



Voorgesteld besluit

1. De tegen het ontwerpbestemmingsplan 'Stationslaan, herziening 5Tracks' naar voren gebrachte zienswijzen overeenkomstig hetgeen is aangegeven in het concept raadsvoorstel- en besluit deels gegrond en deels ongegrond te verklaren;
2. Het bestemmingsplan 'Stationslaan, herziening 5Tracks' met planidentificatienummer NL.IMRO.0758.BP2018207003-VG01 overeenkomstig bijgevoegd raadsvoorstel en -besluit gewijzigd vast te stellen;
3. Voor het onder 2. genoemde bestemmingsplan geen exploitatieplan vast te stellen, aangezien een anterieure overeenkomst is gesloten.

Samenvatting

Aanleiding

Het plangebied wordt aangeduid als het gebied 'Coulissen Stationslaan West - 5Tracks' en maakt deel uit van het ontwikkelgebied 'Via Breda'. Onder de naam 'Via Breda' wordt de Spoorzone van Breda in een periode van twintig jaar getransformeerd tot een nieuw stadsdeel met kansen voor wonen, werken en cultuur en verblijven. De voorgenomen ontwikkeling is gelegen aan de Stationslaan en wordt globaal begrensd door de busbaan/ het Gerechtsgebouw op de hoek Belcrumweg-Stationslaan aan de westzijde, Breda Centraal Station aan de oostzijde, de woonwijk Belcrum aan de noordzijde en de busbaan/ het spoor aan de zuidzijde.

Voor de locatie 'Coulissen Stationslaan West' heeft de gemeente Breda een marktender uitgeschreven. Het college van burgemeester en wethouders heeft op 4 mei 2016 (nr. 44678) de marktender Coulissen West gegund aan het consortium 5Tracks (een ontwikkelcombinatie die bestaat uit de TBI-bedrijven Synchroon en J.P. van Eesteren, hierna 5Tracks). Op 9 juni 2016 heeft het college met 5Tracks een intentieovereenkomst gesloten om in samenwerking met de gemeente, de integrale haalbaarheid van de beoogde ontwikkeling nader te onderzoeken.

De haalbaarheidsfase is doorlopen en dit heeft geresulteerd in een uitwerking van het planconcept tot een voorlopig ontwerp. De haalbaarheid is op programmatische, markttechnische, kwalitatieve/stedenbouwkundige, ruimtelijke, maatschappelijke alsmede financieel economische vlak aangetoond. Tegelijkertijd is in samenwerking met 5Tracks gewerkt aan het opstellen van een vervolgovereenkomst. In december 2018 is de Ontwikkel- en Koopovereenkomst getekend met 5Tracks voor de verdere ontwikkeling en realisatie van het project (BBV-2018-2146).

Bestemmingsplan

Het plangebied maakt deel uit van het bestemmingsplan 'Stationslaan' (vastgesteld op 31 mei 2011 en onherroepelijk geworden op 19 september 2012). Aangezien het plan voor de realisatie van het nieuwe Gerechtsgebouw niet passend was binnen de ruimtelijke kaders van bestemmingsplan 'Stationslaan' is op 20 december 2012 het bestemmingsplan 'Stationslaan, herziening 2012' vastgesteld (onherroepelijk op 14 maart 2013).

De beoogde ontwikkeling 5Tracks past op diverse onderdelen niet binnen de regels van het vigerende bestemmingsplan 'Stationslaan, herziening 2012'. Op grond van het huidige bestemmingsplan zijn de volgende functies toegestaan (inclusief het reeds gerealiseerde Gerechtsgebouw):

- Woningen al dan niet in combinatie met een aan huis verbonden beroeps- of bedrijfsactiviteit: maximaal 155 woningen;
- Detailhandel, horeca I en II en dienstverlening: ten hoogste 1200 m2 en per vestiging ten hoogste 400 m2;
- Kantoren bedraagt ten hoogste 53.600 m2;
- Maatschappelijke voorzieningen.



Op basis van de huidige regels zijn maximaal 155 woningen toegestaan. Het plan voorziet echter in een programma met maximaal 250 woningen/ short stay appartementen. De beoogde functie hotel is niet passend binnen de regels van het vigerende bestemmingsplan. Daarnaast wordt binnen het plangebied mogelijk een gym gerealiseerd. Een gym is eveneens niet passend binnen de regels van het vigerende bestemmingplan.

Tot slot wordt voor een deel van de toekomstige bebouwing een bouwhoogte van 35 meter voorzien, waarmee de maximale bouwhoogte van 32 meter wordt overschreden.

Met voorliggend bestemmingsplan wordt een nieuw planologisch kader geboden om de beoogde ontwikkeling te kunnen realiseren. In het nieuwe plan worden de volgende functies opgenomen:

- Detailhandel, dienstverlening, cultuur en ontspanning, en horeca I en II: ten hoogste 3000 m² en in geval van detailhandel of horeca per vestiging ten hoogste 400 m²;
- Woningen al dan niet short stay: maximaal 250;
- Kantoren minimaal 14.000 – maximaal 18.000 m², inclusief ondergeschikte horeca/vergader ruimte;
- Hotel 150-180 kamers, inclusief ondergeschikte horeca/ vergader ruimte;
- Een coulissenlandschap.

Op 19 maart 2019 heeft het college ingestemd met het ontwerpbestemmingsplan 'Stationslaan, herziening 5Tracks' en het plan vrijgeven voor terinzagelegging. Het plan heeft van 27 maart tot en met 7 mei 2019 ter inzage gelegen. Er zijn 4 zienswijzen ingediend tegen dit plan. Drie zienswijzen zijn inhoudelijk nagenoeg hetzelfde.

Deze zienswijzen leiden ertoe dat het bestemmingsplan is aangepast ten opzichte van het ontwerpplan. Deze aanpassingen zijn echter niet zodanig dat het bestemmingsplan 'Stationslaan, herziening 5Tracks' niet ter vaststelling kan worden aangeboden.

Crisis- en herstelwet

Afdeling 2 van hoofdstuk 1 van de Crisis- en herstelwet is op deze procedure van toepassing. Dit betekent dat de belanghebbende in het beroepsschrift moet aangeven welke beroepsgronden hij aanvoert tegen het besluit. Het beroep wordt niet-ontvankelijk verklaard indien binnen de beroepstermijn geen gronden zijn ingediend. Na afloop van de termijn van zes weken kunnen geen nieuwe beroepsgronden worden aangevoerd. Voorts dat de rechter binnen 6 maanden na afloop beroepstermijn uitspraak moet doen.

Beoogd effect van het besluit

Het bestemmingsplan 'Stationslaan, herziening 5Tracks' biedt een juridisch kader om binnen het plangebied te komen tot de realisatie van drie volumes aan de Stationslaan, die met elkaar worden verbonden door een coulissenlandschap. Het plan 5Tracks betreft een ontwikkeling van de functies wonen, short stay, gemengde (commerciële) bedrijvigheid, hotel, kantoren, winkels, horeca, parkeervoorzieningen en een coulissenlandschap. Het plan 5Tracks betreft een ontwikkeling in een hoogstedelijk en zakelijk milieu.

Aangezien het definitieve programma nog in ontwikkeling is, is gekozen voor een flexibel bestemmingsplan met een uitwisselbaar programma. Voor een tweetal functies is een bandbreedte opgenomen, zoals voor kantoren (Coulissen West als zakelijk centrum/ versterken van economisch profiel Breda) en het aantal te realiseren hotelkamers. Voor andere functies is uitsluitend een maximum opgenomen, zoals voor het aantal woningen/ short stay en voor detailhandel, dienstverlening, cultuur en ontspanning en horeca. Binnen het maximale bouwvolume op grond van het ontwerp bestemmingsplan is het niet mogelijk het totale maximale programma te realiseren. Op deze locatie is een mix van functies het belangrijkste, dat op deze wijze geborgd wordt.

Er hoeft geen exploitatieplan opgesteld te worden, de kostenverdeling geschiedt middels de op 20 december 2018 gesloten Ontwikkel- en Koopovereenkomst met 5Tracks.



Uitvoering van het besluit

De raad is het bevoegd gezag om het bestemmingsplan vast te stellen. Na inwerkingtreding van het bestemmingsplan kan de afdeling Veiligheid en Leefomgeving te zijner tijd de omgevingsvergunning verlenen.

Communicatie

Het besluit zal gevolgen hebben voor de omwonenden in de omgeving van de ontwikkellocatie. Omwonenden zijn via een Breda Bericht van de gemeente op de hoogte gesteld van de start van de procedure en hebben de gelegenheid gehad om hun zienswijzen kenbaar te maken. In maart 2019 is een inloopavond door 5Tracks en de gemeente georganiseerd voor de omwonenden en overige belangstellenden, waar het plan 5Tracks is gepresenteerd en een toelichting is gegeven op de bestemmingsplanprocedure. Tijdens de periode dat het ontwerp bestemmingsplan ter visie lag, heeft er een gesprek plaatsgevonden met het bestuur van wijkraad Belcrum.

Daarnaast heeft afstemming plaatsgevonden met Prorail en heeft op 2 juli j.l. een gesprek plaatsgevonden met de overige indieners van de zienswijzen inzake het bestemmingsplan 'Stationslaan, herziening 5Tracks'. Verderop in dit voorstel wordt nader ingegaan op de inhoud van deze gesprekken en de gemaakte afspraken.

Omdat naar alle waarschijnlijkheid het plan in meerdere fases gebouwd gaat worden, zullen voor de start van elke fase o.a. de omwonenden/eigenaren over onder andere het bouwplan, route bouwverkeer, mogelijke ongemakken e.d. worden geïnformeerd via twitter en/of facebook Via Breda, of een Breda Bericht.

Motivering

Beschrijving bouwplan

Breda heeft een grootstedelijke en internationale ambitie. In de Ontwikkel- en realisatiestrategie 2014-2023 Via Breda (januari 2015) is het plangebied aangeduid als een ontwikkelgebied ten behoeve van:

- hoogstedelijke functionele mix met nadruk op (internationaal) zakelijke markt;
- coulissenlandschap als natuurlijk onderdeel van de ontwikkeling (lobby van de stad).

Het plan van 5Tracks wordt een gezichtsbepalend ensemble van drie gebouwen, met een eigentijdse mix van vijf functies, direct naast het nieuwe station met haar internationale verbindingen.

5Tracks geeft de Stationslaan verdere allure en geeft een vervolg aan het coulissenlandschap bij het Gerechtsgebouw. Dit daklandschap boven de parkeervoorziening is duurzaam, klimaatadaptief en biedt de treinreiziger een groene entree, maar is tevens een verblijfsruimte voor werknemers, bewoners en de toevallige bezoeker van Breda.

De planvisie van het consortium 5Tracks gaat uit van drie gebouwen tussen de Stationslaan en een coulissenlandschap tussen de gebouwen en de busbaan: 'Downtown', 'Midtown' en 'Uptown'. Ieder gebouw kent een eigen functiemix: de 5Tracks Breda.

Downtown bevindt zich direct naast het station. Aan de stationszijde bevindt zich een entreezone die ruimte biedt aan de lobby van het hotel, de lounge, en de verbinding naar het restaurant en de foyer van de vergaderfaciliteit.

Midtown is het creatieve hart van 5Tracks. Het centrale atrium huisvest de entree en een openbare ruimte. Hier vindt een overloop plaats naar het park. De centrale vide en het open karakter maximaliseren het contact tussen de verschillende gebruikers en stimuleert sociale cohesie. Vanaf de eerste laag van het gebouw wordt ruimte geboden aan kantoren.

Uptown, het westelijke kopgebouw is gelegen op enige afstand van het Gerechtsgebouw en heeft een duidelijke zichtlocatie zowel vanaf de spoorzijde als vanuit de Stationslaan. Het gebouw krijgt een luxueus en 'corporate' karakter. Het flexibele ontwerp maakt het mogelijk om verschillende grote kantoren te realiseren (500, 1000 of 2000m²) per vloer met een variatie aan inrichtingsmogelijkheden: van cellenkantoren tot kantoortuin. Midden in het gebouw bevindt zich eveneens een atrium; de centrale lobby met receptie, vergaderruimten en een koffiebar. Het restaurant manifesteert zich zowel aan de Stationslaan, als aan het coulissenlandschap, waar een riant terras op het zuiden mogelijk is. Boven de kantoorlagen bevinden zich de grootste appartementen van het plan.



Programmatistische invulling

In het nieuwe plan worden de volgende functies opgenomen:

- Detailhandel, dienstverlening, cultuur en ontspanning, en horeca I en II: ten hoogste 3000 m² en in geval van detailhandel of horeca per vestiging ten hoogste 400 m²;
- Woningen al dan niet short stay: maximaal 250;
- Kantoren minimaal 14.000 – maximaal 18.000 m², inclusief ondergeschikte horeca/vergaderruimte;
- Hotel 150-180 kamers, inclusief ondergeschikte horeca/ vergaderruimte;
- Een coulissenlandschap.

Om de gewenste functiemenging binnen de gebouwen te waarborgen, zijn in de regels minimale en maximale metrages per functie opgenomen.

Het bouwplan is nog in ontwikkeling en voorziet op dit moment in een mix van verschillende soorten huurwoningen tot een maximum van 250 in aantal. Momenteel zijn studio appartementen voorzien van circa 50 m² (ongeveer 25% van het totaal), medium appartementen van 65 tot 85 m² (ongeveer 60% van het totaal), en grotere appartementen vanaf 85 m² (ongeveer 15% van het totaal). Er is nog geen indicatie van verhuurprijzen bekend; echter gezien de kwaliteit van de locatie en de grootte van de woningen, is de verwachting dat de verhuurprijzen van de woningen in de bandbreedte van de categorieën bereikbaar tot en met duur vallen.

Parkeren

In het bestemmingsplan zijn in de regels de parkeernormen opgenomen waarmee bij de ontwikkeling rekening moet worden gehouden. Deze normen corresponderen met hetgeen door de raad voor het Stationskwartier is vastgesteld. Bij de aanvraag omgevingsvergunning wordt het plan getoetst aan deze parkeernormen.

In het kader van het vooroverleg is door de wijkraad Belcrum aangegeven dat zij inzicht willen krijgen in het aantal parkeerplaatsen dat voor bezoekers en voor gebruikers/bewoners van het complex worden gerealiseerd. Daarnaast willen zij graag weten in hoeverre sprake is van een publieke functie van de parkeergarage.

Het parkeren ten behoeve van de nieuwbouw wordt volledig op eigen terrein opgelost en komt niet ten laste van het openbaar gebied. Er wordt een openbare parkeergarage gerealiseerd onder het coulissenlandschap (voor bewoners, gebruikers en bezoekers). Toekomstige bewoners hebben recht op één parkeerplaats in de garage en komen niet in aanmerking voor een parkeervergunning en ook niet voor een bezoekersvergunning. De ontwikkelaar zorgt voor een duidelijke communicatie hierover voordat de verhuur start en richting nieuwe bewoners van de woningen. Hierbij wordt ook innovatief nagedacht over elektrische deelauto's en deelfietsen voor de bewoners en ondernemers en een gratis OV-pas voor de hotelgasten.

Ontsluiting

De parkeergarage wordt direct op het openbaar gebied van de Stationslaan ontsloten. Omdat in het bestemmingsplan Stationslaan, de Stationslaan tussen de Belcrumweg en de Doornboslaan als zodanig is bestemd, wordt een goede verkeersafwikkeling ten gevolge van het gehele Stationskwartier, en dus ook van het onderhavige plangebied, gewaarborgd. De verkeersaantrekkende werking wordt bepaald door de programmering van het bouwplan. In het kader van het bestemmingsplan kan uitsluitend een worst-case benadering worden opgesteld. De verkeersgeneratie kan worden opgevangen binnen het bestaande wegprofiel.

Milieusituatie

Gelet op de ligging van de locatie ten opzichte van het spoor dient er bij het toestaan van woningbouw op deze locatie expliciet te worden gekeken naar de geluidssituatie ter plaatse en de gevolgen voor het project vanuit externe veiligheid.

Geluid

Er is een akoestisch onderzoek (d.d. 26 februari 2019) naar de eventuele akoestische effecten van het weg- en railverkeer uitgevoerd. De volledige rapportage is als bijlage aan de regels van het bestemmingsplan gekoppeld.



Uit het rapport volgt dat op enkele locaties de voorkeursgrenswaarde wordt overschreden. In een aantal situaties wordt ook de ontheffingswaarde overschreden. Het gaat dan om de volgende situaties:

A. De geluidbelasting ten gevolge van de Stationslaan: ten hoogste 61 dB.

B. Geluidbelasting ten gevolge van de Busbaan-west: ten hoogste 53 dB.

C. De geluidbelasting ten gevolge van de spoorlijn Breda – Roosendaal/ Rotterdam/HSL maximaal 68 dB mag bedragen.

Voor de betreffende locaties is een besluit tot het vaststellen van een hogere waarde opgesteld. Het ontwerp hogere waarde besluit heeft gelijktijdig met het ontwerp bestemmingsplan ter inzage gelegen. Tegen het ontwerp besluit zijn geen zienswijzen. Het besluit tot het vaststellen van een ontwerp hogere waarde is als bijlage bij de regels van het bestemmingsplan gevoegd en de vereiste dove gevel en geluidsluwe gevel zijn vastgelegd in de regels van het onderhavige bestemmingsplan.

Stikstof

Op 5 december 2017 is voor het project Via Breda aan de gemeente Breda een vergunning Wet natuurbescherming (hierna Wnb) verleend door Gedeputeerde Staten van Noord Brabant. Het maximale planologische programma in het thans voorliggende bestemmingsplan is omvangrijker dan het programma waarvoor door de provincie vergunning op grond van de Wnb is afgegeven. Derhalve is vanwege dit aanvullende programma opnieuw bepaald wat de invloed daarvan is op de stikstofdepositie in Natura 2000-gebieden. Hiertoe is een berekening met het wettelijk vastgestelde rekenprogramma AERIUS uitgevoerd, waarbij het verschil tussen de Wnb-vergunde situatie en de thans beoogde situatie is berekend.

Uit de Aeries-berekening volgt dat voor het aanvullend programma maximaal 0,02 mol/ha/jaar extra ontwikkelingsruimte benodigd is ten opzichte van de Wnb-vergunde situatie. In afwachting van de richtlijnen voor extern salderen wordt binnen de organisatie gewerkt aan het in beeld brengen van de benodigde ontwikkelingsruimte en mogelijke oplossingen zoals o.a. extern salderen. Daarnaast wordt verkend of deze toename verrekend kan worden binnen de verleende vergunning voor Via Breda.

Externe veiligheid

Het projectgebied is binnen 200 meter van spoorroute 12 gelegen en uit het vigerende bestemmingsplan blijkt dat de oriëntatiewaarde wordt overschreden. Daarnaast geldt ter plaatse van het plangebied een risicoplafond van 2,8 maal de oriëntatiewaarde. Ten behoeve van de ontwikkeling is op 17 december 2018 een groepsrisicoverantwoording opgesteld door LBP Sight. Deze notitie is als bijlage bij het bestemmingsplan gevoegd.

De conclusie van deze notitie luidt dat gegeven de invulling van de locatie het groepsrisico zal toenemen. Op basis van de realisatie van het volledige programma, hetgeen is te beschouwen als een worst-case benadering, berekent het model een overschrijdingsfactor van 2,79 maal de oriëntatiewaarde. Deze waarde ligt onder de in het Basisnet berekende groepsrisicowaarde, namelijk 2,8 maal de oriëntatiewaarde. Aangezien de overschrijdingsfactor binnen het groepsrisicoplafond van 2,8 maal de oriëntatiewaarde blijft, vormt het aspect externe veiligheid geen knelpunt voor de planontwikkeling.

Op basis van deze berekening kan worden geconcludeerd dat het maximaal planologische programma uitvoerbaar is.

Een overschrijding van de oriëntatiewaarde is aanvaardbaar als de effecten hiervan beperkt kunnen blijven. Hiervoor zijn verschillende mogelijkheden (zoals bijvoorbeeld extra bluswaterpunten, voldoende ontsluitingen van het gebied of beperken effecten ongeval). Deze mogelijkheden worden echter buiten de kaders van het bestemmingsplan geregeld, behoudens dat de hoofdingangen van de gebouwen aan de zijde van de Stationslaan gerealiseerd worden. Hierdoor is geborgd dat mensen vanuit de gebouwen kunnen vluchten in een richting die haaks op de spoorroute staat.

Het plangebied is via verschillende wegen vanuit verschillende richtingen bereikbaar. Hiermee is het plangebied tevens voldoende bereikbaar voor hulpdiensten.



Bij de nadere uitwerking van het stedenbouwkundig plan in een concreet bouwplan zal beoordeeld worden hoe de maatregelen worden verwerkt, waarbij overleg zal worden gevoerd met de betrokken instanties zoals onder andere de Brandweer en Veiligheidsregio.

Duurzaamheid

Het multifunctionele programma biedt diverse kansen voor een efficiënte en centrale vorm van duurzame energieopwekking. De ambitie is om een collectieve WKO installatie toe te passen, die gebruik maakt van energieopslag in de bodem en elektrische warmtepompen. Aanvullend zal de beschikbare dak oppervlakte worden gebruikt voor de opwekking van duurzame elektriciteit door middel van PV panelen.

Deze installatieopzet biedt het project de volgende voordelen:

- Duurzame energie uit eigen kavel. Een groot aandeel van de benodigde energie is afkomstig van de locatie zelf. Vanuit de energieopslag in de bodem, of rechtstreeks vanaf de zon;
- Mogelijkheid van uitwisseling van energiestromen tussen gebruiksfuncties. Warmte afkomstig uit de kantoren kan worden gebruikt voor het verwarmen van de woningen of het hotel;
- Afstemming van vraag en aanbod. Opgewekte elektriciteit kan altijd worden gebruikt in de energiecentrale, op het moment dat er meer aanbod is dan vraag naar elektriciteit vanuit de gebouwen zelf;
- Gebruik maken van schaalvergroting. Doordat alle gebruiksfuncties vanuit één energiecentrale van warmte en koude worden voorzien, kunnen de opwekkingsinstallaties beperkter in omvang worden uitgevoerd. Dit scheelt materialen en grondstoffen.

Als prestatie-eis voor de energieprestatie geldt uiteraard minimaal de wettelijke eis conform Bouwbesluit. De ambitie is echter om een energieprestatie te behalen die lager ligt dan de wettelijke eis.

Op het dak van de gezamenlijke parkeergarage wordt een coulissenlandschap met veel groen en bomen gerealiseerd. De realisatie van het coulissenlandschap is geborgd in de regels. Naast dat dit een positieve bijdrage levert aan het voorkomen van het opwarmen in de zomersituatie, ontstaat hiermee buffercapaciteit om hemelwater vast te houden. Dit ontlast het gemeentelijke riool tijdens regenbuien, wanneer het aanbod groter is dan de afvoercapaciteit. Een ontwerpthema voor de groeninrichting van het coulissenlandschap is om het groen op een dusdanige manier te realiseren dat het aantrekkelijk is als leef- en foerageergebied voor in de omgeving aanwezige diersoorten.

Vooroverleg

Het wettelijk verplicht vooroverleg is gevoerd met o.a. de Provincie, Prorail en de overige betrokken instanties. De reactie van de genoemde instanties zijn, daar waar nodig, verwerkt in het plan en de samenvatting ervan is opgenomen in de toelichting van het bestemmingsplan.

Naast de wettelijke vooroverleg instanties is het concept ontwerp bestemmingsplan tevens toegestuurd aan de wijkraad Belcrum. De reactie van de wijkraad is ook opgenomen in de toelichting van het bestemmingsplan en van een reactie voorzien. Op sommige aspecten is het ontwerp bestemmingsplan aangepast naar aanleiding van de reactie van de wijkraad.

Zienswijzen

Het ontwerp van het bestemmingsplan 'Stationsgebied, herziening 5Tracks' met bijlagen en het ontwerp hogere waarden besluit hebben van van 27 maart tot en met 7 mei 2019 voor een ieder ter inzage gelegen. Tijdens deze termijn zijn 4 zienswijzen ingediend, waarvan drie zienswijzen nagenoeg identiek zijn. De zienswijzen zijn binnen de termijn van tervisielegging ingediend en zijn ontvankelijk.

De zienswijzen zijn samengevat en van een beoordeling voorzien. Indien niet alle afzonderlijke onderdelen van de zienswijzen in de samenvatting zijn opgenomen, zijn deze wel in de totale beoordeling meegenomen. De zienswijzen zijn alleen gericht tegen het ontwerp bestemmingsplan en niet tegen het ontwerp hogere waarden besluit.

In het kader van de Algemene Verordening Gegevensbescherming (AVG) is de zienswijze geanonimiseerd en worden de persoonsgegevens van de indienders van de zienswijzen niet openbaar gemaakt.



Samenvatting 1.1. Trillingen

ProRail heeft de gemeente eerder in het kader van het vooroverleg verzocht om de conclusie van het hoofdstuk trillinghinder te verwerken in de regels van het bestemmingsplan. Bij de beoordeling van het ontwerpbestemmingsplan "Stationslaan, herziening 5Tracks" heeft ProRail echter geconstateerd dat geen voorwaardelijke verplichting trillingen is opgenomen in de regels van het bestemmingsplan. Omdat het belangrijk is dat het aspect trillingen goed in het bestemmingsplan is geborgd, verzoekt ProRail de gemeente derhalve nogmaals om een voorwaardelijke verplichting trillingen op te nemen in de regels.

Beoordeling

Ad 1.1

De gemeente is na overleg met ProRail akkoord met het borgen van het aspect trillingen in de regels van het bestemmingsplan in het kader van een goed woon- en leefklimaat. Het bestemmingsplan is op dit punt aangepast met dien verstande dat in de regels een voorwaardelijke verplichting is opgenomen, waarbij toetsbaar is waaraan voldaan moeten worden bij het aanvragen van de omgevingsvergunning. Onderstaande voorwaardelijke verplichting is afgestemd met en goedgekeurd door ProRail. Aan de regels van het bestemmingsplan is artikel 3.2.5. toegevoegd:

Artikel 3.2.5. Voorwaardelijke verplichting trillingen

Een omgevingsvergunning voor het bouwen van woningen/gebouwen kan alleen worden verleend, wanneer er is aangetoond dat een goed woon- en leefklimaat gegarandeerd wordt waarbij de streefwaarden voor woningen in een nieuwe situatie, zoals bedoeld in Richtlijn B van Stichting Bouwresearch (SBR) niet worden overschreden.

Samenvatting 2.1. Verkeersafwikkeling

Reclamanten stellen dat er momenteel reeds op drukke uren filevorming is voor de parkeergarage in het station. De in- en uitrit in bouwblok C van het project Breda Vooruit tbv parkeren voor blok B en blok C zullen een extra bijdrage leveren aan toenemend verkeer en toenemende filevorming. Indien direct naast het station nog een in- uitrit van een parkeergarage komt ten behoeve van 5Tracks zal dit tot een enorme verkeerschaos leiden, zeker gezien de omvang van het aantal parkeerplaatsen. Dit in combinatie met reizigers die met de auto opgehaald of afgezet worden, fietsers en voetgangers van en naar het station vormen na al voor flinke overlast.

Beoordeling

Ad 2.1

Naar aanleiding van de ingediende zienswijzen met betrekking tot de doorstroming op de Stationslaan is een onderzoek uitgevoerd naar de verkeersafwikkeling op de Stationslaan in relatie tot het bestemmingsplan Stationslaan, herziening 5Tracks. Dit onderzoek wordt als bijlage bij het bestemmingsplan gevoegd. De filevorming is beperkt tot enkele voertuigen en er is geen sprake van langdurige en structurele filevorming. Nieuwe woningen/ functies zorgen inderdaad voor extra verkeer. De Stationslaan kan het geprognoseerde verkeer (2030) goed verwerken, zowel de ochtend- als in de avondspits. Uit de geactualiseerde microsimulatie is gebleken dat het van groot belang is dat de overrijdbare middenberm van de Stationslaan efficiënt gebruikt wordt door opstellend verkeer voor de inritten van de parkeergarages en verkeer dat wil passeren.

Het advies is dan ook om de middenstrook te voorzien van een vorm van markering- zolang als nodig- waardoor het opstellen op de middenberm gestimuleerd en gefaciliteerd wordt. Hieronder een voorbeeld van visualisatie als mogelijke maatregel. Naar de juiste markering/aanduiding wordt nog gekeken.



Samenvatting 2.2 Stituering In- en uitrit

De geplande in- en uitrit van de garage voor 5Tracks is te dicht gepland bij de parkeergarage van het station en de inrit voor blok C. De inrit van de garage van 5 tracks moet gereguleerd worden met verkeerslichten om een goede verkeersdoorstroming te kunnen garanderen. De inrit zou dan ook ter hoogte van de huidige verkeerslichten moeten komen via Buspassage West, dus tussen de rechtbank en Uptown. Voordelen zijn gereguleerd verkeer via verkeerslichten, bezoekers rechtbank kunnen daar ook parkeren en een kortere route naar de noordelijke rondweg.

Beoordeling

Ad 2.2

De microsimulatie voor de toekomstige situatie (2030) toont aan dat er interactie is tussen de drie in- / uitritten, maar dat de verkeersafwikkeling op de Stationslaan niet structureel wordt verstoord.

De positie van de in-/uitrit van 5Tracks is niet sec een verkeerskundige afweging. De afweging is ook gekoppeld aan de inrichting en capaciteit van de parkeergarage welke weer samenhangt met de vormgeving (o.a. kolommenstructuur) van het gebouw.

Ontsluiten van 5Tracks op de 'busbaan' is in de praktijk bovendien lastig omdat de uitrit dan in een bocht gepositioneerd zou moeten worden. Dit is onoverzichtelijk (onveilig) voor zowel de buschauffeur als de bezoeker/bewoner van 5Tracks. Dichter bij de Stationslaan is niet mogelijk omdat de in/uitrit dan in de opstelruimte voor de verkeerslichten uitkomt en bovendien conflicteert met de in/uitrit van het Gerechtsgebouw. Daarnaast is het een busbaan, waar medegebruik door ander verkeer in principe ongewenst is.

Samenvatting 2.3 Mobiliteit

Het voorgestelde aantal extra wooneenheden in het plan zal ook tot extra verkeer leiden wat naar mijn idee ongewenst is. In het plan wordt er onterecht vanuit gegaan dat bij 5Tracks alleen maar mensen gaan wonen die met de trein reizen.

Beoordeling

Ad 2.3

In 5Tracks wordt niet uitgegaan van de gedachte dat de toekomstige bewoners alleen met de trein reizen. In tegendeel. In de microsimulatie is gerekend met de verkeersgeneratie /-bewegingen cf. de richtlijnen van het landelijke kenniscentrum CROW.



Conclusie

Deze zienswijzen leiden ertoe dat het bestemmingsplan is aangepast ten opzichte van het ontwerpplan. Het onderzoek dat is uitgevoerd naar de verkeersafwikkeling op de Stationslaan in relatie tot het bestemmingsplan Stationslaan, herziening 5Tracks is als bijlage 16 bij de toelichting van het bestemmingsplan gevoegd. Deze aanpassingen zijn echter niet zodanig dat het bestemmingsplan 'Stationslaan, herziening 5Tracks' niet ter vaststelling kan worden aangeboden.

Ambtshalve wijzigingen

De bouwhoogte van erf- en terreinafscheidingen

Om het mogelijk te maken een hek op het coulissenlandschap ten behoeve van vallen op het dek te kunnen plaatsen is een hoogte van 1,2 m nodig op het coulissenlandschap. Ten opzichte van het peil, zoals gehanteerd in het bestemmingsplan 'Stationslaan, herziening 5Tracks' is dit een hoogte van 5,7 meter (afgerond 6 meter). De bouwhoogte van erf- en terreinafscheidingen wordt ten behoeve hiervan aangepast.

Artikel 3.2.3 sub b

de bouwhoogte van erf- en terreinafscheidingen bedraagt ten hoogste 4,5 meter.

Wordt aangepast naar:

de bouwhoogte van erf- en terreinafscheidingen bedraagt ten hoogste 6 meter.

Algemene afwijkingsregels (artikel 7 van de planregels)

Op grond van dit artikel kan het bevoegd gezag met een omgevingsvergunning afwijken van het bestemmingsplan ten aanzien van de maximale (bouw)hoogte van ten behoeve van plaatselijke verhogingen, zoals schoorstenen, luchtkokers, liftkokers, zonnepanelen en lichtkappen, mits: de oppervlakte van de vergroting niet meer dan 20 m² per gebouw bedraagt en de hoogte niet meer dan 3 meter bedraagt. Aangezien de oppervlakte van de opbouwen in het plan meer dan 20 m² per gebouw bedraagt, kan artikel 7 sub d komen te vervallen. Aan artikel 7 sub a van de planregels wordt de volgende bepaling toegevoegd om het maximale bebouwingsoppervlakten aanzien van plaatselijke verhogingen op het dakvlak per gebouw te beperken:

- *in de planregels gegeven maten, afmetingen, percentages tot niet meer dan 10% van die maten, afmetingen en percentages, met dien verstande dat het oppervlak van de dakvlakken voor maximaal 30% per gebouw bebouwd mogen worden met plaatselijke verhogingen, zoals schoorstenen, luchtkokers, liftkokers, lichtuitlopen, opbouwen ten behoeve van technische installaties, lichtkappen e.d..*

Artikel 7 sub d komt geheel te vervallen.

Artikel 7 sub a wordt aangepast naar:

Burgemeester en wethouders kunnen, mits geen onevenredige afbreuk wordt gedaan aan het straat- en bebouwingsbeeld, de milieusituatie, de verkeersveiligheid, de sociale veiligheid en de gebruiksmogelijkheden van de aangrenzende gronden, met een omgevingsvergunning afwijken van:

- a. in de planregels gegeven maten, afmetingen, percentages tot niet meer dan 10% van die maten, afmetingen en percentages, met dien verstande dat het oppervlak van de dakvlakken voor maximaal 30% per gebouw bebouwd mogen worden met plaatselijke verhogingen, zoals schoorstenen, luchtkokers, liftkokers, lichtuitlopen, opbouwen ten behoeve van technische installaties, lichtkappen e.d..*

Juridisch

☒ Van toepassing

Consequenties

Na vaststelling van het bestemmingsplan door de raad wordt het bestemmingsplan op grond van artikel 3.8, vierde lid, Wro opnieuw aan de Provincie voorgelegd omdat wijzigingen zijn aangebracht ten opzichte van het ontwerpbestemmingsplan.

Vervolgens kan het vastgestelde bestemmingsplan worden bekendgemaakt en kunnen belanghebbenden gedurende 6 weken beroep tegen het bestemmingsplan instellen bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State. Na afloop van de beroepstermijn treedt het



bestemmingsplan in werking, tenzij naast beroepschriften ook verzoeken om voorlopige voorzieningen worden ingediend. Een verzoek om voorlopige voorziening heeft schorsende werking, dus treedt het besluit waartegen een voorlopige voorziening is ingesteld, pas in werking nadat de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State het verzoek om voorlopige voorziening heeft afgewezen vanwege het ontbreken van een spoedeisend belang aan de zijde van appellant(en).

Nadat het bestemmingsplan in werking is getreden kan een omgevingsvergunning worden verleend.

Bevoegdheid

De gemeenteraad is bevoegd tot vaststelling van het bestemmingsplan.

Bekendmaking

Het vaststellingsbesluit en het bestemmingsplan zullen gedurende 6 weken ter inzage worden gelegd. Hiervan zal kennis worden gegeven via de Staatscourant en overheid.nl.

Financieel

☒ Van toepassing

Tussen de gemeente en 5Tracks is in december 2018 een Ontwikkel- en Koopovereenkomst gesloten waarin onder andere de verkoop van de benodigde gronden en het kostenverhaal zijn geregeld. Deze Ontwikkel- en Koopovereenkomst is in overeenstemming met de financiële afspraken zoals zijn vastgelegd in de met 5Tracks gesloten Intentieovereenkomst. De realisatie van dit project is een integraal onderdeel van de grondexploitatie Stationskwartier.

Op basis van de gemeentelijk grondexploitatie en de vastgoedexploitatie van de opstalontwikkeling kan geconcludeerd worden dat dit bestemmingsplan financieel economisch uitvoerbaar is.

Bijlagen bij dit bestuursvoorstel

☒ Meegezonden Bijlagen

- Raadpleegbare link ontwerpbestemmingsplan Stationslaan, herziening 5Tracks
<https://www.ruimtelijkeplannen.nl/?planid=NL.IMRO.0758.BP2018207003-OV01>
- Informatieblad ruimte 5Tracks

Burgemeester en wethouders van Breda,

, burgemeester

gemeentesecretaris



Raadsbesluit

Vaststellen van het bestemmingsplan Stationslaan, herziening 5Tracks

Aantal bijlagen: 0

De raad van de gemeente Breda;

gezien het voorstel van burgemeester en wethouders en met overname van de daarin vermelde overwegingen;
gelet op artikel 147 van de Gemeentewet;

Besluit

1. De tegen het ontwerpbestemmingsplan 'Stationslaan, herziening 5Tracks' naar voren gebrachte zienswijzen overeenkomstig hetgeen is aangegeven in het concept raadsvoorstel- en besluit deels gegrond en deels ongegrond te verklaren;
2. Het bestemmingsplan 'Stationslaan, herziening 5Tracks' met planidentificatienummer NL.IMRO.0758.BP2018207003-VG01 overeenkomstig bijgevoegd raadsvoorstel en -besluit gewijzigd vast te stellen;
3. Voor het onder 2. genoemde bestemmingsplan geen exploitatieplan vast te stellen, aangezien een anterieure overeenkomst is gesloten.

Aldus besloten in zijn openbare vergadering van **26 SEP. 2019**

, voorzitter

, griffier