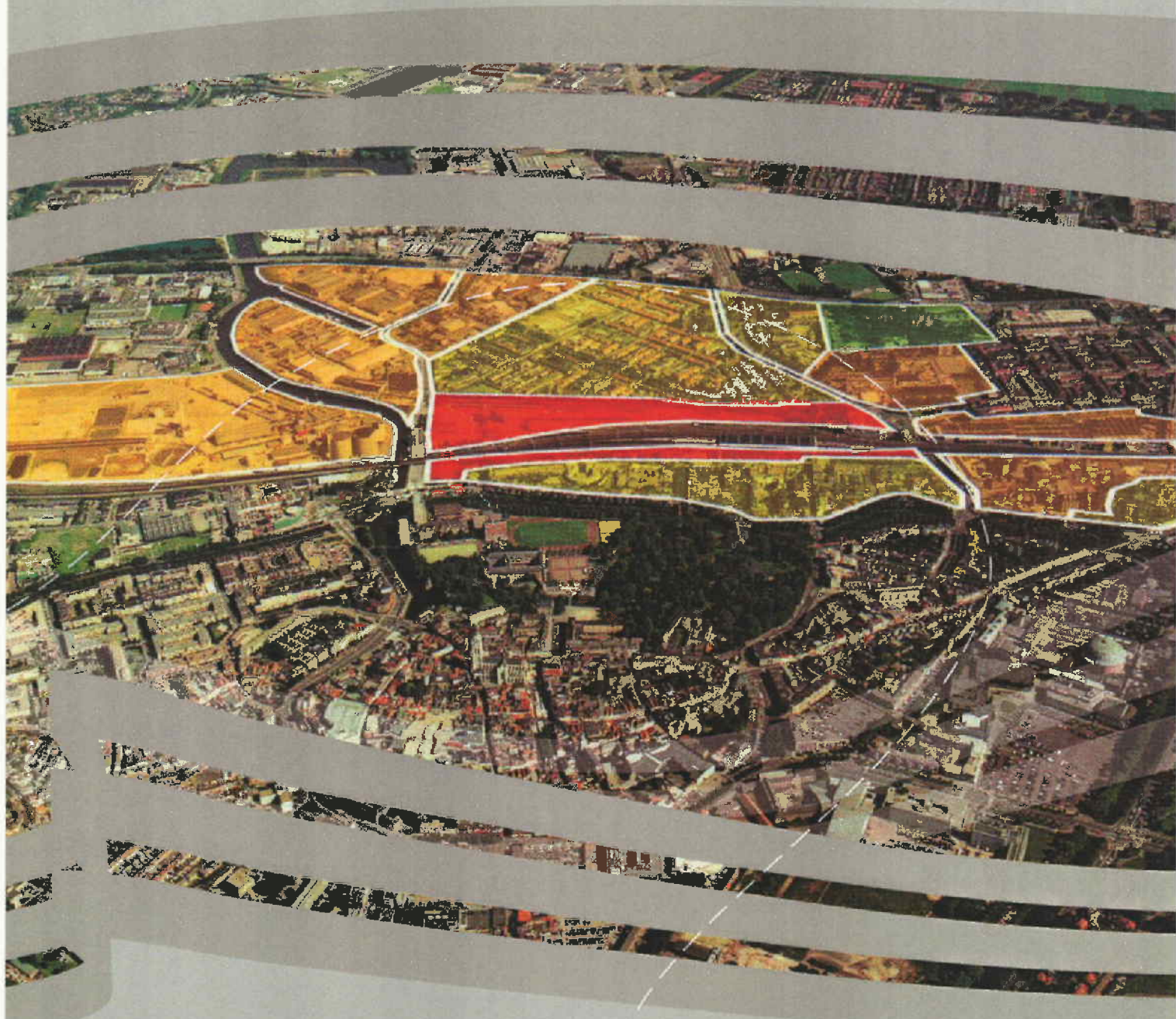




viaBreda

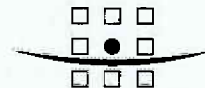


Startnotitie Milieueffectrapportage Sporzone

januari 2005



Gemeente Breda


ROYAL HASKONING
HASKONING NEDERLAND BV
RUIMTELIJKE ONTWIKKELING

Boschveldweg 21
 Postbus 525
 5201 AM 's-Hertogenbosch
 +31 (0)73 687 41 11 Telefoon
 024-3609566 Fax
 info@den-bosch.royalhaskoning.com E-mail
 www.royalhaskoning.com Internet
 Arnhem 09122561 KvK

Documenttitel Startnotitie Milieueffectrapportage Spoorzone

Verkorte documenttitel Startnotitie m.e.r. Spoorzone

Status Eindrapport

Datum 18 januari 2005

Projectnaam Milieueffectrapportage Spoorzone

Projectnummer 9P9739.A0

Opdrachtgever Gemeente Breda

Referentie 9P9739.A0/R003/HVDP/DHEN/Nijm

Auteur(s) ir. W.J. Oliemans

Collegiale toets drs. H.C.N. van der Putten

Datum/paraaf

Vrijgegeven door ir. J.W.P.M. van Poppel

Datum/paraaf

INHOUDSOPGAVE

	Blz.
1 INLEIDING	1
1.1 Aanleiding	1
1.2 Milieueffectrapportage?	2
1.3 Bevoegd gezag en initiatiefnemer	3
1.4 De eerste stap in de m.e.r.-procedure: de startnotitie	3
2 PROBLEEMSTELLING	5
2.1 Inleiding	5
2.2 De Spoorzone als ontwikkelingslocatie	5
2.3 De Spoorzone als woningbouwlocatie	7
3 BELEID	8
4 VOORNEMEN, ALTERNATIEVEN & VARIANTEN	11
4.1 Inleiding	11
4.2 Projectdoelen	11
4.3 Voorgenomen activiteit	13
4.4 Alternatieven en varianten	19
5 HUIDIGE TOESTAND MILIEU	21
5.1 Inleiding	21
5.2 Huidige situatie	21
6 EFFECTBEOORDELING	26
6.1 Beoordelingskader	26
6.2 Beoordelingcriteria	27
6.3 Twee schaalniveaus	29
7 PROCEDURES EN ORGANISATIE	31
7.1 Betrokken partijen	31
7.2 M.e.r. procedure in relatie tot de besluitvormingsprocedure (bestemmingsplan)	32

Bijlagen:

1. Toelichting ecotech – ecotouch methode
2. Samenhang procedures m.e.r. en bestemmingsplan

1 INLEIDING

1.1 Aanleiding

De Spoorzone is met het "sleutelproject" Breda¹ een ontwikkelings- en herstructureringsgebied met een enorme stedelijke potentie. Breda ontwikkelt zich tot een Europese stad door de aansluiting op het internationale spoorwegnet van de hogesnelheidslijn. De stuwkracht van het sleutelproject dat vorm en inhoud krijgt in het nieuwe Stationskwartier, geeft tevens een enorme impuls aan de transformatie van de omringende Spoorzone.

In de Spoorzone bevinden zich zes ontwikkelingsgebieden: Stationskwartier, Havenkwartier, Zoete inval, Markoevers, Drie Hoefijzers en Liniepark (zie figuur 1.1). Een sterke hoofdstructuur kenmerkt de samenhang tussen de deelgebieden en verzorgt de aansluiting met de overige delen van de stad. De beoogde transformatie is een ontwikkeling die in meerdere steden plaatsvindt. De oude industrie verlaat de binnenstad zodat er ruimte ontstaat voor grootstedelijke groei. De ligging nabij het centrum, de goede bereikbaarheid en de aanwezigheid van een internationaal vervoersknooppunt bieden ruime kansen voor een nieuw stedelijk milieu.

Het gehele gebied beslaat ongeveer 160 hectare. Hierbinnen liggen ook de al bestaande woonbuurten Belcrum, Spoorbuurt en het Stationskwartier. Voor deze wijken zijn afzonderlijke buurtplannen opgesteld met als tweeledig doel de toevoeging van extra kwaliteit en een zorgvuldig beheer tijdens de realisatiefase van de Spoorzone. De bestaande woongebieden zijn geen onderdeel van deze m.e.r. Het plangebied voor de m.e.r. beslaat daarmee ongeveer 100 hectare. Voor de hierbinnen gelegen gebieden is een ambitieus programma ontwikkeld voor de periode tot circa 2025.

Een mix van functies maakt van de Spoorzone een levendig en attractief gebied. Door de transformatie ontstaat een vestigingsklimaat voor nieuwe activiteiten. Het vertrek van oude industrieën vraagt om de creatie van vervangende werkgelegenheid. Tevens ontstaat ruimte om de kwantitatieve en kwalitatieve woningbehoefte van de stad in te vullen. Nieuwe werkgelegenheid en nieuwe bewoners zorgen voor een versterking van het draagvlak voor bestaande en nieuwe voorzieningen op het gebied van cultuur, zorg en ontspanning zodat beter kan worden ingespeeld op tendensen als individualisering en vergrijzing. Met de ontwikkeling van dit programma in de stad blijft het buitengebied gespaard.

Het programma van de Spoorzone richt zich op drie schaalniveaus:

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

¹ Naar aanleiding van de motie Verbugt in de Tweede Kamer is Breda in 1998 toegevoegd aan de lijst van nieuwe sleutelprojecten. Dit zijn stationsontwikkelingsprojecten van (inter)nationale betekenis. In 1998 ging het om een voorlopige aanwijzing, die in 2000 door staatssecretaris Remkes definitief is gemaakt.

Het woningbouwprogramma voor de Spoorzone voorziet in de realisatie van maximaal 5.000 woningen wat neerkomt op circa 65 hectare nieuw woongebied. Daarmee wordt woonruimte geboden aan ongeveer 10.000 bewoners. Dit aanbod geeft invulling aan de gewenste verruiming van de woningvoorraad van 13.000 woningen tot 2010. Voor de periode na 2010 zijn in overleg met de provincie nieuwe taakstellingen vastgelegd (Provincie Noord-Brabant 2004, Uitwerkingsplan Breda -Tilburg). Tot 2020 is er in de gemeente Breda nog een extra woningbouwbehoefte van circa 12.500 woningen waarvan bijna 6.000 binnenstedelijk (zie ook hoofdstuk 2).

1.2 Milieueffectrapportage?

Op grond van de Wet milieubeheer dient voor een woningbouwproject een milieueffectrapportage 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"). De ontwikkeling van de Spoorzone voldoet aan deze voorwaarden.

Een milieueffectrapportage (m.e.r.) is een hulpmiddel bij de besluitvorming over grote projecten / ingrepen. 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 (zie ook hoofdstuk 7).



Figuur 1.1. De ligging van het plangebied Spoorzone.

Voor dit gebied wordt een structuurvisie opgesteld (Breda, in voorbereiding). Voor het Stationskwartier (rood) is reeds eerder een masterplan opgesteld (Breda 2003). De geel gekleurde gebieden zijn Belcrum en Spoorbuurt; dit zijn bestaande woonbuurten die geen onderdeel uitmaken van het voornemen.

Het milieueffectrapport (MER) is een belangrijk onderdeel van deze procedure. Hierin worden op een samenhangende, objectieve en systematische wijze de milieueffecten beschreven die naar verwachting zullen optreden als gevolg van de voorgenomen activiteit. In dit geval de aanleg en de inrichting van de Spoorzone. Gezien de lange planperiode (tot 2025) en het huidige stand van zaken met betrekking tot de

stedenbouwkundige uitwerking van de verschillende ontwikkelingsgebieden wordt de m.e.r. voor twee schaalniveaus uitgevoerd, namelijk (zie ook 4.4):

- Op hoofdlijnen voor het gehele plangebied en;
- Meer in detail voor de inrichting van de ontwikkelingsgebieden Stationskwartier en Drie Hoefijzers.

Aangezien de planvorming van de overige ontwikkelingsgebieden pas op termijn start zal te zijner tijd worden bekeken of voor dit doel nog een aanvullende m.e.r. moet worden doorlopen.

In het ontwerpproces van een stedenbouwkundig plan worden voortdurend keuzes gemaakt die samenhangen met mogelijke gevolgen voor het milieu. Al deze onderwerpen in beeld brengen is niet mogelijk. In het MER zal daarom vooral aandacht worden besteed aan de bepalende en richtinggevende keuzes ten aanzien van de milieuaspecten verkeer, leef- en woonmilieu en water (zie ook hoofdstuk 5 en 6).

De m.e.r.² voor de ontwikkeling van de Spoorzone is gekoppeld aan de vaststelling van het bestemmingsplan. Het betreft een inrichtings-m.e.r. In bijlage 1 zijn de hiervoor te doorlopen procedures schematisch in de tijd weergegeven. De gemeente streeft ernaar om zowel het MER¹ als het voorontwerp bestemmingsplan in dezelfde periode te publiceren. De Structuurvisie Via Breda³ heeft reeds in 2004 ter inzage gelegen en zal na afronding van deze startnotitie (voorjaar 2005) door de gemeenteraad worden behandeld.

1.3 Bevoegd gezag en initiatiefnemer

Het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Breda treedt op als initiatiefnemer in de m.e.r.-procedure; de gemeenteraad van Breda is het bevoegd gezag (zie ook hoofdstuk 7). Teneinde de procedure zo soepel mogelijk te laten verlopen heeft de Gemeenteraad het college B&W gemandateerd op te treden als bevoegd gezag voor het in ontvangst nemen van de startnotitie en het vaststellen van de richtlijnen op voorwaarde dat niet wordt afgeweken van het advies inzake de richtlijnen van de commissie m.e.r.

1.4 De eerste stap in de m.e.r.-procedure: de startnotitie

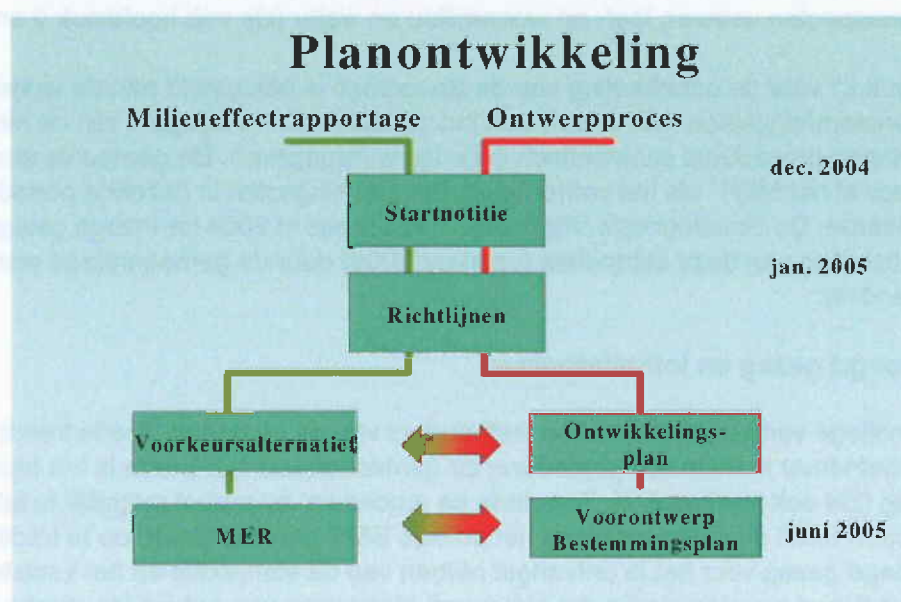
Voor u ligt de startnotitie voor de ontwikkeling van de Spoorzone. De startnotitie vormt de eerste stap in de m.e.r.-procedure, ten behoeve van het plan van de gemeente Breda om in de omgeving van het centraal station circa 5.000 woningen te realiseren, gefaseerd in de periode van 2005 - 2025. Met deze startnotitie wil de gemeente op hoofdlijnen informatie verschaffen over het *wat*, *waar* en *waarom* van de voorgenomen plannen.

² In bovenstaande worden de afkortingen m.e.r. en MER gehanteerd. Wanneer gesproken wordt over het m.e.r., dan wordt hiermee de procedure bedoeld, die wordt doorlopen om het uiteindelijke openbare document, het milieueffectrapport (MER), te realiseren.

³ Via Breda is een veelgebruikte werknaam voor de voorgenomen stedelijke ontwikkeling in de Spoorzone.

De volgende onderdelen komen aan bod:

- Een toelichting op de keuze voor 5.000 woningen en de keuze voor de locatie Spoorzone (hoofdstuk 2);
- Een overzicht van het beleid inzake dit voornemen (hoofdstuk 3);
- Een korte uiteenzetting van de voorgenomen activiteit, het programma en het gewenste woonmilieu (hoofdstuk 4);
- Een overzicht van de alternatieven die in beschouwing worden genomen (hoofdstuk 4);
- Een eerste verkenning van de huidige toestand van het milieu (hoofdstuk 5);
- Een beschrijving van het beoordelingskader (hoofdstuk 6);
- Een overzicht van de procedurele aspecten (hoofdstuk 7).



Figuur 1.2. Planproces

2 PROBLEEMSTELLING

2.1 Inleiding

De gemeente Breda heeft het voornemen om in de Spoorzone circa 5.000 woningen te realiseren. Alvorens in te gaan op de vraag op welke wijze de milieueffecten van de voorgenomen activiteit in beeld worden gebracht en beoordeeld, wordt in dit hoofdstuk ingegaan op de volgende onderwerpen:

1. De Spoorzone als ontwikkelingslocatie;
2. De Spoorzone als woningbouwlocatie;

Deze onderwerpen komen respectievelijk aan de orde in paragraaf 2.2 en 2.3.

2.2 De Spoorzone als ontwikkelingslocatie

In deze paragraaf wordt beschreven op welke wijze het gedachtegoed over de ontwikkeling van de Spoorzone Breda tot stand is gekomen. Eerst wordt ingegaan op het Stedelijk Regionaal Uitwerkingsplan (SRUP, 1995) voor de stadsregio Breda en het provinciaal Streekplan (1992, 2002). Het SRUP is een nadere uitwerking van het streekplan op het niveau van de stadsregio en omvat het stedelijke gebied van Oosterhout, Breda en Etten-Leur. Daarna wordt geschetst hoe deze uitgangspunten op gemeentelijk niveau zijn verwerkt tot de huidige specifieke locatiekeuze van het plangebied zoals verwoord in de structuurvisie Via Breda (in voorbereiding).

In het SRUP (1995) wordt 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.

Eén van de uitgangspunten van het provinciaal streekplan uit 1992 is het terugdringen van de groei van de automobiliteit. In het SRUP 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 (1995) wordt geconstateerd dat bij de ontwikkeling van stadsregionale locaties in de binnenstad 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 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. In de stedelijke regio's en vooral in de grote steden ligt 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.

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 2000⁴) 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.

De ontwikkelingsopgave voor de Spoorzone vraagt om een heldere visie op het plangebied (Breda 2002⁵). Een visie die uitgaat van een lange termijn ontwikkeling, flexibel is, maar ook uitgaat van een duurzaam raamwerk dat in de tijd verder ingevuld kan worden. Daarbij gaat het niet alleen om een functionele invulling maar ook om de ruimtelijke structuur. De Spoorzone heeft gezien haar ligging in de stad de kans om een wezenlijke bijdrage te leveren aan ruimtelijk structurele doelen die reeds eerder in het kader van de structuurvisie Binnenstad (1998) en het Stadsplan (1998) zijn gedefinieerd, te weten:

- De versterking van de relatie Spoorzone – Binnenstad;
- De structuur van Belcrum beter laten aansluiten op haar omgeving;
- De vermindering van de barrièrewerking van het spoor;
- De Haagse Beemden en de Hoge Vucht beter laten aansluiten op het centrum van de stad;
- Verbetering van het milieu in het centrale deel van de stad.

In de Structuurvisie Via Breda (Breda, in voorbereiding⁶) is naar de balans tussen het vastleggen van kwalitatieve hoofdlijnen en ruimte voor zich aandienende initiatieven gezocht. De structuurvisie vormt het beleidskader waarbinnen de komende twintig jaar de transformatie van het huidige spoorzonegebied tot een hoogwaardig stedelijk gebied voor wonen, werken, zorg en cultuur kan plaatsvinden. Flexibiliteit in functies en slagvaardigheid in planning zijn, gezien de lange termijnontwikkeling van groot belang. Een sterke hoofdstructuur met afzonderlijk te ontwikkelen deelgebieden biedt hiervoor het raamwerk.

⁴ Breda, 2000. Verkenningen Sleutelproject Spoorzone Breda.

⁵ Breda, 2002. Programmadoelen Masterplan Spoorzone.

⁶ Breda, (in voorbereiding). Via Breda. Structuurvisie en uitwerking (versie november 2004)

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 overige stad (zie ook paragraaf 4.3 en figuur 4.1).

Levendigheid, dynamiek en creativiteit ontstaan in multifunctionele gebieden waar ontmoetingen plaatsvinden. De verschillende deelgebieden in de Spoorzone kenmerken zich door een mix van functies met werken, wonen, zorg en cultuur als uitgangspunt. Afhankelijk van de mogelijkheden die binnen de deelgebieden aanwezig zijn, kunnen één of meerdere functies dominant zijn, zodat een herkenbare clustering van functies ontstaat (zie ook paragraaf 4.3 en figuur 4.2). De allocatie van het programma vindt plaats binnen de hoofdopzet van de structuurdragers en deelgebieden. Op bijzondere plekken bevinden zich hoogstedelijke functies met een hoge dichtheid zoals (publieks)voorzieningen voor wonen, werken, onderwijs en cultuur (gerechtsgebouw, hogeschool) en de vestiging van een hoofdkantoor van een (inter)nationaal bedrijf. Hoogstedelijke architectuur zal hier de boventoon voeren.

2.3 De Spoorzone als woningbouwlocatie

De Spoorzone is geen standaard herstructureringsgebied en niet te vergelijken met een uitleglocatie. Momenteel wordt de sfeer bepaald door een oud industriegebied dat ver de stad insteekt en enkele vrij eenzijdig ontwikkelde stadsbuurten in de omgeving van het station. Verder blokkeert het gebied de gewenste samenhang tussen het centrum van de stad en de meer naar het noorden gelegen grote woonwijken als Haagse Beemden en de Hoge Vucht. De ligging nabij het centrum, de goede bereikbaarheid, een nieuwe ov-terminal, de zichtbare geschiedenis van de oude stad én de rivier de Mark maken van de Spoorzone een toplocatie niet alleen voor werken en recreëren, maar zeker ook voor wonen.

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)⁷ 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. Functievermenging is dus noodzakelijk om van een volwaardig woonmilieu te kunnen spreken. Differentiatie in woonmilieus levert meer contrasten in het gebied en verhoogt de kwaliteit.

Gelet op de bestaande Vinex-afspraken (tot 2005) en de recente achterstand in de woningbouwproductie⁸ zal de toename van de woningvoorraad beduidend groter moeten zijn, wil het woningtekort in de regio niet verder oplopen. De stedelijke regio's, waaronder Breda, hebben een expliciete taak een belangrijk deel van de bevolkingsgroei op te vangen.

De beleidsnotitie 'Maatwerk in programmering' die in november 2001 door de gemeenteraad is vastgesteld, betekent een nieuwe start voor het woonbeleid van Breda.

⁷ Middelkoop, 2000. Moderne woonmilieus bij de halte van de HSL; de opgave van een nieuwe stedelijkheid.

⁸ Deze wordt voornamelijk veroorzaakt door de achterblijvende uitbreiding in Teteringen.

De gemeente maakt hiermee duidelijk dat zij extra inspanningen wil leveren om aan de kwalitatieve woningvraag tegemoet te komen. De lat wordt hoger gelegd door de ambitie uit te spreken 13.000 (was 11.000) woningen tussen 2000 en 2010 te willen realiseren. De Spoorzone zal tot 2010 slechts een beperkt deel daarvan voor haar rekening kunnen nemen aangezien in eerste instantie alleen het Stationskwartier en Drie Hoefijzers in die periode tot ontwikkeling wordt gebracht. Na 2010 is de spoorzone een van de grootste ontwikkelingslocaties in de stad waar een substantieel deel van de woningbouwopgave gerealiseerd kan worden.

Belcrum, Linie (ligt net buiten het plangebied) en de Spoorbuurt zijn gebieden waar de woonfunctie al dominant is. Deze zal kwalitatief moeten worden versterkt. Dit kan per gebied verschillen. Deze bestaande maar ook de nieuwe woningbouwlocaties binnen de Spoorzone zijn van groot belang om de huisvestingskansen binnen de gemeente te vergroten en de verruiming van de woningmarkt te bewerkstelligen. In alle gebieden is bijvoorbeeld een gebrek aan geschikte woningen voor ouderen. Dit geldt op de langere termijn voor de gehele stad. Met name vanaf 2010 zal er een toenemende vraag naar luxe woonvormen voor ouderen komen. De babyboom generatie is dan ouder dan 55 en stelt naar verwachting hoge eisen aan wonen en voorzieningen. Het is een misvatting om bij woningen voor ouderen aan kleine appartementen te denken. Grote ruime appartementen met zicht op groen, water en/of de binnenstad zijn woonbeelden die eerder in aanmerking komen (Breda 2003: Perspectief Wonen 2000 - 2010).

Naast de verschuiving van kwantiteit naar kwaliteit wordt in de nota Mensen Wensen Wonen van het Rijk (2000) aangestuurd op een verschuiving in de woningmarkt. De woonconsument moet centraal komen te staan. De toekomstige bewoner zal meer invloed willen en ook worden gegund. Het stimuleren van particulier en collectief opdrachtgeverschap op een binnenstedelijke locatie, zoals de Spoorzone, zal extra aandacht vragen.

In het Uitwerkingsplan Breda - Tilburg (Provincie Noord-Brabant 2004, als nadere uitwerking van het Streekplan) is de woningbouwbehoefte na 2010 aangegeven. 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 gaat het in totaal om 46.000 woningen (voor 2020) waarvan ongeveer 28.500 (ca. 60%) binnen de bebouwde kom. Dit uitwerkingsplan is 21 december jl. door GS vastgesteld. In dit plan is aangegeven dat vooral de Spoorzone in de binnenstedelijke opgave moet voorzien. Als overige locaties zijn twee alternatieve herstructureringsgebieden genoemd namelijk Noord-oost en Heuvel. Daarnaast worden er her en der in de stad op kleinere locaties woningen toegevoegd.

De woningbouw in de spoorzone komt gefaseerd tot stand en biedt een belangrijke bijdrage aan de realisatie van de stedelijke woningbouwopgave. Het bijbehorende programma wordt afgestemd op de wensen elders in de stad. Flexibiliteit in de programmering en planning zijn voorname kenmerken van het ontwikkelingsprogramma in de Spoorzone. Op basis van de veranderende woonbehoefte kunnen de aantallen en locaties jaarlijks worden aangepast.

BELEID

In het MER wordt uitgebreid aandacht besteed aan het milieubeleid in relatie tot de voorgenomen activiteit en de gekozen locatie. Het betreft een beschrijving van de vigerende beleidsdoelen ten aanzien van de verschillende milieuaspecten met onder meer als doel om hieruit de beoordelingscriteria voor de m.e.r. te herleiden. In deze startnotitie is voornamelijk volstaan met een voorlopige opsomming van relevante documenten.

Europa

- Europese kaderrichtlijn water (2000)
- Strategische Milieu Beoordeling (2004)
- Vogelrichtlijn (2003) en Habitatrichtlijn
- Het wetsvoorstel Malta (2003)

Rijksoverheid

- Nota Ruimte (2004)
- Actualisering Vierde Nota over de Ruimtelijke Ordening Extra (Vinac, 1997)
- Structuurschema Groene Ruimte 2 (2002)
- Nationaal Verkeers- en Vervoersplan (2001)
- Nota Mobiliteit (ontwerp)
- Nationaal Milieubeleidsplan 4 (2001)
- Vierde Nota Waterhuishouding (1998)
- Waterbeleid voor de 21e eeuw (WB21, 2003)
- Nationaal Bestuursakkoord Water (NBW, 2003)
- Nota Mensen Wensen Wonen (2000)

Provincie Noord-Brabant

- Streekplan Noord Brabant (1992)
- Streekplan Noord Brabant, Brabant in Balans (2002)
- Provinciaal Verkeers en Vervoersplan (ontwerp)
- Provinciaal Waterhuishoudingsplan-II; Samen werken aan water (1998)
- Verder met water; Partiële herziening Waterhuishoudingsplan 2003-2006 (2003)
- Provinciaal Milieubeleidsplan (2000)
- Deelstroom gebiedsvisie Oost en West Brabant (2002)
- Koepelplan Reconstructie concentratiegebieden (2001)
- Hand aan de Ploeg, revitaliseringplan West Brabant (2001)
- Revitaliseringplan Wijde Biesbosch (2004, ontwerp)
- Reconstructieplan de Baronie (2004, ontwerp)

Stadregio Breda

- Uitwerkingsplan Stadsregio Breda (1995)
- Uitwerkingsplan Breda – Tilburg (2004)

Waterschap Brabantse Delta

- Integraal Waterbeheerplan West-Brabant
- Beleidsnota stedelijke water (2002)
- Water op de Kaart (2000)

Gemeente Breda

- Structuurplan binnenstad Breda 1992 - 2007 (1992)
- Nota Maatwerk in Programmering (Maatwerk Wonen, 2001)
- Milieuvisie Breda 2015 (2001)
- Verkeersplan (2003)
- Beleidsnota Recreatie en Toerisme 2003-2006 (2004)
- Nota Perspectief Wonen (2003)
- Waterplan Breda (2003)
- Structuurvisie Via Breda (in voorbereiding)
- Masterplan Centraal Breda (2003)
- Nota Parkeer en Stalbeleid (2004)
- Bereikbaarheidsvisie Via Breda (in voorbereiding)

4 VOORNEMEN, ALTERNATIEVEN & VARIANTEN

4.1 Inleiding

In dit hoofdstuk wordt nader ingegaan op de beoogde ontwikkeling van de Spoorzone en op de alternatieven die in het MER aan de orde zullen komen. Hieronder wordt eerst ingegaan op enkele projectdoelen die sterk bepalend zijn voor de toekomstige inrichting van het plangebied (zie 4.2). Daarna wordt in paragraaf 4.3 summier de voorgenomen activiteit beschreven conform het Structuurvisie Via Breda (Breda 2005, in voorbereiding) en het Masterplan Centraal Breda (2003). Tenslotte wordt in paragraaf 4.4 aangegeven welke alternatieven in het MER worden beschreven.

4.2 Projectdoelen

Als eerste stap in het planproces voor de ontwikkeling van de Spoorzone is een programma van doelen opgesteld (Breda 2002, Programmadoelen Masterplan Spoorzone). Van een programma van eisen is afgezien aangezien het plangebied vrij groot is maar vooral de tijdshorizon voor de meeste gebiedsdelen nog ver weg ligt. Met het programma van doelen wordt de zienswijze van de gemeente op het plangebied voor de lange termijn helder en duidelijk verwoord met de nodige flexibiliteit en vrijheid voor nadere uitwerkingen. Voor de volgende thema's zijn programmadoelen geformuleerd:

- Mix van functies;
- Ruimtelijk functionele opzet;
- Verkeer en vervoer;
- Milieu.

Mix van functies

Om de leefbaarheid en stedelijkheid van de stad te vergroten is voor een mix van de functies wonen, werken en voorzieningen gekozen. Deze mix maakt van de Spoorzone een levendig en attractief gebied. De functies versterken elkaar. Centraal daarbij is de totstandkoming van een voor al het verkeer optimaal bereikbare vervoerterminal. Woningbouw in het gebied geeft invulling aan de kwalitatieve en kwantitatieve behoefte van de stad. Een mix van specifieke doelgroepen bepaalt het karakter van een nieuw binnenstedelijk woonmilieu. Woondoelen zijn:

- De bestaande woongebieden Belcrum, Linie9 en Spoorbuurt blijven als woongebied gehandhaafd en worden als zodanig versterkt;
- Aan de bestaande woongebieden worden enkele nieuwe stedelijke woonmilieus toegevoegd te weten Belcrumhaven e.o., Markoevers en het Stationskwartier;
- De woningbouwontwikkeling komt gefaseerd tot stand over een periode van 20 – 25 jaar;
- Er is ruimte voor hoogbouw afgewisseld met laagbouw;
- Er is aandacht voor specifieke groepen met bijzondere woonwensen: mindervaliden, ouderen, studenten, kunstenaars, en dergelijke;
- Het nieuwbouwprogramma wordt in tijd en kwaliteit afgestemd op de overige woningbouwprogramma's in de stad; maatwerk wil zeggen dat er flexibiliteit in het programma moet zijn (factor tijd).

⁹ Linie valt buiten het plangebied. Voor deze woonwijk ligt in het kader van de stedelijke vernieuwing een herstructurerings- en transformatieopgave.

Uitgaande van de ontwikkeling van een euregionaal zakencentrum rondom de nieuwe OV-terminal worden de volgende doelen nagestreefd:

- De Spoorzone wordt gefaseerd aangelegd waarbij per deelgebied een programma ten aanzien van het werken wordt ontwikkeld;
- Het programma voor het Stationskwartier richt zich primair op het euregionale zakencentrum en biedt een voor Bredase begrippen uniek (stedelijk) vestigingsklimaat;
- Voor het vestigingsklimaat wordt veel aandacht besteed aan de kwaliteit van de werkomgeving (openbare ruimte, kwaliteit gebouwde omgeving) en de duurzaamheid qua inrichting en beheer.

Ruimtelijk functionele opzet

De creatie van een nieuw stadsdeel geschiedt niet zonder een eenduidig ruimtelijk beeld. Daarbij is het van belang om het vernieuwde stadsdeel in de totale structuur van de stad "in te passen" maar ook om het vernieuwde deel en de onderscheiden onderdelen een eigen herkenbare inrichting te geven. Dit vraagt om heldere ruimtelijke concepten. Er is gekozen voor een concept van stedelijke structuurdragers en samenhangende ontwikkelingsgebieden:

- In het gebied 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;
- In de stedenbouwkundige structuur is de Mark drager van een open groene scheg die de stad van buiten binnendringt en de stad geleed. In de Spoorzone wordt dit vormgegeven door de Markzone als groen-blauwe ruimte in te richten;
- De verschillende deelgebieden zijn bepaald door de ruimtelijke situering in het plangebied, de ruimtelijke samenhang en hun ontwikkelingspotenties.

Verkeer en vervoer

Het plangebied Spoorzone ligt centraal in de stad, goed ingebed in de bestaande verkeersstructuur. De ontwikkeling van dit gebied zal een sterke groei van het verkeer, zowel auto, fiets, OV als voetgangers met zich meebrengen. Per vervoerswijze zijn de belangrijkste kenmerken en aandachtspunten:

- Beheersing van mobiliteit en duurzame bereikbaarheid;
- Duurzame ontsluiting en verweving van het gebied met de rest van de stad (centrum, Haagse Beemden en Hoge Vucht);
- Voldoende parkeerplaatsen, deze liggen zo dicht mogelijk bij de functies (om overlast te voorkomen) en in gebouwde parkeervoorzieningen;
- Het toekomstig openbaar vervoersknooppunt (OV-Terminal) zal een optimale functionele en ruimtelijke benutting kennen. Nieuwe kansen voor openbaar vervoer (HOV, OV-netwerk Brabantstad) krijgen een plek in Breda.

Milieu

De transformatie van de Spoorzone leidt tot een beter woon-, werk- en leefmilieu. Op het gebied van geluid, bodem, geur, veiligheid, ecologie, groen en water liggen veel mogelijkheden en kansen om de spoorzone duurzaam en kwalitatief te ontwikkelen. Dit betekent:

- Een duurzame verbetering van het huidige leefmilieu op het gebied van geluid, bodem, geur en veiligheid.;

- Bij de uitwerking van de plannen wordt gebruik gemaakt van de “ecotech - ecotouch” benadering ontwikkeld door de gemeente Breda¹⁰;
- Met de zittende bedrijven wordt besproken hoe de huidige milieugebruiksruimte kan worden ingeperkt;
- Een samenhangende en duurzame groenstructuur, die aansluit op de stad. Deze wordt mede bepaald door de inrichtingseisen aan het stelsel voor de afvoer van hemelwater.
- De ecologische hoofdstructuur – waarvan de rivier de Mark deel uitmaakt – wordt versterkt.

4.3 Voorgenomen activiteit

De wensen ten aanzien van het stedenbouwkundige programma staan uitgebreid omschreven in Structuurvisie Via Breda (Breda, 2004, in voorbereiding) en Masterplan Centraal Breda (2003). Enkele onderdelen worden hierna kort toegelicht. In het MER worden deze onderwerpen uitgebreid en meer gedetailleerd beschreven.

Stedenbouwkundig programma

Het totale woningbouwprogramma voor de Spoorzone bedraagt circa 5.000 woningen, in totaal ongeveer 650.000 m². Vanuit de nota Perspectief Wonen (Breda 2003) zijn onder meer de volgende thema's richtinggevend voor het programma:

- Vergroten van de keuzevrijheid voor de woonconsument, toevoeging van woningtypen die in Breda nog niet voorhanden zijn;
- Bouwen voor de doorstroming;
- Kwalitatieve verbetering van de bestaande woningvoorraad;
- Levensloopbestendigheid van het woningaanbod, aandacht voor kwetsbare groepen op de woningmarkt.

De invulling van het exacte programma is maatwerk en krijgt inhoud bij de uitwerking van de deelgebieden (zie ook hierna, onder ruimtelijk functionele opzet).

De omvang van het werkprogramma omvat tot 2020/25 ongeveer 310.000m² bvo (= bruto vloeroppervlakte) gericht op de euregionale en regionale kantoormarkt, de commerciële dienstverlening, publieksaantrekkende functies, voorzieningen en arbeidsintensieve stedelijke bedrijvigheid. De volgende doelgroepen worden voor de Spoorzone als kansrijk gezien: kantoren van IT en telecombedrijven, trainingscentra, landelijke zakelijke dienstverlening, non-profit sector, shared service centra en één of twee grote bedrijven.

Het programma voor voorzieningen bedraagt ruim 100.000 m². Het grootste deel is gereserveerd voor niet commerciële doeleinden op het gebied van onderwijs, zorg en cultuur. Daarnaast is er beperkt ruimte voor een commercieel programma.

Ruimtelijk functionele opzet

Er is onderscheid gemaakt in stedelijke structuurdragers en ontwikkelingsgebieden. In het plangebied liggen enkele voor de stad belangrijke structuurdragers: over het algemeen lijnvormige elementen die sterk bepalend zijn voor de identiteit en de samenhang in de stad. In het ontwerp van het vernieuwde stadsdeel zijn deze elementen richtinggevend. Ze vallen grotendeels binnen de publieke ruimte en worden verder ontwikkeld als kwaliteitsdragers in functionele zin (verkeer en vervoer, water,

¹⁰ Deze is vergelijkbaar met de “stad en milieu” benadering.

groen) en in ruimtelijke zin (inrichting openbare ruimte, architectuur, beheer en onderhoud). In tabel 4.1 staan de verschillende structuurdragers benoemd; de ruimtelijke weergave ervan is schematisch weergegeven in figuur 4.1.

Structuurdrager	Functie
Belcrumweg – Prinsenkade	Nieuwe ontwikkelingsas: entree binnenstad
Stationslaan	Nieuwe ontwikkelingszone: entree Spoorzone
Terheijdenseweg	Historische verbindingssas Terheijden – binnenstad
Doornboslaan	Stedelijke verbindingssas Hoge Vucht – binnenstad
Willemstraat	Verbindingszone langzaam verkeer station – binnenstad
Speelhuislaan	Verbindingszone langzaam verkeer station – Belcrum – Havenkwartier
Markzone	Groene verbindingssas binnenstad – buitenstad
Singel	Cultuurhistorische drager (water, groen)
NRW (Noordelijk Rondweg)	Stadsontsluitingsweg
Spoorlijn	Internationale OV-entree van de stad

Tabel 4.1. De structuurdrager van de Spoorzone



Figuur 4.1. Structuurdragers in relatie tot de ontwikkeling van de Spoorzone

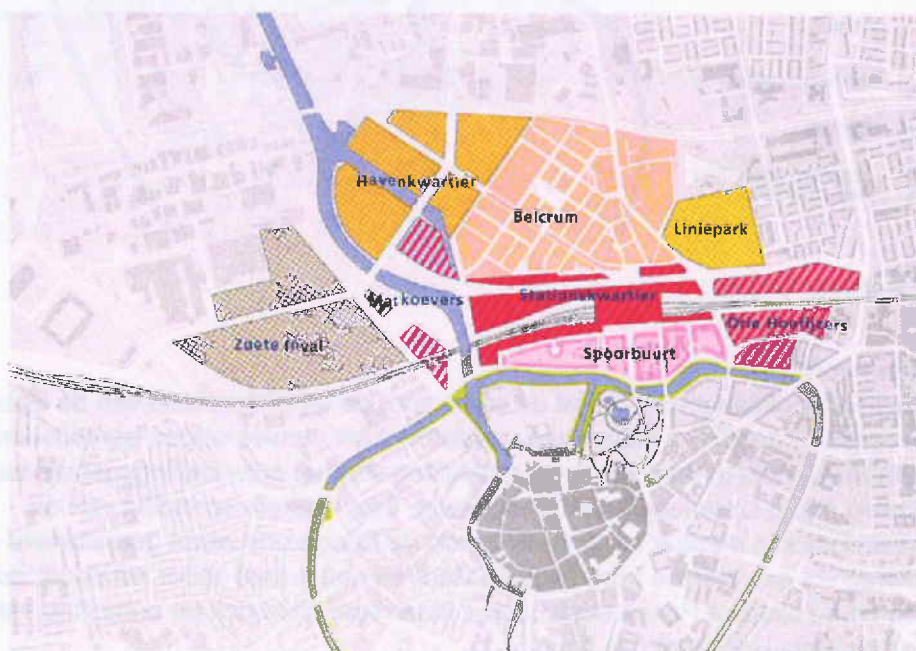
De ruimtelijke situering van de verschillende ontwikkelingsgebieden in de Spoorzone is sterk bepalend voor de stedenbouwkundige invulling. Het accent in de mix van functies wordt bepaald door:

- De ligging ten opzichte van de OV-terminal (hoge bebouwingsdichtheid, accent ligt op werken);
- De situering ten opzichte van hinderbronnen (afscherming door functies werken en voorzieningen);
- De ligging in of nabij nog te ontwikkelen groenelementen (de Mark), de inrichting van de openbare ruimte bepaalt in sterke mate de leefkwaliteit en aantrekkelijkheid van het nieuwe stedelijke gebied;
- De ligging van stedelijke brandpunten: concentratiepunten van stedelijkheid, plekken met veel allure en een aantrekkingskracht op bovenstedelijke en nationale functies.

In tabel 4.2 zijn de stedenbouwkundige functies per ontwikkelingsgebied nader ingevuld. In figuur 4.2 en 4.3 is hiervan de ruimtelijke weergave gepresenteerd.

Deelgebieden	Programma	Typering
Stationskwartier	Werken, voorzieningen, wonen	Hooftstedelijke functiemix, euregionaal
Markoevers	Wonen, werken, voorzieningen en recreëren	Grootstedelijk voorzieningen/woon/werk milieu
Zoete Inval	Werken, wonen	Compact wonen en werken
Havenkwartier	Wonen, werken, voorzieningen	Grootstedelijk voorzieningen/woon/werk milieu
Belcrum (*)	Wonen	Wonen in tuindorp
Liniepark	Wonen, werken, voorzieningen	Grootstedelijk woon/kantoor/voorzieningen milieu
Drie Hoerizers	Wonen, werken, voorzieningen	19 ^{de} eeuwse gemengd centrummilieu
Spoorbuurt (*)	Wonen, werken, voorzieningen	19 ^{de} eeuwse gemengd centrummilieu

Tabel 4.2. De deelgebieden van de Spoorzone. (*) Belcrum en Spoorbuurt zijn bestaande woonbuurten; deze wijken vormen geen onderdeel van het voornemen.

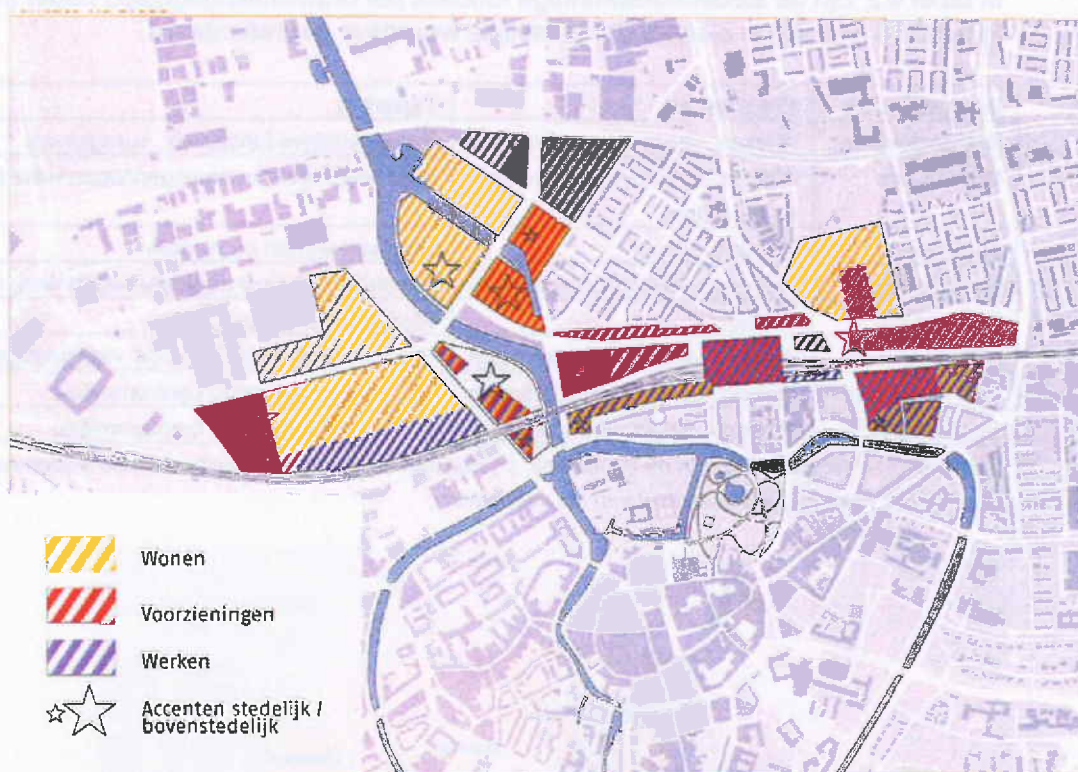


Figuur 4.2. Ligging deelgebieden

In tabel 4.3 is de mix van functies per deelgebied uitgewerkt in m²

Deelgebied	Wonen	Werken	Voorzieningen	Flexibiliteit	Totaal
Stationskwartier	50.000	80.000	40.000	20.000	190.000
Markoevers	65.000	45.000	40.000	p.m.	150.000
Zoete Inval	190.000	110.000	5.000	p.m.	305.000
Havenkwartier	190.000	65.000	10.000	p.m.	265.000
Liniepark	105.000	-	5.000	p.m.	110.000
Drie Hoefijzers	62.500	12.500	20.000	30.000	125.000
Totaal	662.500 (58%)	312.500 (27%)	120.000 (11%)	50.000 (4%)	1.145.000 (100%)

Tabel 4.3. Programma in m²



Figuur 4.3. Mix van functies

Verkeer en vervoer

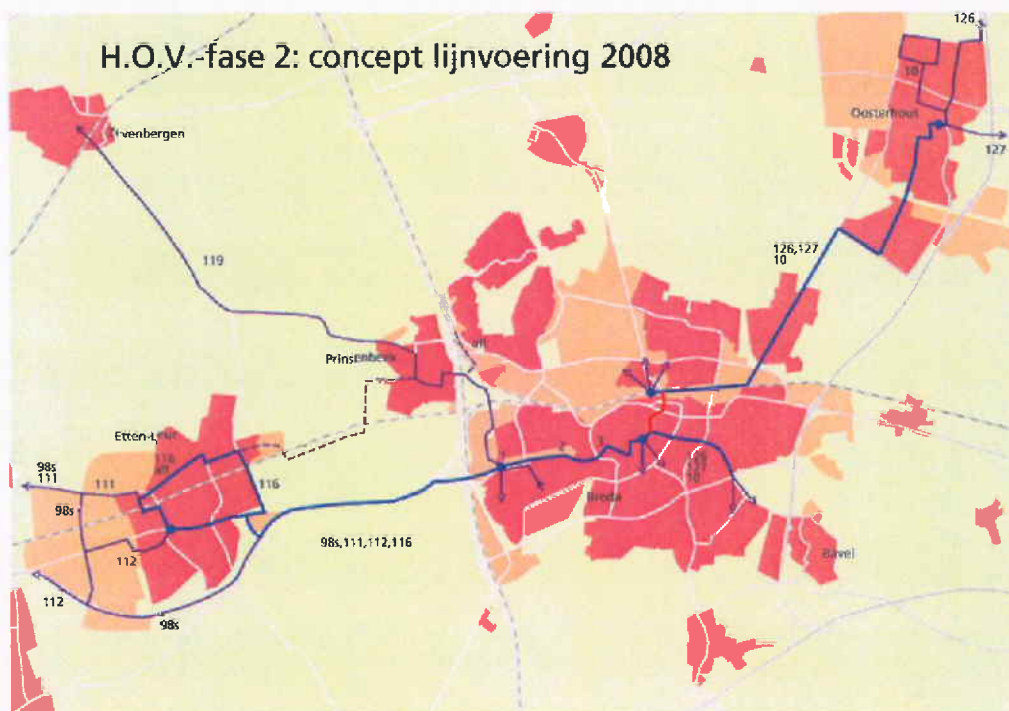
Het stedelijke hoofdwegennet vormt de basis voor de bereikbaarheid van de Spoorzone. Voor de ontsluiting van het gebied zelf worden enkele nieuwe wegen gerealiseerd. De Stationslaan voorziet in de oost - west ontsluiting van het ontwikkelingsgebied tussen de Belcrumweg en de Doornboslaan/Kappittelweg. Een sterkere spreiding van de verkeersstroom van en naar de binnenstad en de Spoorzone wordt gerealiseerd door de Belcrumweg via een nieuwe brug over de Mark en een tunnel onder het spoor door aan te sluiten op de Nieuwe Prinsenkade. Deze maatregel dient ook ter ontlasting van de Singel en de Belcrumtunnel (zie figuur 4.1).

Onderbouwing van de gewenste verkeersstructuur

De bereikbaarheid en ontsluiting zijn een randvoorwaarde voor het functioneren en de vestigingskwaliteit van de Spoorzone. In het Verkeersplan Breda (2003) is aangetoond dat het gebied Stationskwartier goed te ontsluiten is door de nieuwe Stationslaan aan te takken op de Terheijdensstraat/-weg en de Belcrumweg. Voor de bereikbaarheid is het daarnaast vooral van belang dat de doorstroming op de Noordelijke Randweg wordt verbeterd. De hoofdroutes voor het bus-OV van en naar de OV Terminal worden geïntegreerd binnen de hoofdstructuur en de deelgebieden. De meest logische plek voor de terminal ligt aan de noordzijde van het station. Met het busstation op deze locatie zijn de verkeersstromen zo te regelen dat de CO₂ uitstoot minder groot is

De hiervoor genoemde keuzes zijn mede onderbouwd met een VPL¹¹ studie en andere onderzoeken verricht in het kader van de nota Verkenningen Spoorzone (Breda 1999). De aansluiting van de routing van de HOV verbinding met Oosterhout en Etten-Leur op de OV-Terminal moet nog worden gemaakt (zie figuur 4.4). Deze keuze heeft naast consequenties voor de doorstroming van het OV ook ruimtelijke, milieu en circulatiegevolgen voor dit deel van de stad. Vanaf de Terheijdensetunnel naar de J.F. Kennedylaan zijn verschillende routes mogelijk. Voor dit doel worden in het MER enkele routevarianten beschreven en beoordeeld. De voorkeursroute van de HOV richting Oosterhout loopt parallel aan het spoor naar de Oosterhoutseweg.

Het fietsverkeer wordt via een vrij liggend hoofdfietsnetwerk geregeld. De OV-terminal is een belangrijke bestemming zodat dit netwerk ook een wijk zoals Haagse Beemden, met het station verbindt. Waar mogelijk worden ongelijkvloerse kruisingen met het stedelijk hoofdwegennet gerealiseerd. Onder meer komen vrij liggende fietspaden langs de nieuwe Belcrumweg, de nieuwe en verlengde Stationslaan, de Terheijdensweg en de Markkade te liggen (Bereikbaarheidsvisie Via Breda, in voorbereiding).



Figuur 4.4. Lijnvoering Hoogwaardig openbaar vervoer

¹¹ VPL: vervoersprestatie op locatie.

Openbaar vervoer en langzaam verkeer

Een hoge dichtheid van functies en de vestiging van publiekstrekking nabij het nieuwe station draagt bij aan de beheersing van de mobiliteit en vergroot het draagvlak van bestaand en nieuw openbaar vervoer. Het fietsgebruik zal richting het nieuwe station sterk groeien. Er zal een vrijliggend hoofdfietsnetwerk worden gerealiseerd met mogelijkheden voor ongelijkvloerse kruisingen met het stedelijk hoofdwegennet. De onderdoorgang wordt zo open mogelijk gehouden zodat een goede doorstroming van het langzaam verkeer mogelijk is. Bij het station worden het aantal bewaakte stallingmogelijkheden sterk uitgebreid.

Woon en leefmilieu

Het onderzoek naar de huidige milieusituatie (zie 2.3) heeft een aantal resultaten opgeleverd die vragen om maatwerk. Hiervoor wordt de "ecotech – ecotouch" benadering gevolgd (zie bijlage 1). Door toepassing van deze benadering ontstaat een schil van bebouwing (de ecotech zone) die bepaalde milieu-invloeden in meer of mindere mate absorbeert vanuit de bron (spoor, weg, industrie). Hierdoor worden de achter het "scherm" gelegen ecotouch gebieden ontzien van deze invloeden. Beide zones zijn profiteren van elkaar. De bewoners van de ecotechzone hebben de ecotouchzone nodig voor groenbeleving, waterberging en dergelijke. De gebruikers van de ecotouchzone genieten van de absorberende schil.

In tabel 4.4 staat een overzicht van algemene en meer specifieke aandachtspunten gelet op de verschillende milieucomponenten: bodem, water, lucht, geluid, geur, veiligheid en energiegebruik.

Milieucomponenten	Algemeen	Specifiek
Bodemkwaliteit	Sanering aanwezige bodemverontreiniging, uitsluiting van risico's.	Bodemonderzoek vast onderdeel planproces.
Water	Voldoende ruimtereservering voor stedelijke wateropgave (watertoets).	Deel waterberging ligt buiten plangebied; Toekomstige waterstructuur is onderdeel watertoets.
Lucht	25% CO ₂ reductie voor de gehele stad in 2015; Spoorzone levert extra bijdrage aan CO ₂ reductie.	Luchtkwaliteit woonomgeving voldoet aan wettelijke grenswaarden (NO ₂ en fijn stof)
Geluid	Reductie geluidhinder tot aanvaardbaar niveau door zonering, afscherming, bron- en proceduremaatregelen.	Direct langs spoor en drukke wegen geen geluidsgevoelige bestemmingen (of voldoende zonering); Creëren van geluidsluwe plaatsen door afscherming en verkeersmaatregelen.
Geur	In 2010 is geursituatie aanmerkelijk verbeterd t.o.v. de huidige situatie.	Ontwikkeling en fasering spoorzone is afgestemd op de geurcontour.
Veiligheid	Reductie risico externe veiligheid tot aanvaardbaar niveau door zonering, afscherming, bron- en proceduremaatregelen.	Langs de transportassen van gevaarlijke stoffen (spoor) staan geen (of beperkt) kwetsbare objecten; Binnen een straal van 14 meter uit het hart van de gasleiding in het noorden van het plangebied zijn geen bebouwingswerkzaamheden toegestaan ¹²
Energiegebruik	Energieprestatienorm (EPL) van minimaal 7 onder meer door gebruikmaking van gemeenschappelijke warmtevoorzieningen en duurzame energiebronnen.	Onderzoek naar uitgebalanceerd maatregelenpakket op het gebied van duurzaamheid

Tabel 4.4. Aandachtspunten milieu

4.4 Alternatieven en varianten

In het MER worden minimaal de volgende alternatieven in beschouwing genomen:

- Het nulalternatief;
- Het voorkeursalternatief;
- Het meest milieuvriendelijke alternatief (MMA).

Het nulalternatief is in feite geen reëel alternatief maar een beschrijving van de huidige toestand van het milieu en de gevolgen van autonome ontwikkeling tot 2020. Als onderdeel van de autonome ontwikkeling wordt rekening gehouden met de vigerende ruimtelijke plannen en het vastgestelde beleid ten aanzien van de verschillende milieuaspecten. De beschrijving van het nulalternatief dient uitsluitend als referentie voor de effectbeoordeling.

Het voorkeursalternatief is gebaseerd op de stedenbouwkundige inrichting conform de Structuurvisie Via Breda (Breda 2004, in voorbereiding) en de bekende

¹² Aan de noordzijde van het plangebied loopt een hoge druk gastransportleiding. Deze 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" van 26 november 1982. De uitkomst van deze toets heeft tot gevolg, dat binnen een straal van 14 meter van het hart van de leiding geen bebouwingswerkzaamheden mogen plaatsvinden om te voldoen aan het plaatsgebonden risico.

uitwerkingsplannen voor de verschillende deelwijken: Masterplan Centraal Breda, Stedenbouwkundige Visie "Drie Hoefijzers" (in voorbereiding). In het MER worden de effecten van dit alternatief uitgebreid beschreven. De effecten worden getoetst aan het vigerende beleid inzake de verschillende milieuaspecten.

In ieder MER moet op grond van het Besluit m.e.r. een alternatief worden beschreven "waarbij de nadelige gevolgen voor het milieu worden voorkomen, dan wel voor zover dat niet mogelijk is met gebruikmaking van de beste bestaande mogelijkheden ter bescherming van het milieu deze effecten zoveel mogelijk worden beperkt". Dit houdt in dat nadat het Voorkeursalternatief is beschreven en beoordeeld, zal worden nagegaan of bepaalde effecten kunnen worden voorkomen dan wel welke mogelijkheden er zijn om deze te verzachten. De hieruit voortvloeiende voorstellen vormen samen met het Voorkeursalternatief het meest milieuvriendelijke alternatief.

De alternatieven worden op twee schaalniveaus uitgewerkt. Het MER moet voldoende informatie bieden voor een bestemmingsplanuitwerking voor de inrichting van twee deelgebieden (in voorbereiding). Voor deze onderdelen van de Spoorzone is het voornemen relatief gedetailleerd uitgewerkt. Het merendeel van de beoogde woningen ligt echter in de overige deelgebieden waarvan de stedenbouwkundige uitwerking nog 5 à 10 jaar op zich laat wachten¹³. Door dit verschil in informatie ligt het voor de hand om in het MER uit te gaan van een beschrijving op twee schaalniveaus. Eén (globaal) waarin de stedenbouwkundige structuur het onderwerp van milieuafweging is een en ander (gedetailleerd) waarin de toekomstige inrichting van de eerder genoemde twee deelgebieden centraal staat.

Op globaal niveau wordt voor het plangebied van de Spoorzone de stedenbouwkundige structuur beoordeeld waarbij de aandacht vooral uitgaat naar de ontwikkelingen in de mobiliteit, de toekomstige water- en groenstructuur en de kwaliteit van het woon en leefmilieu. Bij dit laatste wordt gedacht aan externe veiligheid, luchtkwaliteit en geluidhinder. Op inrichtingsniveau spelen behalve deze aspecten ook cultuurhistorie, archeologie, sociale veiligheid, verkeersveiligheid, visuele aspecten en duurzaamheid.

Varianten

In een deel van het plangebied en ook aangrenzend staan enkele bedrijven die belemmeringen (geluid, geur) opleveren voor de realisatie van het voornemen. Als onderdeel van de voorkeursvariant wordt er van uitgegaan dat voor deze zaken een adequate oplossing wordt gevonden. Als variant wordt nagegaan wat de mogelijke consequenties zijn van het langer handhaven van de aanwezige hinderbronnen.

¹³ Mogelijk moet voor de ontwikkeling van deze deelgebieden te zijner tijd nogmaals de procedure van m.e.r. worden doorlopen als aanvulling op de informatie die thans, via de onderhavige m.e.r. naar voren wordt gebracht.

5 HUIDIGE TOESTAND MILIEU

5.1 Inleiding

In het MER zal uitgebreid aandacht worden besteed aan de huidige kwaliteit van het milieu. In deze startnotitie volstaan we met een korte beschrijving van enkele belangrijke kenmerken van het plangebied. In dit hoofdstuk wordt achtereenvolgens ingegaan op de volgende aspecten:

- Verkeer en vervoer;
- Woon en leefmilieu.
- Bodem en water;
- Natuur en landschap;
- Cultuurhistorie en archeologie;

5.2 Huidige situatie

Verkeer en vervoer

De meeste autoverplaatsingen naar de Spoorzone beginnen buiten de stad. Omdat het gebied ten zuiden van het station niet geschikt is voor grote stromen gemotoriseerd verkeer is de ontsluiting van het stationsgebied voornamelijk gericht op de Noordelijke Rondweg (NRW). Er zijn op de Noordelijke Rondweg problemen met de doorstroming van gemotoriseerd verkeer. Deze worden vooral veroorzaakt door de toenemende verkeersdruk en de vele aansluitingen en kruisingen. De Belcrumweg is momenteel de enige verbinding die het spoorzonegebied verbindt met de stadsdelen aan de westzijde van de Mark. Het stationsgebied is nu al de vervoersknoop van de stad en regio. Dat wil zeggen alle belangrijke vervoersverbindingen komen samen bij het station. De autobereikbaarheid die voornamelijk wordt gedragen door de Noordelijke Rondweg samen met de Belcrumweg en de Terheijdensweg lijkt hierin de zwakke schakel.

Het busstation ligt aan de zuidzijde van het NS-station. De bereikbaarheid hiervan wordt belemmerd door ligging van het spoorwegcomplex. Een deel van de belangrijkste fietsroutes ligt nog niet vrij van de hoofdweg.

Beschikbare informatie

Om de effecten van de groei in de automobiliteit te kunnen onderbouwen is reeds gestart met de ontwikkeling van een "regionaal" (Breda en omgeving) statisch verkeersmodel. Gezien de verwachte planningstermijn wordt 2020 als prognosejaar gehanteerd. Voor de invoer van de ruimtelijke en infrastructurele ontwikkelingen in het verkeersmodel wordt overleg gevoerd met vertegenwoordigers van Rijkswaterstaat directie Noord-Brabant, Provincie Noord-Brabant en de gemeente Oosterhout.

De infrastructurele voorzieningen die nodig zijn voor de ontsluiting van de nieuwe OV-terminal in de periode tot 2010, zijn uitvoerig weergegeven in het Ontsluitingsplan voor het Stationskwartier. De toekomstige hoofdstructuur voor de ontsluiting van de Spoorzone is ontwikkeld in samenhang met de visie op de stedenbouwkundige en functionele ontwikkeling van het totale gebied.

In het Verkeersplan Breda (2003) is mede op basis van milieuargumenten (CO₂ reductie) de toekomstige verkeersstructuur uitgewerkt. De nieuwe Stationslaan vormt de centrale as met belangrijke aansluitingen op de Terheijdensweg en de Belcrumweg. De Noordelijke Randweg vormt de verbinding met het Rijkswegennet.

ProRail heeft op verzoek van het ministerie van V&W de notitie 'NSP Breda, herijking ontwerpisen voor een sober en doelmatig basisstation' (versie 1.0, 11 oktober 2004) opgesteld. Aanleiding voor deze notitie waren wijzigingen in uitgangspunten ten aanzien van de reizigersprognoses en de perronconfiguratie van de OV-terminal. In deze notitie wordt ingegaan op het aantal busreizigers van en naar het station en enkele mogelijke groeiscenario's. Verder worden de consequenties voor de maatvoering van het busstation beschreven.

De Bereikbaarheidsvisie Via Breda (concept, nog niet vastgesteld) belicht het belang van een goede ontsluiting. De visie brengt in kaart welke infrastructurele en andere maatregelen nodig zijn om de Spoorzone op een duurzame manier bereikbaar te maken en te houden. Bovendien wordt aangegeven op welke wijze die maatregelen kunnen worden gerealiseerd.

Verdere gegevens die beschikbaar zijn voor de effectbeschrijving betreffen:

- Nota Parkeer- en stallingbeleid Breda;
- VPR-studie (vastgesteld) voor de directe omgeving van het station.

Woon en leefmilieu

Hierna wordt achtereenvolgend een overzicht gegeven van de huidige toestand en de beschikbare informatie ten aanzien van de deelaspecten geluid, luchtkwaliteit, geur en externe veiligheid.

Geluid

Enkele grotere wegen in en rond de Spoorzone, waaronder de Crogt dijk, de Konijnenberg, de Belcrumweg, de Academiesingel, Terheijdensestraat en het noordelijk gedeelte van de Terheijdenseweg veroorzaken al in de huidige situatie een hoge geluidsbelasting. Andere knelpunten ten aanzien van geluid liggen langs het spoor (Spoorbuurt) en in de nabijheid van het industrieterrein. De geluidsoverlast van de hoofdinfrastructuur en het spoor hoeft niet tot problemen te leiden. Hiervoor kunnen onder meer oplossingen worden gevonden in geluidsarm asfalt, aanleg van geluidswallen en/of toepassing van geluidsafschermende bebouwing,.

De geluidsoverlast van de bedrijven in de omgeving op onderdelen van het plangebied vormt echter wel een probleem. Beide geluidsvormen worden in het MER nadrukkelijk in beschouwing genomen.

Beschikbare informatie

De gemeente Breda ontwikkelt een eigen geluidsbeleid. De eerste inzichten hiervan zijn vastgelegd in de nota 'Zicht op Bredaas geluid'. Dit gemeentelijke geluidsbeleid zal, naast de bestaande wettelijke kaders, bij de beoordeling van de geluidssituatie worden betrokken.

Ten behoeve van het geluidsonderzoek zijn de volgende gegevens beschikbaar:

- Urbis Spoorzone Breda (2001): Geluid en luchtverontreiniging door wegverkeer, hinder en gezondheidseffecten in de spoorzone in Breda;
- Industrieterrein Breda Noord/Terheijden, berekening 55 dB(A) contour (1991);
- Akoestisch onderzoek ruimtelijk ontwerp Stationskwartier Breda (spoor- en weglawaai), Holland Railconsult 2003;

- Milieuverkenningen busverkeer stationsgebied Breda, Geluid- en luchtverontreiniging 2003-2015, TNO-rapport.

Met behulp van actuele cijfers uit het verkeersmodel worden aanvullende geluidsberekeningen uitgevoerd om ook de verwachte situatie in 2020 te kunnen beschrijven.

Luchtkwaliteit

De luchtkwaliteit langs de Noordelijke Rondweg overschrijdt regelmatig de grenswaarden voor fijn stof en NO₂ zoals vastgelegd in Europese regelgeving. Andere knelpunten liggen onder meer langs de Singelring en Terheijdenseweg.

Beschikbare informatie

Uit het onderzoek naar de luchtverontreiniging langs de mogelijke toekomstige busroutes tussen het NS station en het centrum van Breda blijkt dat er in het jaar 2015 geen overschrijding te verwachten is van de grenswaarden van NO₂ en fijn stof.

Ander informatiebronnen zijn:

- Voor de gehele gemeente is het 'Rapport luchtkwaliteit 2003 van de gemeente Breda' (2004);
- Milieuverkenningen busverkeer stationsgebied Breda, geluid en luchtverontreiniging 2003-2015 (TNO, 2004). De locatie van het busstation staat hierbij vast;
- Luchtverontreiniging Spoorzone in 2015 gebaseerd op recente plannen;
- Urbis Spoorzone Breda (2001): Geluid en luchtverontreiniging door wegverkeer, hinder en gezondheidseffecten in de spoorzone in Breda.

Op basis van de resultaten van het verkeersmodel zal worden bekeken of er aanvullende berekeningen ten aanzien van de luchtkwaliteit moeten worden gemaakt.

Geur

In de omgeving van het plangebied liggen enkele bedrijven met een sterke geurproductie (onder meer CSM en Van Melle). Deze beïnvloedt ook de milieukwaliteit in delen van het plangebied.

Beschikbare informatie

De geurhinder wordt beschreven aan de hand van de verleende vergunningen als gevolg van de Wet milieubeheer. Hierbij wordt onder meer gebruik gemaakt van de achterliggende studies.

Externe veiligheid

Over het spoor rijden treinen die onder andere LPG en ammoniak vervoeren. Voor het Masterplan Centraal Breda (2003) is, op basis van de toenmalige uitgangspunten en vervoersprognoses, de externe veiligheid met de bijbehorende Plaatsgebonden Risicocontour¹⁴ in beeld gebracht. Hieruit blijkt dat binnen een afstand van circa 30 m ten opzichte van de rand van het spoor geen (beperkt) kwetsbare bestemmingen als bijvoorbeeld kantoren en woningen mogen worden gebouwd, terwijl niet kwetsbare bestemmingen als bijvoorbeeld parkeervoorzieningen wel zijn toegestaan.

Naast de PR-contour is ook de waarde voor het GroepsRisico berekend. Het GroepsRisico (GR) is een oriënterende waarde, die wordt weergegeven in een grafiek, waarin de overschrijdingskans op een aantal slachtoffers kan worden afgelezen. Uit deze berekening blijkt dat de landelijk geldende oriënterende waarde niet wordt overschreden.

Zeer recente berekeningen (december 2004), gebaseerd op huidige uitgangspunten en de in het Kabinetsstandpunt over de "Integrale Ketenstudies Ammoniak, chloor en LPG" opgenomen toekomstige herroutering van het vervoer van gevaarlijke stoffen, hebben aangetoond dat de PR-contour in de toekomst komt te vervallen en dat de waarde voor het GR daalt tot ver onder de landelijk geldende oriënterende waarde.

Binnen het plangebied of aangrenzend liggen nu nog twee bedrijven met een opslag van gevaarlijke vloeistoffen. In opdracht van een bedrijf met een SO₂-opslag is door Tebodin een kwantitatieve risicoanalyse (QRA-rapportage) opgesteld. Hieruit blijkt dat de PR-contour binnen de eigen perceelsgrenzen blijft, maar de waarde voor het GR is niet in deze berekening meegenomen. Veranderingen binnen dit bedrijf zijn zeer waarschijnlijk aanleiding om in de loop van de m.e.r. een nieuwe QRA op te stellen. Van het andere bedrijf, dat een ammoniakinstallatie heeft, is geen QRA bekend, zodat dit in de loop van de m.e.r. nog moet worden ingevuld.

Beschikbare informatie

- Externe veiligheid Stationskwartier Breda, TNO augustus 2003
- Eindconcept Scenarioanalyse Stationskwartier Breda, identificatie van risico- en effectreducerende maatregelen, Brandweer Breda april 2004
- Urbis Spoorzone Breda (2001): Geluid en luchtverontreiniging door wegverkeer, hinder en gezondheidseffecten in de Spoorzone in Breda
- Externe veiligheid Spoorzone, TNO december 2004

Bodem en water

Uit een verkennend bodemonderzoek binnen de ontwikkelingsgebieden Stationskwartier en Drie Hoefijzers blijkt dat er meerdere plekken voorkomen met een ernstig verontreinigde bodem. De grondwatersituatie wordt sterk beïnvloed door enkele industriële onttrekkingen. Onlangs is de winning van Interbrew gesloten. Dit leidt tot een stijging van de grondwaterstand in de omgeving van de winputten.

¹⁴ Het Plaatsgebonden Risico (PR) is de kans dat per jaar een persoon die onafgebroken en onbeschermd op een bepaalde plaats in de omgeving van een bedrijf zou verblijven, overlijdt als rechtstreeks gevolg van een ongewoon voorval binnen die inrichting waarbij een gevaarlijke stof betrokken is.

De ondiepe ondergrond is opgebouwd uit matig tot slecht waterdoorlatende aardlagen (van de formaties Tegelen en Kedichem), die slechts bedekt worden door een dunne, redelijk watervoerende, deklaag van hooguit enkele meters. Dit betekent dat het regenwater relatief snel via stroompjes en beken in de Mark terecht komt. Van nature is het totale oppervlaktewaterstelsel van Breda te karakteriseren als een snel op neerslag reagerend systeem, met vrij steile afvoerpieken met een geringe nalevering (basisafvoer) vanwege de geringe grondwaterberging en het relatief steile terrein bovenstrooms van Breda tot aan de singels.

Afvlakking van de afvoerpieken dient volgens het kabinetsstandpunt naar aanleiding van het advies van de commissie Waterbeheer 21e eeuw te geschieden in de volgorde: vasthouden, bergen, afvoeren. Van nature zijn er weinig mogelijkheden om het water in significante hoeveelheden in de bodem vast te houden. Afvoerhydraulisch gezien moeten eerder oplossingen worden gezocht in een vertraging van de afstroming en het vergroten van de berging in het stedelijk gebied of net daarbuiten.

Natuur en landschap

Aan de westzijde wordt de Spoorzone doorsneden door de Mark. Deze rivier is een van de historische ontwikkelingsassen van de stad. De bevaarbaarheid heeft voor havenactiviteiten gezorgd met een industriële ontwikkeling. De Mark is voor Breda tevens de belangrijkste drager van de water- en groenstructuur en is onderdeel van de ecologische hoofdstructuur. In het gebied van de Spoorzone is deze kwaliteit het minst ontwikkeld. Versterking van deze structuur is een belangrijke opgave.

Cultuurhistorie en archeologie

De Spoorzone bevat meerdere aandachtspunten vanuit de cultuurhistorie. Onder meer worden genoemd: de Speelhuyslaan (stadsas uit de 17e eeuw), Belcrum als woonwijk, het Faamgebied, het Interbrewterrein (het hoofdgebouw staat op de Rijkslijst van beschermde monumenten) en de Mark oever bij het CSM terrein. Het aantal monumentale gebouwen is beperkt tot de watertoren aan de Konijnenberg ten noorden van de spoorlijn en een groot aantal panden in de Spoorbuurt ten zuiden daarvan. Rondom het kruispunt Speelhuyslaan/Belcrumweg bevindt zich industrieel erfgoed.

Wat betreft de archeologie is een verkennend onderzoek uitgevoerd in het plangebied van het toekomstige Stationskwartier (ca. 12ha) en Drie Hoefijzers. In het gebied van 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 periode ook uiterst klein.

In het gebied van Drie Hoefijzers zijn aanwijzingen dat het zuidwestelijke deel van het plangebied deel uitmaakt van de in de zestiende eeuw gerealiseerde vestingwerken. Het overige deel maakt in deze periode deel uit van een zone met landerijen. Na het afbreken van de vestingwerken zijn op het centrale deel van het plangebied in de 19e eeuw bedrijfsgebouwen gerealiseerd, waarvan een deel de status van rijksmonument heeft.

6 EFFECTBEOORDELING

In dit hoofdstuk volgt eerst een toelichting op de effectbeschrijving en –beoordeling. Onder meer is aangegeven welke milieuaspecten in deze m.e.r. centraal staan en op welke wijze de beschreven milieueffecten worden beoordeeld (zie 6.1). Daarna is in 6.2 ingegaan op de beoordelingscriteria die naar verwachting worden toegepast en onder meer richtinggevend zijn voor detailniveau waarop de verschillende aspecten worden beschreven.

6.1 Beoordelingskader

Bij de effectbepaling gaat de meeste aandacht uit naar verkeer en vervoer. De toename in automobiliteit heeft niet alleen consequenties voor de bereikbaarheid van de verschillende bestemmingen maar mogelijk ook gevolgen voor de luchtkwaliteit, het geluidsniveau en de verkeersveiligheid. De bereikbaarheid van de centraal gelegen OV terminal speelt een belangrijke rol in het totaal van verkeersbewegingen en vooral de mate waarin het langzaam verkeer en het openbaar vervoer hierin participeren. Het spoor is een belangrijke vervoersas voor gevaarlijke stoffen.

De waterhuishouding van het plangebied vormt eveneens een belangrijk onderwerp. Recente Europese en nationale afspraken stellen hoge eisen aan waterkwaliteit en bescherming tegen wateroverlast. Uitgangspunt bij de afvoer van hemelwater is dat er voldoende bescherming tegen wateroverlast wordt geboden. Het plangebied heeft een hoge verhardingsgraad. Er is weinig ruimte voor de tijdelijke berging van regenwater. Indien in bepaalde delen van de Spoorzone (Stationskwartier, Drie Hoefijzers) niet het vereiste beschermingsniveau tegen wateroverlast kan worden bereikt, moet daarvoor in de omgeving naar compensatie worden gezocht.

In dit kader is het ook van belang na te gaan welke eisen er worden gesteld aan de ontwateringdiepte (maximale grondwaterstand onder wegen en gebouwen) in het stedelijk gebied en/of hiervoor extra drainagemiddelen worden ingezet.

Andere (deel)aspecten die bij de realisatie van de Spoorzone mogelijk in het gedrang komen zijn natuur en landschap (cultuurhistorie, archeologie). In de stedenbouwkundige structuur is de Mark drager van een open groene scheg die de stad van buiten binnendringt en de stad geleed. In de Spoorzone wordt deze functie opgepakt en verder ontwikkeld. Wat betreft de landschappelijke aspecten wordt bij de inrichting van de nieuwe stad rekening gehouden met de aanwezige cultuurhistorische elementen. Onderdelen hiervan kunnen gezichtsbepalend zijn voor het gebied. De aanwezige archeologische waarden worden gearchiveerd en blijven waar mogelijk onaangeroerd in de grond (in situ) behouden.

De omvang van het studiegebied – het gebied waarbinnen zich mogelijke effecten kunnen voordoen – verschilt per milieuaspect. Over het algemeen is het studiegebied (veel) groter dan het plangebied: het gebied waarbinnen zich de voorgenomen activiteit afspeelt. Een voorbeeld. Ten aanzien van verkeer wordt niet alleen naar de effecten ter plekke van de Spoorzone gekeken maar wordt ook naar de gevolgen voor het verkeer in de directe omgeving zoals de Noordelijke Rondweg en de aansluiting op de rijkswegen.

De verwachte effecten worden beschreven en beoordeeld. Waar nodig wordt gebruik gemaakt van illustraties en kaartmateriaal om van de belangrijke milieukeurmerken zowel de huidige toestand als de toekomstige ontwikkeling in beeld te brengen. Het nulalternatief¹⁵ fungeert als referentie voor de beoordeling van de effecten. De effectbeschrijving wordt waar mogelijk en zinvol met cijfers onderbouwd. Indien het niet mogelijk is de effecten te kwantificeren is de beschrijving kwalitatief. Naast blijvende effecten is ook aandacht besteed aan tijdelijke en/of omkeerbare gevolgen. Ook wordt, waar zinvol, aangegeven of cumulatie met andere effecten kan optreden.

De effecten worden per milieuaspect beschreven aan de hand van beoordelingscriteria. Soms is dit laatste een harde parameterwaarde die door de overheid is aangewezen als een norm (getal) die niet mag worden overschreden, bijvoorbeeld de voorkeursgrenswaarde voor geluidshinder, de beschermingsniveau voor wateroverlast en/of de bij wet geregelde grenswaarden voor de luchtkwaliteit (NO₂ en fijn stof). Vaak zijn de geëigende parameters niet zo duidelijk omschreven. Deze moeten dan worden herleid uit het voorgenomen beleid inzake de verschillende milieuaspecten. Centraal staat dan de vraag aan welke parameterwaarde moet worden voldaan om de gestelde beleidsdoelen te halen.

Om de effecten te kunnen vergelijken worden deze op basis van een + / - score beoordeeld. De score kan variëren van dubbelmin tot dubbelplus:

- de score - - betekent dat een waarde geheel verloren gaat en dat een negatieve invloed maximaal toeneemt;
- de score 0 betekent dat er niets wijzigt ten opzichte van de huidige situatie;
- de score ++ houdt in dat een nieuwe waarde maximaal wordt ontwikkeld of dat een positieve factor maximaal toeneemt;
- de tussenscores duiden op merkbare verandering (- negatief en + positief) ten opzichte van de huidige situatie en de autonome ontwikkeling;
- indien de effecten marginaal zijn wordt dit in de voorkomende gevallen aangeduid met 0/+ (marginaal positief) of 0/- (marginaal negatief).

6.2 Beoordelingcriteria

Hierna volgt een overzicht van de verwachte beoordelingcriteria voor de milieuaspecten verkeer, water en natuur. Tevens is voor een aantal criteria aangegeven met welke methode de effecten worden bepaald.

Om de ontwikkelingen van de automobiliteit in beeld te brengen wordt een bestaand regionaal verkeersmodel uitgebreid voor het berekenen van de verkeersintensiteit in het jaar 2020. De beoordelingcriteria voor het vaststellen van de afgeleide effecten staan vermeld in tabel 6.1.

¹⁵ Onder het nulalternatief wordt in dit MER verstaan: de huidige toestand van het milieu en de wijze waarop zich dit de komende vijftien jaar zal ontwikkelen onder invloed van het vigerende beleid (=autonome ontwikkeling).

Verkeer en vervoer	Beoordelingscriteria	Werkwijze effectbeschrijving
Autoverkeer	- Wijziging Mtv/etmaal - Geluidbelasting <50 dB(A) - Grenswaarde NO₂, CO₂ en fijn stof (PM10) - Verkeersveiligheid - Risico transport gevaarlijke stoffen	- Kwantitatieve prognose op basis van een verkeersmodel - Akoestisch onderzoek m.b.v. Standaard Rekenmethode II (Wet geluidhinder) - Kwantitatief m.b.v. CAR II programma - Kwalitatieve beschrijving - Risicocontouren m.b.v. rekenmodel IPOR3M, beschrijving risico
Langzaam verkeer	- Afstand tot voorzieningen - Barrièrewerking en oversteekbaarheid	- Kwalitatieve beschrijving op basis van stedenbouwkundige inrichting - Idem
Openbaar vervoer (HOV)	Maximale (loop/fiets)afstand	Kwalitatieve beschrijving op basis van stedenbouwkundige inrichting

Tabel 6.1. Beoordelingscriteria verkeer

De beoordelingscriteria voor bodem en water staan vermeld in tabel 6.2.

Bodem en water	Beoordelingscriteria	Werkwijze effectbeschrijving
Bodem	- Wijziging bodemopbouw - Wijziging bodemkwaliteit	- Kwalitatieve beschrijving aan de hand van kaarten - Weergave resultaten bodemonderzoek
Grondwater	- Wijziging grondwaterstanden, -stroming - Wijziging drainageniveau - Wijziging grondwaterkwaliteit, c.q. infiltratie systeemvreemde stoffen	- Kwantitatieve/kwalitatieve beschrijving op basis van hydrologisch onderzoek - Op basis van grondwaterneutraliteit (kwantitatief) - Kwalitatieve beschrijving op basis van beschikbare gegevens
Oppervlaktewater / Regenwaterafvoer	- Bescherming tegen wateroverlast - Waterkwaliteit: haalbaarheid MTR / VR - Ruimte voor ontwikkeling oevervegetatie - Duurzaam waterbeheer	- Beschermingsniveau 1x per 50 jaar (Stationskwartier); 1 x per 20 jaar overige deegebieden - Kwalitatieve beschrijving op basis van beschikbare gegevens - Kwalitatieve beschrijving op basis van inrichtingsplan - Infiltratiemogelijkheden (kwantitatief), inzet technische hulpmiddelen (kwalitatief)

Tabel 6.2. Beoordelingscriteria bodem en water

De effectbeoordeling voor bodem en water wordt ondersteund door onderzoek voortvloeiend uit het proces van de watertoets.

De beoordelingscriteria voor natuur en landschap staan vermeld in tabel 6.3.

Natuur en landschap	Beoordelingscriteria	Werkwijze effectbeschrijving
Ecologische relaties (langs de Mark)	- Continuïteit, barrières, maten - Aanwezigheid gewenste biotopen	- Kwalitatieve beschrijving op basis van toekomstige inrichting - Idem
Aanwezigheid flora- en faunasoorten	- Areaalverlies, succes inpassing - Contactmogelijkheden, voorkomen van barrières	- Kwalitatieve beschrijving op basis van beschikbare informatie en deskundig oordeel - Idem
Kansen voor natuurontwikkeling	- Succes inpassing - Ecologische relatie met brongebieden	- Kwalitatieve beschrijving op basis van beschikbare informatie en deskundig oordeel - Idem
Landschap: visuele (fysieke) relaties	Versterking/verzwakking visuele relaties	Kwalitatieve beschrijving op basis van toekomstige inrichting
Cultuurhistorie	- Wel/niet inpassing elementen - Mate van herkenbaarheid	- Kwalitatieve beschrijving op basis van beschikbare informatie - Kwalitatieve beschrijving op basis van deskundig oordeel
Archeologie	- Wel/niet nader onderzoek - Aantasting bodemarchief	- Op basis van voornemen initiatiefnemer - Kwalitatieve beschrijving op basis van toekomstige inrichting

Tabel 6.3. Beoordelingscriteria natuur en landschap

De effectbeoordeling is voornamelijk kwalitatief van aard. Waar mogelijk worden deze geïllustreerd met overzichtskaarten en inrichtingsschetsen.

6.3 Twee schaalniveaus

In het MER wordt het voornemen en de effecten op twee abstractieniveaus beschreven (zie 4.4), namelijk: het structuurniveau waarbij vooral de relatie van de Spoorzone met de omgeving en de onderlinge samenhang tussen de deelgebieden centraal staat en het bestemmingsplanniveau waarvoor wordt ingezoomd op de inrichting van twee afzonderlijke deelgebieden (Stationskwartier en Drie Hoefijzers). De accenten in de effectbeschrijving verschillen per schaalniveau.

Effecten op structuurniveau spitsen zich toe op de volgende onderwerpen:

- Verkeer (hoofdstructuur, geluid, bereikbaarheid);
- Woon en leefmilieu (luchtkwaliteit regionaal, idem langs hoofdstructuur verkeer, geur);
- Externe veiligheid (spoor, Noordelijke Rondweg);
- Bodem en water (bodemkwaliteit, het grond- en oppervlaktewatersysteem, de regenwaterafvoer);
- Natuur (groene scheg Mark);
- Landschap (visuele relaties, cultuurhistorie, archeologie);
- Duurzaamheid (bouwstoffen, energiegebruik, groenbeheer).

In de effectbeschrijving voor de inrichting van twee afzonderlijke deelgebieden Stationskwartier en Drie Hoefijzers ligt het accent naar verwachting bij de aspecten:

- Verkeer (geluid, veiligheid);
- Woon en leefmilieu (luchtkwaliteit);
- Bodem en water (de regenwaterafvoer);
- Natuur (potenties);
- Landschap (visuele relaties, cultuurhistorie).

De effecten worden voor de twee abstractieniveaus afzonderlijk beschreven en beoordeeld. Eveneens wordt op beide niveaus het voorkeursalternatief geëvalueerd en worden op basis hiervan voorstellen gedaan voor mitigerende maatregelen.

Abstractie-niveau	• Verkeersveiligheid	• Verkeersveiligheid
	• Verkeersveiligheid	• Verkeersveiligheid
Concreet-niveau	• Verkeersveiligheid	• Verkeersveiligheid
	• Verkeersveiligheid	• Verkeersveiligheid
Abstractie-niveau	• Verkeersveiligheid	• Verkeersveiligheid
	• Verkeersveiligheid	• Verkeersveiligheid
Concreet-niveau	• Verkeersveiligheid	• Verkeersveiligheid
	• Verkeersveiligheid	• Verkeersveiligheid
Abstractie-niveau	• Verkeersveiligheid	• Verkeersveiligheid
	• Verkeersveiligheid	• Verkeersveiligheid
Concreet-niveau	• Verkeersveiligheid	• Verkeersveiligheid
	• Verkeersveiligheid	• Verkeersveiligheid

7 PROCEDURES EN ORGANISATIE

7.1 Betrokken partijen

Gezien de omvang van de voorgenomen stedelijke uitbreiding (het betreft ongeveer 5.000 woningen) is het doorlopen van een m.e.r. verplicht (zie ook paragraaf 1.2). Bij de procedure voor de m.e.r. zijn verschillende partijen betrokken, die elk een eigen rol hebben. Voor het onderhavige project zijn de verschillende rollen als volgt verdeeld.

Initiatiefnemer

Het College van burgemeester en wethouders van de gemeente Breda wil op korte termijn de Structuurvisie Via Breda laten vaststellen en vervolgens in de loop van 2005 de bestemmingsplannen voor de deelgebieden Stationskwartier en Drie Hoefijzers om hiermee de weg te openen voor de ontwikkeling van de eerste twee deelgebieden van de Spoorzone. In het kader van de m.e.r. wordt het bestuur, het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Breda aangemerkt als initiatiefnemer.

Initiatiefnemer:

College van burgemeester en wethouders gemeente Breda
Postbus 90156
4800RH Breda

Bevoegd gezag

De gemeenteraad van Breda is in het kader van de bestemmingsplan procedure belast met de besluitvorming over het voornemen. Daarom fungeert de raad tevens als bevoegd gezag inzake de m.e.r. procedure. De functie van het bevoegd gezag is driedelig. Op drie achtereenvolgende momenten tijdens de m.e.r. moet de raad zich uitspreken over de inhoud van de startnotitie, de inhoud van de richtlijnen en de aanvaarding van het MER.

Bevoegd gezag:

Gemeenteraad gemeente Breda
Postbus 90156
4800RH Breda

Commissie m.e.r.

Het bevoegd gezag wordt volgens de milieueffect procedure bij haar besluiten geadviseerd door de Commissie m.e.r. Deze onafhankelijke commissie bestaat uit deskundigen op milieugebied. Voor iedere m.e.r. afzonderlijk stelt de commissie een werkgroep samen. Deze werkgroep heeft tot taak het bevoegd gezag te adviseren over de inhoud van de richtlijnen (richtlijnenadvies) en later over de volledigheid en kwaliteit van het MER (toetsingsadvies).

Wettelijke adviseurs

Het bevoegd gezag dient naast de Commissie m.e.r. ook advies te vragen aan de "wettelijke adviseurs". De wettelijke adviseurs zijn overheidsorganen die in de besluitvormingsprocedure, zoals die voor een bepaalde activiteit geldt, als adviseur zijn aangewezen op grond van artikel 7.1 lid 2 van de Wet milieubeheer. In het kader van deze m.e.r. zijn dit, naast de wettelijke adviseurs voor de bestemmingsplanprocedure, in ieder geval de Regionale Inspecteur voor de Volksgezondheid en Milieuhygiëne in

Noord-Brabant en de Directeur Landbouw, Natuur en Openluchtrecreatie in Noord-Brabant. Deze wettelijke adviseurs brengen advies uit over de richtlijnen voor het MER en in een later stadium over de inhoud van het door het bevoegd gezag aanvaarde MER.

Insprekers

In de procedure van de m.e.r. zijn twee momenten voorzien waarop een ieder gebruik kan maken van de geboden inspraakmogelijkheden. De insprekers kunnen opmerkingen maken naar aanleiding van het uitbrengen van de startnotitie en naar aanleiding van het ter inzage gelegde MER. Het bevoegd gezag zal het publiek tijdig informeren wanneer en op welke wijze van de inspraakmogelijkheden gebruik kan worden gemaakt.

7.2 M.e.r. procedure in relatie tot de besluitvormingsprocedure (bestemmingsplan)

De m.e.r. procedure en de procedure voor de wijziging van het bestemmingsplan doorlopen de volgende stappen (zie ook bijlage 2):

Stap 1: Opstellen en bekendmaking Startnotitie

De Startnotitie m.e.r. Spoorzone wordt opgesteld door de initiatiefnemer en ter goedkeuring voorgelegd aan de gemeenteraad. Teneinde de procedure zo soepel mogelijk te laten verlopen heeft de gemeenteraad het college van B&W gemandateerd op te treden als bevoegd gezag voor het in ontvangst nemen van de startnotitie en het vaststellen van de richtlijnen op voorwaarde dat niet wordt afgeweken van het advies inzake de richtlijnen van de commissie m.e.r.

Stap 2: Inspraak startnotitie en vaststelling richtlijnen

Na bekendmaking van de startnotitie door het bevoegd gezag volgen vier weken waarin een ieder zijn of haar bedenkingen over het voorgenomen initiatief bekend kan maken. De insprekers zetten hun reacties op papier dienen aan het bevoegd gezag te worden gericht. In de periode van de tervisielegging wordt een voorlichtingsavond georganiseerd waarvoor de verschillende belanghebbenden worden opgeroepen. De gemeente Breda organiseert dit proces conform de "Regels voor inspraak en overleg".

De wettelijke adviseurs hebben eveneens vier weken om hun bedenkingen op schrift te stellen en in te sturen. De Commissie m.e.r. heeft vanaf de tervisielegging van de startnotitie negen weken de tijd om haar advies voor de richtlijnen op te stellen en door te spelen aan het bevoegd gezag. In haar advies houdt de commissie rekening met de schriftelijk ingebrachte bedenkingen. De definitieve richtlijnen moeten binnen dertien weken na het verschijnen van de startnotitie gereed zijn.

Stap 3: Opstellen en bekendmaking MER

Nadat de initiatiefnemer het MER heeft opgesteld en ingediend bij het bevoegd gezag, heeft het bevoegd gezag zes weken de tijd om het MER inhoudelijke te beoordelen en te aanvaarden. Na eventuele aanpassingen wordt het MER uiterlijk tien weken na indiening bekendgemaakt.

Het bevoegd gezag heeft er voor gekozen om tegelijk met de tervisielegging van het MER ook het voorontwerp bestemmingsplan bekend te maken. Het MER speelt immers

een belangrijke rol in de besluitvorming over het voornemen zoals vastgelegd in het bestemmingsplan. De gelijktijdige publicatie van deze rapporten verduidelijkt de onderlinge samenhang.

Stap 4: Inspraak MER

Tot vier weken na de bekendmaking van het MER heeft een ieder de tijd om zijn of haar bedenkingen over het MER kenbaar te maken. Er zal ook een inspraakbijeenkomst worden gehouden, tijdens welke een ieder in de gelegenheid wordt gesteld om zich nader te oriënteren op de inhoud van het MER en hier eventueel mondeling op te reageren. Tenslotte zal de Commissie m.e.r. een toetsingsadvies uitbrengen waarin wordt beoordeeld of het MER voldoende informatie bevat om een besluit over het voorgenomen activiteit te kunnen nemen.

Hierbij wordt getoetst:

- aan de richtlijnen voor het MER;
- op eventuele onjuistheden;
- aan de wettelijke regels voor de inhoud van een MER.

In deze toetsing wordt ook rekening gehouden met de op schrift gestelde en ingestuurde inspraakreacties.

Bijlage 1

Toelichting ecotech – ecotouch methode

1. Inleiding

Dat aanpak van milieuknelpunten aan de bron de voorkeur geniet is eerder naar voren gekomen. Dat dit niet altijd lukt (tijd, geld, knowhow) spreekt voor zich, zeker in het licht van het intensief gebruik van de ruimte rond het NSP Spoorzone Masterplan Centraal Breda. Juist dit intensief ruimtegebruik zorgt ervoor dat op sommige locaties in het plan, onaanvaardbare aanslagen op de milieukwaliteit en daarmee op de leefomgevingkwaliteit worden gepleegd. Om hier zowel stedenbouwkundig als architectonisch mee om te gaan zijn twee ontwerp benaderingen in het Masterplan Centraal Breda geïntroduceerd die ruimtelijk zijn geïmplementeerd, de ecotech- en ecotouch-benadering.

De ecotech-benadering sluit het milieuprobleem in en de ecotouch-benadering neemt afstand tot of geeft ruimte om het milieuprobleem op te lossen. Het gehele gebied rond het NSP Centraal Breda is mede aangewezen als ecotech zone.

In Breda zijn we gewend om op een ecotouch wijze te ontwikkelen. Er is ruimte voor groen en water, geluid wordt geweerd door hectaren grote geluidswallen en externe veiligheid wordt bereikt door afstand te houden van de gevarenbron. Deze wijze van ontwikkelen waarin ook gebruik werd gemaakt van de alom geprezen lagenbenadering, met inachtneming van geologie, geohydrologie, geomorfologie, ecologie en hydrologie, heeft geleid tot een evenwichtig gegroeide stad. Hierin zijn milieuknelpunten goed opgevangen en de woon- en werkomgeving zeer goed leefbaar te noemen. Bij de ontwikkeling van de stationsomgeving is deze lagenbenadering, ofwel de ecotouch-benadering, echter niet mogelijk daar iedere vierkante meter bij wijze van spreken 3 of 4 maal gebruikt dient te worden om een centraal stedelijk gebied te creëren waarin ook een zeer goed leefbare, duurzame woon- en werkomgeving gecreëerd moet worden.

In het Stationskwartier komen lokale, regionale, nationale en internationale transportlijnen bij elkaar, zal op grote schaal geparkeerd, gewerkt, gewoond en gerecreëerd worden. Daarnaast zal voor afvalstoffen, ecologie en water een weg gevonden moeten worden en zal de energieconsumptie de inspanningen in de rest van de stad niet te niet mogen doen. Dit stelt zowel hoge eisen aan het stedenbouwkundig concept als aan afzonderlijke bouwwerken.

2. Uitleg ecotech

Stedenbouwkundige ecotech

Het omgaan in de stedenbouw met ecotech behelst eigenlijk niet meer dan het inpakken van de vervuilsbron(nen), zodat de bouwblokken een schildfunctie krijgen voor het achterliggende gebied. Het aanpakken van het probleem aan de bron blijft natuurlijk de beste oplossing. Er zijn een drietal vervuilsbronnen te onderscheiden met hun eigen oplossingen. Puntbronnen zijn over het algemeen het beste in te pakken door concentrische bebouwing met een aangepaste functie, bijv. parkeren. Lijnvormige bronnen (bijv. het spoor) kunnen het beste ingepakt worden volgens het tapestreammodel van de RPD, en diffuse bronnen middels architectonische oplossingen. Er zal echter altijd nauwkeurig bekeken moeten worden welke richting de vervuilsbron in het vrije veld zou nemen en welke invloed de geplande bouwblokken op deze verspreiding heeft. Bij de eerste twee typen bronnen is overkapping als schildvorming ook mogelijk. Extra voorzichtigheid

is geboden bij het ontstaan van zogenaamde lekken in dit schild door bijvoorbeeld infrastructurele doorsnijdingen en variaties in de bouwhoogte.

Architectonische ecotech

In de zones die in het stedenbouwkundig ontwerp als "schild" zijn betiteld, kan risicodragend gewoond en gewerkt worden binnen de Wet milieubeheerzone. Met behulp van architectuurtypologische concepten alsmede -accessoires kunnen gebouwen worden ontwikkeld die gecalculeerde risico's in of aan het gebouw ondervangen. Deze risico's beslaan het gehele milieuveld welke beschreven staan in de volgende hoofdstukken. Constructie en ontwerptechnisch zal er bij het architectonisch ontwerp dus rekening moeten worden gehouden met:

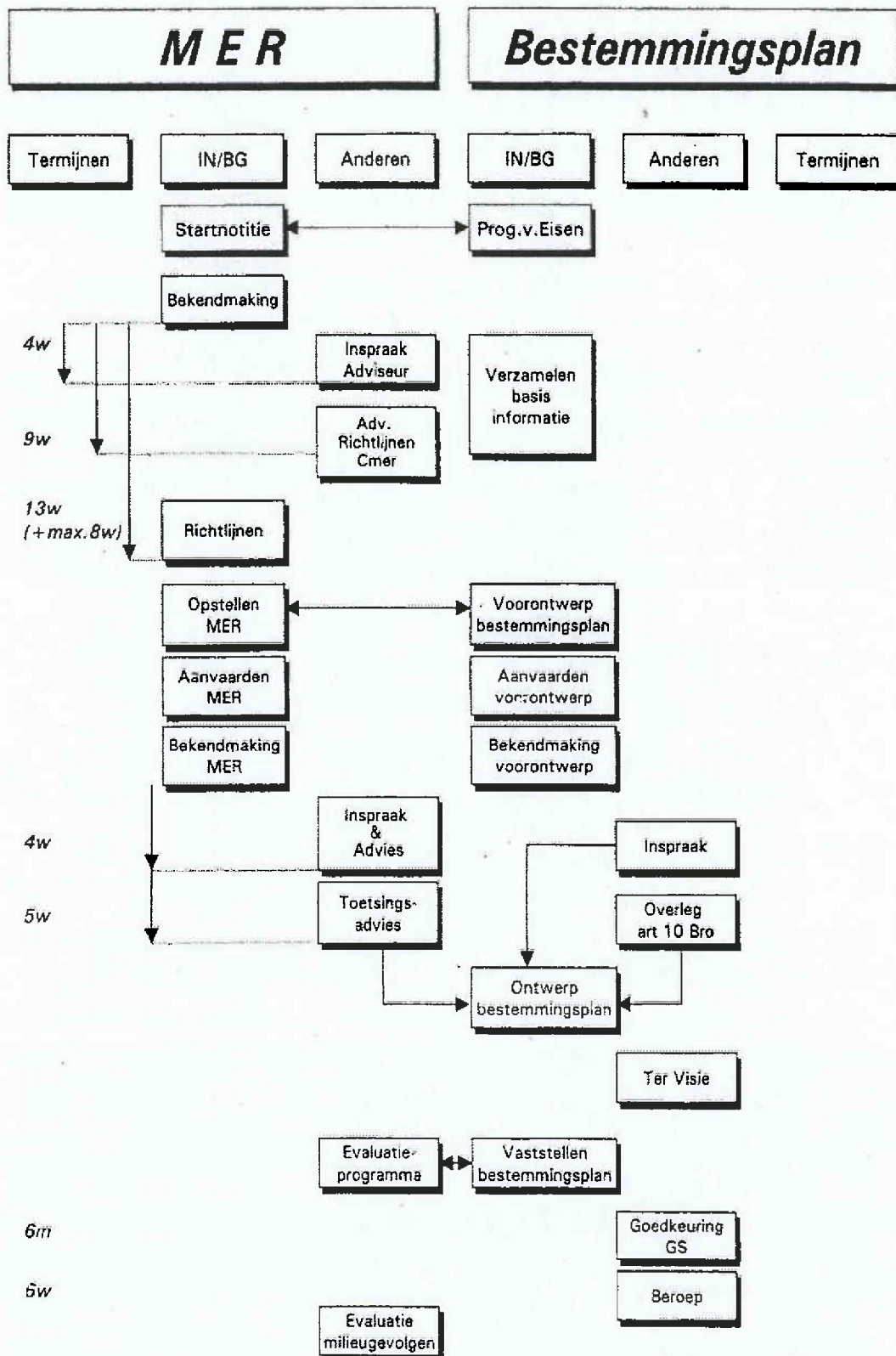
- bodem, isoleren van niet mobiele vervuilingen;
- energie, geïntegreerd toepassen duurzame energievormen;
- natuur, toepassen van dak- en hangende tuinen, ook wel "extreem green" genoemd;
- water, opvangen in zuilen, bassins of op vegetatiedaken;
- geluid, geluidluwe gevels in de vorm van extra galerijen of functionele gebruiksindeling en toepassing "city roofs";
- geur, toepassing "city roofs" en/of toepassing actieve filtering;
- luchtkwaliteit, als geur;
- trillingen, oplossingen in fundamenteën en draagconstructies;
- externe veiligheid, functionele gebruiksindeling, explosie veilige wanden en wanden voorzien van sprinklerinstallaties;
- verschillende bedrijvigheid, afhankelijk van bedrijvigheid.

City roofs een berekende bouwwijze waardoor luchtcirculatie over de daken zo gereguleerd wordt dat tussen de bouwblokken en/of gesloten bouwblokken met open binnenplaats een eigen type lucht hangt die min of meer geïsoleerd is van de overdrijvende zich verdunnende lucht. Door waterbassins onder in de open ruimte te plaatsen wordt dit effect versterkt.

Door ecotech- en ecotouch-zones naast elkaar te positioneren ontstaat een wederkerige afhankelijkheid tussen de twee zones waarin de ene zone niet kan voortbestaan zonder de ander. Zorgt de ecotechzone voor een schild, dan zorgt de ecotouchzone voor recreatie, groene long, gedeeltelijke waterberging e.d.. Acceptatie van de twee wijk en of buurtdelen onder elkaar wordt daar door groter.

Bijlage 2

Samenhang procedures m.e.r. en bestemmingsplan



=O=O=O=

