spoorstraat 115-121;
8. Spoorstraat 137-143;
9. Omegaplein 25-27 en 58-69;
10. Omegaplein 30-32 en 66-68;
11. Stationsweg 1, 3, 5 en 7.

In het MER Spoorzone is een aantal aanbevelingen gedaan voor het verbeteren van de geluidssituatie. Deze constatering, het feit dat er een aantal planwijzigingen is doorgevoerd en de benodigde integratie van het Bgs-onderzoek, hebben ertoe geleid dat er aanvullend akoestisch onderzoek is uitgevoerd. Voor de modellering van het geluidsmodel heeft als basis het Beeldkwaliteitsplan Stationskwartier (gebaseerd op het stedenbouwkundig ontwerp uit het Masterplan Centraal Breda d.d. mei 2003) gediend. De gegevens met betrekking tot het spoorgebruik en materieel zijn gebaseerd op Aswin 2006 met daarin de realisatiecijfers van 2004.

De belangrijkste conclusies uit dit onderzoek zijn dat in vergelijking met de huidige situatie:

- I. de geluidssituatie ter plaatse van de bestaande woningen langs de Speelhuuslaan/Speelhuusplein aanzienlijk verbeterd (variërend van 5 tot 15 dB(A));
- II. de geluidssituatie ter plaatse van de bestaande woningen langs de Spoorstraat en Stationsweg aanzienlijk verbeterd (variërend van 9 tot 15 dB(A));
- III. de geluidssituatie ter plaatse van de nieuw te bouwen woningen binnen het plangebied Stationskwartier varieert aan de Spoorzijde tussen 73 en 83 dB(A) en aan de van het spoor af gewende gevel tussen 49 en 63 dB(A).

Ten aanzien van de laatste conclusie kan worden opgemerkt dat deze woningen zijn gelegen binnen de dubbelbestemming Geluidszone (artikel 11). In dit artikel is aangegeven dat geluidgevoelige bestemmingen, zoals woningen, niet mogen worden gerealiseerd, tenzij middels akoestisch onderzoek is aangetoond dat voldaan kan worden aan de geldende voorkeursgrenswaarden, dan wel een nog te verkrijgen Hogere Waarde. Gezien de bovenstaande conclusie (de maximale grenswaarde in het kader van de Wet geluidhinder; 70 dB(A) aan de van het spoor af gewende gevel wordt nergens overschreden) is voldoende aannemelijk dat aan deze voorwaarden kan worden voldaan.

gezien de bovenstaande conclusie kan worden aangenomen dat aan deze voorwaarden kan worden voldaan. Wellicht ten overvloede wordt opgemerkt dat het hier uitgevoerde onderzoek niet gebruikt kan worden als het gevraagde nadere akoestisch onderzoek bij een aanvraag om bouwvergunning voor een concreet bouwplan.

Onderzoek:

1. Breda Stationskwartier (Akoestisch onderzoek), opgesteld door Holland Railconsult, kenmerk RP-MHA-030028737\R95007A2 d.d. 19 mei 2003.
2. Breda, 3^e perron en wachtpoor (Geluidsonderzoek conform Bgs), opgesteld door Holland Railconsult, kenmerk RIK-BP-060018791\R95013A1BPA d.d. 18 april 2006.
3. Stationskwartier Breda (aanvullend akoestisch onderzoek), opgesteld door Movares (voorheen Holland Railconsult), d.d. 14 februari 2007.

5.3.3. Industrielawaai

In Breda is één gezoneerd bedrijventerrein aanwezig; het bedrijventerrein Breda Noord. De nieuwe geplande gevoelige bestemmingen liggen gedeeltelijk binnen de geluidzone van het industrieterrein Breda Noord. Daarom is het akoestisch geluidmodel van het gezoneerde industrieterrein geactualiseerd. Hieruit blijkt dat de nieuwe geluidgevoelige bestemmingen zijn gelegen binnen de 55 dB(A)-contour of in de zone waar geluidniveaus tussen de 50 en 55 dB(A) optreden. Hierbij kan worden opgemerkt dat deze woningen zijn gelegen binnen de dubbelbestemming Geluidzone (artikel 11). In dit artikel is aangegeven dat geluidgevoelige bestemmingen, zoals woningen, niet mogen worden gerealiseerd, tenzij middels akoestisch onderzoek is aangetoond dat voldaan kan worden aan de geldende voorkeursgrenswaarden, dan wel een verkregen Hogere Waarde. Gezien de bovenstaande conclusie kan worden aangenomen dat aan deze voorwaarden kan worden voldaan. Wellicht ten overvloede wordt opgemerkt dat het hier uitgevoerde onderzoek niet gebruikt kan worden als het gevraagde nadere akoestisch onderzoek bij een aanvraag om bouwvergunning voor een concreet bouwplan.

5.4. Bodem

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

Bij nieuwe ontwikkelingen dient bekeken te worden of de bodem een belemmering op kan leveren voor het tot stand komen hiervan. In alle gevallen is het mogelijk om de bodem geschikt te maken voor het gewenste gebruik van een locatie. Het is echter mogelijk dat een plan financieel onuitvoerbaar wordt omdat de kosten van de sanering te hoog zijn. Om een beeld te krijgen van de bodemkwaliteit dient een bodemonderzoek uitgevoerd te worden. Indien dit niet mogelijk is kan op basis van een historisch onderzoek een verwachting worden uitgesproken over de te verwachten bodemkwaliteit

Uit de bodemonderzoeken die in het plangebied Stationskwartier zijn uitgevoerd, blijkt dat er, diffuus verspreid, in de grond zintuiglijk bodemvreemde materialen zijn waargenomen. De bodemvreemde materialen bestaan hoofdzakelijk uit puin en/of kolengruis en in mindere mate uit sintels en/of slakken. In de grond zijn over het algemeen dan ook licht verhoogde gehalten aan PAK en/of enkele zware metalen aangetoond. Daarnaast zijn diffuus verspreid in het onderzoeksgebied licht verhoogde gehalten aan minerale olie en/of EOX aangetoond. Deze verontreinigingen maken deel uit van een grootschalige diffuse bodemverontreiniging die is aangetoond in het plangebied.

Verder zijn er binnen het plangebied 15 gevallen van ernstige bodemverontreiniging vastgesteld, die bestaan uit zware metalen, minerale olie, vluchtige aromaten, PAK en/of VOCl in de grond en/of het grondwater. Deze gevallen van ernstige bodemverontreiniging zijn

naar alle waarschijnlijkheid te relateren aan de aanwezigheid van bodemvreemde materialen, morsverliezen, lekkages en andersoortige (voormalige) activiteiten op het NS-emplacement en omliggende terreinen. Daarnaast zijn de verontreinigingen (deels) te relateren aan het lozen van bedrijfsafval in de bodem.

De diverse bestemmingen die in het plangebied ontwikkeld dienen te worden, maken een sanering van deze bodemverontreinigingen noodzakelijk. Hiertoe is, in samenwerking met de SBNS (Stichting Bodemsanering Nederlandse Spoorwegen) een raamsaneringsplan opgesteld, dat ter goedkeuring is gezonden aan het bevoegd gezag. Doel van dit saneringsplan is dat na afloop van de sanering(en) het plangebied in ieder geval geschikt is voor de beoogde functies en dat de grondwaterverontreinigingen beheersbaar zijn, zodat er geen sprake is van ontoelaatbare risico's voor de volksgezondheid en het milieu. De in hoofdlijnen beschreven werkzaamheden zorgen ervoor dat de bodemsaneringen gefaseerd worden aangepakt, waardoor de verontreinigingssituatie geen belemmering vormt voor de ontwikkeling van het gebied. Omgekeerd mag de ontwikkeling (bebouwing) van het plangebied de bodemsanering(en) niet frustreren. Eind 2004 is het raamsaneringsplan door het bevoegd gezag in kader van de Wet bodembescherming goedgekeurd.

Volgens de Wet bodembescherming komen de kosten van bodemsanering voor rekening van (in voorkeursvolgorde) de veroorzaker (onder bepaalde voorwaarden), de eigenaar (eveneens onder bepaalde voorwaarden) en/of de overheid (het gemeentelijk bodemsaneringsbudget), waarbij de overheid een vangnetfunctie vervult. Op een deel van het terrein waarvan de gemeente Breda eigenaar is, heeft inmiddels een bodemsanering plaats gevonden.

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

1. Vervolgonderzoek inventarisatie milieuhygiënische bodemkwaliteit stationsomgeving NS-emplacement te Breda, opgesteld door Oranjewoud, kenmerk 8245-98045 d.d. oktober 1999.
2. Actualisatie en nader bodemonderzoek Emplacement Breda, opgesteld door Oranjewoud, kenmerk 3509-106910 d.d. december 2001.
3. Actualisatie en nader bodemonderzoek Stationskwartier Breda, opgesteld door Oranjewoud, kenmerk 3509-133973 d.d. juli 2003.
4. Raamsaneringsplan Stationskwartier Breda, opgesteld door Oranjewoud, kenmerk 6331-139636 d.d. maart 2004.

5.5. Geur

Geur kan de beleving van de leefomgeving zowel positief als negatief beïnvloeden. De waardering van geur verschilt echter ook per persoon: wat de één vindt stinken, vindt de ander lekker ruiken. Hoewel de stoffen die de geur veroorzaken geen invloed hebben op de gezondheid, kan de hinder van geur toch een negatieve invloed hebben op de volksgezondheid. Behalve voor veehouderijen is er voor geur/stank geen op een wet gebaseerd normenstelsel van kracht. Beleid kan zich baseren op de Herziene nota stankbeleid uit 1994, plus de aanpassingen daarop, verwoord in een brief van de Minister van VROM uit 1995 en het NMP 2, 3 en 4. Uitgangspunt is dat er in 2010 geen ernstig gehinderden meer mogen zijn en dat op lokaal niveau geen nieuwe gehinderden mogen ontstaan. In het kort komt één en ander erop neer dat in het kader van de milieuvergunning het bevoegde gezag het acceptabele hinderniveau rond een bedrijf bepaalt. De mate van hinder kan onder andere worden bepaald via een belevingsonderzoek, hinderenquête, klachtenregistratie enz. Planologische ontwikkelingen worden momenteel ook getoetst op het aspect geurhinder: zowel de toetsende overheid (provincie) door het vertalen van geuremissie in afstandseisen, als de industrie door het eisen van afstand aan oprukkende woonbebouwing.

Het plangebied Stationskwartier ligt binnen de invloedssfeer van de suikerfabriek CSM. In de Brochure "Bedrijven en milieuzonering" van de VNG (uitgave 1999) is ten aanzien van de categorie "suikerfabrieken met een verwerkingscapaciteit van minimaal 2.500 ton/jaar"

(SBI-Code 15.83) voor het milieuthema "Geur" een indicatieve norm van 1000 meter opgenomen. Deze norm is vastgesteld met als uitgangspunten dat aan de bron geen maatregelen zijn getroffen en dat het zou gaan om de meest geurgevoelige objecten i.c. een rustige woonwijk. Het bevoegde gezag in het kader van de Wet milieubeheer (in dit geval de provincie Noord-Brabant) bepaalt welke mate van hinder acceptabel is. De brochure van de VNG geeft verder aan dat de mate van hinder onder andere afhankelijk is van de aard van de geur en de specifieke omstandigheden. Belevingsonderzoek zou hierover meer inzicht moeten geven. Bij gebleken hinder kan het bevoegde gezag eisen dat er maatregelen moeten worden getroffen volgens het Alara-principe.

Gezien het bovenstaande is er in kader van de milieuvergunning van de CSM een aantal onderzoeken uitgevoerd. Hieruit bleek dat in het recente verleden de feitelijke geurconcentratie in de (woon)wijk met de hoogste geurbelasting (woonwijk Belcrum direct ten noorden gelegen van het plangebied Stationskwartier) ca. 20 ge/m³ bedroeg. CSM gaf in het bedrijfsmilieuplan aan in 2003 maatregelen te zullen nemen om deze situatie terug te brengen naar 15 ge/m³. Echter, door het bevoegde gezag werd bij het komen tot een nieuwe Wet milieubeheervergunning gesteld dat de grens van de aanvaardbare geurconcentratie van suikerfabrieken ligt op 5 ge/m³. Dit heeft tot gevolg gehad dat de nieuwe milieuvergunning tot op heden niet tot stand is gekomen. Inmiddels heeft de CSM aangegeven dat de suikerproductie (bietenverwerking) in Breda zal worden gestaakt. Dit besluit is geëffectueerd door ontmanteling van de productiefaciliteiten, waarmee in juni 2005 een aanvang is gemaakt. De suikerverwerkende industrie, de zogenaamde specialities, blijft evenwel operationeel. Door deze bedrijfssluiting verandert de categorie volgens de Brochure "Bedrijven en milieuzonering" naar SBI-Code 15.84.2 (Suikerwerkfabrieken zonder suiker branden). Een en ander leidt ertoe dat herziening van de milieuvergunning aan de orde is.

In de planvorming is rekening gehouden met de resterende, nog definitief te bepalen, geurcontour van CSM die zal worden vastgelegd in de nog te verlenen milieuvergunning, die is gebaseerd op de huidige activiteiten. Binnen de GD2-bestemming wordt geanticipeerd op de nieuwe geurcontour. In het plangebied ligt, naast het personenverkeer, het accent op zakendoen en dienstverlening. De binnen het gebied geplande woningen sluiten aan de noordzijde aan op de wijk Belcrum en middels een mix van wonen en voorzieningen aan de zuidzijde aan op de Spoorbuurt. In een dergelijke dynamische omgeving is de acceptatie van eventuele (geur)hinder over het algemeen hoger, zodat aannemelijk is dat realisatie van het programma, zoals opgenomen in het bestemmingsplan, resulteert in een acceptabel woon- en werkklimaat.

Onderzoek:

1. Urbis Spoorzone Breda, opgesteld door TNO Preventie en Gezondheid, kenmerk 2001.125 d.d. juni 2001.

5.6. Luchtkwaliteit

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

In augustus 2005 is het Besluit luchtkwaliteit 2005 (Blk) in werking getreden. Het Besluit luchtkwaliteit 2005 is een implementatie van de Europese regelgeving uit 1996, en bevat luchtkwaliteitsnormen voor onder andere de stoffen zwaveldioxide, stikstofoxiden en stikstofdioxide, zwevende deeltjes (fijn stof (PM₁₀)), lood, koolmonoxide en benzeen. In dit

besluit is een expliciete koppeling gelegd tussen het luchtkwaliteitsbeleid en het beleid op het gebied van de ruimtelijke ordening en verkeer en vervoer. Bij het maken van ruimtelijke orderings- en verkeers-/vervoersplannen moeten de gevolgen voor de luchtkwaliteit meewegen. Daarom is bij bouwplannen de bepaling van de luchtkwaliteit verplicht. In het Besluit luchtkwaliteit staan normen voor de kwaliteit van de buitenlucht. Deze normen zijn gedefinieerd als:

1. grenswaarde
2. plandrempels
3. alarmdrempels

De beoordeling van de luchtkwaliteit geschiedt met behulp van modelinstrumentarium en aan de hand van informatie van provincie, Rijkswaterstaat en RIVM. Bij bestemmings- en verkeersplannen wordt verwacht dat het aspect luchtkwaliteit vanaf het begin van het traject aandacht krijgt en dat expliciet wordt getoetst aan grenswaarden. Is de verwachting dat het plan zal leiden tot een overschrijding van normen, dan dient naar een zodanig alternatief gezocht te worden dat de luchtkwaliteit overeenkomt met de eisen.

Aangezien in het MER Spoorzone werd geconcludeerd dat er op het gebied van Luchtkwaliteit binnen het plangebied Spoorzone mogelijk overschrijdingen van de grenswaarden waren, is in 2006 aanvullend onderzoek verricht naar de luchtkwaliteit binnen het plangebied Spoorzone (inclusief deelgebied Stationskwartier). De belangrijkste conclusies uit dit onderzoek zijn:

1. De grenswaarden voor buitenlucht worden voor NO₂ in geen enkele situatie overschreden. Zowel voor de huidige situatie als autonome situatie en situatie planrealisatie voor de jaren 2010 en 2020, blijft de jaargemiddelde waarde voor de NO₂ concentratie onder de grenswaarde van 40 µg/m³ en de uurgemiddelde waarde ver onder de grenswaarde van 200 µg/m³.
2. De jaargemiddelde concentratie PM₁₀ blijft eveneens in alle berekende situaties onder de grenswaarde van 40 µg/m³. Het maximale aantal overschrijdingen van de daggemiddelde grenswaarde overschrijdt alleen in 2005 de toegestane 35 maal per jaar. Deze overschrijding vindt met name plaats op en langs de Belcrumweg, Crogtijk, Nieuwe Kadijk. Het maximum aantal overschrijdingsdagen in 2005 bedraagt 45. In de jaren 2010 en 2020 bedraagt het maximaal aantal overschrijdingsdagen respectievelijk 20 en 16 hetgeen ruim onder de norm ligt.
3. De luchtkwaliteit in het studiegebied Spoorzone wordt in de eerste plaats bepaald door de achtergrondconcentratie van NO₂ en PM₁₀
4. De bijdrage van de lokale bronnen op de luchtkwaliteit in 2020 is beperkt tot maximaal 10% voor PM₁₀ en 24% voor NO₂. De verschillen tussen de autonome situatie en de drie varianten voor de planrealisatie zijn zeer klein. De jaargemiddelde concentraties gemiddeld over het studiegebied zijn voor alle situaties voor PM₁₀ en NO₂ gelijk.
5. De varianten op de planrealisatie 2020 verschillen vooral in verkeersintensiteit op de Verlengde Stationslaan en de Terheijdenseweg. Hierdoor worden op deze wegen geringe verschillen in de bronbijdragen berekend. De bronbijdrage van verkeer op de Stationslaan neemt af in de volgorde: Voorkeursvariant, knip Terheijdenseweg, knip Stationslaan. De bronbijdrage van verkeer op de Terheijdenseweg is alleen zichtbaar bij de Voorkeursvariant.

Voor een gedetailleerder overzicht van de uitgangspunten en conclusies van het luchtkwaliteitsonderzoek wordt verwezen naar de rapportage opgesteld door KEMA Nederland.

Voor een verdere verbetering van de luchtkwaliteit heeft de gemeente Breda een Luchtkwaliteit plan Breda 2006-2009 opgesteld. Hierin wordt een veelheid aan maatregelen beschreven en overwogen om de luchtkwaliteit binnen Breda verder en blijvend te verbeteren. Korthedshalve wordt verwezen naar dit Luchtkwaliteitsplan Breda 2006-2009.

Onderzoek:

1. Luchtkwaliteit Breda Spoorzone, opgesteld door KEMA Nederland BV, kenmerk 30630201-TOS/MEC 06-9396 d.d. juli 2006.

5.7. Externe veiligheid

Algemeen

Externe veiligheid heeft betrekking op de risico's die mensen lopen ten gevolge van mogelijke ongelukken met gevaarlijke stoffen bij bedrijven en transportverbindingen (wegen, spoorwegen, waterwegen en buisleidingen). Omdat de gevolgen van een ongeluk met gevaarlijke stoffen groot kunnen zijn, zijn de aanvaardbare risico's vastgelegd in diverse besluiten en regelingen. De belangrijkste zijn:

1. Circulaire Zonering langs hogedruk aardgastransportleidingen van 1984;
2. Circulaire Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen van 2004;
3. Besluit externe veiligheid inrichtingen van 2004.

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

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

Het groepsrisico is een maat voor de kans dat een bepaald aantal mensen overlijdt als direct gevolg van een ongeval met gevaarlijke stoffen. De hoogte van het groepsrisico hangt af van:

1. de kans op een ongeval;
2. het effect van het ongeval;
3. het aantal personen dat in de omgeving van de bron (inrichting of transportroute) verblijft;
4. de mate waarin de personen in de omgeving beschermd zijn tegen de gevolgen van een ongeluk.

Het groepsrisico wordt weergegeven in een grafiek met op de horizontale as het aantal dodelijke slachtoffers en op de verticale as de kans per jaar op tenminste dat aantal slachtoffers. Welke kans nog acceptabel geacht wordt, is afhankelijk van de omvang van de calamiteit.

Het groepsrisico laat zich niet in de vorm van een risicocontour op een kaart weergeven, maar kan wel worden vertaald in een dichtheid van personen per hectare. Hoe meer personen per hectare in het invloedsgebied van een hier bedoeld ongeval aanwezig zijn, hoe groter het

aantal (potentiële) slachtoffers is. Het ijkpunt, waarbinnen gezocht moet worden naar maatschappelijk aanvaardbare grenzen, voor het groepsrisico is vastgelegd in een oriëntatiewaarde. Langs transportverbindingen zijn de oriëntatiewaarden 10^{-4} per jaar voor 10 slachtoffers, 10^{-6} per jaar voor 100 slachtoffers, 10^{-8} per jaar voor 1000 slachtoffers etc.

Op grond van artikel 13 van het Besluit externe veiligheid inrichtingen is het vereist invulling te geven aan de Verantwoordingsplicht bij het opstellen van een bestemmingsplan als het plangebied is gelegen binnen het invloedsgebied van een risicobron. Voor het groepsrisico ten gevolge van transportbronnen is de Circulaire Risiconormering Vervoer Gevaarlijke Stoffen gepubliceerd. Ook deze circulaire kent het principe van de verantwoordingsplicht.

In het plangebied moet rekening worden gehouden met het vervoer van gevaarlijke stoffen per spoor (via de Brabantroute) en een hoge druk aardgastransportleiding met een ontwerpdruk van 25 bar, een diameter van 12" en een wanddikte van 7 mm.

Transport per spoor

Voor het vervoer van gevaarlijke stoffen per spoor zijn in het verleden diverse onderzoeken uitgevoerd, maar voor dit bestemmingsplan zijn de volgende risicoanalyses van belang:

1. Risicoanalyse "Externe veiligheid Stationskwartier Breda", ten behoeve van de indiening van het Masterplan Centraal Breda bij het ministerie van VROM (TNO-rapport d.d. augustus 2003, kenmerk 34153);
2. Risicoanalyse "Risicoberekeningen NSP Breda" (TNO-rapport d.d. september 2003);
3. Risicoanalyse "NSP Breda, invoering maatregelen Ketenstudies" (TNO-rapport d.d. december 2004, kenmerk 2004RMV/447/36075/bak).

Risicoanalyse "Externe veiligheid Stationskwartier Breda"

Dit onderzoek is uitgevoerd om voor verschillende varianten en mogelijk te nemen maatregelen voor de ontwikkeling van het Stationskwartier de externe veiligheidssituatie in beeld te brengen.

Bij deze berekeningen is voor de transportgegevens in de huidige situatie gebruik gemaakt van realisatiecijfers van 2001 (zie tabel 1) en voor de toekomstige situatie van vervoersprognoses die door ProRail zijn afgegeven (zie tabel 2).

Voor de bevolkingsgegevens zijn dezelfde uitgangspunten gebruikt als bij de studie uit 2001.

Tabel 1, realisatiecijfers 2001.

Stofcategorie	Beschrijving	Wagens/jaar
A	Brandbaar gas, bijvoorbeeld LPG	6.200
B2	Giftig gas, bijvoorbeeld Ammoniak	350
B3	Zeer giftig gas, bijvoorbeeld Chloor	0
C3	Zeer brandbare vloeistof, bijvoorbeeld Benzine	7.950
D3	Giftige vloeistof, bijvoorbeeld Acrylnitril	650
D4	Zeer giftige vloeistof, bijvoorbeeld Fluorwaterstof	700

Tabel 2, vervoersprognoses 2010/2015.

Stofcategorie	Beschrijving	Wagens/jaar
A	Brandbaar gas, bijvoorbeeld LPG	12.600
B2	Giftig gas, bijvoorbeeld Ammoniak	1.250
B3	Zeer giftig gas, bijvoorbeeld Chloor	0
C3	Zeer brandbare vloeistof, bijvoorbeeld Benzine	1.250
D3	Giftige vloeistof, bijvoorbeeld Acrylnitril	2.300
D4	Zeer giftige vloeistof, bijvoorbeeld Fluorwaterstof	1.450

Uit de met deze gegevens uitgevoerde berekeningen bleek dat er in de huidige situatie sprake is van een PR-contour (10^{-6}), maar dat binnen deze contour geen (beperkt) kwetsbare bestemmingen zijn gelegen. Voor het GR geldt dat de oriëntatiewaarde niet wordt overschreden.

Voor de toekomstige situatie (na realisatie van de HSL-aansluiting en de in het Masterplan Centraal Breda beschreven stedenbouwkundige ontwikkeling) wordt de risicocontour groter, maar geldt nog steeds dat binnen deze contour geen (beperkt) kwetsbare bestemmingen zijn gelegen. Voor het GR geldt dat de oriëntatiewaarde met een factor 4,5 wordt overschreden.

Verder zijn in het rapport ook een 14-tal varianten bekeken en berekend, om gevoel te krijgen bij maatregelen die kunnen worden genomen om de risicocontour te verkleinen en het GR te verlagen. Hieruit blijkt een aantal maatregelen (bijvoorbeeld "chloormaatregelen", goederenvervoer met lage snelheid en grote verlaging van het aantal transportbewegingen) te kunnen zorgen voor aanzienlijke verlaging van de risico's. Overigens gaat het hierbij met name om maatregelen die ook in het project "Integrale ketenstudies ammoniak, chloor en LPG", uitgevoerd in opdracht van vijf ministeries (BZK, EZ, SZW, V&W en VROM), nadrukkelijk aan de orde zijn gekomen.

Risicoanalyse "Risicoberekeningen NSP Breda"

Voor het opstellen van de Toetsbrief NSP Breda zijn in opdracht van het ministerie van VROM in september 2003 risicoberekeningen (TNO-rapport d.d. 24 september 2003) uitgevoerd, waarbij het PR en GR voor een drietal scenario's (uitgaande dat de HSL-aansluiting en het Masterplan Centraal Breda zijn gerealiseerd) is bepaald.

1. Transport met hoge snelheid (> 40 km/uur);
2. Transport met lage snelheid (< 40 km/uur);
3. Lage snelheid tussen 24:00 en 06:00 uur, rest hoge snelheid.

Hierbij zijn als transportgegevens de cijfers gebruikt zoals in tabel 3 zijn omschreven en zijn voor de bevolkingsgegevens dezelfde uitgangspunten gebruikt als bij de studie uit 2003.

Tabel 3, vervoersprognoses 2010/2015.

Stofcategorie	Beschrijving	Wagens/jaar
A	Brandbaar gas, bijvoorbeeld LPG (in bloktreinen)	3.850
A	Brandbaar gas, bijvoorbeeld LPG (in bonte treinen)	550
B2	Giftig gas, bijvoorbeeld Ammoniak	100
B3	Zeer giftig gas, bijvoorbeeld Chloor	0
C3	Zeer brandbare vloeistof, bijvoorbeeld Benzine	200
D3	Giftige vloeistof, bijvoorbeeld Acrylnitril	1.150
D4	Zeer giftige vloeistof, bijvoorbeeld Fluorwaterstof	300

Uit de met deze vervoersgegevens uitgevoerde berekeningen bleek dat er in de toekomstige situatie geen sprake meer is van een PR-contour (10^{-6}). Voor het GR geldt dat de berekende waarde precies op de oriëntatiewaarde uitkomt.

Risicoanalyse "NSP Breda, invoering maatregelen Ketenstudies"

In 2004 zijn de berekeningen uit 2003 voor de huidige en toekomstige situatie nogmaals uitgevoerd, aangezien op 26 april 2004 door de Minister van Verkeer en Waterstaat de beleidsvrije marktprognoses van ProRail (kenmerk PrP/2003/183 d.d. 5 december 2003, zie

tabel 4) aan de Tweede Kamer zijn gestuurd. Daarmee is duidelijkheid ontstaan over de te hanteren gegevens. Deze beleidsvrije marktprognoses laten voor het transport van gevaarlijke stoffen over het Brabantspoor weer een ander beeld zien dan de prognoses die voor de berekeningen in 2003 zijn gebruikt.

Tabel 4, beleidsvrije marktprognoses.

Stofcategorie	Beschrijving	Wagens/jaar
A	Brandbaar gas, bijvoorbeeld LPG	4.400
B2	Giftig gas, bijvoorbeeld Ammoniak	0
B3	Zeer giftig gas, bijvoorbeeld Chloor	0
C3	Zeer brandbare vloeistof, bijvoorbeeld Benzine	0
D3	Giftige vloeistof, bijvoorbeeld Acrylnitril	1.150
D4	Zeer giftige vloeistof, bijvoorbeeld Fluorwaterstof	300

Uit de resultaten van deze berekeningen blijkt dat er geen risicocontour (10^{-6}) meer aanwezig is en dat het GR een lichte overschrijding (tot maximaal 1,7 maal) van de oriëntatiewaarde laat zien.

De stijging van de GR-waarde wordt voor een klein deel veroorzaakt door de aanpassingen in het stedenbouwkundige plan voor het Stationskwartier en de daarmee veranderende aanwezigheidsgegevens, maar de belangrijkste oorzaak van deze stijging zijn de veranderende aanwezigheidsgegevens in de aangrenzende deelgebieden (Drie Hoefijzers en Zoete inval).

De overschrijding van de oriëntatiewaarde voor het GR betekent dat in ieder geval de Rampenbestrijdingsplannen en aanvalsplannen van de brandweer moeten worden aangepast om te proberen ernstige gevolgen van een calamiteit te voorkomen. Verder zal de gemeente Breda zich inzetten om middels overleg met de ministeries van VROM en V&W het vervoer van gevaarlijke stoffen via de Brabante route verder te verlagen en door de verdere invulling van de stedenbouwkundige opzet en het nemen van preventieve maatregelen de risico's voor de aanwezigen te verlagen. Met dit alles is de verwachting dat voor het einde van de planperiode de waarde voor het GR tot ruim onder de oriëntatiewaarde zal zijn gedaald, realistisch te noemen.

Ondanks deze waarschijnlijke toekomstige daling van het GR onder de oriëntatiewaarde moet vanuit de wet- en regelgeving de verandering van het GR worden verantwoord, hetgeen onderstaand is gebeurd.

Verantwoording GroepsRisico

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

Mogelijke alternatieven

In het SRUP (1995), een nadere uitwerking van het streekplan op het niveau van de stadsregio, wordt een voorkeur uitgesproken voor woningbouwontwikkeling die leidt tot een verdere verdichting van het bestaand stedelijk gebied. Een toekomstige uitbreiding van het stadsregionale voorziening pakket en de mogelijkheden voor intensieve vormen van bedrijvigheid en woningbouw ziet de regio vooral in de Spoorzone gelokaliseerd.

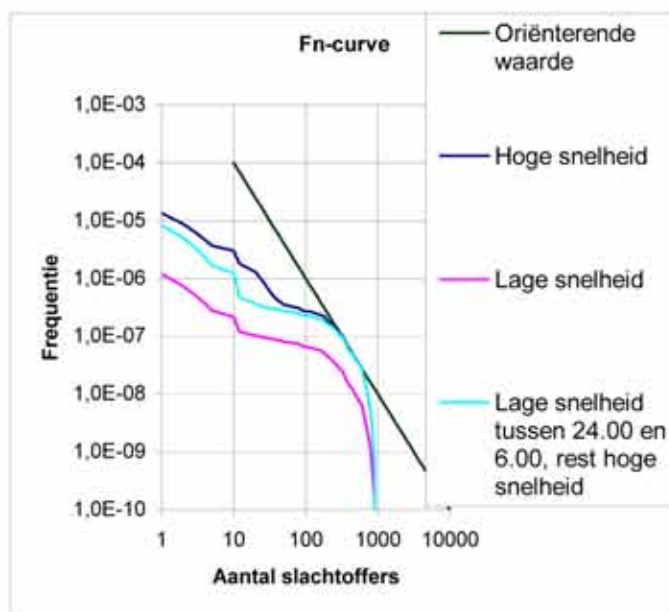
De plannen rond het station Breda zijn in 1998 door de Tweede Kamer voorlopig geplaatst op

de lijst van Nieuwe Sleutelprojecten (stationsontwikkelingsprojecten van internationale betekenis). Deze status leidt al snel tot een verkenning van de mogelijkheden en kansen voor de ontwikkeling van de Spoorzone tot een toplocatie voor de functies wonen, werken en voorzieningen en een internationaal transferium. Uit deze verkenning (Breda 2000) blijkt dat de ontwikkeling van het Sleutelproject Breda kansrijk is en in overeenstemming met de doelstellingen van de rijksoverheid. In januari 2000 wordt het project daarom definitief toegevoegd aan de lijst van Nieuwe Sleutelprojecten.

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



Risico-contour



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

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

Zelfredzaamheid

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

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

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

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

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

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

Beheersbaarheid/bestrijdbaarheid

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

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

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

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

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

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

Ten aanzien van de transportgegevens is in de huidige situatie uitgegaan van realisatiecijfers 2001. Voor de situatie in 2010/2015 is uitgegaan van de beleidsvrije marktprognoses van ProRail. Dit leidt voor het PR ertoe dat in de huidige situatie sprake is van een risicocontour, maar dat binnen deze contour geen (beperkt) kwetsbare objecten zijn gelegen. Voor de toekomstige situatie is er geen sprake van een risicocontour, hetgeen wordt veroorzaakt door de ingebruikname van de Betuweroute. Hierdoor zal bij de ingebruikname van de Betuweroute (2007) een aanzienlijk deel van het vervoer van brandbare gassen en andere gevaarlijke stoffen over de Brabantroute met als eindbestemming Duitsland via deze nieuwe route worden afgewikkeld.

Uit de berekening van het GR blijkt dat er in de huidige situatie sprake is van een lichte

overschrijding van de oriëntatiewaarde voor het GR, maar dat deze waarde in de toekomstige situatie daalt tot de oriëntatiewaarde. Dus ondanks de herontwikkeling van het plangebied, waarbij een aanzienlijke hoeveelheid bebouwing en daarmee mensen aan het gebied wordt toegevoegd, neemt het GR af. Dit wordt, net als bij het PR, veroorzaakt door de ingebruikname van de Betuweroute.

Doorvertaling van de in de Ketenstudies LPG, Ammoniak en Chloor onderzochte maatregelen (bijvoorbeeld naar wet- en regelgeving zal de GR-waarde verder laten afnemen, maar dit zijn nog geen vaststaande maatregelen.

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

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

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

In de Voorschriften zijn de ruimtelijk relevante elementen van deze maatregelen nader juridisch vastgelegd. Omdat op voorhand niet aangegeven kan worden hoe bouwplannen, vluchtroutes en andere zaken zullen worden en hoe ze ten opzicht van elkaar zijn gesitueerd, wordt aan het College de bevoegdheid gegeven nadere eisen te stellen met betrekking tot bouwkundige aspecten.

Ter verkleining van het risico ten gevolge van transport van gevaarlijke stoffen per spoor blijft de gemeente Breda de Europese, landelijke en provinciale ontwikkelingen nauwgezet volgen. Komen uit deze ontwikkelingen maatregelen die maatschappelijk en financieel verantwoord zijn, zullen deze worden doorgevoerd.

Aardgastransportleiding

Door het plangebied loopt een hogedruk aardgastransportleiding (diameter 12", druk 25 bar). De leiding is getoetst aan de Notitie "Externe Veiligheid langs Transportverbindingen". In deze notitie wordt verwezen naar de circulaire van VROM betreffende "Zonering rond hogedruk aardgastransportleidingen". Om te voldoen aan de normering van het Plaatsgebonden Risico is het –op grond van de toetsing- niet mogelijk binnen een straal van 14 meter van het hart van de leiding (beperkt) kwetsbare bestemmingen te realiseren.

Daarnaast gelden de volgende algemene bepalingen. Binnen 4 meter aan weerszijde van de gastransportleiding (het zogenoemde zakelijk recht) dienen alle handelingen achterwege te blijven die een veilig en bedrijfszeker gastransport in gevaar kunnen brengen. Hierbij valt te denken aan:

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

5.8. Water

Water heeft zowel positieve als negatieve facetten. Op de eerste plaats is de beschikbaarheid van voldoende water van voldoende kwaliteit essentieel voor het voortbestaan van zowel mens, dier en plant. Veel mensen recreëren graag op, aan en in het water. Woningen aan het water zijn over het algemeen zeer gewild. Kortom water wordt in veel gevallen positief gewaardeerd. Water kan echter ook een bedreiging vormen. Op momenten dat het watersysteem als gevolg van regenval in korte tijd meer water moet verwerken dan het aan kan, leidt dit tot overstromingen. Te veel vocht in woningen kan leiden tot gezondheidsklachten. Daarnaast bestaat het gevaar dat de waterkwaliteit wordt aangetast waardoor de beschikbaarheid van drinkwater in het geding komt. Ook een tekort aan water kan problemen veroorzaken. Door de versnelde afvoer van water uit de hoger gelegen gebieden ten gevolge van het graven van sloten en het rechte trekken van sloten en door het oppompen van grondwater, is de grondwaterstand de afgelopen jaren gedaald. Ten gevolge van deze "verdroging" wordt het voortbestaan van waardevolle "natte natuur" bedreigd. Daarnaast is de aanvulling van het grondwater ten behoeve van drinkwater in het gedrang.

Ten westen van het plangebied is de rivier 'de Mark' gelegen. Nabij het plangebied is, in het Liniepark, de Linievijver gelegen. In het plangebied zelf is geen oppervlaktewater aanwezig. In de huidige situatie bestaat een groot deel van het plangebied uit verhard oppervlak. Na realisatie van de plannen zal het aandeel verharding toenemen.

In het Nationaal Bestuursakkoord water (NBW) zijn normen opgesteld waaraan stedelijk oppervlaktewater dient te voldoen. Hierbij is de norm voor stedelijk gebied dat bij een bui die zich statistisch eens per 100 jaar voordoet er niet geen inundatie op mag treden. In het NBW wordt de volgende voorkeursvolgorde gehanteerd:

1. vasthouden;
2. bergen;
3. afvoeren.

Op dit moment heeft de Mark een overstromingskans van eens per 50 jaar, en na realisatie van de vierde bergboezem eens per 100 jaar. De bovenkant van de kades van de Mark liggen op +1,85 m¹ NAP. Watergangen die gevoed worden door afvoer van het projectgebied moeten voldoen aan de eis dat bij een bui die zich statistisch eens per 100 jaar voordoet er niet geen inundatie op mag treden. De putdekselhoogte is gemiddeld + 2,20 m¹ NAP. Dit is hoger dan

de waterstand van de Mark die eens per 100 jaar zal voor komen. De gemiddelde putdekselhoogte van +2,20 m¹. NAP wordt aanbevolen als toekomstige maaiveldhoogte en wegpeil. Het vloerpeil zal 15-20 cm boven het wegpeil gerealiseerd worden. Gezien het plan om halfverdiepte parkeergarages te realiseren, kan een grotere maaiveldhoogte nodig zijn om te voorkomen dat de parkeergarage zich in het grondwater bevindt.

Om de doelstelling van “waterneutraal” te bereiken, dienen verharde oppervlakten te worden afgekoppeld. Dit betekent dat het regenwater niet via de riolering wordt afgevoerd maar ter plaatse wordt geborgen. Het verdient de voorkeur om het regenwater te infiltreren naar het grondwater. Indien dit echter niet mogelijk is omdat de grondwaterstand te hoog is of de doorlatendheid van de bodem onvoldoende is, dient het grondwater te worden geborgen in een retentievoorziening. Het doel van een retentievoorziening is om het water tijdelijk op te slaan en geleidelijk te laten wegstromen, zodat het water niet in een keer wordt afgevoerd met als gevolg wateroverlast in lager gelegen gebieden. De bekendste vorm van een waterberging is een vijver. Er zijn echter ook andere mogelijkheden om water te bergen, zoals een ondergrondse bak, op het dak, aquaflow etc.

Om de kwaliteit van het grondwater en het oppervlaktewater te beschermen dienen voor daken, goten en overige regenwatervoorzieningen en wegverhardingen bij voorkeur niet-uitlogende bouwmaterialen te worden gebruikt.

Het plangebied is in de huidige situatie grotendeels gemengd gerioleerd. Wanneer tijdens hevige neerslag het gemengde rioolstelsel niet in staat is het totale aanbod van regenwater en droogweerafvoer af te voeren naar de RWZI, wordt het overtollige water via een aantal overstorten geloosd op de Singel of de rivier de Mark.

Voor de toekomstige situatie van de Spoorzone (incl. het plangebied Stationskwartier) is in samenwerking met het waterschap Brabantse Delta een waterhuishoudkundig plan opgesteld (Waterhuishoudkundig plan Witteveen + Bos, projectcode Br467 d.d. 11 juli 2005). Bij het vaststellen van waterbergingsmogelijkheden is eerst gekeken of binnen het plangebied Stationskwartier infiltratie en berging in de bodem mogelijk is. Dit blijkt, door onder andere geplande ondergrondse parkeervoorzieningen en het feit dat alle wegen hoofdwegen zijn die voorzien zijn van asfaltverharding, niet mogelijk. Vervolgens is gekeken of open waterberging een oplossing kan bieden. Voor het noordelijke deel van het Stationskwartier (ten noorden van het spoor) kan dit ten dele worden gerealiseerd in de bestaande en verlengde (onderdeel van de planvorming Spoorzone) Belcrumhaven. Voor het zuidelijke deel zal een andere oplossing moeten worden gezocht. Om deze reden is ervoor gekozen om voor het plangebied Stationskwartier de volgende bergingsvormen te gaan hanteren:

1. Afvoer naar oppervlaktewater in ander deelgebied;
2. Afvoer naar de rivier de Mark met compenserende waterberging in de Emerput of Stuhlemeyerput.

Onderzoek:

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

5.9. Ecologie, Flora en Faunatoets

Ecologie

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

Voor het plangebied Stationskwartier is een quick scan in kader van de Flora- en faunawet uitgevoerd, hetgeen een beoordeling van de huidige aanwezigheid van beschermde soorten planten en dieren in het plangebied en de directe omgeving betreft. De quick scan vindt plaats op grond van bronnenonderzoek en terreinbezoek en betreft geen veldinventarisatie. De belangrijkste conclusies uit de quick scan zijn dat de voorgenomen ingreep:

1. geen negatief effect zal hebben op de duurzame instandhouding van beschermde planten;
2. naar verwachting een beperkt negatief effect hebben op de duurzame instandhouding van zoogdieren;
3. beperkt zal blijven tot een geringe afname van stedelijke habitats, nu ook kale bodems en grote gebouwen broedlocaties zullen blijven bieden;
4. Een andere belangrijke conclusie uit de quick scan is dat geen van de aangetroffen plant- of diersoorten behoren tot de beschermde soorten genoemd in bijlage IV van de EU-Habitatrichtlijn, waardoor geen ontheffing hoeft te worden aangevraagd.

Onderzoek:

Beoordeling beschermde soorten Stationskwartier Breda, quick scan in het kader van de Flora- en faunawet, opgesteld door Bureau Waardenburg BV, kenmerk 04-071 d.d. 27 mei 2004.

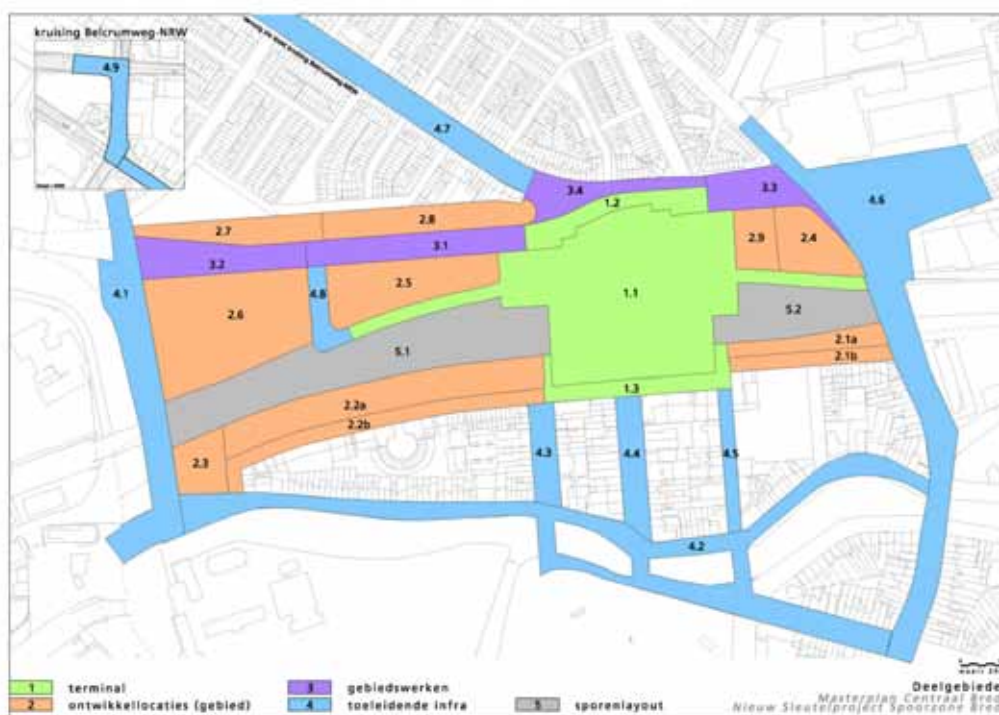
6. Economische uitvoerbaarheid

Inleiding

Doelstelling van dit hoofdstuk is het verschaffen van inzicht in de financieel economische haalbaarheid van het Stationskwartier Centraal Breda. Het sluit nauw aan bij hoofdstuk 5 van het Masterplan Centraal Breda, dat op 20 mei 2003 aan de ministeries van VROM en V&W is aangeboden en vormt in feite een nadere verduidelijking en detaillering van de haalbaarheidsaspecten zoals deze in het Realisatieplan Centraal Breda zijn opgenomen.

6.1. Plangebied

In de intentieovereenkomst met het Ministerie van Verkeer en Waterstaat en het Ministerie van VROM d.d. 13 februari 2002 en de planovereenkomst met NS Vastgoed d.d. 13 februari 2002 is vastgelegd welk gebied is aangewezen als Nieuw Sleutelproject Spoorzone Breda. In onderstaande situatietekening is weergegeven welk gebied in de intentieovereenkomst en de planovereenkomst is aangewezen als studiegebied Nieuw Sleutelproject Spoorzone Breda respectievelijk welk gebied is aangewezen als plangebied Masterplan Centraal Breda en welk gebied derhalve de afbakening vormt van deze haalbaarheidsanalyse. De plangrenzen van dit bestemmingsplan vallen geheel binnen het plangebied van het NSP.



De eigendomssituatie in het plangebied is erg overzichtelijk en laat zich samengevat als volgt vertalen:

- I. NS Vastgoed BV is eigenaar van o.a. de parkeerterreinen ten zuiden van de sporenlay-out, het Mercurehotel, delen aansluitend aan het laaggelegen emplacement en bedrijfsobjecten in het westelijk deel van het plangebied;
- II. ProRail is eigenaar van de sporenlay-out en het lager gelegen goederenemplacement;

- III. De Gemeente Breda is eigenaar van de openbare ruimte, een aantal panden aan de Speelhuuslaan en het Speelhuusplein en van een terrein in het zuidwesten op de kruising Belcrumweg/Singel;
- IV. Een particuliere ontwikkelaar is eigenaar van twee bedrijfsobjecten;
- V. Essent is eigenaar van een trafostation.

6.2. Methodiek

Voor de bepaling van de financieel economische haalbaarheid van het Masterplan Centraal Breda is een model ingericht met vier samenhangende deelexploitaties:

1. Vastgoedexploitatie gebied:
Het betreft alle vastgoedontwikkelingen in het gebied; alle deelplangebieden met uitzondering van deelplangebied de OV-Terminal.
Als gevolg van de bestemmingswijziging van de grond stijgt de grondwaarde in het ontwikkelgebied. Deze grondwaarde is residueel bepaald: de opbrengstwaarde van het vastgoed minus de kosten om het vastgoed te maken (inclusief een markconforme marge voor de projectontwikkelaar) leiden tot de grondwaarde. De residuele grondwaarde die wordt gerealiseerd, wordt door de projectontwikkelaar rechtstreeks als dekkingsbron ingezet voor de investeringen in de grondexploitatie;
2. Grondexploitatie gebied:
Onder de grondexploitatie vallen alle activiteiten die ondernomen moeten worden om de vastgoedontwikkeling mogelijk te maken (exclusief de OV-terminal), het openbaar gebied aan te leggen en om het gebied zo optimaal en kwalitatief mogelijk te ontsluiten. Tot de grondexploitatie behoren het verwerven en bouwrijp maken van de locatie alsmede het aanleggen van de gebiedsinfrastructuur en de toeleidende infrastructuur. Dekking van de kosten die deze activiteiten met zich meebrengen wordt gevonden in de residuele grondwaarde uit de vastgoedontwikkeling en publieke middelen, o.a. ten behoeve van de toeleidende infrastructuur (investeringsplan gemeente en bijzondere doeluitkering van provincie) en de kwaliteit van de openbare ruimte (NSP-1).
Het geraamd voordelig resultaat van de gebiedsexploitatie wordt rechtstreeks ten bate gebracht van de OV-Terminalexploitatie ter dekking van de investeringen in het transferdeel van de OV-Terminal.
3. Vastgoedexploitatie OV-Terminal:
Het betreft alle vastgoedontwikkelingen in het OV-Terminalcomplex.
Ook in dit geval wordt per functie de residuele grondwaarde bepaald, die vervolgens rechtstreeks wordt ingezet als dekkingsbron voor de investeringen in de OV-Terminalexploitatie.
4. OV-Terminalexploitatie:
De OV-Terminal bestaat enerzijds uit publieke onderdelen (de transferfunctie) en anderzijds uit private onderdelen (commercie/voorzieningen en parkeerplaatsen ten behoeve van de reizigers).

Voor de kosten van de publieke delen moet dekking gevonden worden uit de volgende publieke middelen:

- a. Het MIT van het ministerie van V&W voor het basis treinstation;
- b. Bijzondere doeluitkering van de provincie voor het basis busstation;
- c. Investeringsplan gemeente voor het basis busstation;
- d. NSP 2-geld van het ministerie van VROM voor de kwaliteit van de transferfunctie;
- e. Ontwikkelingsfonds Brabant 2050 van de provincie voor de kwaliteit van de transferfunctie;
- f. Bijdrage van ProRail voor de kwaliteit van de transferfunctie;
- g. FENS-bijdrage voor ET/BTS.

Daarnaast wordt een deel van de kosten gedekt door het geraamd voordelig resultaat van de grondexploitatie en de grondwaarde van het vastgoed in de OV-Terminal.

De berekeningen die voor de Businesscase van het Masterplan Centraal Breda zijn uitgevoerd, zijn zoals gebruikelijk gebaseerd op de berekeningssystematiek van de contante waarde. Dit wil zeggen dat alle kosten en opbrengsten met behulp van een prijsindex op het prijspeilniveau van de respectievelijke uitvoeringstijdstippen worden gebracht en vervolgens met de grondexploitatie-rente worden herleid tot een gezamenlijke contante waarde. Op deze wijze worden alle bedragen in de exploitaties onder één noemer gebracht, zodat ze vergelijkbaar zijn.

Voor wat betreft de algemene economische parameters is in de berekeningen het volgende aangehouden:

prijspeil:	1 januari 2006
inflatie:	2,25% per jaar
bouwkostenstijging:	2,75% per jaar
vastgoedopbrengstenstijging:	2,75% per jaar
grondexploitatie-rente:	5,5% (nominaal)
looptijd project:	11 jaar

6.3. Programma

Naast de bouw van een nieuwe OV-Terminal voorziet het Masterplan Centraal Breda in de realisatie van reizigers gerelateerd vastgoed en commercieel vastgoed. Het reizigers gerelateerd vastgoed behelst de bouw van P&R-plaatsen en commerciële ruimtes voor retail in de stationshallen.

Het programma voor de gebiedsontwikkeling omvat de bouw van kantoren, voorzieningen, woningen, de uitbreiding van een bestaand hotel en de voor alle functies bijbehorende parkeervoorzieningen.

Samengevat voorziet het Masterplan Centraal Breda na actualisering in het volgende programma, waarbij voor de woningen de aantallen zijn gekwantificeerd en de overige functies zijn uitgedrukt in m2 BVO:

Kantoren	85.100	m2 BVO
Kantoren (grote gebruiker)	32.700	m2 BVO
	117.800	m2 BVO
Commercie/voorzieningen	11.900	m2 BVO
Hotel (uitbreiding bestaand)	2.700	m2 BVO
	13.800	m2 BVO
Woningen	605	stuks

Bovendien voorziet het programma in parkeren voor de onderscheiden functies en een Park & Ride-functie met een capaciteit van 270 plaatsen.

Bij dit programma moet nadrukkelijk in het oog worden gehouden dat de omvang van de diverse onderdelen niet tot op de meter nauwkeurig is. Het gaat om een zekere bandbreedte. Van invloed op die bandbreedte zijn de (markt-)ontwikkelingen in de tijd en de effecten die optreden in het kader van de Externe Veiligheid indien programma-onderdelen worden vergroot of verkleind. Bij de Externe Veiligheid is immers niet ieder m2 van gelijk gewicht; een woning heeft meer gewicht dan een m2 kantoorruimte.

6.4. Fasering

Het totale proces beslaat een periode van 11 jaar. In relatie tot de fasering van het op te richten vastgoed zal ook de openbare ruimte in aansluiting hierop zoveel mogelijk gefaseerd worden uitgevoerd. Hiermee worden de investeringen in het openbaar gebied in relatie gebracht met de uit grondverkoop te genereren opbrengsten en wordt gestuurd op het beperken van tijdelijke maatregelen en rentelasten.

Het te realiseren programma is zodanig gefaseerd dat maximaal kan worden ingespeeld op:

- I. De omvang, samenhang en complexiteit van het programma;
- II. Toekomstige ontwikkelingen als gevolg van politiek bestuurlijke, economische en marktveranderingen;
- III. Onzekerheden ten aanzien van het realiseren van de randvoorwaarden;
- IV. Het al dan niet tijdig beschikbaar komen van middelen.

De fasering is afgestemd op de beschikbaarheid van terreinen en terreincapaciteit, milieu-technische randvoorwaarde en de mogelijkheid om te ontsluiten op reeds bestaande en te handhaven infrastructuur.

De fasering is met name in relatie gebracht met het moment van ingebruikname van de OV-Terminal, die voor spin-off zal zorgen in het omliggende gebied.

6.5. Financiën

6.5.1. De investeringen

De investeringen die nodig zijn om het Masterplan Centraal Breda te realiseren zijn erg divers en daarmee van een andere orde dan te doen gebruikelijk bij een "normale" gebiedsontwikkeling. Naast de reguliere grondexploitatiekosten zoals verwerving, sloop en bouw- en woonrijp maken zijn in dit verband relevant:

- I. De kosten voor het in eigendom verkrijgen en buiten gebruik stellen van een goederenemplacement en de aanhakende stamspoorlijnen;
- II. De kosten van de toeleidende infrastructuur om daarmee een optimale bereikbaarheid van de OV-Terminal te waarborgen;
- III. De investeringskosten in de OV-Terminal, zowel in het transfereerde als in het reizigers gerelateerd vastgoed, zoals o.a. de P&R functie;
- IV. De kosten voor een kwaliteitstoeslag in het kader van de verkregen NSP-status.

6.5.2. Opbrengsten

Naast de "normale" opbrengsten uit de ontwikkeling van vastgoed zijn vanuit hun eigen verantwoordelijkheid onder andere de volgende partijen bereid tot het verstrekken van een substantiële bijdrage:

- I. De Gemeente Breda middels een bijdrage uit haar Meerjaren Investerings Plan. Naast het gemeentelijk aandeel in het busstation worden deze gelden voornamelijk ingezet voor de financiering van de kosten voor de toeleidende infrastructuur
- II. Het ministerie van VROM in de vorm van NSP 1-bijdragen. Deze gelden worden ingezet om de kwaliteit van de openbare ruimte en de infrastructuur in overeenstemming te brengen met het ambitieniveau van het integrale plan.
- III. Het ministerie van V&W in de vorm van een bijdrage uit het MIT grote stations ter dekking van de stichtingskosten van het transfereerde van het referentiemodel voor de OV-Terminal.
- IV. Het ministerie van VROM in de vorm van NSP-2 geld voor de financiering van de NSP-kwaliteit van de OV-Terminal.
- V. De provincie Noord-Brabant in de vorm van een bijdrage uit het ontwikkelingsfonds Brabant 2050 om de nieuwe OV-Terminal toe te rusten op haar positie als nationaal en

internationaal vervoersknooppunt "Poort van Brabant".

- VI. De provincie Noord-Brabant in de vorm van een bijdrage uit de doorgedecentraliseerde rijksmiddelen (BDU) ten behoeve van het busstation en het (H)OV-deel van de toeleidende infrastructuur.

6.5.3. Resultaat

Op basis van bovenstaande aannames en uitgangspunten sluit de gebiedsexploitatie met een voordelig planresultaat. De dekking van de investeringen wordt gevonden in de residuele grondwaarde van het op te richten vastgoed, een bijdrage uit het Meerjaren Investerings Plan van de Gemeente Breda, de inzet van NSP-1 geld en een provinciale bijdrage uit de doorgedecentraliseerde rijksmiddelen (BDU).

Ondanks de inzet van MIT-gelden, NSP-2 geld, een provinciale bijdrage uit het ontwikkelingsfonds Brabant 2050, een provinciale bijdrage uit de doorgedecentraliseerde rijksmiddelen (BDU) en een gemeentelijke bijdrage uit het Meerjaren Investerings Plan sluit de OV-Terminal exploitatie met een nadelig resultaat.

Het geraamd voordelig resultaat van de gebiedsexploitatie wordt volledig ingezet voor de dekking van het geraamd tekort op de OV-Terminalexploitatie en is van een zodanige omvang dat het geraamd tekort op de OV-Terminalexploitatie volledig wordt geëlimineerd.

Er is daarmee sprake van een budgettair neutraal projectresultaat.

6.5.4. Risico's

Complexiteit, lange doorlooptijd, het bijzondere programma en de afhankelijkheid van publieke financiering maakt het risicoprofiel van het project erg ruim. Permanente risicobeheersing is onontbeerlijk voor het financiële welzijn van het project. Middels een goede afstemming tussen kosten en kwaliteit, het verstrekken van en voortdurend monitoren op taakstellende budgetten en het (vroeg)tijdig inbrengen van publieke middelen is het risico op een aanvaardbaar niveau te houden.

In het kader van de risicobeheersing zijn de volgende aspecten relevant:

- I. Tussen de ministeries van VROM en V&W en de gemeente is een Bestuurlijke Overeenkomst Uitvoering (BOU) gesloten, waarmee de voorwaarden zijn gecreëerd voor het volledig en tijdig ontvangen van Staatssteun;
- II. Van de provincie is een beschikking ontvangen waarmee de voorwaarden zijn gecreëerd voor het volledig en tijdig ontvangen van bijdragen uit het ontwikkelingsfonds Brabant 2050 en uit de doorgedecentraliseerde rijksmiddelen (BDU);
- III. Tussen NS Vastgoed en de gemeente is een samenwerkingsovereenkomst (SOK) gesloten, waarmee de voorwaarden zijn gecreëerd voor het volledig en tijdig ontvangen van de grondopbrengsten.

6.6. Conclusie

Op grond van het bovenstaande en onder de voorwaarde van een adequaat risicomanagement en daarmee een permanente sturing op het kasritme van het project kan worden geconcludeerd dat het bestemmingsplan Stationskwartier economisch uitvoerbaar is.

7. Inspraak en vooroverleg

7.1. Vooroverleg

Het voorontwerp van het bestemmingsplan is onderworpen aan vooroverleg. In dat kader is het bestemmingsplan voor advies toegezonden aan de voorgeschreven vooroverlegpartners en de overige instanties die belangen hebben binnen het plangebied. De resultaten van dit vooroverleg zijn in de betreffende delen van het bestemmingsplan verwerkt. Een overzicht van de binnengekomen adviezen is opgenomen in een separate "Nota van Commentaar".

7.2. Inspraak

Het voorontwerp is verder ook onderworpen aan inspraak. Hiertoe is het bestemmingsplan gedurende 4 weken (december 2005) voor eenieder te inzage gelegd en is er een inspraakavond georganiseerd. Eenieder is in de gelegenheid gesteld op het plan mondeling of schriftelijk een inspraakreactie te geven. De resultaten van deze inspraakronde zijn verwerkt in de betreffende delen van dit bestemmingsplan. Voor een volledig overzicht, inclusief een beantwoording van de ingebrachte reacties, wordt verwezen naar de separate "Nota van Commentaar".

Bijlagen

Bijlagen bij toelichting

- A. akoestisch rapport
- B. luchtkwaliteitsrapport