



Onderwerp

Voorstel tot vaststelling van het bestemmingsplan Stationslaan.

Voorgesteld besluit

Het bestemmingsplan Stationslaan vast te stellen en voor dit plangebied geen exploitatieplan vast te stellen.

Inleiding

Bij de goedkeuring van het bestemmingsplan 'Stationskwartier' is onder andere goedkeuring onthouden aan een gedeelte van het plan voor wat betreft de ontwikkelingen in het gebied aan de noordwestkant van het spoor. Met dit bestemmingsplan is dit weer hersteld. Van deze gelegenheid is tevens gebruik gemaakt om het plan voor dit gebied aan te passen aan de actualiteit.

Voorts was in hetzelfde proces goedkeuring onthouden aan het binnen het plangebied van het Stationskwartier gelegen gedeelte van de Stationslaan. Deze onthouding goedkeuring vond vooral zijn oorzaak in het feit dat de doortrekking van de Stationslaan richting Doornboslaan niet planologisch was vastgelegd. In het onderhavige bestemmingsplan Stationslaan is deze omissie hersteld en is de gehele Stationslaan meegenomen in het plan.

Beoogd effect van het besluit

De geconstateerde omissies in het plan Stationskwartier te herstellen en de gehele Stationslaan planologisch vast te leggen en de aanleg/realisatie hiervan mogelijk te maken.

Uitvoering van het besluit

Nadat het bestemmingsplan door de raad is vastgesteld zal dit gedurende 6 weken ter inzage worden gelegd en is vervolgens geen nadere besluitvorming meer nodig.

Argumenten

1. Het ontwerp van het bestemmingsplan heeft van 16 december 2010 tot en met 26 januari 2011 ter inzage gelegen. Tijdens deze termijn zijn 15 zienswijzen ingekomen. Aangezien alle zienswijzen binnen de terinzagetermijn zijn ingekomen zijn deze ontvankelijk en kunnen bij de vaststelling van het plan in de beoordeling worden meegenomen.
2. De tegen het ontwerp van het plan ingediende zienswijzen geven geen aanleiding het plan niet vast te stellen.
3. Zienswijzen.
Tegen het plan zijn zienswijzen ingediend door:
 1. Achmea Rechtsbijstand namens de heer H.U. Diezi, Liniestraat 103 te Breda;
 2. Stichting Wijkraad Actie Comité Belcrum, p/a Kwartelstraat 31 te Breda;
 3. Stibbe Advocaten en Notarissen namens Ahold Vastgoed B.V. en Albert Heijn B.V., Strawinskylaan 2001 te Amsterdam;
 4. Rassers Advocaten namens Thes Nederland N.V., Sophiastraat 22-28 te Breda;
 5. M.P.M. Koenraadt, Terheijdensweg 130 te Breda;
 6. D.P.J.J. den Tenter, Fazantstraat 16 te Breda;
 7. Rijksgebouwendienst Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties, Postbus 20952 te Den Haag;
 8. Fam. Kuipers en 3 medeondertekenaars, Speelhuislaan 29 te Breda;
 9. A. Vervaart en H. Barten, Kievitstraat 40 te Breda;
 10. De heer en mevrouw H. van den Muijsenberg- Van de Leur, Oude Terheijdensweg 76 te Breda;
 11. AM Grondbedrijf B.V., Edisonbaan 14h te Nieuwegein;
 12. N.V. Nederlandse Gasunie, Postbus 19 te Groningen;
 13. W. de With en L. Buitink, Kievitstraat 28 en H. Kwisthout, Kievitstraat 30 allen te Breda;



14. J.J.C.L. van Elten en 44 medeondertekenaars, Van Voorst tot Voorststraat 61 te Breda;
15. E.J.J. van de Reijt, Kievitstraat 54 te Breda.

4. Beoordeling zienswijzen.

Hieronder zijn de ingediende zienswijzen kort samengevat en van een beoordeling voorzien. Daarna is een conclusie getrokken. Indien niet alle zienswijzen expliciet in de samenvatting zijn opgenomen zijn deze wel in de totale beoordeling meegewogen. Daar waar zienswijzen vrijwel gelijkkluidend zijn, zijn deze samengevoegd.

1. Achmea Rechtsbijstand namens de heer H.U. Diezi.

Samenvatting zienswijze.

Namens de heer Diezi is deze zienswijze ingediend tegen zowel het onderhavige plan als het ontwerpbestemmingsplan Openbaar Vervoer Terminalcomplex (OVTC). De zienswijze heeft inhoudelijk alleen betrekking op het bestemmingsplan Stationslaan. Aangezien voor het bestemmingsplan OVTC een eigenstandig besluit wordt gemaakt zal hier alleen worden ingegaan op de naar voren gebrachte zienswijzen tegen het bestemmingsplan Stationslaan tenzij de betreffende zienswijze tegen het OVTC tevens raakvlakken heeft met dit bestemmingsplan. De zienswijze heeft voornamelijk betrekking op de akoestische rapportage en het eveneens ter inzage gelegde ontwerpbesluit hogere waarden. Daarnaast geeft hij aan dat in de reactie op zijn inspraakreactie niet wordt ingegaan op zijn bezwaren over de te verwachten licht- en trillinghinder, maar wordt verwezen naar de nota van commentaar inzake het voorlopig ontwerp van de Stationslaan.

Beoordeling.

- Onvoldoende gemotiveerd dat reflectie van geluid via eventuele nieuwbouw aan de overzijde van de woning niet de maximale ontheffingswaarde van 63 dB overschrijdt.

Reflectie levert veelal een toename van 1 à 2 dB en zal het wettelijk maximum niet overschrijden. In het akoestisch onderzoek is uitgegaan van diverse scenario's. Het ene scenario gaat uit van geen nieuwe bebouwing binnen en net buiten het plangebied, het andere scenario gaat wel uit van nieuwbouw langs de Stationslaan. Nabij de Liniestraat 103 is de exacte invulling van het terrein Drie Hoefijzers Noord (gelegen buiten het plangebied) niet bekend. Voor de locatie is separaat een indicatieve berekening uitgevoerd door het adviesbureau Movares waaruit eveneens volgt dat de toename van reflectie circa 1 à 2 dB is.

- Onzorgvuldige besluitvorming nu geen onderzoek is gedaan naar gevelmaatregelen voor deze woning.

Een onderzoek naar mogelijke gevelmaatregelen hoeft niet plaats te vinden voorafgaand aan een hogere waardenbesluit. In hoofdstuk VIII B van de Wet geluidhinder is de binnenwaarde voor bestaande woningen omschreven. In het besluit hogere waarden is aangegeven dat het vaststellen van deze hogere waarden niet betekent dat hiermee is voldaan aan de bepalingen die in andere wetten, verordeningen (zoals bijv. de Woningwet, het Bouwbesluit, Wet ruimtelijke ordening) zijn gesteld dan wel op grond hiervan worden voorgeschreven. Het onderzoek naar gevelmaatregelen kan starten omdat de geluidbelasting op de gevels bekend is. Vanuit de geluidsanering van woningen is bekend dat met het nemen van diverse maatregelen de maximale toegestane binnenwaarde conform hoofdstuk VIII B van de Wet geluidhinder kan worden gegarandeerd.

- De geluidbelasting in de buitenruimte (tuin) van de heer Diezi overschrijdt de voorkeursgrenswaarde.

De buitenruimte is niet toetsingsplichtig op basis van de Wet geluidhinder maar in het kader van een goede ruimtelijke ordening moet deze ruimte wel worden beoordeeld. De geluidbelasting op de gevel ter plaatse van de tuin is op 1,5 meter 51 dB. Het is dan ook aannemelijk dat de geluidbelasting in de tuin hiermee te vergelijken zal zijn. Gelet op de locatie, gelegen in een binnenstedelijk gebied, is dit een acceptabel geluidniveau en wel om de volgende reden. De grootschalige ontwikkelingen in het Stationsgebied zijn op vele terreinen zeer ingrijpend. Voor wat betreft het aspect geluid gaan de ontwikkelingen soms gepaard met overschrijdingen van de voorkeursgrenswaarden uit de Wet geluidhinder en een hoge geluidbelasting in de buitenruimte.

Voor de gemeente Breda zijn de ruimtelijke ontwikkelingen zeer belangrijk. De Stationslaan is de ontsluiting van, met name, het nieuwe station en de te realiseren kantoren en woningen.



Het referentieniveau van het omgevingsgeluid is in stedelijk gebied al behoorlijk hoog, zodat een beperkte overschrijding van de voorkeursgrenswaarde acceptabel is, zeker gelet op het grote belang dat aan het totale project en de aanleg van de Stationslaan in het bijzonder als nieuwe ontsluiting van het OVTC, gehecht wordt.

- De veranderingen aan de huidige Liniestraat moeten worden beoordeeld als een reconstructie want het gaat om wijzigingen aan de bestaande weg.

De Stationslaan is een nieuwe weg, die het OVTC vanaf de Belcrumweg en de Doornboslaan ontsluit. Ter hoogte van de Liniestraat ligt het wegprofiel grotendeels ten zuiden van de huidige straat. De Liniestraat wordt grotendeels fietspad. De Stationslaan is de ontsluitingsweg voor de totale ontwikkeling rond het nieuwe station. Het karakter van een buurtstraat met weinig verkeer, die de Liniestraat nu is, wijzigt in een drukke ontsluitingsweg met een andere functie, namelijk een doorgaande hoofdontsluitingsweg, die op dit punt bovendien rechtstreeks op de Doornboslaan wordt aangesloten. Gelet op een en ander is er sprake van een nieuwe weg en niet van een reconstructie van een bestaande weg.

- Bezwaren over lichthinder en trillinghinder.

Dit zijn geen zaken welke in een bestemmingsplan worden geregeld. Bij de aanleg van de weg zullen, voor wat betreft het voorkomen van trillinghinder, constructieve maatregelen getroffen worden.

Bij normaal gebruik van de weg zal er dan ook geen trillinghinder moeten kunnen ontstaan. Voor wat betreft de lichthinder wordt opgemerkt dat dit ook een aandachtspunt is in het kader van de aanleg van de weg en het voorkomen hiervan wordt meegenomen in het ontwerp van de betreffende weg.

Conclusie.

Deze zienswijze ongegrond te verklaren.

2. Stichting Wijkraad Actie Comité Belcrum.

Samenvatting zienswijzen.

Door de Stichting Wijkraad is één zienswijze ingediend tegen zowel het bestemmingsplan Stationslaan als het ontwerpbestemmingsplan Openbaar Vervoer Terminalcomplex (OVTC). Aangezien voor het bestemmingsplan OVTC een eigenstandig besluit wordt gemaakt zal hier alleen worden ingegaan op de naar voren gebrachte zienswijzen tegen het bestemmingsplan Stationslaan tenzij de betreffende zienswijze tegen het OVTC tevens raakvlakken heeft met dit bestemmingsplan.

- a. Reclamante vraagt zich af of het apart behandelen van twee met elkaar samenhangende aangelegenheden (noordzijde van het station en het gedeelte ter hoogte van de voorgenomen bussluis in de Terheijdenseweg) voldoende recht doet aan de rechtszekerheid van de betrokken bewoners.
- b. Reclamante is van mening dat in de bestemmingsplannen weinig tot geen aandacht is voor de belangrijkste doelstelling uit het bestemmingsplan Stationskwartier zijnde de vermindering van de barrièrewerking van het spoor en de versterking van de relatie Spoorzone met de binnenstad. Een en ander wordt duidelijk gemaakt aan de hand van voorstellen welke er zijn voor wat betreft de te nemen verkeersmaatregelen op de Stationslaan. Aan de hand hiervan ziet reclamante alleen maar een toename van de barrièrewerking.
- c. Reclamante mist een verkeerscirculatieplan voor de Belcrum. Onduidelijk is in hoeverre de bussluis in de Terheijdenseweg het doorrijden van de wijk zal tegengaan. Vraagt zich ook af in hoeverre het bepalen van de aantallen verkeersbewegingen rekening is gehouden met recente ontwikkelingen zoals de opening van de Hornbach. Dit leidt nu al tot congestie op de kruising Noordelijke Rondweg met Konijnenberg en de kruising Belcrumweg/Konijnenberg met de Speelhuislaan. Hierdoor is de bereikbaarheid van de wijk voor de bewoners in het geding. Onduidelijk is ook hoeveel bussen er op de Terheijdenseweg gaan rijden zowel voor, als na de aanleg van de Stationslaan. Vraagt zich ook af in hoeverre in berekeningen van de luchtkwaliteit rekening is gehouden met genoemde recente ontwikkelingen en ook met de uitstoot van parkerende auto's in het OVTC. Opvallend is dat de huidige cijfers aanzienlijk lager zijn dan in 2007 bij het bestemmingsplan Stationskwartier.
- d. Reclamante heeft bezwaar tegen de voorgenomen hoogtes van de bebouwing aan de zijde van de Belcrum. De afwijkingmogelijkheid met 10% geeft daarnaast een vrijbrief om nog hoger te bouwen. Bouwhoogtes geven geen goede aansluiting bij de bestaande wijk en geven vanuit de wijk het zicht op een massief stedelijk gebied.



Hoogtes zijn ook niet in overeenstemming met de functies van het aangrenzende gebied zoals bijvoorbeeld het speelterrein in de omgeving waar 20 meter hoog gebouwd mag worden. Reclamante is van mening dat een bouwhoogte van 11 meter maximaal mogelijk moet zijn en ook dwingend in het plan moet worden voorgeschreven.

Beoordeling.

- a. De ontsluiting van het OVTC en het gehele gebied via de Stationslaan is opgenomen in het bestemmingsplan Stationslaan. Hiermee is dan ook de gehele ontsluitingsweg inclusief de bussluis in hetzelfde plan geregeld. Reclamante doelt hier op de procedure inzake de te nemen verkeersmaatregelen op de Stationslaan en de verankering hierin van de afsluiting van de Terheijdenseweg voor autoverkeer. In dit kader wordt opgemerkt dat het vaststellen van verkeersmaatregelen niet in het bestemmingsplan kan worden geregeld. Overigens is de afsluiting van de Terheijdenseweg als zodanig wel in de planregels van het bestemmingsplan Stationslaan vastgelegd.
Wat de begrenzing van de bestemmingsplannen betreft, komt volgens vaste jurisprudentie aan de raad een ruime mate van beleidsvrijheid toe. Omdat het OVTC op basis van het bestemmingsplan Stationskwartier al grotendeels gerealiseerd kon worden, zijn de ruimtelijke consequenties van het bestemmingsplan OVTC, zeker aan de noordzijde, gering ten opzichte van het vigerende planologisch regime. Bovendien heeft de raad op 15 juli 2010 besloten om op de realisatie van het OVTC, waarvan de planvorming al gevorderd was, de gemeentelijke coördinatieregeling van toepassing te verklaren. Om die reden hebben het ontwerpbestemmingsplan en de ontwerpbouwvergunning tegelijk ter inzage gelegen. Nu het ontwerpbestemmingsplan Stationslaan eveneens tegelijk ter inzage heeft gelegen en ook de vastgestelde plannen tegelijk ter inzage gelegd zullen worden, valt niet in te zien waarom reclamante, die tegen beide ontwerpplannen zienswijzen ingebracht heeft, in haar belangen zou (kunnen) zijn geschaad.
- b. In de huidige situatie is het alleen mogelijk het spoor te kruisen vanuit de wijk Belcrum richting binnenstad via de Belcrumweg, de Terheijdenseweg en tunnel onder het station. Deze mogelijkheden zullen blijven bestaan met dien verstande dat de ontsluiting via de Terheijdenseweg door de afsluiting niet langer voor autoverkeer bereikbaar zal zijn maar wel voor langzaam verkeer. Bij de aanleg van de Stationslaan worden op diverse punten verbindingen voor langzaam verkeer, komend vanuit de wijk Belcrum, aangelegd waardoor het station en de onderdoorgang goed bereikbaar blijven. Er zal dan ook geen sprake zijn van een grotere barrièrewerking vanwege de ontwikkelingen.
- c. In de Bereikbaarheidsvisie Spoorzone uit 2007 is aangegeven hoe het verkeer in deze omgeving wordt afgewikkeld. Door het aanbrengen van een knip in de Terheijdenseweg wordt zowel de Speelhuislaan als de Terheijdenseweg ontlast van doorgaand verkeer. Dit betekent ook een forse afname van autoverkeer door de Belcrum. De Belcrum blijft bereikbaar vanaf zowel de Belcrumweg als de Terheijdenseweg. Door de reeds uitgevoerde afsluiting van de Van Voorst tot Voorststraat en de Minister Kanstraat is sluisverkeer door de Belcrum nagenoeg uitgesloten. Uitzonderd het instellen van eenrichtingsverkeer op het Speelhuisplein, verandert er verder niets aan de verkeerssituatie in de Belcrum en wordt het opstellen van een verkeerscirculatieplan niet noodzakelijk geacht.
De Stationslaan is ontworpen en getoetst met een dynamisch verkeersmodel, dat hiervoor speciaal is ontwikkeld. Hierin is rekening gehouden met alle recent gerealiseerde en eventueel nog te realiseren ontwikkelingen en alle soorten verkeersstromen, dus ook fietsers en voetgangers. Alle mogelijke maatregelen zijn hierin getoetst. Hieruit blijken onder andere geen problemen te ontstaan in de afwikkeling van het autoverkeer als gevolg van het aanbrengen van de oversteken ter hoogte van het OVTC.
De problemen, veroorzaakt door de opening van een grote vestiging van Hornbach, op de kruising Noordelijke Rondweg en Konijnenberg in de nabijheid van de wijk Belcrum zijn inmiddels opgelost. De genoemde problemen op de kruising Belcrumweg en Speelhuislaan ontstaan door een sterk verouderde verkeerslicht- en regelinstallatie. Deze zal worden vervangen waarmee de problemen opgelost zullen zijn.
Zowel de Belcrumweg als de Doornboslaan krijgen de functie om de stationsomgeving te ontsluiten en vormen tevens een verbinding naar de binnenstad. Enkel uit oogpunt van prioritering in de afwikkeling van verkeersstromen is bepaald dat de Belcrumweg hierin een iets zwaardere functie heeft dan de Doornboslaan. Zo zal bijvoorbeeld met bewegwijzering het autoverkeer vanuit het OVTC richting Belcrumweg worden geleid en niet naar de Doornboslaan.



Het OVTC is ook dichterbij de Belcrumweg en de toegang tot het parkeerdek is ook westelijk gesitueerd.

Bij de kruising bushellingbaan en fietspad Terheijdensestraat is juist vanwege de veiligheid voor de fietsers is er voor gekozen om de fietsers hier geen voorrang te geven. Met een waarschuwingslicht en geluid wordt de fietser erop gewezen dat er een bus aankomt die hij voorrang moet verlenen. Deze oplossing is met politie en ENFB besproken en zij kunnen zich vinden in deze oplossing. In de parkeergarage staan meestentijds stilstaande auto's. Emissies in het kader van luchtkwaliteit treden alleen op bij het in- en uitparkeren.

De parkeergarage in het OVTC is bedoeld voor parkeren vergelijkbaar met kantoren namelijk parkeren voor een langere periode. Bij garages die gerelateerd zijn aan kantoren (1 keer per dag in- en uitparkeren per parkeerplaats) is het effect van de vrijkomende emissies op de luchtkwaliteit zeer klein. Bij het OVTC wordt tevens geparkeerd op hoogte waardoor de emissies ook op hoogte vrij komen waardoor het effect op de luchtkwaliteit nog kleiner wordt.

Het aantal bussen op de Terheijdenseweg blijft nagenoeg gelijk aan de huidige aantallen. Enkel door een efficiëntere dienstregeling kan in de spitsen een extra bus worden ingezet. Het aantal neemt echter niet toe als gevolg van het verplaatsen van het busperron naar de noordzijde van het OVTC.

- d. De bebouwing tussen de Stationslaan en de Belcrum kent een gedifferentieerde hoogte. Aan de zijde van de Stationslaan heeft de bebouwing een hoogte van 16 meter, welke aansluit bij de stedelijke karakteristiek van de Stationslaan. Aan de zijde van de Kievitstraat is deze hoogte teruggebracht tot 11 meter, zodat aangesloten kan worden op de karakteristiek van de woonstraat. Aan de zijde van het Touwterrein is de hoogte niet teruggebracht, omdat de gedachte nieuwbouw grenst aan openbaar gebied. Hier worden geen bewoners in hun (woon-)belang getroffen. Ter plaatse van de aansluiting bij de Belcrumweg en het Speelhuisplein is sprake van een stedenbouwkundige accent; de maximale bouwhoogte is hier 20 meter (excl. afwijking van 10% indien technisch noodzakelijk).

Conclusie.

Deze zienswijze ongegrond te verklaren.

3. Stibbe Advocaten en Notarissen namens Ahold Vastgoed B.V. en Albert Heijn B.V.

Samenvatting zienswijzen.

Door reclamanten is één zienswijze ingediend tegen zowel het bestemmingsplan Stationslaan als het bestemmingsplan OVTC. Aangezien voor het bestemmingsplan OVTC een eigenstandig besluit wordt gemaakt zal hier alleen worden ingegaan op de naar voren gebrachte zienswijzen tegen het bestemmingsplan Stationslaan tenzij de betreffende zienswijze tegen het OVTC tevens raakvlakken heeft met dit bestemmingsplan.

Reclamanten Ahold Vastgoed B.V. en Albert Heijn B.V. exploiteren aan de Oude Terheijdenseweg 18 een supermarkt. De realisatie van de plannen, zoals aangegeven in onderhavig bestemmingsplan zal van invloed zijn op de exploitatie van de supermarkt.

- a. Reclamanten vragen zich waarom twee aparte bestemmingsplannen, Stationslaan en OVTC, worden gemaakt terwijl er toch een duidelijke samenhang is tussen deze twee gebieden. Vermoeden dat dit niet is ingegeven vanuit een goede ruimtelijke ordening maar meer vanuit een praktische en organisatorische insteek. Reclamanten betwijfelen of dit een afdoende motivering is van de begrenzing van beide plannen. Bovendien wordt nog opgemerkt dat de supermarkt van reclamanten voor een deel tussen de beide bestemmingsplannen is gelegen. Reclamanten menen dat zij hierdoor in hun rechtszekerheid worden aangetast.
- b. Reclamanten vragen zich af of de in de plannen opgenomen bestemmingen realiseerbaar zijn binnen de planperiode.
- c. In het onderhavige plan wordt aan een deel van gronden waarop de supermarkt is gevestigd de bestemming 'Verkeer' toegekend. Hierdoor komen parkeerplaatsen te vervallen waardoor de exploitatie van de supermarkt wordt geschaad. Het plan geeft er geen blijk van dat hiermee rekening is gehouden.
- d. Uit het plan blijkt dat de Terheijdenseweg voor autoverkeer niet wordt aangesloten op de Stationslaan. Hierdoor zal de supermarkt van reclamanten vanuit die weg niet meer bereikbaar zijn. Ook hiervan blijkt uit het plan niet dat dit belang is meegewogen.



Verder vragen zij zich af hoe het verkeer vanuit oostelijke richting wordt afgewikkeld als niet over de Terheijdenseweg kan worden gereden. Reclamanten vragen zich dan ook af of hiermee in de diverse berekeningen afdoende rekening is gehouden.

- e. De bestemmingsplannen geven volgens reclamanten niet aan hoe met hun belangen wordt omgegaan tijdens de uitvoeringsperiode van de bouw- en aanlegwerkzaamheden van de diverse voorzieningen.

Beoordeling

- a. Vooropgesteld moet worden dat de AH-supermarkt in het inmiddels onherroepelijk geworden bestemmingsplan Stationskwartier grotendeels wegbestemd is, terwijl deze geheel buiten het bestemmingsplan OVTC gelegen is. Wat de begrenzing van bestemmingsplannen betreft, komt volgens vaste jurisprudentie aan de raad een ruime mate van beleidsvrijheid toe. Omdat het OVTC op basis van het bestemmingsplan Stationskwartier al grotendeels gerealiseerd kon worden, zijn de ruimtelijke consequenties van het onderhavige bestemmingsplan OVTC, zeker aan de noordzijde, gering ten opzichte van het vigerende planologisch regime. Bovendien heeft de raad op 15 juli 2010 besloten om op de realisatie van het OVTC, waarvan de planvorming al vergevorderd was, de gemeentelijke coördinatie-regeling van toepassing te verklaren. Om die reden hebben het ontwerpbestemmingsplan en de ontwerpbouwvergunning tegelijk ter inzage gelegen. Nu het ontwerpbestemmingsplan Stationslaan eveneens tegelijk ter inzage heeft gelegen en ook de vastgestelde plannen tegelijk ter inzage gelegd zullen worden, valt niet in te zien waarom reclamanten die tegen beide ontwerpplannen zienswijzen ingebracht hebben, in hun belangen zouden (kunnen) zijn geschaad.
- b. Het is wel de bedoeling om voortvarend de realisatie van diverse plannen op te pakken. Voor wat betreft het Openbaar Vervoer Terminalcomplex is het de bedoeling om hiermee in de tweede helft van 2011 een aanvang te maken. Voor de uitvoering van de Stationslaan en het bouwrijp maken van de overige te ontwikkelen terreinen zijn voldoende middelen beschikbaar.
- c. Het gebouw en de omliggende gronden waar reclamanten gebruik van maken voor hun supermarkt liggen hoofdzakelijk binnen het bestemmingsplan Stationskwartier met een nog uit te werken bestemming 'Gemengd' en deels binnen het bestemmingsplan Stationslaan met de bestemming 'Verkeer'.
Er worden op dit moment met alle belanghebbenden onderhandelingen gevoerd over aankoop van de betreffende gronden of een andere vorm van samenwerking op basis waarvan het onderhavige plan ter plaatse kan worden gerealiseerd. Uiteraard zal tijdens de realisatie van dit gedeelte van het plan er voor worden gezorgd dat de betreffende AH-vestiging bereikbaar blijft voor zijn klanten.
- d. Het zal het inderdaad niet meer mogelijk zijn om met de auto vanuit de Belcrum en Linie via de Terheijdenseweg naar betreffende locatie te rijden. Deze zullen moeten omrijden via de Belcrumweg of via de Doornboslaan. Voor Linie blijft overigens de Christiaan Huygenstraat rechtstreeks aangesloten op de Stationslaan. De Stationslaan zorgt voor een goede bereikbaarheid in oost-west richting. Het verkeer in oostelijke richting rijdt via de Stationslaan welke aansluit op de Doornboslaan. Via deze weg sluit men snel aan op de singel of de noordelijke rondweg.
- e. Dit soort zaken wordt niet in het bestemmingsplan geregeld maar krijgt de aandacht op het moment dat de bouwactiviteiten een aanvang kunnen nemen. Hierbij is regel dat bestaande voorzieningen zo goed mogelijk bereikbaar moeten blijven en er zo nodig tijdelijke maatregelen getroffen moeten worden om dit te bewerkstelligen.

Conclusie

Deze zienswijze ongegrond te verklaren.

4. Rassers Advocaten namens Thes Nederland N.V.

Samenvatting zienswijze

Door reclamante is één zienswijze ingediend tegen zowel het bestemmingsplan Stationslaan als het bestemmingsplan OVTC. Aangezien voor het bestemmingsplan OVTC een eigenstandig besluit wordt gemaakt zal hier alleen worden ingegaan op de naar voren gebrachte zienswijzen tegen het bestemmingsplan Stationslaan tenzij de betreffende zienswijze tegen het OVTC tevens raakvlakken heeft met dit bestemmingsplan.



Reclamante Thes is eigenaar/verhuurder van de onroerende zaak Speelhuisplein 12 of ook wel bekend als Oude Terheijdenseweg 18. Het perceel is gelegen in het bestemmingsplan 'Stationskwartier' en is de supermarkt feitelijk onder de overgangsbepalingen gebracht. Detailhandel is ter plaatse op basis van voornoemd bestemmingsplan niet meer mogelijk.

- a. Reclamante vraagt zich af waarom twee aparte bestemmingsplannen, Stationslaan en OVTC, worden gemaakt terwijl er toch een duidelijke samenhang is tussen deze twee gebieden. Vermoedt dat dit niet is ingegeven vanuit een goede ruimtelijke ordening maar meer vanuit een praktische en organisatorische insteek. Reclamante betwijfelt of dit een afdoende motivering is van de begrenzing van beide plannen.
- b. In het bestemmingsplan wordt geen rekening gehouden met de aanwezigheid van de supermarkt ter plaatse. Er wordt geen rekening gehouden met het feit dat de supermarkt ter plaatse aanwezig is en vooralsnog ter plaatse aanwezig blijft en er wordt ook geen rekening gehouden met de, blijkens het inmiddels gestarte overleg, gewijzigde standpunt dat de supermarkt ter plaatse gevestigd kan blijven.
- c. De bereikbaarheid van de supermarkt wordt met beide plannen volstrekt onmogelijk. Niet alleen voor de aanleg van de Stationslaan maar ook voor de inrichting en vormgeving van de Stationslaan is een gedeelte van het perceel nodig en deze voorzieningen zullen de bereikbaarheid van de supermarkt volledig teniet doen. Verzocht wordt dan ook de plannen zodanig aan te passen dat de supermarkt te allen tijde goed bereikbaar blijft voor haar klanten.
- d. Reclamante vraagt zich af of de plannen financieel uitvoerbaar zijn. In de plannen wordt hierop wel ingegaan maar wordt geen onderbouwing gegeven via ramingen, begrotingen, overeenkomsten enzovoorts. Reclamante vraagt zich zelfs af of hier geen sprake is van ongeoorloofde staatssteun nu bijvoorbeeld bouwrijpe grond wordt verkocht aan een ontwikkelende partij tegen residuele waarde. Voorts is onduidelijk voor welke doeleinden subsidies zullen worden gebruikt en zullen nog gronden aangekocht moeten worden waarvan de financiële consequenties niet inzichtelijk zijn.
- e. Reclamante heeft ook bezwaar tegen de bestemming 'Gemengd' in de beide bestemmingsplannen. Hierin worden ook mogelijkheden gegeven voor detailhandel. Verzocht wordt de mogelijkheid tot vestiging van nieuwe supermarkten te beperken en slechts detailhandelsvestigingen van beperkte omvang toe te laten.
- f. Reclamante wil ook kanttekeningen plaatsen bij de plannen als het gaat om geluid. Op diverse plaatsen worden de hoogst toelaatbare waarden voor ontheffing overschreden en wordt de schijn gewekt dat er geen garantie is voor een goed woon- en leefklimaat. Reclamante vraagt zich ook af of aan het ontheffingenbeleid Wet geluidhinder van de gemeente Breda wordt voldaan.
- g. Reclamante geeft aan dat de indruk bestaat dat uitsluitend is getoetst ten aanzien van NO₂ en PM₁₀.
- h. Reclamante geeft aan dat het onduidelijk is hoe aan de retentieopgave voor water wordt voldaan naar aanleiding van de toename van het verhard oppervlak. Blijkbaar wordt daar nog onderzoek naar verricht.
- i. Reclamante stelt dat de onderzoeken in het kader van externe veiligheid niet ter inzage hebben gelegen. De risicoanalyse Basisnet Spoor zou van belang zijn. Hoe die tot stand is gekomen blijft onduidelijk. Het heeft er alle schijn van dat met verouderde gegevens is gewerkt. Er had met nieuwere gegevens moeten worden gerekend. De plannen lijken voor wat het plaatsgebonden risico betreft niet te voldoen aan de eisen van Basisnet Spoor. Vraagt zich verder af waar de conclusie dat in de toekomst het groepsrisico daalt tot onder de oriëntatiewaarde op is gebaseerd. Dit geldt ook voor het plaatsgebonden en groepsrisico als gevolg van de aardgastransportleiding.

Beoordeling.

- a. Vooropgesteld moet worden dat de supermarkt van Albert Heijn in het inmiddels onherroepelijk geworden bestemmingsplan Stationskwartier wegbestemd is en de locatie geheel buiten het plangebied van het bestemmingsplan OVTC is gelegen. Wat de begrenzing van bestemmingsplannen betreft, komt volgens vaste jurisprudentie aan de raad een ruime mate van beleidsvrijheid toe. Omdat het OVTC op basis van het bestemmingsplan Stationskwartier al grotendeels gerealiseerd kon worden, zijn de ruimtelijke consequenties van het onderhavige bestemmingsplan OVTC, zeker aan de noordzijde, gering ten opzichte van het vigerende planologisch regime. Bovendien heeft de raad op 15 juli 2010 besloten om op de realisatie van het OVTC, waarvan de planvorming al vergevorderd was, de gemeentelijke coördinatie-regeling van toepassing te verklaren. Om die reden hebben het ontwerpbestemmingsplan en de ontwerpbouwvergunning tegelijk ter inzage gelegen.



Nu het ontwerpbestemmingsplan Stationslaan eveneens tegelijk ter inzage heeft gelegen en ook de vastgestelde plannen tegelijk ter inzage gelegd zullen worden, valt niet in te zien waarom reclamante die tegen beide ontwerpplannen zienswijzen ingebracht heeft, in haar belangen zou (kunnen) zijn geschaad.

Vooropgesteld wordt dat het perceel van reclamante slechts beperkt in het onderhavige plan is opgenomen. Het perceel en daarop staande gebouwen liggen grotendeels buiten het onderhavige plangebied. Het perceel en de gebouwen van reclamante liggen binnen het vigerende bestemmingsplan Stationskwartier met een nog uit te werken bestemming 'Gemengd'. Binnen deze bestemming is geen rekening meer gehouden met de ter plaatse aanwezige supermarkt. Voor de realisatie van de gedeelten welke binnen het onderhavige plangebied zijn gelegen is een gedeelte van de grond van reclamante nodig. Er worden op dit moment met reclamante onderhandelingen gevoerd over aankoop van de betreffende gronden of een andere vorm van samenwerking op basis waarvan het onderhavige plan ter plaatse kan worden gerealiseerd.

- b. Op dit moment is de situatie zodanig dat ingevolge het onherroepelijk geworden bestemmingsplan Stationskwartier de AH-supermarkt op die locatie is wegbestemd. Voor de aanleg van de Stationslaan zijn gronden van Thes nodig. Over de verwerving van die gronden vindt overleg plaats. Mocht dat niet tot resultaat leiden, waar de gemeente echter niet van uitgaat, dan zal zo nodig tot onteigening besloten worden, omdat de aanleg van de Stationslaan vanuit planologisch en verkeerstechnisch opzicht noodzakelijk is. De uitvoerbaarheid van de aanleg van de Stationslaan is gewaarborgd omdat zowel voor de aanleg als de verwerving van de gronden voldoende middelen beschikbaar zijn.
- c. Het zal het inderdaad niet meer mogelijk zijn om met de auto vanuit de Belcrum en Linie via de Terheijdenseweg naar betreffende locatie te rijden. Deze zullen moeten omrijden via de Belcrumweg of via de Doornboslaan. Voor Linie blijft overigens de Christiaan Huygenstraat rechtstreeks aangesloten op de Stationslaan. De Stationslaan zorgt voor een goede bereikbaarheid in oost-west richting. Het verkeer in oostelijke richting rijdt via de Stationslaan welke aansluit op de Doornboslaan. Via deze weg sluit men snel aan op de singel of de noordelijke rondweg.
- d. De financiële haalbaarheid wordt in het bestemmingsplan besproken op hoofdlijnen, de gevraagde gedetailleerde onderbouwingen worden niet opgenomen in het bestemmingsplan omdat die veelal niet openbare stukken betreft tussen gemeente en diverse private partijen waarvan het ook niet de bedoeling is dat deze stukken openbaar worden. De financiële haalbaarheid van dit bestemmingsplan valt binnen het bewakingsmodel van het gehele Stationskwartier en de aanleg van het gedeelte van de Stationslaan tussen de Terheijdenseweg en de Doornboslaan. Er is daarbij gecontroleerd of de begrote kosten binnen de beschikbare budgetten vanuit deze projecten vallen en dat is het geval. Voor beide projecten geldt dat de financiële middelen voor ontwikkeling en realisatie gereserveerd zijn middels verkoopinkomsten, subsidies en reserveringen vanuit de algemene middelen. De financiële haalbaarheid wordt periodiek getoetst. De zorg voor ongeoorloofde staatssteun is onterecht, omdat het hier voornamelijk de aanleg van openbare ruimte betreft en er daar geen sprake is van levering van bouwrijpe grond aan private partijen. Daarnaast wordt in het bestemmingsplan ook een deel te ontwikkelen en te verkopen bouwgrond meegenomen. Deze bouwgrond wordt minimaal tegen marktconforme waarde verkocht.

Naast bijdrages uit de gronden/ontwikkelrechten worden er ook diverse subsidiestromen vanuit de overheid gebruikt. Al deze subsidiestromen worden ingezet om de aanleg en herinrichting van de openbare ruimte en benodigde infrastructuur te financieren.

Voorts zijn door reclamante geen concrete feiten en omstandigheden naar voren gebracht op grond waarvan zou moeten worden getwijfeld aan de financiële uitvoerbaarheid van dit plan.

- e. In het onderhavige plan zijn, net als in het plan Openbaar Vervoer Terminalcomplex, inderdaad mogelijkheden opgenomen voor detailhandel. De maximale oppervlakte voor commerciële voorzieningen, dienstverlening, detailhandel en horeca, is in het plan vastgelegd. Binnen de aanduiding 'specifieke vorm van gemengd 1' is maximaal 1000 m² aan commerciële voorzieningen mogelijk terwijl per vestiging slechts 400 m² mag worden gebruikt. Binnen de aanduiding 'specifieke vorm van gemengd 2' is dit maximaal 1200 m² zonder een maximum te stellen per vestiging. Deze oppervlakten zijn niet toereikend om een moderne, volwaardige supermarkt als reclamante bedoeld ter plaatse te vestigen. Bovendien is de onderhavige stedelijke omgeving voor de levendigheid van belang dat ook dit soort voorzieningen aanwezig zijn, zeker nu er ook woningen binnen dit gebied worden gerealiseerd.



Voor de duidelijkheid en als extra zekerheid is binnen de aanduiding 'specifieke vorm van gemengd 2' alsnog een maximum opgenomen van 400 m² per vestiging.

- f. Hoofddoel van de Wet geluidhinder is het bieden van bescherming tegen geluidhinder en het toetsen van geluidhinder in het kader van (ruimtelijke) ontwikkelingen, zoals bij bestemmingsplanprocedures. Op deze wijze biedt de Wet geluidhinder een waarborg van een goed woon- en leefklimaat. Hiernaast is het Ontheffingenbeleid Wet geluidhinder van de gemeente Breda van toepassing. Het doel van dit beleid is het realiseren van een zo goed mogelijk woon- en leefklimaat met voldoende flexibiliteit om in bijzondere omstandigheden gemotiveerd te kunnen afwijken. Voor een aantal nieuwe woningen langs de Stationslaan overschrijdt de geluidbelasting de maximaal te verlenen hogere waarden. Er kan voor die locaties dan ook geen hogere waarde worden verleend. Om woningbouw toch mogelijk te maken ter plaatse van dit stedelijk gebied dienen deze woningen te beschikken over een zogenaamde dove gevel. In het te ontwikkelen gebied is het wenselijk om vanuit het oogpunt van sociale veiligheid een levendige omgeving te ontwikkelen. Met name in verband hiermee is dan besloten in dit gebied ook woningen te realiseren. Voor zover deze nieuwe woningen een te hoge gevelbelasting hebben zullen deze dus moeten worden voorzien van minimaal één dove gevel en om te voldoen aan het Ontheffingenbeleid Wet geluidhinder en zullen de woningen met dove gevel moeten beschikken over minimaal één geluidluwe gevel. De verplichting tot toepassing van dove gevels is ook opgenomen in het nieuwe artikel 8, lid 8.1 van het onderhavige bestemmingsplan. Voor de binnenwaarde van deze woningen moet worden voldaan aan het bepaalde in hoofdstuk VIII B van de Wet geluidhinder. Zoals uit het voorgaande mag blijken is zorgvuldig omgegaan met het bepaalde in de Wet geluidhinder en is niet in strijd gehandeld met het gemeentelijke ontheffingenbeleid in deze.
- g. In het kader van de Wet milieubeheer kunnen met name de NO₂ en fijn stof concentratie problematisch zijn. Van SO₂, CO, lood en benzeen is bekend dat deze de grenswaarden in recente jaren (vrijwel) nooit overschrijden, zoals blijkt uit de jaarlijkse rapportages vanuit het Landelijk Meetnet Luchtverontreiniging van RIVM. Op basis van deze historische gegevens en de wetenschap dat er geen toenames van deze emissies zijn (Bron: Handreiking Meten en Rekenen Luchtkwaliteit van VROM), kan er met zekerheid aangenomen worden dat er voor deze stoffen geen overschrijdingen optreden en is het niet nodig om voor deze stoffen een berekening uit te voeren.
Voor PM_{2,5} is er nog geen toetsingsverplichting. PM_{2,5} is in principe een deel van PM₁₀ zodat de bronbijdrage PM_{2,5} maximaal gelijk is aan de bronbijdrage PM₁₀. Op basis van de beschikbare achtergrondconcentraties voor PM_{2,5} wordt aangenomen dat wanneer aan de norm voor PM₁₀ wordt voldaan er ook geen overschrijdingen PM_{2,5} zijn (PBL, 2010).
- h. In de bestemmingsomschrijving van de diverse bestemmingen is mogelijkheid voor waterberging opgenomen. Eventueel te realiseren waterbergingscapaciteit zou dan ook via deze bestemming gerealiseerd kunnen worden. Hoeveel en waar zal in overleg met Waterschap Brabantse Delta worden bepaald.
- i. In het verleden zijn diverse onderzoeken gedaan. Deze hebben ter inzage gelegen bij het voorgaande, op onderdelen (niet zijnde externe veiligheid) vernietigde bestemmingsplan Stationskwartier. Gezien het feit dat het Basisnet Spoor nog niet in wet- en regelgeving is omgezet, wordt bij het vaststellen van de externe veiligheidssituatie binnen het plangebied Stationskwartier uitgegaan van het laatste onderzoek van december 2004.
Zoals reeds eerder is aangegeven, is het Basisnet Spoor nog niet in wet- en regelgeving omgezet. Dit zal naar verwachting in de loop van 2012 gebeuren. Tot die tijd dient de gemeente Breda uit te gaan van het laatste onderzoek, hetgeen in december 2004 heeft plaatsgevonden. In deze risico-analyse zijn inputgegevens als bijvoorbeeld de sporenlayout, de snelheid waarmee mag worden gereden en toegepaste beveiligingssystemen verwerkt. Bij andere belangrijke inputgegevens, de (toekomstige) vervoers- en aanwezigheidsgegevens, is uitgegaan van:
- De beleidsvrije vervoersprognose die door Prorail in 2003 is opgesteld en door de toenmalige minister van V&W in april 2004 naar de Tweede Kamer is gestuurd.
In een schrijven van de ministers van VROM en V&W d.d. 13 maart 2006 is door het Rijk (nogmaals) bevestigd dat de gemeente Breda voor het vastleggen van de externe veiligheidssituatie in het plangebied Stationskwartier van deze prognose uit mocht gaan.
- De functies en m², en daaraan gerelateerd de hoeveelheid aanwezigen, voor het plangebied Stationskwartier, zoals verwoord in de structuurvisie Spoorzone 2025.



Conclusie uit deze berekeningen is dat de PR-contour (10^{-6} -contour) in de toekomstige situatie binnen de sporenbundel blijft. Voor het GR geldt dat dit (aanzienlijk) zal dalen, maar niet (zoals eerder wel verwacht) onder de oriëntatiewaarde zal komen te liggen. Hiervoor is in het eerder genoemde bestemmingsplan Stationskwartier ook verantwoording afgelegd en met het vaststellen van het bestemmingsplan door de gemeenteraad geaccepteerd.

Voor de volledigheid wordt opgemerkt dat de conclusie uit berekeningen die in het kader van het Basisnet Spoor zijn uitgevoerd hetzelfde is.

Zoals bij een eerdere beantwoording is aangegeven, ligt de PR-contour (10^{-6} -contour) voor de toekomstige situatie binnen de sporenbundel. Door in het bestemmingsplan geen kwetsbare bestemmingen op of over het spoor (maar naast het spoor) mogelijk te maken, voldoet de gemeente Breda aan de (toekomstige) landelijke wet- en regelgeving. Daarmee is ook direct verklaard hoe en dat met de veiligheidszone rekening is gehouden.

Zowel het PR als GR als gevolg van de aanwezige aardgastransportleiding is door de Gasunie bepaald. Hieruit blijkt dat er geen sprake is van een PR-contour en dat het GR ruim onder de oriëntatiewaarde blijft. Verder is het zo dat volgens de laatste gegevens van de Gasunie de betreffende leiding in juni 2011 buiten bedrijf wordt gesteld, zodat helemaal geen rekening meer met deze aardgastransportleiding is gehouden in het vast te stellen plan.

Conclusie

De zienswijze opgenomen onder e gegrond en de overige zienswijzen ongegrond te verklaren.

5. M.P.M. Koenraadt

Samenvatting zienswijze.

Reclamant geeft aan blij te zijn met manier waarop de 'knip' in de Terheijdenseweg is opgenomen. Vraagt de gemeente wel de zaak enigszins voortvarender op te pakken zodat een en ander ook sneller gerealiseerd kan worden.

Beoordeling

De gemeente is ook voornemens de zaken voortvarend op te pakken maar alvorens bepaalde zaken kunnen worden gerealiseerd zullen eerst de daarvoor vereiste plannen en procedures moeten worden afgerond.

Conclusie

Deze zienswijze ongegrond te verklaren.

6. D.P.J.J. den Tenter

Samenvatting zienswijze

Door de heer Den Tenter is een zienswijze ingediend tegen zowel het onderhavige plan als het ontwerpbestemmingsplan Openbaar Vervoer Terminalcomplex (OVTC). Aangezien voor het bestemmingsplan OVTC een eigenstandig besluit wordt gemaakt zal hier alleen worden ingegaan op de naar voren gebrachte zienswijzen tegen het bestemmingsplan Stationslaan.

Reclamant heeft bezwaren tegen de uitbuiging van het station in de richting van de Belcrum. Hierdoor wordt volgens reclamant de confrontatie met de bestaande bebouwing versterkt en komt het behoud van bestaande bomen aan de Speelhuislaan in het gedrang. Hoge gebouwen van 21,5 meter tegenover woningen van 10 tot 11 meter en een Stationslaan die dicht bij de bestaande bebouwing komt levert vanuit allerlei opzichten (geluid, stank enz.) volgens reclamant geen gewenste ontwikkeling op.

Beoordeling

Doordat het stationsgebouw ter plaatse van het Speelhuisplein uitbuigt verdwijnt de 'tussenlaag' die in het Masterplan ingetekend stond tussen Speelhuisplein en Stationslaan. Het effect daarvan, in stedenbouwkundig opzicht is dat de ruimte tussen de woningen aan het Speelhuisplein en de nieuwbouw aan de overzijde wordt vergroot in plaats van verkleind zoals reclamant meent. Er ontstaat meer ruimte om een overgang tussen oud en nieuw te maken. Deze overgang wordt gevormd door het noordplein behorende bij het OVTC, de Stationslaan die ter hoogte van het OVTC een ander verkeersregiem kent en de uitwerking van het Speelhuisplein. De bestaande bomen blijven grotendeels gehandhaafd op het gedeelte van het Speelhuisplein.



Conclusie

Deze zienswijze ongegrond te verklaren.

7. Rijksgebouwendienst Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties

Samenvatting zienswijze

- a. Reclamant heeft bezwaar tegen het feit dat het door hen te realiseren gerechtsgebouw als kantoor moeten worden aangeduid om te passen binnen de betreffende bestemmingsregeling. Hij is van mening dat hier een bestemming 'kantoor en maatschappelijke voorzieningen' meer op zijn plaats is.
- b. Reclamant vraagt om artikel 3.2.1 voor het gerechtsgebouw een lagere parkeernorm op te nemen dan nu in de planregels is opgenomen. Men heeft specifiek overwogen om te kiezen voor een locatie in de directe nabijheid van de ov-terminal in het kader van het stimuleren van het gebruik van het openbaar vervoer door zowel medewerkers als bezoekers. Tevens verzoekt reclamant het gestelde in artikel 3.3 sub c te laten vervallen dan wel zodanig aan te passen dat een andere toepassing van de parkeernorm mogelijk wordt. Als suggestie wordt nog gegeven dat het wellicht ook mogelijk is voor het gerechtsgebouw een aparte parkeernorm in het plan op te nemen.
- c. Reclamant maakt bezwaar tegen het gestelde in artikel 9 lid 9.2 als dit betekent dat voor het realiseren van een parkeervoorziening een aparte omgevingsvergunning moet worden aangevraagd.

Beoordeling.

- a. Het plan is hierop aangepast met dien verstande dat in de bestemmingsomschrijving voor het gebied waarin het gerechtsgebouw moet worden gerealiseerd ook maatschappelijke voorzieningen worden toegelaten. In de als zodanig ook op te nemen begripsbepaling Maatschappelijke voorzieningen zal echter een beperking van de toegelaten voorzieningen worden opgenomen vanwege afwijkende parkeernormen.
- b. De normen voor parkeren zijn expliciet in het plan opgenomen omdat deze normen afwijken van de in de Nota Parkeer en Stallingsbeleid Breda 2004. Ze zijn naar beneden aangepast vanwege de ligging van het gebied in de nabijheid van het station. Deze normen liggen dus al lager dan in de rest van de stad. De normen van de toegestane functies zijn hierin opgenomen. In de regels van het bestemmingsplan (artikel 3, lid 3.3 onder c) heeft het college de mogelijkheid om hiervan, onder voorwaarden, af te wijken.
- c. Het betreft hier een binnenplanse afwijkingsbevoegdheid op grond van artikel 3.6 van de Wet ruimtelijke ordening. Indien een afwijking noodzakelijk is zal deze procedureel meelopen in de procedure voor de omgevingsvergunning voor het totale gebouw. Voor gebouwen of delen van gebouwen welke liggen binnen deze veiligheidszone heeft dus geen aparte omgevingsvergunning aangevraagd te worden.

Conclusie.

De zienswijze genoemd onder punt a gegrond en de overige zienswijzen ongegrond te verklaren.

8. Fam. Kuipers en 3 medeondertekenaars

Samenvatting zienswijze

- a. Reclamanten geven aan dat er geen goede compenserende maatregelen worden genomen tegen de grote toename aan geluidsoverlast en van fijnstof aan de achterzijde van hun woningen vanwege het mogelijk lange tijd uitblijven van de geplande bebouwing achter hun woningen. De negatieve effecten hiervan op de kwaliteit van het leefmilieu zijn voor reclamanten ontoelaatbaar. Reclamanten wijzen een dergelijke fasering zonder extra geluidsisolerende voorzieningen af en stellen voor een nulmeting uit te laten voeren naar geluid en fijnstof.
- b. De voorgestelde hoogte van de bebouwing van 7 meter + 10% zal met name in het voor- en najaar grote gevolgen hebben voor de schaduwwerking in de achtertuin van reclamanten. Nu hebben zij nog een zonnige achtertuin op het zuidwesten. Door de voorgestelde hoogtes zullen zij veel zonlicht verliezen.
- c. Het bestemmingsplan geeft de mogelijkheid om tegen de perceelsgrenzen van reclamanten te bouwen. Voor de veiligheid van de bestaande bewoners zouden zij graag een mogelijkheid opgenomen willen zien van een brandgang aan de achterzijde zodat zij bij brand langs de achterzijde het perceel kunnen verlaten.



Bijkomend voordeel is dan ook dat de vuilcontainers niet via de woning aan straat gezet behoeven te worden. Een strook van 1,5 meter zou voldoende zijn.

Beoordeling

- a. Berekeningen voor geluid en luchtkwaliteit zijn in het kader van het bestemmingsplan uitgevoerd. In het akoestisch onderzoek zijn waarneempunten (56, 57 en 58) gelegd op de achterzijde van de woningen van de Speelhuislaan 21 t/m 43. In de berekeningen zijn verschillende situaties berekend. In de berekeningen is er vanuit gegaan dat de Stationslaan en de busbanen worden aangelegd en het OVTC wordt gebouwd. Vervolgens is gerekend met en zonder de overige bebouwing. De geluidbelasting op 7,5 m+ maaiveld op de achtergevel van Speelhuislaan 21(A) is 51 dB ten gevolge van wegverkeerslawaai zonder afschermdende bebouwing. Met afschermdende bebouwing wordt de geluidbelasting ten gevolge van de Stationslaan teniet gedaan. De berekeningen naar de luchtkwaliteit geven geen overschrijding van de wettelijk gestelde normen. Een nulmeting voor zowel geluid als luchtkwaliteit wordt op de locatie niet uitgevoerd omdat een dergelijke meting geen meerwaarde geeft.
- b. Achter de woningen van reclamanten mag tot op de perceelgrens gebouwd worden tot een maximale hoogte van 5 meter en niet 7 meter zoals zij in hun zienswijze aangeven. Daarnaast geven zij aan dat daar nog 10% aan kan worden toegevoegd waarbij de indruk wordt gewekt dat dit altijd kan. Deze 10% kan op grond van het plan slechts toegevoegd worden indien dit om technische redenen noodzakelijk is. In de meeste gevallen gaat het daarbij dan om een bepaalde constructieve oplossing mogelijk te maken. Bebouwing op de perceelgrens zal inderdaad enige schaduwwerking geven in de tuinen van reclamanten maar zeker niet in die mate dat sprake is van onaanvaardbare hinder. Bovendien kan het gebied waarin de diverse ontwikkelingen moeten plaatsvinden worden gekenmerkt als een stedelijke omgeving waarbinnen het bouwen met dergelijke hoogten niet als ongebruikelijk wordt aangemerkt. Enige aantasting van het woon- en leefklimaat van omwonenden, door bijvoorbeeld een toename van de schaduwwerking op de gevels van woningen of in de tuinen, is inherent aan de realisatie van het onderhavige project in een stedelijke omgeving. Gelet op het grote maatschappelijke belang dat met onderhavige ontwikkeling is gemoeid, wordt echter, daar waar de belangen conflicteren, een groter gewicht toegekend aan de belangen die zijn betrokken bij de realisering van het onderhavige plan.
- c. Het bestemmingsplan maakt het aanleggen van een achterpad/brandgang niet onmogelijk. Bij de ontwikkeling van het betreffende terrein en de omgeving zal nader bekeken moeten worden of hiertoe mogelijkheden zijn en/of geboden kunnen worden.

Conclusie

Deze zienswijze ongegrond te verklaren.

9. A. Vervaart en H. Barten

Samenvatting zienswijze

- a. Hebben bezwaar tegen de hoogte van de bebouwing zoals die tegen hun woning is gepland. Het is volgens reclamanten niet van deze tijd dat woningen en hoogbouw zo dicht op elkaar komen te staan. Vragen de afstand van de bebouwing tot de woningen zo groot mogelijk te maken en geen gebruik te maken van de 10%-regeling.
- b. Reclamanten vragen zich af hoe de bezonningsdiagrammen tot stand zijn gekomen. Zij hebben ook al in de procedure voor het bestemmingsplan Stationskwartier aangegeven dat hiervoor de TNO-richtlijn gebruikt moet worden. Deze schrijft voor dat er vanaf 19 februari tot en met 21 oktober ten minste 2 uur per dag zon op het midden van het raamkozijn aan binnenkant moet kunnen vallen. Uit de bezonningsdiagrammen blijkt dat op 21 maart en ook op 21 september de schaduw tot aan de woningen in de Kievitstraat reikt. Reclamanten vinden dit een onacceptabele situatie. Een en ander betekent dat reclamanten ongeveer nog 3 maanden per jaar de zon in huis krijgen.
- c. Maken bezwaar tegen het feit dat de gemeente in zijn beantwoording slechts deels ingaat op de geuite bezwaren. Er is bijvoorbeeld nooit ingegaan dat de bezonning pas in een later stadium is onderzocht en volgens welke regels die metingen zijn verricht.



Beoordeling

- a. De gedachte bebouwing is beslist geen hoogbouw, maar bebouwing die vergelijkbaar is met de bouwhoogte van de bestaande eengezinswoningen aan de Kievitstraat (10 à 11 meter). De 10%-regeling is een standaard regeling die voor alle Bredase bestemmingsplannen geldt (dus ook voor de bestaande woningen aan de Kievitstraat). Deze regeling is noodzakelijk om bijvoorbeeld nieuwe technische inzichten mogelijk te maken. Overigens moet worden opgemerkt dat de in het onderhavige bestemmingsplan opgenomen hoogten overeenkomen met de hoogten uit het vigerende bestemmingsplan Stationskwartier en dat voor de locaties waaraan goedkeuring is onthouden slechts de Bouwverordening geldt, die een maximale bouwhoogte van 15 meter toelaat.
- b. De schaduwdiagrammen zijn gemaakt met het programma Bentley Microstation. In dit programma zit een functie waarmee op iedere gewenste datum en tijdstip schaduwdiagrammen gemaakt kunnen worden. Als basis voor de berekeningen is de verbeelding van het bestemmingsplan gebruikt. De coördinaten van deze verbeelding zijn gebaseerd op het zogenaamde rijksdriehoekstelsel, waardoor het weer mogelijk is om schaduwdiagrammen te maken.

De jaargetijden zijn zo gekozen om de volgende redenen:

- 21 december staat de zon op zijn laagst
- 21 juni staat de zon op zijn hoogst
- 21 maart en 21 september zijn daar het gemiddelde van. 21 Maart is nog wintertijd en 21 september is zomertijd.

In de schaduwdiagrammen is voorts rekening gehouden met de 10% vrijstelling uit het bestemmingsplan terwijl daar slechts in uitzonderlijke gevallen gebruik van kan worden gemaakt. Bovendien moet hierbij in ogenschouw genomen worden dat op basis van de bestaande planologische regelingen ter plaatse al tot een bepaalde hoogte gebouwd mocht worden, zie hiervoor onder a. Ook deze bebouwing heeft schaduwwerking op de omgeving. In de bijgevoegde bezonningsdiagrammen is de situatie op 19 februari toegevoegd waarop de uiteindelijke verschillen tussen het bestaande planologische regime en het regime uit het onderhavige plan is aangegeven.

Met de bezonningsdiagrammen is ook alleen maar inzicht proberen te geven in de invloed van de nieuwe bebouwing op de omgeving voor wat betreft de schaduwwerking. Bovendien kan het gebied waarin de diverse ontwikkelingen moeten plaatsvinden worden gekenmerkt als een stedelijke omgeving waarbinnen het bouwen met dergelijke hoogten niet als ongebruikelijk moet worden aangemerkt. Enige aantasting van het woon- en leefklimaat van omwonenden, door bijvoorbeeld een toename de schaduwwerking op de gevels van woningen, is inherent aan de realisatie van het onderhavige project in een stedelijke omgeving. Gelet op het grote maatschappelijke belang dat met onderhavige ontwikkeling is gemoeid, wordt echter, daar waar de belangen conflicteren, een groter gewicht toegekend aan de belangen die zijn betrokken bij de realisering van het onderhavige plan.

- c. Het kan soms voorkomen dat niet alle bezwaren zijn verwerkt in de door reclamanten bedoelde commentaarnota in het kader van de inspraak. Dit betekent echter niet dat deze in de totale beoordeling van het plan buiten beschouwing zijn gebleven. Meer specifiek richting schaduwwerking en bezonningsdiagrammen wordt opgemerkt dat deze bij het ter inzage leggen van het voorontwerpplan nog niet aanwezig waren maar naar aanleiding van de diverse inspraakreacties alsnog zijn opgesteld en zijn toegevoegd aan het ontwerpplan. Voor het overige kan worden verwezen naar het gestelde onder b.

Conclusie

Deze zienswijze ongegrond te verklaren.

10. De heer en mevrouw H. van den Muijsenberg- Van de Leur.

Samenvatting zienswijze

- a. Vragen duidelijk te maken dat de wijk Belcrum minder geïsoleerd zal zijn in de nieuwe situatie dan nu het geval is. Denken dan met name ook aan de oversteekbaarheid van de nieuwe Stationslaan. Bovendien wordt de wijk niet aangesloten op de Stationslaan.
- b. In het plan is niet terug te vinden wat met dit plan wordt vervangen of aangevuld ten opzichte van het bestemmingsplan Stationskwartier. Dit geldt zowel voor de teksten als de verbeelding.



- c. In hoofdstuk 3.4 staat iets over het later doortrekken van de verbindingsweg tussen Belcrum en de Terheijdenseweg. Reclamanten vragen zich af wanneer dat dan gebeurt.
- d. Reclamanten vragen zich af of de bestaande voetgangerstunnel wordt omgebouwd tot fietserstunnel hierbij verwijzend naar hoofdstuk 3.4 (4^e alinea).
- e. De getallen in de tabel intensiteiten in de toelichting op het bestemmingsplan komen niet overeen met de getallen zoals die in het bestemmingsplan Stationskwartier staan vermeld. Ook wordt de Stationslaan en alle varianten niet genoemd.
- f. Hebben twijfels over de conclusies ten aanzien van fijnstof gezien de ligging van de wijk ten opzichte van de diverse infrastructuur. Wie kan garanderen dat fijnstof geen probleem zal gaan vormen voor de bewoners van Belcrum? Heeft de gemeente de norm verhoogd om tot een aanvaardbare norm te komen?
- g. Op het voorplein worden parkeerplaatsen voor pendelbussen aangelegd. Reclamanten kunnen zich hierin niet vinden vanwege de overlast die dat met zich mee zal brengen. Het blijkt ook dat weinig mensen met de trein of bus naar deze opstapplaats komen. Verzoeken dan ook deze ergens buiten de stad te plaatsen of in ieder geval op een plek die minder overlast geeft.

Beoordeling

- a. In de huidige situatie is het alleen mogelijk het spoor te kruisen vanuit de wijk Belcrum richting binnenstad via de Belcrumweg, de Terheijdenseweg en tunnel onder het Station. Deze mogelijkheden zullen blijven bestaan met dien verstande dat de ontsluiting via de Terheijdenseweg door de afstuiting niet langer voor autoverkeer bereikbaar zal zijn. Voorts zullen er op diverse punten op de Stationslaan verbindingen voor langzaam verkeer komen vanuit de wijk Belcrum. Op een viertal plaatsen zal zo een doorsteek worden gerealiseerd.
- b. Het plan Stationslaan is geen aanpassing of aanvulling van het plan Stationskwartier maar is een op zichzelf staand plan. Alles wat geregeld moet worden is in het plan ook geregeld. Een opsomming van de wijzigingen en aanvulling is derhalve niet aanwezig omdat dit ook niet noodzakelijk is.
- c. Reclamanten hebben deze zinsnede verkeerd gelezen. Er staat namelijk niet dat de betreffende verbindingsweg later (in tijd) zal worden aangelegd. Uiteindelijk is er voor gekozen de verbinding ook daadwerkelijk aan te leggen.
- d. Dat is niet de bedoeling. De tunnel zal door fietsers slechts gebruikt mogen gaan worden om de fietsenstalling te bereiken. Vooralnog is de betreffende tunnel voorbestemd als voetgangersdomein.
- e. In de toelichting op het bestemmingsplan is een veel uitgebreidere tabel opgenomen dan in het bestemmingsplan Stationskwartier. De cijfers van de Optimalisatie Variant komen overeen, er zijn wel wat afrondingen toegepast. De Stationslaan wordt in beide tabellen genoemd. In het bestemmingsplan Stationslaan is een tussenvariant bijgevoegd omdat voorlopig de Stationslaan nog niet over de Mark en het CSM-terrein wordt doorgetrokken. Dit geeft op een aantal wegen andere intensiteiten.
- f. In het kader van de Wet milieubeheer kunnen met name de NO₂ en fijn stof concentratie problematisch zijn. Van SO₂, CO, lood en benzeen is bekend dat deze de grenswaarden in recente jaren (vrijwel) nooit overschrijden, zoals blijkt uit de jaarlijkse rapportages vanuit het Landelijk Meetnet Luchtverontreiniging van RIVM. Op basis van deze historische gegevens en de wetenschap dat er geen toenames van deze emissies zijn (Bron: Handreiking Meten en Rekenen Luchtkwaliteit van VROM)), kan er met zekerheid aangenomen worden dat er voor deze stoffen geen overschrijdingen optreden en is het niet nodig om voor deze stoffen een berekening uit te voeren.
Voor PM_{2,5} is er nog geen toetsingsverplichting. PM_{2,5} is in principe een deel van PM₁₀ zodat de bronbijdrage PM_{2,5} maximaal gelijk is aan de bronbijdrage PM₁₀. Op basis van de beschikbare achtergrondconcentraties voor PM_{2,5} wordt aangenomen dat wanneer aan de norm voor PM₁₀ wordt voldaan er ook geen overschrijdingen PM_{2,5} zijn (PBL, 2010).
- g. Dit is een onderwerp dat niet in het bestemmingsplan wordt vastgelegd maar is meer iets wat bij de inrichtingsvoorstellen en ontwerpen voor deze gebieden wordt meegenomen en gewogen.

Conclusie

Deze zienswijze ongegrond te verklaren.



11. AM Grondbedrijf B.V.

Samenvatting zienswijze

Het bestemmingsplan wijkt ter hoogte van het projectgebied Drie Hoefijzers Noord af van de met de gemeente gesloten raamovereenkomst. Hiermee wordt substantieel inbreuk gemaakt op het eigendomsrecht en ontwikkelingsmogelijkheden van dit gebied. Een en ander is in ieder geval niet afgestemd met reclamante. Tijdens de inspraak is door de gemeente wel aangegeven dat er een aanvullende grondruil benodigd is maar de noodzaak hiertoe is niet gemotiveerd. Hierover heeft echter nog geen enkel overleg plaatsgevonden. Geeft aan wel de bereidheid te hebben tot overeenstemming hierover te komen maar alleen als in termen van redelijkheid de ontwikkeling van het gebied overeenkomstig de raamovereenkomst doorgang kan vinden. Maakt vooralsnog bezwaar tegen het plan omdat onzeker is of de genoemde planontwikkeling met de benodigde ontsluiting redelijkerwijs kan worden gerealiseerd.

Beoordeling

De raamovereenkomst Drie Hoefijzers 2005 omvat onder meer een grondruil die de realisatie van de Stationslaan deels mogelijk maakt. Gebleken is dat, in verband met nieuwe inzichten over het profiel, aanvullend op deze grondruil een additionele grondruil noodzakelijk is voor het huidige ontwerp van de Stationslaan. In beginsel streeft de gemeente Breda er naar met de eigenaar over deze aanvullende grondruil tot minnelijke overeenstemming te komen. De onderhandelingen zijn inmiddels gestart.

Conclusie

Deze zienswijze ongegrond te verklaren.

12. N.V. Nederlandse Gasunie

Samenvatting zienswijze

Reclamante geeft aan dat in het gebied nog een regionale aardgasleiding is gelegen welke niet in het plan is opgenomen. Verzoeken deze leiding alsnog in het plan op te nemen. Er wordt op dit moment wel overleg gevoerd om deze leiding te verwijderen. Voorgesteld wordt in het plan een wijzigingsbevoegdheid op te nemen waarmee deze leiding uit het plan kan worden verwijderd als inderdaad wordt besloten dat deze komt te vervallen.

Beoordeling

Volgens de laatste gegevens van de Gasunie wordt de betreffende leiding in juni 2011 buiten bedrijf gesteld, zodat in het plan geen rekening meer behoeft te worden gehouden met deze aardgastransportleiding en deze in zijn geheel uit het plan is verwijderd.

Conclusie

Deze zienswijze ongegrond te verklaren.

13. W. de With, L. Buitink en H. Kwisthout

Samenvatting zienswijze

Maken bezwaar tegen de geplande hoogte van de bebouwing gelegen tussen de Stationslaan en de Kievitstraat. Deze bebouwing zal naast verlies aan privacy en uitzicht voor reclamanten nadelige gevolgen hebben voor de bezonning van de woningen van reclamanten. Uit de bezonningsdiagrammen kan worden afgeleid dat vanaf eind september tot april geen zonlicht in de voortuinen en woon- en slaapkamer binnen zal komen. Gezien de ligging van de achtertuinen op het noorden is dat een onacceptabele verslechtering van de situatie. Een en ander zal ook invloed hebben op de waarde van de woning. Planschade lijkt reclamanten dan ook een minimale tegemoetkoming in het verlies aan waarde en woongenot.

Beoordeling

Zoals in de toelichting van het bestemmingsplan al is aangegeven, vormt het verlies aan uitzicht in het stedelijk gebied geen zwaarwegend planologisch criterium. Bovendien moet hier de feitelijke situatie niet worden verward met de vigerende juridische situatie.



Overigens moet worden opgemerkt dat de in het onderhavige bestemmingsplan opgenomen hoogten overeenkomen met de hoogten uit het vigerende bestemmingsplan Stationskwartier en dat voor de locaties waaraan goedkeuring is onthouden slechts de Bouwverordening geldt, die een bouwhoogte van 15 meter toelaat.

Dat in de winterperiode geen zonlicht in de woning schijnt is geen ongebruikelijke situatie in stedelijk gebied. Daarbij moet worden opgemerkt dat in de winterperiode niet altijd sprake is van zonlicht, maar eerder van diffuus licht. De omstandigheid dat reclamanten een noordtuin hebben wordt niet anders door de gedachte nieuwbouw. Bovendien kan het gebied waarin de diverse ontwikkelingen moeten plaatsvinden worden gekenmerkt als een stedelijke omgeving waarbinnen het bouwen met dergelijke hoogten niet als ongebruikelijk wordt aangemerkt. Enige aantasting van het woon- en leefklimaat van omwonenden, door bijvoorbeeld een toename van de schaduwwerking op de gevels van woningen of tuinen bij woningen, is inherent aan de realisatie van het onderhavige project in een stedelijke omgeving. Gelet op het grote maatschappelijke belang dat met onderhavige ontwikkeling is gemoeid, wordt echter, daar waar de belangen conflicteren, een groter gewicht toegekend aan de belangen die zijn betrokken bij de realisering van het onderhavige plan.

Indien reclamanten van mening zijn dat zij als gevolg van de voorgenomen ontwikkeling schade lijden, dan kunnen zij bij het college van burgemeester en wethouder een verzoek indienen tot tegemoetkoming in deze schade voor zover deze niet voor hun rekening kan of moet blijven. Hierbij zal het nieuwe planologische regime, i.c. bestemmingsplan Stationslaan worden vergeleken met het oude planologische regime, i.c. bestemmingsplan Stationskwartier en/of gemeente Bouwverordening. Naast het feit dat voor planschade een afzonderlijke procedure gevolgd kan worden, is er gelet op het vorenstaande, geen grond voor het oordeel dat de door reclamanten gestelde schade zodanig zal zijn dat daaraan een doorslaggevend gewicht moet worden toegekend.

Conclusie

Deze zienswijze ongegrond te verklaren.

14. J.J.C.L. van Elten en 44 medeondertekenaars en E.J.J. van de Reijt.

Samenvatting zienswijze

- a. Volgens reclamanten sluit de geplande bouwhoogte van de bebouwing van 16 en 22 meter in het plan in het geheel niet aan op de aangrenzende bestaande wijk Belcrum. De woningen in de bestaande wijk zijn allemaal woningen bestaande uit twee bouwlagen met een kap met hoogtes van maximaal 10 meter. Volgens reclamanten past een en ander niet binnen de doelstellingen van het plan. Dit wordt dan verder versterkt door het 'wand'-karakter van de bebouwing. Stellen dan ook een bouwhoogte van maximaal 12 meter voor in de strook vanaf de Belcrumweg tot aan de Kievitstraat.
- b. Hebben bezwaar tegen het feit dat de hoogbouw met schaduwwerking een verminderd speelplezier tot gevolg zal hebben op het Touwterrein. Hierdoor zal het idee van een open ruimte worden weggenomen en spelen de kinderen opeens tussen flats in plaats van een gezellige jaren dertig-wijk. Ook hier stellen zij een maximale hoogte van 12 meter voor.
- c. Reclamanten geven aan dat een verhoogde parkeerdruk in hun wijk vanwege de ontwikkelingen onacceptabel is. Reeds nu is er al een hoge parkeerdruk ten zuiden van de Speelhuislaan. Reclamanten zijn van mening dat de aan te houden parkeernorm voor de te bouwen woningen van 1,2 parkeerplaats per woning onvoldoende zal zijn. Daarnaast zullen deze parkeerplaatsen gekocht moeten worden en dit is een dure aangelegenheid waardoor niet iedereen van deze gelegenheid gebruik zal maken. Waar gaan deze mensen hun auto parkeren. Tenslotte dient ook rekening te worden gehouden met het parkeren van bezoekers in het gebied. Binnen het gebied zullen straks wel betaalde parkeermogelijkheden zijn. Al deze omstandigheden kunnen volgens reclamanten leiden tot extra parkeerdruk op de wijk Belcrum omdat daar gratis geparkeerd kan worden.

Beoordeling

- a. De gebouwen aan de Stationslaan aansluitend aan de Belcrum kennen, in de wijze waarop zij reageren op de bestaande bebouwing een gedifferentieerde opzet. De meest oostelijke bebouwingmogelijkheid is dusdanig dat er een gesloten bouwblok gevormd wordt samen met de bestaande bebouwing aan de zijde van de Speelhuislaan. Om een goede overgang te vormen met de bestaande bebouwing is de ontwikkelingsmogelijkheid aan de zijde van de bestaande tuinen terug gebracht tot maximaal 5 meter.



Aan de zijde van de Stationslaan mag de bebouwing 16 meter hoog worden. De bebouwingmogelijkheid tussen de Stationslaan en de Kievitstraat is van dien aard dat de overgang tussen de wijk Belcrum en het Stationskwartier tot uitdrukking wordt gebracht. Concreet mag er tot 11 meter gebouwd worden aan de zijde van de Belcrum in aansluiting op de veel voorkomend bouwhoogte aldaar en 16 meter aan de zijde van de Stationslaan. Beoogd wordt een reeks van alzijdige gebouwen als intermediair tussen de wijk Belcrum en het Stationskwartier. De bebouwingmogelijkheid, gezien in hoogte grenzend aan het Touwterrein, mag 16 meter bedragen. Omdat deze bebouwing niet direct grenst aan bestaande bebouwing maar aan een relatief grote openbare ruimte is dit stedenbouwkundig gerechtvaardigd. Op de kop (westzijde) mag tot maximaal 20 meter (met een algemene afwijkingsmogelijkheid van 10% indien dit om technische redenen noodzakelijk is tot maximaal 22 meter) gebouwd worden om de kruising van de Stationslaan met de Belcrumweg, grenzend aan de Mark te benadrukken. Bovendien kan het gebied waarin de diverse ontwikkelingen moeten plaatsvinden worden gekenmerkt als een stedelijke omgeving waarbinnen het bouwen met dergelijke hoogten niet als ongebruikelijk wordt aangemerkt.

- b. In de toelichting op het bestemmingsplan is al aangegeven dat het speelgenot van kinderen niet primair afhankelijk is van de aanwezigheid van zonlicht. In de winterperiode is er niet altijd zonlicht, maar is er veelal sprake van diffuus licht. Er kan dan ook prima gespeeld worden op het terrein. Pas als het regent of guur weer is, is er weinig enthousiasme bij de kinderen om buiten te spelen. De voorgestelde bouwhoogte bij het Touwterrein heeft hierdoor geen invloed op de gebruiksmogelijkheden van het terrein. De gedachte van reclamanten dat kinderen meer speelvreugde hebben in een open gebied en omringd door woningen uit de jaren dertig staat niet onomstotelijk vast. De gebouwde omgeving kan een bepaalde invloed hebben op het speelgedrag van kinderen, maar er is geen directe relatie tussen speelvreugde en de aanwezigheid van bepaalde typen bebouwing.
- c. Het parkeren voor het station en de omliggende ontwikkelingen dient op eigen terrein te worden opgelost. Elke ontwikkelaar/bouwer is dus verplicht om het aantal benodigde parkeerplaatsen, volgens de normen in het bestemmingsplan, zelf te bouwen of aan te leggen op eigen terrein. Hierin wordt dus niet in de openbare ruimte voorzien. Ook het parkeren voor bezoekers is in de normen opgenomen en zal dus op eigen terrein moeten worden opgelost. Het station zelf voorziet in parkeren voor reizigers op het dak van OV-Terminal. Het kan uiteraard altijd voorkomen dat mensen een parkeerplek gaan zoeken in de omgeving van het station omdat er geen ruimte meer is, of omdat er alleen betaald geparkeerd kan worden. Om nu te voorkomen dat de wijk Belcrum dan ook gebruikt gaat worden als overloopgebied voor parkeren zijn we voornemens in de wijk alleen parkeren voor vergunninghouders in te voeren. Er loopt momenteel een onderzoek in de wijk naar de belangstelling voor het aanwijzen van zones voor vergunninghouders. Op deze manier of door in gebieden een parkeerverbod af te kondigen, kan een extra parkeerdruk vanuit het stationsgebied worden voorkomen.

Conclusie

Deze zienswijze ongegrond te verklaren.

Ambtshalve aanpassingen.

In het bestemmingsplan zijn bij de beoordeling van de diverse zienswijzen nog wat onvolkomenheden ontdekt die bij de vaststelling hersteld dienen te worden. Het gaat hierbij met name om zaken in de toelichting op het bestemmingsplan. Zo is gebleken dat in het Luchtkwaliteitsonderzoek abusievelijk iets lagere verkeersgegevens zijn gebruikt dan in het akoestisch onderzoek. Op basis van de goede gegevens zijn opnieuw berekeningen uitgevoerd en in een nieuw rapport weergegeven. De uitkomst van de berekeningen heeft geen gevolgen voor het plan op zich. Het kenmerk van het rapport is in de toelichting gewijzigd.

Hetzelfde geldt voor het akoestisch rapport. Ook hierin is een omissie ontdekt. Een aantal uitgangspunten waarop de berekening waren gebaseerd waren niet juist opgenomen. In de nieuwe rapportage is dit hersteld. Uit de berekening bleek dat de geluidswaarden iets hoger uitkwamen maar wel binnen de normen van de Wet geluidhinder bleven. In de toelichting op het bestemmingsplan is alleen het kenmerk van het rapport gewijzigd naar de aangepaste versie. Verder heeft het wel gevolgen voor de ontheffing hoger waarden. Bij de vaststelling hiervan zijn deze waarden aangepast aan de nieuwe rapportage.

Afwegingen

Niet van toepassing.

Juridisch

Tegen het besluit tot vaststelling van het bestemmingsplan kan door belanghebbenden rechtstreeks beroep worden ingesteld bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State. Het plan verkrijgt rechtskracht (rechtstreekse bouwtitel) na de terinzagetermijn van 6 weken tenzij naast beroepschriften ook verzoeken om voorlopige voorziening worden ingediend. Indien dit het geval is verkrijgt het plan pas rechtskracht nadat op die verzoeken is beslist en deze worden afgewezen of indien het verzoek om voorlopige voorziening wordt toegewezen nadat op het ingediende beroepschrift is beslist. Op dit bestemmingsplan is de Crisis en Herstelwet van toepassing. Dit betekent dat er extra regels gelden voor het indienen van beroep en de behandeling hiervan door de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State. In het kader van beroep is gesteld dat na de terinzagetermijn de beroepsgronden niet mogen worden aangevuld. Dit betekent dat er geen pro forma beroepschriften mogen worden ingediend. De behandeling van de beroepen moet verder binnen 6 maanden na afloop van de beroepstermijn plaatsvinden.

Financieel**Economische uitvoerbaarheid.**

Voor wat betreft de economische uitvoerbaarheid van dit plan wordt korthedshalve verwezen naar hoofdstuk 6 van de toelichting van het onderhavige bestemmingsplan.

Exploitatieplan.

De Wet ruimtelijke ordening stelt met het bepaalde in afdeling 6.4 het vaststellen van een exploitatieplan verplicht voor een aantal bouwactiviteiten, wanneer de bouw planologisch mogelijk wordt gemaakt in het bestemmingsplan, wijziging van een bestemmingsplan, projectbesluit of een projectafwijkingbesluit.

Hiervan is in het onderhavige geval sprake. Geen exploitatieplan is echter nodig indien het verhaal van de exploitatiekosten over de gronden anderszins verzekerd is. De gronden binnen het plangebied zijn of eigendom van de gemeente of is een anterieure overeenkomst afgesloten waarin het kostenverhaal is meegenomen.

Voor het onderhavige plan behoeft dus geen exploitatieplan te worden vastgesteld.

Communicatie*Communicatie tot nu toe*

Het ontwerp van het plan heeft gedurende 6 weken ter inzage gelegen. Hiervan is kennis gegeven via het Stadsblad en de Staatscourant en internet en via een in de omgeving verspreid Breda Bericht. Tijdens de terinzagetermijn is ook een inloopavond gehouden.

Communicatie vanaf nu

Het vaststellingsbesluit en het bestemmingsplan zullen gedurende 6 weken ter inzage worden gelegd. Ook hiervan zal kennis worden gegeven via het Stadsblad, de Staatscourant en de internetsite. De indieners van zienswijzen zullen persoonlijk van de besluitvorming in deze in kennis worden gesteld.

Burgemeester en wethouders van Breda,



, burgemeester.



, secretaris.



De raad van de gemeente Breda;

gezien het voorstel van burgemeester en wethouders en met overname van de daarin vermelde overwegingen;

gelet op artikel 3.1 van de Wet ruimtelijke ordening;

besluit:

1. In de regels behorende bij het bestemmingsplan Stationslaan ten opzichte van het ontwerp van het plan het volgende te wijzigen:
 - artikel 1 Begrippen: de nummers 1.35 t/m 1.42 te vernummern naar 1.36 t/m 1.43 en een nieuw nummer 1.35 in te voegen met de volgende tekst: '**1.35 maatschappelijke voorzieningen** voorzieningen inzake openbare dienstverlening (waaronder overheidsgebouwen), welzijn, openbare orde en veiligheid, kinderdagverblijven, en daarmee gelijk te stellen bedrijven of instellingen;';
 - artikel 3 Gemengd: in lid 3.1 onder b na het woord 'kantoren' toe te voegen ', maatschappelijke voorzieningen';
 - artikel 3 Gemengd: in lid 3.2, 3.2.1 a onder 2 na het woord 'kantoor' toe te voegen 'en/of maatschappelijke voorzieningen';
 - artikel 3 Gemengd: in lid 3.2, 3.2.1 onder g na de zinsnede 'ten hoogste 1200 m2' toe te voegen 'en per vestiging maximaal 400 m2';
 - artikel 5 Leiding- gas wordt in zijn geheel verwijderd en de artikel 6 t/m 13 worden vernummerd naar 5 t/m 12;
 - artikel 9 Algemene aanduidingsregels: in lid 9.1.2 in a en b het woord 'of' vervangen door 'en';
2. In de toelichting bij het bestemmingsplan Stationslaan ten opzichte van het ontwerp van het plan de volgende wijzigingen aan te brengen:
 - in paragraaf 4.6 Geluid is vanwege een beperkte aanpassing van het akoestisch rapport van Moveras een deel van het kenmerk hiervan gewijzigd van 'versie 4.1, 12 november 2010' naar 'versie 4.2, 22 november 2010';
 - in paragraaf 4.7 Luchtkwaliteit is vanwege een beperkte aanpassing van het luchtkwaliteitsonderzoek van KEMA een deel van het kenmerk hiervan gewijzigd van 'd.d. 18 januari 2010' in ' revisie 1, d.d. 19 april 2011';
 - in hoofdstuk 4.9 Externe veiligheid is de gehele tekst aangepast aan de actualiteit en hierbij is met name de tekst inzake de aardgastransportleiding in zijn geheel verwijderd en in de rest van de toelichting is ook elke verwijzing naar deze leiding verwijderd;
 - bij de als bijlagen toegevoegde bezonningsdiagrammen wordt het diagram van 19 februari toegevoegd;
3. Op de verbeelding de volgende wijzigingen aan te brengen:
 - de in het ontwerp opgenomen gasleiding binnen het plangebied is van de verbeelding verwijderd omdat deze buiten gebruik gesteld wordt;
4. De tegen het plan ingediende zienswijzen deels gegrond en/of ongegrond te verklaren overeenkomstig het gestelde in het raadsvoorstel;
5. Het bestemmingsplan Stationslaan vast te stellen met inachtneming van hetgeen is aangegeven onder de punten 1, 2 en 3;
6. Geen exploitatieplan voor het onder 5 genoemde plan vast te stellen.

Aldus besloten in zijn openbare vergadering van 31 mei 2011

 , voorzitter.

 , griffier.

AFDELING
BESTUURSRECHTSPRAAK

Uitspraak in het geding tussen:

de stichting Stichting Wijkraad Actie Comité Belcrum (hierna: Stichting
Belcrum), gevestigd te Breda,
appellante,

en

de raad van de gemeente Breda,
verweerder.

Procesverloop

Bij besluit van 31 mei 2011 heeft de raad het bestemmingsplan "Stationslaan" vastgesteld (hierna: het plan).

Tegen dit besluit heeft Stichting Belcrum beroep ingesteld.

De raad heeft een verweerschrift ingediend.

De raad en Stichting Belcrum hebben nadere stukken ingediend.

De Afdeling heeft de zaak ter zitting behandeld op 25 juli 2012, waar Stichting Belcrum, vertegenwoordigd door J. Poell, voorzitter, T.H. P.A.M. Kock en H. van de Muizenberg, en de raad, vertegenwoordigd door A.J.J. Neele, werkzaam bij de gemeente, bijgestaan door mr. J.A.M. van der Velden, advocaat te Breda, zijn verschenen.

Overwegingen

1. Het plan strekt tot actualisatie van een deel van het bestemmingsplan "Stationskwartier". Het plangebied bestaat uit de aan te leggen Stationslaan en enkele gronden ten noorden en ten zuiden daarvan, en wordt begrensd door de Mark en de Belcrumweg aan de westzijde, de woonbebouwing van de wijken Belcrum en Linie aan de noordzijde, de Doornboslaan aan de oostzijde en aan de zuidzijde door het spoor, de zuidzijde van de Speelhuislaan en de Liniestraat. De Stationslaan wordt in het midden van het plangebied doorkruist door de Terheijdenseweg en de Terheijdenstraat. De Terheijdenseweg grenst aan de oostkant van de wijk Belcrum en ligt ten noorden van de Stationslaan. De Terheijdenstraat ligt ten zuiden van de Stationslaan en grenst aan de oostzijde van het NS-station Breda.

Intrekking

2. Ter zitting heeft Stichting Belcrum de beroepsgrond dat de gemeentelijke website, waarop het plan onder andere was gepubliceerd, tijdens de beroepstermijn niet naar behoren functioneerde en de grond dat de ontwikkelingen die rond het station van Breda mogelijk worden gemaakt niet in separate plannen maar in één plan hadden moeten worden vervat, ingetrokken.

Verkeersveiligheid en barrièrewerking

3. Stichting Belcrum voert aan dat het plandeel dat voorziet in de aanleg van de Stationslaan een barrièrewerking zal hebben voor langzaam verkeer. Het langzaam verkeer zal daardoor veel meer tijd nodig hebben om vanuit het noorden van Breda naar het centrum, dat ten zuiden van de Stationslaan ligt, te komen. Volgens haar zal het plan verder leiden tot onveilige situaties voor langzaam verkeer. Zo beperken de ontsluitingsfunctie van de Stationslaan, de verblijfsplaatsen van treinvervangende bussen, de

Kiss & Ride plaatsen en de busroutes over deze weg de oversteekmogelijkheden voor langzaam verkeer. Voorts zouden volgens Stichting Belcrum de halteplaatsen voor noodbussen aan de zuidkant van het OVTC moeten worden gerealiseerd, teneinde te voorkomen dat de noordzijde als busstation zal gaan fungeren. Ook de situering van de fietspaden ten opzichte van de oversteekplaatsen voor voetgangers is volgens haar onveilig. Voorts is volgens Stichting Belcrum van een te laag aantal fietsers uitgegaan en had het plan in ongeveer 4.000 extra fietsparkeerplaatsen moeten voorzien. Volgens haar leidt het stallen van fietsen buiten stallingsruimtes tot verloedering en daarmee tot een aantasting van de veiligheid. Ook de kruisingen van de Belcrumweg en de Terheijdenstraat met de Stationslaan zullen volgens Stichting Belcrum voor fietsers onveiliger worden ten opzichte van het hiervoor geldende plan. In dit kader voert de Stichting Belcrum aan dat niet duidelijk is hoe groot de verkeersstromen schoolgaande fietsers, voetgangers en gemotoriseerd verkeer zijn die tijdens spitsuren over de Terheijdenstraat naar het centrum of naar het station rijden. Tot slot voert Stichting Belcrum aan dat de hellingbaan aan de Terheijdenstraat waarover bussen naar het OVTC zullen rijden voor onveilige situaties voor fietsers over de Terheijdenstraat zal leiden.

3.1. Aspecten van de uitvoering van de verkeerssituatie op de Stationslaan, zoals de voorrangregeling voor bussen op fietsers, de vormgeving van oversteekplaatsen en oversteekmogelijkheden voor fietsers en voetgangers hebben betrekking op verkeersmaatregelen in de zin van de Wegenverkeerswet. Deze aspecten worden niet geregeld in een bestemmingsplan en kunnen daarom in de procedure omtrent het bestemmingsplan niet aan de orde komen. Met betrekking tot de vrees voor verloedering aan de noordzijde van de Stationslaan als gevolg van een tekort aan fietsparkeerplaatsen, overweegt de Afdeling dat dit de uitvoering van het plan betreft en om die reden evenmin in deze procedure kan worden betrokken.

Met betrekking tot de vrees dat de noordzijde als busstation zal worden gebruikt, overweegt de Afdeling dat het plan het mogelijk maakt dat (een deel van) de Stationslaan als busstation wordt ingericht. De Afdeling ziet in hetgeen Stichting Belcrum heeft aangevoerd geen grond voor het oordeel dat dit tot onaanvaardbare hinder zal leiden. Het betoog faalt.

3.2. Met betrekking tot de barrièrewerking van en de veiligheid voor langzaam verkeer op de Stationslaan, overweegt de Afdeling als volgt. De raad heeft zich op het standpunt gesteld dat in de huidige situatie drukke verkeersroutes, zoals de Speelhuislaan en de Terheijdensweg, door de woonwijk Belcrum lopen en dat het niet wenselijk is dat langzaam verkeer deze drukke routes op verschillende plaatsen moet oversteken. In de nieuwe situatie zullen de oversteekbewegingen zich concentreren op de Stationslaan waar maatregelen kunnen worden genomen om deze veilig en snel te kunnen laten plaatsvinden. De drie bestaande verbindingen tussen de wijk Belcrum en het stadscentrum blijven bestaan en worden verbeterd, bijvoorbeeld door het aanleggen van tweerichtingsfietspaden.

Zo zullen fietsers die vanuit het noorden naar het centrum willen rijden via de Belcrumweg niet gehinderd worden door de aantakking met de

Stationslaan, omdat deze enkel als T-splitsing kan worden aangelegd. Verder heeft de raad betoogd dat ter hoogte van de kruising Terheijdenstraat – Stationslaan een verkeerslichtenregeling komt. Deze komt in de plaats van twee onveilige en ongeregelde kruisingen. Voorts heeft de raad gesteld dat, mede in overleg met de politie en de Fietzersbond, ten behoeve van de veiligheid van het langzaam verkeer dat de kruising Terheijdenseweg – Stationslaan wil oversteken de aanduiding "openbaar vervoer" is toegekend aan dit plandeel. Ingevolge artikel 4, lid 4.1, onder I, van de planregels is het plandeel met deze aanduiding uitsluitend bestemd voor een bussluis, voor voet- en fietspaden en voor calamiteitenverkeer. Doorgaand autoverkeer is in deze bepaling uitdrukkelijk verboden voor dit gedeelte van de kruising. Het langzaam verkeer dat deze kruising wil oversteken zal derhalve niet worden gehinderd door doorgaand autoverkeer. Voorts heeft de raad betoogd dat het plan niet zodanig hoge verkeersintensiteiten tot gevolg heeft dat de beoogde verkeersmaatregelen om langzaam verkeer veilig de Stationslaan te kunnen laten oversteken niet kunnen worden uitgevoerd. In dit verband heeft hij betoogd dat de intensiteiten van alle verkeerssoorten, die zijn gebaseerd op tellingen en een verkeersmodel en waaruit blijkt dat ongeveer 2500 fietsers per uur de kruising zullen oversteken, zijn ingevoerd in een zogeheten dynamisch verkeersmodel. De resultaten hiervan zijn neergelegd in het rapport "Stationslaan Breda, Microsimulatie Identiteitsdrager ter voorbereiding Voorlopig Ontwerp", gedateerd november 2009 (hierna: de microsimulatie). In het rapport zijn maatregelen aanbevolen ten behoeve van de afwikkeling van het verkeer, de oversteekbaarheid van de Stationslaan en de voorkoming van een barrièrewerking van deze weg. Stichting Belcrum heeft de uitkomsten van de microsimulatie niet bestreden. Voorts maakt het plan de maatregelen die in de microsimulatie zijn genoemd mogelijk.

Gezien het voorgaande ziet de Afdeling in hetgeen Stichting Belcrum heeft aangevoerd geen aanleiding voor het oordeel dat de raad zich niet in redelijkheid op het standpunt heeft kunnen stellen dat het plan geen onaanvaardbare gevolgen voor de verkeersveiligheid voor langzaam verkeer zal hebben en dat het plan geen onaanvaardbare barrièrewerking voor langzaam verkeer vanuit het noorden zal hebben. Het betoog faalt.

Verkeerscirculatie en sluipverkeer

4. Stichting Belcrum betoogt dat het plan ten onrechte niet vergezeld is gegaan van een deugdelijk verkeerscirculatieplan. Zij vreest dat de aanduiding "openbaar vervoer" in samenhang met artikel 4, lid 4.1, onder I, van de planregels, ook wel aangeduid als de "knip" in de Terheijdenseweg voor een toename van (sluip)verkeer door de wijk Belcrum zal leiden. Dit zal onder meer tot meer opstoppingen bij de kruising van de Belcrumweg en de Speelhuislaan leiden. Volgens Stichting Belcrum doen zich op deze kruising nu al verkeersopstoppingen voor. Naar haar mening zou daarom het plan moeten voorzien in een nieuwe verkeerslichtinstallatie op deze kruising. Verder voert zij aan dat de wijk Belcrum niet goed bereikbaar is vanaf de Belcrumweg en betoogt zij dat de toekomstige ontwikkelingen op het bedrijventerrein in Linie en Drie Hoefijzers Noord meer verkeer met zich zullen brengen. Tot slot voert zij aan dat de Speelhuislaan zal worden gebruikt als

Kiss and Ride-strook, hetgeen tot verkeersopstoppingen zal leiden waardoor de wijk niet goed bereikbaar meer wordt.

4.1. Het betoog dat het plan had moeten voorzien in een verkeerslichteninstallatie op het kruispunt Speelhuislaan en Belcrumweg kan niet aan de orde komen, nu dit aspect betrekking heeft op de uitvoering van het plan.

4.2. De raad heeft zich, onder verwijzing naar de Bereikbaarheidsvisie Spoorzone uit 2007 en het gehanteerde verkeersmodel, op het standpunt gesteld dat een goede verkeersafwikkeling is gewaarborgd en dat niet voor een onaanvaardbare toename van sluipverkeer behoefte te worden gevreesd. Zo zal door het aanbrengen van de "knip" in de Terheijdenseweg en door het concentreren van het verkeer op de Stationslaan, zowel de Speelhuislaan als de Terheijdenseweg ontlast worden van doorgaand verkeer. Dit verkeer zal volgens de raad via de Noordelijke Randweg en de Doornboslaan naar het centrum rijden. Dit betekent ook een forse afname van autoverkeer door de wijk Belcrum, waarin de Speelhuislaan ligt. De extra verkeersbewegingen over de Doornboslaan kunnen volgens de raad door deze weg ruimschoots verwerkt worden. De wijk Belcrum blijft bereikbaar vanaf zowel de Belcrumweg als de Terheijdenseweg. De Stationslaan zelf heeft geen negatieve effecten op de bereikbaarheid van de wijk, aldus de raad. Doordat de Minister Kanstraat en de Van Voorst tot Voorststraat zijn afgesloten, en éénrichtingsverkeer op het Speelhuisplein wordt ingevoerd, is sluipverkeer nagenoeg uitgesloten. Ook is het volgens de raad niet aannemelijk dat sluipverkeer vanaf de Terheijdenseweg via de Vinkstraat naar de Belcrumweg zal rijden, nu deze route langer is dan via de Noordelijke Randweg en volledig door een 30 km-uur gebied loopt met diverse vertragende voorzieningen. Stichting Belcrum heeft dit niet gemotiveerd bestreden.

Voor congestie op de Speelhuislaan omdat deze gebruikt wordt om reizigers op te halen of af te zetten, hoeft volgens de raad niet te worden gevreesd. Hij heeft in dit verband betoogd dat hiervoor geen voorzieningen zullen worden aangebracht en dat de Stationslaan hiervoor beter is uitgerust. De geringe hoeveelheid autoverkeer die desondanks de Speelhuislaan als Kiss & Ride-strook zal gebruiken, staat volgens de raad niet in verhouding tot de huidige hoeveelheden doorgaand autoverkeer op deze weg. Stichting Belcrum heeft dit niet gemotiveerd bestreden.

Met betrekking tot de bereikbaarheid van de wijk Linie heeft de raad betoogd dat deze wijk naast aansluitingen op de Doornboslaan en de Terheijdenseweg een rechtstreekse aansluiting krijgt op de Stationslaan via de Chr. Huygenstraat. Vanuit de binnenstad of andere delen van Breda kan deze wijk goed bereikt worden, aldus de raad. Ook het nog te ontwikkelen terrein Drie Hoefijzers Noord zal rechtstreeks op de Stationslaan aangesloten worden en verkeer van en naar dit gebied zal geen aanleiding hebben om via de wijken Belcrum of Linie daarheen te rijden. Stichting Belcrum heeft dit niet gemotiveerd bestreden.

Voorts is volgens de raad bij het opstellen van het plan een zogeheten dynamisch verkeersmodel gebruikt, waarin alle soorten verkeersstromen en alle mogelijke verkeersmaatregelen zijn verwerkt.

Blijkens dit verkeersmodel zijn er geen problemen te verwachten met de afwikkeling van autoverkeer. Stichting Belcrum heeft niet aannemelijk gemaakt dat de door de raad gehanteerde verkeersmodellen en de daaruit volgende conclusies onjuist zijn.

Gezien het bovenstaande ziet de Afdeling in hetgeen Stichting Belcrum heeft aangevoerd geen aanleiding voor het oordeel dat de raad zich niet in redelijkheid op het standpunt heeft kunnen stellen dat het plan niet zal leiden tot onaanvaardbare verkeersoverlast en een onaanvaardbare toename van sluipverkeer in de wijk Belcrum. De Afdeling ziet daarom geen grond voor het oordeel dat de raad zich niet in redelijkheid op het standpunt heeft kunnen stellen dat het plan niet vergezeld hoefde te gaan van een verkeerscirculatieplan. Het betoog faalt.

Luchtkwaliteit

5. Stichting Belcrum betoogt dat uit het luchtkwaliteitsonderzoek blijkt dat de waarden voor de luchtkwaliteit ter hoogte van de kruising Belcrumweg – Speelhuislaan erg hoog zijn in vergelijking met alle andere meetpunten en dat de raad onvoldoende heeft onderzocht of de luchtkwaliteit kan worden verbeterd.

5.1. Uit artikel 5.16, eerste lid, aanhef en onder a, samen met het tweede lid, onder c, van de Wet milieubeheer, voor zover hier van belang, volgt dat bestuursorganen de bevoegdheid tot het vaststellen van een bestemmingsplan waarvan de uitoefening gevolgen kan hebben voor de luchtkwaliteit, kunnen uitoefenen in gevallen waarin aannemelijk is gemaakt dat die uitoefening, rekening houdend met de effecten op de luchtkwaliteit van onlosmakelijk met die uitoefening samenhangende maatregelen ter verbetering van de luchtkwaliteit, niet leidt tot het overschrijden, of tot het op of na het tijdstip van ingang waarschijnlijk overschrijden, van een in bijlage 2 opgenomen grenswaarde. In het luchtkwaliteitsrapport van 19 april 2011 van KEMA Nederland B.V. is vermeld dat aan de in bijlage 2 opgenomen grenswaarden voor stikstofdioxide en zwevende deeltjes (PM₁₀) kan worden voldaan. Verder kan volgens het rapport voor benzeen en koolmonoxide worden aangenomen dat deze de grenswaarden niet overschrijden en is een afzonderlijke toetsing niet noodzakelijk geacht. Stichting Belcrum heeft dit niet bestreden. Gelet hierop staat artikel 5.16 van de Wet milieubeheer niet aan het plan in de weg. Nu volgens het onderzoek aan de grenswaarden kan worden voldaan, behoefde de raad in het kader van het plan niet te onderzoeken of een verbetering van de luchtkwaliteit ter plaatse kan worden bereikt.

Bouwhoogtes

6. Stichting Belcrum kan zich niet verenigen met de maximaal toegestane bouwhoogtes voor de plandelen met de bestemming "Gemengd" in het westen van het plangebied. Voor deze plandelen zijn bouwhoogtes van 70 meter vastgesteld, waarbij nog een ontheffingsmogelijkheid van 10% geldt. Volgens haar leidt dit tot een aantasting van het uitzicht en de privacy

van de woningen aan de Kievitstraat en de Kwartelstraat die nabij dit deel van het plangebied liggen.

6.1. In het plan zijn aan de gronden met de bestemming "Gemengd" die ten noorden van de aan te leggen Stationslaan liggen, maximale bouwhoogtes variërend van 5 tot 20 meter hoogte voorgeschreven. Voor de strook grond die het dichtst bij de naastgelegen woningen aan de Kievietstraat ligt, op een afstand van ongeveer 5 meter, zijn hoogtes van 5 tot 11 meter voorgeschreven. Voor de strook grond achter de voornoemde strook, die op ongeveer 26 meter van de dichtstbijgelegen woningen ligt, zijn maximale bouwhoogtes van 16 meter voorgeschreven. Voor de plandelen ten westen hiervan, die verder van de woningen aan de Kievietstraat liggen en worden gescheiden door bomen en grasland, zijn maximale bouwhoogtes van 16 en 20 meter voorgeschreven. De afstand tussen de dichtstbijgelegen woningen en de plandelen met een maximale bouwhoogte van 16 meter bedraagt ongeveer 26 meter, de afstand tot de plandelen met een maximale bouwhoogte van 20 meter bedraagt 84 meter.

Op de gronden direct ten zuiden van de Stationslaan zijn bouwhoogten toegelaten van 32 en 70 meter. De gronden waarvoor een maximale bouwhoogte van 32 meter geldt, liggen op ongeveer 72 meter van de dichtstbijgelegen woningen en de gronden met een maximale bouwhoogte van 70 meter op een afstand van 130 meter.

Ingevolge artikel 9, onder a, van de planregels kunnen burgemeester en wethouders, samengevat weergegeven, met een omgevingsvergunning afwijken van de in de planregels gegeven maten, afmetingen en percentages tot niet meer dan 10% van die maten, afmetingen en percentages indien dit om technische redenen noodzakelijk is.

6.2. De Afdeling acht aannemelijk dat door de te realiseren gebouwen in het plangebied het uitzicht vanuit de woningen aan de Kievietstraat en de Kwartelstraat in zekere mate kan worden aangetast. Mede in aanmerking genomen de getrapte bebouwing vanaf die woningen, de omstandigheid dat voor de dichtst bij de woningen aan de Kievietstraat gelegen bebouwing inclusief ontheffing een maximale bouwhoogte geldt van 5,5 tot 12,1 meter, de betrekkelijk grote afstand tot de gronden waar de maximale bouwhoogte, inclusief vrijstelling, 35,2 en 77 meter bedraagt en de omstandigheid dat het plangebied nabij het station en het centrum van Breda ligt, ziet de Afdeling geen grond voor het oordeel dat de aantasting van het uitzicht vanuit de woningen direct ten noorden van het plangebied zodanig ernstig zal zijn, dat de raad bij afweging van de betrokken belangen niet in redelijkheid een groter gewicht heeft kunnen toekennen aan de belangen die zijn gebaat bij de realisatie van het plan. Het betoog faalt.

Met betrekking tot het ontbreken van een bezonningsstudie overweegt de Afdeling dat de bezonningsdiagrammen als bijlage 3 bij de toelichting op het bestemmingsplan zijn gevoegd. Het betoog mist derhalve feitelijke grondslag.

Conclusie

7. Gelet op het bovenstaande ziet de Afdeling in hetgeen Stichting Belcrum heeft aangevoerd geen grond voor het oordeel dat de raad zich niet in redelijkheid op het standpunt heeft kunnen stellen dat het plan strekt ten behoeve van een goede ruimtelijke ordening. In het aangevoerde wordt evenmin aanleiding gevonden voor het oordeel dat het bestreden besluit anderszins is voorbereid of genomen in strijd met het recht. Het beroep is ongegrond.

Proceskosten

8. Voor een proceskostenveroordeling bestaat geen aanleiding.

Beslissing

De Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State

Recht doende in naam der Koningin:

verklaart het beroep ongegrond.

Aldus vastgesteld door mr. Th.C. van Sloten, voorzitter, en
mr. J.C. Kranenburg en mr. E. Helder, leden, in tegenwoordigheid van
mr. W.S. van Helvoort, ambtenaar van staat.

w.g. Van Sloten
voorzitter

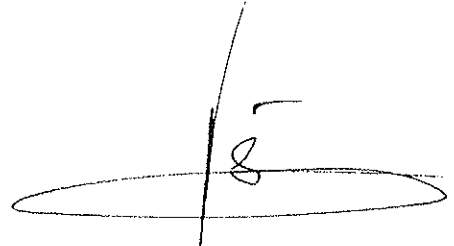
w.g. Van Helvoort
ambtenaar van staat

Uitgesproken in het openbaar op 19 september 2012

361.

Verzonden: 19 september 2012

Voor eensluidend afschrift,
de secretaris van de Raad van State,

A handwritten signature in black ink, consisting of a large, stylized 'V' and 'S' intertwined, with a horizontal line underneath.

mr. H.H.C. Visser