

**Onderwerp**

Voorstel aan de raad tot vaststelling van het bestemmingsplan Openbaar Vervoer Terminalcomplex (OVTC).

Voorgesteld besluit

Het bestemmingsplan Openbaar Vervoer Terminalcomplex (OVTC) vast te stellen en voor dit plangebied geen exploitatieplan vast te stellen.

Inleiding

Bij de goedkeuring van het bestemmingsplan 'Stationskwartier' is goedkeuring onthouden aan een gedeelte van het plan voor wat betreft het nieuwe terminalcomplex. Met dit bestemmingsplan, dat het gehele complex omvat is dit weer hersteld. Van deze gelegenheid is tevens gebruik gemaakt om het plan voor de terminal aan te passen aan de actualiteit.

Beoogd effect van het besluit

Een zodanig plan te hebben dat de vereiste vergunningen verleend kunnen worden en de terminal gerealiseerd kan worden.

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 17 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. NS Poort, namens NS Vastgoed B.V. en NS Poort Ontwikkeling B.V., Stationshal 17 te Utrecht;
 8. Prorail, Moreelsepark 2 te Utrecht;
 9. G. Duggert en K. de Gast, Stationsplein 11 te Breda;
 10. I. Meijer, Emmastraat 22 te Breda;
 11. P.J. Ploegmakers en E.M.C. Verstegen, Emmastraat 58 te Breda;
 12. I. Hoogeboom, Emmastraat 48 te Breda;
 13. C. Bousché, Stationsplein 15 te Breda;
 14. Vereniging van Eigenaren Stationsplein-Emmastraat, Postbus 126 te Goirle;
 15. P. van Tetering, Stationsplein 10 te Breda;
 16. De heer en mevrouw H. van den Muijsenberg- Van de Leur, Oude Terheijdensweg 76 te Breda;
 17. Waterschap Brabantse Delta, Postbus 5520 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 gelijkluidend zijn, zijn deze samengevoegd.

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

Samenvatting zienswijze

De zienswijze van reclamant gaat niet over het bestemmingsplan voor het OVTC maar heeft betrekking op het bestemmingsplan Stationslaan en het daarbij horende ontwerpbesluit hogere waarden als bedoeld in de Wet geluidhinder.

Beoordeling

Nu de zienswijze inhoudelijk niet over het ontwerpbestemmingsplan OVTC gaat wordt hier dan ook verder niet op de zienswijze ingegaan.

Conclusie

Deze zienswijze ongegrond te verklaren.

2. Stichting Wijkraad Actie Comité Belcrum

Samenvatting zienswijze

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

- a. Reclamante vraagt zich af of het apart behandelen van twee met elkaar samenhangende onderdelen (noordzijde van het station en het gedeelte ter hoogte van de voorgenomen busluis 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 vigerende 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 busluis in de Terheijdenseweg het doorrijden van de wijk zal tegengaan. Vraagt zich ook af in hoeverre bij de bepaling 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 Speelhuuslaan. 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 ook al tijdens de inspraakronde aangegeven te vrezen voor het ontstaan van een verzamelplaats voor zwerfvuil en fietsen op de balkons boven de fietsenstallingen. Vraagt nogmaals attentie voor deze aangelegenheid.
- e. In het OVTC zijn diverse voorzieningen gepland. In de indertijd opgestelde SMB/MER Spoorzone 2005 is aangegeven dat hierbij rekening gehouden diende te worden met de plaatselijk reeds aanwezige voorzieningen en winkels. Reclamante vindt in het plan nergens terug waar en hoe dit gebeurd is.



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.
- 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 sluipverkeer 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. Dit is geen aangelegenheid die in een bestemmingsplan wordt vastgelegd of geregeld. Het voorkomen van dit soort overlast is een verplichting voor de eigenaar/beheerder van het gebouw en zal eventueel moeten leiden tot inrichtingsmaatregelen die dergelijke excessen moeten voorkomen.
- e. De in het stationsgebouw geplande detailhandelsvoorzieningen zullen reizigersgerelateerde voorzieningen zijn en vormen in dat kader geen bedreiging voor de bestaande voorzieningen in de wijk Belcrum, mede ook vanwege de afstand van die voorzieningen ten opzichte van het nieuwe station.

Conclusie

Deze zienswijze ongegrond te verklaren.

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

Samenvatting zienswijze

Door reclamanten is één zienswijze ingediend tegen zowel het bestemmingsplan Stationslaan als het bestemmingsplan OVTC. Aangezien voor het bestemmingsplan Stationslaan een eigenstandig besluit wordt gemaakt zal hier alleen worden ingegaan op de naar voren gebrachte zienswijzen tegen het bestemmingsplan OVTC tenzij de betreffende zienswijze tegen de Stationslaan 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 volgens reclamanten 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 opmerkt 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. 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 vergoed 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 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. De uitvoerbaarheid is op basis van contracten dan ook verzekerd.
- c. 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 genomen moeten worden om dit te bewerkstelligen.



Gelet op de afstand tussen het OVTC en de supermarkt is het ook alleszins mogelijk om gedurende de bouwfase dergelijke maatregelen te treffen.

Conclusie

Deze zienswijze ongegrond te verklaren.

4. Rassers Advocaten namens Thes Nederland N.V.

Samenvatting zienswijze

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

Reclamante Thes is eigenaar/verhuurder van de onroerende zaak Speelhuysplein 12 of ook wel bekend als Oude Terheijdenseweg 18. Het perceel is gelegen in het bestemmingsplan 'Stationskwartier' en de supermarkt is 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. 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.
- c. 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.
- d. 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.
- e. Reclamante geeft aan dat de indruk bestaat dat uitsluitend is getoetst ten aanzien van NO₂ en PM₁₀.
- f. 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.
- g. 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. Zij 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 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 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 reclamanten die tegen beide ontwerpplannen zienswijzen ingebracht hebben, in hun belangen zouden (kunnen) zijn geschaad.

- b. 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 het project wordt periodiek bewaakt en er zijn afspraken gemaakt tussen de participanten over de verdeling van de kosten en risico's. Op basis van deze periodieke bewaking heeft ieder van de participanten zijn benodigde financiële middelen gereserveerd o.a. door subsidies, verkoop/verhuurinkomsten of reserveringen uit de algemene middelen. De zorg voor ongeoorloofde staatssteun is onterecht. De samenwerking tussen de participanten is zo ingericht dat er vanuit de private ontwikkelingen een maximale bijdrage wordt gegenereerd voor de publieke voorziening namelijk de 'vervoersfuncties' van het OV-terminalcomplex. Daarbij zijn de bijdrages inmiddels vastgelegd. Om deze bijdrages te bepalen is in het verleden de methodiek van residuele grondwaarde bepaling gebruikt om juist de maximale marktwaarde van de gronden/ontwikkelrechten te bepalen. Naast bijdrages uit de gronden/ontwikkelrechten worden er ook diverse subsidiestromen vanuit de overheid gebruikt. Al deze subsidiestromen worden ingezet om de publieke voorziening (nl. de vervoersfunctie van het OVTC) 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.
- c. In het onderhavige bestemmingsplan worden nu detailhandelsvestigingen toegelaten tot een oppervlakte van maximaal 800 m² bvo per vestiging ondersteunend aan het openbaar vervoersstation. Ook in het bestemmingsplan Stationskwartier waren er al mogelijkheden voor detailhandelsvoorzieningen tot 700 m² per vestiging. In die zin wordt er slechts heel beperkt afgeweken van de reeds eerder uitgezette lijn met betrekking tot de detailhandelsactiviteiten in het stationsgebouw. Het totaal in het OVTC toegelaten meters voor dienstverlening, detailhandel en horeca is in ieder geval gelijk gebleven ten opzichte van het bestemmingsplan Stationskwartier. Met het opnemen van een maximale oppervlakte per vestiging is het in ieder geval niet mogelijk een volwaardige supermarkt in te richten in het stationsgebouw.
- d. 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 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 artikel 7, lid 7.1 van het onderhavige bestemmingsplan. Voor de binnenwaarde van deze woningen moet worden voldaan aan het bepaalde in hoofdstuk VIIB 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.



- e. In het kader van de Wet milieubeheer kunnen met name de NO_2 en fijn stof concentratie problematisch zijn. Van SO_2 , 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 toename 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 $\text{PM}_{2.5}$ is er nog geen toetsingsverplichting. $\text{PM}_{2.5}$ is in principe een deel van PM_{10} zodat de bronbijdrage $\text{PM}_{2.5}$ maximaal gelijk is aan de bronbijdrage PM_{10} . Op basis van de beschikbare achtergrondconcentraties voor $\text{PM}_{2.5}$ wordt aangenomen dat wanneer aan de norm voor PM_{10} wordt voldaan er ook geen overschrijdingen $\text{PM}_{2.5}$ zijn (PBL, 2010).
- f. Deze opmerking is juist. In de bestemmingsomschrijving is nergens de mogelijkheid voor retentie van water opgenomen. In het plan zal in artikel 3 Gemengd onder 3.1. bestemmingsomschrijving alsnog de functie waterberging worden opgenomen. Vanuit het Waterschap Brabantse Delta is eenzelfde opmerking geplaatst.
- g. 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

Deze zienswijze opgenomen onder f 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

Heeft bezwaar tegen de aansluiting van het OVTC aan de noordzijde van de bestaande stad. Het gaat reclamant dan met name om de interwijkverbinding, de betekenis van een vestibule voor de stad die het nieuwe stationsgebouw zou moeten zijn en uitbuiging van het stationsgebouw.

- a. Interwijkverbinding. Deze is niet alleen belangrijk voor de bewoners van Belcrum maar ook voor de toekomstige bewoners en bezoekers van de voorzieningen in dit deel van de stad. Uitgangspunt hiervoor moet zijn een duurzaam, sociaal veilige verbinding tussen Belcrum, het station en de binnenstad. De overige verbindingen met de binnenstad bestaan uit twee viaducten die qua route minder direct en niet zo interessant zijn en bovendien 's avonds sociaal onveilig.
- b. Vestibule voor de stad. In het voorliggende plan wordt een verdiept noordplein aangelegd. Hiermee wordt naar de mening van reclamant een nieuwe barrière tussen de wijk Belcrum en de binnenstad toegevoegd. Reclamant maakt zich door het ontwerp ook ernstig zorgen over de leefbaarheid op dit plein vanwege de geringe sociale controle hierop als het station dicht is. Door het ontwerp ontstaan drie verschillende gebieden die ieder op zich staan (noordplein, Stationslaan en de 'reststrook' die grenst aan Belcrum). Is dit nu wat beoogd wordt met een goede aansluiting op de bestaande stad.
- c. Uitbuiging station richting Belcrum. Hiermee wordt volgens reclamant de confrontatie met de bestaande bebouwing versterkt en komt het behoud van bestaande bomen 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, hetgeen vanuit allerlei opzichten volgens reclamant geen gewenste ontwikkeling is.

Beoordeling

- a. De onderdoorgang onder het nieuwe station is wel bedoeld als interwijkverbinding maar dan alleen voor voetgangers. De betreffende passage in de toelichting is hieruit verwijderd. De bestaande verbindingen (tunnels Terheijdenseweg en Belcrumweg) worden heringericht en krijgen een sociaal veilige inrichting. Afhankelijk van herkomst en bestemming is voor 90 % van de fietsers het gebruik van beide wegen geen omweg ten opzichte van de onderdoorgang van het OVTC. Overigens kan men ook met de fiets gebruik maken van de onderdoorgang onder het station, deels fietsend en ter plaatse van de fietsenstalling en trap aan de zuidzijde lopend. De onderdoorgang onder het station is verder alleen toegankelijk tijdens de openingsuren van het station. Deze vormt geen enkele belemmering maar een forse verbetering ten opzichte van de huidige situatie in de verbinding tussen de Belcrum, Valkenberg en het centrum.
- b. Het onderhavige bestemmingsplan geeft alleen maar de mogelijkheden en randvoorwaarden voor de bouw van het nieuwe station en de inrichting hiervan. De daadwerkelijke invulling hiervan vindt plaats, binnen de kaders die het bestemmingsplan heeft gegeven, via bouw- en inrichtingsplannen. Het noordplein is in de optiek van de gemeente geen barrière. Allereerst zijn het plein en ook de Stationslaan zorgvuldig ontworpen, waarbij ook nadrukkelijk de routes van de voetgangers zijn betrokken. Tussen het station en de Stationslaan zijn een drietal punten waar de voetgangers vanuit het station naar de Belcrum, en vice versa, kunnen. Ten tweede kennen het stationsgebouw en de overige bebouwing aan de Stationslaan een mix aan voorzieningen en functies die op het plein en de Stationslaan georiënteerd zijn, zodat er geen enkele reden is om aan te nemen dat de sociale veiligheid onder druk staat.



De aanwezige woningen aan de pleinen zorgen er voor dat ook gedurende de uren dat het station gesloten is, de sociale veiligheid zo optimaal mogelijk is.

- c. Doordat het stationsgebouw ter plaatse van het Speelhuisplein uitbuigt verdwijnt de 'tussenlaag' die in het Masterplan ingetekend stond tussen Speelhuisplein en Stationslaan. Dit is echter geen nieuw element in de planvorming ten opzichte van het vigerende bestemmingsplan Stationskwartier. Het effect daarvan in stedenbouwkundig opzicht is dat de ruimte tussen de woningen aan het Speelhuisplein en de nieuwbouw aan de overzijde wordt vergroot. 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 verkeersregime kent en de uitwerking van het Speelhuisplein. Dit is echter in het onderhavige bestemmingsplan geen nieuw element maar komt uit het vigerende bestemmingsplan Stationskwartier. De bestaande bomen blijven grotendeels gehandhaafd op het gedeelte van het Speelhuisplein.

Conclusie

Deze zienswijze ongegrond te verklaren.

7. NS Poort namens NS Vastgoed B.V. en NS Poort Ontwikkelingen B.V.

Samenvatting zienswijze

- a. Alle verwijzingen naar het bestemmingsplan Stationskwartier dienen te worden verwijderd dan wel dient duidelijk te zijn wat de status daarvan is. Een en ander werkt verwarrend.
- b. Parkeren en/of laden en lossen is niet voorzien aan de Stationslaan. Dit is echter voor de diverse voorzieningen wel van belang dat dit mogelijk wordt gemaakt. Hetzelfde geldt volgens reclamanten aan de zuidzijde van het station voor bevoorrading van de winkels daar.
- c. In artikel 3.5 dient volgens reclamanten het woord 'interwijkverbinding' te vervallen. De tunnel zal namelijk niet door fietsers kunnen worden gebruikt.
- d. In artikel 5.4 is een hoogte opgenomen van maximaal 21,5 meter. Reclamanten vragen zich af of dit conform de aanvraag bouwvergunning is. Hetzelfde geldt voor de voetgangersbrug aan de noordzijde van het station.
- e. Vragen zich af of de bouwkosten als vermeld in hoofdstuk 6 van de toelichting van het plan overeenkomen met de afspraken zoals die zijn gemaakt in de realisatieovereenkomst.
- f. Vragen zich af of in het plan geen aandacht dient te zijn voor de bronnen voor Warmte Koude Opslag (WKO) en de toegang daartoe.
- g. Reclamanten vinden het commentaar op het gestelde ten aanzien van artikel 7.2.2. (aanduidingsregels veiligheidszone vervoer gevaarlijke stoffen) onvoldoende en zien graag een nadere motivering hiervan.
- h. Vragen ten aanzien van het bepaalde in artikel 1.41 de definitie van overkapping aan te passen; artikel 3.2.1. sub d toe te voegen dat detailhandel ook is toegestaan op entresol niveau en/of op niveau 1, artikel 3.2.1 sub e de mogelijkheden voor het vergadercentrum te verruimen t.b.v. een kantoor voor het eigen personeel; artikel 3.2.1 sub f in de vierkante meters voor detailhandel ook rekening te houden met de kiosken en dergelijke op de perrons.

Beoordeling

- a. Het opstellen van het onderhavige plan is een rechtstreeks gevolg van de uitspraak van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State inzake het bestemmingsplan Stationskwartier. Dat nu twee nieuwe plannen zijn opgesteld neemt niet weg dat deze gebieden nog steeds deel uitmaken van het grotere geheel zoals dat in het bestemmingsplan Stationskwartier was opgenomen. De verwijzing hiernaar in de plannen is dan ook alleen al daarom verklaarbaar. Bovendien is dat niet storend of verwarrend. Het geeft alleen maar aan dat hier sprake is van onderdelen van een groter geheel. Daar waar mogelijk zijn de uitgangspunten uit het bestemmingsplan Stationskwartier overgenomen.
- b. De hier genoemde zaken worden niet geregeld in een bestemmingsplan maar maken onderdeel uit van het inrichtingsplan van het totale gebied en de ontwerpen voor de diverse voorzieningen zoals de aanleg van de Stationslaan. Deze opmerkingen zullen worden meegegeven aan de ontwerpers van de diverse voorzieningen.
- c. De onderdoorgang onder het station is wel bedoeld als interwijkverbinding maar dan niet voor fietsers. De betreffende passage in de toelichting is verwijderd.



- d. De maatvoering op de verbeelding is aangepast van 21,5 meter naar 21,3 meter, zijnde de maximale hoogte van het gebouw op grond van het ingediende bouwplan. De voetgangersbrug valt ook binnen de regels als opgenomen in het bestemmingsplan.
- e. In hoofdstuk 6 zijn niet alleen de bij de Realisatieovereenkomst gemaakte afspraken vermeld, maar tevens de aanvullende afspraken uit het bestuurlijk akkoord van februari 2010. Deze afspraken zijn in het bestuurlijk overleg van september 2010 door de betrokken partijen (NS Poort, Prorail, ministerie van Infrastructuur en Milieu en gemeente Breda) bevestigd.
- f. Hiervoor dient aandacht te zijn bij de inrichting van het gebied. Dit wordt niet in het bestemmingsplan geregeld. Zoals reeds eerder aangegeven geeft het plan slechts de mogelijkheden en randvoorwaarden voor ontwikkelingen.
- g. Er wordt in dit stadium geen wijzigingsmogelijkheid in het onderhavige plan opgenomen voor het omzetten van de bestemming om de realisatie van een hotel binnen het plangebied mogelijk te maken. Het onderhavige bestemmingsplan is erop gericht het bouwplan voor het OVTC, dat de aanbestedingsprocedure is ingegaan, mogelijk te maken. De consequenties van een dergelijke functiewijziging zoals parkeren, verkeersaantrekkende werking, externe veiligheid en andere aspecten zijn onvoldoende in beeld om dit reeds nu in het bestemmingsplan vast te leggen. Reclamanten hebben later altijd nog de mogelijkheid via een verzoek tot bestemmingsplanwijziging deze functiewijziging aan te vragen.
- h. De definitie voor een overkapping is een standaardbepaling die niet bedoeld is om bepaalde constructies in een bouwplan nader te duiden. De regels in het plan zijn zodanig aangepast dat nu ook op andere niveaus voorzieningen mogelijk zijn. Een kantoor ten behoeve van een vergadercentrum maakt onderdeel uit van dit centrum en wordt dan ook niet als zelfstandig kantoor aangemerkt. Een aanpassing van het plan hiervoor wordt dan ook niet noodzakelijk geacht. Tenslotte wordt opgemerkt dat in de vierkante meters voor detailhandel rekening is gehouden met de bedoelde voorzieningen in die zin dat die ook in de planregels zijn meegenomen. Ten behoeve van deze voorzieningen is gelet op het voorgaande dan geen ophoging van die meters noodzakelijk.

Conclusie

De zienswijze opgenomen onder punt c en d gegrond en de overige zienswijzen ongegrond te verklaren.

8. Prorail

Samenvatting zienswijze

- a. Verzocht wordt alle passages waarin de onderdoorgang van het OVTC wordt aangeduid als een interwijkverbinding aan te passen. Deze verbinding is namelijk niet als zodanig ontworpen en zal ook niet als zodanig gebruikt kunnen worden.
- b. Verzocht wordt het plan zodanig aan te passen dat ook op niveau +1 detailhandel, horeca en dienstverlening is toegestaan zoals ook met de gemeente is overeengekomen.
- c. Het gebruik van het woord plangebied in de toelichting is niet consequent toegepast. Dit kan tot verwarring leiden. Verzocht wordt dit aan te passen.
- d. Op de verbeelding is een functieaanduiding sgd-2 aangegeven. Binnen deze aanduiding dienen calamiteitsroutes met een minimale breedte van 4 meter uitgevoerd te worden. Volgens reclamant is dit daar niet mogelijk. De aanduiding aan de westzijde ligt namelijk op een plaats waar constructieve elementen aanwezig zijn. Aan de oostzijde zijn opstelplaatsen voor de brandweer voorzien.
- e. De plangrens sluit aan de noordoostzijde niet aan op het bouwplan voor het OVTC. Hierdoor valt een gedeelte van het gebouw buiten het plangebied. Verzocht wordt de verbeelding hierop aan te passen.
- f. Ten aanzien van de externe veiligheid wordt gesteld dat op grond van het plan alleen de risicoanalyse Basisnet Spoor van belang is. Het betreft hier echter geen vastgesteld beleid en mag dus niet als uitgangspunt gehanteerd worden. Het rijk hanteert tot het van kracht worden van Basisnet de externe veiligheidsberekening conform de circulaire Risiconormering Vervoer Gevaarlijke Stoffen. Verzocht wordt de onderbouwing aan te passen.
- g. De kennis over de bodem, verkregen via onderzoeken en saneringen, is niet in het plan verwerkt. Verzocht wordt dit alsnog te doen.



- h. Delen van paragraaf 4.2. over bodem zijn niet meer relevant omdat ze buiten het plangebied vallen dan wel dat aanwezige bodemverontreinigingen zijn gesaneerd en daardoor geen relatie meer hebben met de bouwactiviteiten. Verzocht wordt deze passages te verwijderen dan wel aan te passen.

Beoordeling

- a. Het betreft hier wel een interwijkverbinding maar dan niet voor fietsers. De betreffende passage in de toelichting is uit de toelichting verwijderd.
- b. Aan deze zienswijze wordt tegemoet gekomen. Ook op andere niveaus mogen nu de genoemde voorzieningen worden gevestigd uiteraard met inachtneming van het maximaal toegestane bedrijfsvloeroppervlak.
- c. Daar waar dit tot verwarring kan leiden is dit in de toelichting aangepast overeenkomstig het gestelde in de zienswijze.
- d. De aanduiding is bedoeld voor hulpverleningsvoertuigen zoals de brandweer. De opstelplaatsen liggen dan ook op de calamiteitenroute. Deze route zorgt dat de voertuigen te allen tijde deze positie in kunnen nemen. Na controle van het bouwplan OVTC in combinatie met het bestemmingsplan OVTC is geconstateerd dat aan de westzijde er voldoende ruimte is om, buiten de constructies om, de hulpverleningsvoertuigen via de calamiteitenroute naar de inzetlocaties te dirigeren voor een adequate inzet. De minimale breedte van 4 meter is in de hele zone aanwezig.
- e. Deze constatering is juist. De verbeelding is hierop aangepast.
- f. Zoals door Prorail terecht wordt 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 dan ook inderdaad 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 Stationkwartier 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 van Breda geaccepteerd.
Voor de volledigheid wordt opgemerkt dat de conclusie uit berekeningen die in het kader van het Basisnet Spoor zijn uitgevoerd hetzelfde zijn.
- g. In de toelichting is het niet noodzakelijk de actuele stand van zaken te vermelden. De meest essentiële informatie, nodig voor het opstellen van het bestemmingsplan, is in de toelichting meegenomen.
- h. De toelichting van een bestemmingsplan wordt niet 1 op 1 gebruikt voor de toets aan het bouwplan. In de toelichting is het niet noodzakelijk de actuele stand van zaken te vermelden. Bodemonderzoeken buiten het plangebied zijn vermeld omdat het uitsplitsen geen duidelijk beeld oplevert. Uit de ons bekend zijnde gegevens blijkt afdoende dat de bestemmingen ook in dit kader uitvoerbaar zijn.

Conclusie

De zienswijzen opgenomen onder de punten a, b, c, en e gegrond en de overige zienswijzen ongegrond te verklaren.

9 t/m 15 G. Duggert en K. de Gast, I. Meijer, P.J. Ploegmakers en E.M.C. Verstegen, I. Hoogeboom, C. Bousché, Vereniging van Eigenaren Stationsplein-Emmestraat en P. van Tetering



Samenvatting zienswijzen

Deze reclamanten zijn alle bewoners van een appartementengebouw tegenover het nieuw te bouwen stationsgebouw of behartigen de belangen van deze bewoners. Vanwege het feit dat de zienswijzen van deze reclamanten nagenoeg hetzelfde zijn worden deze tegelijk behandeld.

- a. Tegenover de appartementen van reclamanten zal een gebouw verrijzen met een hoogte van maximaal 21,5 meter. Door het bouwen zal de lichttoetreding in hun appartementen aanzienlijk verminderen en zullen deze niet meer blijven voldoen aan de normen welke hieraan worden gesteld. Van de toezegging van de gemeenteraad dat voor dit probleem naar een oplossing zou worden gezocht is niets meer terug te vinden.
- b. Door de afstand van het te bouwen station ten opzichte van het appartementengebouw van reclamanten en de hoogte hiervan zullen ook het woongenot en de privacy worden aangetast door inkijk van de toekomstige burelen en de breedte van het openbare gebied.

Beoordeling

- a. Het beroep van de VVE tegen het goedkeuringsbesluit OVTC is door de afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State gegrond geacht omdat bij de eerdere berekeningen ten onrechte is uitgegaan van een hoogte van 21 meter en niet van de maximale hoogte uit het bestemmingsplan. Daarnaast is het college van gedeputeerde staten ervan uitgegaan dat alleen de onderste bouwlaag niet kan voldoen aan de gehanteerde norm. Naar aanleiding van de eerdere zienswijzen ten aanzien van het bestemmingsplan Stationskwartier is besloten om met het bestemmingsplan OVTC slechts planologische ruimte te bieden voor de minimale ruimte die het gebouw vraagt, zijnde 21,3 meter boven peil. De algemene afwijkingsbevoegdheid van 10% is daarom geschrapt. Ook de breedte van het bouwvlak voor het OVTC is aangepast aan de ruimte die het huidige ontwerp van het OVTC vraagt.

Ten aanzien van de gestelde vermindering van daglichttoetreding heeft er een onderzoek plaatsgevonden door Ingenieursbureau Nieman (Daglichttoetreding appartementen, stationsgebied Breda, d.d. 26 mei 2010).

- Benadrukt wordt dat alle woningen na de bouw van het OVTC aan de eisen van het Bouwbesluit voldoen die gelden voor bestaande bouw. De norm die voor de invloed ten aanzien van daglicht wordt gebruikt, nieuwbouw +, is niet de wettelijke norm waaraan de woningen moeten voldoen. De bouw van het OVTC heeft op de wettelijke norm geen invloed omdat belemmeringen buiten het perceel van de appartementen volgens het Bouwbesluit in die berekening niet worden betrokken. Alle woningen zullen na de bouw van het OVTC derhalve aan de wettelijke normen voldoen.
- Door met toepassing van de gekozen berekeningsmethode de huidige situatie te vergelijken met de situatie na de bouw van het OVTC kan worden bepaald of de beleving van de daglichttoetreding van de woningen aanzienlijk zal worden beïnvloed. Hiervoor is het nodig om in afwijking van de systematiek van het Bouwbesluit belemmeringen buiten het perceel bij de berekening te betrekken. Deze toets wordt in het kader van de rapportage norm nieuwbouw+ genoemd. Voor meer informatie c.q. toelichting op de gekozen systematiek wordt verwezen naar bovengenoemd rapport van Nieman.
- De VVE stelt dat door de krijtstreepmethode de lichtinval in de slaapkamer wordt bijgeteld. Dit is inderdaad zo. De krijtstreepmethode is omschreven in het rapport. Kortgezegd betekent die methode dat slechts 55% van de gebruiksoppervlakte van de woning bruikbaar hoeft te zijn als verblijfsgebied. Ook de invloed op het overige (onverplichte) verblijfsgebied is van belang. Daarom maken wij bij de beoordeling van de zienswijzen gebruik van de onderzoeksgegevens uit het onderzoek van Nieman zonder toepassing te geven aan de krijtstreepmethode. In tegenstelling tot de eerdere berekeningen bij het bestemmingsplan Stationskwartier ligt het wel voor de hand uit te gaan van de feitelijke inrichting van de appartementen. Immers, het is onmogelijk om uit te gaan van alle (meer positieve of negatieve) varianten in indeling van de appartementen die mogelijk zouden zijn en met deze benadering wordt een duidelijk ijkpunt gekozen.



- Vóór de bouw van het OVTC voldoen vier woningen op de begane grond niet aan de norm nieuwbouw+. Door de VVE is aangevoerd dat er 5 woonfuncties op de begane grond zijn. Echter, de ruimte die in gebruik is als kantine van Veolia (Stationsplein 15) hebben wij niet als woonfunctie meegenomen, omdat dat niet het feitelijke gebruik is. Bovendien blijkt uit het hiernavolgende dat dit voor de conclusie geen verschil maakt.
- Na de bouw van het OVTC zijn er in totaal 16 woningen die niet voldoen aan de norm nieuwbouw+. Het gaat om de vier woningen op de begane grond en zes van de zeven woningen op de eerste en tweede verdieping. Doordat het bestemmingsplan een smaller bouwvlak kent dan het bestemmingsplan Stationskwartier heeft de zevende woning op de eerste en tweede verdieping geen belemmering voor wat betreft daglicht. Zonder de toepassing van de krijtstreepmethode, zoals beschreven in het rapport van Nieman, zijn er dan in totaal 16 woningen in het appartementencomplex, niet voldoen aan de norm nieuwbouw+.
- Voor wat betreft de 4 woningen op de begane grond die in de huidige situatie niet voldoen aan de nieuwbouweisen voor woningen is de feitelijke invloed van de bouw van het OVTC in ieder geval niet substantieel. Door de huidige belemmeringen bij de ramen aan de kant van het OVTC (balkons) is er rekenkundig geen afname en is derhalve ook niet de verwachting dat het aantal lux zal afnemen. Niet is uit te sluiten dat de beleving van daglicht, als gevolg van de verandering van uitzicht, negatief wordt beïnvloed door de komst van het OVTC c.q. het bestemmingsplan OVTC in vergelijking met de huidige inrichting van de straat.
- Aannemelijk is dat in ieder geval de 6 woningen op de eerste verdieping en tweede verdieping de grootste feitelijke invloed zullen ondervinden voor wat betreft daglichttoetreding na realisatie van het OVTC. Deze invloed zal inhouden dat er een vermindering van het aantal lux is en de beleving van daglicht in negatieve zin verandert. De mate waarin dit zal plaatsvinden is niet geheel objectief vast te stellen, omdat het ook over beleving gaat.
- Voor de genoemde 12 woningen waarvoor een invloed is vastgesteld is nog het volgende van belang. Ook zonder de komst van bestemmingsplan OVTC is er op het plein tegenover de appartementen, dat nu feitelijk is ingericht als busstation met een overkapping, bebouwing mogelijk. Thans geldt daar geen bestemmingsplan. De stedenbouwkundige bepalingen van de Bouwverordening 2007 zijn van toepassing. Op grond hiervan zijn op ongeveer dezelfde afstand als het OVTC (10 meter uit het as van de huidige weg) bouwwerken mogelijk tot een hoogte van 15 meter.
- De situatie voor wat betreft uitzicht en privacy voor alle woningen gaat in vergelijking tot de huidige feitelijke situatie in negatieve zin veranderen, zo vreest de VVE. In het algemeen geldt dat in een binnenstedelijke situatie aan uitzicht geen blijvende rechten kunnen worden ontleend. Ook op grond van het huidig planologisch kader kan het uitzicht worden belemmerd en de privacy worden aangetast. Immers is er nu ook aan de overkant van het appartementencomplex een woongebouw mogelijk van 15 meter hoog. Aan de argumenten met betrekking tot het behoud van uitzicht c.q. argumenten met betrekking tot de privacy kan dan ook geen groot gewicht worden toegekend.
- Er is een vergelijking gemaakt tussen de situatie met de maximale invloed op de daglichttoetreding van de Bouwverordening en het bestemmingsplan OVTC. De VVE stelt dat deze vergelijking moet worden uitgevoerd zonder krijtstreepmethode en zonder dat de slaapkamer in de berekening wordt betrokken. Er is derhalve louter gekeken naar het verblijfsgebied dat met de huidige inrichting van de appartementen afhankelijk is van het daglicht aan de kant van het OVTC.

Te ontvangen daglicht uitgedrukt in % van norm Nieuwbouw +

	Bouwverordening	Bestemmingsplan	Vershil
Eerste verdieping, 6 woningen	70	41	- 29%
Tweede verdieping, 6 woningen	72	54	- 18%



- Gelet op het voorgaande geldt voor geen van de woningen dat het woon- of leefklimaat onevenredig wordt aangetast. Ook in de huidige planologische situatie wordt niet voldaan aan de norm/wens Nieuwbouw +, als wordt gerekend zonder krijstreepmethode en als de slaapkamers in het geheel buiten beschouwing worden gelaten. Hierbij is van belang dat in ieder geval ook na komst van het bestemmingsplan OVTC aan de (minimale) eisen van het Bouwbesluit voldaan wordt. Hoewel zeker voor de 6 woningen op de eerste verdieping een substantiële invloed wordt verwacht is deze invloed niet dusdanig dat daaraan een groter gewicht moet worden toegekend dan aan het grote maatschappelijke belang dat met de onderhavige ontwikkeling is gemoeid.
- Nu gebleken is dat de daglichtsituatie van 16 woningen door een bouwkundige aanpassing kan worden verbeterd is aan de bewoners van zestien appartementen het aanbod gedaan om een oplossing aan de gevel te realiseren om de daglichtsituatie in die appartementen te verbeteren.
- b. Het klopt inderdaad dat het nieuwe stationsgebouw dichters op het appartementengebouw van reclamanten zal komen te staan en ook hoger zal zijn dan het huidige stationsgebouw door de toevoeging van woningen. Dit zal inderdaad in eerste aanleg het woongenot en de privacy aantasten. Daar staat echter tegenover dat uiteindelijk het gedeelte tussen het nieuwe station en het appartementen helemaal opnieuw zal worden ingericht en ook van functie zal veranderen. Is het nu nog de aan- en afrijroute van de streek- en stadsbussen, in de nieuwe situatie wordt het een verkeersluw plein waardoor het woon- en leefklimaat in deze omgeving zal verbeteren. Daar komt verder bij dat ook de toevoeging van woningen op het stationsgebouw zal bijdragen aan de levendigheid van dit gedeelte van de stad en dus de leefomgeving van degene die er nu reeds wonen.

Conclusie

Deze zienswijze ongegrond te verklaren.

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

Samenvatting zienswijze

- a. In het plan is niet terug te vinden wat met dit plan wordt vervangen of aangevuld ten opzichte van het bestemmingsplan Stationskwartier.
- b. In hoofdstuk 3.6 van de toelichting wordt bij de daglichttoetreding alleen maar gesproken over de zuidzijde van het station. Over de woningen aan de kant van de Belcrum wordt niets gezegd. Ook daar komt het stationsgebouw dicht op de bestaande bebouwing.
- c. Er is nergens in het plan iets terug te vinden over toe te passen materialen.
- d. In het plan wordt niets gezegd over het parkeerdek, de toegestane bouwhoogtes, eisen aan de busterminal, eisen over gebruikers winkels in terminal, gebruik parkeerdek en eisen aan woningbouw.
- e. Reclamanten hebben de indruk dat het plan wel erg snel is opgesteld. In vergelijking met bijvoorbeeld het plan voor de Belcrum ontbreken er wel veel belangrijke punten en bepalingen. Reclamanten vragen zich af of het plan bewust zo summier is gehouden.

Beoordeling

- a. Het onderhavige plan OVTC is geen aanpassing of aanvulling van het plan Stationskwartier maar is een op zichzelf staand plan. Ten opzichte van het bestemmingsplan Stationskwartier zijn er overigens slechts beperkte wijzigingen aangebracht. De afstand tot de bestaande woningen in de wijk Belcrum is niet gewijzigd.
- b. Er is alleen over de daglichttoetreding van de woningen aan de zuidzijde van het station gesproken omdat dit aspect bij de uitspraak inzake het bestemmingsplan Stationskwartier nadrukkelijk aan de orde is geweest en ook een nadere uitwerking vereiste. Dit is nu in het onderhavige plan gedaan. De situatie aan de zijde van de Belcrum is daarmee niet minder belangrijk. In dit kader wordt verwezen naar de opgestelde bezonningsdiagrammen die zijn gemaakt op basis van de voorgestane ontwikkelingen in het nieuwe bestemmingsplan Stationslaan voor de woningen in Belcrum en welke mee ter inzage hebben gelegen.
- c. Dit is niet iets dat in een bestemmingsplan wordt vastgelegd maar is afhankelijk van het ontwerp van de gebouwen. De toepassing van materialen en de kleurstellingen wordt getoetst via het welstandstoezicht zoals dat verplicht is gesteld.



- d. In het plan zijn alleen de regels opgenomen die ruimtelijk van belang kunnen zijn, zoals functies en bouwhoogtes. In het onderhavige plan is de bouwhoogte vastgelegd op de verbeelding en de functies in de regels (artikel 3 Gemengd lid 3.1). Wie winkels mogen bezoeken of waar mogen parkeren wordt niet in een bestemmingsplan vastgelegd.
- e. In het onderhavige plan is vastgelegd datgene dat noodzakelijkerwijs vastgelegd moest worden. Elk plan kan daarom verschillen. In het onderhavige bestemmingsplan is slechts sprake van één bestemming omdat het alleen maar gaat over het terminalcomplex.

Conclusie

Deze zienswijze ongegrond te verklaren.

17. Waterschap Brabantse Delta.

Samenvatting zienswijze

Binnen de bestemming 'Gemengd' is de functie water niet opgenomen. In verband met de mogelijke retentievoorzieningen wordt verzocht dit alsnog toe te voegen.

Beoordeling

Plan is hierop aangepast. Bestemming water is alsnog aan genoemde bestemming toegevoegd in de bestemmingsomschrijving.

Conclusie

Deze zienswijze gegrond 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.

Tenslotte is de toelichting voor wat betreft de daglichttoetreding van de zuidelijk gelegen woningen aangepast aan de vorenstaande beoordeling van de zienswijzen van de VVE Stationsplan-Emmastraat. Deze teksten sluiten nu beter op elkaar aan en geven zo ook meer duidelijkheid.

Afwegingen

Op 15 juli 2010 is besloten de met het bestemmingsplan Openbaar Vervoer Terminalcomplex (OVTC) samenhangende besluiten zoveel als mogelijk te coördineren. Voordeel hierbij is dat tijdswinst wordt geboekt omdat de besluiten in het kader van de rechtsbescherming als één besluit worden aangemerkt en er tegen deze besluiten slechts in een instantie kan worden opgekomen. In dit kader is er voor gekozen zowel de bouwvergunning voor het terminalcomplex als de ontheffing hogere waarden in de coördinatie te betrekken. De ontwerpen van deze besluiten hebben tegelijkertijd met het ontwerp van het bestemmingsplan OVTC ter inzage gelegen. Over deze twee besluiten zal separate besluitvorming plaatsvinden maar zullen wel weer tegelijkertijd met het vastgestelde bestemmingsplan ter inzage worden gelegd.

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 zitten aan 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 weer dat er dus 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 projectafwijakingsbesluit.

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.

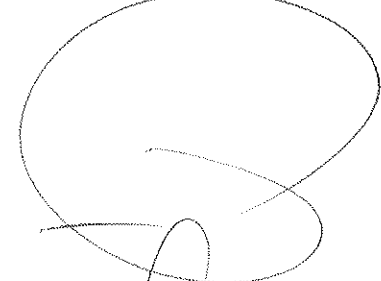
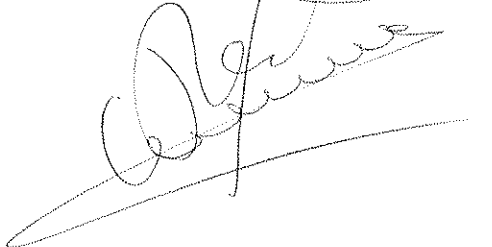
Communicatie*Communicatie tot nu toe*

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 Openbaar Vervoer Terminalcomplex ten opzichte van het ontwerp van het plan het volgende te wijzigen:
 - artikel 1 Begrippen: in lid 1.9 zijn de woorden 'beneden peil' verwijderd;
 - artikel 3 Gemengd: in lid 3.1 onder g na het woord 'stallingsplaatsen' het woord 'waterberging' toevoegen;
 - artikel 3 Gemengd: in lid 3.2.1 onder d is de tekst 'detailhandel, dienstverlening en horeca is uitsluitend beneden peil en op de begane grond toegestaan;' verwijderd en is de aanduiding van de punten e t/m h gewijzigd in d t/m g;
 - artikel 7 Algemene aanduidingsregels: in lid 7.1.2 in a en b het woord 'of' vervangen door 'en' en in lid 7.2.2 het woord 'onthefing' te vervangen door het woord 'omgevingsvergunning';
2. In de toelichting bij het bestemmingsplan Openbaar Vervoer Terminalcomplex ten opzichte van het ontwerp van het plan de volgende wijzigingen aan te brengen:
 - in paragraaf 3.6 Daglichttoetreding zuidelijk gelegen woningen is de tekst meer verduidelijkt en is aansluiting gezocht bij de beoordeling van de zienswijzen van de VVE Stationsplein-Emmastraat;
 - in paragraaf 4.7 Geluid is vanwege een beperkte aanpassing van het rapport van Movares een deel van het kenmerk hiervan gewijzigd van 'versie 4.1, 12 november 2010' naar 'versie 4.2, 22 november 2010';
 - in paragraaf 4.8 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;
 - daar waar nodig is in de toelichting het begrip plangebied nader verduidelijkt.
3. Op grond van een aangenomen amendement, bij besluitpunt 2 van het ontwerpbesluit, te schrappen het eerste aandachtstreepje met de tekst "in paragraaf 3.5 Stedenbouwkundig ontwerp OVTC is in de eerste opsomming de tekst 'een interwijkverbinding voor fietsers en voetgangers noord-zuid-' verwijderd";
4. Op de verbeelding de volgende wijziging aan te brengen:
 - binnen de aanduiding voor de maximaal toegestane hoogte wordt deze gewijzigd van 21,5 naar 21,3 meter.
 - aan de oostkant is het plangebied in beperkte mate vergroot ten noorden van de spoorlijn;
5. De tegen het plan ingediende zienswijzen deels gegrond en/of ongegrond te verklaren overeenkomstig het gestelde in het raadsvoorstel met dien verstande dat, in aanmerking genomen het onder 3 genoemde amendement, de zienswijzen onder 6a gegrond, onder 7c ongegrond en onder 8a ongegrond worden verklaard;
6. Het bestemmingsplan Openbaar Vervoer Terminalcomplex vast te stellen met inachtneming van hetgeen is aangegeven onder de punten 1 t/m 4;
7. Geen exploitatieplan voor het onder 6 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 "Openbaar Vervoer Terminalcomplex" vastgesteld.

Tegen dit besluit heeft Stichting Belcrum beroep ingesteld.

De raad heeft een verweerschrift ingediend.

De raad heeft een nader stuk 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 voorliggende plan strekt tot de actualisatie van het bestemmingsplan "Stationskwartier" en voorziet in de herontwikkeling van het NS-station van Breda en maakt de bouw van een OV-terminalcomplex (hierna: OVTC), kantoren, woningen en winkels mogelijk.

Intrekkingen

2. Ter zitting heeft Stichting Belcrum de beroepsgronden dat de gemeentelijke website, waarop het plan onder andere was gepubliceerd, tijdens de beroepstermijn niet naar behoren functioneerde, dat de ontwikkelingen die rond het station van Breda mogelijk worden gemaakt niet in separate plannen maar in één plan hadden moeten worden vervat, dat het plan ten onrechte voorziet in de mogelijkheid detailhandel in het station te vestigen en dat ten onrechte een supermarkt is wegbestemd, ingetrokken.

Inhoudelijke gronden

3. Stichting Belcrum betoogt dat het plan niet bijdraagt aan een vermindering van de barrièrewerking van het spoor en de verkeersveiligheid voor langzaam verkeer aantast. In dit verband voert zij aan dat in het verdiept aangelegde noorderf ten zuiden van de Stationslaan een fietspad kruist met een voetgangersoversteek naar het OVTC. Verder betoogt Stichting Belcrum dat bij het vaststellen van het plan is uitgegaan van een te laag aantal fietsers dat van een fietsenstalling gebruik zal maken. Ook de thans aanwezige loopbrug en hellingbaan, waarlangs het OVTC vanuit de wijk Belcrum kan worden bereikt, heeft volgens Stichting Belcrum een barrièrewerking. Voorts voert Stichting Belcrum aan dat de doorgang onder het station enkel voor voetgangers bedoeld is en niet voor ander langzaam verkeer. Tot slot voert zij aan dat het kruispunt van de Terheijdenstraat met de hellingbaan voor de bussen vanuit en naar het OVTC onveilige situaties oplevert, aangezien de bussen voorrang hebben op langzaam verkeer. Dit zal

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

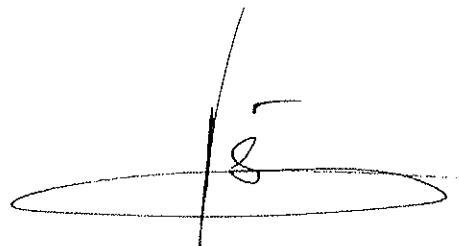
w.g. Van Helvoort
ambtenaar van staat

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 extending to the right.

mr. H.H.C. Visser