

Voorschriften

Artikel 1. Begripsbepalingen

1. het plan:

het bestemmingsplan Stationskwartier van de gemeente Breda;

2. de plankaart:

de plankaart van het bestemmingsplan Stationskwartier, bestaande uit de kaart met tekeningnummer 208281;

3. aan- uitbouw:

een gebouw dat als afzonderlijke ruimte is gebouwd aan een hoofdgebouw waarmee het in directe verbinding staat en door zijn constructie ondergeschikt is aan het hoofdgebouw maar daar wel onderdeel van uit kan maken;

4. aan-huis-verbonden beroep:

een dienstverlenend beroep, dat in of bij een woonhuis wordt uitgeoefend, waarbij het woonhuis in overwegende mate de woonfunctie behoudt en dat een ruimtelijke uitwerking of uitstraling heeft die met de woonfunctie in overeenstemming is en dat degene die de activiteiten uitoefent tevens de (hoofd)bewoner is;

5. bebouwing:

één of meer gebouwen en/of bouwwerken, geen gebouwen zijnde;

6. bebouwingspercentage:

een in de voorschriften aangegeven percentage, dat het deel van het bouwperceel aangeeft dat maximaal mag worden bebouwd;

7. bedrijfsgebouw:

een gebouw, dat dient voor de uitoefening van een bedrijf;

8. bedrijfsmatige activiteit:

de in bijlage 1 (Bedrijvenlijst ontleend aan de brochure *Bedrijven en Milieuzonering VNG*) genoemde bedrijvigheid, dan wel naar de aard en de invloed op de omgeving daarmee gelijk te stellen bedrijvigheid, die door zijn beperkte omvang in of bij een woonhuis met behoud van de woonfunctie kan worden uitgeoefend;

9. bedrijfswoning/dienstwoning:

een woning in of bij een gebouw of op een terrein, bedoeld voor (het huishouden van) een persoon, wiens huisvesting daar gelet op de bestemming van het gebouw of het terrein noodzakelijk is;

10. beroeps- c.q. bedrijfsploeroppervlakte:

De totale vloeroppervlakte van de ruimte die wordt gebruikt voor een aan-huis-gebonden beroep c.q. een (dienstverlenend) bedrijf of een dienstverlenende instelling, inclusief opslag- en administratieruimten en dergelijke;

11. bestemmingsgrens:

een op de plankaart aangegeven lijn, die de grens vormt van een bestemmingsvlak;

12. bestemmingsvlak:

een op de plankaart aangegeven vlak met eenzelfde bestemming;

13. bijgebouw:

een op zichzelf staand, al dan niet vrijstaand gebouw dat in bouwkundig opzicht en qua gebruik ondergeschikt is aan het hoofdgebouw;

14. bouwen:

het plaatsen, het geheel of gedeeltelijk oprichten, vernieuwen of veranderen en het vergroten van een bouwwerk;

15. bouwlaag:

een doorlopend gedeelte van een gebouw dat door op gelijke of bij benadering gelijke hoogte liggende vloeren of balklagen is begrensd, zulks met inbegrip van de begane grond en met uitsluiting van onderbouw en zolder;

16. bouwgrens:

een op de plankaart aangegeven lijn, die de grens vormt van een bouwvlak;

17. bouwperceel:

een aaneengesloten stuk grond, waarop krachtens het plan een zelfstandige, bij elkaar behorende bebouwing is toegelaten;

18. bouwperceelgrens:

een grens van een bouwperceel;

19. bouwvlak:

een op de plankaart aangegeven vlak, waarmee de gronden zijn aangeduid waarop gebouwen zijn toegelaten;

20. bouwwerk:

elke constructie van enige omvang van hout, steen, metaal of ander materiaal, welke hetzij direct of indirect met de grond verbonden is, hetzij direct of indirect steun vindt in of op de grond;

21. box:

een schematische aanduiding van een of meer gebouwen of delen daarvan, bestaande uit een of meer bouwlagen, dat zich tussen twee aangegeven hoogtematen bevindt en bedoeld is om binnen een bestemmingsvlak een differentiatie aan te brengen van de toegestane functies en het maximale bebouwingspercentage;

22. brandweertoegang:

een toegangsrouten voor de hulpdiensten in het kader van calamiteiten op of nabij de spoorlijn.

23. dienstverlening:

het verlenen van economische en maatschappelijke diensten aan derden;

24. gebouw:

elk bouwwerk, dat een voor mensen toegankelijke, overdekte, geheel of gedeeltelijk met wanden omsloten ruimte vormt;

25. hoofdgebouw:

een gebouw, dat op een bouwperceel door zijn constructie of afmeting als het belangrijkste bouwwerk valt aan te merken;

26. horecabedrijf:

een bedrijf, waar bedrijfsmatig dranken en/of etenswaren voor gebruik ter plaatse worden verstrekt, één en ander al dan niet in combinatie met een vermaaksfunctie, met uitzondering van een erotisch getinte vermaaksfunctie;

27. horizontale diepte van een gebouw:

de lengte van een gebouw, gemeten loodrecht vanaf de naar de weg gekeerde gevel;

28. kantoor:

een gebouw, dat dient voor de uitoefening van administratieve werkzaamheden en werkzaamheden die verband houden met het doen functioneren van (semi-)overheidsinstellingen, zoals een rechtbank, het bankwezen, en naar de aard daarmee gelijk te stellen instellingen;

29. (beperkt) kwetsbaar object

een object dat in het Besluit externe veiligheid inrichtingen als (beperkt) kwetsbaar is aangemerkt;

30. oriëntatiewaarde Groepsrisico

getal dat de verhouding aangeeft tussen het aantal dodelijke slachtoffers, de kans op een calamiteit en de omvang van die calamiteit.

31. peil:

voor een bouwwerk op een perceel, waarvan de hoofdtoegang direct aan de weg grenst:
- de hoogte van de weg ter plaatse van die hoofdtoegang;

32. prostitutie:

het zich beschikbaar stellen tot het verrichten van seksuele handelingen met een ander tegen vergoeding;

33. seksinrichting:

de voor het publiek toegankelijke besloten ruimte waarin bedrijfsmatig, of in de omvang alsof zij bedrijfsmatig was, seksuele handelingen worden verricht, of vertoningen van erotisch/pornografische aard plaatsvinden.

Onder seksinrichting wordt in ieder geval verstaan: een prostitutiebedrijf, alsmede een erotische massagesalon, een seksbioscoop, seksautomatenhal, sekstheater of een parenclub, al dan niet in combinatie met elkaar;

34. spoorwegvoorzieningen

alle infrastructuur die nodig is voor het functioneren van de spoorwegen, zoals rails, wissels, portalen, bovenleidingen, geluidschermen, beveiligingssysteem en additionele voorzieningen, zoals een bluskanon en explosieschermen;

35. stallingsplaats/stallingsvoorziening

een parkeerplaats voor fiets of bromfiets;

36. terminal

een gebouw waarin diverse vormen van (openbaar) vervoer een halteplaats, stopplaats of parkeerplaats hebben en waarin integrale overstapmogelijkheden zijn. Ondersteunende functies zoals detailhandel, horeca en zakelijke dienstverlening (incl. veiligheidsdiensten) zijn hierbij inbegrepen. De functie kan zich tevens in de aanliggende openbare ruimte presenteren.

37. verkoopvloeroppervlakte:

een voor het publiek zichtbare en toegankelijke (besloten) winkelruimte ten behoeve van de detailhandel;

38. verticale diepte van een gebouw:

de diepte van een gebouw, gemeten vanaf de onderzijde van de begane grondvloer;

39. winkel:

een gebouw, dat een ruimte omvat, welke door zijn indeling kennelijk bedoeld is te worden gebruikt voor de detailhandel;

40. woning:

een complex van ruimten, uitsluitend bedoeld voor de huisvesting van één afzonderlijk huishouden;

41. woongebouw:

een gebouw, dat meerdere naast elkaar en/of geheel of gedeeltelijk boven elkaar gelegen woningen omvat en dat qua uiterlijke verschijningsvorm als een eenheid beschouwd kan worden;

42. zakelijke dienstverlening

bedrijf of instelling waarvan de werkzaamheden bestaan uit het verlenen van economische en maatschappelijke diensten aan derden, waaronder zijn begrepen kapperszaken, schoonheidsinstituten, fotostudio's, congrescentra en naar de aard daarmee gelijk te stellen bedrijven en inrichtingen, evenwel met uitzondering van een garagebedrijf en een seksinrichting.

Artikel 2. Wijze van meten

2.1. Meetwijze

Bij toepassing van deze voorschriften wordt als volgt gemeten:

1. de dakhelling:

langs het dakvlak ten opzichte van het horizontale vlak;

2. de goothoogte van een bouwwerk:

vanaf het peil tot aan de bovenkant van de goot, c.q. de druiplijn, het boeiboord of een daarmee gelijk te stellen constructiedeel;

3. de inhoud van een bouwwerk:

tussen de onderzijde van de begane grondvloer, de buitenzijde van de gevels (en/of het hart van de scheidsmuren) en de buitenzijde van daken en dakkapellen;

4. de (bouw)hoogte van een bouwwerk:

vanaf het peil tot aan het hoogste punt van een gebouw of van een bouwwerk, geen gebouw zijnde, met uitzondering van kleine bouwonderdelen, zoals schoorstenen, antennes en naar de aard daarmee gelijk te stellen bouwonderdelen;

5. de oppervlakte van een bouwwerk:

tussen de buitenwerkse gevelvlakken en/of het hart van de scheidingsmuren, nederwaarts geprojecteerd op het gemiddelde niveau van het afgewerkte bouwterrein ter plaatse van het bouwwerk;

6. diepte van een hoofdgebouw:

de diepte van een gebouw, gemeten tussen de buitenwerkse gevelvlakken.

7. de hoogte van een windmolen:

vanaf het peil tot aan de (wieken)as van de windmolen.

2.2. Ondergeschikte bouwdelen

Bij de toepassing van het bepaalde ten aanzien van het bouwen worden ondergeschikte bouwdelen, als plinten, pilasters, kozijnen, gevelversieringen, ventilatiekanalen, schoorstenen, gevel- en kroonlijsten, luifels, erkers, balkons en overstekende daken buiten beschouwing gelaten, mits de overschrijding van bouw- c.q. bestemmingsgrenzen niet meer dan 1 meter bedraagt.

Artikel 3. Gemengde doeleinden 1

3.1. Bestemmingsomschrijving

De op de plankaart voor Gemengde doeleinden 1 aangewezen gronden zijn bestemd voor:

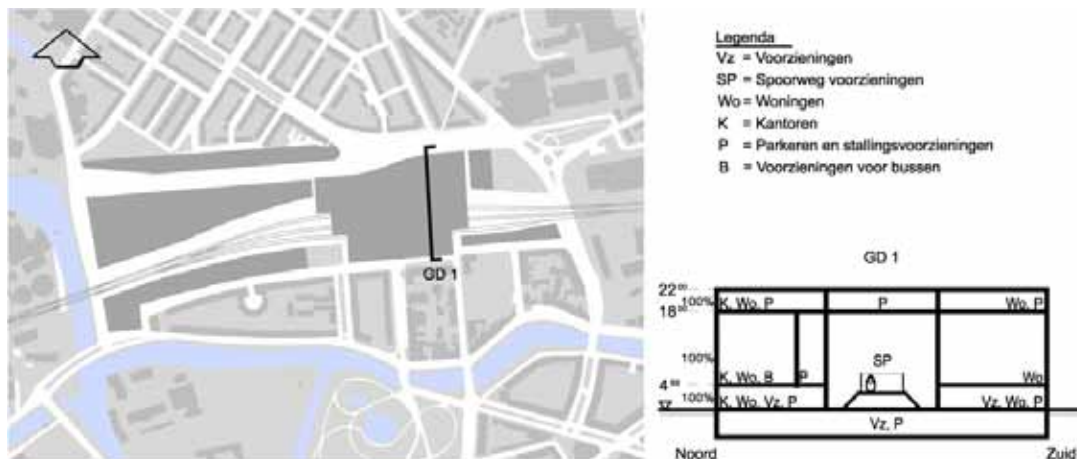
- a. gebouwen ten behoeve van:
 1. terminal;
 2. kantoren;
 3. verkeersvoorzieningen;
 4. spoorwegvoorzieningen;
 5. voorzieningen voor bussen, zoals toe- en afritten, perrons, communicatiemiddelen, evenwel met uitzondering van remises of werkplaatsen;
 6. (gebouwde) parkeer- en stallingsvoorzieningen;
 7. woningen.

met daaraan ondergeschikt:

- b. wegen en paden;
- c. groenvoorzieningen,

met de daarbij behorende:

- d. tuinen, erven en terreinen;
- e. bouwwerken, geen gebouwen zijnde.



3.2. Beschrijving in hoofdlijnen

De wijze waarop de doeleinden worden nagestreefd voor wat betreft instandhouding, beheer en ontwikkeling wordt als volgt nader gespecificeerd:

- a. Binnen het bestemmingsvlak mag per hier onder genoemde functie niet meer gerealiseerd worden dan:
 - 21.500 m² bvo kantoren;
 - 9.100 m² bvo voorzieningen, zijnde zakelijke dienstverlening en ruimten ten behoeve van detailhandel en horeca;
 - 150 woningen.
- b. Er mogen maximaal 3 detailhandelsvestigingen zijn van maximaal 700 m² bvo, de overige detailhandelsvestigingen mogen maximaal 400 m² bvo bedragen;

- c. De betreffende functie mag uitsluitend worden gerealiseerd voor zover dat overeenkomt met de aanduidingen in de boxen, zoals in de figuur hierboven is aangegeven, met dien verstande dat de oprit naar de parkeergarage in alle boxen is toegestaan;
- d. Ten aanzien van het parkeren gelden de volgende normen, welke binnen het bestemmingsvlak dienen te worden gesitueerd:
 - woning : minimaal 1,0 en maximaal 1,2 parkeerplaats per woning
 - kantoor : minimaal 0,7 en maximaal 0,8 parkeerplaats per 100 m² bvo
 - voorzieningen : minimaal 1,5 en maximaal 2,5 parkeerplaats per 100 m² bvo
 - reizigersparkeren: minimaal 270 parkeerplaatsen
- e. De parkeervoorziening voor het reizigersverkeer (P&R) dient vanaf de Stationslaan te worden ontsloten;
- f. Er dienen minimaal 4.200 stallingsplaatsen te worden gerealiseerd, waarvan minimaal 2.800 bewaakt;
- g. Ter plaatse van de aanduiding "brandweertoegang" op de plankaart dienen brandweertoegangen te worden gerealiseerd met een minimale breedte van 4 m¹;
- h. Aan de noord- en de zuidzijde van de terminal dienen stationserven te worden gerealiseerd met een oppervlakte van ca. 1800 m² aan de noordzijde en ca. 3500 m² aan de zuidzijde;
- i. Ter plaatse van de aanduiding "(H)OV-tracé" op de plankaart dienen voor het openbaar busvervoer toegangen tot de OV-Terminal te worden gerealiseerd;
- j. Ter plaatse van de aanduiding "interwijkverbinding" op de plankaart dient, tussen de beide stationserven, een niet-openbare verbinding voor langzaam verkeer te worden gerealiseerd, met verbindingen naar de perrons.

3.3. Bouwvoorschriften

3.3.1. Gebouwen

Voor het bouwen van gebouwen gelden de volgende bepalingen:

- a. Een gebouw mag uitsluitend binnen het bestemmingsvlak worden gebouwd;
- b. De bouwhoogte van een gebouw mag niet meer dan de op de plankaart aangegeven hoogte bedragen;
- c. Boven de sporen mogen geen (beperkt) kwetsbare objecten worden gerealiseerd;
- d. De interwijkverbinding heeft een breedte van minimaal 35 m¹, waarbinnen maximaal 2 ruimten van elk maximaal 300 m² bvo ten behoeve van voorzieningen gerealiseerd mogen worden, en waarvan een zone van minimaal 15 m¹ breed over de gehele lengte van de verbinding vrij dient te blijven van obstakels, niet-zijnde constructie-onderdelen.

3.3.2. Bouwwerken, geen gebouwen zijnde

Voor het bouwen van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, gelden de volgende bepalingen:

- a. de hoogte van vlaggenmasten en lichtmasten mag niet meer dan 12 meter bedragen;
- b. de hoogte van erf- en terreinafscheidingen mag niet meer dan 3 meter bedragen;
- c. de hoogte van de overige bouwwerken, geen gebouwen zijnde, mag niet meer dan 8 meter bedragen.

3.4. Nadere eisen

- 1. Burgemeester en wethouders kunnen ten behoeve van:
 - a. de woonsituatie
 - b. een samenhangend straat- en bebouwingsbeeld
 - c. de verkeersveiligheid

- d. de sociale veiligheid en de openbare orde
- e. de milieusituatie
- f. en de gebruiksmogelijkheden van de aangrenzende gronden

nadere eisen stellen aan de plaats en afmeting van de bebouwing.

2. Burgemeester en wethouders zijn in het kader van de verantwoording van het Groepsrisico bevoegd nadere eisen te stellen aan:
 - a. de bouwkundige aspecten van bouwwerken;
 - b. de plaats, de afmeting en inrichting van vluchtroutes en verbindingen.

3.5. Vrijstellingsbevoegdheden

1. Burgemeester en wethouders kunnen vrijstelling verlenen van het bepaalde in lid 3.2.c en toestaan dat de toegestane functie 1 bouwlaag onder of boven de aangegeven box wordt gerealiseerd.
2. Burgemeester en wethouders kunnen vrijstelling verlenen van het bepaalde in lid 3.2.d. Aan deze vrijstelling kunnen voorschriften worden verbonden.
Burgemeester en wethouders mogen hiertoe slechts overgaan indien zij van mening zijn dat het redelijkerwijs onmogelijk is om aan deze parkeernormen te voldoen.
Tevens kan vrijstelling worden verleend van het bepaalde in lid 3.2.d indien op een andere wijze in de nodige parkeerruimte wordt voorzien.
3. Burgemeester en wethouders kunnen vrijstelling verlenen van het bepaalde in lid 3.2.g. om de ligging van de op de plankaart aangegeven "brandweertoegang" met maximaal 15 m¹ te verplaatsen indien dat voor een goede inpassing in het OV-terminalcomplex noodzakelijk is.

Artikel 4. Gemengde doeleinden 2

4.1. Bestemmingsomschrijving

De op de plankaart voor Gemengde Doeleinden 2 aangewezen gronden zijn bestemd voor:

- a. gebouwen ten behoeve van:
 - 1. kantoren;
 - 2. voorzieningen, bestaande uit zakelijke dienstverlening, horeca en detailhandel;
 - 3. woningen;
 - 4. (gebouwde) parkeervoorzieningen;
 - 5. tracé voor kabels en leidingen.

met daaraan ondergeschikt

- b. wegen en paden;
- c. groenvoorzieningen;

met de daarbij horende

- d. tuinen, erven en terreinen;
- e. bouwwerken geen gebouw zijnde.

4.2. Beschrijving in hoofdlijnen

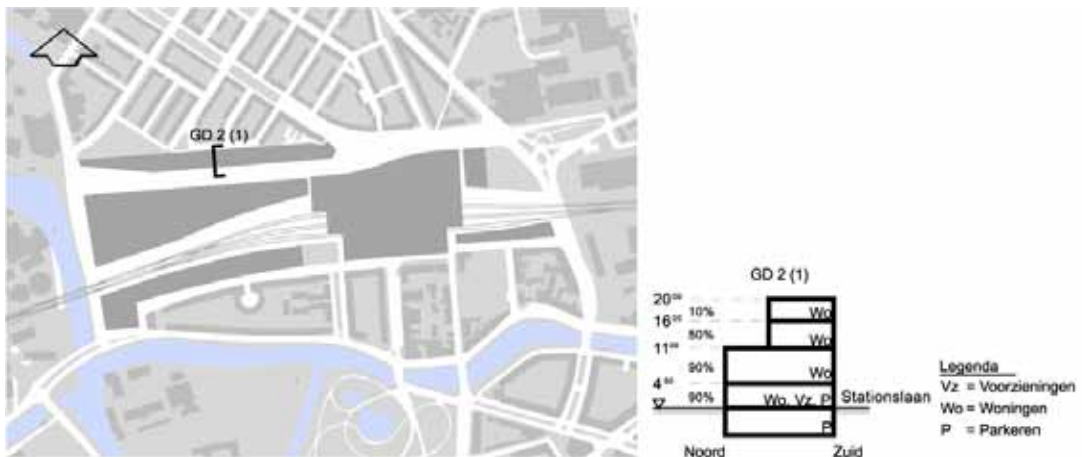
De wijze waarop de doeleinden worden nagestreefd voor wat betreft instandhouding, beheer en ontwikkeling wordt als volgt nader gespecificeerd.

- a. Binnen het bestemmingsvlak (van de vijf deelgebieden tesamen) mag niet meer gerealiseerd worden dan het volgende programma:
 - 86.100 m² bvo kantoren
 - 455 woningen
 - 2.400 m² bvo voorzieningen, zijnde zakelijke dienstverlening en ruimten ten behoeve van horeca en detailhandel;
- b. De betreffende functie mag uitsluitend worden gerealiseerd voor zover dat overeenkomt met de aanduidingen in de boxen in de hierna voor ieder deelgebied opgenomen figuur.
- c. Ten aanzien van het parkeren gelden de volgende normen, welke binnen het bestemmingsvlak dienen te worden gesitueerd:
 - woning : minimaal 1,0 en maximaal 1,2 parkeerplaats per woning
 - kantoor : minimaal 0,7 en maximaal 0,8 parkeerplaats per 100 m² bvo
 - voorzieningen : minimaal 2,5 en maximaal 3,5 parkeerplaats per 100 m² bvo.
- d. Ter plaatse van de aanduidingen "brandweertoegang" op de plankaart dienen brandweertoegangen te worden gerealiseerd met een minimale breedte van 4 m¹.
- e. Ter plaatse van de aanduidingen "verbinding" op de plankaart dienen doorgangen voor langzaam verkeer te worden gerealiseerd met een minimale breedte van 4 m¹.

4.3. Beschrijving in hoofdlijnen per deelgebied

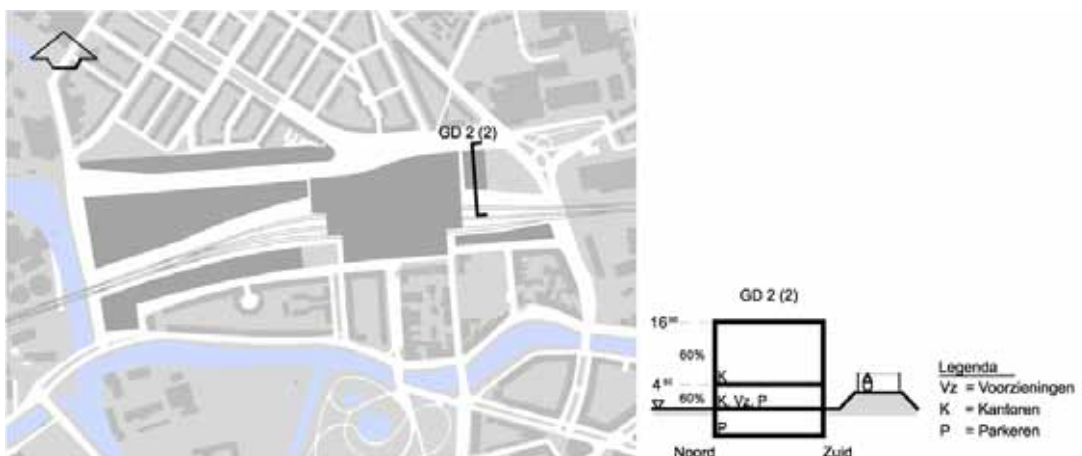
In aanvulling op het in 4.2 bepaalde gelden per deelgebied de volgende nadere bepalingen:

- a. Deelgebied 1.:
 - Binnen het deelgebied mogen maximaal 230 woningen worden gerealiseerd en maximaal 1.000m² bvo aan voorzieningen, zijnde zakelijke dienstverlening en ruimten ten behoeve van detailhandel en horeca, met een maximale omvang van 400 m² bvo per vestiging;
 - De bebouwing heeft een dubbele oriëntatie vanaf de Belcrumweg tot aan het punt waar de Kievitsstraat in noord-oostelijke richting afbuigt;



b. Deelgebied 2.:

Binnen het deelgebied mag maximaal 3.300 m² bvo kantoren en 200 m² bvo aan voorzieningen, zijnde zakelijke dienstverlening en ruimten ten behoeve van detailhandel en horeca, worden gerealiseerd.

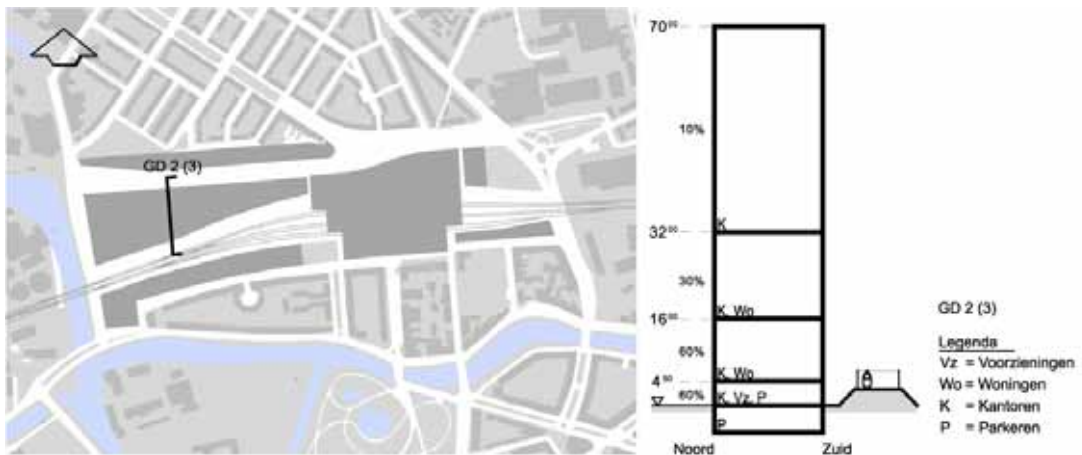


c. Deelgebied 3.:

Binnen het deelgebied mag maximaal 53.600 m² bvo kantoren, maximaal 155 woningen en 1.200 m² bvo aan voorzieningen, zijnde zakelijke dienstverlening en ruimten ten behoeve van detailhandel en horeca, worden gerealiseerd.

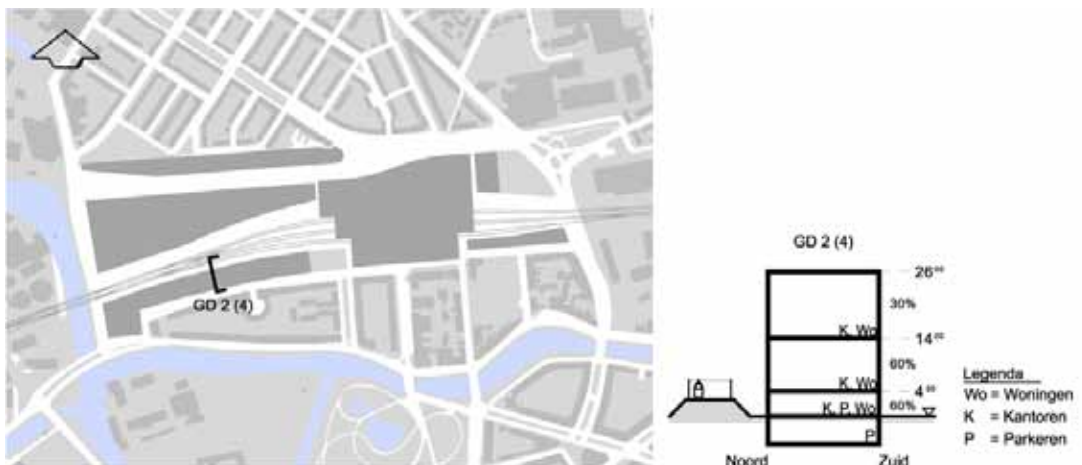
De bebouwing is georiënteerd naar de Stationslaan en de Belcrumweg.

Binnen het gedeelte van het bestemmingsvlak waar een bouwhoogte van maximaal 70 m¹ is toegestaan mag het bebouwd oppervlak, voorzover gelegen hoger dan 32 m¹ boven peil, maximaal 1.000 m² bvo bedragen.



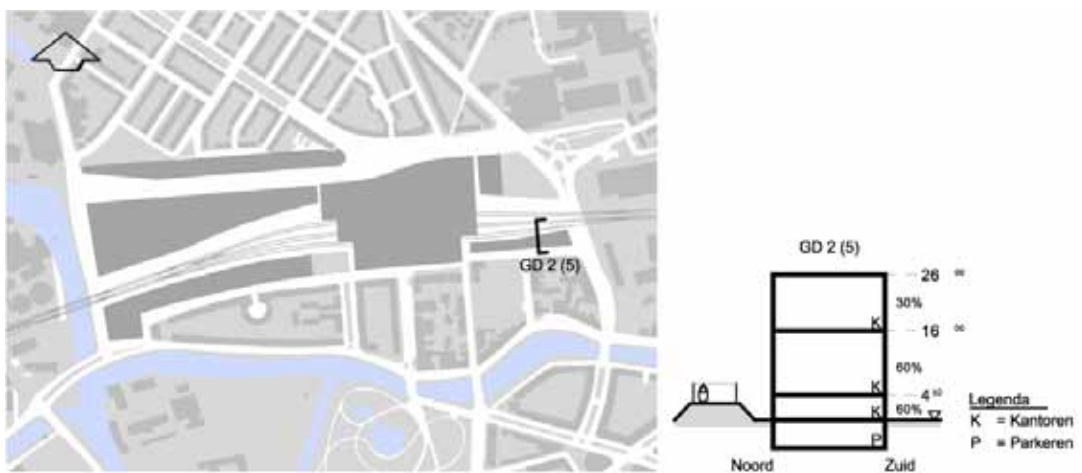
d. Deelgebied 4.:

Binnen het deelgebied mag maximaal 20.600 m² bvo kantoren en 70 woningen worden gerealiseerd.



e. Deelgebied 5.:

Binnen het deelgebied mag maximaal 8.600 m² bvo kantoren worden gerealiseerd. Binnen het deelgebied dient een tracé voor kabels en leidingen van minimaal 6 m¹ breedte te worden vrijgehouden.



4.4. Bouwvoorschriften

4.4.1. Gebouwen

Voor het bouwen van gebouwen gelden de volgende bepalingen:

- a. een gebouw mag uitsluitend binnen een bestemmingsvlak worden gebouwd, met dien verstande dat daar waar een verplichte bebouwingsgrens is aangegeven in die bebouwingsgrens gebouwd moet worden
- b. de bouwhoogte van een gebouw mag niet meer dan de op de plankaart aangegeven hoogte bedragen;
- c. Het bebouwingspercentage mag het per box aangegeven percentage niet overschrijden;
- d. De bebouwingsgrens aan de Spoorstraat mag ten hoogste voor 50% worden bebouwd. De bebouwingsgrens aan de zijde van het spoor (deelgebied 4) mag, gemeten op 4,5 m¹ boven peil, ten hoogste voor 70% worden bebouwd.

4.4.2. Bouwwerken, geen gebouw zijnde

Voor het bouwen van bouwwerken, geen gebouw zijnde, gelden de volgende bepalingen:

- a. de hoogte van vlaggenmasten en lichtmasten mag niet meer dan 12 m¹ bedragen;
- b. de hoogte van erf- en terreinafscheidingen mag niet meer dan 3 m¹ bedragen;
- c. de hoogte van de overige bouwwerken, geen gebouw zijnde, mag niet meer dan 8 m¹ bedragen.

4.5. Nadere eisen

1. Burgemeester en wethouders kunnen ten behoeve van:

- a. de woonsituatie
- b. een samenhangend straat- en bebouwingsbeeld
- c. de verkeersveiligheid
- d. de sociale veiligheid en de openbare orde
- e. de milieu-situatie
- f. en de gebruiksmogelijkheden van de aangrenzende gronden

nadere eisen stellen aan de plaats en afmeting van de bebouwing.

2. Burgemeester en wethouders zijn in het kader van de verantwoording van het Groepsrisico bevoegd nadere eisen te stellen aan:

- a. de situering van bouwwerken
- b. de bouwkundige aspecten van bouwwerken
- c. de inrichting van terreinen
- d. de plaats, de afmeting en inrichting van vluchtroutes en verbindingen.

4.6. Vrijstellingsbevoegdheden

1. Burgemeester en wethouders kunnen vrijstelling verlenen van het bepaalde in lid 4.4.1.c en toestaan dat, met uitzondering van deelgebied 4, het bouwperceel tot een hoogte van maximaal 4,50 m¹ volledig wordt bebouwd;
2. Burgemeester en wethouders kunnen vrijstelling verlenen van het bepaalde in de leden 4.2.b en 4.3 en toestaan dat de aangegeven verdeling van het programma wordt gewijzigd, mits het in lid 4.2 genoemde aantal woningen niet wordt overschreden, geen strijdigheid optreedt met lid 4.4 en geen overschrijding van de oriëntatiewaarde Groepsrisico (1,7) plaatsvindt;
3. Burgemeester en wethouders kunnen vrijstelling verlenen van het bepaalde in lid 4.2.b en toestaan dat een toegestane functie één bouwlaag onder of boven de aangegeven box wordt gerealiseerd.
4. Burgemeester en wethouders kunnen vrijstelling verlenen van het bepaalde in lid 4.2.c

Aan deze vrijstelling kunnen voorschriften worden verbonden. Burgemeester en wethouders mogen hiertoe slechts overgaan indien zij van mening zijn dat het redelijkerwijs onmogelijk is om aan deze parkeernormen te voldoen.

Tevens kan vrijstelling worden verleend van het bepaalde in lid 4.2.c indien op een andere wijze in de nodige parkeerruimte wordt voorzien.

5. Burgemeester en wethouders kunnen vrijstelling verlenen van het bepaalde in de leden 4.2.d. en 4.2.e. om de ligging van de op de plankaart aangegeven "verbinding" en/of "brandweertoegang" met maximaal 15 m¹ te verplaatsen indien dat voor een goede inrichting van het plangebied noodzakelijk is.

4.7. Wijzigingsbevoegdheid

Burgemeester en wethouders zijn bevoegd om op grond van artikel 11 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening ten aanzien van deelgebied 3 de bestemming Gemengde Doeleinden 2 te wijzigen in de bestemming Hoteldoeleinden, met dien verstande dat het gestelde in artikel 6 van overeenkomstige toepassing is, zulks onder de voorwaarde dat geen overschrijding van de oriëntatiewaarde Groepsrisico (1,7) plaatsvindt.

Artikel 5. Gemengde Doeleinden 3, uit te werken

5.1. Bestemmingsomschrijving

De op de plankaart voor gemengde doeleinden 3 uit te werken aangewezen gronden zijn bestemd voor:

- a. kantoren;
- b. voorzieningen, bestaande uit zakelijke dienstverlening, horeca en detailhandel;
- c. voorzieningen voor openbaar vervoer
- d. tracé voor kabels en leidingen.
- e. aan- en uitbouwen en bijgebouwen;

met de daarbij behorende:

- f. tuinen, erven en terreinen;
- g. woonstraten en paden;
- h. nutsvoorzieningen;
- i. groenvoorzieningen
- j. parkeervoorzieningen
- k. bouwwerken, geen gebouw zijnde.

5.2. Uitwerkingsregels

Burgemeester en wethouders werken de in lid 5.1 omschreven bestemming uit met inachtneming van de volgende regels:

5.2.1 Voor het inrichten van het gebied gelden de volgende bepalingen:

- a. Er mag maximaal 10.200 m² bvo kantoren en 400 m² bvo aan voorzieningen, bestaande uit zakelijke dienstverlening, horeca of detailhandel worden gerealiseerd; Ten aanzien van het parkeren gelden de volgende normen, welke binnen het bestemmingsvlak dienen te worden gesitueerd:
kantoor : minimaal 0,7 en maximaal 0,8 parkeerplaats per 100 m² bvo .
voorzieningen : minimaal 1,5 en maximaal 4,5 parkeerplaats per 100 m² bvo.

De verdeling van het programma over verschillende bouwlagen zal in het uitwerkingsplan door middel van boxen worden aangeduid.

- b. tussen het kruispunt Terheijdenseweg – Stationslaan en het bestemmingsvlak GD1 wordt voorzien in een tracé voor openbaar vervoer met een maximale breedte van 25 m¹ , tenzij ten tijde van de vaststelling van het uitwerkingsplan is aangetoond dat met het op de plankaart aangeduide (H)OV-tracé kan worden volstaan.
- c. In aansluiting op het leidingentracé onder de sporen (Vr) en de busoprit (GD 1) dient een leidingentracé met een maximale breedte van 6 m¹ te worden vrijgehouden.

5.2.2 Voor het bouwen van gebouwen gelden de volgende bepalingen:

- a. een gebouw mag uitsluitend binnen het bestemmingsvlak worden gebouwd;
- b. een gebouw dient minimaal 3 m1 afstand te houden tot het tracé van de openbaar vervoersvoorziening;
- c. de bouwhoogte van een gebouw mag niet meer dan de op de plankaart aangegeven hoogte bedragen;
- d. Het bebouwingspercentage mag niet meer dan 60% bedragen;

- e. Op het leidingentracé mag generlei bebouwing worden opgericht, noch overbouwd worden, tenzij van de leidingbeheerder toestemming is verkregen.

5.2.3 Voor het bouwen van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, gelden de volgende bepalingen:

- a. de hoogte van vlaggenmasten en lichtmasten mag niet meer dan 12 m1 bedragen.
- b. de hoogte van erf- en terreinafscheidingen mag niet meer dan 3 m1 bedragen
- c. de hoogte van overige bouwwerken, geen gebouwen zijnde, mag niet meer dan 8 m1 bedragen.

5.2.4 In het uitwerkingsplan zal een binnenplanse vrijstellingsbevoegdheid ten aanzien van het parkeren worden opgenomen, waarin Burgemeester en wethouders bevoegd worden om toe te staan dat van de aangegeven parkeernormen wordt afgeweken en dat het college bevoegd wordt af te wijken van de eis dat binnen het bestemmingsvlak moet worden geparkeerd, namelijk indien op andere wijze in de parkeerbehoefte wordt voorzien.

5.3. Bijzondere bepalingen

Zolang en voorzover de in lid 5.2 bedoelde uitwerking niet onherroepelijk is, mogen bouwwerken slechts worden gebouwd, mits:

- a. het bouwplan in overeenstemming is met het ontwerp-uitwerkingsplan;
- b. van Gedeputeerde Staten vooraf een verklaring van geen bezwaar ter zake is ontvangen, tenzij Gedeputeerde Staten hebben verklaard dat de uitwerking geen goedkeuring behoeft en gedurende de termijn van terinzagelegging geen zienswijzen tegen het ontwerp-uitwerkingsplan zijn ingebracht.

5.4. Uitwerkingsprocedure

Op de voorbereiding van een besluit tot uitwerking op grond van deze bestemming is de volgende procedure van toepassing:

- a. Een ontwerp-besluit tot uitwerking op grond van deze bestemming, waarbij toepassing wordt gegeven aan het bepaalde in artikel 11 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening, ligt, met bijbehorende stukken, gedurende 4 weken op het gemeentehuis ter inzage.
- b. Burgemeester en wethouders maken de nederlegging van te voren in één of meer dag- of nieuwsbladen, die in de gemeente worden verspreid, en voorts op de gebruikelijke wijze, bekend.
- c. De bekendmaking houdt mededeling in van de bevoegdheid tot het indienen van zienswijzen.
- d. Gedurende de hiervoor onder a. genoemde termijn kunnen belanghebbenden bij burgemeester en wethouders schriftelijk zienswijzen omtrent het ontwerpbesluit tot uitwerking inbrengen.

Artikel 6. Hoteldoeleinden

6.1. Bestemmingsomschrijving

De op de plankaart voor hoteldoeleinden aangewezen gronden zijn bestemd voor:

- a. gebouwen ten behoeve van een hotel, waaronder wordt begrepen het bedrijfsmatig verstrekken van logies, al dan niet in combinatie met het bedrijfsmatig verstrekken van dranken en/of etenswaren voor gebruik ter plaatse en/of vergader-/congresfaciliteiten;
- b. aan- en uitbouwen en bijgebouwen;

met daaraan ondergeschikt:

- c. wegen en paden;
- d. groenvoorzieningen;
- e. parkeervoorzieningen;

met de daarbijbehorende:

- f. tuinen, erven en terreinen;
- g. bouwwerken, geen gebouw zijnde.

6.2. Beschrijving in hoofdlijnen

Ten aanzien van het parkeren geldt als norm dat per kamer in 1,1 parkeerplaats dient te worden voorzien, welke parkeerplaatsen binnen het bestemmingsvlak dienen te worden gesitueerd.

6.3. Bouwvoorschriften

6.3.1. Gebouwen

Voor het bouwen van gebouwen gelden de volgende bepalingen:

- a. een gebouw mag uitsluitend binnen het bestemmingsvlak worden gebouwd;
- b. de bouwhoogte van een gebouw mag niet meer bedragen dan op de plankaart is aangegeven;
- c. het bebouwingspercentage mag niet meer dan 60% bedragen.

6.3.2. Bouwwerken, geen gebouw zijnde

Voor het bouwen van bouwwerken, geen gebouw zijnde, gelden de volgende bepalingen:

- a. de hoogte van vlaggenmasten en lichtmasten mag niet meer dan 12 m¹ bedragen;
- b. de hoogte van erf- en terreinafscheidingen mag niet meer dan 3 m¹ bedragen;
- c. de hoogte van de overige bouwwerken, geen gebouw zijnde, mag niet meer dan 8 m¹ bedragen .

6.4. Vrijstellingsbevoegdheid

Burgemeester en wethouders kunnen vrijstelling verlenen van het bepaalde in lid 6.2.

Aan deze vrijstelling kunnen voorschriften worden verbonden. Burgemeester en wethouders mogen hiertoe slechts overgaan indien zij van mening zijn dat het redelijkerwijs onmogelijk is om aan deze parkeernormen te voldoen.

Tevens kan vrijstelling worden verleend van het bepaalde in lid 6.2. indien op een andere wijze in de nodige parkeerruimte wordt voorzien.

Artikel 7. Verkeersdoeleinden

7.1. Bestemmingsomschrijving

De op de plankaart voor verkeersdoeleinden aangewezen gronden zijn bestemd voor:

- a. wegen, straten en paden;
- b. voet- en rijwielpaden;
- c. groenvoorzieningen;
- d. gastransportleidingen

met daaraan ondergeschikt:

- e. parkeervoorzieningen, inclusief gebouwde stallingsplaatsen;
- f. tuinen;

met de daarbijbehorende:

- g. bouwwerken, geen gebouwen zijnde.

7.2. Beschrijving in Hoofdlijnen

- a. Voor het autoverkeer zijn op de Belcrumweg per rijrichting twee rijstroken aanwezig. Voor het langzaam verkeer zijn van het autoverkeer gescheiden voorzieningen aanwezig.
- b. Voor het autoverkeer is op de Stationslaan per rijrichting een rijstrook aanwezig, waarbij gestreefd wordt naar een inrichting hoofdzakelijk gericht op de afwikkeling van het doorgaande verkeer. Voor het langzaam verkeer zijn van het autoverkeer gescheiden voorzieningen aanwezig.

7.3. Bouwvoorschriften

7.3.1. Gebouwen

- a. De gebouwde stallingsplaatsen dienen onder peil gesitueerd te worden,

7.3.2. Bouwwerken, geen gebouwen zijnde

Voor het bouwen van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, geldt de volgende bepaling:

- a. de hoogte van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, anders dan rechtstreeks ten behoeve van de geleiding, beveiliging en regeling van het verkeer mag niet meer dan 3 m¹ bedragen.

Artikel 8. Verkeers- en verblijfsdoeleinden

8.1. Bestemmingsomschrijving

De op de plankaart voor Verkeers- en verblijfsdoeleinden aangewezen gronden zijn bestemd voor:

- a. woonstraten;
- b. paden;
- c. parkeervoorzieningen;
- d. groenvoorzieningen;
- e. speelvoorzieningen;
- f. nutsvoorzieningen;
- g. gastransportleidingen;

met daaraan ondergeschikt:

- h. tuinen;

met de daarbijbehorende:

- i. bouwwerken, geen gebouwen zijnde.

8.2. Beschrijving in hoofdlijnen

- a. Voor het autoverkeer zijn op alle wegen die (geheel of gedeeltelijk) deze bestemming hebben, maximaal twee rijstroken aanwezig.

8.3. Bouwvoorschriften

8.3.1. Gebouwen

Op of in deze gronden mogen geen gebouwen worden gebouwd.

8.3.2. Bouwwerken, geen gebouwen zijnde

Voor het bouwen van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, geldt de volgende bepaling:

- a. de hoogte van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, anders dan rechtstreeks ten behoeve van de geleiding, beveiliging en regeling van het verkeer mag niet meer dan 3 m¹ bedragen.

Artikel 9. Verkeersdoeleinden railverkeer

9.1. Bestemmingsomschrijving

De op de plankaart voor Verkeersdoeleinden railverkeer aangewezen gronden zijn bestemd voor:

- a. spoorwegvoorzieningen;

met daaraan ondergeschikt:

- b. wegen en straten;
- c. brandweertoegangen;
- d. voorzieningen voor openbaar vervoer;
- e. groenvoorzieningen;
- f. tracé voor kabels en leidingen;

met de daarbijbehorende:

- g. gebouwen ten behoeve van de bediening van kunstwerken;
- h. bouwwerken, geen gebouwen zijnde.

9.2. Beschrijving in hoofdlijnen

Ter plaatse van de aanduidingen "brandweertoegang" op de plankaart dienen brandweertoegangen te worden gerealiseerd met een minimale breedte van 4 m¹.

9.3. Bouwvoorschriften

9.3.1. Gebouwen

Voor het bouwen van gebouwen gelden de volgende bepalingen:.

- a. er mogen uitsluitend gebouwen worden gebouwd ten behoeve van het functioneren van de spoorwegen, inclusief de bediening van kunstwerken;
- b. de oppervlakte van een gebouw mag niet meer dan 200 m² bedragen;
- c. de hoogte van een gebouw mag niet meer dan 8 m¹ bedragen;

9.3.2. Bouwwerken, geen gebouwen zijnde

Voor het bouwen van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, geldt de volgende bepaling:

- a. de hoogte van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, anders dan rechtstreeks ten behoeve van de geleiding, beveiliging en regeling van het verkeer, mag niet meer dan 8 m¹ bedragen, gemeten vanaf de bovenkant van de spoorstaaf.

9.4. Vrijstelling van de bouwvoorschriften

- a. Burgemeester en wethouders kunnen vrijstelling verlenen van het bepaalde in lid 9.2 om de ligging van de op de plankaart aangegeven "brandweertoegang" met maximaal 15 m¹ te verplaatsen indien dat voor een goede inrichting van het plangebied noodzakelijk is.
- b. Burgemeester en wethouders kunnen vrijstelling verlenen van het bepaalde in lid 9.3 indien dat voor een veilig en efficient verloop van het treinverkeer noodzakelijk is.

Artikel 10. Groendoeleinden

10.1. Bestemmingsomschrijving

De op de plankaart voor groendoeleinden aangewezen gronden zijn bestemd voor:

- a. groenvoorzieningen;
- b. bermen en beplanting;
- c. paden;
- d. speel-, zit- en schuilvoorzieningen;
- e. waterlopen en waterpartijen

met daaraan ondergeschikt:

- f. verhardingen;
- g. toegangen tot gebouwen binnen het bestemmingsvlak Gemengde doeleinden 2;

met de daarbij behorende:

- h. bouwwerken, geen gebouw zijnde.

10.2. Bouwvoorschriften

10.2.1. Gebouwen

Op of in deze gronden mogen geen gebouwen worden gebouwd, met uitzondering van toegangen tot gebouwen in de vorm van trappen, bordessen en dergelijke.

10.2.2. Bouwwerken, geen gebouw zijnde

Voor het bouwen van bouwwerken, geen gebouw zijnde, geldt de volgende bepaling:

- a. de hoogte van bouwwerken, geen gebouw zijnde, mag niet meer dan 4 m¹ bedragen.

Artikel 11. Geluidszone

11.1. Bestemmingsomschrijving

De op de plankaart voor geluidszone aangewezen gronden zijn, naast het bepaalde in de andere voor die gronden aangewezen bestemmingen (basisbestemmingen), bestemd voor het tegengaan van een te hoge geluidbelasting van geluidgevoelige gebouwen vanwege het industrieterrein Breda-Noord, de spoorlijn en de ingevolge de Wet geluidhinder gezoneerde wegen.

11.2. Bouwvoorschriften

11.2.1. Gebouwen

Voor het bouwen van gebouwen geldt de volgende bepaling:

Binnen de bestemming Geluidszone mogen geen geluidgevoelige gebouwen worden gebouwd.

11.3. Vrijstelling van de bouwvoorschriften

Burgemeester en wethouders kunnen vrijstelling verlenen van het bepaalde in lid 11.2 en toestaan dat geluidgevoelige gebouwen worden gebouwd, mits:

De geluidbelasting vanwege het industrieterrein, en/of het railverkeer, en/of het wegverkeer van de gevels van deze geluidgevoelige gebouwen niet hoger zal zijn dan de daarvoor geldende voorkeursgrenswaarde, of een vastgestelde hogere grenswaarde.

11.4. Gebruiksvoorschriften

11.4.1. Gebruiksverbod

- a. Het is verboden de gronden te gebruiken of te laten gebruiken op een wijze of tot een doel, strijdig met deze bestemming.
- b. Burgemeester en wethouders verlenen vrijstelling van het bepaalde in het voorgaande lid indien strikte toepassing daarvan zou leiden tot een beperking van het meest doelmatige gebruik, welke beperking niet door dringende redenen wordt gerechtvaardigd.

11.4.2. Strijdig gebruik

Tot een gebruik, strijdig met deze bestemming, zoals bedoeld in lid 11.4.1 wordt in ieder geval gerekend:

- a. Het gebruik van niet-geluidgevoelige gebouwen als geluidgevoelige gebouwen.

11.4.3. Vrijstellingsbevoegdheid

Burgemeester en wethouders kunnen vrijstelling verlenen van het bepaalde in lid 11.4.2 en toestaan dat niet-geluidgevoelige gebouwen worden gebruikt als geluidgevoelige gebouwen, mits:

- a. De geluidbelasting vanwege het industrieterrein of het railverkeer of het wegverkeer van de gevels van deze geluidgevoelige gebouwen niet hoger zal zijn dan de daarvoor geldende voorkeursgrenswaarde, of een vastgestelde hogere grenswaarde.

11.5. Strafbepaling

Overtreding van het bepaalde in lid 11.4.1 wordt aangemerkt als een strafbaar feit in de zin van artikel 1a Wet op de economische delicten.

Artikel 12. Overige bepalingen.

12.1. Anti-dubbeltelbepaling

Grond welke eenmaal in aanmerking is genomen bij het toestaan van een bouwplan waaraan uitvoering is of alsnog kan worden gegeven, blijft bij de beoordeling van latere bouwplannen buiten beschouwing.

12.2. Uitsluiting aanvullende werking Bouwverordening

De voorschriften van de Bouwverordening ten aanzien van onderwerpen van stedenbouwkundige aard blijven overeenkomstig het gestelde in artikel 9 lid 2 van de Woningwet buiten toepassing, behoudens ten aanzien van de volgende onderwerpen:

- a. de bereikbaarheid van gebouwen voor wegverkeer;
- b. de bereikbaarheid van gebouwen voor gehandicapten;
- c. het bouwen bij hoogspanningsleidingen en ondergrondse hoofdtransportleidingen;
- d. laad- en losmogelijkheden en;
- e. de ruimte tussen bouwwerken.

12.3. Algemene gebruiksbepaling

- a. Het is verboden de gronden en bouwwerken te gebruiken of te laten gebruiken op een wijze of tot een doel, strijdig met de aan deze gronden of bouwwerken gegeven bestemming.
- b. Burgemeester en wethouders verlenen vrijstelling van het bepaalde in lid 12.3.a indien strikte toepassing daarvan zou leiden tot een beperking van het meest doelmatige gebruik, welke beperking niet door dringende redenen wordt gerechtvaardigd.

12.4. Algemene vrijstellingsbevoegdheid ex artikel 15 WRO

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, vrijstelling verlenen van:

- a. de bij recht in de voorschriften gegeven maten, afmetingen, percentages tot niet meer dan 10% van die maten, afmetingen en percentages;
- b. de bestemmingsbepalingen en toestaan dat het beloop of het profiel van wegen of de aansluiting van wegen onderling in geringe mate wordt aangepast, indien de verkeersveiligheid en/of –intensiteit daartoe aanleiding geven;
- c. de bestemmingsbepalingen en toestaan dat bouwgrenzen worden overschreden, indien een meetverschil daartoe aanleiding geeft;
- d. de bestemmingsbepalingen ten aanzien van de hoogte van bouwwerken, geen gebouw zijnde en toestaan dat de hoogte van bouwwerken, geen gebouw zijnde, ten behoeve van kunstwerken, wordt vergroot tot niet meer dan 40.00 m¹.
- e. het bepaalde ten aanzien van de maximale (bouw)hoogte van gebouwen en toestaan dat de (bouw)hoogte van de gebouwen wordt overschreden ten behoeve van plaatselijke verhogingen, zoals schoorstenen, luchtkokers, liftkokers en lichtkappen, mits:
 1. de oppervlakte van de vergroting per element niet meer dan 35 m² bedraagt;
 2. de hoogte niet meer dan 1,25 maal de maximale (bouw)hoogte van het betreffende gebouw bedraagt.

12.5. Algemene wijzigingsbevoegdheid ex artikel 11 WRO

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, de bestemmingen wijzigen in de bestemming Nutsdoeleinden:

- a. ten behoeve van de bouw van bouwwerken, geen gebouw zijnde, zoals zend-, ontvang-en/of sirenemasten, tot een hoogte van niet meer dan 50.00 m¹.

12.6. Overige bepalingen omtrent belemmeringszones

Gastransportleiding

- a. in afwijking van de voorgaande artikelen is het verboden te bouwen in een strook van 14 m ter weerszijden van de op de plankaart aangeduide (ondergrondse) gastransportleiding, met uitzondering van gebouwen die noodzakelijk zijn voor een doelmatig beheer van de leiding;
- b. Burgemeester en wethouders zijn bevoegd vrijstelling te verlenen van het bepaalde in lid a voor de bouw van bouwwerken welke zijn toegelaten krachtens de aan de gronden gegeven bestemming mits:
 1. geen onevenredig aantasting ontstaat of kan ontstaan van de belangen van de voorziening;
 2. vooraf advies wordt ingewonnen van de leidingbeheerder;
 3. vooraf een verklaring van Gedeputeerde Staten is ontvangen dat zij geen bezwaar hebben tegen het verlenen van de vrijstelling, indien Burgemeester en Wethouders voornemens zijn te besluiten in afwijking van het advies van de leidingbeheerder;
- c. de in lid b bedoelde vrijstelling wordt geacht te zijn verleend ten aanzien van bouwwerken of een complex van bouwwerken, die bestaan op het tijdstip van ter visielegging van het ontwerp-bestemmingsplan dan wel mogen worden opgericht krachtens een voor dat tijdstip aangevraagde bouwvergunning;
- d. in aanvulling op de voorgaande artikelen is het verboden om binnen een strook van 4 meter ter weerszijden van de op de plankaart aangeduide gastransportleiding zonder of in afwijking van een schriftelijke vergunning van Burgemeester en Wethouders (aanlegvergunning) de navolgende werken, geen bouwwerk zijnde, of werkzaamheden uit te voeren:
 1. bodemverlagen of afgraven, ophogen of egaliseren;
 2. het aanbrengen van diepwortelende beplanting of bomen;
 3. het uitvoeren van heiwerkzaamheden of het op andere wijze indrijven van voorwerpen in de grond;
 4. het aanbrengen van een gesloten wegdek;
 5. het verrichten van graafwerkzaamheden anders dan normaal spit- en ploegwerk;
- e. het in lid d. vervatte verbod geldt niet voor:
 1. voorzover het werkzaamheden betreft van ondergeschikte betekenis binnen het op de bestemming gerichte normale onderhoud en beheer;
 2. werken en werkzaamheden, die op het tijdstip waarop het bestemmingsplan rechtskracht verkrijgt in uitvoering zijn;
- f. de werken en werkzaamheden bedoeld in lid d zijn slechts toelaatbaar, indien door de werken of werkzaamheden geen onevenredige aantasting van de belangen van de voorziening ontstaat of kan ontstaan.

12.7. Procedurevoorschriften

Op de voorbereiding van een besluit tot wijziging van het bestemmingsplan op grond van artikel 11 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening is de volgende procedure van toepassing:

- a. Een ontwerp-besluit tot wijziging waarbij toepassing wordt gegeven aan het bepaalde in artikel 11 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening, ligt, met bijbehorende stukken, gedurende 4 weken ter inzage.
- b. Burgemeester en wethouders maken de nederlegging van de voren in één of meer dag- of nieuwsbladen, die in de gemeente worden verspreid, en voorts op de gebruikelijke wijze,

bekend.

- c. De bekendmaking houdt mededeling in van de bevoegdheid tot het indienen van zienswijzen.
- d. Gedurende de in lid a. genoemde termijn kunnen belanghebbenden bij burgemeester en wethouders schriftelijk zienswijzen indienen omtrent het ontwerp-besluit tot wijziging.

Artikel 13. Slotbepalingen

13.1. Strafbbaarstellingsbepaling

Overtreding van het bepaalde in lid 12.3 onder a is een strafbaar feit in de zin van artikel 1a onder 2 van de Wet op de economische delicten.

13.2. Overgangsbepalingen.

13.2.1. Overgangsbepalingen ten aanzien van bouwwerken

Bouwwerken, welke op het tijdstip van de eerste terinzagelegging van dit plan bestaan dan wel worden gebouwd of kunnen worden gebouwd met inachtneming van het bepaalde in of krachtens de Woningwet en in enigerlei opzicht van het plan afwijken, mogen, mits de bestaande afwijkingen naar de aard en omvang niet worden vergroot:

- a. Gedeeltelijk worden vernieuwd of veranderd;
- b. Na het tenietgaan ten gevolge van een calamiteit geheel worden vernieuwd of veranderd, mits de aanvraag van de bouwvergunning geschiedt binnen twee jaar na het tenietgaan.

13.2.2. Vrijstellingsbepaling

Burgemeester en wethouders kunnen vrijstelling verlenen van het bepaalde in lid 13.2.1 dat de bestaande afwijkingen naar aard en omvang niet mogen worden vergroot en toestaan dat een eenmalige vergroting plaatsvindt van de inhoud van de in lid 13.2.1 toegelaten bouwwerken met niet meer dan 10%.

13.2.3. Overgangsbepalingen ten aanzien van het gebruik

Het gebruik van gronden en bouwwerken dat bestond op het tijdstip van het van kracht worden van dit plan, mag worden voortgezet of gewijzigd, zolang en voor zover de strijdigheid van dat gebruik ten opzichte van het gebruik overeenkomstig de bestemmingen in dit plan, naar de aard en omvang niet wordt vergroot.

13.2.4. Uitzonderingen op het overgangsrecht

- a. Lid 13.2.1 is niet van toepassing op bouwwerken, die weliswaar bestaan op het tijdstip van de terinzagelegging van het ontwerp van dit plan, doch zijn gebouwd in strijd met het toen geldende plan, daaronder begrepen de overgangsbepaling van dat plan.
- b. Lid 13.2.3 is niet van toepassing op het gebruik dat reeds in strijd was met het voorheen geldende bestemmingsplan, daaronder begrepen de overgangsbepaling van dat plan.

13.3. Toezicht

Met het toezicht op de naleving van dit bestemmingsplan zijn belast de door burgemeester en wethouders op grond van artikel 100 van de Woningwet aangewezen ambtenaren.

13.4. Titel

Deze voorschriften kunnen worden aangehaald onder de titel:

**Voorschriften deel uitmakende van
het bestemmingsplan Stationskwartier
van de gemeente Breda**

18 DEC. 2007
1303203

Gemeente Breda
Raadsbesluit

Mij bekend,
hoofd bureau

Registratienr: [29832]

Dienst/afdeling: VSO/JP

Aantal bijlagen: --

mr. Th.B.C.M. Berenschot

De raad van de gemeente Breda;

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

gelet op het bepaalde in de Wet op de Ruimtelijke Ordening;

besluit:

1. De zienswijze van de NV Nederlandse Gasunie deels gegrond te verklaren, de zienswijze van de VROM-inspectie gegrond te verklaren, de zienswijze van C.M.J. Clement ten aanzien van zijn punt 2 gegrond te verklaren, de zienswijzen van Wijkraad Stichting Actiecomite Belcrum ten aanzien van hun punt 3, 7 en 14 gegrond te verklaren, de zienswijze van A.P.J. van de Linden ten aanzien van zijn punt 11 en 18 gegrond te verklaren, de zienswijze van R.P.J. Lips ten aanzien van zijn punt 17 gegrond te verklaren, de zienswijze van NS Vastgoed Ontwikkeling en NS Stations gegrond te verklaren, de zienswijze van M.P.M. Koenraadt ten aanzien van zijn punten 5 en 7 gegrond te verklaren, de zienswijze van P.H. J. van der Meer ten aanzien van zijn punten 6, 7, 8, 12 en 13 gegrond te verklaren en de zienswijze van de Stichting Stationskwartier ten aanzien van zijn punten 8, 23, 35, 36, 37 en 39 gegrond te verklaren. De overige zienswijzen van de bovenstaande personen en partijen ongegrond te verklaren en de zienswijzen van de niet genoemde personen en instanties ongegrond te verklaren.
2. Op de plankaart de volgende wijzigingen aan te brengen:
 - a. In de titel van de kaart is het woord "ontwerp" geschrapt.
 - b. Het plankaartnummer is gewijzigd in "208281"
 - c. Aan de bestemming "Gemengde doeleinden 3" is toegevoegd "uit te werken"
 - d. In de legenda is toegevoegd de bestemming "Hoteldoeleinden".
 - e. In de legenda is toegevoegd de bestemming "Groendoeleinden".
 - f. In de legenda is de kleurcodering van de bestemming "Verkeersdoeleinden" aangepast aan het vervallen van de aanduiding.
 - g. In de aanduidingen is "rooilijn" vervangen door "bebouwingsgrens"
 - h. Op de legenda en de plankaart (binnen vlak GD 1) is de aanduiding "stationserf" geschrapt en vervangen door een aanduiding voor de interwijkverbinding.
 - i. De aanduiding "interwijkverbinding" is toegevoegd.
 - j. De aanduiding "verbinding" is vervangen door "brandweertoegang"
 - k. Er is een nieuwe aanduiding voor "verbinding" toegevoegd.
 - l. In het bestemmingsvlak Verkeersdoeleinden is de aanduiding ter plaatse van het noordplein vervallen.
 - m. Het bestemmingsvlak GD 1 is op ondergeschikte punten aangepast aan het ontwerp van de Terminal.
 - n. In de ondergrond van het bestemmingsvlak Verkeersdoeleinden is de straatnaam Stationslaan opgenomen.
 - o. In het bestemmingsvlak GD 2 deelgebied 1 is op de kruising Speelhuuslaan – Stationslaan de bebouwingsgrens naar achteren verlegd, is tevens de verplichting in deze bebouwingsgrens te bouwen vervallen en is een aanduiding "verbinding" opgenomen.
 - p. Ter plaatse van het Touwterrein is de bestemming "Verkeers- en verblijfsdoeleinden" vervangen door de bestemming "Groendoeleinden".
 - q. In het bestemmingsvlak GD 2 is ter plaatse van het Touwterrein de verplichting in de bebouwingsgrens te bouwen vervallen.
 - r. In het bestemmingsvlak GD 2 aansluitende aan de Belcrumweg is een hoogtescheidingslijn opgenomen en is een maximale bouwhoogte "h=32" opgenomen.
 - s. Het bestemmingsvlak GD 2 is ter plaatse van het Mercure hotel vervangen door het bestemmingsvlak "H".
 - t. Het bestemmingsvlak GD 3 is ter plaatse van de vestiging van Albert Heijn enigszins verlegd richting de Chr.Huygenstraat.



1. In de Voorschriften de volgende wijzigingen aan te brengen:

- Artikel 1,
 - a. Alle begrippen zijn op alfabetische volgorde gezet;
 - b. lid 2: plankaartnummer "194792" is vervangen door "208281".
 - c. lid 28 "bedrijfsmatige activiteit" is vervallen.
 - d. Lid 20: de definitie van box "een gedeelte van een gebouw.....het percentage over dat deelgebied." is vervallen en vervangen door "een schematische aanduiding van een of meer gebouwen of delen daarvan, bestaande uit een of meer bouwlagen, dat zich tussen twee aangegeven hoogtematen bevindt en bedoeld is om binnen een bestemmingsvlak een differentiatie aan te brengen van de toegestane functies en het maximale bebouwingspercentage".
 - e. Lid 25: horecabedrijf: vervallen zijnde woorden "en/of waarin bedrijfsmatig logies wordt verstrekt (hotel)"
 - f. Artikel 1, lid 28: tussengevoegd is "zoals een Rechtbank,"
 - g. Lid 29: "(beperkt) kwetsbaar object" is in zijn geheel toegevoegd.
 - h. Lid 30 "oriënterende waarde Groepsrisico" is veranderd in "orientatiewaarde Groepsrisico"
 - i. Lid 31: "Peil": vervallen is:
 - "indien in of op het water wordt gebouwd:
 - het Nieuw Amsterdams Peil (of een ander plaatselijk aan te houden waterpeil);
 - j. Lid 32 "plint" is geschrapt.
 - k. Lid 34 "Spoorwegvoorzieningen" is in zijn geheel toegevoegd.
 - l. lid 38 Terminal : tussengevoegd is "zakelijke dienstverlening (incl. veiligheidsdiensten)"
 - m. lid 42 "Zakelijke dienstverlening" is in zijn geheel toegevoegd.
- Artikel 3
 - a. In 3.1, lid a, sub 3 is vervallen: "Voorzieningen (horeca en detailhandel).
 - b. In 3.1, lid a, sub 5 (nieuw: 4) is "railverkeervoorzieningen" vervangen door "spoorwegvoorzieningen".
 - c. Aan de tekening van de box is de legenda toegevoegd en de doorsnede in de tekening ziet nu slechts op het desbetreffende deelgebied.
 - d. In de tekening van de box is de aanduiding "B" en de respectievelijke bouwhoogtes toegevoegd.
 - e. In 3.2, lid a is 21.481 vervangen door 21.500, is 8.276 vervangen door 9.100, is de zinsnede "zijnde zakelijke dienstverlening" tussengevoegd.
 - f. In 3.2, lid a is "129" vervangen door "150".
 - g. In 3.2, lid b is de tekst "De omvang van een detailhandelsvestiging mag maximaal 400 m² bvo bedragen." geschrapt en vervangen door "Er mogen maximaal 3 detailhandelsvestigingen zijn van maximaal 700 m² bvo, de overige detailhandelsvestigingen mogen maximaal 400 m² bvo bedragen."
 - h. In 3.2, lid c de zin "De aangegeven functie..... box is aangegeven." is geschrapt en vervangen door "De betreffende functie mag uitsluitend worden gerealiseerd voor zover dat overeenkomt met de aanduidingen in de boxen, zoals in de figuur hierboven is aangegeven, met dien verstande dat de oprit naar de parkeergarage in alle boxen is toegestaan".
 - i. Aan 3.2, is een nieuw lid d toegevoegd:
 - "Ten aanzien van het parkeren gelden de volgende normen, welke binnen het bestemmingsvlak dienen te worden gesitueerd:
 - woning : minimaal 1,0 en maximaal 1,2 parkeerplaats per woning
 - kantoor : minimaal 0,7 en maximaal 0,8 parkeerplaats per 100 m² bvo
 - voorzieningen : minimaal 1,5 en maximaal 2,5 parkeerplaats per 100 m² bvo
 - reizigersparkeren: minimaal 270 parkeerplaatsen"
 - j. In 3.2, lid e (oud d) is "dient minimaal aan 270 auto's ruimte bieden" geschrapt.
 - k. In 3.2, lid g (oud f) is de tekst volledig vervangen door: "Ter plaatse van de aanduiding "brandweertoegang" op de plankaart dienen brandweertoegangen te worden gerealiseerd met een minimale breedte van 4 m¹;"
 - l. In 3.2, zijn de leden h., i. en j. toegevoegd.
 - m. In 3.3.1 lid a is de bijzin "met dien verstande in die begrenzing moet worden gebouwd."
 - n. In 3.3.1 lid c is de zinsnede "in verband met externe veiligheid geen gevoelige functies" vervangen door "geen (beperkt) kwetsbare objecten."



- o. In 3.3.1 lid d "Het stationserf tussen vrij dient te blijven van bebouwing." Is in zijn geheel geschrapt en vervangen door "De interwijkverbinding heeft een breedte van minimaal 35 m¹, waarbinnen maximaal 2 ruimten van elk maximaal 300 m² bvo ten behoeve van voorzieningen gerealiseerd mogen worden, en waarvan een zone van minimaal 15 m¹ breed over de gehele lengte van de verbinding vrij dient te blijven van obstakels, niet-zijnde constructie-onderdelen."
- p. In 3.3.2 lid b "2" is vervangen door "3".
- q. In 3.4 is toegevoegd onder een nieuw lid 2: "Burgemeester en wethouders zijn van vluchtroutes en verbindingen."
- r. Artikel 3.5. is de nummering aangepast en de nieuwe leden a t/m c luiden thans
 1. Burgemeester en wethouders kunnen vrijstelling verlenen van het bepaalde in lid 3.2.c en toestaan dat de toegestane functie 1 bouwlaag onder of boven de aangegeven box wordt gerealiseerd.
 2. Burgemeester en wethouders kunnen vrijstelling verlenen van het bepaalde in lid 3.2.d. Aan deze vrijstelling kunnen voorschriften worden verbonden. Burgemeester en wethouders mogen hiertoe slechts overgaan indien zij van mening zijn dat het redelijkerwijs onmogelijk is om aan deze parkeernormen te voldoen. Tevens kan vrijstelling worden verleend van het bepaalde in lid 3.2.d indien op een andere wijze in de nodige parkeerruimte wordt voorzien.
 3. Burgemeester en wethouders kunnen vrijstelling verlenen van het bepaalde in lid 3.2.g. om de ligging van de op de plankaart aangegeven "brandweertoegang" met maximaal 15 m¹ te verplaatsen indien dat voor een goede inpassing in het OV-terminalcomplex noodzakelijk is.
- Artikel 4
 - a. In artikel 4.1 onder a is "2. Maatschappelijke voorzieningen" vervallen.
 - b. In artikel 4.1 onder a is 3 "commerciële voorzieningen (zakelijke dienstverlening, horeca, waaronder begrepen een hotel, en detailhandel " geschrapt en vervangen door "3. voorzieningen, bestaande uit zakelijke dienstverlening, horeca en detailhandel". De overige leden zijn vernummerd.
 - c. Aan alle tekeningen in artikel 4 zijn een legenda's toegevoegd.
 - d. In 4.2 lid a is het woord "plangebied" vervangen door "bestemmingsvlak (van de vijf deelgebieden tesamen)"
 - e. In 4.2 lid a is "109.726" vervangen door "86.100", is "450" vervangen door "455" en is "3.139" vervangen door "2.400"
 - f. In 4.2 lid a is aan het woord "voorzieningen" de zinsnede "zijnde zakelijke dienstverlening" toegevoegd .
 - g. In 4.2 lid a is "2.633 m2 bvo hotel" geschrapt.
 - h. In 4.2.lid b is de volzin "De aangegeven functie is aangegeven." geschrapt en vervangen door " De betreffende functie mag uitsluitend opgenomen figuur."
 - i. Artikel 4.2 lid c "Ten aanzien van het parkeren per 100 m2 bvo." is tussengevoegd.
 - j. Het oude lid 4.2. lid c. is vervangen door de nieuwe leden d. en e.:

"d. Ter plaatse van de aanduidingen "brandweertoegang" op de plankaart dienen brandweertoegangen te worden gerealiseerd met een minimale breedte van 4 m¹. e. Ter plaatse van de aanduidingen "verbinding" op de plankaart dienen doorgangen voor langzaam verkeer te worden gerealiseerd met een minimale breedte van 4 m¹"
 - k. In 4.3.a is "950" vervangen door "1000" en is na het woord "voorzieningen" toegevoegd "zijnde zakelijke dienstverlening" en is "of" geschrapt. Toegevoegd is de zinsnede "met een maximale omvang van 400 m2 bvo per vestiging."
 - l. In 4.3.a is de bijzin "zowel naar de Stationslaan als naar de Kievietstraat" vanvangen door "vanaf de Belcrumweg tot aan het punt waar de Kievitsstraat in noord-oostelijke richting afbuigt".
 - m. In 4.3 b is "3.310" vervangen door "3.300", "160" door "200" en is "commerciële voorzieningen" vervangen door "voorzieningen, zijnde zakelijke dienstverlening en ruimten ten behoeve van detailhandel en horeca".
 - n. In 4.3.c is "47.450" vervangen door "53.600", is "153" vervangen door "155", is "1.170" vervangen door "1200" en zijn de woorden "maatschappelijke en/of commerciële" vervangen door "voorzieningen, zijnde zakelijke dienstverlening en ruimten ten behoeve van detailhandel en horeca".



- o. In 4.3.c is de regel m.b.t. het hoogteaccent volledig geschrapt en vervangen door: "Binnen het gedeelte van het bestemmingsvlak waar een bouwhoogte van maximaal 70 m¹ is toegestaan mag het bebouwd oppervlak, voorzover gelegen hoger dan 32 m¹ boven peil, maximaal 1.000 m² bvo bedragen".
 - p. In 4.3.d is "20.530" vervangen door "20.600", is "en/of commerciële voorzieningen" geschrapt, is "69" vervangen door "70" en is "2.633 m² bvo hotel" geschrapt.
 - q. In 4.3.e is "7.580" vervangen door "8.600", is "en/of commerciële voorzieningen" geschrapt en is tussengevoegd "van minimaal 6 m¹ breedte".
 - r. In 4.4. d (4.4.e oud) is na het woord "mag" de zin: "gemeten op 4,5 m¹ boven peil" tussengevoegd, waarbij "met dien verstandeaanwezig is." vervalt.
 - s. In 4.4.2 onder b. is "2" vervangen door "3"
 - t. In 4.5 is toegevoegd een nieuw lid 2: "
"Burgemeester en wethouders zijn in het kader van de verantwoording van het Groepsrisico bevoegd nadere eisen te stellen aan:
a. de situering van bouwwerken
b. de bouwkundige aspecten van bouwwerken
c. de inrichting van terreinen
d. de plaats, de afmeting en inrichting van vluchtroutes en verbindingen"
 - u. In artikel 4.6 is onder 1 (oud a) tussengevoegd: "met uitzondering van deelgebied 4, het bouwperceel tot een hoogte van maximaal 4,50 m¹" en is "de begane grond" vervallen.
 - v. In artikel 4.6. is het oude lid 4.6.1.b vervallen
 - w. In 4.6. is onder 2 (oud c) de tekst vervangen door:
"Burgemeester en wethouders kunnen vrijstelling verlenen van het bepaalde in de leden 4.2.b en 4.3 en toestaan dat de aangegeven verdeling van het programma wordt gewijzigd, mits het in lid 4.2 genoemde aantal woningen niet wordt overschreden, geen strijdigheid optreedt met lid 4.4 en geen overschrijding van de oriëntatiewaarde Groepsrisico (1,7) plaatsvindt";
 - x. In 4.6. zijn de oude leden d, e en f vervallen.
 - y. In 4.6. zijn de nieuwe leden 4 en 5 toegevoegd: Burgemeester en wethouders noodzakelijk is."
 - z. Een nieuw lid 4.7 "wijzigingsbevoegdheid" is toegevoegd:
"Burgemeester en wethouders zijn bevoegd plaatsvindt."
- Artikel 5
 - a. In artikel 5.1.b zijn de woorden "Commerciële" en "kleinschalige" geschrapt.
 - b. In 5.2.1 a is "10.210" vervangen door "10.200", is "370" vervangen door "400", en is tussengevoegd "bestaande uit zakelijke dienstverlening, horeca of detailhandel"
 - c. In 5.2.1.a is toegevoegd "ten aanzien van het parkerenper 100 m² bvo"
 - d. Onder 5.2.1.b is de bestaande tekst vervangen door de volgende nieuwe tekst : "tussen het kruispunt Terheijdensweg – Stationslaan en het bestemmingsvlak GD1 wordt voorzien in een tracé voor openbaar vervoer met een maximale breedte van 25 m¹ , tenzij ten tijde van de vaststelling van het uitwerkingsplan is aangetoond dat met het op de plankaart aangeduide (H)OV-tracé kan worden volstaan."
 - e. In 5.2.2.d is de bestaande tekst vervangen door "het bebouwingspercentage mag niet meer dan 60% bedragen"
 - f. In artikel 5.2.3. is lid a vernummerd tot lid b en is daarin de passage "2" vervangen door "3".
 - g. Artikel 5.2.4. is "In het uitwerkingsplan zal een binnenplanse vrijstellingsbevoegdheid in de parkeerbehoefte wordt voorzien." toegevoegd.
 - h. Artikel 5.4 oud (Wijzigingsbevoegdheid) is volledig geschrapt, waardoor artikel 5.5. thans is henummerd tot artikel 5.4.
 - Artikel 6. "Hoteldoeleinden" is in zijn geheel tussengevoegd.
 - Artikel 7. (oud 6)
 - a. In artikel 7.1 is "d. gastransportleidingen" toegevoegd.
 - b. Onder 7.2 "Beschrijving in hoofdlijnen" is de bestaande tekst geheel vervangen door een nieuwe "Voor het autoverkeervoorzieningen aanwezig."



- c. In 7.3.1 is onder a "ondergrond" vervangen door "onder peil".
- Artikel 8 (oud 7)
 - a. In artikel 8.1 is "g. gastransportleidingen" toegevoegd.
 - b. Onder 8.2. is een geheel nieuwe "Beschrijving in hoofdlijnen" toegevoegd:
"Vooraanwezig"
- Artikel 9 (oud 8)
 - a. In artikel 9.1 zijn tussengevoegd de leden "c, brandweertoegangen", "d.voorzieningen voor openbaar vervoer" en "f. tracé voor kabels en leidingen"
 - b. In artikel 9.3.1 is tussengevoegd na het woord van : "het functioneren van de spoorwegen inclusief de bediening van".
 - c. Aan artikel 9.4 is onder a een nieuw lid tussengevoegd :
"Burgemeester en wethouders kunnen vrijstelling verlenen van het bepaalde in lid 9.2 om de ligging van de op de plankaart aangegeven "brandweertoegang" met maximaal 15 m¹ te verplaatsen indien dat voor een goede inrichting van het plangebied noodzakelijk is"
 - d. In 9.4.b is de verwijzing "8.2" vervangen door "9.3".
- Artikel 10. "Groendoeleinden" is in zijn geheel tussengevoegd.
- Artikel 11 (oud art. 9)
 - a. In artikel 11.1 zijn de woorden "van geluidgevoelige gebouwen" verplaatst naar na het woord "geluidbelasting ", en is het woord "wijkontsluitingswegen" vervangen door "ingevolge de Wet geluidhinder gezoneerde wegen".
 - b. Onder artikel 11.2.1 is de bestaande tekst vervangen door de zin: "Voor het bouwen van gebouwen geldt de volgende bepaling:
Binnen de bestemming Geluidszone mogen geen geluidgevoelige gebouwen worden gebouwd."
 - c. In 11.3 is de verwijzing "9.2" vervangen door "11.2" en is het woord "verkregen" vervangen door "vastgestelde".
 - d. In 11.3 is na het woord "industrieterrein" tussengevoegd ",en/of het railverkeer, en/of het wegverkeer".
 - e. In 11.4.1 is toegevoegd "b. Burgemeester en wethouders verlenen vrijstelling
dringende redenen wordt gerechtvaardigd."
 - f. In 11.4.3 is "maximale ontheffingswaarde" vervangen door "voorkeursgrenswaarde" en is "verkregen" vervangen door "vastgestelde".
 - g. Het oude artikel 9.4.4 "Voorwaarden voor vrijstelling" is geschrapt.
 - h. In 11.5. is de verwijzing "9.4.1." vervangen door "11.4.1."
 - i. In 11.5 is "artikel 59 van de Wet op de Ruimtelijke ordening" vervangen door "artikel 1a Wet op de Economische delicten".
- Artikel 12 (oud 10)
 - a. In artikel 12.2 onder d. is "de parkeergelegenheid en" geschrapt.
 - b. In 12.3 is de verwijzing "13.5.1 "vervangen door "12. 3.a"
 - c. In 12.4. d is de zinsnede "en ten behoeve van zend-, ontvang- en/of sirenemasten" geschrapt,
 - d. In 12.4. e. 1 is toegevoegd "per element".
 - e. In 12.5 onder a is de zinsnede "hoogtehoogte" vervangen door "bouw".
 - f. In 12.5 is "worden gewijzigd" vervangen door "wijzigen".
 - g. Artikel 12.6 Nadere eisen is geschrapt en vervangen door een geheel nieuw artikel "12.6 Overige bepalingen omtrent belemmeringszones".
- Artikel 13 (oud 11)
 - a. In artikel 13.1. is de verwijzing "10.3" vervangen door "12,3"
 - b. In artikel 13.2.2 is twee maal de verwijzing "VIII.1" vervangen door "13.2.1"
 - c. In artikel 13.2.4 is de verwijzing "11.2.1." vervangen door "13.2.1" en de verwijzing "11.2.2." vervangen door "13.2.2."



1. In de bijlage bij de voorschriften is de Bedrijvenlijst vervallen.
2. In de Toelichting zijn gewijzigd:
 1. In paragraaf 2.1 is "de Spoorzone" vervangen door "Via Breda".
 2. In paragraaf 2.1 is "160" vervangen door "200" en is "circa" vervangen door "ruim".
 3. De tussenzin in 2.2.2 ", dat is voor de uitbreiding van de vestingwerken in noordelijke richting in de 17de en 18de eeuw," is geschrapt.
 4. De volzin "Na het opgeven van de vestingstatus in 1867.... van de stad gemaakt worden." is geschrapt.
 5. Aan het eind van paragraaf 3.1.2 Gemeentelijk beleid is de volzin "Het gemeentelijke beleid zoals hier beschreven is voor het gebied nader geconcretiseerd in de structuurvisie Via Breda 2025 (gemeente Breda, 2005)" toegevoegd.
 6. In 3.3 Milieueffectrapportage is "samenhangen met mogelijke gevolgen" vervangen door "consequenties hebben".
 7. In 3.3 Milieueffectrapportage is de volzin "In figuur 1 zijn de hiervoor te doorlopen procedures schematisch weergegeven" geschrapt.
 8. In 3.3 Milieueffectrapportage is de volzin "De gemeente publiceert zowel het MER als het voorontwerp bestemmingsplan in dezelfde periode." geschrapt.
 9. In 3.3 Milieueffectrapportage is de volzin "In figuur 2 is het proces gevisualiseerd dat bij het tot stand komen van dit MER is gevolgd." geschrapt.
 10. Aan het eind van paragraaf 3.3 Milieueffectrapportage is de volzin "Voor de resultaten van het MER en de wijze waarop met die resultaten in dit bestemmingsplan wordt omgegaan wordt verwezen naar paragraaf 5.2" toegevoegd.
 11. In de laatste opsomming van paragraaf 4.1 "De ambitie en de visie" zijn de woorden "versterk", "bevorder", "gebruik" en "verbeter en vernieuw" geschrapt.
 12. In paragraaf 4.2 "De opgave" zijn bij het eerste punt van de opsomming de woorden "in 2025" toegevoegd.
 13. In paragraaf 4.3 "Het programma" zijn in de laatste zin van de tweede alinea de woorden "worden ingeschat" toegevoegd.
 14. Direct na de tabel zijn twee alinea's toegevoegd "Bij het aangegeven schema moet nadrukkelijk in het oog worden gehouden dat worden aan dit schuiven van programma-onderdelen nadere eisen verbonden."
 15. Aan het eind van 4.3.1 Wonen is "580" vervangen door "605".
 16. Bij paragraaf 4.3.3 "Voorzieningen" is de volzin "Dit programma is met name reiziger-gerelateerd." toegevoegd.
 17. In paragraaf 4.3.4 Parkeren zijn in de tweede alinea de zinsnedes "of in de nabijheid van" en "en de nota Parkeer- en stallingsbeleid" geschrapt.
 18. Bij paragraaf 4.3.4 Parkeren is de derde alinea geschrapt en vervangen door "Op basis van het nu voorziene programmaen onbewaakte fietsenstallingsplaatsen zijn.", en zijn in de derde alinea de woorden "in eerste instantie" en "in dit bestemmingsplan" toegevoegd.
 19. In paragraaf 4.4 is "de OV-Terminal" vervangen door "het OV-Terminalcomplex". Ook op andere plaatsen in de toelichting heeft deze vervanging plaats gevonden.
 20. In paragraaf 4.4 laatste zin van de derde alinea, is tussengevoegd het woord "Willemstraat".
 21. In paragraaf 4.4 de laatste alinea is "wordt gezocht" vervangen door "is gevonden".
 22. In 4.4.1 is in de laatste alinea "boven de specifieke profielmaat" vervangen door "boven de basishoogte".
 23. In 4.4.2 is tussengevoegd "(op het terrein van Drie Hoefijzers)".
 24. Na 4.4.2 is tussengevoegd het onderdeel Open ruimte. "Open ruimte De openbare ruimte vormt samen met de afstemming.... een 30 meter breed profiel te geven." Bovendien zijn twee profielen toegevoegd aan de al opgenomen profielen.



25. In het onderdeel Wandvorming en plint, is de volzin "De verkeersafwikkeling van parkeren en bussen vindt hier en in de tussenstraat plaats." geschrapt.
26. Bij het onderdeel Bouwhoogte en massa, is "28" vervangen door "32" en zijn de woorden "beduidend" en "(17 meter versus 30 meter)" geschrapt.
27. Bij het onderdeel Stedelijke accenten is in de tweede alinea de eerste volzin gesplitst in twee volzinnen, is in de tweede alinea "28" vervangen door "32", is in de derde alinea tussengevoegd "(op het terrein van Drie Hoefijzers noord)".
28. De paragraaf 4.4.3 Open ruimte is geschrapt en verplaatst naar 4.4.2.
29. Tussengevoegd is de volledige paragraaf 4.4.5 "Het OV-Terminalcomplex": "Binnen het stationskwartier is het OV-Terminalcomplex ook tijdens de avonduren."
30. In de laatste alinea van 4.4.5 is tweemaal "refentiehoogte" vervangen door "basishoogte".
31. In paragraaf 4.4.6 Ontsluitingsstructuur is de gehele tekst geschrapt en vervangen door "Via een ruit.....in het onderstaande plaatje weergegeven."
32. In de laatste volzin van paragraaf 4.4.8 Functiemix is "een" vervangen door "de" en is "passend" vervangen door "past".
33. In paragraaf 4.5.1 "De gehanteerde planvorm" is de eerste volzin van de tweede alinea "De wijze waarop van twee krachten." geschrapt en vervangen door "Bij het vormgeven van dit bestemmingsplan hebben twee overwegingen een rol gespeeld."
34. In paragraaf 4.5.1 zijn in de tweede alinea tussengevoegd "Dit vindt plaats in van het te ontwikkelen programma." en "in dat kader is voor van geluidsbelasting mogelijk maakt." Geschrapt is de volzin "In dat verband zal sprake zijn van een globale wijze van bestemmen."
35. Aan paragraaf 4.5.1 is toegevoegd de derde alinea "De vormgeving van het bestemmingsplan op deze specifieke functies."
36. In paragraaf 4.5.2 "Overige sturingsinstrumenten" is de bestaande tekst "Het bestemmingsplan kan naar zijn aard van het bestemmingsplan." geschrapt en vervangen door "De ontwikkeling van het Stationskwartiereen optimale sturing op het bouwproces."
37. In paragraaf 4.5.3 is in het onderdeel Gemengde doeleinden 1 de tussenzin "(in de brede zin des woords)" geschrapt.
38. In paragraaf 4.5.3 zijn in onderdeel "Gemengde doeleinden 2" in de eerste alinea de volzinnen "Het College is daarom bevoegd en de Stationslaan." geschrapt en vervangen door "Gezien de lange realisatietermijn de middenzone van het Stationskwartier."
39. In paragraaf 4.5.3 is in het onderdeel "Gemengde doeleinden 2" de alinea "In de Voorschriften zijn 'principe doorsnedes' opgenomenrechtzeker en toetsbaar instrument." geschrapt en vervangen door "In de Voorschriften zijn als ten aanzien van de maximale bouwhoogtes."
40. In paragraaf 4.5.3 is in het onderdeel "Gemengde Doeleinden 3, uit te werken" het woord "najaar 2006" vervangen door "voorjaar 2007" en is de laatste volzin "Een eventuele vergrotingwordt opgevangen." geschrapt.
41. In paragraaf 4.5.3 is het volledige onderdeel "Hoteldoeleinden" tussengevoegd.
42. In paragraaf 4.5.3 is in het onderdeel "Verkeerdoeleinden" toegevoegd "Binnen deze bestemming zijnplanperiode ongewijzigd (2 rijbanen per richting)."
43. In paragraaf 4.5.3 is in het onderdeel "Verkeers- en verblijfsdoeleinden" toegevoegd "Gezien het feit dat voor.....op grond van de Wet Geluidhinder niet-gezoneerd."
44. In paragraaf 4.5.3 is het volledige onderdeel "Groendoeleinden" tussengevoegd.
45. In paragraaf 4.5.3 zijn bij de opsomming van de aanduidingen twee lemma's toegevoegd " 5. Tussen de Stationslaan en de Kievitstraat een leidingenstrook aangegeven."
46. In paragraaf 5.1 ad 3 is "200.000 m2 op 17 ha" veranderd in "210.000 m2 gerealiseerd op een terrein van ruim 16 ha",



47. In paragraaf 5.2 is de tekst onder "Variant Stationslaan verlegd" gewijzigd en vervangen door "Dit is eenSpoorzone"
48. In paragraaf 5.2 is in de opsomming bij punt 8. geschrapt "Vanuit het Meest Milieuvriendelijke Alternatief wordtop de energie huishouding."
49. In paragraaf 5.3 Geluid is de eerste alinea geschrapt en vervangen door " Geluid is een van de factoren en andere geluidsgevoelige bestemmingen."
50. De tekst van paragraaf 5.3.1 Wegverkeerslawaaï is geschrapt en vervangen door "Nieuwe geplande gevoelige bestemmingen d.d. 14 februari 2007."
51. De tekst van paragraaf 5.3.2 Spoorweglawaaï is geschrapt en vervangen door "De nieuwe geplande gevoelige bestemmingen d.d. 14 februari 2007."
52. De tekst van paragraaf 5.3.3 "Industrielawaaï" is geschrapt en vervangen door "In Breda is een gezoneerd bedrijventerrein aanwezig voor een concreet bouwplan."
53. De laatste twee volzinnen van paragraaf 5.4. "Bodem" : "Voor het grootste deel van de bodemverontreiniging..... al plaats gevonden. " zijn geschrapt en vervangen door " Voor een deel van het terrein waarvan de gemeente Breda eigenaar is, heeft inmiddels een bodemsanering plaats gevonden."
54. In paragraaf 5.5 Geur is de derde alinea geschrapt en vervangen door "Nieuw onderzoek dat in het kader van over het algemeen hoger."
55. In paragraaf 5.7 "Externe veiligheid" is in de 2^e alinea onder tabel 4. de tekst "Met dit alles ...gedaald." vervangen door "Met dit alles ...noemen", en is op onderdeel "beheersbaarheid / bestrijdbaarheid" de zin "Verder is er in de stedenbouwkundige opzet....zelfredzaam" vervangen door "Verder biedt zelfredzaam".
56. In paragraaf 5.7 "Externe veiligheid" zijn aan het eind van het onderdeel "Verantwoording Groepsrisico" toegevoegd de volzinnen "In de Voorschriften zijn de ruimtelijk relevante elementen met betrekking tot bouwkundige aspecten." De illustraties zijn geschrapt.
57. In de tweede alinea van paragraaf 5.8 "Water" is tweemaal de "XX% (XXha.)" geschrapt.
58. In de eerste alinea van paragraaf 5.9 "Ecologie, Flora en Faunatoets" zijn de woorden "in hun vrije tijd" geschrapt, en is de zin onder 3 "Zal leiden tot...bodems" vervangen door een nieuwe zin "beperkt zal blijven bieden."
59. De paragraaf 5.10 Bedrijven is volledig geschrapt.
60. In paragraaf 6.1 is een kaartje toegevoegd.
61. In paragraaf 6.3 is in de tabel met het programma de omvang van commercie/voorzieningen verhoogt van "11.100" naar "11.300" en het aantal woningen van "495" naar "605".
62. In paragraaf 6.6 is "Masterplan Centraal Breda" vervangen door "bestemmingsplan Stationskwartier."
63. In de bijlage bij de toelichting zijn het akoestisch rapport en het luchtkwaliteitsrapport toegevoegd;

3. De verantwoording overschrijding orientatiewaarde Groepsrisico (GR) ten aanzien van de Externe Veiligheid ex artikel 13 van het Besluit Externe Veiligheid Inrichtingen vast te stellen.

4. Het bestemmingsplan "Stationskwartier" vast te stellen zoals dit bestemmingsplan als ontwerp ter inzage heeft gelegen en met in acht-neming van de punten onder 2, 3, 4, 5 en 6.

Aldus besloten in zijn openbare vergadering van 10 mei 2007

, voorzitter.

, griffier.



Betreft:

Voorstel tot vaststelling van het bestemmingsplan Stationskwartier.

Inleiding

Het plangebied Stationskwartier maakt onderdeel uit van het grotere ontwikkelingsgebied Spoorzone. Voor dit gebied is in 2005 de "Structuurvisie Via Breda Spoorzone 2025" door de raad vastgesteld. Naast het Stationskwartier beslaat dit ook de bedrijventerreinen rond de Belcrumhaven (het nieuwe Havenkwartier), bedrijventerreinen in Emer zuid (de nieuwe Zoete Inval) en het terrein van de voormalige Interbrew-brouwerij (het nieuwe Drie Hoefijzers). Voor het gebied Stationskwartier was al in 2003 het Masterplan Centraal Breda opgesteld en ter toetsing aan het Rijk aangeboden. Voor het Drie Hoefijzers-terrein is de planvorming inmiddels zover dat een voorontwerp-bestemmingsplan in de inspraak is gebracht.

Op basis van de genoemde documenten is in november 2005 voor het gebied Stationskwartier een voorontwerp-bestemmingsplan in de inspraak gebracht. Het bestemmingsplan is er op gericht juridische kaders te stellen voor de diverse bouwactiviteiten in het plangebied. De toentertijd ingekomen inspraakreacties, alsmede de reacties van de overleginstanties hebben vervolgens geleid tot diverse grotere en kleinere aanpassingen in het plan.

Als vervolg op dit voorontwerp heeft in november 2006 een ontwerp van een bestemmingsplan ter inzage gelegen. Ook op dit ontwerp zijn door omwonenden en andere belanghebbenden zienswijzen (bezwaren) ingebracht.

Het bestemmingsplan is niet het enige instrument om de ontwikkeling van het Stationskwartier in goede banen te leiden.

Voor het gebied is tevens een Beeldkwaliteitsplan (gericht op de te ontwikkelen bebouwing en na vaststelling door de raad juridisch verankerd als onderdeel van de Welstandsnota) opgesteld. Momenteel wordt ook gewerkt aan het opstellen van een Buitenruimteplan dat zich richt op de inrichting van de openbare ruimte. Ten aanzien van de afwikkeling van het verkeer wordt uw raad, in samenhang met dit bestemmingsplan, een Bereikbaarheidsplan en een Faseringsplan aangeboden. Ook het ontwerp voor de OV-Terminal is nu zover dat een Definitief Ontwerp op korte termijn aan uw raad kan worden aangeboden.

In het onderhavige bestemmingsplan is in de toelichting tevens de planologische vertaling van het Milieueffectrapport Spoorzone opgenomen. Het betreft het eerste ruimtelijke plan op basis van deze MER. Het planologisch kader hiervoor op basis van het MER is door het college op 11 oktober 2005 aan de raad aangeboden en aanvaard door uw raad op 10 november 2005.

Voorstel

Te besluiten tot aanvaarding van de overschrijding van de oriënterende waarde Groepsrisico.

Te besluiten tot vaststelling van het bestemmingsplan "Stationskwartier" overeenkomstig het bij dit besluit behorende concept-raadsbesluit.

Motivering/Toelichting

Procedure.

Het ontwerp van het bestemmingsplan "Stationskwartier" heeft van 16 november 2005 tot en met 27 december 2005 voor eenieder ter inzage gelegen. Tegen de ontwerp van het bestemmingsplan zijn schriftelijke zienswijzen kenbaar gemaakt door:

1. NV Nederlandse Gasunie, Postbus 444, 2740 AK WADDINXVEEN
2. VROM Inspectie, Postbus 850, 5600 AW EINDHOVEN

Mij bekend,
hoofd bureau

mr. Th.B.C.M. Berenschot



behoort bij besluit van Gedeputeerde
Staten van Noord-Brabant van 18 DEC. 2007
1303203

3. De heer/mevrouw Kooter, Terheijdenseweg 180, Fam. Rijnbout, Terheijdenseweg 13, K. van Gerven en E. van Tilborg, Terheijdenseweg 11, A. de Kruij, Terheijdenseweg 35, K. Weterings, Terheijdenseweg 9, D. Meijvis en M. Raas, Terheijdenseweg 31, P. Döll, Terheijdenseweg 7, V. Braun, Terheijdenseweg 21, M.P.M. Koenraadt, Terheijdenseweg 130, H.J. van Emmerik, Terheijdenseweg 21, A.P.M. Hopstaken, Terheijdenseweg 19, E. Poullisse, Terheijdenseweg 17, E. van de Blaak, Terheijdenseweg 104, C.J.A. Boot, Terheijdenseweg 15, J. van Dorst-Vermeulen, Terheijdenseweg 92, C.P.M. van Bakel, Terheijdenseweg 102, M.H. Stoop, Terheijdenseweg 134, E. Honkoop en L. Wienen, Terheijdenseweg 88, D.M.F. Trautwein, Terheijdenseweg 82, de heer/mevrouw Willems, Terheijdenseweg 126, de heer/mevrouw Schmidt, Terheijdenseweg 95, G. Vermeulen, Terheijdenseweg 124, Basisschool de Spoorzoeker (de heer P.C.M. Scheepers) Past. Pottersplein 2, J. Vos, Terheijdenseweg 118, Fam. Van der Ploeg, Terheijdenseweg 93, J.C. Krijnen, Terheijdenseweg 166, B.M. van de Klundert, Terheijdenseweg 132, P. Vermunt, Past. Pottersplein 48, R.A.C.M. Verschuren en G. van Ginneken, Terheijdenseweg 77, H. Hanssen, Terheijdenseweg 162, Th.H.M. Friebeel en J.A. Versteegen, Terheijdenseweg 156, E.W. van der Mast, Terheijdenseweg 73, Fam. Van Duuren, Terheijdenseweg 63, Familie Pannings, Terheijdenseweg 154, M.W. Hermans-de Jongh, Terheijdenseweg 152, F.A. Wijvering, Terheijdenseweg 61, M. de Kort en M.J. de Kort, Terheijdenseweg 59, A. Koster, Past. Pottersplein 77, A. Bennen, Terheijdenseweg 146, J.G.M. van Elewout, Terheijdenseweg 176, de heer en mevrouw Figlarek, Terheijdenseweg 57, W.E. Verhagen, Past. Pottersplein 10/13, R.T.M. de Bont, Terheijdenseweg 144, M.A.M. Rijks en H.F.Y. van Eck, Terheijdenseweg 170, C. Siemons, Terheijdenseweg 142, Familie Van Campen, Terheijdenseweg 37, Familie Cleiren –Dokman, Terheijdenseweg 85, C.G. van Duuren, Terheijdenseweg 136, R.E. van Wijk, Terheijdenseweg 116, de heer/mevrouw Van Haagen-De Kraker, Terheijdenseweg 114, H.J. de Peijper, Terheijdenseweg 106, Familie Soffers, Terheijdenseweg 112 en A. de Nijs-Jobse, Terheijdenseweg 108
4. ProRail, Moreelsepark 3, 3511 EP UTRECHT
5. Brabantse Milieufederatie, Postbus 591, 5000 AN TILBURG
6. De heer R. Lips en mevrouw F. Lips-Wareman, Speelhuyslaan 52, 4815 CG BREDA
7. Fokkema VOF, Speelhuyslaan 39, 4815 CB BREDA
8. NS Vastgoed, Juridische Zaken, Postbus 2319, 3500 GH UTRECHT
9. De heer A. van Vugt en mevrouw B. van der Weegen, Kievitstraat 22, 4815 GB BREDA
10. CSM Suiker BV, p/a Van Doorne Advocaten, Postbus 75265, 1070 AG AMSTERDAM
11. C.M.J. Clement en A.A. Harks, Kalkoenstraat 10, 4815 GK BREDA
12. Dhr. A.P.J. van der Linden en mevrouw J.C.R.M. van der Linden-Franken, Speelhuyslaan 42, 4815 CG BREDA
13. Dhr. J.A.J.M. Janssen en mevrouw M.M.A. Janssen- van Gorkom, Speelhuyslaan 40, 4815 CG BREDA
14. J.G. Wennekers, Speelhuyslaan 36, 4815 CE BREDA
15. Familie Bierman-Melissen, Speelhuyslaan 44, 4815 CG BREDA
16. Familie Huybregts, Speelhuyslaan 48, 4815 CG BREDA
17. P.J. Hagenaars, Speelhuyslaan 38, 4815 CG BREDA
18. Familie Knitel, Speelhuyslaan 46, 4815 CG BREDA
19. E. Stekete, Speelhuyslaan 23, 4815 CA BREDA
20. J.P. Baljé, Speelhuyslaan 21, 4815 CA BREDA
21. Familie van de Worp, Speelhuyslaan 27, 4815 CA BREDA
22. Familie Potters, Nachtegaalstraat 2, 4815 EB BREDA
23. Mevrouw J. Lagas, Speelhuyslaan 25, 4815 CA BREDA
24. De heer P. Rijswijk, Speelhuyslaan 54, 4815 CG BREDA
25. J.D.J.A. Maanders, Speelhuyslaan 50, 4815 CG BREDA
26. Mevrouw H. Elsen, Kievitstraat 36, 4815 GC BREDA, en mevrouw A. Vervaart en de heer H. Barten, Kievitstraat 40, 4815 GC BREDA
27. Wijkraad Stichting Actie Comité Belcrum, p/a Kwartelstraat 31, 4815 GG BREDA
28. H. van de Worp, Speelhuyslaan 27, 4815 CA BREDA, en mevrouw E. Mommersteeg, Speelhuyslaan 29-29a, 4815 CA BREDA
29. De heer J. Sluis en mevrouw L. Sluis-van Dongen, Speelhuysplein 5, 4815 CK BREDA
30. De heer H. van der Sanden en mevrouw A. van der Sanden-Hofman, Speelhuysplein 11, 4815 CK BREDA
31. De heer W. de With en mevrouw L. Buitink, Kievitstraat 28, 4815 GB BREDA, en de heer H. Kwisthout, Kievitstraat 30, 4815 GB BREDA



32. J.K.M. Poell en M.E.A.J. Peeters, Kwartelstraat 31, 4815 GG BREDA
33. I.A. Steverink, namens de Vereniging van Eigenaars Emmastraat - Stationsplein, Baronielaan 146, 4818 RE BREDA
34. P.L. Maramis en R. Goossens, Speelhuisplein 7, 4815 CK BREDA
35. E.B. den Heijer en S.C.J. Janssens, Speelhuisplein 9, 4815 CK BREDA
36. Stichting Stationskwartier, Postbus 7084, 4800 GB BREDA
37. P.H.J. van der Meer, Terheijdenseweg 5, 4815 BD BREDA
38. B. van den Muijsenberg - van de Leur, Oude Terheijdenseweg 76, 4815 CP BREDA
39. H. van den Muijsenberg, Oude Terheijdenseweg 76, 4815 CP BREDA
40. A. van Beek, Terheijdenseweg 148, 4816 AB BREDA

De zienswijzen zijn tijdig ingediend en derhalve ontvankelijk.

Beoordeling zienswijzen

De ingekomen zienswijzen worden hierna verkort weergegeven en van een beoordeling en een conclusie voorzien. Daar waar zienswijzen zijn ingediend van nagenoeg dezelfde strekking zijn deze tegelijkertijd behandeld. Het is mogelijk dat bij de zienswijzen niet alle afzonderlijke onderdelen in dit raadsvoorstel zijn benoemd en behandeld. Bij de totale beoordeling zijn deze echter wel meegenomen.

ALGEMEEN

In de diverse zienswijzen is een aantal onderwerpen door verschillende personen en instanties aan de orde gesteld. Deze onderwerpen wordt allereerst behandeld. Het betreft het ontbreken van een Bereikbaarheidsvisie en de daaraan gekoppelde milieu-onderzoeken (met name lucht en geluid), de vormgeving van de aansluiting Terheijdenseweg – Stationlaan, de bestemming van de groenstrook aan de Kievitstraat – Kwartelstraat, de omvang van de voorgestelde bebouwing aan de noordzijde Stationslaan, de noord-zuid verbinding onder de OV-Terminal en het ontbreken van parkeernormen in het bestemmingsplan.

Voorafgaand aan de beoordeling van de diverse zienswijzen wordt onderstaand allereerst ingegaan op deze genoemde onderwerpen.

Aansluitend zal worden ingegaan op de ambtelijke aanpassingen. Deze ambtelijke aanpassingen zijn onder te verdelen in een drietal niveaus. Het eerste niveau betreft taal- en tiepfouten; deze aanpassingen worden niet verder aangegeven. Het tweede niveau betreft verbeteringen in de formulering van teksten en zinnen; deze aanpassingen zijn in een verzamelstaat opgenomen. Het derde niveau betreft wijzigingen in de opzet en vormgeving van het bestemmingsplan; over deze punten wordt expliciete besluitvorming gevraagd.

1. De Bereikbaarheidsvisie

Met het vaststellen van de Structuurvisie Spoorzone 2025 is de hoofdstructuur ter ontsluiting van de spoorzone vastgelegd. In de MER Via Breda zijn diverse verkeersvarianten nader onderzocht op milieueffecten. Daarbij zijn ook optimalisatie maatregelen voorgesteld die nu in het kader van de bereikbaarheidsvisie verder zijn uitgewerkt.

Deze Structuurvisie en de MER bieden voldoende informatie om dit bestemmingsplan op te baseren. De Belcrum-variant is zodanig doorgerekend dat hij te vergelijken is met de andere varianten. In de bereikbaarheidsvisie wordt hier nader op ingegaan.

De vormgeving van de aansluiting Terheijdenseweg – Stationlaan

In de Bereikbaarheidsvisie wordt de eindsituatie geschetst : het verlengen van de Stationslaan tot aan de Doornboslaan en het verbreken van de aansluiting van de Terheijdenseweg op de Stationslaan. Deze situatie wordt bereikt in 2025. Op dat moment zijn de terreinen Stationskwartier, Drie Hoefijzers, Havenkwartier en Zoete Inval volledig ontwikkeld met woningen, kantoren en ander stedelijke functies. Op dat moment pas zal de maximale verkeersbelasting bereikt worden.

Het verbreken van de aansluiting van de Terheijdenseweg op de Stationslaan ("knip" Terheijdenseweg) is daarom niet eerder aan de orde dan 1) het moment dat deze maximale verkeersbelasting bereikt zal zijn, 2) er een goede inrichting is op de Doornboslaan 3) en de Stationslaan doorgetrokken kan worden tot aan de Doornboslaan. Dit moment zal rond 2020 à 2025 bereikt zijn

Bovendien moet opgemerkt worden dat het afsluiten van wegen een uiterste maatregel is, die slechts wordt genomen indien er sprake is van een onhoudbare situatie. Daarvan is nu geen sprake.

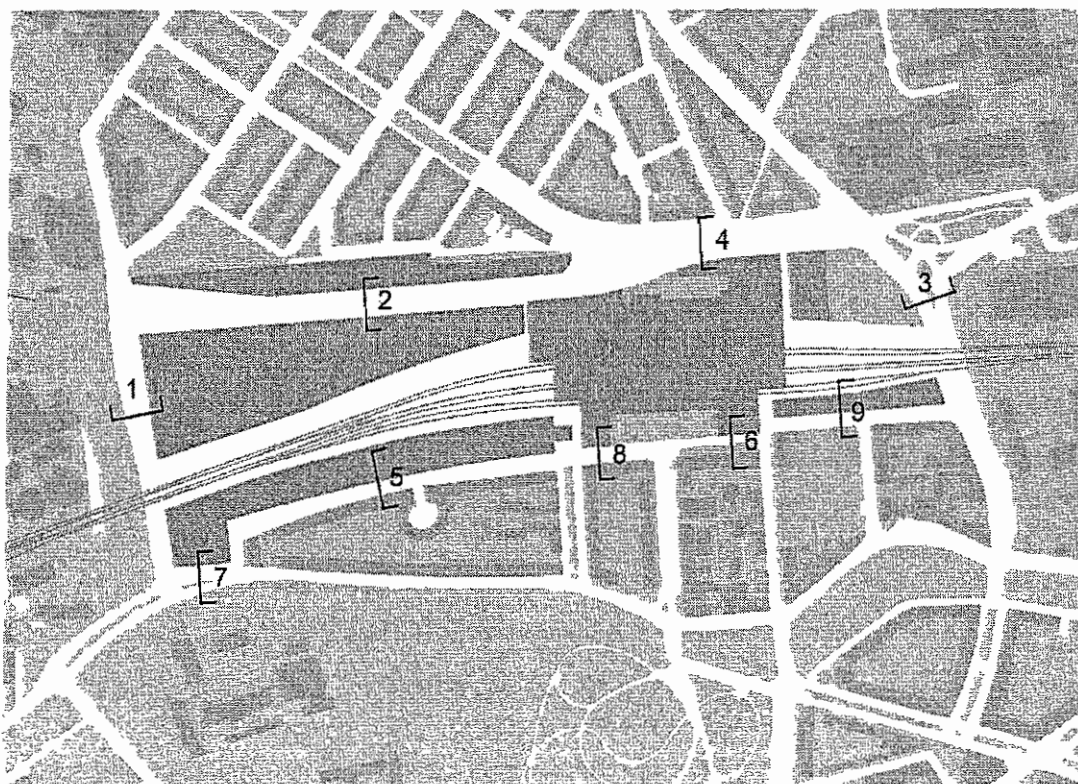


Op dit moment is een faseringsplan in voorbereiding ten behoeve van de uitvoering van de benodigde infrastructuur ter ontsluiting van de Spoorzone. Het faseringsplan maakt geen keuze uit varianten, maar gaat over de volgorde van aanleg van een gekozen variant. Hierbij wordt o.a. rekening gehouden met de volgorde van de ontwikkelingen van het vastgoed en de daaruit volgende ontwikkelingen in het verkeersaanbod. Het voorliggende bestemmingsplan blokkeert geen verkeersvarianten of kruispuntvarianten. Gezien de aard van dit faseringsplan wordt het niet in de inspraak gebracht.

In de uitgevoerde MER Via Breda zijn verschillende verkeersmodellen onderzocht. Zo zijn in beeld gebracht het Voorkeursalternatief uit de Structuurvisie Spoorzone (de Stationslaan zonder slinger) en het Verkeersvariant Spoorzone (de Stationslaan met slinger).

In het MER wordt aangegeven dat de Verkeersvariant Spoorzone ten aanzien van geluid slechter is dan het Voorkeursalternatief, maar dat met maatregelen gezorgd kan worden minder overlast en een aangenaam woonklimaat. Vergeleken met de huidige situatie wordt de geluidsbelasting zelfs minder.

De intensiteiten uit de verkeersmodellen en de huidige situatie zijn in onderstaande tabel weergegeven. Intensiteiten in motorvoertuigen per etmaal (mvt/etm)



	Huidig	Voorkeursalternatief 2020	Verkeersvariant Spoorzone 2020	Optimalisatieslag
1. Belcrumweg Voorst tot Voorst- straat-Academiesingel	16.400	7.700	4.000	7.100
2. Stationslaan Belcrumweg - Speelhuisplein	0	14.600	6.600	14.100
3. Terheijdenstraat C. Huygenstraat - Ceresstraat	13.200	9.600	3.400	3.900
4. Speelhuisplein Terheijdenseweg - Vinkstraat	8.100	2.500	2.000	2.000
5. Spoorstraat Academiesingel -	1.700	1.600	1.600	1.600



<i>Emmastr</i>				
6.Stationsplein zuid Willemstr - M. Verhofstr	5.000	1.100	2.000	1.100
7.Academiesingel Spoorstraat-Emmastraat	15.500	9.700	14.600	11.300
8. Stationsplein zuid Willemstraat - Emmastraat	2.000	1.100	2.000	1.100
9. Stationsweg M.v.Coehoornstraat - M. Verhoffstraat.	400	600	600	600

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

Op de Stationslaan na, worden alle wegen in de directe omgeving van het Stationskwartier rustiger. De Stationslaan heeft dan ook als functie het ontsluiten van de gehele Spoorzone, dus niet alleen het station. Daarnaast neemt deze ook voor een deel het verkeer over dat in de huidige situatie gebruik maakt van de Speelhuuslaan en de Terheijdensweg, maar geen bestemming heeft in de Belcrum of Stationskwartier. De 8000 mvt/etmaal op de Speelhuuslaan/Speelhuusplein worden bij ongewijzigd beleid in 2020 zo'n 10 à 11.000 mvt/etmaal. In elke ontsluitingsvariant wordt deze straat een woonstraat met een minimaal aantal motorvoertuigen.

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

De Belcrum-variant is zodanig doorgerekend dat hij te vergelijken is met de andere varianten. In de bereikbaarheidsvisie wordt hier nader op ingegaan.

2. De milieuaspecten

m.e.r-procedure:

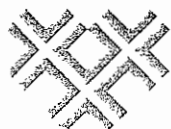
Op grond van de Wet milieubeheer is voor het project Via Breda de procedure van de milieueffectrapportage (m.e.r.) te worden doorlopen nu deze activiteit betrekking heeft op een *aaneengesloten* gebied én 4.000 woningen of meer omvat binnen de bebouwde kom (zie het Besluit milieueffectrapportage, onderdeel C, activiteit 11 "Bouw van woningen"). Daarmee zijn de gevolgen voor het milieu van de beoogde transformatie van de Spoorzone in beeld gebracht en is aan de burgers de gelegenheid geboden hierop hun reactie te geven.

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

In het MER is aandacht besteed aan de bepalende en richtinggevende keuzes ten aanzien van de milieuaspecten leef- en woonmilieu (bijvoorbeeld externe veiligheid, geluid, geur en luchtkwaliteit), bodem, water en natuur, verkeer en vervoer en landschap. Bij het opstellen van het bestemmingsplan Stationskwartier is rekening gehouden met de bij de m.e.r.-procedure in kaart gebrachte milieugevolgen van het transformeren van de Spoorzone. Een en ander is uitvoerig beschreven in paragraaf 5.2 van de plantoelichting, in het onderstaande worden de twee belangrijkste aspecten, luchtkwaliteit en geluid, toegelicht:

Luchtkwaliteit

Luchtverontreiniging is een wijdverbreid probleem, dat zich niet alleen binnen de gemeente Breda voordoet, maar ook op provinciaal, landelijk en Europees niveau speelt. Het beste bewijs hiervan is dat de luchtkwaliteit binnen Breda momenteel niet overal voldoet aan de normen, maar dat dit voor een groot deel te wijten is aan de hoge achtergrondconcentratie. Overigens blijkt uit het eerdergenoemde KEMA luchtkwaliteitsonderzoek voor de Spoorzone Breda dat wordt voldaan aan de in het Besluit Luchtkwaliteit 2005 opgenomen grenswaarden. Verder moet worden opgemerkt dat in zijn algemeenheid geldt dat de luchtkwaliteit in de afgelopen decennia aanzienlijk schoner is geworden, maar dat helaas nog niet overal wordt voldaan aan de in het Besluit luchtkwaliteit 2005 opgenomen grenswaarden.



Steeds duidelijker wordt dat vooral bronmaatregelen kunnen bijdragen aan het terugdringen van luchtverontreiniging, maar dat het nemen van bronmaatregelen vooral ligt bij het Rijk en Europa. Om die reden is de gemeente Breda actief op provinciaal, landelijk en zelfs Europees niveau voor het verbeteren van de luchtkwaliteit, maar Breda wil zelf ook haar steentje bijdragen. In het Luchtkwaliteitsplan 2006-2009 (vastgesteld door Burgemeester en Wethouders op 17 januari 2006) wordt dan ook een pakket van maatregelen voorgesteld, waarbij onder andere een schoon gemeentelijke wagenpark, schoon openbaar vervoer, milieuzonering, verkeersdoorstroming, fietsmaatregelen en vervoersmanagement speerpunten zijn. De belangrijkste lokale bron van luchtverontreiniging is het verkeer, waar een groot deel van de voorgestelde maatregelen betrekking op heeft.

Gezien het bovenstaande heeft het niet veel zin om een luchtkwaliteitsplan voor het Stationskwartier op te stellen. Dit neemt echter niet weg dat bij bijvoorbeeld het bereikbaarheidsplan en het inrichten van de kruising Stationslaan / Terheijdenseweg nadrukkelijk wordt gekeken naar verkeersdoorstroming en –afwikkeling.

De Regeling saldering luchtkwaliteit 2005 (op 17 maart 2006 in werking getreden) werkt de regels voor saldering uit het Besluit luchtkwaliteit 2005 uit, waarbij saldering de mogelijkheid is om ruimtelijke plannen uit te voeren in gebieden waar te veel fijn stof en stikstofdioxide in de lucht zit. Het gaat daarbij ook om plannen die de luchtkwaliteit ter plekke iets kunnen verslechteren, maar in een groter gebied per saldo verbeteren. In deze regeling is in artikel 7 opgenomen dat als er geen overschrijding is van de grenswaarde, er als gevolg van de uitoefening van de bevoegdheid een kleine verslechtering van de luchtkwaliteit op mag treden, zolang dit niet leidt tot overschrijding van de grenswaarde op de realisatiedatum. In de situatie waar al sprake is van een overschrijding mogen bestuursorganen hun bevoegdheden uitoefenen als de luchtkwaliteit als gevolg van de uitoefening van die bevoegdheid per saldo verbetert of tenminste gelijk blijft.

Gezien het feit dat in het MER Spoorzone werd geconcludeerd dat er op het gebied van Luchtkwaliteit binnen het plangebied Spoorzone mogelijk overschrijdingen van de grenswaarden waren, is in 2006 aanvullend onderzoek verricht naar de luchtkwaliteit binnen het plangebied Spoorzone (inclusief deelgebied Stationskwartier). Dit luchtkwaliteitsonderzoek¹ is uitgevoerd door het landelijke bekende en goed aangeschreven bureau KEMA. Bij het berekenen van de luchtkwaliteit is gebruik gemaakt van het verspreidingsmodel STACKS, dat door KEMA geschikt is gemaakt voor het doorrekenen van verkeerswegen en dat door het RIVM is goedgekeurd. In de brochure "Stappenplan toepassing Besluit luchtkwaliteit 2005" van het ministerie van VROM wordt onder andere naar dit berekeningsmodel verwezen. Verder is er door KEMA gebruik gemaakt van het "Onderzoeksprotocol Luchtkwaliteitsonderzoek Breda, versie 1.2 d.d. 14 april 2006".

In de rapportage zijn voor verschillende verkeersvarianten, die ook in het MER Spoorzone zijn berekend, de luchtkwaliteit in beeld gebracht. Het gaat hierbij om de varianten:

- huidige situatie (2005);
- autonome ontwikkeling 2010 en 2020;
- voorkeursalternatief in 2010;
- voorkeursalternatief in 2020;
- verkeersvariant Spoorzone (knip 1) in 2020;
- verkeersvariant met knip in de Stationslaan (knip 2) in 2020.

Voor alle berekende verkeersvarianten geldt dat de resultaten onder de wettelijke grenswaarden liggen, waardoor er geen gebruik van de salderingsmethodiek hoeft te worden gemaakt.

Voor de volledigheid wordt nog opgemerkt dat voor een optimalisatie van de verkeerssituatie binnen de Spoorzone Breda door KEMA een aanvullend luchtkwaliteitsonderzoek² is uitgevoerd. Hierbij is voor nog een tweetal verkeersvarianten de luchtkwaliteit in beeld gebracht. Het gaat hierbij om de varianten:

- verkeersvariant waarbij de Speelhuislان niet aansluit op de Terheijdenseweg, de Terheijdenstraat (t.h.v. het spoorwegviaduct) is geknipt en de Stationslaan ten oosten van CS is geknipt.
 - Verkeersvariant waarbij de Speelhuislان niet aansluit op de Terheijdenseweg, de Terheijdenseweg is geknipt tussen de Speelhuislان en Stationslaan en de Stationslaan ten oosten van CS is geknipt.
- Ook bij deze varianten geldt dat de resultaten onder de wettelijke grenswaarden liggen.

¹ Rapportage "Luchtkwaliteit Breda Spoorzone", kenmerk 30630201-TOS/MEC 06-9396 d.d. 5 juli 2006

² Rapportage "Aanvullende berekeningen luchtkwaliteit 'Spoorzone Breda' Belcrumvarianten, toetsjaar 2020", kenmerk 50620017-TOS-MEC-06-8880 d.d. december 2006



Geluid, wegverkeerslawaaï

Voor geluid is door TNO in 2001 een inventarisatie³ van de toenmalige milieusituatie (peiljaar 2000) uitgevoerd. Voor het wegverkeerslawaaï blijkt hieruit dat in de huidige situatie ter plaatse van de bestaande woningen langs de Speelhuislaan, het Speelhuisplein, de Spoorstraat en de Stationsweg het geluidniveau varieert tussen de 60 en 65 dB.

In het MER Spoorzone⁴ zijn verschillende verkeersvarianten berekend, waaruit bleek dat bij elke variant de geluidbelasting op de bestaande woningen langs de Speelhuislaan, het Speelhuisplein, de Spoorstraat en de Stationsweg aanzienlijk verbetert.

Omdat in het MER Spoorzone een aantal aanbevelingen is gedaan voor het verbeteren van de geluidssituatie, het feit dat er een aantal planwijzigingen is doorgevoerd en het verzoek om een optimalisatie van de verkeerssituatie binnen de Spoorzone Breda te bekijken, is aanvullend akoestisch onderzoek⁵ uitgevoerd. Voor de modellering van het geluidsmodel heeft als basis het Beeldkwaliteitsplan Stationskwartier (gebaseerd op het stedenbouwkundig ontwerp uit het Masterplan Centraal Breda d.d. mei 2003) gediend. De prognoses verkeersintensiteiten 2020 voor het Stationskwartier te Breda zijn aangeleverd door de afdeling Verkeer van de gemeente Breda en zijn ook gebruikt bij het opstellen van het MER Spoorzone Breda d.d. oktober 2005. Bij het aanvullend akoestisch onderzoek is naast de huidige (geluid)situatie (peiljaar 2007) voor een aantal verkeersvarianten de geluidssituatie nauwkeurig in beeld gebracht. Dat voor een aantal verkeersvarianten de geluidssituatie in beeld is gebracht, komt omdat over de definitieve verkeersoplossing voor de kruising Terheijdensweg / Stationslaan nog geen besluit is genomen. Alle varianten die zijn onderzocht passen overigens binnen de in het bestemmingsplan en op de plankaart aangegeven bestemmingen Verkeersdoeleinden en/of Verkeers- en verblijfsdoeleinden. De belangrijkste conclusies uit het aanvullend akoestisch onderzoek zijn dat in vergelijking met de huidige situatie:

- de geluidssituatie ter plaatse van de bestaande woningen langs de Speelhuislaan/Speelhuisplein aanzienlijk verbetert (variërend van 5 tot 10 dB);
- de geluidssituatie ter plaatse van de bestaande woningen langs de Spoorstraat en Stationsweg aanzienlijk verbetert (variërend van 6 tot 9 dB);
- de geluidssituatie ter plaatse van de nieuw te bouwen woningen binnen het plangebied Stationskwartier varieert tussen 54 en 63 dB. Deze woningen zijn gelegen binnen de dubbelbestemming Geluidszone (artikel 11). In dit artikel is aangegeven dat geluidgevoelige bestemmingen, zoals woningen, niet mogen worden gerealiseerd, tenzij middels akoestisch onderzoek is aangetoond dat voldaan kan worden aan de geldende voorkeursgrenswaarden, dan wel een verkregen Hogere Waarde. Gezien de bovenstaande conclusie kan worden aangenomen dat aan deze voorwaarden kan worden voldaan. Vanuit de Wet geluidhinder bedraagt de hoogst toelaatbare gevelbelasting met ontheffing bij wegverkeerslawaaï 65 dB(A). Uit de akoestische onderzoeken blijkt dat deze waarde nergens wordt overschreden. Het is zelfs zo dat door de ontwikkeling van het Stationskwartier de gevelbelastingen van de bestaande woningen ten gevolge van het wegverkeerslawaaï dalen, waarmee een altijd gehanteerd uitgangspunt "een verbeterende milieusituatie door de ontwikkeling van de Spoorzone Breda" wordt bevestigd.

Geluid, spoorverkeerslawaaï

Uit de TNO-inventarisatie naar de toenmalige milieusituatie blijkt voor het spoorweglawaaï dat in de huidige situatie ter plaatse van de bestaande woningen langs de Speelhuislaan, het Speelhuisplein en de Stationsweg het geluidniveau varieert tussen 60 en 65 dB, terwijl ter plaatse van de bestaande woningen langs de Spoorstraat een geluidniveau van boven de 70 dB optreedt.

In het MER Spoorzone is de geluidssituatie ten gevolge van het spoorweglawaaï in beeld gebracht, waaruit bleek dat de geluidbelasting op de bestaande woningen langs de Speelhuislaan, het Speelhuisplein, de Spoorstraat en de Stationsweg aanzienlijk verbetert.

³ Rapportage "Urbis Spoorzone Breda", kenmerk 2001.125 d.d. 25 juni 2001

⁴ MER Spoorzone, opgesteld door Royal Haskoning (kenmerk 9P9739.A0 d.d. oktober 2005)

⁵ Stationskwartier Breda (aanvullend akoestisch onderzoek), opgesteld door Movares (voorheen Holland Railconsult), d.d. 14 februari 2007.



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

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

- de geluidssituatie ter plaatse van de bestaande woningen langs de Speelhuisklaan/Speelhuisklaanplein aanzienlijk verbetert (variërend van 5 tot 20 dB);
- de geluidssituatie ter plaatse van de bestaande woningen langs de Spoorstraat en Stationsweg aanzienlijk verbetert (variërend van 5 tot 25dB);
- de geluidssituatie ter plaatse van de nieuw te bouwen woningen binnen het plangebied Stationskwartier varieert tussen 46 en 80 dB. Deze woningen zijn gelegen binnen de dubbelbestemming Geluidszone (artikel 11). In dit artikel is aangegeven dat geluidgevoelige bestemmingen, zoals woningen, niet mogen worden gerealiseerd, tenzij middels akoestisch onderzoek is aangetoond dat voldaan kan worden aan de geldende voorkeursgrenswaarden, dan wel een verkregen Hogere Waarde.

Vanuit de Wet geluidhinder bedraagt de hoogst toelaatbare gevelbelasting met ontheffing bij spoorweglawaai 70 dB(A). Uit de akoestische onderzoeken blijkt dat deze waarde alleen aan de spoorzijde wordt overschreden, waardoor aan die zijde een "dove gevel" moet worden gerealiseerd. Voor de bestaande woningen geldt dat door de ontwikkeling van het Stationskwartier de gevelbelastingen ten gevolge van het spoorweglawaai dalen, waarmee een altijd gehanteerd uitgangspunt "een verbeterende milieusituatie door de ontwikkeling van de Spoorzone Breda" wordt bevestigd.

3. De groenstrook aan de Kievitstraat en de Kwartelstraat

Het is niet de opzet om het groen aan de Kievitstraat volledig te vervangen door wegverharding. Het is echter denkbaar dat als gevolg van de ontwikkeling van bebouwing aan de Kievitstraat de strook op een andere manier met groen/trottoir/parkeervakken dient te worden ingericht. De bestemming Verkeers- en verblijfsdoeleinden is daar optimaal op toegesneden; binnen deze bestemming is de betekenis als woonstraat immers primair boven de verkeersfunctie. Aangezien de inrichting van straten een onderwerp is dat in samenspraak met bewoners wordt besloten, biedt deze Verkeers- en verblijfsbestemming de meeste flexibiliteit. Mocht in overleg met de bewoners besloten worden tot een volledig groene inrichtingsvariant voor de bewuste strook, dan is dat ook binnen deze bestemming mogelijk. Volledigheidshalve wordt opgemerkt dat er geen sprake is van verbreding van de weg. De ontsluiting van de nieuwe bebouwing vindt namelijk niet plaats op de Kievitstraat, maar via de Stationslaan.

Aansluitend aan het Touw-terrein kan tegemoet gekomen worden aan de zienswijzen. De plankaart is aangepast (van Verkeers- en verblijfsdoeleinden naar Groen). Hierbij moet worden opgemerkt dat binnen de bestemming Groen de aanleg van een trottoir mogelijk is.

4. De omvang van de bebouwing aan de noordzijde van de Stationslaan

De bebouwing aan de noordzijde van de Stationslaan wordt door enkele bezwaarmakers genoemd als onderdeel van hun zienswijze. Het betreft twee zaken; allereerst de bouw mogelijkheden op de hoek Speelhuisklaan – Stationslaan en daarnaast de hoogte van de bebouwing aan de Stationslaan. De bebouwing op de hoek heeft ten doel de straatwanden aan Speelhuisklaan en Stationslaan met elkaar te verbinden en op die manier een zogenoemd gesloten bouwblok te creëren. Het bestemmingsplan faciliteert die gedachtegang door het bieden van een rooilijn en een bouwhoogte. De nadere invulling, binnen die kaders, is aan de architect. Ten einde in een later stadium de architect optimale vrijheid te geven in het ontwerp en daarbij de belangen van de omwonenden te kunnen dienen, kan de in het bestemmingsplan opgenomen verplichting om in de rooilijn te bouwen worden geschrapt. Voorgesteld wordt de rooilijn ten opzichte van de bebouwingslijn in de Speelhuisklaan terug te leggen zodat de bestaande koopwoningen samen met het nieuwe bouwblok de verbinding vormt.

Reeds in het Masterplan was voorzien in het maken van een gesloten bouwblok. In het bestemmingsplan is er deze vorm aan gegeven.



Op masterplanniveau was voorzien in een bouwhoogte van ca. 20 meter in de Stationslaan en 11 meter in de Kievietstraat. In het bestemmingsplan is nu opgenomen dat de hoogte aan de Stationslaan verlaagd is naar 16 meter ten einde een eenduidige basisopbouw te verkrijgen met behoud van 11 meter aan de Kievietstraat. Een verlaging van de gewenste bouwhoogte in de Kievietstraat kan verklaard worden uit ruimtelijk aansluiting zoeken met de Belcrum en vanuit de leefbaarheid in de straat zoals bezonning. De in het beeldkwaliteitplan (en in dit bestemmingsplan) opgenomen schaduwdiagrammen laten zien dat met deze hoogte een normale stedelijke straat ontstaat waarbij het opgeworpen schaduwvlak geen onoverkomelijke barrière opwerpt.

5. De OV Terminal en de Noord – Zuid as

Eén van de doelen bij de ontwikkeling van het Stationskwartier is het verkleinen van de barrière tussen noord en zuid. Ook het Masterplan (2003) gaat hierop in. Met name de OV-Terminal wordt hierbij naar voren geschoven als een mogelijkheid dit doel te bereiken. In de OV-Terminal is een verbinding opgenomen om vanuit het zuidplein ondergrond naar de perrons te komen. Evenzo kan men vanuit het noordplein de perrons bereiken. Tevens is de bewaakte fietsenstalling zowel vanuit het noorden als vanuit het zuiden bereikbaar. Men kan dus zowel te voet als met de fiets, van noord naar zuid en andersom.

Benadrukt moet worden dat deze verbinding geen openbare route is. De verbinding ligt binnen de OV-Terminal en de opening daarvan is afhankelijk van het treinenbeloop ("geen treinen, geen opening").

6. Het ontbreken van parkeernormen in het bestemmingsplan

De parkeernormen (nota Parkeer- en stallingsbeleid, Breda) zijn sinds kort opgenomen in de Bouwverordening. Gelijkijdig is een bestemmingsplan vastgesteld dat alle parkeernormen in de vigerende bestemmingsplannen niet langer van toepassing verklaart. Hierdoor is in de gehele stad een helder en overzichtelijk parkeerregime gecreëerd.

Naar aanleiding van zienswijzen en een ambtelijke evaluatie van deze methodiek, is geconstateerd dat er enkele kleine omissies in de opzet zijn aan te geven.

Om aan de zienswijzen tegemoet te komen zijn in dit bestemmingsplan toch parkeernormen opgenomen. Daarbij zijn de normen van de nota Parkeer- en stallingsbeleid overgenomen. Tevens is een minimumnorm aan de bestaande maximumnorm toegevoegd. Verder zijn ook de in de Bouwverordening aanwezige vrijstellingsbevoegdheden ten aanzien van de parkeernormen, als ten aanzien van de eis op eigen terrein te parkeren, in dit bestemmingsplan opgenomen.

VERANTWOORDING GROEPSRISICO

Op grond van artikel 13 van het Besluit Externe Veiligheid Inrichtingen is het bij het opstellen van een bestemmingsplan de gemeente verplicht invulling te geven aan de Verantwoordingsplicht GroepsRisico als het plangebied is gelegen binnen het invloedsgebied van een risicobron. Voor het plangebied Stationskwartier geldt dat dit binnen het invloedsgebied van de zogenaamde Brabant(spoor)route ligt, waarover vervoer van gevaarlijke stoffen plaatsvindt. Tevens moet rekening worden gehouden met een hoge druk aardgastransportleiding met een ontwerpdruk van 25 bar.

Voor de aardgastransportleiding geldt dat moet worden getoetst aan de circulaire van VROM betreffende "Zonering rond hogedruk aardgastransportleidingen" uit 1984. Hierin zijn aan te houden afstanden bij diverse ontwerpdrukken genoemd, waaraan bij de ontwikkeling van het Stationskwartier wordt voldaan.

Voor de risico's ten gevolge van het transport van gevaarlijke stoffen per spoor geldt dat in de huidige situatie sprake is van een zogenaamde Plaatsgebonden Risico-contour (10^{-6} -contour), waarbinnen geen kwetsbare bestemmingen (zoals woningen, ziekenhuizen ed) zijn gelegen. Voor de toekomstige situatie geldt dat er geen sprake is van een PR-contour (10^{-6} -contour). Overigens er bij Plaatsgebonden Risico geen sprake van een gemeentelijke verantwoording; er moet eenvoudigweg aan deze grenswaarde voldaan worden.

In de huidige situatie is er geen sprake van een overschrijding van de oriëntatiewaarde voor het GroepsRisico. In de toekomstige situatie zal het voorgestelde programma in combinatie met het vervoer van gevaarlijke stoffen over de Brabantroute (conform de beleidsvrije marktprognose van ProRail d.d. 5 december 2003) leiden tot een lichte overschrijding (circa 1,7 x) van de oriëntatiewaarde.

De bevoegde ministers van V&W en VROM hebben niet alleen de GR-waarde geaccepteerd (UOK), maar ook per brief (d.d. 13-3-2006) aangegeven dat de gemeente Breda ten aanzien van het vervoer van gevaarlijke stoffen over de Brabantroute bij de risicoanalyse uit mag gaan van de beleidsvrije marktprognoses van 2003.



Dit betekent concreet dat er met de realisatie van het Stationskwartier een licht verhoogd externe veiligheidsrisico wordt geaccepteerd. Om de optredende risico's in de praktijk zo veel mogelijk te beperken is in de verantwoording van het GR, onderdeel van de toelichting op het bestemmingsplan Stationskwartier, een aantal zaken ten aanzien van zelfredzaamheid en beheersbaarheid / bestrijdbaarheid opgenomen.

AFZONDERLIJKE ZIENSWIJZEN

Door de diverse bezwaarmakers zijn ook ander thema's aangesneden dan de hierboven behandelde. De zienswijze per bezwaarmaker zal kort worden samengevat.

N.V. Nederlandse Gasunie.

Inhoud van de zienswijze

1. Bezwaarmaker is van mening dat het onvoldoende is om de gastransportleiding in de Speelhuisplein – Speelhuislaan als aanduiding op de plankaart op te nemen. De leiding is daarmee nog niet positief bestemd. De Gasunie wijst hierbij op de bestaande jurisprudentie. De Gasunie doet het voorstel de leiding ofwel op te nemen binnen de doeleinden omschrijving van artikel "Verkeersdoeleinden" resp. Verkeers- en verblijfsdoeleinden", dan wel te vatten binnen een aparte dubbelbestemming. De Gasunie wijst hierbij op de bestaande jurisprudentie.

Beoordeling van de zienswijze

Vanwege continuïteit van beleid is in het bestemmingsplan Stationskwartier aansluiting gezocht bij het op 26-11-2003 onherroepelijk geworden bestemmingsplan Belcrum. Daarbij is onder artikel 11 overige bepalingen een lid 11.6 toegevoegd met algemene bepalingen omtrent bestemmingzones en is de plankaart ongewijzigd gebleven met de aanduiding HD gasleiding met de belemmeringszone A van 2x400 cm.

Conclusie

De zienswijze gegrond te verklaren

VROM-inspectie

Inhoud van de zienswijze

1. De inspecteur vraagt de definitie van (beperkt) kwetsbare objecten in het kader van externe veiligheid uit de circulaire "Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen" in het bestemmingsplan op te nemen.

2. De inspecteur vraagt een legenda toe te voegen aan de in de voorschriften opgenomen boxen. Tevens vraagt hij nadere bouwvoorschriften op te nemen voor de te realiseren bouwhoogtes van de parkeer- en stallingsvoorzieningen.

Beoordeling van de zienswijze

1. De definitie voor (beperkt) kwetsbare objecten is in artikel 1 "Begrippenlijst" toegevoegd.

2. Aan de boxen is een legenda toegevoegd. De parkeervoorzieningen in het OV-Terminalcomplex zijn boven de sporen gesitueerd. De bouwhoogte van deze voorziening wordt geregeld door het Bouwbesluit. In de boxen zijn op twee plaatsen parkeervoorzieningen toegelaten. Onder het maaiveld kunnen parkeerplaatsen worden gesitueerd. Het is daarbij bewust niet voorgeschreven of hier in 1 laag danwel in 2 of zelfs meerdere lagen geparkeerd kan worden. De fietsenstalling is in de kelderlaag van het complex gesitueerd. Het bouwbesluit geeft de minimumhoogte hiervan aan, terwijl de maximale bouwhoogte voortvloeit uit de mogelijkheden die de OV-Terminal biedt.

Conclusie

De zienswijze gegrond te verklaren.



Wijkraad Stichting Actie Comité Belcrum

Inhoud van de zienswijze

1. Het ontwerp valt nauwelijks op de juiste merites te beoordelen als gevolg van de vele nadere onderzoeken die nog gepleegd moeten worden, onbegrijpelijke juridische begrippen, het nog niet afgeronde onderzoek naar de Belcrum variant, de mogelijke programmaverschuivingen, etc.
2. Men vraagt zich af of er wellicht strijdigheid is met het SRUP.
3. De Wijkraad maakt bezwaar tegen het verlies aan groen aan de Kwartelstraat - Kievitstraat eo. De Wijkraad stelt dat de voorgestelde bouwhoogte aan de Kievitsstraat kan worden teruggebracht naar 9 meter nu niet langer sprake is van een invulling van de strook met gemeente doeleinden. De bebouwing op de hoek Stationslaan - Speelhuislane dient naar het oordeel van de Wijkraad te vervallen, aangezien de bestaande woning Speelhuislane 21 al een hoekoplossing is. Een groene verblijfsplek is een betere overgang.
4. Men mist een toetsing van het bestemmingsplan aan de aanbevelingen van het TNO-onderzoek.
5. Gepleit wordt voor een doorgaande fietsroute onder de OV terminal
6. De charterbussen dienen, evenals de internationale buslijnen, een plaats te krijgen buiten het Stationskwartier en buiten de Belcrum.
7. Gepleit wordt in het bestemmingsplan op te nemen dat het parkeren ten alle tijden op eigen terrein moet worden opgelost.
8. Men mist een oplossing van de parkeerproblematiek in de Belcrum tijdens en na realisering van het Stationskwartier.
9. De Wijkraad vraagt het stallen van fietsen verplicht bewaakt te maken.
10. De Wijkraad maakt zich zorgen over een te geringe hoeveelheid wonen in het gebied, waardoor de leefbaarheid in het gedrang komt en er een negatieve uitstraling naar de Belcrum ontstaat.
11. Er wordt gepleit voor het instellen van een monitorings-, evaluatie- en actieprogramma aangaande diverse milieufactoren. Verder kan de Wijkraad zich niet verenigen met de gehanteerde salderingsmethodiek. De Wijkraad stelt dat er sprake is van een misleidend gebruik van normen.
12. Het binnen de plangrenzen trekken van het binnenterrein Kievitstraat - Speelhuislane wordt onvoldoende gemotiveerd.
13. De Wijkraad is van mening dat het niet mogelijk is de grenzen van het bestemmingsplan Belcrum te overschrijden zonder voorafgaande herzieningsprocedure.
14. Bezonningsdiagrammen, het "Protocol Overlastvrij Bouwen", alsmede aandacht voor de overlast door technische installaties worden niet gemist.

Beoordeling van de zienswijze.

1. Naar ons oordeel is het bestemmingsplan voldoende helder om te kunnen worden beoordeeld. De benodigde milieuonderzoeken voor het opstellen van het bestemmingsplan waren al verricht en er zijn nadere onderzoeken gepleegd die tot geen andere conclusie leiden dan reeds was aangegeven. Zie voor meer informatie het onderwerp 'milieuaspecten'

De resultaten van het onderzoek naar de Belcrum-variant zijn onderzocht in het Bereikbaarheidsplan opgenomen dat gelijktijdig met dit bestemmingsplan in de Raad wordt behandeld.

Het bestemmingsplan is bewust flexibel opgezet om optimaal te kunnen inspelen op toekomstige ontwikkelingen. Het is mogelijk dat programmaonderdelen zouden kunnen verschuiven. Echter, het verschuiven van programmaonderdelen mag niet tot verkeerseffecten of andere milieubelastingen leiden.



Het totale programma in het Stationskwartier is in de voorschriften nader aan deelgebieden toegewezen. Het risico dat door het schuiven van programma ook grotere gebouwen op een deelgebied ontstaat is niet terecht; immers de bouwvoorschriften mogen niet worden opgerekt. Omdat dit schuiven aan een vrijstellingsbevoegdheid is gekoppeld, is er altijd een belangenafweging noodzakelijk en daaraan gekoppeld een mogelijkheid tot het maken van bezwaar.

2. Er is naar ons oordeel geen strijdigheid. Zowel Rijk als Provincie stellen in hun ruimtelijk beleid dat gestreefd dient te worden naar concentratie van nieuwe ontwikkelingen binnen de contouren van het stedelijk gebied, waarbij ook gestreefd moet worden naar concentratie op knooppunten van de infrastructuur. De ontwikkeling van het Stationskwartier is een voorbeeld pur sang van deze visie.

3. Zie voor antwoord op de zienswijze over het groen aan de Kievietstraat punt 3 bij de algemene beantwoording.

De bouwhoogte van 11 meter bestaat uit twee onderdelen. Het gebouw bestaat uit drie woonlagen die gezamenlijk 9 meter zijn. Het parkeren wordt (mede ter voorkoming van parkeeroverlast) gedeeltelijk ondergronds opgelost. De parkeerkelder steekt ongeveer 1 a 1.5 meter boven maaiveld uit (tbv natuurlijke ventilatie). Deze hoogte sluit bouwkundig eenvoudig aan bij de gewenste bouwhoogte van de begane grond aan de Stationslaan. Dit leidt dan tot een maximale hoogte van 11 meter.

4. Bij de beantwoording van deze zienswijze wordt ervan uitgegaan dat de indiener doelt op het TNO-onderzoek d.d. 1 juni 2001, met als titel "Effectrapportage Spoorzoneproject Breda".

In deze rapportage is duidelijk aangegeven dat de resultaten van deze effectrapportage door de gemeente Breda worden gebruikt bij de voorbereidingen, het op- en vaststellen van de buurtplannen en bestemmingsplannen Belcrum en Spoorbuurt. Verder worden daar waar bruikbare inzichten voor de planontwikkeling van de Spoorzone Breda naar voren komen deze gebruikt bij de uitwerking van onderdelen van dit plan.

De effectrapportage heeft dus voornamelijk betrekking op de kansen en bedreigingen voor de (woon)buurten Belcrum en Spoorbuurt, zie onder andere de in oktober 2004 door de gemeenteraad vastgestelde buurtplannen.

De effectrapportage heeft in mindere mate betrekking op de ontwikkeling van de Spoorzone Breda, waar het Stationskwartier onderdeel van uitmaakt, alhoewel een aantal zaken zeker is verwerkt. Een voorbeeld van een aanbeveling die is verwerkt, is bijvoorbeeld dat via uitgekiende stedenbouwkundige inrichting geluidsoverlast wordt voorkomen en dat NS wordt gestimuleerd om het spoor in de nieuwe situatie stiller te maken. Zie ook antwoord 3 'milieuaspecten' bij de algemene beantwoording aan het begin van dit raadsvoorstel.

5. Zie antwoord 5 'OV Terminal en de noord-zuid as' bij de algemene beantwoording aan het begin van dit raadsvoorstel.

6. Voor (vakantie)charter bussen wordt een locatie elders in de stad gezocht, omdat zij minder aan het station gebonden zijn. Enkel internationale lijndiensten krijgen, vanwege hun vaste dienstregelingen en aansluitingen op de treinen, een halteplaats aan de Stationslaan. Deze maken gebruik van de voorzieningen t.b.v. vervangende noodbussen. Het betreft maximaal ongeveer 10 bussen per dag

7. Zie antwoord 6 bij de algemene beantwoording aan het begin van dit raadsvoorstel. 'het ontbreken van parkeernormen in het bestemmingsplannen'

8. Om parkeeroverlast in de nabijgelegen woonbuurten te voorkomen dient bij alle ontwikkelingen parkeren op eigen terrein voorzien te worden. Om de (reeds bestaande) parkeeroverlast nu en in de toekomst in de Belcrum te voorkomen kan gereguleerd parkeren worden ingevoerd. Hiervoor is reeds een start gemaakt met de benodigde procedure. Het is aan de bewoners zelf om aan te geven of dit wenselijk is of niet.

9. Zowel het bewaakte (2800 plaatsen) als het onbewaakte (1500 plaatsen) stallen van fietsen is opgenomen in het station. Er is voldoende capaciteit voor beide soorten stallen. De omvang van de stallingplaatsen in de nieuwe situatie is twee maal zo groot als in de huidige situatie. Naast bewaakt is er altijd behoefte aan onbewaakt (en dus gratis) stallen. Het verplicht bewaakt stallen (en dus betaald) zal leiden tot een verminderd fietsgebruik.



Bovendien is het tegengaan van "wildstallen" moeilijk te beheersen. Door het voorzien in voldoende bewaakte en onbewaakte plaatsen wordt "wild-stallen" tegen gegaan. Met de NS zijn nadere afspraken gemaakt over het handhaven van "wildgestalde" fietsen.

10. Het Stationsgebied is een gemengd stedelijk milieu. Daarbij is ingespeeld op de kwaliteit die het gebied heeft voor de vestiging van voorzieningen en kantoren. De totale omvang van de woonfunctie in het gebied betreft tenminste 400 woningen en ten hoogste 650 woningen. Ter vergelijking: de Belcrum telt momenteel circa 1.450 woningen. De ontwikkelingen direct grenzend aan de Belcrum bestaan voornamelijk uit woningen zodat een logische overgang tussen de gebieden ontstaat. Nergens in het plangebied ontstaan hierdoor mono-functionele straten, met bijvoorbeeld alleen kantoren. Bovendien stelt de Externe Veiligheid grenzen aan het te ontwikkelen programma.

11. In hoofdstuk 14.2 van het MER Spoorzone is opgenomen waarop het evaluatieprogramma zich kan richten. Het gaat hierbij van milieuoogpunt op de thema's geluid, luchtkwaliteit, (grond)water en energie. Een concreet evaluatieprogramma is nog niet uitgewerkt, maar dit zal in de verdere planvorming gebeuren.

12. De gronden op het binnenterrein zijn door de gemeente gekocht zodat er voor gezorgd kan worden dat er geen gebouwde ontwikkelingen kunnen plaatsvinden en het terrein ten gunste van de bewoners kan worden benut. In het bestemmingsplan is een hoogte van 0 meter aangegeven ten einde gebouwde objecten uit te sluiten

13. Het bestemmingsplan Stationskwartier vervangt te zijner tijd dit deel van het bestemmingsplan Belcrum. Het is niet noodzakelijk de begrenzing van het bestemmingsplan Belcrum te wijzigen alvorens het bestemmingsplan Stationskwartier dit "opengevallen gat" mag gaan vullen. De gehanteerde methodiek is conform de bepalingen van de Wet op de Ruimtelijke Ordening.

14. In de Toelichting op het bestemmingsplan zijn enkele schaduwdiagrammen opgenomen. De algemene conclusie uit deze diagrammen is dat er slechts in de winterperiode op bepaalde locaties sprake is van schaduw op de bestaande woningen. Deze winterperiode achten wij niet maatgevend voor eventuele overlast.

Het feitelijke bouwen valt buiten de reikwijdte van het bestemmingsplan. Het protocol "Overlastvrij Bouwen" kan, indien daar aanleiding toe is, onderdeel gaan uitmaken van een straks te verstrekken bouwvergunning.

De technische installaties van een gebouw (zoals airco's) vallen binnen de werking van de Wet Milieubeheer. Deze wet stelt grenzen aan eventuele overlast. Omdat deze materie in andere wetgeving is geregeld, mag het niet in het bestemmingsplan worden opgenomen. Een dergelijke "dubbelop"-constructie is juridisch niet toegestaan.

Conclusie

De zienswijze in punt 3. (groen Kievitstraat), punt 7 (parkeernormen) en punt 14 (schaduwdiagrammen) gegrond te verklaren en voor het overige ongegrond te verklaren.

APJ van der Linden en JCRM van der Linden-Franken

Inhoud van de zienswijze

1. De voorgestelde bebouwing hoek Speelhuislaan - Stationslaan komt dichterbij woning van bezwaarmaker toe dan in het voorontwerp was aangegeven. Er is geen noodzaak voor een hoekoplossing, want de bestaande woning Speelhuislaan 21 is reeds als een hoekoplossing vorm gegeven. Door bezwaarmaker wordt voorgesteld om de locatie een groene inrichting te geven. Bezwaarmaker vreest tevens voor een verlies aan zonlicht in zijn woning. Hij pleit de toegestane bouwhoogte van 16 meter te verlagen tot 11 meter plaatse van het binnenterrein Kievitstraat - Speelhuislaan.

2. Bezwaarmaker kan zich niet verenigen met de ligging en de mogelijke functie als doorgaande oost-west verbinding van de Stationslaan, vanwege de geluids- en milieubelasting op de woningen aan Speelhuislaan en Speelhuisplein. Hij pleit voor een knip in de Stationslaan.



3. De omvang van het noordplein is te gering om een volwaardige functie als brug tussen Belcrum en OV Terminal te kunnen vervullen.
4. De ligging en de interne organisatie van de OV Terminal zorgen ervoor dat alle negatieve milieueffecten aan de noordzijde plaats vinden. Zo pleit bezwaarmaker o.a. voor het ontsluiten van de parkeergarage zowel vanuit de noord- als de zuidzijde en bovendien van twee punten per zijde.
5. De Slinger in de Stationslaan is gezien de geprognostiseerde verkeersbelasting absoluut onverenigbaar met de woonfunctie aan deze straat. bovendien maakt hij bezwaar tegen het ontbreken van een duidelijke verkeersoplossing voor de kruising Terheijdenseweg en de Stationslaan. Het binnen de plangrenzen van dit bestemmingsplan opnemen van de volledige kruising ligt voor de hand.
6. Bezwaarmaker stelt dat door een gebrek aan afstemming tussen de ontwikkeling van het Stationskwartier en het Drie Hoefijzer terrein (noord) het risico ontstaat dat de verlengde Stationslaan niet tijdig kan worden gerealiseerd, met alle negatieve gevolgen voor Belcrum van dien.
7. Gepleit wordt voor het realiseren van een langzaam verkeersroute onder de OV terminal welke 24 uur per dag toegankelijk is.
8. Het stedenbouwkundig ontwerp laat te weinig ruimte voor openbaar groen. De omvang van het bestaande groen langs de Kievitsstraat - Kwartelstraat mag daarom niet verminderd worden.
9. Voor een betere sociale veiligheid dienen aan de zijde van de Belcrumweg en de Terheijdenseweg woningen te worden gesitueerd.
10. De verhouding wonen - kantoren dient gunstiger te worden voor de functie wonen.
11. Bezwaarmaker plaatst vraagtekens bij de gehanteerde methodiek om de parkeernormen niet in het bestemmingsplan op te nemen en bij de bepaling van de omvang van de benodigde reizigersparkeren.
12. Hij acht het ontbreken van een middenberm in de Stationslaan zeer onveilig.
13. Hij wijst op het ontbreken van een actueel akoestisch onderzoek.
14. Verzocht wordt een gericht luchtkwaliteitsplan op te stellen.
15. Door bezwaarmakers wordt verzocht een aantal vrijstellingsbepalingen uit het bestemmingsplan te schrappen.
16. Gesteld wordt dat het bestemmingsplan niet opgesteld kan worden zonder Bereikbaarheidsvisie Deze visie ontbreekt.
17. Het risico bestaat dat de Speelhuislaan zal worden gebruikt als Kiss-and-Ride route, met alle ongewenste verkeersdruk die dat met zich meebrengt.
18. Bezonningsdiagrammen dienen in het bestemmingsplan te worden opgenomen.
19. In het bestemmingsplan ontbreekt een visie op transferia.

Beoordeling

1. Zie antwoord 4 'omvang bebouwing noordzijde' bij algemene beantwoording aan het begin van dit raadsvoorstel.

De bouwhoogte aan het binnenterrein Kievitstraat is geen 16 meter, maar 5 meter.
Het verlies aan zonlicht bij de woning Speelhuislaan 42 is marginaal (alleen in de winterperiode en dan nog zeer kortstondig). Bovendien betreft het hier een voorgevel. Dit is geen onaanvaardbare situatie in stedelijke gebieden.



2. De zgn Belcrumvariant (knip in de Stationslaan) wordt momenteel op gelijkwaardig niveau gebracht als de overige varianten in het MER Via Breda, dit naar aanleiding van een verzoek van de raad op 26 juni 2006. De uiteindelijke keuze van de variant t.b.v. de ontsluiting van de gehele spoorzone wordt gemaakt in het kader van de Bereikbaarheidsvisie. Zie voorts antwoord 2 'milieuaspecten' bij de algemene beantwoording zienswijzen aan het begin van dit raadsvoorstel.

3. Wij zijn van oordeel dat de Stationslaan en het Noordplein, in afmeting en inrichting een goede brug vormen tussen Belcrum en OV Terminal. De overgang wordt gevormd door 1) het buitenplein van de Terminal waar de dynamiek van het reizigersverkeer zal domineren (halen en brengen), 2) de Stationslaan waar het autoverkeer gebruik van maakt, 3) de noordzijde van dit nieuwe noordplein dat de voorzetting vormt van de groenstructuur uit de Speelhuisklaan. Door deze gelaagdheid ontstaat een goede en geleidelijke overgang tussen Terminal en woonbuurt. Bovendien ligt de verkeersafwikkeling van de terminal verder van de woningen aan de Speelhuisklaan dan in de huidige situatie. Hierdoor wordt de Speelhuisklaan rustiger en kan er een beter verblijfsklimaat worden gecreëerd.

4. Al in het Masterplan is aangegeven dat de Stationslaan de hoofdontsluiting voor het auto- en busverkeer zal vormen. Deze zijde van het plangebied kent namelijk de meeste ruimte voor een goede inrichting. Deze Stationslaan is speciaal voor dit doel vormgegeven. Hierbij zijn de wettelijk voorgeschreven milieunormen in acht genomen. Het alternatief om verkeer ook door de Spoorbuurt te leiden, is gezien de woonfunctie en de beperkte maat van de wegen niet wenselijk.

5. In toelichtende tekst ten aanzien van de verkeersvarianten (zie 3 'milieuaspecten' aan het begin van dit raadsvoorstel) staat een samenvatting van de belangrijkste intensiteiten van verschillende varianten. Het bestemmingsplan maakt elke variant en kruispuntoplossing van de Terheijdenseweg - Stationslaan mogelijk. De uiteindelijke keuze wordt gemaakt t.b.v. de Bereikbaarheidsvisie.

Over de definitieve verkeersoplossing voor de kruising Terheijdenseweg/Stationslaan is nog geen besluit genomen. Momenteel worden diverse varianten aanvullend in beeld gebracht. Naar verwachting wordt in februari 2007 een beslissing over de verkeersoplossing genomen. Dit neemt echter niet weg dat alle varianten die worden onderzocht passen binnen de in het bestemmingsplan en op de plankaart aangegeven bestemmingen Verkeersdoeleinden en/of Verkeers- en verblijfsdoeleinden.

Het voorstel om de volledige kruising binnen de plangrenzen van dit bestemmingsplan te trekken voegt niets toe aan de te maken afweging ten aanzien van de verkeersvarianten. De Terheijdenseweg en van de aansluiting op de Chr. Huygensstraat hebben op dit moment al de Verkeersbestemming. Het totale verkeersknooppunt heeft dus al een correcte bestemming.

6. Momenteel wordt een faseringsplan opgesteld t.b.v. de uitvoering van de benodigde infrastructuur ter ontsluiting van de Spoorzone. Hierbij wordt o.a. rekening gehouden met de volgorde van vastgoedontwikkelingen en daaruit volgende ontwikkelingen in het verkeer. Zie ook antwoord 1 "vormgeving aansluiting Terheijdenseweg" bij de algemene beantwoording zienswijze aan het begin van dit raadsbesluit.

7. De openingstijden van de verbinding zijn gerelateerd aan het treinbeloop en aan de daaraan gekoppelde openingstijden van de fietsenstalling ("geen treinen, geen opening"). Zie ook 5 "OV terminal en noord zuid as" bij de algemene beantwoording zienswijzen aan het begin van dit raadsvoorstel.

8. De omvang van het groen in de Belcrum wordt niet verminderd. Alle bebouwing vindt plaats op NS terrein. Hierbij moet niet uit het oog worden verloren dat het hier om een stedelijk gebied gaat. Om toch tegemoet te komen aan het gewenste kwaliteitsniveau wordt het groen vooral gevormd door de bomen in de Stationslaan. Het groen dat op de diverse deelgebieden wordt aangelegd is vooral privé- groen. Het is geen openbaar groen, maar speelt wel een rol in de groen beleving van het gebied. Zie ook 3 'groenstrook aan de Kievitstraat / Kwartelstraat' bij de algemene beantwoording zienswijzen aan het begin van dit raadsvoorstel.

9. Beide locaties kennen milieubelastingen, met name ten aanzien van weg- en spoorweglawaai en luchtkwaliteit, die redelijk vergelijkbaar zijn met de milieusituatie langs bijvoorbeeld de Stationslaan. Het grote verschil is echter dat langs de Belcrumweg en Terheijdenseweg niet voldoende te bebouwen ruimte aanwezig is om de gewenste woonkwaliteit te realiseren. Om deze reden zal er langs de Stationslaan wel en langs de Belcrumweg en Terheijdenseweg geen woonbebouwing worden gerealiseerd.



10. Het stationskwartier is een stedelijk milieu; er is een menging van diverse functies. Daarbij is ook ingespeeld op de kwaliteiten die het gebied heeft voor de vestiging van kantoren en voorzieningen. De woningen (450 a 600 in totaal) zijn zo gesitueerd dat optimale overgangen naar de buurten ontstaan en dat er nergens mono-functionele straten (bijvoorbeeld uitsluitend kantoren) ontstaan. Bovendien stelt de externe veiligheid grenzen aan het te ontwikkelen programma.

11. Wij begrijpen de wens om de parkeernormen in het bestemmingsplan op te nemen. Dat is inmiddels gebeurd. Het benodigde reizigersparkeren wordt bepaald door NS op basis van de te verwachten aantal reizigers en ervaringen op andere stations. Het bestemmingsplan dwingt een aantal van 270 plaatsen als minimum af.

12. De Stationslaan heeft met haar, op mobiliteit gerichte functie een woonstraat overstijgend karakter. De intensiteit van de weg geeft geen aanleiding om een middenberm aan te leggen. Echter, het ontwerp van de Stationslaan is er wel op gericht om barrière werking te voorkomen. Bij de vormgeving van de Stationslaan wordt dan ook veel aandacht gegeven aan het langzaam verkeer o.a. door de wegbreedte zo smal mogelijk te maken en veel ruimte te creëren voor het langzaam verkeer zoals separaat gelegen fietspaden, brede wandelstroken e.d.

13./14 Zie antwoord 2 'milieuaspecten' bij de algemene beantwoording zienswijzen aan het begin van dit document.

15. De vrijstellingsbepalingen zijn bedoeld om het bestemmingsplan de flexibiliteit te geven die nodig is voor een goede planontwikkeling. De vrijstellingen zijn overigens helder begrenst is hun reikwijdte, zodat geen risico ontstaat dat het bestemmingsplan volledig "op zijn kop" gezet kan worden. Indien gebruik gemaakt wordt van deze vrijstellingen, worden bewoners te allen tijde betrokken en is er de mogelijkheid tot het indienen van bezwaar.

16. Met het vaststellen van de structuurvisie 2025 is de hoofdstructuur ter ontsluiting van de Spoorzone vastgelegd. In de MER Via Breda zijn optimalisatie maatregelen voorgesteld welke in het kader van de bereikbaarheidsvisie verder worden uitgewerkt.

17. Dit risico is zeer klein. Door herinrichting tot 30 km straat wordt de Speelhuislaan onaantrekkelijk voor (doorgaand) autoverkeer. De route Belcrumweg-Stationslaan-Doornboslaan is sneller, comfortabeler en dus aantrekkelijker. Bovendien zijn de Kiss- en Ride plaatsen recht voor de ingang van de OV Terminal gesitueerd.

18. In de Toelichting op het bestemmingsplan zijn enkele schaduwdiagrammen bij het stedenbouwkundig plan toegevoegd.

19. De behoefte tot transferia is onderzocht in het kader van het opstellen van de nota parkeer en stallingsbeleid in 2004, hierin werd geconcludeerd dat de parkeerproblematiek in Breda nog niet groot genoeg is om een transferium op dit moment succesvol te laten functioneren. Hiermee wordt echter in verschillende ontwikkelingen wel rekening mee gehouden.

Conclusie

De zienswijze ten aanzien van punten 11 (parkeernormen), 13 (akoestisch rapport), 14 (luchtkwaliteitsrapport) en 18 (schaduwdiagrammen) gegrond te verklaren en voor het overige ongegrond te verklaren.

CMJ Clement en AA Harks

Inhoud van de zienswijze

1. Bezwaarmakers vrezen voor parkeeroverlast in de buurt en voor verkeersonveiligheid op de Stationslaan en Terheijdenseweg. Tevens maken zij zich zorgen over de gezondheidsrisico's vanwege het verkeer en over negatieve effecten op meerdere factoren van het milieu.

2. Het verlies aan groen aan de Kievitstraat - Kwartelstaat is niet gecompenseerd in het bestemmingsplan (met name de zojuist gerealiseerde voorzieningen op het Touwterrein).



Beoordeling

1. De (bestaande) parkeeroverlast is te voorkomen door het invoeren van gereguleerd parkeren. Met de benodigde procedure is reeds een start gemaakt. Het is aan de bewoners zelf of een dergelijke regeling al of niet wordt ingevoerd. Bij alle nieuwe ontwikkelingen, inclusief de OV Terminal, dient parkeren op eigen terrein te voorzien. Extra parkeeroverlast t.g.v. de ontwikkelingen zal dus niet optreden.

Zie voor de vragen over de gezondheidsrisico's punt 2 'milieuaspecten' bij de algemene beantwoording zienswijzen aan het begin van dit document.

2. De nieuwe bebouwing aan de Kievitstraat en de Kwartelstraat wordt gerealiseerd op gronden van de NS. De vrees dat er openbaar groen verloren zou gaan op het Touwterrein en de Kievitsstraat is onterecht. Er is geen verlies aan groen. Wel is denkbaar dat de huidige groeninrichting aan de Kievitsstraat wordt gewijzigd in een andere groeninrichting. Het Touwterrein blijft in zijn huidige opzet gehandhaafd. Zie ook punt 3 "groenstrook Kievitstraat" bij de algemene beantwoording zienswijzen aan het begin van dit document.

Conclusie

De zienswijze ten aanzien van het onderdeel groen Kwartelstraat gegrond te verklaren en voor het overige ongegrond te verklaren.

Brabantse Milieu Federatie

Inhoud van de zienswijze

1. Een verkeerscirculatieplan wordt gemist. Hierdoor kunnen belangrijke milieuaspecten niet beoordeeld worden. De volgorde van verkeersafwikkeling dient te zijn: voetganger, fietser, openbaar vervoer en als laatste auto. De BMF pleit voor een knip in de Stationslaan, dan wel een verkeersluw noordplein.

2. Het beleid ten aanzien van luchtkwaliteit is volstrekt onvoldoende. De BMF zal zonodig de Raad van State deze zaak ter beoordeling voorleggen. De BMF twijfelt aan de gehanteerde salderingsmethode. De BMF pleit voor het instellen van een milieuzonering.

3. De BMF kan zich niet verenigen met de keuze voor het voorliggende ontwerp van de OV Terminal.

Beoordeling

1. Ten behoeve van de ontsluiting van de Spoorzone zijn in de Structuurvisie 2025 de hoofdlijnen aangegeven. Hierbij is voor elke vervoerssoort een ontsluitingsstructuur aangegeven. Het MER geeft aan welke maatregelen kunnen worden genomen om deze ontsluiting verder te optimaliseren en de overlast voor bewoners te beperken. In het kader van de Bereikbaarheidsvisie wordt de definitieve ontsluitingsstructuur vastgesteld. De Belcrumvariant is in deze bereikbaarheidsvisie als één van de varianten opgenomen.

2. Zie punt 2 'milieuaspecten' bij algemene beantwoording zienswijzen aan het begin van dit document.

3. Het College en de Raad hebben na ampel beraad en binnen hun bevoegdheden, deze keuze gemaakt. Van de opvatting van de BMF wordt kennis genomen.

Conclusie

De zienswijze ongegrond te verklaren.

CSM Suiker

Inhoud van de zienswijze

1. Het bestemmingsplan houdt onvoldoende rekening met de milieuruimte die CSM nodig heeft voor de specialiteitenfabriek. Er is onvoldoende onderzoek gepleegd en er zijn verkeerde uitgangspunten gehanteerd.

2. Het ontwerp bestemmingsplan laat ten onrechte geluidsgevoelige bestemmingen toe binnen de 50 en de 55 dB(A) contour van het industrieterrein "Breda noord". In het kader van het bestemmingsplan had onderzoek verricht moeten worden naar de geluidsbelastingen op de gevels van de te realiseren woningen. CSM vreest hierdoor in de toekomst in haar bedrijfsvoering te worden belemmerd.



De gehanteerde dubbelbestemming "Geluidszone" leidt tot een interne inconsistentie van het bestemmingsplan.

3. De specialiteitenfabriek dient in de categorie "suikerwerkfabriek met suiker branden" te worden ingedeeld, zodat de te respecteren afstand niet 100 meter, maar 300 meter bedraagt. Het in de plantoelichting opgenomen nadere onderzoek naar eventuele geuroverlast dient in het kader van dit bestemming te worden uitgevoerd en niet te worden doorgeschoven naar een andere procedure. Ook ten aanzien van dit aspect vreest de CSM in de toekomst in haar bedrijfsvoering te worden belemmerd.

Beoordeling

1. De gemeente Breda is bij het opstellen van het bestemmingsplan Stationskwartier ervan uitgegaan dat er op korte termijn een vooroverleg door het bevoegd gezag Wet milieubeheer (provincie Noord-Brabant) wordt opgestart om te komen tot een nieuwe Wet milieubeheervergunning voor CSM. De gemeente baseert zich hierbij op het feit dat de bestaande Wm-vergunning van CSM stamt uit 1984 en daarmee zwaar verouderd is. Verder heeft CSM in haar milieujaarverslag van 2004 aangegeven de zogenoemde bietencampagne in Breda per 2004 te hebben beëindigd, waarmee een aanvullende reden is ontstaan om de bestaande Wm-vergunning van CSM te actualiseren/reviseren. Ook de in 2006 gedane meldingen van CSM voor gedeeltelijke intrekking van de bestaande Wm-vergunning zorgen voor een onoverzichtelijk vergunningenbeeld, waarmee de noodzaak van het actualiseren/reviseren van de Wm-vergunning alleen maar wordt vergroot.

De gemeente Breda gaat er, mede gezien het ALARA-beginsel, voorts vanuit dat bij het vooroverleg om te komen tot een nieuwe milieuvergunning voor CSM door het bevoegd gezag minimaal dezelfde aanvaardbare geurconcentratie van 5 ge/m³ als in eerder vooroverleg is gehanteerd. In een dynamische omgeving als de (woon)wijken Belcrum, Spoorbuurt en Stationskwartier is dit acceptabel.

2. Voor de geluidgevoelige bestemmingen binnen de 50 en 55 dB(A)-contour van het industrieterrein Emer / Krogten heeft gezien de dubbelbestemming vooralsnog geen hogere waarde te worden aangevraagd. Eerst indien blijkt dat de woningen niet door andere maatregelen aan de normen kunnen voldoen, kan een hogere waarde worden aangevraagd.

3. Volgens de gemeente moet de specialiteitenfabriek worden ingedeeld in de SBI-categorie "suikerfabriek zonder suiker branden", waarmee de te respecteren standaardafstand voor geur op 100 m ligt. Overigens is er bij de tabel, opgenomen in de publicatie "Bedrijven en milieuzonering" sprake van standaardafstanden. Door het nemen van maatregelen (bijvoorbeeld een Wm-vergunning met voorschriften) kan de zone tussen de milieubelastende en milieugevoelige functies zo klein mogelijk, in ieder geval kleiner dan 100 m, worden gemaakt.

Conclusie

De zienswijze ongegrond te verklaren.

Fokkema v.o.f.

Inhoud van de zienswijze

1. De consequenties voor zijn bezit (binnenterrein Kievitstraat, perceel nr. 2411) zijn onvoldoende duidelijk

Beoordeling

1. Het perceel van dhr. Fokkema ligt buiten dit plangebied. Aansluitend op zijn perceel geldt geen bouwbestemming. De toegang tot zijn perceel vanaf de Kievitstraat blijft gehandhaafd.

Conclusie

De zienswijze ongegrond te verklaren.



RPJ Lips en F Lips-Wareman

Inhoud van de zienswijze

1. Verzocht wordt het binnenterrein Kievitstraat - Speelhuislaan buiten de plangrenzen van dit bestemmingsplan te laten. Uit de plantoelichting blijkt niet duidelijk welk bestemmingsplan momenteel vigerend is voor het perceel van Bric&Brac en AH.
2. De in de MER aangegeven verkeersvarianten zijn onvoldoende vertaald in dit bestemmingsplan.
3. Voorgesteld wordt de ontwikkeling van het stationskwartier meer te richten op een benadering met openbaar vervoer en per fiets of te voet, dan per auto.
4. Verzocht wordt om niet primair het aantal woningen als uitgangspunt te nemen, maar de leefbaarheid als centraal uitgangspunt te hanteren.
5. Ten einde het gebruik van het openbaar vervoer te stimuleren, wordt verzocht wordt de parkeernormen met 25% naar beneden bij te stellen.
6. Verzocht wordt in het bestemmingsplan de te realiseren bebouwing te laten aansluiten op de bouwhoogte van de Belcrum.
7. Verzocht wordt het autoverkeer zoveel mogelijk te weren uit het stationskwartier. Tevens wordt aandacht gevraagd voor de zware verkeersbelasting op de Terheijdenseweg en de onzekerheid omtrent de aanleg van de Verlengde Stationslaan.
8. De touringscars dienen niet langer aan het noordplein te halteren.
9. Het bestemmingsplan biedt, om een optimale leefbaarheid in het gebied te bereiken, onvoldoende aandacht aan het openbaar groen.
10. In het bestemmingsplan is aangegeven dat geluidsgevoelige bestemmingen slechts via een vrijstellingsbevoegdheid voor het College zijn toegestaan. Verzocht wordt om deze bevoegdheid te schrappen.
11. Verzocht wordt het bouwvolume en de bouwdichtheid ondergeschikt te maken aan leefbaarheid. Leefbaarheid moet als uitgangspunt dienen bij het opstellen van het bestemmingsplan.
12. Bezwaarmakers zijn van mening dat de geluidbelasting op de woningen Speelhuisplein boven de wettelijke norm zal komen. Voorgesteld wordt het tracé uit het Masterplan te hanteren voor het bestemmingsplan.
13. Actuele akoestische rapportages ten aanzien van wegverkeer en spoorwegverkeer worden node gemist.
14. Aangezien er bij de CSM geen suiker meer wordt geproduceerd, kan de paragraaf "geur" in het bestemmingsplan worden geschrapt.
15. Door bezwaarmaker wordt gesteld dat de normen voor fijn stof en voor NOx worden overschreden. Het bestemmingsplan gaat onvoldoende in op deze problematiek. Verzocht wordt een gericht luchtkwaliteitsplan op te stellen met concrete maatregelen ter verbetering van de luchtkwaliteit, hierbij kan gedacht worden aan een knip in de Stationslaan en het weren van grote verkeersstromen uit het Stationskwartier.
16. Een bestemmingsplan dient grenzen te stellen. In dat kader is een vrijstellingsbevoegdheid voor het College van 1 bouwlaag plus of minus de opgenomen aantallen bouwlagen niet acceptabel. Deze bevoegdheid dient geschrapt te worden.
17. De vrijstellingsbevoegdheid in 4.6.1.a,b en g geeft onvoldoende waarborg voor de bewoners van Belcrum en Spoorbuurt. Deze bevoegdheid dient geschrapt te worden.



18. Het plaatsen van 40 meter hoge zendmasten is ontsierend voor het stadsbeeld. Bovendien zijn er voldoende hoge gebouwen om zendmasten op te plaatsen. Ook deze vrijstellingsbevoegdheid dient geschrapt te worden.

19. Gesteld wordt dat het bestemmingsplan niet opgesteld kan worden zonder Bereikbaarheidsvisie Deze visie ontbreekt.

20. Het risico bestaat dat de Speelhuisslaan zal worden gebruikt als Kiss-and-Ride route, met alle ongewenste verkeersdruk die dat met zich meebrengt.

21. Een toename van activiteiten in het Stationskwartier zal leiden tot een verhoogde parkeerdruk in Belcrum. Verzocht wordt in het bestemmingsplan voorschriften op te nemen om te voorkomen dat Belcrum als "overloop"-parkeerplaats wordt gebruikt.

Beoordeling

1. Dit terreindeel is juist binnen de plangrenzen van dit plan opgenomen, zodat beter tegemoet kan worden gekomen aan belangen van omwonenden. De gemeente heeft dit terrein aangekocht en er de bouwmogelijkheden die het bestemmingsplan Belcrum hier aan bood, verwijderd.

Het terrein van Bric&Brac alsmede dat van AH, zijn beiden binnen de grenzen van dit plan opgenomen. Momenteel geldt voor een zeer klein gedeelte van beide panden het bestemmingsplan Linie uit 1952.

2. Het bestemmingsplan laat alle varianten toe. Pas in het kader van de Bereikbaarheidsvisie wordt een keuze uit de varianten en maatregelen uit het MER gemaakt.

Over de definitieve verkeersoplossing voor de kruising Terheijdensweg / Stationslaan is nog geen besluit genomen. Momenteel worden diverse varianten aanvullend in beeld gebracht. Naar verwachting wordt in februari 2007 een beslissing over de verkeersoplossing genomen. Dit neemt echter niet weg dat alle varianten die worden onderzocht passen binnen de in het bestemmingsplan en op de plankaart aangegeven bestemmingen Verkeersdoeleinden en/of Verkeers- en verblijfsdoeleinden.

3. In zowel het Verkeersplan Breda 2003 als in de Bereikbaarheidsvisie, wordt deze volgorde aangehouden. Het openbaar vervoer krijgt een geheel eigen infrastructuur met een busperron in de OV Terminal welke gelijkwaardig is aan de treinperrons. Voor de fietsers en voetgangers wordt een fijnmazig netwerk aangelegd welke aansluit op de structuur van de stad.

4. Het bestemmingsplan is gebaseerd op toetsbare normstelling. Een begrip als "leefbaarheid" is onmogelijk binnen een objectieve norm te vatten. Daarom wordt niet uitgegaan van leefbaarheid bij het definiëren van de Voorschriften. De opgenomen criteria (zoals geluidsnormen, zie 'milieuaspecten' aan het begin van dit document) staan garant dat de uiteindelijk te realiseren woningen leefbaar zullen zijn.

5. De parkeernormen in het Stationskwartier zijn afwijkend t.o.v. de rest van de stad in verband met de directe nabijheid van de OV Terminal. De normen in het centrum en het Stationskwartier liggen lager dan in de rest van de stad (Parkeernota 2004). Bovendien zijn de normen in dit gebied maximum normen, waar het voor de rest van de stad minimum normen zijn.

6. De voorschriften zorgen voor een goede en geleidelijke aansluiting op de bebouwing van Belcrum.

7. Elke ontsluitingsvariant in het MER Via Breda is erop gericht om de leefbaarheid in het gebied te verhogen en verkeer dat geen bestemming heeft in het gebied te weren. In een aantal varianten wordt b.v. de Terheijdensweg geheel ontlast van niet-bestemmingsverkeer. Ook de Spoorbuurt wordt ontlast van verkeer met bestemming Station door de hoofdroutes naar de noordzijde te verplaatsen. In elke variant in het MER is de Verlengde Stationslaan opgenomen. Zie voorts ook antwoord 1 en 2 'milieuaspecten' en 'bereikbaarheidsvisie' aan het begin van dit document

8. Voor (vakantie-)charter bussen wordt een locatie elders in de stad gezocht, omdat deze bussen minder aan het station gebonden zijn. Enkel internationale lijndiensten krijgen, vanwege hun vaste dienstregelingen en aansluitingen op de treinen, een halteplaats aan de Stationslaan. Deze maken gebruik van de voorzieningen t.b.v. vervangende noodbussen. Het betreft maximaal ongeveer 10 bussen per dag.



9. Openbaar groen is slechts één aspect bij het beoordelen van de leefbaarheid van een gebied. Ook gebieden met weinig openbaar groen in de directe omgeving kunnen een zeer gewaardeerd leefmilieu opleveren (bijv de Belcrum). Overigens ligt er op zeer korte afstand openbaar groen (Liniepark, Valkenberg en binnenkort ook de nieuwe Markoevers).

10. Het antwoord op deze vraag is helaas sterk juridisch van aard. Er is hier sprake van een dubbelbestemming, niet van een vrijstellingsbevoegdheid. Deze dubbelbestemming is juist bedoeld om woningbouw mogelijk te maken. Het bestemmingsplan is bewust flexibel opgesteld. Dit houdt in dat op dit moment, met name in de strook tussen spoor en Stationslaan, nog niet is aan te geven waar / hoe / hoeveel woningen er zullen komen. Hierdoor kan ook niet berekend worden hoeveel geluidsbelasting op de gevel zal staan. Het laten vervallen van deze dubbelbestemming zou betekenen dat voor ieder woningproject een procedure gevoerd zou moeten worden.

11. Bij pt. 4 van bezwaarmaker is hierop al in gegaan.

12/13. Voor het beantwoorden van deze vragen verwijzen wij naar punt 2 'milieuaspecten' bij de algemene beantwoording zienswijzen aan het begin van dit document

14. Op dit moment beschikt CSM over een Wm-vergunning waarin voorschriften zijn opgenomen voor het voeren van de zogenoemde bietencampagne, de activiteit die de meeste geur veroorzaakt. De verwachting van de gemeente is dat voor het actualiseren / reviseren van de zwaar verouderde Wm-vergunning binnenkort door het bevoegd gezag (provincie Noord-Brabant) een vooroverleg wordt opgestart. Dit neemt niet weg dat de gemeente in het bestemmingsplan Stationskwartier uit moet gaan van de situatie waarin de vergunning nog steeds van kracht is. Om deze reden is in het bestemmingsplan Stationskwartier de paragraaf "geur" opgenomen.

15. Voor beantwoording van deze vraag verwijzen wij naar punt 2 'milieuaspecten' bij de algemene beantwoording zienswijzen aan het begin van dit document.

16. Deze bevoegdheid is niet bedoeld (en heeft ook geen werking) voor het toevoegen van extra bouwlagen of het toevoegen van extra programma. Deze vrijstelling slaat op het gebruik van de bouwlagen in het gebouw. In de Voorschriften is door middel van boxen aangegeven waar bepaalde functies gerealiseerd mogen worden. Het is denkbaar dat er bij de bouwplanontwikkeling aanleiding is om hier beperkt van af te wijken. De vrijstelling heeft dus slechts betrekking op de bevoegdheid om een bepaalde functie 1 bouwlaag boven of onder de in de box aangegeven bouwlagen te realiseren.

17. De bevoegdheid in 4.6.1.a. is er op gericht om eventueel in de zone tussen Spoor en Stationslaan de mogelijkheid te hebben een gebouwde en gedeeltelijk ondergrondse parkeervoorziening over het gehele oppervlak van het perceel te realiseren en daarmee een zogenoemd opgetild maaiveld te creëren. Vanaf de openbare weg is dit niet zichtbaar.

De bevoegdheid in lid b. is geschrapt.

De toepassing van lid g. is in de bovenstaande vraag al verduidelijkt.

18. Geheel onbedoeld is deze mogelijkheid opgenomen onder de vrijstellingsbevoegdheden. Omdat het plaatsen van dergelijk installaties het wijzigen van de bestemming inhoudt, dient dit artikel geschrapt te worden.

Wellicht ten overvloede moet opgemerkt worden dat deze bevoegdheid nu in artikel 12.5 is opgenomen. Dit is een standaard-bepaling die uit de landelijk voorgeschreven systematiek vloeit. Inhoudelijk heeft bezwaarmaker volkomen gelijk. Het is overigens nauwelijks waarschijnlijk dat van deze bevoegdheid gebruik gemaakt zal worden.

19. Met het vaststellen van de structuurvisie 2025 is de hoofdstructuur ter ontsluiting van de spoorzone vastgelegd. In de MER Via Breda zijn optimalisatie maatregelen voorgesteld welke in het kader van de bereikbaarheidsvisie verder worden uitgewerkt



20. Dit risico is zeer klein. Door herinrichting tot 30 km straat wordt de Speelhuuslaan onaantrekkelijk voor (doorgaand) autoverkeer. De route Belcrumweg-Stationslaan-Doornboslaan is sneller, comfortabeler en dus aantrekkelijker. Bovendien zijn de Kiss- en Ride plaatsen recht voor de ingang van de OV Terminal gesitueerd.

21. Dit is niet mogelijk. Het bestemmingsplan Stationskwartier heeft slechts werking binnen de plangrenzen. Regels die bedoeld zijn ter bestrijding van effecten buiten de plangrenzen hebben gewoonweg geen werking. Bovendien eist het bestemmingsplan dat er bij iedere functie een voldoende aantal parkeerplaatsen wordt gerealiseerd, zodat de vrees van bezwaarmaker niet terecht is. Echter, om een mogelijke overlast nu en in de toekomst te voorkomen wordt nu gewerkt aan plannen voor gereguleerd parkeren in de Belcrum. Het is aan de bewoners zelf om aan te geven of dit wenselijk is of niet.

Conclusie

De zienswijze bij punt 17. (vrijstelling voor vergroting van de bouwhoogte aan de Kievitstraat) gegrond te verklaren en voor het overige ongegrond te verklaren.

NS Vastgoed Ontwikkeling en NS Stations

Inhoud van de zienswijze

1. Bezwaarmakers kunnen zich niet verenigen met de voorschriften ten aanzien van de maximaal toegestane omvang van een detailhandelsvestiging. Deze beperking werkt ernstig belemmerend voor de ontwikkeling de OV Terminal. Bezwaarmaker doet een aantal voorstellen waarop dit punt aangepast kan worden.
2. Ten aanzien van het te realiseren programma verzoeken bezwaarmakers dit nader te actualiseren en te benoemen.
3. In het bestemmingsplan is opgenomen dat de gemeente zich inzet om middels overleg met de ministeries van VROM en V&W het vervoer van gevaarlijke stoffen via de Brabanthroute verder te verlagen. Het minimaal te behalen resultaat van dat overleg dient benoemd te worden.
4. Bezwaarmakers verzoeken om de vermelding "129 woningen" (in de OV Terminal) te laten vervallen, ten einde meer flexibiliteit te creëren voor de invulling van de OV Terminal. Dit overigens binnen de bandbreedte van de externe veiligheid.
5. Bezwaarmakers kunnen zich volstrekt niet verenigen met de mogelijkheid om (kantoor-) bouwvolume dat oorspronkelijk aan percelen binnen GD 2 was toegewezen te kunnen "verschuiven" naar percelen binnen GD 3. Dit leidt tot ernstige consequenties voor NSVO en daarmee voor de ontwikkeling van het Stationskwartier als geheel.
6. In artikel 6.3.1 is aangegeven dat stallingsplaatsen ondergronds gesitueerd dienen te worden. Bezwaarmakers stellen dat hiermee een kostenverhogende wijziging van de OV Terminal wordt geïntroduceerd.

Beoordeling

1. De OV Terminal is een dynamisch complex. Wij kunnen ons voorstellen dat concepten en formules in de loop der tijd wijzigen. Het is daarbij denkbaar dat vestigingen groter worden dan de nu in het ontwerp bestemmingsplan aangegeven maat van maximaal 400 m2 bvo. Toch dient voorkomen te worden dat winkelformules zich gaan richten op andere doelgroepen dan de reizigers. Ten einde aan het verzoek medewerking te kunnen verlenen en gelijktijdig ook grip te houden kunnen houden op de karakteristiek van de winkels, is in dit bestemmingsplan opgenomen om 3 vestigingen van 700 m2 bvo toe te staan.



2. Onderstaand is de tabel met het functionele programma (afgerond op hele getallen) weergegeven.

	deelgebied	functie	totaal
1.1	Terminal	kantoren	21.500
		woningen	130
		voorzieningen/comm.	8.300
		logistieke ruimtes	800
2.1	Stationsweg	kantoren	8600
2.2	Spoorstraat	kantoren	15.900
		woningen	40
		hotel	2.700
2.3	Markzone zuid	kantoren	4.700
		woningen	30
2.4	Terminal oost	kantoren	10.200
		voorzieningen/comm.	400
2.5	Terminal west	kantoren	15.700
		woningen	45
		voorzieningen/comm.	800
2.6	Markzone midden	kantoren	5.200
		grote gebruiker	32.700
		woningen	110
		voorzieningen/comm.	400
2.7	Markzone noord	woningen	90
		voorzieningen/comm.	300
2.8	Belcrum midden	woningen	140
		voorzieningen/comm.	700
2.9	Belcrum noord oost	kantoren	3.300
		woningen	-
		voorzieningen/comm.	200

3. Om de spanning tussen ruimtelijke verdichting en het externe veiligheidsbeleid te verminderen en een duurzaam evenwicht te creëren tussen de belangen van vervoer, ruimte en veiligheid wordt een Basisnet voor alle modaliteiten opgesteld. De verwachte datum van inwerkingtreding van het Basisnet Spoor, Water en Weg is 1 januari 2008.



De gemeente Breda is betrokken bij het opstellen van het Basisnet Spoor, waarbij de gemeente ervan uitgaat, mede gebaseerd op een brief van het ministerie van VROM ondertekend door de minister van VROM en V&W, dat het vervoer van gevaarlijke stoffen over de Brabantroute gelijk is aan de beleidsvrije marktprognose (ProRail d.d. december 2003, op 26 april 2004 door de minister van V&W naar de Tweede Kamer gestuurd). Het gaat hierbij op de volgende vervoerscijfers.

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

Zoals gezegd gaat de gemeente Breda ervan uit dat deze vervoerscijfers voor de Brabantroute terugkomen in het Basisnet Spoor, maar tot de vaststelling van het Basisnet Spoor door de Tweede Kamer is dit natuurlijk niet zeker.

4. In de meest recente berekeningen in het kader van het bestemmingsplan Stationskwartier en het milieuthema externe veiligheid is rekening gehouden met het stedenbouwkundig ontwerp van het Stationskwartier (inclusief OV Terminal). Hierin is het aantal bovengenoemde woningen meegenomen. De uitkomsten van deze berekeningen zijn verwerkt in de Uitvoeringsovereenkomst en de Samenwerkingsovereenkomst, waarmee voor wat betreft de gemeente Breda de maximaal toelaatbare GroepsRisico-waarde is vastgelegd. Een groter aantal woningen is binnen het bestemmingsplan Stationskwartier niet mogelijk, aangezien dan de GR-waarde zal stijgen. Een andere mogelijkheid is natuurlijk om gebruik te maken van artikel 4.6 van het bestemmingsplan Stationskwartier. Het aantal van 129 kan dan worden verhoogd tot 150. Dit houdt overigens wel in dat het aantal woningen elders binnen de plangrens met 21 moet worden verminderd.

5. Deze zienswijze geeft aanleiding de voorgestelde vrijstellingsbevoegdheden niet langer op te nemen. Het programma dat met deze vrijstellingsbevoegdheden samenhang, is nu opgenomen binnen artikel 4.3 en is daarmee direct toegelaten. In samenhang met deze wijziging is de wijzigingsbevoegdheid in artikel 5.4.a geschrapt.

6. Bedoeld zijn de onbewaakte stallingsplaatsen in het Noordplein. Het woord "ondergronds" dient gelezen te worden als "onder het peil van de weg" (zoals in het plan van Koen van Velzen is aangegeven). De formulering van het (oude) artikel 6.3.1. is aangepast.

Conclusie

De zienswijze gegrond te verklaren.

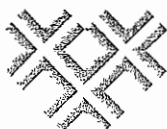
K. Weterings Terheijdensweg 7 en andere bewoners aan de Terheijdensweg (standaard-brief)

Inhoud van de zienswijze

1. Bezwaarmaker is het niet eens met de gefaseerde aanleg van Stationslaan en de Verlengde Stationslaan, vanwege de verwachte verkeersdruk op de Terheijdensweg en de onzekerheid omtrent de financiering van de Verlengde Stationslaan. Bezwaarmaker verzoekt de gehele laan te realiseren alvorens met de ontwikkeling van het Stationskwartier en Drie Hoefijzers wordt begonnen.

2. Bezwaarmaker maakt bezwaar tegen een aansluiting van de Terheijdensweg op de Stationslaan als ook de aansluiting op de Noordelijke Rondweg gehandhaafd blijft. Hij stelt dat de Terheijdensweg in die situatie als sluiproute naar het station zal gaan functioneren, met een ernstige verslechtering van het woon- en leefklimaat als gevolg.

Hij wijst er op dat er nog geen Bereikbaarheidsvisie beschikbaar is. Hij stelt dat dit had moeten gebeuren voordat het ontwerp bestemmingsplan opgesteld kan worden.



Beoordeling

1 en 2 Voor beantwoording van beide vragen verwijzen wij naar punt 1 'bereikbaarheidsvisie en vormgeving aansluiting Terheijdenseweg' bij algemene beantwoording zienswijzen aan het begin van dit document.

Conclusie

De zienswijze ongegrond te verklaren.

PCM Scheepers (dir. Spoorzoeker)

Inhoud van de zienswijze

1. Bezwaarmaker is het niet eens met de gefaseerde aanleg van Stationslaan en de Verlengde Stationslaan, vanwege de verwachte verkeersdruk op de Terheijdenseweg en de onzekerheid omtrent de financiering van de Verlengde Stationslaan. Bezwaarmaker verzoekt de gehele laan te realiseren alvorens met de ontwikkeling van het Stationskwartier en Drie Hoefijzers wordt begonnen.

2. Bezwaarmaker maakt bezwaar tegen een aansluiting van de Terheijdenseweg op de Stationslaan als ook de aansluiting op de Noordelijke Rondweg gehandhaafd blijft. Hij stelt dat de Terheijdenseweg in die situatie als sluiproute naar het station zal gaan functioneren, met een ernstige verslechtering van het woon- en leefklimaat als gevolg. Hij wijst er op dat er nog geen Bereikbaarheidsvisie beschikbaar is. Hij stelt dat dit had moeten gebeuren voordat het ontwerp bestemmingsplan opgesteld kan worden.

3. Een toename van de verkeersintensiteit op de Terheijdenseweg is gezien de veiligheid van de schoolkinderen zeer onwenselijk.

Beoordeling

1 en 2 Voor beantwoording van beide vragen verwijzen wij naar punt 1 'bereikbaarheidsvisie en vormgeving aansluiting Terheijdenseweg' bij algemene beantwoording zienswijzen aan het begin van dit document.

3. Bezwaarmaker heeft hierin volkomen gelijk. Het advies uit de MER is dan ook om maatregelen te nemen op de Terheijdenseweg om wijkvreemd verkeer te voorkomen. In het kader van de bereikbaarheidsvisie worden deze maatregelen uitgewerkt. In het kader van dit bestemmingsplan kan aan dit verzoek echter geen invulling worden gegeven. De inrichting van de openbare weg (de vormgeving, de aansluitingen tussen wegen, de oversteekbaarheid, de verkeersveiligheid et cetera) zijn zogenoemde inrichtingsmaatregelen, welke buiten de werkingssfeer van het bestemmingsplan vallen.

Conclusie

De zienswijze ongegrond te verklaren.

MPM Koenraadt

Inhoud van de zienswijze

1. Bezwaarmaker is het niet eens met de gefaseerde aanleg van Stationslaan en de Verlengde Stationslaan, vanwege de verwachte verkeersdruk op de Terheijdenseweg en de onzekerheid omtrent de financiering van de Verlengde Stationslaan. Bezwaarmaker verzoekt de gehele laan te realiseren alvorens met de ontwikkeling van het Stationskwartier en Drie Hoefijzers wordt begonnen.

2. Bezwaarmaker maakt bezwaar tegen een aansluiting van de Terheijdenseweg op de Stationslaan als ook de aansluiting op de Noordelijke Rondweg gehandhaafd blijft. Hij stelt dat de Terheijdenseweg in die situatie als sluiproute naar het station zal gaan functioneren, met een ernstige verslechtering van het woon- en leefklimaat als gevolg. Hij wijst er op dat er nog geen Bereikbaarheidsvisie beschikbaar is. Hij stelt dat dit had moeten gebeuren voordat het ontwerp bestemmingsplan opgesteld kan worden.

3. Omdat er onvoldoende gegevens bekend zijn over de huidige situatie, zijn de conclusies uit de uitgevoerde milieuonderzoeken onbetrouwbaar. Ook de gevolgen van verschillen in aannames zijn niet aangegeven/onderbouwd.



4. De rapportages Luchtkwaliteit gaan op diverse aspecten mank. Zo zijn tabellen incorrect, de berekeningen te globaal, ontbreken verkeersvarianten, worden maatregelen verkeerd geïnterpreteerd, worden er verkeerde aannames gedaan, etc. Bovendien is het door het ontbreken van het gevraagde monsternemingspunt nog steeds geen goed beeld over de nulsituatie.

5. Bezwaarmaker maakt bezwaar tegen het tracé van de Stationslaan. Deze "slinger" is uitsluitend bedacht om de economische belangen van één projectontwikkelaar te dienen, ten koste van de belangen van 3.000 Belcrumbewoners. Bovendien sluit het bestemmingsplan niet uit dat de bouwhoogtes uiteindelijk hoger zullen zijn dan de plantekening aangeeft. Dit laatste baart hem zorgen voor de ontwikkeling van andere terreinen in het Stationskwartier en in de Belcrum.

6. Naast bovengenoemde punten dringt bezwaarmaker verder aan op het opstellen van gedragsregels voor aannemers van sloop- en bouwactiviteiten,.

7. Hij dringt verder aan op het opstellen van een monitorings-, evaluatie- en actieprogramma voor diverse milieuaspecten, het beter inventariseren van de benodigde parkeerruimte en afspraken met bewoners over een gratis parkeervergunningstelsel, het invoeren van een milieuzonering ter verbetering van de luchtkwaliteit, minder ontheffingsmogelijkheden in het bestemmingplan.

8. Hij stelt ten slotte de aanleg van één of meer transferia voor om de verkeersintensiteit in de Spoorzone te verlagen.

Beoordeling

1 en 2 Voor beantwoording van beide vragen verwijzen wij naar punt 1 'bereikbaarheidsvisie en vormgeving aansluiting Terheijdenseweg' bij algemene beantwoording zienswijzen aan het begin van dit document.

3.en 4 In het bestemmingsplan Stationskwartier wordt onder andere verwezen naar het MER Spoorzone. In deze MER is voor elk beschreven thema de huidige situatie vastgelegd. Verder wordt in de toelichting van het bestemmingsplan Stationskwartier voor bijvoorbeeld de milieuthema's bodem, geur, luchtkwaliteit, externe veiligheid, ecologie en flora & fauna verwezen naar rapportages waarin de huidige situatie voor het Stationskwartier en de directe omgeving is vastgelegd. Onder andere verwijzen wij naar het KEMA onderzoek. Als laatste wordt opgemerkt dat ook in het TNO-rapport uit 2001 de huidige situatie voor onder andere geluid is vastgelegd. Aan het begin van dit document onder punt 2 'milieuaspecten' bij de algemene beantwoording zienswijzen wordt hier dieper op ingegaan.

5. Het verleggen van de Stationslaan is gebeurd als gevolg van het ontwerp van de OV Terminal. De onderbouwing van deze aanpassing is inmiddels opgenomen in het bestemmingsplan. Het bestemmingsplan stelt helder dat de bouwhoogte op deze locatie maximaal 16 meter mag bedragen. De door bezwaarmaker aangehaalde hoogte van 32 meter is volgens de voorschriften niet op deze locatie van toepassing. Wij kunnen bezwaarmaker daarom niet volgen in de gedachte dat in het ontwerp bestemmingsplan aanleidingen te vinden zouden zijn dat de bouwhoogte hoger mag zijn. Noch dat dit een precedent zou zijn voor de ontwikkeling van terreinen elders.

6. Het bestemmingsplan is niet het kader voor het opstellen van gedragsregels voor aannemers. Deze materie wordt middels de bouwvergunning/sloopvergunning geregeld. Zo kunnen bijvoorbeeld verplichte aan- en afvoerroutes contractueel worden vastgelegd. De omwonenden zullen van deze bouw- en sloopwerken tijdig worden geïnformeerd.

7. Voor het antwoord op de vraag naar een monitoringsprogramma verwijzen wij naar punt 2 'milieuaspecten' bij de algemene beantwoording zienswijzen aan het begin van dit document.

Alle ontwikkelingen dienen te voorzien in parkeren op eigen terrein, zoals vastgelegd in de nota parkeer en stallingsbeleid 2004, de bouwverordening en in dit bestemmingsplan. Mede op basis van deze zienswijze zijn de parkeernormen in dit bestemmingsplan Stationskwartier opgenomen.

Invoering van een parkeervergunningstelsel is mogelijk indien de bewoners dit wenselijk vinden. De procedure is hiervoor opgestart. Dit is echter niet gratis i.v.m. extra kosten welke worden gemaakt o.a. in de vorm van extra toezicht.



De vrijstellingsbevoegdheden zijn noodzakelijk voor een goede planontwikkeling. Deze bevoegdheden zijn helder begrenst in hun reikwijdte.

8. De behoefte tot transferia is onderzocht in het kader van het opstellen van de nota parkeer en stallingsbeleid in 2004, hierin werd geconcludeerd dat de parkeerproblematiek in Breda nog niet groot genoeg is om een transferium op dit moment succesvol te laten functioneren. Hiermee wordt echter in verschillende ontwikkelingen wel rekening mee gehouden.

Conclusie

De zienswijzen voor punt 5 (OV-Terminal) en punt 7 (parkeernormen) gegrond te verklaren en voor het overige ongegrond te verklaren

E. Mommersteeg (Speelhuisklaan 29), en H vd Worp (Speelhuisklaan 27)

Inhoud van de zienswijze

1. Bezwaarmaker kan zich niet verenigen met het bestemmingsplan, omdat de geplande bebouwing direct tegen de tuin ligt, zodat er beperking van de bezonning in de tuin optreedt.

2. Het maximaal toegelaten bebouwingspercentage van 90% heeft ernstig nadelige gevolgen (bijk verdroging) voor de tuin.

3. De voorgestelde bouwhoogte van 5 meter (direct aansluitend op de tuin) leidt tot een verlies aan bezonning, aan privacy en aan vrij uitzicht.

4. De voorgestelde bouwhoogte van 16 meter voor de nabij gelegen bebouwing leidt tot een belemmering van de bezonning, een verlies aan privacy en een verlies aan uitzicht.

5. Bezwaarmaker stelt dat de nadere eisen-regeling onduidelijkheid schept.

6. De voorgenomen aanleg van de Stationslaan leidt tot lawaai, stank en sof in de tuin en in de woning.

Beoordeling

1. De schaduwdiagrammen geven aan dat er vanaf eind september schaduw in de tuin wordt geworpen. Vanaf april valt er geen schaduw meer in de tuin. Wij achten dit geen onaanvaardbare inbreuk op de gebruiksmogelijkheden van de tuin.

2. Ten tijden van de aanleg van de grote ondergrondse infrastructuur (parkeergarages en dergelijke) zal veel grondwater worden onttrokken om de benodigde bouwput droog te kunnen leggen. In het kader van de Woningwet/Bouwvergunning zal voor dit soort activiteiten een bemalingsplan worden gevraagd om de mogelijke gevolgen van deze grondwaterstandverlaging in beeld te krijgen. Mocht in het bemalingsplan de inschatting worden gemaakt dat de bouwputbemalingen kunnen leiden tot verzakkingen, worden in de door de gemeente Breda af te geven bouwvergunning aanvullende eisen ten aanzien van de bouwputbemaling gesteld. Hetgeen hierboven is beschreven is echter van tijdelijke aard en zal zeker niet leiden tot verdroging van de tuin.

Door de gemeente Breda is verder in samenwerking met het waterschap Brabantse Delta een waterhuishoudingsplan voor de Spoorzone Breda opgesteld voor een optimale waterhuishouding in het gebied. Hierin zijn maatregelen ter voorkoming van verdroging of te sterke vernatting opgenomen. Door de realisatie van de Spoorzone Breda kan plaatselijk een lichte verandering optreden, maar er wordt gestreefd naar een algemene verbetering van de hydrologische situatie.

3. Opgemerkt moet worden dat de bouwvoorschriften in het van kracht zijnde bestemmingsplan Belcrum aangeven dat bijgebouwen een bouwhoogte mogen hebben van 5,5 meter. De voorgestelde bouwhoogte van 5 meter in het bestemmingsplan Stationskwartier ten aanzien van de directe aan de tuin grenzende bebouwing blijft hier onder.

4. De schaduwdiagrammen geven aan dat schaduw op de woning slechts in de winterperiode optreedt. Wij achten dit in een stedelijke omgeving geen onaanvaardbare situatie.

Het verlies aan privacy is gezien de afstand tussen de woning en de nieuwbouw (circa 35 à 40 meter) niet van die aard dat hier sprake is van een onaanvaardbare situatie.



Uitzicht is geen planologisch recht waar op aanspraak gemaakt kan worden.

5. De nadere eisen regeling is juist bedoeld om grip te kunnen houden op de bouwplanontwikkeling en om de belangen van derden (zoals bezwaarmaker) in dat stadium te kunnen meenemen/beschermen in de beoordeling van een bouwplan.

6. Voor de beantwoording van deze vraag verwijzen wij naar punt 2 'milieuaspecten' bij de algemene beantwoording zienswijzen aan het begin van dit document.

Conclusie

De zienswijze ongegrond te verklaren

W de With en L Buitink (Kievitstraat 28)

Inhoud van de zienswijze

1. De wijziging van de plangrens betekent een verlies van de groenstrook en een verbreding van de bestaande verharding. De geplande bebouwing aan de Kievitstraat zorgt voor een verlies aan zonlicht bij de bestaande woningen. Tevens levert deze bebouwing een verlies aan privacy op. De ontsluiting van deze woningen resulteert in een verhoging van de verkeersintensiteit in de straat. Deze aspecten leiden tot planschade.

Beoordeling

1. Voor beantwoording over de groenstrook verwijzen wij naar punt 3 'groenstrook Kievitstraat / Kwartelstraat' bij de algemene beantwoording zienswijzen aan het begin van dit document.

Het verlies aan zonlicht is marginaal (zie de bijgevoegde schaduwdiagrammen in het bestemmingsplan) en treedt slechts op in de winterperiode, welke wij niet als maatgevend beschouwen.

Het mogelijke verlies aan privacy achten wij niet onaanvaardbaar aangezien er hier sprake zal zijn van een heel gebruikelijke voorzijde oriëntatie van woningen aan weerszijde van een straat.

Het claimen van planschade is een recht dat is vastgelegd in artikel 49 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening. Het claimen van planschade kan door het indienen van een claim bij het College van burgemeester en wethouders.

Conclusie

De zienswijze ongegrond te verklaren

H Kwisthout (Kievitstraat 30)

Inhoud van de zienswijze

1. De wijziging van de plangrens betekent een verlies van de groenstrook en een verbreding van de bestaande verharding. De geplande bebouwing aan de Kievitstraat zorgt voor een verlies aan zonlicht bij de bestaande woningen. Tevens levert deze bebouwing een verlies aan privacy op. De ontsluiting van deze woningen resulteert in een verhoging van de verkeersintensiteit in de straat

Beoordeling

1. Deze zienswijze is hierboven beantwoord.

Conclusie

De zienswijze ongegrond te verklaren

J vd Sanden en A vd Sanden – Hofman (Speelhuisplein 11) en andere bewoners Speelhuisplein (standaard-brief)

Inhoud van de zienswijze

1. Bezwaarmakers stellen dat de Stationslaan (MER geeft dat er 17.000 mvtgn/dag gaan rijden) negatieve gevolgen heeft de bestaande woonfunctie van de Belcrum en in het bijzonder het woongenot in de woningen Speelhuisplein. Gepleit wordt voor knip in de Stationslaan, eventueel ook voor een knip in Speelhuislaan en Terheijdenseweg.



2. Het tracé van de Stationslaan is ten opzichte van eerdere plannen naar het noorden verlegd. Dit leidt tot ernstige milieugevolgen voor de bewoners Belcrum. Bezwaarmakers zijn het niet eens dat de belangen van één projectontwikkelaar zwaarder wegen dan de belangen van 3.000 bewoners in de Belcrum.

3. Bezwaarmaker kan zich niet verenigen met de onduidelijkheid die ontstaat nu in het bestemmingsplan niet is aangegeven wat de gevolgen zijn voor de Belcrum van het niet voorafgaand aan de planontwikkeling realiseren van de Stationslaan – Verlengde Stationslaan. Tevens wordt gepleit de volledige kruising Terheijdenseweg – Stationslaan binnen de plangrenzen van het bestemmingsplan Stationskwartier te brengen.

4. De standplaatsen voor internationale bussen zijn niet wenselijk, vanwege de stank- en geluidsoverlast die deze plaatsen met zich mee brengen. Er wordt gepleit voor een locatie buiten een woongebied of voor een integratie in de OV terminal.

5. Omdat er onvoldoende gegevens bekend zijn over de huidige situatie, zijn de conclusies uit de uitgevoerde milieuonderzoeken onbetrouwbaar. Ook de gevolgen van verschillen in aannames zijn niet aangegeven/onderbouwd.

6. De rapportages Luchtkwaliteit gaan op diverse aspecten mank. Zo zijn tabellen incorrect, de berekeningen te globaal, ontbreken verkeersvarianten, worden maatregelen verkeerd geïnterpreteerd, worden er verkeerde aannames gedaan, etc.

7. Nog immer ontbreken de toegezegde resultaten van een doorrekenen van de Belcrum-variant

Beoordeling

1. Voor intensiteiten wordt verwezen naar de eerder gegeven tabel verkeersintensiteiten bij punt 1 'bereikbaarheidsvisie' aan het begin van dit document.

Ten aanzien van het (wegverkeer)lawaai verwijzen wij naar punt 2 'milieuaspecten' bij de algemene beantwoording zienswijzen aan het begin van dit document.

2. De Stationslaan is naar het noorden verlegd vanwege aanpassingen aan het ontwerp van het OV-Terminalcomplex. De stedenbouwkundige visie hierop is inmiddels opgenomen in het bestemmingsplan.

3. Momenteel wordt een faseringsplan opgesteld t.b.v. de uitvoering van de benodigde infrastructuur ter ontsluiting van de Spoorzone. Hierbij wordt o.a. rekening gehouden met de volgorde van ontwikkelingen vastgoed en daaruit volgende ontwikkelingen in het verkeer.

Het bestemmingsplan blokkeert geen verkeersvarianten of kruisingsvarianten. Voor meer informatie over verkeersintensiteiten verwijzen wij naar de tabel onder punt 1 beantwoording algemene zienswijzen aan het begin van dit document. Dit geldt ook voor een uitleg over de aansluiting Terheijdenseweg Stationslaan in hetzelfde hoofdstuk te vinden.

4. Voor (vakantie-)charter bussen wordt een locatie elders in de stad gezocht, omdat deze bussen minder aan het station gebonden zijn. Enkel internationale lijndiensten krijgen, vanwege hun vaste dienstregelingen en aansluitingen op de treinen, een halteplaats aan de Stationslaan. Deze maken gebruik van de voorzieningen t.b.v. vervangende noodbussen. Het betreft maximaal ongeveer 10 bussen per dag.

5/6. In het bestemmingsplan Stationskwartier wordt onder andere verwezen naar het MER Spoorzone. In deze MER is voor elk beschreven thema de huidige situatie vastgelegd. Verder wordt in de toelichting van het bestemmingsplan Stationskwartier voor bijvoorbeeld de milieuthema's bodem, geur, luchtkwaliteit, externe veiligheid, ecologie en flora & fauna verwezen naar rapportages waarin de huidige situatie voor het Stationskwartier en de directe omgeving is vastgelegd. Als laatste wordt opgemerkt dat ook in het TNO-rapport uit 2001 de huidige situatie voor onder andere geluid is vastgelegd. Voor meer informatie over milieuaspecten verwijzen wij naar het begin van dit document.

7. Zie punt 1 'bereikbaarheidsvisie'



Conclusie

De zienswijze ongegrond te verklaren.

MEAJ Peeters en JKM Poell (Kwartelstraat 31)

Inhoud van de zienswijze

1. Bezwaarmaker is het niet eens met het onttrekken van de groenbestemming aan de Kievitstraat en die strook grond in het bestemmingsplan Stationskwartier de bestemming Verkeers- en verblijfsdoeleinden te geven. Dit tast het schaarse groen aan en leidt tot extra verharding en een zeer forse toename van het autoverkeer in de straat.
2. Bezwaarmaker stelt verder overlast te zullen onder vinden van de geplande afsluiting van de Van Voorst tot Voorststraat.
3. De voorgestelde bouwhoogte langs de Kievitstraat (16 meter, met vrijstelling 20 meter) is te hoog. Deze bebouwing sluit niet aan op de bestaande bouwhoogte in Belcrum. Terwijl dit wel was gesuggereerd in het Breda Bericht.
4. In het bestemmingsplan is geen Verkeerscirculatieplan (evenmin de doorrekening van de Belcrumvariant) opgenomen. Hierdoor kan niet gezien worden hoeveel verkeer er over de Stationslaan zal gaan rijden. Hierdoor kan ook niet gezien worden wat de milieuconsequenties, met name luchtkwaliteit, zijn. Het voldoen aan wettelijke normen is niet voldoende; er moeten maatregelen worden genomen om nog lagere waarden te bereiken.
5. Er wordt gevraagd naar de maatregelen die worden genomen om veilig met een tandem de wijk in en uit te kunnen.
6. De doelstelling de barrièrewerking van het spoor te verminderen wordt niet bereikt, integendeel zelfs. Ook de milieusituatie wordt niet verbeterd, maar juist verergerd.
7. Het bestemmingsplan kent een grote mate van flexibiliteitsbepalingen. De indruk wordt gewekt dat de gemeente gewoon doet wat haar goeddunkt. Dat is in strijd met het idee van een bestemmingsplan.

Beoordeling

1. Voor het antwoord wordt verwezen wij naar punt 3 'groenstrook Kievitstraat' bij de algemene beantwoording zienswijze aan het begin van dit document.
2. Verkeersmaatregelen en inrichtingsmaatregelen vallen buiten de reikwijdte van het bestemmingsplan. Bovendien ligt de Van Voorst tot Voorststraat niet in het bestemmingsplan Stationskwartier, maar in het plan Belcrum. De maatregel is overigens op verzoek van bewoners getroffen.
3. De voorgestelde bouwhoogte van 16 meter is stedenbouwkundig geheel aanvaardbaar. Opgemerkt moet worden dat de Bouwverordening op deze locatie ook bebouwing tot een hoogte van 15 meter had toegelaten (het effect van die 1 meter is verwaarloosbaar). De vrijstellingsbevoegdheid om tot 20 meter hoog te bouwen is geschrapt. Wij betreuren het dat de tekst van het Breda Bericht wellicht aanleiding heeft gegeven tot een verkeerde interpretatie. De tekst van het Breda Bericht is geen grond om bouwvergunningen op te verstrekken.
4. Voor intensiteiten in verschillende varianten uit het MER wordt verwezen naar de toelichtende tekst. Hierin is een Bereikbaarheidsvisie opgenomen voor de Spoorzone over dit onderwerp. Voor milieuaspecten verwijzen wij naar punt 1 'milieuaspecten' aan het begin van dit document.
5. Deze verkeersmaatregelen vallen buiten de reikwijdte van het bestemmingsplan. Alle aan te leggen fietsvoorzieningen voldoen aan de daarvoor geldende normen
6. Waar vroeger een open veld lag met veel lawaaiërende wagons, komen binnenkort woningen, kantoren, voorzieningen en openbare ruimte. Via de oude verbindingsslijnen Belcrumweg en Terheijdenseweg moest men eerst langs 300 meter doodse wereld en straks is die "barrière" slechts 40 meter breed. Wij kunnen bezwaarmaker daarom niet volgen in zijn gedachtegang dat de barrièrewerking vergroot zou zijn.



Als er wordt gesproken over een verslechtering van de milieusituatie gaat de gemeente Breda ervan uit dat de milieuthema's wegverkeerslawaaï, spoorweglawaaï en luchtkwaliteit worden bedoeld. Voor meer informatie verwijzen wij naar punt 1 'milieuaspecten' aan het begin van dit document.

7. De flexibiliteitsbepalingen zijn een normaal en geaccepteerd onderdeel van een bestemmingsplan. Ze hebben ten doel adequaat te kunnen inspelen om toekomstige ontwikkelingen. In verband met de rechtszekerheid van de burger zijn deze flexibiliteitsbepalingen begrensd. De gedachte dat het gemeentebestuur maar doet wat haar goed dunkt, laten wij voor rekening van bezwaarmaker.

Conclusie

De zienswijze ongegrond te verklaren.

PHJ vd Meer

Inhoud van de zienswijze

1. Verwezen wordt naar zijn inspraakreactie op het Voorontwerp Bestemmingsplan Stationskwartier. Die hier integraal wordt ingelast in deze zienswijze.
2. Bezwaarmaker kan zich niet verenigen met de keuze van het tracé van de Stationslaan (zogenoemde Slinger), terwijl dit tracé in de MER als zeer negatief betiteld wordt. Het bezwaar is gestoeld op de negatieve gevolgen voor het woon- en leefmilieu en op de verkeerskundig lastige aansluiting op de Terheijdensweg. Er is in het bestemmingsplan geen / onvoldoende aandacht geschonken aan de geluidbelasting op de woningen Speelhuysplein. Bezwaarmaker vindt het onacceptabel dat de belangen van een projectontwikkelaar prevaleren boven de belangen van 3.000 bewoners. Hij wijst op de beschikbaarheid van het milieuvriendelijke alternatief: de Belcrum-variant. Indien deze Belcrum-variant niet mogelijk is, pleit hij voor de realisatie van de Stationslaan conform het masterplan (2003).
3. Het ontwerp bestemmingsplan is in procedure gebracht, zonder dat een faseringsplan bij de Bereikbaarheidsvisie in de inspraak is gebracht. Dit is, gezien de consequenties die het faseringsplan zou kunnen hebben, onbegrijpelijk en onaanvaardbaar.
4. Bezwaarmaker pleit er voor verder besluitvorming pas te laten plaats vinden nadat duidelijkheid is verkregen over de vormgeving van de kruising Stationslaan – Terheijdensweg, zowel in de tijdelijke situatie als in de eindsituatie. Aangezien het ontbreken van vormgevingsvoorstellen het hem, en anderen, onmogelijk maakt aan te geven of hij zich hiermee kan verenigen. Hij pleit er voor de volledige kruising binnen de plangrenzen van het bestemmingsplan Stationskwartier te brengen.
5. De toezegging dat de Belcrum-variant serieus door de Gemeente zou worden bestudeerd, is tot op heden niet gestand gedaan.
6. Bezwaarmaker stelt dat de omschrijving "voorzieningen voor openbaar vervoer" in artikel 3 van de Voorschriften teveel ruimte laat voor ongewenst invullingen (bijvoorbeeld remises of garages).
7. Bezwaarmaker wijst op een discrepantie tussen de beschrijving op pagina 26/27 van de Toelichting en de Voorschriften voor de locatie Stationslaan – Terheijdensweg. In de Toelichting wordt aangegeven dat hier een hoogte-accent wordt toegestaan, terwijl de Voorschriften dat verhinderen.
8. In de optiek van bezwaarmaker ontbreekt nog steeds een deugdelijke onderbouwing voor de OV-Terminal en de daaruit voortvloeiende slinger in de Stationslaan.
9. Bezwaarmaker maakt zich ernstige zorgen over het moment van realisatie van de Stationslaan ter plaatse van zijn woning. De benodigde gronden zijn immers in bezit van een projectontwikkelaar. De ontwikkeling van deze gronden is in het bestemmingsplan niet eerder voorzien dan 2010. Een tijdelijke situatie waarbij alle verkeer over het Speelhuysplein zou worden geleid is voor hem onacceptabel.
10. Bezwaarmaker kan zich niet verenigen met de keuze in het bestemmingsplan om het ov-tracé tussen Terheijdentunnel en busperron middels een uitwerkingsbevoegdheid tot een later moment te verschuiven. Hij vreest met onomkeerbare gevolgen te worden geconfronteerd.



11. Bezwaarmaker merkt op dat pagina 31 in het bestemmingsplan ontbreekt en dat de internet-versie op deze pagina slechts onleesbare tekeningen toont.
12. Bezwaarmaker pleit voor het laten vervallen van de bevoegdheid om met programma te "schuiven". Deze en andere vrijstellingsbevoegdheden zijn vreemd en onwenselijk in het bestemmingsplan.
13. Doordat voor de locatie Stationslaan – Terheijdenseweg een uitwerkingsbevoegdheid is opgenomen, komt de rechtszekerheid voor bezwaarmaker in het gedrang. Hij vermoedt dat de problemen niet worden veroorzaakt door het stads- en streekvervoer, maar door de belangen van de projectontwikkelaar.
14. De noord – zuid as in het plan is niet uitgewerkt terwijl dit toch een belangrijke pijler van het ontwerp OV terminal is.
15. Bezwaarmaker mist de resultaten van een onderzoek naar de parkeerregulering in Belcrum. Hij pleit voor het maken van afspraken over een parkeervergunningstelsel in Belcrum.
16. Omdat er onvoldoende gegevens bekend zijn over de huidige situatie, zijn de conclusies uit de uitgevoerde milieuonderzoeken onbetrouwbaar. Ook de gevolgen van verschillen in aannames zijn niet aangegeven/onderbouwd. De rapportages Luchtkwaliteit gaan op diverse aspecten mank. Zo zijn tabellen incorrect, de berekeningen te globaal, ontbreken verkeersvarianten, worden maatregelen verkeerd geïnterpreteerd, worden er verkeerde aannames gedaan, etc. Specifiek wordt hier verwezen naar de verkeersintensiteiten op de Stationslaan (8.500 versus 17.000 mvtgn / dag).
17. De standplaatsen voor internationale bussen zijn niet wenselijk.

Beoordeling

1. De toentertijd ingebrachte inspraakreacties zijn in de Commentaarnota (mei 2006) al beantwoord. De antwoorden blijven onverminderd van kracht.
2. De keuze voor het voorgestelde tracé van de Stationslaan is mede gebaseerd op de wens te komen tot een goed functionerende OV-Terminalcomplex. De milieueffecten van deze keuze op de woningen Speelhuislaan en Speelhuisplein zijn door diverse onderzoeken voldoende in beeld gebracht en blijven binnen de wettelijke normen. Dat de MER een variant als negatief beoordeelt wil niet zeggen, dat die variant dan niet gekozen kan worden; de MER brengt slechts effecten in beeld, maar maakt geen finale keuze. Bovendien moet worden opgemerkt dat de MER de Verkeersvariant Spoorzone, met aanvullende maatregelen, nog steeds ziet als een verbetering van het woon- en leefmilieu. In zowel het TNO-rapport uit 2001 als het MER Spoorzone zijn bij de geluidberekeningen op meerdere plaatsen langs het Speelhuisplein waarnemingspunten gelegd. Uit de resultaten van deze onderzoeken blijkt dat ter plaatse van de Speelhuislaan en het Speelhuisplein het geluidniveau varieert tussen de 60 en 65 dB(A). Uitgaande van de ontwikkeling van de Stationslaan conform de verkeersvariant Spoorzone varieert, na aanleg van de Stationslaan, het geluidniveau ter plaatse van de Speelhuislaan en het Speelhuisplein tussen de 51 en 55 dB(A). In het eerdergenoemde aanvullend akoestisch onderzoek van Movaris zijn wederom op meerdere plaatsen langs het Speelhuisplein waarnemingspunten gelegd en zijn de eerdere resultaten bevestigd.
3. Zie punt 1 'bereikbaarheidsvisie' bij de algemene beantwoording zienswijze aan het begin van dit document.
4. Zie punt 1 'bereikbaarheidsvisie' bij de algemene beantwoording zienswijze aan het begin van dit document. Het binnen de plangrenzen trekken van de volledige kruising Terheijdenseweg – Stationslaan heeft geen toegevoegde waarde, aangezien de Terheijdenseweg in het bestemmingsplan Belcrum een vergelijkbare verkeersbestemming heeft als de Stationslaan. Een bestemmingsplan geeft slechts de bestemming; een bestemmingsplan doet geen uitspraak over de feitelijke inrichting binnen die bestemming.
5. Zie punt 1 'bereikbaarheidsvisie'



6. Wij delen de vrees van bezwaarmaker dat de voorschriften toelaten dat er werkplaatsen of remises ontstaan, niet. Wel kunnen wij ons voorstellen dat de formulering van het voorschrift een dergelijke gedachte veroorzaakt. Het voorschrift is daarom aangescherpt.

7. De tekst in de Toelichting suggereert inderdaad dat er een hoogte-accent wordt voorgestaan. Echter dit accent is niet gesitueerd binnen de plangrenzen van dit bestemmingsplan, maar op het terrein van Drie Hoefijzers, noord. Deze verwarrende formulering in de Toelichting is hersteld.

8. In het ontwerp bestemmingsplan ontbrak inderdaad een toelichting op het OV-Terminalcomplex en op de "slinger" in de Stationslaan. In het nu voorliggende bestemmingsplan is een deugdelijke onderbouwing voor het OV-Terminalcomplex opgenomen.

9. Het moment van aanleg (naar verwachting 2010) sluit ongeveer aan op het moment van oplevering van het OV-Terminalcomplex. De gronden welke nodig zijn voor de Stationslaan kunnen desnoods middels onteigening worden verworven.

10. Deze uitwerkingsbevoegdheid is mede opgenomen om de mogelijkheden voor een goede lijnvoering voor de bussen, zo lang mogelijk open te kunnen houden. Dit kan positieve gevolgen hebben voor de vormgeving van het kruispunt Terheijdenseweg – Stationslaan. De vrees voor onomkeerbare gevolgen is derhalve niet gegrond.

11. Deze omissie heeft een technische oorzaak en is helaas pas ontdekt na de start van de ter inzage legging van het ontwerp-bestemmingsplan. Aangezien dit illustraties in de Toelichting betreft achten wij dit weliswaar betreurenswaardig, maar niet onoverkomelijk.

12. / 13. Deze vrijstellingsbevoegdheid is juist bedoeld om flexibel te kunnen inspelen om de bouwplan-ontwikkeling in het plangebied. Hierbij zijn helder kaders gesteld (binnen de bouwregels en binnen de grenzen die externe veiligheid stelt). Deze flexibiliteitsbepalingen zijn een wettelijk geaccepteerd instrument binnen bestemmingsplannen.

Hierbij kan tevens worden opgemerkt dat de bevoegdheid om het programma ter plaatse van het perceel Stationslaan – Terheijdenseweg te verhogen, is geschrapt.

14. Naar onze mening is de noord-zuid as voldoende uitgewerkt. De precieze ligging en de exacte inrichting zijn geen zaken welke planologische relevantie bezitten. Ze worden daarom in de voorschriften van dit bestemmingsplan verbaal uitgewerkt en niet gedetailleerd op de plankaart aangegeven. Deze nadere uitwerking vindt plaats in het kader van het opstellen van het bouwplan van het OV-Terminalcomplex.

15. Er wordt nu gewerkt aan plannen voor gereguleerd parkeren in de Belcrum. Het is aan de bewoners zelf om aan te geven of dit wenselijk is of niet.

Ten aanzien van het parkeren in de Belcrum kan worden opgemerkt dat dit buiten de (functionele) reikwijdte van het bestemmingsplan Stationskwartier valt en fysiek zelfs buiten de plangrenzen van dit bestemmingsplan.

16. In het bestemmingsplan Stationskwartier wordt onder andere verwezen naar het MER Spoorzone. In deze MER is voor elk beschreven thema de huidige situatie vastgelegd. Verder wordt in de toelichting van het bestemmingsplan Stationskwartier voor bijvoorbeeld de milieuthema's bodem, geur, luchtkwaliteit, externe veiligheid, ecologie en flora & fauna verwezen naar rapportages waarin de huidige situatie voor het Stationskwartier en de directe omgeving is vastgelegd. Als laatste wordt opgemerkt dat ook in het TNO-rapport uit 2001 de huidige situatie voor onder andere geluid is vastgelegd. Meer informatie over milieuaspecten zijn te vinden bij 1 'milieuaspecten' bij algemene beantwoording zienswijzen aan het begin van dit document.

17. Voor (vakantie-)charterbussen wordt een locatie elders in de stad gezocht, omdat deze bussen minder aan het station gebonden zijn. Enkel internationale lijndiensten krijgen, vanwege hun vaste dienstregelingen en aansluitingen op de treinen, een halteplaats aan de Stationslaan. Deze maken gebruik van de voorzieningen t.b.v. vervangende noodbussen. Het betreft maximaal ongeveer 10 bussen per dag.



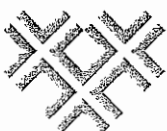
Conclusie

De zienswijze ten aanzien van punt 6 (voorschrift busterminal), 7 (hoogte accent Terheijdenseweg), 8 (onderbouwing OV Terminal), 12 en 13 (wijzigingsbevoegdheid) gegrond te verklaren en voor het overige ongegrond te verklaren.

Stichting Stationskwartier

Inhoud van de zienswijze

1. De Stichting is van oordeel dat het bestemmingsplan niet mag afwijken van datgene dat in het masterplan is opgenomen. De Stichting is bovendien van mening dat het bestemmingsplan "om het station heen wordt gewikkeld", een handelswijze die in de nieuwe WRO wordt uitgesloten. Onduidelijk is hoe Bestemmingsplan en Masterplan zich ten opzichte van elkaar verhouden.
2. Op veel plaatsen zijn schaal en verhoudingen niet juist weergegeven, zodat het vergelijken van Bestemmingsplan, Beeldkwaliteitsplan en Buitenruimteplan geen congruent beeld oplevert.
3. Er zijn verschillen aan te geven in het te ontwikkelen programma. Op verschillende plaatsen in de toelichting worden verschillende getallen genoemd.
4. Bezwaarmaker is van mening dat allereerst de procedure voor de OVTerminal moet worden afgewikkeld alvorens het bestemmingsplan kan worden opgesteld. Bovendien leven er bij de Stichting diverse vragen omtrent de organisatie en de inrichting in de terminal.
5. De ligging van de rooilijn aan de Spoorstraat is niet conform het Masterplan. De stichting is van mening dat bij het bepalen van de rooilijn niet kan worden uitgegaan van de kopgevel van de uitbreiding hotel. Bovendien vraagt de Stichting zich af of de straat nog wel leefbaar blijft na realisering van de nieuwe bebouwing.
6. De Stichting plaats vraagt tekens bij de openbaarheid van de diverse pleinen, welke op grond van NS Vastgoed zijn gelegen.
7. Niet is aangetoond dat het bestemmingsplan voldoet aan de normen Luchtkwaliteit. Dit geldt eveneens voor de normen geluidhinder.
8. In het bestemmingsplan blijkt niet dat wordt voldaan aan de normering zoals vastgelegd in de nota "Parkeren en Stallen".
9. Bezwaarmaker stelt dat de opgenomen vrijstellingsbevoegdheid voor het College niet aanvaardbaar is, omdat hierdoor de door hen bevochte uitvoering eenvoudig door B en W kan worden overruled.
10. De Stichting kan zich niet verenigen met de huidige invulling / vormgeving (openingstijden en trappen) van de langzaam verkeersverbinding tussen Belcrum en Spoorbuurt. De verbinding moet !
11. De Stichting kan zich niet verenigen met de ligging van de plangrens in de Spoorbuurt omdat dit hun belangen schaadt.
12. Onduidelijk is wat er precies met de duurzame dragers (pagina 9 van de toelichting) wordt bedoeld.
13. In het bestemmingsplan in een straalpad aanwezig. Gevraagd wordt naar de eventuele gezondheidsrisico's. Dit geldt ook voor eventueel te plaatsen UMTS-installaties.
14. Rijk en Provincie sturen aan op het terugdringen van de automobilititeit. In dit bestemmingsplan is slecht gekeken naar stedenbouwkundige oplossingen zodat mogelijkheden onbenut blijven.
15. De gemeentelijke doelstellingen 1, 3 en 5 (pagina 16 van de toelichting) worden met dit bestemmingsplan niet verwezenlijkt. Ook de genoemde milieudoelstellingen worden niet gehaald. Bezwaarmaker verzoekt om inzage in de zogenoemde "Toetsbrief".



16. Ten aanzien van de NSP-doelen wordt weinig concreet gemaakt hoe het topniveau verwezenlijkt wordt. De tekst van het bestemmingsplan blijft steken in bombastische taal.

17. De stichting is het niet eens met het parkeer- en stallingsbeleid (niet gericht op het terugdringen van de automobilititeit), vanwege de strijdigheid met de leefbaarheid. Bovendien is men niet overtuigd van de totale aantallen parkeerplaatsen.

18. In het bestemmingsplan wordt gesproken over een reservering van 500 parkeerplaatsen in het plangebied. Niet duidelijk is waar een dergelijke reservering gesitueerd is in het plangebied. Bezwaarmaker is van mening dat de omvang van het reizigersparkeren 500 ppl. moet zijn in plaats van 270 ppl.

19. De Stichting plaats vraagtekens bij de effectiviteit van het zogenoemde bouwmeestersoverleg. Bovendien kan hij zich niet verenigen met de gehanteerde profielmaten welke niet als Bredase maten herkend kunnen worden.

20. De Spoorstraat wordt, gezien de illustratie op pagina 26 van de Toelichting, toch de gevreesde "steensloot". Door de bebouwing aan de Belcrumweg – Academiesingel wordt de Spoorstraat een achteromstraatje.

21. De Stichting begrijpt niet waarom de Stationslaan wel een profiel van 1:2 heeft en de Spoorstraat niet. De voorgestelde verhouding 1:1 aan de Spoorstraat is voor de Stichting niet acceptabel.

22. De Stichting begrijpt evenmin hoe het mogelijk is dat er tot twee maal de basishoogte gebouwd kan worden.

23. In het bestemmingsplan is sprake van een grootschalige parkruimte aan de zijde van de Mark. Dit dient in het bestemmingsplan te worden vastgelegd.

24. Bezwaarmaker vraagt een nadere toelichting op "de ondersteunende bebouwing naar de open ruimte en gesloten gevelwanden op de begane grond" (p. 28 van de toelichting).

25. De fietser, de voetganger en de gehandicapten komen er bekaaid af in dit bestemmingsplan. De stichting kan zich geen beeld vormen van vrijliggende fietspaden.

26. Bezwaarmaker wil een verkeerskundige knip in de Academiesingel ter hoogte van de Willemstraat.

27. De stichting vraagt zich af wat verstaan moet worden onder "de leesbaarheid van de openbare ruimte" (pagina 30 van de Toelichting).

28. In het Masterplan wordt gesproken over de allure in de straten rondom de OVTerminal. Hiervan is niets terug te vinden in het bestemmingsplan.

29. Wat betekent "zware ondergrondse infrastructuur" ?

30. Bezwaarmaker plaats vraagtekens bij de sociale veiligheid.

31. Bezwaarmaker stelt dat voldaan moet worden aan de voorkeurswaarde wegverkeerslawaaai.

32. Geluidsoverlast (spoor) EXPERT ZOEKEN, als pagina 34

33. De Stichting is benieuwd naar de implicaties van de vrijstellingsbevoegdheid (in artikel 9 "geluidszone") voor de huidige bewoners.

34. De Stichting is van oordeel dat de termen " beheersbaar " en "geen sprake van ontoelaatbaar risico" in paragraaf 5.4 Bodem nietszeggend zijn. Hij verzoekt om verduidelijking. Dit geldt ook voor de term " maatschappelijk en financieel verantwoord" in hoofdstuk 6 Economische uitvoerbaarheid.



35. De Stichting is van mening dat er geen productiebedrijven in het plangebied gevestigd mogen worden.

36. Bezwaarmaker verzoekt de begrippen (artikel 1 van de voorschriften) in alfabetische volgorde te plaatsen.

37. De Stichting is van oordeel dat de huidige voorschriften voor de stationserven onduidelijk zijn ten aanzien van de plaatsing van hekwerken. De formulering van lid 3.3.1.a. in combinatie met lid 3.3.1.d leidt tot onduidelijkheid.

38. Bezwaarmaker is van oordeel dat de boxen in artikel 4 Gemengde Doeleinden 2, niet correct zijn. En ook niet aansluiten op de plankaart aangegeven maximale bouwhoogtes.

39. De Stichting wijst op een discrepantie tussen de afbeelding op pagina 31 van de Toelichting en de plankaart ter plaatse van de Stationsweg.

40. De Stichting wenst meer duidelijkheid waar de in de Toelichting aangegeven uitbreiding van het woningaantal (van 580 naar 650) wordt gesitueerd.

41. Naar het oordeel van Stichting zijn de vrijstellingsbevoegdheden te ruim geformuleerd en kunnen te gemakkelijk worden verleend.

42. Ten aanzien van artikel 6 Verkeersdoeleinden pleit de Stichting voor gescheiden rijstroken voor fietsverkeer.

Beoordeling

1. Nergens in de Wet op de Ruimtelijke Ordening is grond te vinden voor de opvatting dat een bestemmingsplan een Masterplan letterlijk moet volgen. Bovendien zou dit de gevoerde inspraak op het Masterplan en op het voorontwerp bestemmingsplan niet serieus nemen.

Onduidelijk is wat de Stichting bedoelt met "het rond het station wikkelen" van dit bestemmingsplan.

Het Masterplan geeft in hoofdlijnen de ontwikkelingsrichting van het Stationskwartier aan. Het bestemmingsplan is daar een juridisch-planologische vertaling van.

Zodra het bestemmingsplan rechtskracht heeft verkregen, is het bestemmingsplan het enig bindende kader.

2. Wij begrijpen de opmerking van bezwaarmaker, maar kunnen daar in het kader van dit bestemmingsplan geen gevolgen aan verbinden.

3. Opgemerkt moet worden dat het te ontwikkelen programma uit diverse functies bestaat. Afhankelijk van de wijze waarop deze functies worden gemixt, ontstaan dus andere getallen. Bovendien leidt de invloed van de Externe Veiligheid tot een complicatie, omdat niet iedere m2 op gelijkwaardige wijze is in te wisselen voor een andere m2. Wij betreuren het dat hierdoor een zekere verwarring wordt veroorzaakt.

4. Het bestemmingsplan is juist bedoeld om een kader te bieden aan de ontwikkeling van de OV terminal. Met name om alle betrokkenen (dus ook de omwonenden) duidelijkheid te verschaffen. Aan het verzoek van de Stichting kan derhalve geen medewerking worden verleend.

5. De uitbreiding van het hotel voegt zich naar de rooilijn, niet andersom. De Spoorstraat blijft na realisering van de bebouwing, ons inziens, nog steeds een zeer leefbare straat. Wij zijn zelfs van oordeel dat door de verbeterde geluidssituatie de straat leefbaarder wordt.

6. De stationserven blijven in eigendom bij NS. Met NS wordt een Beheerovereenkomst gesloten over het gebruik en inrichting van deze semi-openbare ruimten. Voor deze stationserven is de APV van toepassing.



7. In het bestemmingsplan Stationskwartier wordt verwezen naar de luchtkwaliteitsrapportage van KEMA (rapportage "Luchtkwaliteit Breda Spoorzone, kenmerk 30630201-TOS/MEC 06-9396 d.d. 5 juli 2006). Voor meer informatie over milieuaspecten wordt verwezen naar punt 1 'milieuaspecten' bij de algemene beantwoording zienswijzen aan het begin van dit document.

8. De parkeernormen zijn, om tegemoet te komen aan de zienswijze van bezwaarmaker, alsnog opgenomen in het bestemmingsplan Stationskwartier.

9. De gedachte van bezwaarmaker stoelt op een misvatting over de werking van vrijstellingsbevoegdheden. Deze bevoegdheden zijn een geaccepteerd onderdeel van bestemmingsplannen. Het college dient zich bij gebruik van een dergelijke bevoegdheid te houden aan de grenzen die daaraan gesteld zijn. Zo leiden de vrijstellingen niet tot een vergroting van het totale programma of bouwhoogtes.

10. Voor het antwoord verwijzen wij naar punt 5 'OV terminal en noord-zuid as' bij de algemene beantwoording zienswijzen aan het begin van dit document.

11. Onduidelijk is wat de Stichting hiermee bedoelt. De plangrens van het bestemmingsplan Stationskwartier sluit aan op de plangrens van het vigerende plan Spoorbuurt. Bovendien moeten effecten van ontwikkeling, zelfs als ze buiten de formele plangrens zijn gelegen, inhoudelijk worden meegewogen bij de besluitvorming.

12. Dit is een stedenbouwkundige term die wordt gegeven aan elementen die de structuur, het beeld of het karakter van de stad bepalen. Zoals een rivier, een singel, parken, wegen en spoorlijnen, industriecomplexen, etc.

13. Voor zover er al sprake is van electro-magnetische effecten, dan blijven deze (ruim) onder de wettelijke normen. Het is overigens een wettelijke verplichting dergelijke infrastructuur op de plankaart aan te geven.

14. Deze opvatting bestrijden wij. De ontwikkeling van dit in onbruik geraakte gebied tot een openbaar vervoersknooppunt en een stedelijk woon- en werkmilieu, is juist in zichzelf al een goede wijze om tot beperking van de automobilititeit te komen. Rijk en Provincie ondersteunen dit.

15. Het Stationskwartier is niet DE spoorzone, maar een onderdeel daarvan. Niet in ieder onderdeel is de context aanwezig om volledig aan alle doelstellingen tegemoet te komen. Toch wordt door het omzetten van een in onbruik geraakt rangeerterrein tot een stedelijk woon- en werkgebied, de barrière werking aanmerkelijk verminderd. Ook door de aanleg van de Stationslaan, welke mede bedoeld is om de verkeersintensiteit op de Academiesingel te verminderen, wordt een stap gezet de relatie Spoorzone – binnenstad te verbeteren.

De genoemde Toetsbrief (december 2003) is een beoordeling door het Rijk van het Masterplan uit 2003. De brief gaat in op diverse aspecten van het Masterplan. De beoordeling heeft te doel te bezien of het Masterplan voldoet aan de verschillende Rijksdoelen. Als belangrijkste elementen zijn te noemen het stedenbouwkundig ontwerp, de Terminal en de milieu-aspecten. Het stedenbouwkundig ontwerp is sinds 2003, mede als gevolg van de geplaatste opmerkingen, ingrijpend gewijzigd. Ook het ontwerp van de Terminal is sindsdien gewijzigd. De gemaakte kanttekeningen ten aanzien van het milieu zijn meegenomen bij het opstellen van het bestemmingsplan.

16. Het bestemmingsplan kan naar zijn aard slechts condities scheppen om te komen tot een wervend stedelijke milieu.

17. Deze kritiek is gericht op het parkeerbeleid van de gemeente en niet tegen dit bestemmingsplan. Bovendien is de kritiek niet correct. De normen in het Stationskwartier zijn juist strenger dan in de rest van de stad om de automobilititeit zoveel mogelijk te beperken.

18. Naar aanleiding van bijgestelde verwachtingen omtrent het aantal reizigers in de toekomst, is door NS het aantal reizigers parkeerplaatsen teruggebracht tot 270 pp. De reservering van 500 pp in het plangebied is voorlopig gesitueerd op de hoek Belcrumweg -Stationslaan i.v.m. met de goede bereikbaarheid en minste overlast voor de omgeving.



19. Dit Bouwmeesteroverleg vindt haar grondslag in de Woningwet (vergelijkbaar met de Welstandscommissie).
De profielmaten zijn heel herkenbaar. Zelfs binnen de Spoorbuurt komen zowel maten voor van 30 meter (bijv. de Willemstraat) als ook van 17 meter (bijv. de Meerten Verhoffstraat).
20. De illustratie geeft ons inziens juist duidelijk aan dat door de hoven er juist geen sprake is van de Stichting geuite vrees. De Spoorstraat heeft in dit bestemmingsplan vooral een woonfunctie gekregen. Wij kunnen bezwaarmaker niet volgen in zijn negatieve kwalificatie van een "achterom-straatje".
21. Ter verklaring van dit verschil kan worden opgemerkt dat de Spoorstraat nauwelijks een verkeerskundige betekenis heeft en de Stationslaan wel. Aan de Stationslaan worden grote bouwwerken voorzien, aan de Spoorstraat niet.
Wij delen de opvatting van de Stichting dat de Spoorstraat een profiel heeft van 1:1 niet. Dit is slechts van toepassing bij die delen waar de nieuwe bebouwing aansluit op de rooilijn. Voor de helft van te bebouwen strook is er sprake van een onbebouwd hof.
22. De basishoogte in het stedenbouwkundig plan is 16 meter. (in de Spoorstraat overigens 14 meter)
Plaatselijk zijn hierop verhogingen mogelijk tot 32 meter (in de Spoorstraat tot 26 meter). In de Toelichting van het bestemmingsplan en in het BeeldKwaliteitPlan is nader ingegaan op de situering van de hoogte-accenten.
23. De bedoelde parkachtige zone is gelegen aan de westzijde van de rivier Mark en daardoor buiten de grenzen van dit bestemmingsplan. De Toelichting is hierop aangepast.
24. Hiermee wordt bedoeld bebouwing die de (openbare) ruimte begrensd en daarmee de ruimte vorm en betekenis geeft. Zoals bijvoorbeeld de Stationslaan die wordt voorzien van wandvormende bebouwing aan deze laan door de bebouwing evenwijdig aan de weg te situeren. Voorstelbaar is dat de continuïteit van de ruimtelijke begrenzing onverminderd blijft indien er gaten in de wand ontstaan. Op de begane grond wordt nadrukkelijk wel naar continuïteit in de gevelwand gezocht in verband met de overgang tussen privé en openbare ruimten.
25. De structuur van voet- en fietspaden is opgenomen in de structuurvisie 2025 en de bereikbaarheidsvisie Spoorzone. Deze krijgen een prominente plaats in het gehele gebied en sluiten aan op het stedelijk netwerk. Vrijliggende fietspaden zijn fietsvoorzieningen welke volledig gescheiden zijn van het autoverkeer en uitgevoerd in asfalt, met een minimum breedte van 2,50 m als uitgangspunt.
26. Reeds in het Masterplan is een verkeerskundige maatregel voorzien om de oversteek van de belangrijke looproute tussen station en centrum comfortabel en veilig vorm te kunnen geven. Er is echter nooit gesproken over een harde knip. De singel heeft altijd nog een functie ter ontsluiting van de aanliggende woonbuurten en als parkeer verdeel route voor het centrum.
De Academiesingel – Willemstraat ligt buiten de grenzen van dit bestemmingsplan. Bovendien betreft het een verkeersmaatregel welke geen plaats kan hebben in een bestemmingsplan.
27. Binnen het stelsel van straten, lanen, pleinen, parken enzovoorts van openbare ruimte bestaat een hiërarchie die in eerste instantie te onderscheiden is in een hoofdstructuur en de meer kleinschalige woon- of werkomgeving. De leesbaarheid bestaat uit een logische aaneenschakeling van diverse soorten openbare ruimte, zodanig dat men zich redelijkerwijs of goed kan oriënteren en er sprake is van een zekere herkenbaarheid. De assen van het hoofdstelsel zijn vaak gericht op bijzondere, grote of belangrijke gebouwen. Hierdoor kunnen niet alleen bekenden, maar ook bezoekers de weg vinden. Het betreft klassieke vormen van stedenbouw die aanwezig is in zowel Belcrum als in de Spoorbuurt en de directe omgeving. De klassieke vormtaal is ook toegepast in het nieuwe Stadskwartier, maar dan met een moderne uitstraling van hoge kwaliteit.
28. Het bestemmingsplan richt zich met name op bestemmingen en bouwmassa's. Allure wordt vooral bepaald door de architectuur van gebouwen en de inrichting van de (openbare) ruimte. Naast het bestemmingsplan zijn daarom zowel een Beeldkwaliteitplan (dat zich richt op de architectuur) en een buitenruimteplan opgesteld. De gevraagde allure zal door het samenspel van deze drie plannen ontstaan.
29. Bij voorbeeld de bestaande gastransportleiding in het Speelhuisplein.



30. Sociale veiligheid kan helaas niet met regelgeving worden afgedwongen. Het stedenbouwkundig plan kan wel condities creëren om de kans op sociaal onveilige situaties zo klein mogelijk te houden. Ook de inrichting van de openbare ruimte kan hier een grote bijdrage in leveren.

31. Binnen de Wet geluidhinder geldt een tweetal waarden. Op de eerste plaats de voorkeursgrenswaarde en op de tweede plaats de maximaal toelaatbare grenswaarde. Uiteraard wil de gemeente Breda vanuit een optimaal woon- en leefmilieu op zoveel mogelijk plaatsen voldoen aan de voorkeursgrenswaarde. Op een aantal plaatsen is dit echter niet mogelijk, zodat de gemeente op die plaatsen een hoger geluidniveau tot maximaal de grenswaarde toe zal staan.

32. Het is volstrekt onduidelijk wat bezwaarmaker hier in gedachte heeft.

33. Er zijn geen gevolgen voor de huidige bewoners. Deze vrijstellingsbevoegdheid is gericht op het realiseren van gevoelige bebouwing (= woningbouw) op geluidbelaste locaties.

34. De term "beheersbaar" komt uit de Wet bodembescherming en betekent dat de bodem voor 2030 geschikt moet worden gemaakt voor het gebruik dat maatschappelijk wordt gewenst. Concreet betekent dit dat als het gebruik van een locatie "wonen met tuin" is een eventueel aanwezige bodemverontreiniging ook tot dat niveau moet worden teruggesaneerd.

De term "geen sprake van ontoelaatbaar risico" komt ook voort uit de Wet bodembescherming. Met name het deel "ontoelaatbaar risico" is hierbij van belang. Een ontoelaatbaar risico kan vanuit een drietal situaties ontstaan. Ten eerste als er risico's voor de volksgezondheid kunnen optreden als mensen in contact met de verontreiniging kunnen komen en daardoor gevaar lopen. Ten tweede als er risico's voor de ecologie kunnen optreden en ten derde als er bij mobiele verontreinigingen (bijvoorbeeld minerale olie) verspreidingsrisico's kunnen optreden. Bij de term "geen sprake van ontoelaatbaar risico" mag dan ook geen overschrijding van de eerder genoemde risico's optreden.

35. Wij volgen de Stichting in haar opvatting. Bedrijven zijn daarom in het plan niet toegestaan. Wij constateren dat de tekst hieromtrent aanleiding zou kunnen geven tot verwarring.

36. De volgorde is aangepast.

37. Bij nader inzien zijn de opgenomen voorschriften inderdaad niet helder geformuleerd. Artikel 3.3.1.a ziet op het noord- en het zuidplein. Terwijl 3.3.1.d uitsluitend bedoeld is voor de ondergrondse passage. Het voorschrift is verbeterd.

38. De boxen zijn naar ons oordeel correct. Opgemerkt moet worden dat de boxen niet gelezen mogen worden als een bouwkundige doorsnede. De boxen richten zich op de toegelaten functies per groep bouwlagen en op het bebouwingspercentage dat in die groep bouwlagen toegelaten is. Voor de toegelaten bouwhoogte geldt de plankaart.

39. Wij betreuren dat er sprake is van een discrepantie tussen de afbeelding en de plankaart. Echter, de plankaart is juridisch bindend. Er is derhalve geen sprake van onduidelijkheid in regelgeving. De aangegeven discrepantie is hersteld.

40. De woningen dienen binnen het aangegeven bouwvolume te worden gerealiseerd. Dit kan door kleinere woningen te realiseren, dan wel door kantoorvolume "in te wisselen" voor woningen.

41. De vrijstellingsbevoegdheden zijn niet te ruim geformuleerd, evenmin kunnen ze te makkelijk worden verleend.

42. Wij zullen dit verzoek meenemen bij het (verkeerskundig) inrichten van de Stationslaan. Zie tevens de beantwoording van punt 25.

Conclusie

De zienswijze ten aanzien van de punten 8 (parkeren), 23 (parkruimte Mark), 35 (productie bedrijven), 36 (volgorde van de begrippen), 37 (de ondergrondse passage) en 39 (discrepantie illustratie en plankaart) gegrond te verklaren en voor het overige ongegrond te verklaren.



Dhr. Steverink, namens de Vereniging van Eigenaars Emmastraat – Stationsplein

Zienswijzen

Reclamant is van mening dat door het ontbreken van afbeeldingen, situatietekeningen en tekst aangaande het openbare deel van het huidige stationsplein, het onmogelijk is een goed oordeel te vormen over de gevolgen voor de bewoners. Hij wacht een complete versie van de stukken af. De balkons van de appartementen zijn binnen de plangrenzen van dit bestemmingsplan gelegen. Reclamant verwacht nog een discussie en onderbouwing betreffende de rooilijn en de inrichting van het plein.

In de bijlage stelt reclamant dat de benedenwoningen van het woonblok geen direct daglicht meer zullen ontvangen.

Beoordeling

Reclamant heeft gelijk in zijn constatering dat er weinig informatie is aangaande het stationsplein. Bedacht moet worden dat dit bestemmingsplan geen uitspraken doet, noch kan doen, over de inrichting van de openbare ruimte. Deze materie wordt uitputtend behandeld in het Buitenruimte plan dat gelijktijdig met dit bestemmingsplan in procedure is gebracht. Dit bestemmingsplan geeft naar ons oordeel voldoende inzicht in planologisch – stedenbouwkundige aspecten van dit plein (afmeting, aanliggende bebouwing en functie) om op deze punten een oordeel te kunnen vormen.

Daarbij is van belang dat voor de aanlegwerkzaamheden in verband met het stationsplein vergunningen benodigd zijn, waartegen in de toekomst nog rechtsbeschermingsmogelijkheden open staan.

De constatering dat de balkons binnen de plangrenzen 'hangen' is correct. De ligging van de rooilijnen is duidelijk op de plankaart aangegeven en hangt samen met het ontwerp voor de OV-Terminal; een nadere discussie hierover achten wij niet van betekenis. De inrichting van het Stationsplein zal aan de orde komen bij het opstellen van het Buitenruimteplan.

Nader onderzoek naar dit aspect geeft aan dat er inderdaad sprake is van een verminderde daglichttoetreding. Dit aspect is ambtelijk specifiek onderzocht voor de bestaande appartementen aan Stationsplein - Emmastraat in relatie tot de voorgenomen bouw van de OV-Terminal. Een eerste berekening geeft aan dat in de bestaande situatie de appartementen op de onderste bouwlaag niet voldoen aan de normen zoals die gelden (NEN 8025). Dit wordt primair veroorzaakt door de terugliggende gevel van deze bouwlaag. De overige bouwlagen voldoen wel aan de normen.

De bouw van de OV-Terminal leidt er toe dat voor de onderste bouwlaag de situatie verslechtert. De tweede en de derde bouwlaag zitten qua daglichttoetreding licht onder de vereiste normen. De bovenste bouwlagen blijven aan de normen voldoen.

Opgemerkt moet allereerst worden dat de normen voor daglichttoetreding geen "harde normen" zijn. In het algemeen kan gesteld worden dat bij ontwikkelingen in bestaand stedelijk gebied een vermindering van daglichttoetreding niet altijd volledig vermeden kan worden. Er mag daarom gemotiveerd van deze normen afgeweken worden, indien zwaarwegende motieven daar aanleiding toe geven. Deze afweging dient in het kader van de besluitvorming bestemmingsplan gemaakt te worden.

Daarnaast is van belang dat op basis van het huidige planologische regime, in dit geval van de stedenbouwkundige bepalingen in de Bouwverordening, reeds bouwmogelijkheden bestaan voor de realisatie van een aanzienlijke bouwmassa in de directe nabijheid van de betreffende appartementen. De bouwtitels die voortvloeien uit het bestemmingsplan moeten dan ook in eerste instantie daarmee, en met name met de verminderde lichtinval die daarmee samenhangt, worden vergeleken.

Tenslotte speelt een belangrijke rol het grote maatschappelijke belang dat met de ontwikkeling van de OV-Terminal is gemoeid. In theorie is het mogelijk het ontwerp van de Terminal aan te passen op dit punt door ofwel de hoogte omlaag te brengen danwel, dan wel de bouwmassa verder van de bestaande woningen te situeren. Dit is geen realistische optie, nu beide leiden tot vermindering van architectonische/ stedenbouwkundige kwaliteit en tot een vermindering van het aantal te realiseren woningen. Hiermee zou de financiële haalbaarheid van de gebiedsontwikkeling aangetast worden.



Nu aanpassing aan de OV-Terminal bovendien niet leidt tot het opheffen van het reeds bestaande gebrek aan daglichttoetreding op de begane grondappartementen, en de vermindering van daglichttoetreding op de hogere bouwlagen niet van dien aard is dat dit onaanvaardbaar is, moet dit als een niet-reele optie worden bestempeld.

Anderzijds bestaan er mogelijkheden om door middel van aanpassing aan de bestaande bebouwing de daglichttoetreding te verbeteren. Met name moet dan gedacht worden aan het verplaatsen van de gevel op de begane grond van het complex. Een onderbouwde verwachting is dat de uiteindelijke situatie qua daglichttoetreding vergelijkbaar zal zijn met de huidige situatie. Wellicht kan ook voor de hoger gelegen appartementen een aanpassing van de gevel aantrekkelijk zijn.

Conclusie:

Hoewel het gemeentebestuur dus sympathiek staat tegenover eventuele initiatieven tot bouwtechnische aanpassing van de bestaande appartementen, en daaraan ook waar mogelijk medewerking zal verlenen, bestaat geen aanleiding het bestemmingsplan naar aanleiding van deze zienswijze aan te passen. Ze worden dan ook ongegrond verklaard, waarbij opgemerkt wordt dat het raadsvoorstel en -besluit wel wordt aangevuld met de weerlegging van de zienswijze.

Ambtshalve wijzigingen

Het ontwerp-bestemmingsplan plan zijn de volgende zaken ambtshalve aangepast. Zoals in de begin van dit besluit is aangegeven zijn de ambtelijke aanpassingen in een drietal niveaus te verdelen. Het niveau van taal- en typfouten wordt hier niet behandeld. Het niveau van de verbeteringen in de tekst die niet leiden tot een wijziging van de standpunten of inrichting van het bestemmingsplan is opgenomen in de gewaarmerkte verzamelstaat van wijzigingen en wordt niet expliciet aan de orde gesteld. Het derde niveau betreft wijzigingen in de vormgeving van het bestemmingsplan, dan wel accentverschuivingen bij een standpunt. Dit laatste niveau wordt hier onder aangehaald.

Overigens moet worden opgemerkt dat het niet altijd scherp is aan te geven waar uitsluitend de zienswijzen hebben geleid tot aanpassing en waar dat zuiver als een ambtelijke aanpassing is aan te merken; er is veelal sprake geweest van gemengde oorsprong.

In de toelichting op het bestemmingsplan

p. 33

- Tussengevoegd is de volledige paragraaf 4.4.5 Het OV-Terminalcomplex "Binnen het stationskwartier is het OV-Terminalcomplex ook in de avonduren."

p. 41

- In paragraaf 4.5.2 Overige sturingsinstrumenten is de bestaande tekst "Het bestemmingsplan kan naar zijn aard slechts ontwikkelingen toelaten,van het bestemmingsplan." geschrapt en vervangen door "De ontwikkeling van het Stationskwartiereen optimale sturing op het bouwproces."

p. 43

- In het onderdeel Gemengde doeleinden 2 is de alinea "In de Voorschriften zijn 'principe doorsnedes' opgenomenrechtzeker en toetsbaar instrument." geschrapt en vervangen door "In de Voorschriften zijn als ten aanzien van de maximale bouwhoogtes."
- In het onderdeel Gemengde doeleinden 2 zijn de volzinnen "Daarenboven is het ook binnen het gehele programma mogelijk om met onderdelen te variërenis deze bevoegdheid beperkt tot de terreinen tussen het spoor en de Stationslaan." geschrapt en vervangen door "Gezien de lange realisatie termijn en de dynamische karakter van de ontwikkeling van een stationskwartier, is het noodzakelijk is deze bevoegdheid beperkt tot de middenzone van het Stationskwartier."

p. 44

- In het onderdeel Gemengde Doeleinden 3 is de volzin "Een eventuele vergroting van het programma is slechts mogelijk indien dat elders door een reductie van programma wordt opgevangen." geschrapt.

p. 65

- Achter de opsomming is tussengevoegd "In de Voorschriften is dit nader juridisch met betrekking tot bouwkundige aspecten."



In de bijlage bij de toelichting

Toegevoegd zijn het akoestisch rapport ("Bestemmingsplan Stationskwartier, Akoestisch onderzoek weg- en railverkeerslawaaï, Movaris Nederland bv, kenmerk R9501A2SVO, versie 0.3, 16 maart 2007) en het luchtkwaliteitsrapport ("Luchtkwaliteit Breda Spoorzone, KEMA, 05 juli 2006).

In de voorschriften

In artikel 1 Begripsbepaling is de omschrijving van een aantal begrippen verbeterd, dan wel toegevoegd omdat een aanpassing in de voorschriften dat noodzakelijk maakte. Bovendien zijn de begrippen in alfabetische volgorde geplaatst.

p. 76

- lid 2: plankaartnummer "194792" is vervangen door "208281".

p. 77

- lid 21: de definitie van box "een gedeelte van een gebouw.....het percentage over dat deelgebied." is geschrapt en vervangen door "een schematische aanduiding van een of meerdere en het maximale bebouwingspercentage."
- lid 22 brandweertoeegang is als nieuw lid tussengevoegd.

p. 78

- lid 26 horecabedrijf is als nieuw lid tussengevoegd.
- lid 28: tussengevoegd is "zoals een Rechtbank,"
- lid 33 plint is geschrapt.
- lid 34 spoorwegvoorzieningen is toegevoegd.
- lid 36 terminal : tussengevoegd is "en veiligheidsdiensten"

p. 79

- lid 42 zakelijke dienstverlening is toegevoegd.

In artikel 3 Gemengde doeleinden 1 (in casu het OV-Terminalcomplex) is de systematiek om de stationserven op de plankaart aan te geven losgelaten. Dit is gedaan omdat (kleine) aanpassingen in het ontwerp van het complex dwongen tot het opnemen van dermate veel flexibiliteitsbepalingen dat daarmee de systematiek ernstig werd ondergraven. Voorgesteld wordt slechts het tracé en de inrichting van de interwijkverbinding onder de sporen te waarborgen in dit bestemmingsplan. Gecombineerd met de zienswijzen van NSVO en het inbrengen van de parkeer-voorschriften, heeft dit geleid tot veel relatief wijzigingen in de voorschriften.

p. 81

- Aan de tekening is de legenda toegevoegd.
- In de tekening is de aanduiding "B" toegevoegd.
- In 3.1.a is lid 3 "voorzieningen (horeca en detailhandel)" geschrapt.
- In 3.1.a is het lid "railverkeersvoorzieningen" gewijzigd in "spoorwegvoorzieningen".
- In 3.2, lid a is "800 m2 logistieke ruimte" geschrapt.
- In 3.2, lid a is "8.300 m2" gewijzigd in "9.100 m2".
- In 3.2, lid a is "130" gewijzigd in "150".
- In 3.2, lid b is geschrapt en vervangen door "Er mogen maximaal maximaal 400 m2 bvo bedragen;"

p. 82

- In 3.2, lid c de zin "De aangegeven functie..... box is aangegeven." is geschrapt en vervangen door "De betreffende functie mag in alle boxen is toegestaan."
- In 3.2, lid d "Ten aanzien van het parkeren..... minimaal 270 plaatsen." is tussengevoegd.
- In 3.2, lid e is de zinsnede "minimaal aan 270 auto's ruimte te bieden en dient" geschrapt
- In 3.2, lid g is geschrapt.
- Na 3.2, lid f zijn de leden g, h en i toegevoegd "Aan de noord- en de zuidzijde..... met verbindingen naar de perrons."
- In 3.3.1 lid a is de bijzin "met dien verstande in die begrenzing moet worden gebouwd." geschrapt.
- In 3.3.1 lid c is de zinsnede "in verband met externe veiligheid gevoelige" geschrapt en vervangen door "Boven de sporen mogen geen (beperkt) kwetsbare objecten worden gerealiseerd".
- In 3.3.2 lid b "2" is vervangen door "3".



p. 83

- In 3.4 is toegevoegd "2. Burgemeester en wethouders zijn van vluchtroutes en verbindingen."
- Artikel 3.5.1 lid a "Burgemeester en wethouders een oppervlak van maximaal 100 m2 bvo." is geschrapt.
- Artikel 3.5.1. lid b "Burgemeester en wethouders zijngeen strijdigheid ontstaat met 3.3.1.d" is geschrapt.
- In 3.5 zijn toegevoegd de leden 2 en 3 "2. Burgemeester en wethouders kunnen vrijstelling verlenen in het OV-Terminalcomplex noodzakelijk is."

In artikel 4. Gemengde Doeleinden 2 heeft vooral het uiteenrafelen van de functie "voorzieningen" in de functies zakelijke dienstverlening, horeca en detailhandel, aanleiding gegeven tot veel relatief kleine aanpassingen. Ook hier speelt het opnemen van de parkeer-voorschriften. In het kader van de externe veiligheid (beperking GroepsRisico) is voor het College een bevoegdheid opgenomen nadere eisen te stellen. In de vrijstellingsbevoegdheden was een mogelijkheid opgenomen om met programma-onderdelen tussen de diverse deelgebieden te schuiven. Dit voorschrift is geredigeerd, zodat het, onder voorwaarden, nu ook mogelijk is om bepaalde programma-onderdelen te vergroten.

Verder wordt voorgesteld om ter plaatse van het hotel Mercure (zowel het bestaande gebouw als de voorgenomen uitbreiding) een aparte bestemming Hoteldoeleinden in te voeren. Hierbij wordt geen ander ruimtelijk en functioneel kader geboden, dan reeds met de bestemming Gemengde doeleinden 2 mogelijk was.

p. 84

- In artikel 4.1 onder a is 3 "commerciële voorzieningen (zakelijke dienstverlening, horeca, waaronder begrepen een hotel, en detailhandel)" geschrapt en vervangen door 3. zakelijke dienstverlening, 4. horeca, niet zijnde hotel, 5. detailhandel".
- In 4.2 lid a is "96.300" geschrapt en vervangen door "86.090"
- In 4.2 lid a is het woord "voorzieningen" geschrapt en vervangen door "zakelijke dienstverlening".
- In 4.2 lid a is "2.700 m2 bvo hotel" geschrapt.
- In 4.2.lid b is de volzin "De aangegeven functie is aangegeven." geschrapt en vervangen door " De betreffende functie mag uitsluitend opgenomen figuur."
- Artikel 4.2 lid c "Ten aanzien van het parkeren per 100 m2 bvo." is tussengevoegd.

p. 85

- Aan de tekeningen is een legenda toegevoegd
- In 4.3.a het woord "voorzieningen" is geschrapt en vervangen door "zakelijke dienstverlening" en is de bijzin ", met een maximale omvang van 400 m2 bvo per vestiging." toegevoegd.
- In 4.3 b is "commerciële voorzieningen" vervangen door "zakelijke dienstverlening".

p. 86

- In 4.3.c is na het woord maatschappelijke het woord "voorzieningen" tussengevoegd en is "commerciële voorzieningen" vervangen door "zakelijke dienstverlening".
- In 4.3.c het getal "750" is vervangen door "1.000"
- In 4.3.d is " en 2.700 m2 bvo hotel" geschrapt.
- In 4.3.e is " van minimaal 6 m1 breedte" tussengevoegd.
- In 4.4. d "de bouwhoogte is minimaal 50 m1" is geschrapt
- In 4.4.e is tweemaal de zinsnede "met uitzondering van bouwwerken geen gebouw zijnde" tussengevoegd. Bovendien is tussengevoegd "gemeten op 4,5 m1 boven peil". Geschrapt is "(gemeten op 4,5 meter boven maaiveld) ten minste 12 meter onbebouwde ruimte aanwezig is"
- In 4.5 is toegevoegd "2. Burgemeester en wethouders zijn in het kader van de Van vluchtroutes en verbindingen."

p. 88

- In artikel 4.6.1 onder a is "de percelen aan de Spoorstraat" geschrapt en vervangen door "deelgebied 4" en is " de begane grond" vervangen door "het bouwperceel tot een hoogte van 4,5 meter"
- In 4.6.1 b is tussengevoegd " en 4.2.b" en is "bepaalde" vervangen door " genoemde aantal woningen"
- In 4.6.1 d " Burgemeester en wethouders kunnen vrijstelling in de nodige parkeerruimte wordt voorzien" is toegevoegd



In artikel 5. Gemengde Doeleinden, uit te werken is de aanpassing beperkt tot een drietal ingrepen. Allereerst het uiteenrafelen van de functie Commerciële voorzieningen in drie afzonderlijke functies zakelijke dienstverlening, horeca en detailhandel. Daarnaast zijn ook hier de parkeer-voorschriften ingebracht. Ten slotte zijn de wijzigingsbevoegdheden tot verhoging van het programma geschrapt.

p. 89

- In artikel 5.1.b zijn "Commerciële voorzieningen, horeca en kleinschalige detailhandel" geschrapt.
- In 5.1 zijn de leden "c. horeca, niet zijnde hotel" en "d. detailhandel" tussengevoegd.
- In 5.2.1 a is twee maal het woord "voorzieningen" geschrapt en vervangen door "zakelijke dienstverlening, horeca of detailhandel".
- In 5.2.1.a is tussengevoegd "welke binnen het bestemmingsvlak dienen te worden gesitueerd".

p. 90

- Artikel 5.2.4. "In het uitwerkingsplan zal een binnenplanse vrijstellingsbevoegdheid in de parkeerbehoefte wordt voorzien." toegevoegd.
- Artikel 5.4 Wijzigingsbevoegdheid is volledig geschrapt.

Artikel 6 Hoteldoeleinden is als nieuw artikel toegevoegd.

p. 91

- Het artikel 6 Hoteldoeleinden is tussengevoegd.

In artikel 7. Verkeersdoeleinden is de bestaande gastransportleiding opgenomen.

p. 93

- In artikel 7.1 is "d. gastransportleidingen" toegevoegd.
- In 7.2 is onder a tussengevoegd de zinsnede "zijn op de Belcrumweg" en is "één rijstrook" vervangen door "twee rijstroken".
- In 7.2 is toegevoegd "b. Voor het autoverkeer is op de Stationslaan gescheiden voorzieningen aanwezig."
- In 7.3.1 is onder a "ondergronds" vervangen door onder peil".

In artikel 9. Verkeersdoeleinden railverkeer is de aanduiding "brandweertoegangen" in de bestemmingsomschrijving opgenomen en van bepalingen voorzien bij de bouwvoorschriften. Hierdoor is er congruentie tussen plankaart en voorschrift. Hierbij is, ter voorkoming van misverstanden, opgenomen dat de aanleg van geluidschermen binnen deze bestemming is toegestaan.

p. 105

- In artikel 9.1 is tussengevoegd "c. brandweertoegangen;"
- In 9.2. is toegevoegd "d. Ter plaatse van de aanduiding minimale breedte van 4 m¹"
- In 9.4 is toegevoegd lid "a. Burgemeester en wethouders zijnhet plangebied noodzakelijk is.
- In 9.4 .b de verwijzing "8.2" is vervangen door "9.2".

Artikel 10. Groenvoorzieningen is geheel nieuw toegevoegd.

p.96

- Artikel 10. Groenvoorzieningen is tussengevoegd.

In artikel 11. Geluidzone is een aantal juridisch-technische aanpassingen gepleegd.

p. 97

- In artikel 11.1 is "wijkontsluitingswegen" vervangen door "ingevolge de Wet Geluidhinder gezoneerde wegen".
- In 11.3 is de verwijzing "9.2" vervangen door "11.2".
- In 11.3 is tussengevoegd ",en/of het railverkeer, en/of het wegverkeer".
- In 11.4.1 is toegevoegd "b. Burgemeester en wethouders verlenen vrijstelling dringende redenen wordt gerechtvaardigd."
- In 11.4.3 is "maximale ontheffingswaarde" vervangen door "voorkeursgrenswaarde".
- Artikel 11.4.4 Vrijstelling is geschrapt.
- In 11.5 Strafbepaling is "artikel 59 van de Wet op de Ruimtelijke ordening" vervangen door "artikel 1a Wet op de Economische delicten".



In artikel 12. Overige bepalingen is eveneens een aantal juridisch-technische aanpassingen gepleegd. Bovendien zijn hier de bepalingen geplaatst die verband houden met de belangen van de gastransportleiding.

p. 98

- In artikel 12.2 onder d. is "de parkeergelegenheid en" geschrapt.
- In 12.3 is de verwijzing "13.5.1" vervangen door "12. 3.a"
- In 12.4. e.1 is toegevoegd "per element".
- In 12.5 is "worden gewijzigd" vervangen door "wijzigen"

p. 99

- Artikel 12.6 Nadere eisen is geschrapt en vervangen door "12.6 Overigen bepalingen omtrent belemmeringszones".

In artikel 13 Slotbepalingen is een verwijzing gecorrigeerd.

p. 112

- In artikel 13.2.2 is twee maal de verwijzing "VIII.1" vervangen door "13.2.1"

In de bijlage bij de voorschriften

In het ontwerp-bestemmingsplan was aangegeven dat een bedrijvenlijst onderdeel uitmaakte van het bestemmingsplan. Dit was het gevolg van het automatisch genereren van de tekst van het bestemmingsplan. Deze bedrijvenlijst heeft echter geen betekenis in dit bestemmingsplan en deze "lege" verwijzing is geschrapt.

Op de plankaart

De aanpassingen op de plankaart zijn een direct gevolg van de aanpassingen in de voorschriften.

- In de titel van de kaart is het woord "ontwerp" geschrapt.
- Het plankaartnummer is gewijzigd in "208281"
- Aan de bestemming "Gemengde doeleinden 3" is toegevoegd ", uit te werken"
- In de legenda is toegevoegd de bestemming "Hoteldoeleinden".
- In de legenda is toegevoegd de bestemming "Groenvoorzieningen".
- In de legenda is de kleurcodering van de bestemming "Verkeersdoeleinden" aangepast aan het vervallen van de aanduiding.
- In de aanduidingen is "rooilijn" vervangen door "bebouwingsgrens"
- De aanduiding "stationserf" is geschrapt.
- De aanduiding "interwijkverbinding" is toegevoegd.
- In het bestemmingsvlak GD 1 is de aanduiding voor stationserf vervallen en vervangen door een aanduiding voor de interwijkverbinding.
- In het bestemmingsvlak Verkeersdoeleinden is de aanduiding ter plaatse van het noordplein vervallen.
- In de ondergrond van het bestemmingsvlak Verkeersdoeleinden is de straatnaam Stationslaan opgenomen.
- In het bestemmingsvlak GD 2 deelgebied 1 is op de kruising Speelhuislaan – Stationslaan de bebouwingsgrens naar achteren verlegd, is tevens de verplichting in deze bebouwingsgrens te bouwen vervallen en is een aanduiding "verbinding" opgenomen.
- Ter plaatse van het Touwterrein is de bestemming "Verkeers en verblijfsdoeleinden" vervangen door de bestemming "Groenvoorzieningen".
- In het bestemmingsvlak GD 2 is ter plaatse van het Touwterrein de verplichting in de bebouwingsgrens te bouwen vervallen.
- In het bestemmingsvlak GD 2 aansluitende aan de Belcrumweg is een hoogtescheidingslijn opgenomen en is een maximale bouwhoogte "h=32" opgenomen.
- Het bestemmingsvlak GD 2 is ter plaatse van het Mercure hotel vervangen door het bestemmingsvlak "H".



Consequenties

Juridische.

Tegen het vastgestelde bestemmingsplan Stationskwartier kunnen bedenkingen worden ingebracht bij Gedeputeerde Staten door de indieners van de zienswijzen bij uw raad, door belanghebbenden die redelijkerwijs niet kan worden verweten dat hij/zij niet tijdig zijn/haar zienswijze bij de raad kenbaar heeft gemaakt en door eenieder tegen de in het plan door uw raad aangebrachte wijzigingen.

Financieel

Het bestemmingsplan Stationskwartier is economisch uitvoerbaar.

Communicatie

Na vaststelling van het bestemmingsplan Stationskwartier door uw raad zal het besluit en het vastgestelde plan gedurende 6 weken ter inzage worden gelegd waarvan kennis gegeven zal worden in de Staatscourant en het Stadsblad.

Burgemeester en wethouders van Breda,



, burgemeester.



, secretaris.

Commissiebehandeling

De commissie Milieu en Mobiliteit kan zich met dit voorstel van het college van burgemeester en wethouders verenigen.

, griffier.



Het college van burgemeester
en wethouders van Breda
Postbus 90156
4800 RH BREDA

GEMEENTE BREDA	
 * B R D 2 0 0 7 4 3 4 9 8 *	
DD	27 DEC. 2007
CL	
AFL	<i>juridische plannen</i>

Hans V.

Brabantlaan 1
Postbus 90151
5200 MC 's-Hertogenbosch
Telefoon (073) 681 28 12
Fax (073) 614 11 15
info@brabant.nl
www.brabant.nl
Bank ING 67.45.60.043
Postbank 1070176

VERZONDEN 21 DEC. 2007

Onderwerp

Bestemmingsplan "Stationskwartier"

Geacht college,

Aan het door de raad van uw gemeente bij besluit van 10 mei 2007 vastgestelde bestemmingsplan "Stationskwartier" hebben wij heden gedeeltelijk goedkeuring onthouden om redenen in ons besluit, waarvan hierbij een afschrift gaat, vermeld.

Wij verzoeken u voor de naleving van het bepaalde in artikel 28, lid 6, van de Wet op de Ruimtelijke Ordening zorg te dragen en ons de bewijsstukken daarvan toe te zenden.

Het besluit tot vaststelling van het bestemmingsplan, alsmede de daarbijbehorende stukken gaat hierbij in tweevoud.

Voorzover ons besluit strekt tot onthouding van goedkeuring delen wij u mede dat de raad ingevolge de Wet op de Ruimtelijke Ordening bevoegd is tegen onze beslissing beroep in te stellen bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State, Postbus 20019, 2500 EA 's-Gravenhage. Dit dient te geschieden binnen de termijn van zes weken waarin ons besluit door u ter inzage wordt gelegd.

Ingevolge de bepalingen van de Wet op de Ruimtelijke Ordening treedt ons besluit inzake goedkeuring daags na afloop van de beroepstermijn van zes weken in werking. Wij wijzen u erop dat de raad bevoegd is om binnen de beroepstermijn, naast het beroepschrift, een verzoek om voorlopige voorziening in te dienen bij de voorzitter van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State.

Datum

18 december 2007

Ons kenmerk

1303203/1358065

Uw kenmerk

-

Contactpersoon

P.M.A. van Beek

Directie

Ruimtelijke Ontwikkeling
en Handhaving

Telefoon

(073) 681 25 57

Fax

(073) 680 76 45

Bijlage(n)

Diversen (Pak A + besluit)

E-mail

PvBeek@brabant.nl

Het provinciehuis is vanaf het centraal station bereikbaar met stadsbus, lijn 61 en 64, halte Provinciehuis of met de treintaxi.

Indien de raad, of een andere belanghebbende, van deze mogelijkheid gebruik maakt, treedt ons besluit niet in werking voordat op een dergelijk verzoek is beslist.

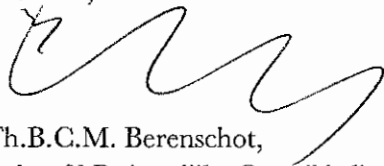
Datum

18 december 2007

Ons kenmerk

1303203/1358065

Overeenkomstig het door Gedeputeerde
Staten van Noord-Brabant, genomen besluit,
namens deze,



mr. Th.B.C.M. Berenschot,
bureauhoofd Ruimtelijke Ontwikkeling Midden-West



Besluit

Brabantlaan 1
Postbus 90151
5200 MC 's-Hertogenbosch
Telefoon (073) 681 28 12
Fax (073) 614 11 15
info@brabant.nl
www.brabant.nl
Bank ING 67.45.60.043
Postbank 1070176

Onderwerp

Vastgesteld bestemmingsplan "Stationskwartier" gemeente Breda

Nummer

1303203

Directie

Ruimtelijke Ontwikkeling
en Handhaving

Beslissing van Gedeputeerde Staten van Noord-Brabant van 18 december 2007, nummer 1303203, over de goedkeuring van het bestemmingsplan "Stationskwartier" van de gemeente Breda

1. Behandelingsprocedure

- 1.1 De raad van de gemeente Breda heeft op 10 mei 2007 het bestemmingsplan "Stationskwartier" vastgesteld. Burgemeester en wethouders van die gemeente hebben bij brief van 30 mei 2007, die wij op 31 mei 2007 hebben ontvangen, dit bestemmingsplan aan ons ter goedkeuring ingezonden.
- 1.2 Artikel 10:31 van de Algemene wet bestuursrecht bepaalt dat, tenzij bij wettelijk voorschrift anders is bepaald, wij binnen dertien weken na de verzending ter goedkeuring ons besluit omtrent goedkeuring bekend dienen te maken aan de gemeenteraad. Ingevolge artikel 28 lid 2 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening bedraagt deze termijn zes maanden, te rekenen vanaf de afloop van de termijn van terinzagelegging van het vastgestelde plan, indien daartegen tijdig bedenkingen zijn ingebracht.
- 1.3 Artikel 28 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening bepaalt verder nog, dat wij de Provinciale Planologische Commissie horen, voordat wij beslissen over de goedkeuring van een bestemmingsplan. De Provinciale Planologische Commissie heeft ons op 12 december 2007 over de goedkeuring van dit plan advies uitgebracht. Ons besluit is in overeenstemming met het door de Commissie uitgebrachte advies.

Het provinciehuis is vanaf het centraal station bereikbaar met stadsbus, lijn 61 en 64, halte Provinciehuis of met de treintaxi.

- 1.4 Blijkens de stukken is de procedure, die in de Wet op de Ruimtelijke Ordening is voorgeschreven met betrekking tot het bestemmingsplan, geheel gevolgd.
- 1.5 Tegen het bestemmingsplan hebben bij ons bedenkingen ingebracht:
1. Wijkraad Stichting Actie Comité Belcrum p/a J. Poell, Kwartelstraat 31, 4815 GG Breda;
 2. A. Amosie en A. van der Plaat, Stationsplein 1, 4811 BA Breda;
 3. R.A. Koster, Speelhuyslaan 61, 4815 CB Breda;
 4. A. Vervaart en H. Barten, Kievitstraat 40, 4815 GC Breda;
 5. Stichting Stationskwartier, p/a Postbus 7084, 4800 GB Breda;
 6. P. en N. van der Meer, Terheijdenseweg 5, 4815 BD Breda;
 7. R.P.J. Lips en F.Lips-Wareman, Speelhuyslaan 52, 4815 CG Breda;
 8. Thes Nederland N.V., vertegenwoordigd door Rassers Advocaten, Postbus 3404, 4800 DK Breda;
 9. A. van Vugt en B. van der Weegen, Kievitstraat 22, 4815 GB Breda;
 10. Vereniging van Eigenaars Stationsplein-Emmastraat Breda, p/a Beukenlaan Facility Managers, Baronielaan 146, 4818 RE Breda;
 11. Bewoners van de panden Emmastraat 18, 22, 24, 26, 40, 46, 48, 50, 52, 54, 60, 66, 70, 74, en van Stationsplein 10, 11, 12, en 13;
 12. Bewoners van de panden Terheijdenseweg 9 t/m 21 (oneven), 31, 35, 57 t/m 63 (oneven), 73, 77, 82, 85, 88, 92, 102 t/m 108 (even), 112 t/m 118 (even), 124, 126, 130 t/m 136 (even), 142, 144, 148, 154, 156, 162, 166, 170 en 180, Mw. Scheepers namens B.s. De Spoorzoeker, Past. Pottersplein 2, 4815 BC Breda, en W.E. Verhagen, Past. Pottersplein 10/13, 4815 BC Breda.

Op grond van artikel 27 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening kunnen zij die hun zienswijze tijdig bij de gemeenteraad kenbaar hebben gemaakt alsmede belanghebbenden die kunnen aantonen dat zij redelijkerwijze niet in staat zijn geweest overeenkomstig artikel 23 hun zienswijze bij de gemeenteraad kenbaar te maken, gedurende de daarvoor gestelde termijn van terinzagelegging bij ons bedenkingen tegen het bestemmingsplan inbrengen. Voorzover de gemeenteraad bij de vaststelling van het bestemmingsplan daarin wijzigingen heeft ingebracht ten opzichte van het ontwerp, kan eenieder gedurende de daarvoor gestelde termijn van terinzagelegging bij ons bedenkingen inbrengen tegen de aldus gewijzigd vastgestelde onderdelen van het bestemmingsplan.

Bij de beoordeling van de ingekomen bedenkingen, hierna onder 3, wordt ingegaan op de ontvankelijkheid van de verschillende bedenkingen. Daar waar omtrent de ontvankelijkheid geen afweging plaatsvindt kan worden geconcludeerd dat reclamanten in hun bedenkingen worden ontvangen.



1.6 Op grond van artikel 10:30 van de Algemene wet bestuursrecht vindt gehele of gedeeltelijke onthouding van goedkeuring niet plaats dan nadat aan het bestuursorgaan dat het besluit heeft genomen, gelegenheid tot overleg is geboden. Indien het bestuursorgaan van deze gelegenheid gebruik heeft gemaakt, verwijst de motivering van het goedkeuringsbesluit naar hetgeen in het overleg aan de orde is gekomen. Naar aanleiding van ons voornemen tot onthouding van goedkeuring aan (onderdelen van) dit bestemmingsplan is het gemeentebestuur in de gelegenheid gesteld tot het voeren van overleg als bedoeld in artikel 10:30 van de Algemene wet bestuursrecht.

Het gemeentebestuur heeft van de gelegenheid geen gebruik gemaakt.

2. *Beoordeling van het bestemmingsplan*

Beschrijving

De gemeente Breda is reeds lange tijd bezig met de planvorming voor de herontwikkeling van het gebied van en rondom het station, de zogenoemde Spoorzone, om in te kunnen spelen op de veranderingen die zich in het gebied voltrekken. Ondermeer de aansluiting op de hoge snelheidslijn (HSL) geeft daartoe aanleiding. In 1998 is de spoorzone door het Rijk aangewezen als Nieuw Sleutelproject (NSP).

Voor de spoorzone is de “Structuurvisie Via Breda Spoorzone 2025” door de gemeente vastgesteld. In de zone bevinden zich zes ontwikkelingsgebieden waaronder het Stationskwartier.

De gehele Spoorzone beslaat ruim 160 hectare waarvan het Stationskwartier ruim 16 hectare.

Het bestemmingsplan “Stationskwartier” is de juridisch-planologische regeling voor de voorgestane transformatie van het huidige station en omliggende gebied tot een multi-modaal knooppunt en een hoogwaardige locatie voor wonen, werken en voorzieningen.

De plannen voor het Stationskwartier zijn eerder uitgewerkt in het Masterplan Centraal Breda. De raad van Breda heeft in juni 2003 het Masterplan vastgelegd als kader voor de ontwikkeling van het Stationskwartier.

De Spoorzone voorziet in een ontwikkeling welke op grond van de Wet Milieubeheer de procedure van de milieueffectrapportage (MER) dient te worden doorlopen. Gezien de lange doorlooptijd van de Spoorzone (tot 2025) en de stand van zaken met betrekking tot de uitwerking van de verschillende ontwikkelingsgebieden heeft de gemeente er voor gekozen de mer-procedure uit te voeren op twee schaalniveau's. Voor het gehele ontwikkelingsgebied (structuurniveau) op hoofdlijnen en meer in detail voor de ontwikkeling van onder andere het voorliggende plangebied (inrichtingsniveau).

De inrichtings-mer is daarbij gekoppeld aan de vaststelling van het voorliggende bestemmingsplan.

Nummer
1303203

Beoordeling vanuit provinciaal beleid

Het voorliggende plan is een belangrijke eerste stap in de ontwikkeling van de spoorzone en specifiek de ombouw van het stationskwartier naar een multimodale vervoersknoop, welke verbonden is met het internationale railnetwerk. De ontwikkeling is daarmee ook van grote betekenis voor het OV-netwerk Brabantstad.

Tevens krijgt de stad hiermee een nieuw hoogwaardig kerngebied op een centrale locatie waarmee de ruimtelijke structuur van de stad versterkt wordt en de noordelijke en zuidelijke stadsdelen beter worden verbonden. Die ontwikkeling past in het verstedelijkingsbeleid van provincie en rijk. Het te ontwikkelen programma en de daarmee gepaard gaande intensieve bebouwing is in beginsel passend bij de functie en de betekenis van de locatie.

De aangegeven bestemmingsvlakken, de bouwhoogten en accenten daarin, achten wij vanuit provinciaal schaalniveau in overeenstemming met de ruimtelijke en functionele betekenis van de locatie. Ook de aan de noordzijde opgenomen nieuwe ontsluitingsweg, als een soort stationsboulevard, wordt door ons onderschreven. Bij de beoordeling van de bedenkingen komen wij hierop nog nader terug.

Door de gekozen wijze van invulling wordt op een juiste wijze invulling gegeven aan het provinciaal beleid inzake herstructureringslocaties, met name vanuit het aspect zuinig ruimtegebruik, zoals dat in het Streekplan 2002 en het Uitwerkingsplan voor de stedelijke regio Breda – Tilburg is neergelegd.

Vanuit provinciaal optiek komt de beoogde ontwikkeling dan ook voor goedkeuring in aanmerking.

3. *Beoordeling van de bedenkingen*

Algemeen

De ingediende bedenkingen worden hierna samengevat weergegeven. Dit betekent niet, dat die onderdelen van de bedenkingen, die niet expliciet worden genoemd, niet bij onze beoordeling zouden worden betrokken. De bedenkingen worden in hun geheel beoordeeld.

Als gevolg van het bepaalde in artikel 28, tweede lid, van de Wet op de Ruimtelijke Ordening in samenhang met artikel 10:27 van de Algemene wet bestuursrecht rust op ons de taak om - in voorkomend geval mede op basis van de ingebrachte bedenkingen - te bezien of het bestemmingsplan niet in strijd is met een goede ruimtelijke ordening en of het plan dan wel de totstandkoming ervan niet in strijd zijn met recht. Daarbij dienen wij rekening te houden met de aan de gemeenteraad toekomende vrijheid om



bestemmingen aan te wijzen en voorschriften te geven die de gemeenteraad uit een oogpunt van een goede ruimtelijke ordening nodig acht.

In dit licht hebben wij kennisgenomen van de reactie van de gemeenteraad op de bij haar ingediende zienswijzen. Wij komen daarbij tot het oordeel dat de raad uitgebreid en gemotiveerd de zienswijzen heeft beoordeeld.

Ook heeft de gemeente ons een ambtsbericht toegezonden over de bij ons ingediende bedenkingen. Ook dit schrijven, welke wij in afschrift aan reclamanten hebben toegezonden, hebben wij bij onze beoordeling betrokken.

Voor zover hierna niet anders wordt aangegeven, verwijzen wij naar de gemeentelijke beoordeling en het ambtsbericht en onderschrijven wij de gemeentelijke reactie.

Wij zien in de ingediende bedenkingen geen aanleiding om de door de gemeenteraad gekozen structuur van bebouwing en infrastructurele werken, uit een oogpunt van een goed ruimtelijke ordening ter discussie te stellen. Met betrekking tot de door meerdere reclamanten aangehaalde mogelijke alternatieven merken wij op dat wij in het kader van onze goedkeuringsbevoegdheid gehouden zijn te beoordelen in hoeverre de door de raad vastgestelde regeling aanvaardbaar kan worden geacht. Het bestaan van alternatieven kan op zichzelf – in overeenstemming met vaste jurisprudentie – geen grond vormen voor het onthouden van goedkeuring aan een (gedeelte van een) bestemmingsplan.

3.1 Bedenkingen van Wijkraad Stichting Actie Comité Belcrum

Samenvatting

De bedenkingen richten zich tegen:

1. *de barrièrewerking tussen Noord (o.a. Belcrum) en Zuid (binnenstad)*

Een vermindering van de barrièrewerking van het spoor is als een van de gemeentelijke doelstellingen geformuleerd. Doordat de Stationslaan ter hoogte van het Noordplein niet geknipt wordt - evenals de Speelhuuslaan- en laatstgenoemde straat ook aangesloten blijft op de Terheijdenseweg ontstaan er voor de bewoners van het gedeelte van de Belcrum ten oosten van de Terheijdenseweg drie drukke over te steken wegen. Hierdoor neemt de barrièrewerking toe in plaats van af en worden de in het Buurtplan Belcrum (oktober 2004) genoemde kansen voor een directe en aantrekkelijke langzaam verkeerverbinding met de binnenstad niet gehaald. De barrièrewerking zal ook nog verder toenemen door de verdiepte aanleg van de OV-terminal.

Daardoor wordt de eerste doelstelling van gemeentelijk beleid, te weten versterking van de relatie Spoorzone-Binnenstad, geweld aangedaan. Dit geldt ook voor de fietsverbinding die zelfs minder aantrekkelijk wordt dan de huidige verbinding;

Nummer

1303203

2. *bereikbaarheidsvisie*

Er wordt uitvoerig beschreven dat de bereikbaarheidsvisie, die mede aan het plan ten grondslag ligt, grote onzekerheden in zich heeft die niet zijn ingecalculeerd en te grote vrijheden bevat. Daardoor kan de wijk Belcrum qua verkeersintensiteiten extra zwaar worden belast, wat onaanvaardbaar wordt geacht. Dit geldt ook voor het gefaseerde karakter van de beschreven ontsluitingsstructuur. Er is niets in een tijdslijn vastgelegd en er is ook niet bepaald onder welke condities welke onderdelen wel of niet worden uitgevoerd. Het geheel heeft een grote rechtsonzekerheid tot gevolg voor de bewoners van de Belcrum. Het plan laat de vrijheid om hier gedurende een lange aanlegfase van 18 jaar niets mee te doen. Reclamant is van mening dat de verkeerscirculatie opnieuw moet worden gezien in samenhang met de inrichting van de buitenruimte aan de noordkant van de OV-terminal.

3. *aansluiting Belcrum-Stationskwartier*

De bouwhoogte in het gebied grenzend aan de speeltuin in de Kwartelstraat en aan het park Touw tot aan de Van Voorst tot Voorststraat achten reclamanten met 16 meter en hoger, te hoog. Dit geeft geen goede overgang naar de bouwhoogte van de Belcrum. Zeker in de winter komen zowel de speeltuin als het park voor een groot gedeelte in de schaduw te liggen wat niet verenigbaar wordt geacht met de functie van deze terreinen. De bouwhoogte dient teruggebracht te worden tot de hoogte van de Belcrum en dient dwingend voorgeschreven te worden. Ook de aansluiting van de bebouwing "Gemengde Doeleinden 2" aan de noordzijde van de Stationslaan met bestaande bebouwing aan de Speelhuuslaan achten reclamanten met een hoogte van 16 meter absoluut niet in overeenstemming met een goede aansluiting op de hoogte van de Belcrum aldaar. De wijze van afronding doet ook geen recht aan de maat en schaal van de bestaande bebouwing. Daarnaast stelt het Noordplein als overgangsgebied en smeedpunt tussen oud en nieuw weinig voor omdat er geen ruimte meer over is door de voorgenomen uitdijning van de OV-terminal en de ruimte die nodig is voor wegen. Dit leidt meer tot een confrontatie dan tot een ontmoeting. Het zogenaamde inpandige Noordplein als vestibule voor de OV-terminal kan die functie niet hebben en is hooguit van belang voor de OV-terminal zelf.

4. HOV

Nummer

1303203

Doordat nog nader onderzoek moet worden verricht aangaande een rechtstreekse hellingbaan danwel een buslus aan de oostzijde van de Terheijdenseweg (blz. 39 toelichting), is niet duidelijk welke consequenties en overlast (lawaaï, trillingen, luchtkwaliteit e.d.) dit met zich meebrengt. Wat betreft het traject van HOV willen reclamanten de mogelijkheid tot inspraak behouden wanneer de planning is afgerond. Dit geldt dan ook voor de samenhang en het totale project.

Beoordeling

1. De gemeente geeft aan dat de huidige routes via Belcrumweg en Terheijdenseweg intact blijven, en deze wegen krijgen of behouden een verkeersbestemming. Het bestemmingsplan laat van de bestemming 'Verkeersdoeleinden' nog verschillende mogelijke inrichtingen toe om een goede verkeersafwikkeling voor alle deelnemers mogelijk te maken. De gelegde verkeersbestemmingen zijn enerzijds noodzakelijk voor het functioneren van dit knooppunt van vervoer en zorgen anderzijds voor een goede ontsluiting van de diverse functies in het gebied.
De zienswijze is niet zo zeer gericht tegen de gelegde bestemming als zodanig maar meer op de mogelijke inrichting binnen die bestemming. Dit laatste betreft de uitvoering van het bestemmingsplan en ligt thans niet voor. Wij constateren dat de gemeente onderkend dat bij de feitelijke inrichting van de bestemming aandacht nodig is voor een goede oversteekbaarheid van de ontsluitingswegen. Zij geeft dat aan door op te merken dat in de Bereikbaarheidsvisie Spoorzone een 'knijp' is voorzien voor het gemotoriseerde verkeer op de Stationslaan ter hoogte van het noordplein van de OV-Terminal. Wij zijn met de gemeente van mening dat het voorliggend bestemmingsplan de mogelijkheden biedt om ter plaatse van het station tot een verbetering ten opzichte van de huidige situatie te komen.
2. Zowel in het Masterplan Centraal Breda als in het MER Spoorzone besteedt de gemeente aandacht aan de ontsluitingsstructuur voor het plangebied en de ruimere omgeving. Er worden vergelijkingen gemaakt tussen de huidige situatie, de autonome ontwikkeling, de voorgenomen ontwikkeling en een aantal varianten/alternatieven zijn daarbij in beschouwing genomen. Daarbij is rekening gehouden met het gegeven dat met de ontwikkeling van het stationskwartier en het gehele gebied van het sleutelproject Via Breda een groot aantal jaren gemoeid is. Het eindbeeld van de infrastructuur kan dan ook pas op termijn volledige gerealiseerd worden. De door de gemeente gekozen ontsluitingsstructuur voorziet naar onze mening in een adequate ontsluitingsstructuur. Door de gekozen structuur van de



hoofdontsluiting kan verkeer in de woonwijken, dat daar niet thuishoort, zo veel mogelijk worden voorkomen. De gemeente heeft, gelet op wat in het onderhavige plan is vastgelegd, voor het maken van haar keuzen voldoende onderzoek verricht op het juiste schaalniveau. Daarbij zijn de meest recente gegevens gehanteerd en naar de inzichten van nu en de meest geschikte programma's gebruikt. Uit die onderzoeken, waaronder de variantenvergelijking Verkeersontsluiting Spoorzone van februari 2007 (een rapport dat mede de basis vormt voor de Bereikbaarheidsvisie Spoorzone van maart 2007) komt naar voren dat er na realisatie van de voorgenomen activiteit sprake is van een acceptabele verkeersafwikkeling en milieusituatie. De eindconclusie (op basis van het MER Spoorzone) dat de voorgenomen activiteit, onder een aantal voorwaarden en te nemen maatregelen, leidt tot een acceptabele milieusituatie wordt door ons gedeeld.

De Bereikbaarheidsvisie Spoorzone geeft een eindbeeld van de infrastructuur bij volledige ontwikkeling van de Spoorzone. In dit eindbeeld heeft de Terheijdensweg een functie als ontsluiting van de aangrenzende woonbuurten Linie en Belcrum. De Belcrumweg dient als verbinding naar het station, de westelijke Spoorzone, Stationskwartier en de westelijke binnenstad. De Doornboslaan dient als verbinding naar de oostelijke Spoorzone en de oostelijke binnenstad. Het nog op te stellen faseringsplan moet aangeven wanneer en welke maatregelen op onder andere de Terheijdensweg, Doornboslaan en Belcrumweg genomen worden. De gemeenteraad heeft naar aanleiding van inspraakreacties in de Kadernota-discussie de aanleg van het tweede deel van de Stationslaan (Terheijdensweg-Doornboslaan) naar voren gehaald (2011). Daaruit blijkt dat de gemeente niet voorbij gaat aan de mogelijke effecten voor het verkeer ten gevolge van het plan.

In de geoptimaliseerde Verkeersvariant Spoorzone is de verdeling van het verkeer voor tussen de Noordelijke Rondweg, de Stationslaan en de Singel gunstiger dan in de 'gewone' Verkeersvariant Spoorzone.

Voor de beoordeling van het onderhavige plan is in deze echter alleen relevant de vraag of de begrenzing van de bestemming Verkeersdoeleinden en de daarbij voorschriften aanvaardbaar zijn. Naar onze mening is dat zo. De bestemming laat meerdere inrichtingen toe waarbij de gemeente aangeeft rekening te houden met de genoemde aspecten ten behoeve van een veilige en verantwoorde verkeersafwikkeling.

3. De bedenkingen richten zich tegen de bouwmogelijkheden zoals deze op de plankaart en in artikel 4 zijn opgenomen voor het deelgebied 1 binnen de bestemming "Gemengde Doeleinden 2"



Deze bestemming kent verschillende bouwhoogten. De zone grenzend aan de Stationslaan kent een maximale hoogte van 16 meter, waarbij het meest westelijke deel een hoogte heeft van 20 meter. De zone grenzend aan de bestaande woonbebouwing, waaronder die aan de Kievitstraat, kent een gedifferentieerde hoogte. Het meest westelijk deel, daar waar het aan de noordzijde grenst aan een groenbestemming, mag maximaal 16 meter hoog worden bebouwd. Het middengedeelte kent een hoogte van 11 meter en het meest oostelijke deel een maximale hoogte van 5 meter. Deze zijde kan over de gehele lengte worden bebouwd, zij het dat op een viertal plaatsen de aanduiding 'brandweertoegang' is opgenomen wat inhoudt dat ter plaatse brandweertoegangen moeten worden gerealiseerd met een minimale breedte van 4 meter.

Nummer
1303203

In de plantoelichting wordt gesteld dat het bedoelde deelgebied zal bestaan uit een reeks van losse blokken en dat de geleding wordt bepaald door de opzet van de achterliggende Belcrumbuurt. Zowel de toelichting van het voorliggende bestemmingsplan als ook het Beeldkwaliteitsplan Stationskwartier geeft een voorbeeld van de voorgestane invulling weer, waarbij tussen de losse blokken hofjes zijn weergegeven.

Bij een dergelijke invulling zijn wij van mening dat de door de gemeente voorgestane geleding naar de woonbuurt Belcrum op een goede wijze wordt vormgegeven. Daarbij komt ons de hoogte van 16 meter voor het gedeelte langs de Stationslaan en 11 meter aan de zijde van de Kievitsweg niet onaanvaardbaar voor, mede gezien de afstand tussen de beoogde nieuwe en de bestaande woningen. Echter moet geconstateerd worden dat de beoogde invulling niet door de opgenomen voorschriften en plankaart is veiliggesteld. Zoals gesteld maken de voorschriften het, op de zogenoemde brandweertoegangen na, mogelijk een lange wand van bebouwing te realiseren. Met reclamanten zijn wij van oordeel dat een dergelijke invulling afbreuk zal doen aan het woon- en leefmilieu van de bestaande bewoners aan de Kievitslaan. In dit kader constateren wij ook dat het door de gemeente uitgevoerde bezonningsonderzoek uit gaat van de beoogde blokken en niet van de feitelijke maximale bouwmogelijkheid. De gemeentelijke stelling in het raadsvoorstel dat de in het Beeldkwaliteitsplan (en in het bestemmingsplan) opgenomen schaduwdiagrammen laten zien dat met de hoogte een normale stedelijke straat ontstaat waarbij het opgeworpen schaduwvlak geen onoverkomelijke barrière opwerpt, is dan ook niet gestoeld op de feitelijke maximale mogelijkheden van het bestemmingsplan.

Wij zijn van oordeel dat de gewenste transparantie naar de Stationslaan, de vrees voor massaliteit aan de Kievitstraat en de mogelijke schaduwwerking voor de bestaande bebouwing, met zich



brengt dat de opgenomen bouwmogelijkheid niet voor totale goedkeuring in aanmerking kan komen. Door goedkeuring te onthouden aan enige delen van de bestemming grenzend aan de Kievitstraat kan aan de gesignaleerde zaken worden tegemoetgekomen. Uitdrukkelijk stellen wij daarbij dat wij niet de in het Beeldkwaliteitsplan opgenomen bebouwing in het voorliggende bestemmingsplan willen verankeren. Onze onthouding van goedkeuring is er op gericht dat de gemeente de noodzakelijke aanpassingen voor wat betreft het bouwvolume en de locatie nader vorm geeft, met inachtneming van de gewenste rechtszekerheid voor de bewoners.

Wij geven de onderdelen van de bestemming welke niet voor goedkeuring in aanmerking komen op de plankaart met blauwe lijnen aan.

Dit onderdeel van de bedenking komt dan ook voor gegrondverklaring in aanmerking.

De gemeente kiest er voor om de bebouwing aan de Stationslaan met een hoogte van 16 meter te laten doorlopen tot aan de Speelhuislaan. Gelet op het feit dat de Stationslaan ruimtelijk een ruim profiel heeft en bepalend is voor de hoofdopzet van het plan komt die keuze ons logisch voor. Bij het bepalen van de bouwhoogte is er naar onze mening terecht rekening mee gehouden dat het toekomstige noordplein een belangrijke stedelijke ruimte in de stad wordt en de wanden daarvan een hoogte behoren te krijgen die past bij de schaal en maat van het aanliggende plein. Dat dit leidt tot een relatief flinke overgang in de bouwhoogte ten opzichte van de aansluitend gelegen woningen aan de Speelhuislaan achten wij, de maten daarbij in acht nemend, aanvaardbaar.

De opvatting dat het noordplein in relatie met het in het bouwplan opgenomen inpandige noordplein onvoldoende ruimte biedt, is ingegeven door het inmiddels aanwezige ontwerp. Dit ontwerp ligt echter niet voor maar de randvoorwaarden zoals deze in de voorschriften en op de plankaart zijn opgenomen. Deze bepalingen zijn uit een oogpunt van een goede ruimtelijke ordening aanvaardbaar, waarbij naar ons oordeel de overige in het gebied aanwezige belangen voldoende zijn meegewogen.

4. Dit onderdeel van de bedenking betreft het gebied ten oosten van de Terheijdenseweg en is daardoor buiten het plangebied gelegen. Zoals ook in de plantoelichting staat vermeld, worden de mogelijkheden van een rechtstreekse hellingbaan nog nader onderzocht. Een dergelijke oplossing zou dan binnen de bestemming "Gemengde doeleinden 3, uit te werken" vorm krijgen. Daarbij zal rekening moeten worden gehouden met de verschillende milieuaspecten. Op voorhand wordt door de gemeente aangegeven dat de consequenties (geluid, trilling,

luchtkwaliteit, etc) voor de bestaande wijk Belcrum nihil zal zijn. Op basis van de aanwezige gegevens achten wij geen redenen aanwezig om dit uitgangspunt onjuist te achten.

Wij zien in dit onderdeel van de bedenking geen aanleiding om te treden in de vrijheid van de gemeenteraad om de begrenzing van een bestemmingsplan te bepalen.

De bedenkingen komen deels voor gegrondverklaring in aanmerking en deels niet.

3.2. Bedenkingen van A. Amosi en A. van der Plaats

Samenvatting

De woning met horecabedrijf van reclamant grenst aan het plangebied. Het balkon hangt aan de voorzijde in het plangebied.

De bedenkingen richten zich tegen de volgende punten.

- de gebrekkige informatievoorziening door de gemeente
- de straten worden te smal;
- pal voor zijn woning wordt op 17 meter afstand een toren van 22 meter hoog gebouwd (minder daglicht, belemmering uitzicht, vrees voor inkijk);
- waardevermindering pand;
- kolossaal nieuw stationsgebouw, wat niet aansluit bij de bestaande bebouwing;
- reclamant vreest dat zijn centrale positie aan het plein zal veranderen in een onopvallende locatie aan een smalle straat;
- de horecabestemming voor bestaande bedrijven zoals dat van reclamant wordt niet beschermd door de gemeente, maar plaatst ze juist in een kwetsbaarder positie door op het nieuwe station recht tegenover zijn pand diverse horecagelegenheden toe te staan;
- hotel Mercure mag uitbreiden zonder daarbij aan de parkeernorm te voldoen;
- het afsluiten van de doorgang voor voetgangers tussen de Belcrum en de wijk van reclamant is niet in het belang van een goede fiets- en voetgangersverbinding.

Beoordeling

Reclamanten hebben bij de gemeente geen zienswijze ingebracht. In de bedenking wordt aangegeven dat de informatieverstrekking vanuit de gemeente te wensen overlaat. Wij achten een dergelijk gebrek, wat daarvan ook zij, geen verschoonbare reden om reclamanten in hun bedenkingen te ontvangen nu ons is gebleken dat de wettelijk voorgeschreven wijze van bekendmaking op een juiste wijze is uitgevoerd.

Reclamanten kunnen dan ook niet in hun bedenking worden ontvangen en wij laten deze bedenking verder buiten behandeling.



3.3. Bedenkingen van R.A. Koster

Samenvatting

Reclamant stelt geen reactie te hebben ontvangen op zijn ingediende schrijven van ondermeer 19 december 2006.

Reclamant heeft bedenkingen tegen de eenzijdige afsluiting van de Speelhuyslaan, hetgeen onherroepelijk zal leiden tot het wegvallen van de voor zijn winkelpand (herenkapper) noodzakelijke passantenstroom. hetgeen tot een zeer negatief omzeteffect zal leiden. Verder bestaan bezwaren tegen invoering van het parkeerbeleid/vergunningenstelsel omdat het overgrote deel van zijn klanten van buiten de wijk Belcrum komt (uit de wijk Haagse Beemden). Vrijwel alle klanten komen met de auto wat goede parkeermogelijkheden noodzakelijk maakt. Beide aspecten zullen leiden tot een zeer negatief omzeteffect en een waardedaling van het pand.

Beoordeling

In het raadsvoorstel, en welk voorstel door de raad bij de vaststelling is overgenomen, wordt reclamant niet genoemd als een van personen/instanties die schriftelijke zienswijzen kenbaar hebben gemaakt.

Uit informatie van de zijde van de gemeente blijkt dat de brief van 19 december 2006 waarnaar reclamant verwijst op 21 december 2006 bij de gemeente is ingekomen. Echter is dit schrijven gericht op het toentertijd eveneens ter visie liggende 'ontwerp-bereikbaarheidsvisie spoorzone' en niet tegen het ontwerpbestemmingsplan.

Dit schrijven is door de raad bij de vaststelling van de bereikbaarheidsvisie ook meegenomen en beoordeeld.

Nu de brief van 19 december 2006 zich niet richtte tegen het ontwerpbestemmingsplan en de bedenking zich niet richt tegen een door de raad vastgestelde wijziging, kan reclamant niet in zijn bedenking worden ontvangen.

Ook ambtshalve is er voor ons geen aanleiding om op basis van de bedenking aan enig onderdeel van het bestemmingsplan goedkeuring te onthouden. Wij merken daarbij op dat het pand van reclamant, Speelhuyslaan 61, niet in het voorliggende plangebied is gelegen en dat de vermeende afsluiting en het parkeerbeleid, waarnaar reclamant verwijst, niet de regeling van het bestemmingsplan betreft maar de uitvoering ervan.

Wij laten de bedenking verder buiten behandeling.

3.4. Bedenkingen van A. Vervaart en H. Barten

Nummer

1303203

Samenvatting

Reclamanten constateren dat de gemeente in de Nota van Commentaar geen reactie heeft gegeven op hun zienswijze en zij handhaven dan ook hun bezwaren, aangevuld met een aantal, dat betrekking heeft op het gewijzigd vastgestelde plan. De bedenkingen richten zich op de volgende punten:

- de bouwhoogte van 11-11,5 meter van de parkeergarage; reclamanten vinden dat deze niet hoger mag zijn dan de 9 meter van de nieuwbouw aan de Kievitstraat;
- de parkeergarage zal leiden tot extra luchtvervuiling, wat in de berekeningen moet worden meegenomen;
- ten aanzien van verkeer/luchtkwaliteit zijn reclamanten van mening dat – gelet op het beeldkwaliteitsplan- een begrenzing moet worden aangegeven aan de flexibiliteit op langere termijn van de inrichting van het 30 meter brede profiel van de Stationslaan. Het plan biedt op dit punt geen enkele zekerheid;
- ten aanzien van het aspect groen/luchtkwaliteit zijn reclamanten van mening dat de gemeente wel degelijk de keus heeft om het weinige groen in de Belcrum (Kievitstraat-Kwartelstraat, parkje Touw en binnenterrein Speelhuislaan-Kievitstraat) te behouden en uit te breiden door deze functie opnieuw vast te leggen in het bestemmingsplan. De gedane belofte door de gemeente op dit punt is loos en vaag. Men vreest tevens dat het binnenterrein Speelhuislaan-Kievitstraat wordt gereserveerd voor een extra wegontsluiting;
- reclamanten zetten gemotiveerd uiteen dat zij bedenkingen hebben tegen de navolgende wijzigingen ten opzichte van het ontwerpplan:
 1. *Artikel 8 Verkeers- en verblijfsdoeleinden*; de bedenkingen hebben betrekking op de aanvulling “voor het autoverkeer zijn op alle wegen die (geheel of gedeeltelijk) deze bestemming hebben, maximaal twee rijstroken aanwezig”;
 2. *Nieuw artikel 10 Groendoeleinden*; verzocht wordt om goedkeuring te onthouden aan lid g;
- reclamanten zetten uiteen dat zij op een aantal punten bezwaar hebben tegen de gewijzigd vastgestelde plantoelichting;
- tenslotte wensen reclamanten dat de parkeernormen voor voorzieningen op 4,5 parkeerplaats per 100 m² BVO wordt gehandhaafd, dat de gemeente wordt gehouden aan de niet nagekomen belofte dat de Kievitstraat enkel als woonfunctie zal worden behouden en dat er een deugdelijk bezonningsonderzoek moet plaatsvinden ter hoogte van de speeltuin aan de Kwartelstraat.



Beoordeling

Nummer

1303203

Anders dan reclamant stelt zijn, naar ons oordeel, de zienswijze wel door de gemeenteraad beoordeeld. De gemeenteraad heeft de overwegingen overgenomen zoals deze zijn opgenomen in het voorstel van burgemeester en wethouders. In dat voorstel wordt ingegaan op de ingediende zienswijzen. Daarbij is er voor gekozen om verschillende thema's, welke in meerdere zienswijzen zijn genoemd, in algemeenheid te beoordelen en is daarna nog op afzonderlijke zienswijzen ingegaan. De zienswijzen van reclamanten zijn door de gemeente daarbij geschaard onder de verschillende thema's, zoals de milieuaspecten (waaronder luchtkwaliteit en geluid), de groenstrook aan de Kievitstraat en de Kwartelstraat, de omvang van de bebouwing aan de noordzijde van de Stationstraat (waaronder het aspect bezonning) en de parkeernormen. Wij zien in de wijze van beoordeling geen reden om het besluit van de raad als onjuist te zien. Daarnaast onderschrijven wij ook inhoudelijk de gemeentelijke beoordeling van de zienswijzen. Ten aanzien van de bij ons ingediende bedenking voegen wij, in aanvulling op de overwegingen van de raad, met betrekking tot enige punten het volgende toe.

Ten aanzien van de bedenking tegen de bouwhoogte verwijzen wij naar onze beoordeling hiervoor onder 3.1. ten aanzien van het punt 3. Dit onderdeel van de bedenking komt voor gegrondverklaring in aanmerking.

Met betrekking tot het verzoek een begrenzing aan de flexibiliteit te stellen merken wij op dat het plan een begrenzing vastlegt ten aanzien van de opgenomen bestemmingen en daarom geen gedetailleerde maten of bepalingen bevat ten aanzien van de inrichting van de bestemming verkeersdoeleinden, anders dan het aantal rijstroken. In tegenstelling tot wat naar voren wordt gebracht achten wij dit, mede gezien de termijn van realisering, een goede keuze zodat het plan ruimte biedt om meerdere inrichtingsvormen mogelijk te maken.

De gemeente kiest er voor om ten noorden van de bestemming "Gemengde Doeleinden 2" aan de Stationslaan de huidige groenvoorziening aan de Kievitsstraat te bestemmen tot "Verkeer en verblijfsdoeleinden". Dit om enige flexibiliteit te hebben voor de eventuele inrichting met parkeervakken en/of trottoir, naast de tevens voorgestane groenvoorziening. Uitdrukkelijk heeft de raad verklaard dat geen sprake zal zijn van verbreding van de weg. Nu de gelegde bestemming ook groenvoorziening toelaat, valt niet in te zien dat de beoogde wijze van regeling onaanvaardbaar is.

In het kader van de MER, en in aanvulling hierop meer specifiek voor het onderhavige bestemmingsplan, is onderzoek gedaan naar de



effecten op de luchtkwaliteit. Het onderzoek heeft zich gericht op de bijdrage van de belangrijkste bron aan de luchtverontreiniging, bij dit plan het wegverkeer op de openbare weg. De resultaten van het aldus uitgevoerde onderzoek liggen dusdanig onder de te hanteren normstelling dat wij, met de gemeente, verdere detaillering van het onderzoek niet nodig achten. Het onderzoek volstaat om te kunnen concluderen dat het plan niet in strijd is met het Besluit luchtkwaliteit 2005. De verkeersstromen die gebruik maken van de parkeergarage(s) zijn onderdeel van het gehanteerde verkeersmodel en zijn dan ook in zowel de MER als het KEMA-onderzoek meegenomen.

Artikel 8. 2. a. geeft een maximum aantal rijstroken van twee aan. Daarmee is veilig gesteld dat meer rijstroken niet zijn toegestaan. Wij zien niet in wat hier tegen kan zijn omdat hiermee het gebruikelijke aantal rijstroken voor woonstraten wordt veilig gesteld en dat er dus niet meer mogen worden aangelegd. Een verbetering van de verkeersafwikkeling op de Kievitstraat heeft voor de gemeente geen ander doel dan het verbeteren van de bereikbaarheid van de daar gelegen woningen. De toelichting op het plan geeft aan dat een verbinding via het binnenterrein niet wenselijk is en in de door de raad vastgestelde Bereikbaarheidsvisie Spoorzone wordt dit uitgesloten.

De opgenomen toevoeging in artikel 10 onder g. is expliciet opgenomen om de te realiseren bebouwing aan de Stationslaan te kunnen ontsluiten.

De voorschriften stellen daarbij uitdrukkelijk dat de te realiseren toegangen tot gebouwen van ondergeschikte aard zijn en daarom vooral bedoeld voor voetgangers. Wij achten dit passend binnen de bestemming.

De toename van het maximale aantal te bouwen woningen achten wij aanvaardbaar. Naast het feit dat het bestemmingsplan niet de bouw van het genoemde aantal dwingend voorschrijft en het door reclamant genoemde oppervlakte van 119,5 m² een gemiddelde per woning is, achten wij ook bij een dergelijke oppervlakte de bouw mogelijk van woningen welke kunnen voldoen aan de te stellen eisen van een goed woonklimaat en woongenot. Of dergelijke woningen daarbij een bepaalde allure hebben, achten wij een subjectieve aangelegenheid welke in het kader van dit bestemmingsplan niet voorligt.

De gemeente heeft gekozen voor het aanbrengen van een bandbreedte in de parkeernormen, waarbij de maximale norm ten opzichte van de nota "Parkeer- en stallingsbeleid 2004" is teruggebracht naar 3,5 per 100 m² b.v.o. Ook de minimum norm voor voorzieningen in de OV-Terminal is lager dan in de nota Parkeerbeleid. De gemeente heeft gekozen voor een verlaging van de parkeernorm omdat zij het vervoer



per auto naar het Stationskwartier wil beperken en het OV wil bevorderen. De opgenomen normen passen naar ons oordeel bij het vervoersbeleid en de functie van het vervoersknooppunt dat de gemeente met het plan wil realiseren.

Nummer
1303203

De raad heeft het voorliggende bestemmingsplan vastgesteld, nadat de juiste procedure is doorlopen en met inachtneming van de daartegen ingediende zienswijzen. Niet is gebleken dat de raad gehouden zou zijn aan een belofte, wat daarvan ook zij, om de Kievitstraat enkel als woonfunctie te behouden.

Bij de totstandkoming van het plan heeft een bezonningsonderzoek plaatsgevonden, onder andere opgenomen in de plantoelichting als in het 'ontwerp Beeldkwaliteitsplan Stationskwartier' van 14 maart 2007. Zoals wij hiervoor onder punt 3 van de bedenking 3.1. hebben geconstateerd is het onderzoek ingegeven door de voorgestane invulling en niet door de in het plan opgenomen maximale mogelijkheid. Gezien de locatie, omvang en vormgeving van de speeltuin alsmede de afstand tot de nieuwe bebouwing, zien wij in dit gebrek evenwel geen reden om de gemeentelijke conclusie dat de speeltuin aan de Kwartelstraat geen onaantvaardbare hinder van de bebouwing zal krijgen, niet juist te achten.

Gelet op de overwegingen komen de bedenkingen niet voor gegrondverklaring in aanmerking met uitzondering van het onderdeel dat betrekking heeft op de bebouwing aan de Kievitstraat.

3.5. Bedenkingen van Stichting Stationskwartier

Samenvatting

De Stichting is ontevreden over de informatieverstrekking door de gemeente, naar buiten en intern, en de gegeven reactie op de ingediende zienswijze. Zij handhaaft de ingebrachte zienswijze bij de gemeente op alle punten onder overlegging van een aantal bijlagen. De navolgende bezwaarpunten worden in het bedenkingengeschrift benadrukt.

1. *Eerst bestemmingsplan*; de Stichting is nog steeds van mening dat bij een dergelijke belangrijke ontwikkeling er eerst een bestemmingsplan zou moeten zijn als toetsend kader voor de ontwikkeling van plannen voordat met de feitelijke plannenmakerij wordt begonnen. Thans heeft men niet of nauwelijks een juridisch instrument om de plannen op de door reclamant niet gewenste onderdelen te toetsen;
2. *Rooilijn Spoorstraat-Stationsplein en Stationsweg*; de aangegeven bouwgrans voor de Spoorstraat (noordzijde) is niet acceptabel. De Spoorstraat zal ter plaatse slechts 17 meter breed worden indien de



geplande nieuwbouw van het Mercure hotel doorgaat. Hetzelfde geldt voor de ontwikkeling van OV-terminal met daarin opgenomen woningbouw die op 17 meter afstand zal worden gebouwd van het bestaande appartementengebouw hoek Emmastraat/Stationsplein;

Nummer
1303203

3. *Transparantie op het spoor*; in het voortraject is duidelijk als uitgangspunt gekozen dat er in het spoorwegtalud-zuidzijde over de gehele lengte parkeerfaciliteiten zou komen, waarvan de bovenkant ca. 1,5 meter boven maaiveld zou zijn gelegen ter behoud van vrij uitzicht op het spoor (transparantie). Nu men tot het inzicht is gekomen dat de parkeerfaciliteiten onvoldoende zijn, wordt er nog een laag bovenop geplaatst. Daardoor verdwijnt de transparantie in zijn geheel, hetgeen ten koste gaat van de leefbaarheid. Suggestie is om ook de tweede laag ondergronds te realiseren.
4. *Langzaam verkeerverbinding Noord-Zuid*; Uitgangspunt was dat er bij de OV-terminal een brede onderdoorgang zou komen die met een aparte corridor een prima verbinding zou vormen tussen de wijk Belcrum en het stadscentrum. Door dit te schrappen wordt het met de mond beleden optimaliseren van het langzaam verkeer volledig onderuit gehaald.
5. *Hoogte bouwvolumes/steensloot Spoorstraat*; beschreven wordt dat van de in aanvang voorgestelde aansluiting op de bestaande bebouwing in het plan niets terecht komt. Dit gaat ten koste van de leefbaarheid en zal eveneens forse financiële schade opleveren.
6. *Vrijstellingsclausule*; de vrijstellingsbevoegdheden zijn te ruim geformuleerd, kunnen te gemakkelijk worden verleend en bieden geen enkele garantie (juridisch waterdicht).

Beoordeling

De geuite algemene kritiek op de totstandkoming van het bestemmingsplan en de communicatie, zowel binnen de gemeente als naar burgers, nemen wij voor kennisgeving aan, nu ons is gebleken dat de in de Wet op de Ruimtelijke Ordening voorgeschreven procedure is gevolgd.

Ten aanzien van de vermelde bezwaarpunten overwegen wij, in het verlengde van de meer gedetailleerde gemeentelijke overwegingen welke wij in algemeenheid onderschrijven, het volgende.

1. De wetgeving maakt het mogelijk om via verschillende procedures invulling te geven aan ruimtelijke ontwikkelingen. In de wet worden daaraan verscheidene voorwaarden verbonden. Het staat de gemeente vrij om gebruik te maken van de verschillende procedures. Wij merken daarbij op dat de gemeente voorafgaand aan het bestemmingsplan een Masterplan heeft opgesteld, welk plan ook inzicht geeft in de voorgestane invulling. In het kader van onze goedkeuringsbevoegdheid ligt het bestemmingsplan "Stationskwartier" voor. Of, en in hoeverre de gemeente inmiddels via andere procedures al invulling heeft



gegeven aan de in dit plan opgenomen bouwmogelijkheden staat daarbij niet ter beoordeling.

Nummer
1303203

2. In de voorliggende procedure ligt niet het bouwplan van een hotel, of enige ander bouwplan voor, maar ondermeer de bouwmogelijkheden welke op basis van de plankaart en voorschriften gerealiseerd kan worden. De gemeente geeft aan dat voorschrift 4.4.1.d uitsluit dat de rooilijn volledig zal worden bebouwd (=maximaal 50%). Een afstand van 17 meter tussen de gevels van de bebouwing in de Spoorstraat achten wij, zeker gezien de genoemde bepaling, een verantwoorde maat binnen het stedelijke gebied, te meer daar de nieuwe bebouwing een getrapte hoogte kent.

3. De beschrijving in hoofdlijnen per deelgebied behorende bij de bestemming "Gemengde doeleinden 2" geeft aan dat de parkeervoorzieningen bij deelgebied 4 (het gebied ten noorden van de Spoorstraat) tot een hoogte van 4.50 meter voor maximaal 60% mag worden bebouwd (artikel 4.4.1. onder c) en dat de bebouwingsgrens aan de Spoorstraat ten hoogste 50 % mag worden bebouwd (artikel 4.4.1. onder d.). Uitdrukkelijk bepaalt artikel 4.6.1 dat burgemeester en wethouders niet bevoegd zijn om in deelgebied 4 vrijstelling te verlenen van het bepaalde in artikel 4.4.1.c. waardoor volledige bebouwing niet mogelijk is. Naar ons oordeel ontstaat een ruimtelijk verantwoord beeld waarbij aan de noordzijde van de Spoorstraat geen doorlopende wand met een parkeerfunctie kan ontstaan. Van enige verplichting voor de raad om meer transparantie op het spoor te creëren, is ons niet gebleken, waarbij wij opmerken dat in blok 4 tot de hoogte van 4,50 meter naast parkeren ook woningen en kantoren zijn toegestaan. Wij wijzen er tevens op dat naast het spoor ook schermen zijn voorzien.
Daarnaast valt niet in te zien dat het verlies van zicht op een spoorlijn, ten koste gaat van de leefbaarheid aan de Spoorstraat.

4. De constatering dat in eerdere plannen uit is gegaan van een altijd toegankelijke noord-zuid verbinding voor het langzaam verkeer, is juist. De gemeente heeft ook uitdrukkelijk de haalbaarheid van een dergelijke voorziening onderzocht. De gemeenteraad heeft echter uiteindelijk, mede op basis van het kostenaspect als om redenen van uitvoerbaarheid en beheersbaarheid, aan dit aspect geen verdere invulling kunnen geven. In dit geding kan geen reden worden gevonden om het thans voorliggende bestemmingsplan in strijd te achten met een goede ruimtelijke ordening.

5. Mede onder verwijzing naar wij hiervoor onder 2. en 3. hebben overwogen, achten wij geen sprake van bouwmogelijkheden welke de leefbaarheid op een onaanvaardbare wijze zullen aantasten. De stelling



dat sprake zal zijn van een “steensloot” achten wij gelet op de maatvoering van de bestaande bebouwing en nieuwe bouwmogelijkheden in relatie met de breedte van de Spoorstraat niet juist. Ook de binnen de bestemming “Gemengde doeleinden 1” en “Hoteldoeleinden” opgenomen bouwhoogten, achten wij aanvaardbaar en passend in de voorgestane ontwikkeling.

Ook hier constateren wij dat het uitgevoerde bezonningsonderzoek is uitgevoerd vanuit de voorgestane bouwmogelijkheden en niet de op basis van de voorschriften mogelijke maximale bouwvoorschriften.

Gezien de resultaten van het uitgevoerde onderzoek en het feit dat de woningen van reclamanten ten zuiden van de nieuwe bebouwing zijn gelegen, zien wij in onze constatering geen reden aan enig onderdeel goedkeuring te onthouden.

Of er door de nieuw toe te voegen bebouwing sprake zal zijn van financiële schade, ligt in dit kader niet voor. Daarin voorziet artikel 49 Wet op de Ruimtelijke ordening.

6. Zowel in artikel 3 (in lid 3.3.) als artikel 4 (in lid 4.6.) zijn vrijstellingsmogelijkheden opgenomen. Deze zijn vooral opgenomen om enige flexibiliteit in het gebruik mogelijk te maken. Zo is het mogelijk om een toegestane functie in een boven of onder gelegen box te realiseren. Evenwel beperkt deze vrijstelling zich tot één bouwlaag binnen de bedoelde box en uitsluitend op het toestaan van een functioneel gebruik van een bouwlaag die op grond van de bouwvoorschriften gerealiseerd mag worden. Wij achten een dergelijke flexibiliteit gebruikelijk en aanvaardbaar bij een plan van een omvang zoals het voorliggende.

Lid 4.6 onder a opent tevens de mogelijkheid om de bouwpercelen van de verschillende deelgebieden tot een hoogte van maximaal 4,50 meter volledig te bebouwen. Evenwel is deelgebied 4, zijnde het deelgebied grenzend aan de Spoorstraat, van deze vrijstellingsmogelijkheid expliciet uitgesloten. Toepassing van de vrijstelling voor deelgebied 1, dat al een bebouwingspercentage kent van 90 %, wordt beperkt door de vrij te houden brandweerdoorgangen, alsmede door de gevolgen van de door ons voorgestane onthouding van goedkeuring (zoals weergegeven onder 3.3.). Ook in dit licht achten wij de opgenomen vrijstellingen aanvaardbaar.

De bedenkingen komen niet voor gegrondverklaring in aanmerking.

3.6. Bedenkingen van P. en N. van der Meer

Samenvatting

Reclamanten zijn de bewoners van het pand op de hoek Speelhuisplein/Terheijdenseweg. Gemotiveerd wordt aangegeven dat bezwaar wordt gemaakt tegen de volgende plandelen:



1. *de slinger in de Stationslaan/doorlopend karakter Stationslaan*; ondanks het feit dat de slingervariant volgens de MER als zeer negatieve variant naar voren komt en een doorgaande Stationslaan negatieve gevolgen heeft op de verkeersontwikkeling vanwege de aantrekking van veel gebiedsvreemd verkeer, wordt het toch doorgevoerd. Dit ondanks het feit dat milieuvriendelijker alternatieven voorhanden zijn (de zogenaamde Belcrum Variant). Door reclamanten wordt uiteengezet dat de ingediende zienswijze op oneigenlijke gronden is afgewezen, er een onzorgvuldig besluit is genomen en dat op onderdelen essentiële informatie ontbreekt om het plan in deze vorm vast te stellen;
2. *geen autonome ontwikkeling van deelgebieden in de Spoorzone*;
 - a. *faseringsplan Stationslaan*; alhoewel het noodzakelijk is dat een faseringsplan in de Bereikbaarheidsvisie moet worden uitgewerkt, heeft deze uitwerking nog niet plaatsgevonden. De faseringsproblematiek is daardoor onvoldoende belicht;
 - b. *uitwerking kruising Stationslaan-Terheijdenseweg*; er is geen MER beschikbaar voor de uiteindelijk gekozen variant, waarbij de Terheijdenseweg wordt aangesloten op de Stationslaan;
 - c. *gemengde doeleinden 3*; er is geen faseringsplan beschikbaar waardoor het niet inzichtelijk is hoe lang de afwijking van het verkeer van en naar de OV-terminal gebruik dient te maken van het Speelhuisplein in plaats van de in de toekomst beoogde Stationslaan. Ook de milieueffecten hiervan zijn niet inzichtelijk
3. *geen directe bouwtitel Gemengde Doeleinden 3 (GD3)*; de uitwerkingsbevoegdheid bevat te veel onduidelijkheden. Er is geen MER beschikbaar die de consequenties inzichtelijk maakt van het aanleggen van een hellingbaan HOV bij GD3. Dit geldt ook voor het laten vervallen van bebouwing binnen GD3 en de aanleg van een buslus op het noordelijk gedeelte van het Interbrewterrein of een andere bestemming aldaar. Er is ook niets beschikbaar aan gegevens wat betreft verkeers- en treingeluid en luchtkwaliteit.
4. *impact van het plan* (o.a. het ontbreken van modellen die rekening houden met mogelijkheden op hoek Terheijdenseweg-stationslaan/GD3);
5. *ontbreken faseringsplan bereikbaarheidsvisie*; er is niet inzichtelijk gemaakt wat de consequenties zijn van nog te maken keuzes;
6. *uitgevoerde milieuonderzoeken zijn onbetrouwbaar*.
7. naar aanleiding van de gewijzigde vaststelling wordt een afweging gemist tussen de esthetische argumenten van de 'footprint' van het station en de overlast die het aanbrengen van deze slinger in de Stationslaan bezorgt. Ondanks dat in de MER de Slingervariant als zeer negatief naar voren komt is deze variant in het bestemmingsplan uitgewerkt. Er is geen enkele moeite gedaan om



aan de bezwaren van architect en de bewoners tegemoet te komen door een alternatief

Nummer
1303203

Beoordeling

Gezien de samenhang van de verschillende onderdelen van de bedenking gaan wij hierna, niet afzonderlijk op de verschillende onderdelen in, maar beoordelen wij de bedenking in totaliteit.

Ten aanzien van de stelling dat de verkeers- en milieuraapportages onbetrouwbaar of incorrect zouden zijn, wordt door de gemeente het volgende opgemerkt: *“Ten behoeve van de MER Spoorzone en de Bereikbaarheidsvisie Spoorzone is gebruik gemaakt van het ‘verkeersmodel Breda’. Het rekenmodel geeft een gemodelleerd beeld van de verkeersstromen in de regio Breda. Met deze gegevens kunnen verkeerskundige effecten (intensiteiten, afwikkelingskwaliteit) worden berekend. De berekende verkeerscijfers vormen de input voor de milieuberekeningen. Bij het interpreteren van de resultaten van het model moet een aantal zaken in het oog worden gehouden. Allereerst is het een macroscopisch model waarbij op een hoger schaalniveau de verkeersstructuur wordt gezien. Deze modellen worden in vergelijkbare (plan)studies in Nederland gebruikt. De commissie voor de m.e.r. heeft het advies gegeven ook bij de MER Spoorzone een dergelijk model te gebruiken. Ten tweede geldt als planjaar 2020. Tevens wijst zij op een andere bron van onduidelijkheid welke wellicht een rol speelt, namelijk dat voor de beoordeling van verkeerskundige aspecten de avondspits als maatgevende periode geldt, terwijl voor de daaruit volgende milieukundige aspecten juist de etmaalintensiteiten maatgevend zijn. Het gebruikte model past binnen verkeersmodellen op nationaal en provinciaal niveau. Ook die modellen zijn, net als het verkeersmodel Breda, gekalibreerd met telcijfers. De input van het verkeersmodel behelst drie invalshoeken. Ten eerste de zones (dit zijn bijvoorbeeld woon- en werkgebieden) die dienen als herkomsten en bestemmingen van verplaatsingen. Hiervoor zijn socio-economische gegevens over inwoners en arbeidsplaatsen, het verplaatsingsgedrag en vaststaande demografische ontwikkelingen tot 2020 meegenomen. Ten tweede wordt het wegnet toegevoegd, waarbij aan elk wegvak kenmerken worden toegekend zoals aantal rijstroken en functie. Ten derde gelden reistijden als de belangrijkste indicator voor de routekeuze van mensen (landelijk beleid). Ook die maken onderdeel uit van het verkeersmodel. De ervaring leert dat de output van het verkeersmodel altijd in lichte mate afwijkt van de werkelijkheid buiten op straat. De betrouwbaarheid van de output is groot voor de hoofdwegen en hoofdverkeersstromen en wordt minder naarmate wordt ingezoomd op detailniveau (woonstraten e.d.). Om voor straten op detailniveau toch goede doorrekeningen te kunnen maken, worden aannames gedaan voor de verkeersintensiteiten op basis van tellingen en ervaringscijfers”.*

Wij onderschrijven de gemeentelijke reactie en constateren dat het gebruikte verkeersmodel een geschikt instrument is en ook door de commissie voor de m.e.r. geschikt bevonden is voor de MER Spoorzone. Hierbij merkt de gemeente terecht op dat ten behoeve van het project Spoorzone Breda reeds gedurende meerdere jaren verkeers- en milieuonderzoeken verricht worden. Het is dan niet ongebruikelijk

dat resultaten in een eerdere fase niet volledige corresponderen met resultaten uit een latere fase. Dit kan worden veroorzaakt door veranderende inzichten, veranderende rekenmethoden, veranderde input (bijvoorbeeld de achtergrondwaarde luchtkwaliteit), andere varianten binnen een model en dergelijke. Dat wil niet zeggen dat de onderzoeken onbetrouwbaar zijn.

Nummer
1303203

Het MER geeft aan dat voor wat betreft de gevolgen voor het milieu de beschreven varianten voor de verkeersstructuur weinig onderscheidend zijn. De keuze van de gemeente voor de variant 'verlegde Stationslaan' is gelet op de resultaten van het MER onzes inziens verantwoord. In dit kader constateren wij dat in het bestemmingsplan is opgenomen dat een aantal aanbevelingen uit het MER, het feit dat er een aantal planwijzigingen is doorgevoerd en het verzoek om een optimalisatie van de verkeerssituatie binnen de Spoorzone Breda te bekijken ertoe hebben geleid dat er aanvullend akoestisch onderzoek is uitgevoerd. Ten aanzien van het milieuthema 'geluid' is in het bestemmingsplan uitgegaan van het meest recente onderzoek, zijnde het aanvullend akoestische onderzoek van Movares van 14 februari 2007. De belangrijkste reden hiervoor was dat het MER Spoorzone, zoals bij een MER gebruikelijk, veel meer een afwegingskader op hoofdlijnen is en voor de hele Spoorzone Breda geldt, terwijl bij het aanvullend akoestisch onderzoek gedetailleerder is gekeken en berekend.

Met betrekking tot de situatie aan het Speelhuisplein merkt de gemeente op dat, uit het in het kader van het MER Spoorzone (oktober 2005) uitgevoerde akoestisch onderzoek, blijkt dat er in de huidige situatie op de gevel van het waarneempunt aan het Speelhuisplein sprake van een geluidbelasting van 52 dB(A), terwijl er in de situatie van het Voorkeursalternatief sprake is van een gevelbelasting van 44 dB(A). Door veranderingen in het stedenbouwkundige ontwerp is ervoor gekozen om de Stationslaan te verleggen, waardoor er geen afschermende bebouwing meer is gesitueerd tussen de Stationslaan en de woningen aan het Speelhuisplein. Dit leidt volgens het akoestisch onderzoek tot een verhoging van de gevelbelasting tot 56 dB(A) op de gevel van het waarneempunt aan het Speelhuisplein. Daarbij merkt de gemeente op dat vanuit de Wet geluidhinder de hoogst toelaatbare gevelbelasting met ontheffing bij wegverkeerslawaaï 65 dB(A) bedraagt.

In het aanvullend akoestisch onderzoek variëren de gevelbelastingen ter plaatse van de Speelhuislaan/het Speelhuisplein bij de Spoorzone-variant (conform de Structuurvisie Spoorzone 2025 met een verkeerskundige knip in de Terheijdenseweg) in het jaar 2020 van 56 tot 60 dB(A) exclusief art. 103 Wgh (5dB). De verschillen zijn te verklaren doordat er bij het MER is aangenomen dat er circa 2000 voertuigen/etmaal over de Speelhuislaan/het Speelhuisplein rijden,

terwijl bij het aanvullend akoestisch onderzoek op basis van vernieuwde inzichten is aangenomen dat er circa 8.000 voertuigen/etmaal over de Speelhuislaan/het Speelhuisplein rijden.

Voor de volledigheid merken wij op dat uit het aanvullend akoestisch onderzoek 2007 blijkt dat de gevelbelastingen ter plaatse van de Speelhuislaan/het Speelhuisplein in de huidige situatie variëren van 63 tot 70 dB(A). De toekomstige situatie levert dan ook een (aanzienlijke) verbetering op.

Verder is in het MER ter plaatse van de bezwaarmaker geen waarneempunt gelegd, terwijl dit bij het aanvullend akoestisch onderzoek wel is gedaan. Hieruit blijkt dat er in de huidige situatie sprake is van een gevelbelasting van 69 dB(A) exclusief de aftrek conform artikel 103 Wgh. In de toekomstige situatie [2020, de Spoorzone-variant (conform de Structuurvisie Spoorzone 2025 met een verkeerskundige knip in de Terheijdenseweg)] is er sprake van een gevelbelasting van 60 dB(A) exclusief de aftrek conform artikel 103 Wgh.

De toekomstige situatie levert ter plaatse van reclamanten dan ook een (aanzienlijke) verbetering op.

Wij constateren dat de geluidbelasting op de woningen bij het Speelhuisplein in het geval van de geprojecteerde verlegging van de Stationslaan groter is dan bij een niet verschoven tracé. De berekende geluidbelasting op de gevels van die woningen achten wij echter niet onaanvaardbaar, afwegende dat de variant verschoven Stationslaan meer mogelijkheden biedt voor de ruimtelijke invulling van het gebied en dat daarnaast, zoals hierna wordt overwogen, de breedtemaat van de gelegde verkeersbestemmingen voldoende ruim is om een verantwoorde inrichting van de Stationslaan mogelijk te maken. Ten opzichte van de huidige situatie verbetert de geluidssituatie ter plaatse van onder andere de Speelhuislaan/Speelhuisplein aanzienlijk. De Stationslaan komt namelijk ten zuiden van het Speelhuisplein te liggen, dus op grotere afstand van de woningen dan in de huidige situatie en wordt voorzien van geluidsarm asphalt. Het Speelhuisplein zelf wordt verkeersluw en enkel bestemd voor bestemmingsverkeer.

Met betrekking tot de stelling dat ten onrechte bij het akoestisch onderzoek is uitgegaan van asphalt in plaats van klinkers ter hoogte van de aanwezige gasleiding, merken wij op dat er asphalt komt op het nieuwe wegdeel, welk wegdeel ten zuiden van de bestaande weg komt te liggen. Het wegvak boven de gasleiding zal, in de gehanteerde Masterplan-variant, vooralsnog in de huidige vorm blijven bestaan (klinkers) maar krijgt geen ontsluitende functie. Wij zijn van mening dat de input op een juiste wijze heeft plaatsgevonden.

De gelegde bestemmingen "Verkeersdoeleinden" en "Verkeers- en verblijfsdoeleinden" hebben ter plaatse van het Speelhuisplein een

minimale breedtemaat van 45 meter en maakt meerdere ruimtelijke inrichtingen mogelijk. Met de gelegde bestemmingen is niets vastgelegd over het al of niet aansluiten van de Speelhuislaan of Terheijdenseweg. Een dergelijke aansluiting zal via te nemen verkeersmaatregelen zijn invulling dienen te krijgen. Wij merken daarbij op dat uit de overgelegde stukken (Bereikbaarheidsvisie Spoorzone) alsmede gemeentelijke informatie blijkt dat het voornemen bestaat om de Terheijdenseweg voor autoverkeer niet aan te sluiten op de Stationslaan. Hiermee wordt een drukke doorgaande route naar het centrum en Breda-Zuid onderbroken. Deze verbinding blijft, naar huidig inzicht, nog wel open voor openbaar vervoer en langzaam verkeer. Het al dan niet aansluiten van de Speelhuisplein op de Terheijdenseweg is daarbij nog een variabele. Ook een aansluiting met éénrichtingsverkeer behoort tot de mogelijkheden. Dit betreft enkel lokaal bestemmingsverkeer en geen verkeer voor het Spoorzonegebied. Het Speelhuisplein wordt daarbij ingericht als 30 km straat. In de Bereikbaarheidsvisie Spoorzone is aangegeven hoe het verkeer voor de geheel spoorzone wordt afgewikkeld in 2025. Naast de functie van de Terheijdenseweg als wijkontsluitingsweg, is in de visie opgenomen dat de Belcrumweg en de Doornboslaan de toevoerwegen worden naar de Spoorzone, en tevens een functie hebben voor de binnen stad. In het kader van de thans voorliggende goedkeuring overwegen wij dat de bestemmingsregeling in het plan voldoende ruimte biedt voor regulering door middel van verkeersbesluiten.

Nummer

1303203

Een bestemmingsplan wordt in beginsel gemaakt voor een periode van 10 jaar. Omdat het stationskwartier een samenhangende ontwikkeling betreft die binnen een periode van 10 jaar zal wordt gerealiseerd zien wij geen aanleiding om voor de afzonderlijke deelgebieden een faseringsregeling op te nemen. Het is te begrijpen dat reclamanten zich zorgen maken over de verkeersafwikkeling gedurende de periode dat het plan tot uitvoering komt. Immers de ontwikkeling van dit knooppunt van openbaar vervoer en de functionele invulling van de deelgebieden gaat gepaard met een toename van het verkeer. Voor de voorliggende beoordeling is echter relevant de vraag of het voorgelegde plan en de daarin opgenomen ontsluiting aanvaardbaar is. Naar onze mening is dat het geval.

Reclamanten merken op dat er geen MER beschikbaar is die inzichtelijk maakt wat de gevolgen zijn van de invulling van de bestemming "Gemengde doeleinden 3" welke nog meerdere mogelijkheden van het HOV toelaat en dat dit in relatie gezien moet worden met de toekomstige inrichting van het oostelijk daaraan grenzende Interbrewterrein. De gemeente stelt zich daarbij op het standpunt dat in een MER nooit alle mogelijke varianten kunnen worden bekeken en berekend, en een bandbreedte wordt aangehouden



waarbinnen de voorgenomen ontwikkeling past. De eindconclusie, op basis van het MER Spoorzone, is dat de voorgenomen activiteit (realisatie Spoorzone Breda), onder een aantal voorwaarden en mitigerende maatregelen, leidt tot een acceptabele milieusituatie. Indien wijzigingen noodzakelijk/wenselijk zijn dan moet opnieuw bezien worden wat de milieueffecten daarvan zijn. In het onderhavige plan is een verschuiving van het HOV-tracé mogelijk gemaakt door daarvoor enige ruimte te bieden in de bestemming "Gemengde doeleinden 3" (artikel 5.2 onder b.). Wij merken daarbij op dat indien een dergelijke verschuiving noodzakelijk/wenselijk is, dit naar huidig inzicht weinig effect op de woningen aan het Speelhuisplein zal hebben omdat de HOV-tracé langs de spoorbanen blijft lopen op zeer ruime afstand van de woningen en de nog te bouwen gebouwen in de bestemming "Gemengde doeleinden 3" voor de nodige afscherming zullen zorgen. Bij de uitwerking van die bestemming zal dit aspect nog voldoende aandacht krijgen.

Het vorenstaande overziend komen de bedenkingen niet voor gegrondverklaring in aanmerking.

Numer
1303203

3.7. Bedenkingen van de R.P.J. Lips en F. Lips-Wareman

Samenvatting

De bedenkingen richten zich tegen de volgende planaspecten.

1. *hoofdstuk 3.3 MER*; niet alle mogelijke verkeersvarianten zijn meegewogen en doorberekend en moet hierop worden aangepast. Tevens moet worden uitgegaan van harde cijfers in plaats van verwachtingen;
2. *hoofdstuk 4.2 De opgave*; de belangrijkste verkeersvariant voor verkeersstromen van en naar het station is niet meegewogen, zijnde het plaatsen van een transferium buiten het stationsgebied. De auto is als uitgangspunt genomen terwijl gekozen moet worden voor het OV als uitgangspunt. Ook mag niet worden uitgegaan van een ontsluiting van de Stationslaan via de Doornboslaan omdat er met grondeigenaren geen contractuele afspraken zijn gemaakt;
3. *hoofdstuk 4.3.1*; er wordt gerekend vanuit het aantal woningen en niet vanuit de leefbaarheid van een gebied. Het evenwicht tussen woningen en openbare ruimte dient het uitgangspunt te zijn;
4. *hoofdstuk 4.4.6 Autoverkeer*; het aantakken van de nieuw aan te leggen Stationsstraat op de Terheijdenseweg is geen reële variant. Laatstgenoemde straat kan dit qua verkeerscapaciteit niet aan. De luchtkwaliteitsnormen worden nu reeds overschreden en zal verder verslechteren. Tevens wordt verzocht om touringcars in zijn geheel uit het plangebied te weren;
5. *hoofdstuk 4.4.7. Functiemix*; de paragraaf "openbaar groen" ontbreekt in de functiemix en moet alsnog worden toegevoegd;



- | | |
|--|----------------------------------|
| <ol style="list-style-type: none"> 6. <i>hoofdstuk 4.5.3. De bestemmingen</i>; geluidsgevoelige bestemmingen zijn alleen via een vrijstellingsbevoegdheid toegestaan. Een dergelijke ruimte in het bestemmingsplan geeft rechtsonzekerheid voor bewoners van de omliggende wijken; 7. <i>hoofdstuk 5.2 MER, onder "variant Stationslaan verlegd"</i>; deze nieuwe situatie zal leiden tot een onaanvaardbare overschrijding van akoestische grenswaarden op bestaande woningen, hetgeen wettelijk niet mogelijk is. Verzocht wordt deze variant uit het bestemmingsplan te verwijderen; 8. <i>hoofdstuk 5.3.2 Spoorweglawaaï</i>; er wordt niet ingegaan op de akoestische belasting op bestaande geluidsgevoelige bestemmingen; 9. <i>hoofdstuk 5.6. Luchtkwaliteit</i>; de stelling dat de concentratie Nox afneemt is strijdig met de verwachte forse toename van de automobiliteit. Verzocht wordt om een second-opinion op het onderzoek uit 2006. Voorts leent dit bestemmingsplan zich bij uitstek voor de opstelling van een "gebiedsgericht programma" op basis van de nieuwe Wet luchtkwaliteit. Het luchtkwaliteitplan Breda 2006-2009 is te algemeen van opzet en er worden geen fundamentele keuzes gemaakt. Bovendien zijn de voorgestane ontwikkelingen hierin niet meegenomen. Gevraagd wordt om een gericht luchtkwaliteitplan met concrete fundamentele maatregelen op te stellen; 10. <i>voorschriften Vrijstellingsbevoegdheid 3.5.1 en 4.6, sub 1, 2, en 3</i>; reclamanten vinden het onjuist dat de gegeven grenzen in het bestemmingsplan op relatief eenvoudige wijze kunnen worden opgerekt. Tevens geeft de vrijstellingsbevoegdheid in artikel 4.6 onvoldoende waarborgen voor de bewoners en biedt dus onvoldoende rechtszekerheid; 11. <i>kiss and ride</i>; verzocht wordt maatregelen op te nemen in het bestemmingsplan welke het gebruik van de Speelhuuslaan als kiss-and-ride route niet mogelijk maken; 12. <i>parkeerdruk</i>; verzocht wordt aan het bestemmingsplan voorschriften te verbinden welke het gebruik van Belcrum als "overloop" parkeerplaats voor het Stationskwartier uit te sluiten. | <p>Nummer
1303203</p> |
|--|----------------------------------|

Beoordeling

1. Bij de start van de MER is gezien welke varianten in de MER moeten worden gezien en is de ruimte geboden daarop in te spreken. Met de afweging daarover en de keuze van de varianten van de gemeente kunnen wij instemmen, waarbij wij opmerken dat reclamanten niet aangeven welke variant er eventueel ontbreekt. Verder kunnen in een MER niet alle mogelijke varianten worden bekeken en berekend. Door een bandbreedte aan te houden waarbinnen de voorgenomen ontwikkeling past, wordt dit ondervangen. Overigens heeft ook de commissie voor de MER in zowel het 'advies voor richtlijnen voor het milieueffectrapport



Spoorzone Breda' als het 'Toetsingsadvies over het milieueffectenrapport Spoorzone' ingestemd met deze werkwijze.

2. In het bestemmingsplan staat de opgave voor de ontwikkeling van een nieuw OV-terminal centraal. Het openbaar vervoer krijgt een eigen infrastructuur met, naast het treinperron, een apart busperron. De opgenomen parkeernormen zijn afwijkend ten opzichte van de rest van de stad, gezien de ligging in de directe nabijheid van de OV Terminal. Wij zijn dan ook van oordeel dat de auto niet als uitgangspunt bij de ontwikkeling van het voorliggend bestemmingsplan is genomen.

De keuze voor een plaats van het 'transferium' buiten het stationskwartier achten wij geen wenselijk alternatief. Voor het goed functioneren van het onderhavige toekomstige knooppunt van openbaar vervoer achten wij een goede ruimtelijke koppeling tussen de busterminal, het NS-station en het 'transferium' noodzakelijk. Dit is een van de essentiële uitgangspunten waar het plan aan moet voldoen. Dit was een van de complexe ontwerpgegevens. In het onderhavige plan is dat zodanig opgelost dat dit resulteert in de minste milieubelasting voor de omgeving.

Daarnaast is het gebruikelijk dat bij ontwikkelingen ook rekening wordt gehouden met een mogelijke groei van het aantal verkeersbewegingen en de daaruit voortvloeiende mogelijke nieuwe infrastructuur. Geconcludeerd kan daarbij worden dat de ontwikkelingen in het voorliggend bestemmingsplan hier niet van afhankelijk zijn en dat er derhalve geen redenen is om de stelling van de gemeente in de plantoelichting als niet juist te zien.

3. De stelling dat het aantal woningen uitgangspunt is geweest bij de ontwikkeling en niet de leefbaarheid van het gebied, is niet juist. Het voorliggend plan is een juiste mix van verschillende stedelijke functies en de bepalingen maken een goed evenwicht tussen wonen en openbare ruimte mogelijk.

4. Ten aanzien van de bedenking over de vermeende aansluiting op de Terheijdensweg verwijzen wij naar onze overwegingen onder 3.6. Hoewel het bestemmingsplan het niet dwingend voorschrijft zal, naar huidig inzicht, de nieuw aan te leggen Stationsstraat niet worden aangesloten op de Terheijdensweg

De gemeente geeft aan dat een (groot) deel van de charter bussen elders in de stad een locatie krijgt maar dat enkele internationale lijndiensten, vanwege dienstregelingen en aansluitingen op de treinen, wel een halteplaats bij het station krijgen. Wij achten een dergelijk uitgangspunt aannemelijk waarbij wij opmerken dat het bestemmingsplan alsmede de daaraan ten grondslag liggende onderzoeken, zich hiertegen niet verzet. Het al dan niet weren van touringcars is daarnaast een uitvoeringselement dat, indien gewenst, via andere wetgeving geregeld dient te worden.



5. Het voorliggend bestemmingsplan geeft invulling aan een hoogstedelijk gebied. Onderkend wordt dat ook (openbare) groenvoorziening in een dergelijk gebied een rol van betekenis heeft, doch dit is niet één van de hoofdfuncties. Naast de bestemming “Groendoeleinden” voor de strook aan de noordzijde van het plan wordt het realiseren van groenvoorziening in de doeleindenomschrijving van de verschillende bestemmingen uitdrukkelijk genoemd. Wij achten, gelet op de aard van het plangebied, de wijze van regeling juist.
6. In de bestemmingen “Gemengde Doeleinden” (1 en 2) zijn de woningen direct bestemd. Evenwel is in artikel 11 “Geluidszone” bepaald dat er een bouwverbod geldt voor geluidsgevoelige functies. Dit verbod is door burgemeester en wethouders op te heffen indien is aangetoond dat de geluidsbelasting niet hoger zal zijn dan de daarvoor geldende voorkeursgrenswaarden, of een vastgestelde hogere grenswaarde. De gemeente heeft tot een dergelijke regeling besloten omdat nog niet bepaald is waar de woningen komen en derhalve wat de exacte geluidbelasting wordt. Met de opgenomen dubbelbestemming kan slagvaardig worden ingespeeld op de bouwprojecten en is de noodzakelijk kwaliteit van het leefmilieu gewaarborgd. Nu, op basis van de huidige uitgevoerde onderzoeken, aannemelijk is dat de woningen, binnen het gestelde van artikel 11, en binnen de planperiode kunnen worden gerealiseerd, kan met de wijze van regeling worden ingestemd.
7. In hoofdstuk 5.2 van de plantoelichting wordt ten aanzien van de ‘variant Stationslaan verlegd’ het volgende gesteld: “Bij de bestaande woningen, vallend buiten het bestemmingsplan Stationskwartier, zal de gevelbelasting ter plaatse van het deel van de Stationslaan dat wordt gereconstrueerd minder gunstig zijn ten opzichte van de autonome ontwikkeling.” Deze constatering betekent echter niet dat de gevelbelasting onaanvaardbaar is. Uit de uitgevoerde onderzoeken blijkt dat voldaan kan worden aan de wettelijke eisen.
8. In de toelichting bij het plan is nader ingegaan op het aspect spoorweglawai, ook ten aanzien van de bestaande geluidsgevoelige bestemmingen. Ten gevolge van extra afscherming zal de geluidsbelasting op de bestaande woningen afnemen.
9. Wij hebben geen redenen om te twijfelen aan de resultaten van het onderzoek naar de luchtkwaliteit wat bij het plan is gevoegd. Een ‘second-opinion’ achten wij dan ook niet noodzakelijk. Bij de beoordeling van de resultaten van het onderzoek is uitgegaan van de ten tijde van de vaststelling geldende wetgeving ten aanzien van luchtkwaliteit. Het overgangsrecht van de inmiddels in werking getreden “Wet luchtkwaliteit” voorziet daar ook in. Overigens verwachten wij niet dat toetsing aan de nieuwe wet tot andere conclusies zal leiden.

Nummer
1303203



10. Verwezen wordt naar onze overweging onder 3.5 onder 6.
11. Het creëren van een zogenoemde “kiss and ride”route is een verkeersmaatregel welke geen plaats heeft in het bestemmingsplan.
12. Ook voor het eventueel tegengaan van “overloop”parkeerplaatsen is de wegenverkeerwetgeving het geëigende middel.

Nummer
1303203

Het vorenstaande overziend komen de bedenkingen niet voor gegrondverklaring in aanmerking.

3.8. Bedenkingen van Thes Nederland N.V.

Samenvatting

Reclamant is van oordeel dat zij ontvangen kan worden in haar bedenking nu zij ten tijde van de terinzagelegging van het ontwerpbestemmingsplan noch gebruiker nog eigenaar was en derhalve niet in staat was om zienswijze in te dienen.

Inhoudelijk hebben de bedenkingen betrekking op het niet voorzien in een nieuwe supermarkt, het ontbreken van een distributieplanologisch onderzoek, rechtszekerheid bij de opgenomen uitwerking in artikel 5, de maatschappelijke en economische uitvoerbaarheid en willekeur bij de beoordeling van de zienswijzen. Ook is niet duidelijk welke bestemming haar eigendom heeft.

Beoordeling

Reclamant heeft geen zienswijze bij de raad ingediend naar aanleiding van het ontwerpbestemmingsplan. Reclamant geeft in dit kader aan dat zij ten tijde van de terinzagelegging van het ontwerpbestemmingsplan eigenaar noch gebruiker was van het bedrijfspand met ondergrond en verdere aanhorigheden gelegen aan de Speelhuisslaan 12, en dat zij derhalve redelijkerwijs niet in staat is geweest om tegen het ontwerpbestemmingsplan zienswijzen in te dienen.

Naast het feit dat het later verkrijgen van eigendom geen rechtvaardigheidsgrond is voor ontvankelijkheid, is uit informatie van de zijde van de gemeente gebleken dat op het moment van het ter visie leggen van het ontwerpbestemmingsplan reclamant reeds met de verwerving van de eigendom bezig was. Daarbij merken wij op dat voor het naar voren brengen van zienswijzen men geen eigenaar of gebruiker hoeft te zijn. De Wet op de Ruimtelijke Ordening geeft aan dat “een ieder” een zienswijze kan indienen.

De bedenkingen die betrekking hebben op onderdelen van het bestemmingsplan die ongewijzigd zijn vastgesteld, zijn dan ook niet-ontvankelijk.

De enige wijziging tussen het ontwerp en vastgestelde bestemmingsplan waarop de bedenkingen van reclamant betrekking heeft, betreft de door de raad geschrapte wijzigingsbevoegdheid binnen de bestemming



“Gemengde Doeleinden 3”. Dit betreft een uit te werken bestemming, waarbij op grond van artikel 5.4 (van het ontwerp) aan het college van burgemeester en wethouders de bevoegdheid werd gegeven om het programma zoals aangegeven in de uitwerkingsregels te wijzigen, door het aantal m² bvo te verhogen van circa 10.000 m² naar 14.000 m² bvo.

Nummer
1303203

De door de raad aangebrachte wijziging is ingegeven door de beoordeling van de zienswijze van NS Vastgoed Ontwikkeling en NS Stations. Door NS is in haar zienswijze aangegeven dat zij zich hiermee niet kan verenigen, aangezien de wijzigingsbevoegdheid van artikel 5.4 kan leiden tot een beperking van de ontwikkelingsmogelijkheden op de door NS te ontwikkelen gronden, hetgeen in strijd zou zijn met de ter zake gesloten samenwerkingsovereenkomst. De gemeenteraad heeft hierin aanleiding gezien om het bestemmingsplan op dit punt aan te passen.

Het feit dat in het ontwerpbestemmingsplan voor dit plandeel een wijzigingsbevoegdheid was neergelegd betekent niet dat de gemeenteraad bij de vaststelling van het plan gehouden is die bevoegdheid over te nemen en geen nadere planologische afweging kan maken. Niet valt in te zien dat de raad, met gebruikmaking van haar bevoegdheid om bestemmingen aan te wijzen en voorschriften te geven die de gemeenteraad uit een oogpunt van een goede ruimtelijke ordening nodig acht, niet tot dit besluit heeft kunnen komen. Ons is niet gebleken van overeenkomsten en/of afspraken welke op gespannen voet zouden staan met het raadsbesluit.

De bedenking komt, voor zover ontvankelijk, niet voor gegrondverklaring in aanmerking.

3.9. Bedenkingen van A. van Vugt en B. van der Weegen

Samenvatting

Als bewoners van de Kievitstraat 22 maken reclamanten bezwaar tegen de bouwhoogtes en bouwafstanden van de geplande bebouwing aan de zuidkant (zoukant) van de Kievitstraat omdat hun woonkamer en tuin in de winter, herfst en lente grotendeels van zonlicht verstoken zal blijven. Voorts wordt bezwaar gemaakt tegen de geplande Stationslaan van 30 meter breed omdat sinds 2005 de wettelijke milieunormen reeds worden overschreden. Auto's worden niet geweerd; er worden zelfs 3371 nieuwe parkeerplaatsen aangelegd in plaats van het weren van autoverkeer.

Beoordeling

Bedenkingen tegen de in het bestemmingsplan opgenomen bouwhoogte aan de zuidzijde van de Kievitstraat hebben wij hiervoor onder 3.1.3. reeds beoordeeld. Wij verwijzen naar onze overwegingen aldaar wat leidt tot een gedeeltelijke onthouding van goedkeuring.



De bedenkingen komen voor gegrondverklaring in aanmerking.

Nummer

1303203

Ten aanzien van het gestelde over de Stationslaan en het autogebruik verwijzen wij, in het verlengde van hetgeen de gemeente reeds heeft gesteld, naar onze overwegingen hiervoor onder 3.7 ten aanzien van de punten 2 en 7. Dit onderdeel komt niet voor gegrondverklaring in aanmerking.

3.10/

3.11 Bedenkingen van Vereniging van Eigenaars Stationsplein-Emmastraat alsmede van de bewoners Stationstraat en Emmastraat

De Vereniging van Eigenaars Stationsplein- Emmastraat alsmede verscheidene individuele bewoners van het Stationsplein en de Emmastraat hebben bij ons bedenkingen ingediend. Gelet op de gelijk luidende strekking en de verwijzingen naar de verschillende bedenkingen, beoordelen wij de bedenkingen in samenhang.

Samenvatting

De bedenkingen richten zich op de volgende plandelen.

1. *aantasting woongenot*; er wordt nieuwe bebouwing toegestaan op 'gemiddeld' 19,5 meter (de architect spreekt van 18 meter) afstand van de voorgevels. Er bestaat onduidelijkheid over deze Rooilijnafstand. Volgens het eerdere Masterplan 2003 zou het plein met bomen worden beplant. Nu wordt het volgebouwd met woningen tot 22 meter hoogte. Dit heeft onaanvaardbare gevolgen voor daglichttoetreding en inkijk;
2. *straatprofiel te smal*; de bebouwing wordt hoger dan de straat breed is, terwijl geen enkele straat in de wijk zo'n profiel heeft;
3. *bebouwing te hoog*; een bebouwingshoogte van 22 meter past niet bij het planuitgangspunt dat wordt aangesloten bij de bestaande bebouwing van de Spoorbuurt (hoogte ca. 15 meter). Er is door de gemeente ook nooit een realistische weergave getoond van hoe de straat gaat worden. Er wordt ontwijkend op de bezwaren gereageerd;
4. *bewoners en raad zijn niet goed ingelicht*; reclamanten maken bezwaar tegen de misinformatie en het zwijgen betreffende de versmalling (28 meter naar 18 meter) van het plein dat voor hun huiskamer ligt;
5. *overige bezwaren*;
 - a. parkeren; het schuin tegenover gelegen Mercure hotel mag uitbreiden zonder zijn eigen parkeerproblemen op te lossen. Dit levert een grotere parkeerdruk op in de omgeving. Het hotel dient volgens de eigen gemeentelijke regels een parkeergarage te bouwen op eigen grond;
 - b. open verbinding met wijk Belcrum; overeenkomstig het Masterplan wenst men een goede fietsverbinding met de



- overliggende wijk Belcrum. Bezwaar bestaat tegen het afsluiten van de voetgangersdoorgang;
- c. zicht vanaf straatniveau op het spoor; het beloofde zicht op het spoor (Masterplan) komt er niet. De bouwhoogte van de parkeergarage moet worden teruggebracht, desnoods door ondergronds te bouwen;
 - d. de andere straten in de directe omgeving van de appartementen Spoorstraat en Stationsweg worden met 17 meter veel te smal. Is visueel en ruimtelijk te krap zonder stedenbouwkundige onderbouwing;
 - e. de projectontwikkelaar heeft vrij spel gekregen om het gehele Stationsplein en het middendeel van de Wilhelminastraat te gebruiken. Er wordt teveel openbare ruimte opgeofferd;
 - f. procedure; de rooilijnen zijn niet meer aangegeven op de plankaart van 10 april 2007, het ontwerp voor de OV-terminal hoort getoetst te worden aan het bestemmingsplan en niet omgekeerd, de woningen op het plein hebben niets met de OV-terminal te maken en de openbare ruimte wordt alleen omwille van commercieel gewin volgebouwd waardoor de bewoners ernstig worden gedupeerd.
 - g. Aanpassingen aan pand reclamanten; B&W suggereren aanpassingen aan het pand. Met een goed ontwikkeld plan is dat niet nodig.

Nummer

1303203

Beoordeling

1, 2, 3 en 4. De bedenkingen gaan over de stedenbouwkundige opzet en inrichting van het plan. De toegelaten bouwhoogte is te hoog, profiel te krap en dergelijke. De gemeente is van mening dat de stedenbouwkundige maat en schaal van de bebouwing die mogelijk wordt op basis van het voorliggende bestemmingsplan, niet in strijd is met een goede ruimtelijke ordening. Het algemeen belang voor stad en regio, dat gediend wordt met de herontwikkeling van het Stationskwartier is naar haar mening van grotere orde, dan de belangen die door reclamanten in de bestemmingsplanprocedure naar voren zijn gebracht. De gemeente is van mening dat in een stedelijke omgeving voor een aantal aspecten andere maatstaven gelden dan in gebied met een minder dichte bebouwing.

In beginsel volgen wij de gemeente in dit standpunt. Zeker in de onderhavige situatie waar sprake is van een centraal in de stad gelegen gebied dat wordt uitgebouwd als knooppunt van vervoer voor een ruimere regio, is een intensieve benutting van de ruimtelijke mogelijkheden van groot belang. Daarbij blijft het belangrijk om de nieuwe ontwikkeling zorgvuldig in te passen in de bestaande situatie. Wij constateren ten aanzien van de bedenkingen van reclamanten dat het nieuwe station en de daarnaast geprojecteerde bebouwing gesitueerd zijn aan de noordzijde van de Emmastraat en omgeving en



geen overwegende nadelige invloed heeft op de bezonning van de huidige bebouwing van reclamanten. De gemeente geeft aan dat de norm NEN 2057 wordt gebruikt voor de beoordeling van de daglichttoetreding van te beoordelen bouwplannen. Daarnaast kan de NEN bij de vaststelling van het bestemmingsplan worden gebruikt als kader voor de afweging van de verschillende belangen. In het onderhavige geval heeft de gemeente geconstateerd dat zich een probleem voor kan doen bij een aantal van de onderste appartementen, waarbij als complicerende factor genoemd moet worden dat in de huidige situatie de onderste appartementen al niet aan de NEN 2057 voldoen vanwege de uitkragende gevel van de hoger gelegen bouwlagen. De raad heeft zich hier specifiek over gebogen en geoordeeld dat het belang van de ontwikkeling van de OV-Terminal hoger moet worden geacht dan dat van de appellant. Wel heeft de gemeenteraad opdracht gegeven te zoeken naar oplossingen om aan dit probleem tegemoet te komen. De onderhavige situatie in aanmerking nemend kunnen wij dit standpunt delen.

Als gevolg van de bestemmingsplanherziening zal mogelijk sprake zijn van een aantasting van de privacy. Zoals de gemeente aangeeft is het in een stedelijke omgeving niet ongebruikelijk, dat de privacy niet in alle omstandigheden in zijn volledige omvang gewaarborgd kan blijven. De afstanden tussen de nieuwe bebouwing en de bestaande woningen in aanmerking nemend, achten wij het standpunt van de gemeente dat de aantasting van de privacy niet zodanig groot is dat daaraan een groter belang moet worden gehecht dan aan de voorgestane ontwikkeling van het Stationskwartier, niet onjuist. Daarbij merken wij op dat er in het plan een duidelijke scheiding aanwezig is tussen de openbare ruimte waaraan de functies hoofdzakelijk georiënteerd worden en de meer private binnenterreinen waarop de nieuwe ontwikkelingen weinig invloed hebben.

Niet is gebleken dat bewoners en de raad verkeerd zijn ingelicht en dat daardoor in strijd met de wettelijke procedures, besluitvorming heeft plaatsgevonden.

5. a. Artikel 6 “Hoteldoeleinden” stelt dat ten aanzien van het parkeren als norm geldt, dat per kamer 1,1 parkeerplaats dient te worden voorzien, welke parkeerplaatsen binnen het bestemmingsvlak dienen te worden gesitueerd (lid 6.2).

Uit informatie is gebleken dat de voor de bouw van het hotel benodigde bouwvergunning inmiddels is verleend. Uit deze vergunning, welk is bekrachtigd bij de uitspraak van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State nr. 200701253/1 van 12 september 2007, blijkt dat daarbij het parkeren niet zal plaatsvinden binnen het bestemmingsvlak maar dat de parkeerplaatsen uiteindelijk onder

kantoren zullen worden gerealiseerd in de op te richten parkeergarage. In het licht van de gevoerde procedure en gezien de aangehaalde uitspraak zal geen sprake zijn van een te grote parkeerdruk.

Wij voegen hier aan toe dat gelet op de inmiddels afgegeven bouwvergunning en de daarop betrekking hebbende uitspraak, de in de beschrijving in hoofdlijnen (6.2) opgenomen verplichting inmiddels als achterhaald dient te worden beschouwd. Om reden van rechtszekerheid komt de zinsnede “welke parkeerplaatsen binnen het bestemmingsvlak dienen te worden gerealiseerd” niet voor goedkeuring in aanmerking.

5b. In eerste aanleg wordt verwezen naar onze overwegingen onder 3.6 onder 4. Naar ons oordeel is er ten opzichte van de huidige wijze van verbinding, geen sprake van een verslechtering van de fietsverbinding tussen noord en zuid. Met betrekking tot het afsluiten van de doorgang voor voetgangers merken wij op dat, hoewel het een uitvoering van het bestemmingsplan betreft, duidelijk is dat een dergelijke doorgang van zuid naar noord zal worden gehandhaafd. Ook de nieuwe, verbrede verbinding blijft open zolang treinen c.q. bussen rijden en kent derhalve enkel een nachtafsluiting.

5c. De gemeente onderkend dat in het ‘Masterplan Centraal Breda’ direct zicht op het spoor werd beloofd. Vanwege de noodzakelijke parkeercapaciteit is dit uitgangspunt niet houdbaar gebleken. Naar de mening van de raad worden de belangen van reclamanten hiermee niet zodanig geschaad dat dit niet aanvaardbaar is. Wij delen die opvatting omdat het realiseren van voldoende parkeerplaatsen noodzakelijk is voor het goed functioneren van het stationskwartier waarbij overlast vanwege parkeren moet worden voorkomen en uit overwegingen van ruimtelijke kwaliteit de parkeervoorzieningen zorgvuldig moeten worden ingepast. Wij merken daarbij op dat, gezien de noodzaak van een geluidsscherm langs het spoor, er ook uit dat oogpunt geen vrijzicht op het spoor mogelijk is en dat voorts binnen de bestemming ook andere bebouwing gerealiseerd zal worden.

5d. De stelling dat er geen stedenbouwkundige onderbouwing is voor de opgenomen bouwmogelijkheden, delen wij niet. Wij zijn van oordeel dat zowel in de eerdere planvorming (Masterplan, Beeldkwaliteitplan Stationskwartier) als ook in het voorliggend bestemmingsplan dit aspect voldoende aandacht heeft gekregen en genoegzaam in het bestemmingsplan is vastgelegd, zonder dat dit ten koste gaat van de noodzakelijke flexibiliteit van het plan.

5e. Opgemerkt wordt dat er teveel openbare ruimte wordt opgeofferd ten behoeve van het plan. Wij achten hier een nuancering op zijn plaats. De bestemming “Gemengde doeleinden 1” kent weliswaar een



omvangrijk bouwvlak maar onder '3.2. Beschrijving in hoofdlijnen onder h' is bepaald dat zogenoemde 'stations-erven' moeten worden gerealiseerd aan de noordzijde met een oppervlakte van 1800 m² en aan de zuidzijde met een oppervlakte van 3500 m². Wij constateren dat er weinig tot geen openbare ruimte wordt opgeofferd en in de toekomst het openbare karakter en het gebruik van het Stationskwartier eerder zal toenemen.

Nummer
1303203

5f. De rooilijnen zijn inderdaad niet aangegeven, maar omwille van de flexibiliteit bij ontwikkeling van het bouwplan voor de OV-Terminal vervangen door een voorwaarde bij de bouwvoorschriften omtrent de minimale omvang van de beide stationserven. De opvatting dat er eerst een bestemmingsplan dient te zijn alvorens een bouwplan voor een OV-Terminal kan worden ontwikkeld, hebben wij hierboven al beoordeeld. De opmerking dat de openbare ruimte wordt geofferd ten behoeve van het commerciële gewin, kunnen wij gezien de vereiste minimale maat van de stationserven niet delen. Onduidelijk is welke bewoners reclamant hier voor ogen heeft. Wij zijn echter van mening dat noch de huidige bewoners noch de toekomstige bewoners aan het Stationsplein op onaanvaardbare wijze in hun belangen geschaad worden.

5g. Dit punt is reeds bij de beoordeling van punt 1. aan de orde gekomen.

3.12 Bedenkingen bewoners Terheijdenseweg e.a

Samenvatting

Door de zeer hoge verkeersbelasting vormt het kruispunt van de Terheijdenseweg met de Noordelijke Rondweg al jaren een knelpunt en is er nog steeds sprake van overschrijdingen van de normen uit het Besluit Luchtkwaliteit. Het risico is groot dat de Terheijdenseweg gaat dienen als sluiproute voor verkeer van en naar de te ontwikkelen deelgebieden Stationskwartier en Drie Hoefijzers. Aanvankelijk zou ter ontlasting van de Terheijdenseweg de aan te leggen Stationslaan (tussen de Belcrumweg en de Doornboslaan) een functie krijgen voor de aan- en afvoer van wegverkeer naar en van het Stationskwartier. Dit was ook in alle verkeersvarianten van de SMB/MER spoorzone meegenomen. Desondanks voorziet het plan thans toch in een aantakking van de Terheijdenseweg op de Stationslaan omdat men de Stationslaan voorlopig alleen maar wil aanleggen tussen de Belcrumweg en de Terheijdenseweg. De gemeente heeft besloten de Terheijdenseweg pas los te koppelen van de Stationslaan zodra de Stationslaan is doorgetrokken én de maximale verkeersbelasting is bereikt (waarschijnlijk pas rond 2025). Tot die tijd raakt de straat nog verder

overbelast. Gelet hierop richten de bedenkingen zich tegen de volgende planelementen.

Numer
1303203

1. een gefaseerde aanleg van de Stationslaan;
2. een aantakking van de Terheijdenseweg op de Stationslaan, terwijl de Terheijdenseweg ook blijft aangesloten op de Noordelijke Rondweg;
3. formele bedenkingen:
 - a. *in rechten afdwingbare overeenkomst ontbreekt*; de doortrekking van de Stationslaan en de knip in de Terheijdenseweg zijn op geen enkele manier zeker gesteld. Met enkele voorbeelden wordt aangegeven dat de juridische, financiële en praktische belemmeringen zijn niet weggenomen. Zolang er geen in rechte afdwingbare overeenkomst tussen alle partijen is gesloten bestaat er een gerede kans dat beide maatregelen nooit meer worden getroffen. Daar is in de MER/SMB geen rekening mee gehouden. Het plan had daarom niet kunnen worden vastgesteld.
 - b. *Bewoners Terheijdenseweg staan buitenspel*; de kaders voor het faseringsplan zijn niet onderbouwd en pas aan het plan toegevoegd nadat de formele inspraakronde op het ontwerpbestemmingsplan was afgerond. Omdat het ontwerpplan hierover niets vermeldde, hebben veel bewoners geen zienswijze ingebracht. Deze handelwijze van de gemeenteraad strookt niet met het toetsingsadvies over het milieueffectrapport (overleg met wijkraad en bewoners);
 - c. *genomen besluiten zijn onderling strijdig*; aangegeven wordt dat de aansluiting van de Terheijdenseweg op de Stationslaan niet past bij de functie van de Terheijdenseweg, zoals is beschreven in de Bereikbaarheidsvisie en het Beeldkwaliteitplan. In deze stukken alsook in het Verkeersplan Breda en het Ontsluitingsplan Stationskwartier is de Terheijdenseweg aangewezen als wijkontsluitingsweg voor de Belcrum en De Linie en niet voor het Stationskwartier, de binnenstad en de Drie Hoefijzers. Het vaststellingsbesluit is dus strijdig met eerdere besluiten;
4. *inhoudelijke bedenkingen*; aangegeven wordt, dat
 - a. de (milieu)effecten van fasen zijn niet onderzocht; essentiële milieu-informatie die nodig is om het besluit te nemen is niet (geheel) aanwezig;
 - b. er een onnodige verhoging van de verkeersdruk plaatsvindt op de Terheijdenseweg in de aanlegfase (15 jaar);
 - c. de maximaal toelaatbare verkeersbelasting op de Terheijdenseweg niet is bepaald;
 - d. uitspraken van de politiek over de situatie tegenstrijdig zijn;
 - e. de verkeerssituatie onterecht gunstig wordt voorgespiegeld;
 - f. een gevoeligheidsanalyse in de uitgevoerde berekeningen ontbreekt

Beoordeling

Kern van de bedenking is het ontbreken van een faseringsplan ten aanzien van het moment van realisering van de nieuwe infrastructuur en de wijze van functioneren van die infrastructuur in alle fases tussen nu en de uiteindelijke eindsituatie. Gezien de samenhang van de verschillende onderdelen van de bedenking gaan wij hierna niet afzonderlijk op de verschillende onderdelen in, maar beoordelen, in het verlengde van de gemeentelijk afweging welke wij in algemeenheid onderschrijven, de bedenkingen in totaliteit.

Reclamanten constateren terecht dat het onderhavige plan niets regelt ten aanzien van het wel of niet aansluiten van de Stationslaan op de Terheijdenseweg. In het bestemmingsplan gaat het er om te zorgen dat er op elk moment een goede ontsluitingsstructuur mogelijk is. Daarom hebben de nodige ontsluitingswegen terecht een verkeersbestemming gekregen. De vormgeving van een aansluiting of het ontkoppelen van wegen zijn inrichtings- en of verkeersmaatregelen waarover niet in het onderhavige plan besluiten genomen worden, maar waar de gemeenteraad met het oog op een verdergaande flexibiliteit gekozen heeft voor regulering van het verkeer door middel van verkeersbesluiten. De bestemmingsregeling in het plan biedt voldoende ruimte voor regulering door middel van verkeersbesluiten. Het onderscheid tussen de bestemmingen "Verkeersdoeleinden" en "Verkeers- en verblijfsdoeleinden" geeft wel een verschil in functie van de openbare ruimte weer maar niet in die zin dat beide niet op elkaar kunnen worden aangesloten. In het algemeen hechten wij er aan dat er enige continuïteit is in de toegankelijkheid van de openbare ruimten voor alle verkeerssoorten. Pas indien dit tot negatieve gevolgen leidt vanwege te grote verkeersintensiteiten op bepaalde trajecten moet overwogen worden dat er verkeersmaatregelen genomen moeten worden. De gemeente onderkent dat in de tijd verkeersmaatregelen nodig zijn. Dat blijkt uit de volgende reactie van de gemeente:

"De commissie voor de m.e.r. heeft voor de MER Spoorzone (oktober 2005) richtlijnen vastgesteld. Het MER geeft inzicht in de netto effecten die op structuurniveau (in casu voor de gehele Spoorzone) plaatsvinden. De gebruikte rekenmodellen en invoergegevens passen in deze richtlijnen en worden bij alle soortgelijke ontwikkelingen in Nederland op deze wijze voorgeschreven en gebruikt. In de door de gemeenteraad op 22 mei 2007 vastgestelde Bereikbaarheidsvisie Spoorzone is het eindbeeld voor de infrastructuur bij de volledige ontwikkeling van de Spoorzone neergelegd. In dit eindbeeld heeft de Terheijdenseweg een functie als ontsluiting van de aangrenzende woonbuurten Linie en Belcrum. De Belcrumweg dient als verbinding naar het station, de westelijke Spoorzone, Stationskwartier en de westelijke binnenstad. De Doornboslaan dient als verbinding naar de oostelijke Spoorzone en de oostelijke binnenstad. Hierbij is de (geoptimaliseerde) Verkeersvariant Spoorzone opgenomen als richtinggevende oplossing voor de bereikbaarheid van de

Spoorzone Breda, zodat er vanuit mag worden gegaan dat deze verkeersontsluiting wordt gerealiseerd. In het MER Spoorzone is ook gekeken en gerekend aan de verkeersstructuur van het Voorkeursalternatief Spoorzone, waarbij de Terheijdenseweg niet wordt geknipt en de Stationslaan wel is doorgetrokken. Dit betekent dat in het MER wel als variant hiernaar is gekeken, en dus de milieueffecten van deze variant in beeld zijn gebracht. Overigens is niet voor niets voor de (geoptimaliseerde) Verkeersvariant Spoorzone gekozen, aangezien dit in het MER als één van de beste varianten uit de bus komt.”

In het onderhavige plan zijn de door reclamanten gevraagde veiligstelling van noodzakelijk verkeersmaatregelen niet vastgelegd in de opgenomen bestemmingen, maar zal regulering van het verkeer door verkeersbesluiten plaatsvinden. Wij achten deze wijze van regeling aanvaardbaar en achten geen reden aanwezig om te treden in de aan de gemeenteraad toekomende vrijheid om bestemmingen aan te wijzen en voorschriften te geven die de raad nodig acht. Wij constateren daarbij dat de wijze van regeling geen aantasting van in het geding zijden belangen teweeg brengt.

In het algemeen worden verkeersruimten onder algemene bestemmingen gebracht. De doeleindenomschrijving van de bestemmingen laat diverse inrichtingselementen zoals wegen, fietsstroken, bermen, beplantingen, etc. toe, zonder op de plankaart een precieze inrichting daarvan te geven. Deze feitelijke inrichting vindt plaats via een andere besluitvorming, zoals in dit geval de Bereikbaarheidsvisie Spoorzone en het ontwerp-Buitenruimteplan Stationskwartier (8 mei 2007). De Bereikbaarheidsvisie richt zich daarbij op de verkeersstructuur, terwijl het Buitenruimteplan zich richt op de inrichting op straatniveau. Wij constateren geen strijdigheid tussen het voorliggend bestemmingsplan en de voornemens en besluiten van de raad over de bereikbaarheid van het Stationskwartier.

Zoals de gemeente aangeeft en uit de zienswijzen naar voren komt, is het gevraagde faseringsplan een belangrijk element in de beheersing van de verkeersoverlast. In dat faseringsplan wordt nader ingegaan op het moment welke infrastructuur gerealiseerd moet worden en hoe verkeersstromen via die infrastructuur worden afgewikkeld. Hierbij zijn onder andere leefbaarheid en bereikbaarheid belangrijke factoren. Maatregelen op onder andere de Terheijdenseweg, Doornboslaan en Belcrumweg zijn daar een onderdeel van. De door reclamanten gevraagde loskoppeling van de Terheijdenseweg en de nieuwe Stationslaan kan een mogelijke uitkomst zijn van het faseringsplan. De gemeente geeft aan dat over dat plan met de betrokken bewoners en andere belangengroeperingen gecommuniceerd zal worden. Daarbij geeft zij terecht aan dat de infrastructuur is afgestemd op een volledig ontwikkeld en gebouwd Stationskwartier met circa 200.000 m² wonen,

kantoren, voorzieningen en de OV-Terminal. Deze situatie zal eerst pas over circa 10 jaar gerealiseerd zijn.

Nummer
1303203

Over het opnemen van een voorwaardelijke verplichting in het bestemmingsplan Stationskwartier ten aanzien van de aanleg van de verlengde Stationslaan, welke tracé buiten het plangebied ligt, merkt de gemeente op dat dit ook op andere manieren kan worden vastgelegd. Met de betrokken eigenaar van het voorgenomen tracé zijn reeds gesprekken gevoerd. Hij is bereid aan de aanleg van deze weg zijn medewerking te verlenen. Binnenkort zal gestart worden met het opstellen van een bestemmingsplan dat hierin voorziet. Door de gemeente zijn bovendien in de kadernota financiële middelen gereserveerd voor de aanleg (voorzien in 2011). Wij zijn van mening dat voor de ontsluiting van het onderhavige plan de doortrekking nog niet noodzakelijk is maar onderkennen, evenals het gemeentebestuur dat doet, dat voor de langere termijn voor een goede ontsluiting een groter gebied in ogenschouw moet worden genomen. In de opgestelde 'Bereikbaarheidsvisie' is duidelijk in beeld gebracht wat de gewenste ontsluitingsstructuur op de lange termijn is en hoe die situatie kan worden bereikt. De gemeente neemt daartoe de nodige stappen en dit leidt tot het inzicht dat naar onze mening voldoende aannemelijk is gemaakt dat de doortrekking van de Stationslaan op termijn tot de mogelijkheden behoort.

Door reclamanten wordt betoogd dat vrijwel alle woningen een te hoge geluidbelasting hebben. Uit de in het kader van het MER Spoorzone (oktober 2005) uitgevoerde akoestisch onderzoek blijkt dat er in zowel de huidige als toekomstige situatie aan de gevel van de woningen aan de zijde van de Terheijdensweg sprake is van een gevelbelasting boven de voorkeursgrenswaarde van 50 dB(A). In de huidige situatie is er op de gevel van het waarneempunt sprake van een geluidbelasting van 59 dB(A), terwijl er in de situatie van de Verkeersvariant Spoorzone (o.a. knip in de Terheijdensweg) sprake is van een geluidbelasting van 52 dB(A). Dit betekent dat de geluidssituatie langs de Terheijdensweg, bij realisatie van de in de Bereikbaarheidsvisie Spoorzone (maart 2007) voorgestelde (geoptimaliseerde) Verkeersvariant Spoorzone, naar de toekomst aanzienlijk verbetert. De Bereikbaarheidsvisie Spoorzone is in de gemeenteraadsvergadering van 22 mei 2007 vastgesteld. Voor de volledigheid wordt nog opgemerkt dat vanuit de Wet geluidhinder de hoogst toelaatbare gevelbelasting met ontheffing bij wegverkeerslawaaï 65 dB(A) bedraagt. Met de ontwikkeling van het Stationskwartier dalen de gevelbelastingen van de bestaande woningen ten gevolge van het wegverkeerslawaaï, waarmee een altijd gehanteerd uitgangspunt "een verbeterende milieusituatie door de ontwikkeling van de Spoorzone Breda" wordt bevestigd.

Wij zien in hetgeen reclamanten stellen geen aanleiding om het bestemmingsplan in strijd te achten met een goede ruimtelijke ordening. De bedenkingen komen niet voor gegrondverklaring in aanmerking.

Nummer
1303203

4. *Beslissing*

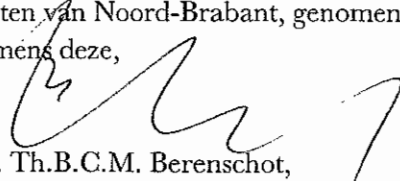
Gedeputeerde Staten van Noord-Brabant,
gelet op de Wet op de Ruimtelijke Ordening,

Besluiten:

- 4.1 goedkeuring te verlenen aan het bestemmingsplan "Stationskwartier", vastgesteld door de raad van de gemeente Breda op 10 mei 2007, behoudens aan de volgende gedeelten van het plan:
 - A. ten aanzien van de plankaart, de met blauwe lijnen aangegeven plangedeelten;
 - B. ten aanzien van de planvoorschriften, de volgende bepalingen:
artikel 6. Hoteldoeleinden, lid 6.2. de zinsnede: "welke parkeerplaatsen binnen het bestemmingsvlak dienen te worden gerealiseerd"
 - 4.2 de bedenkingen gedeeltelijk gegrond en gedeeltelijk ongegrond te verklaren en gedeeltelijk buiten beschouwing te laten;
 - 4.3 te bepalen dat besluiten tot uitwerking en tot wijziging van het bestemmingsplan geen goedkeuring van ons college behoeven, voorzover tegen die uitwerking en wijziging niet van bedenkingen is gebleken;
5. *Bekendmaken en mededeling aan:*
- de raad van de gemeente Breda;
 - degenen die bij ons bedenkingen hebben ingediend,
 - de Provinciale Planologische Commissie (PPC);
 - de inspectie VROM te Eindhoven.

's-Hertogenbosch, 18 december 2007,

Overeenkomstig het door Gedeputeerde
Staten van Noord-Brabant, genomen besluit,
namens deze,


mr. Th.B.C.M. Berenschot,
bureauhoofd Ruimtelijke Ontwikkeling Midden-West

Betreft : Raad van de gemeente Breda

ONTVANGEN 25 MEI 2009

Mr. J.A.M. van der Velden
Postbus 4714
4803 ES BREDA

Datum
20 mei 2009

Ons nummer
200800925/1/R2

Uw kenmerk
202383.WJB

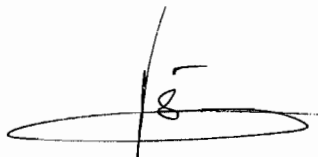
Onderwerp
Breda
Bp. 'Stationskwartier'

Behandelend ambtenaar
Y.A. Neijssel
070-4264574

In de bovenvermelde zaak is uitspraak gedaan. Een afschrift van deze uitspraak treft u hierbij aan.

Hoogachtend,

de secretaris van de Raad van State,
voor deze,



mr. H.H.C. Visser,
directeur Bestuursrechtspraak

De Raad van State is op vrijdag 22 mei gesloten.

AFDELING
BESTUURSRECHTSPRAAK

Uitspraak in het geding tussen:

1. M.P.M. Koenraadt e.a., allen wonend te Breda,
 2. P.J. Ploegmakers en E.M.C. Ploegmakers-Verstegen, wonend te Breda,
 3. P.H.J. van der Meer, wonend te Breda,
 4. de stichting "Stichting Actie Comité Belcrum", gevestigd te Breda,
 5. de vereniging "Vereniging van Eigenaars Stationsplein-Emmastraat Breda", gevestigd te Breda,
 6. de naamloze vennootschap "Thes Nederland N.V.", gevestigd te Curaçao,
- appellanten,

en

het college van gedeputeerde staten van Noord-Brabant,
verweerder.

1. Procesverloop

Bij besluit van 18 december 2007, no. 1303203, heeft het college van gedeputeerde staten van Noord-Brabant (hierna: het college) besloten over de goedkeuring van het door de raad van de gemeente Breda (hierna: de raad) bij besluit van 10 mei 2007 vastgestelde bestemmingsplan "Stationskwartier".

Tegen dit besluit hebben M.P.M. Koenraadt e.a. (hierna: Koenraadt e.a.) bij brief, bij de Raad van State ingekomen op 4 februari 2008, P.J. Ploegmakers en E.M.C. Ploegmakers-Verstegen (hierna in enkelvoud: Ploegmakers) bij brief, bij de Raad van State ingekomen op 18 februari 2008, P.H.J. van der Meer (hierna: Van der Meer) bij brief, bij de Raad van State ingekomen op 19 februari 2008, de Stichting Actie Comité Belcrum (hierna: de stichting) bij brief, bij de Raad van State ingekomen op 19 februari 2008, de vereniging "Vereniging van Eigenaars Stationsplein-Emmastraat Breda" (hierna: de VvE) bij brief, bij de Raad van State ingekomen op 19 februari 2008, en de naamloze vennootschap Thes Nederland N.V. (hierna: Thes) bij brief, bij de Raad van State ingekomen op 20 februari 2008, beroep ingesteld. Koenraadt e.a. hebben hun beroep aangevuld bij brief van 19 februari 2008. De stichting heeft haar beroep aangevuld bij brief van 17 maart 2008.

Het college van gedeputeerde staten van Noord-Brabant heeft een verweerschrift ingediend.

De Stichting Advisering Bestuursrechtspraak voor Milieu en Ruimtelijke Ordening heeft desverzocht een deskundigenbericht uitgebracht. Koenraadt e.a., Ploegmakers, Van der Meer, de stichting, de VvE en de raad hebben hun zienswijze daarop naar voren gebracht.

De VvE en de raad hebben nadere stukken ingediend.

De Afdeling heeft de zaak ter zitting behandeld op 17 maart 2009, waar Koenraadt e.a., vertegenwoordigd door M.P.M. Koenraadt, Ploegmakers, in de personen van P.J. Ploegmakers en E.M.C. Ploegmakers-Verstegen, Van der Meer, in persoon, de stichting, vertegenwoordigd door J.K.M. Poell, voorzitter van de stichting, de VvE, vertegenwoordigd door I. Steverink, bestuurslid van de VvE, en verweerder, vertegenwoordigd door mr. J.A.M. van der Velden, advocaat te Breda en F.G. Veurink, ambtenaar in dienst van de provincie, zijn verschenen. Voorts is daar de raad gehoord, eveneens vertegenwoordigd door mr. J.A.M. van der Velden, advocaat te Breda en ir. J.M. Volgaard, J.A. de Bokx en drs. D.P.S.M. Dictus, ambtenaren in dienst van de gemeente.

2. Overwegingen

Ontvankelijkheid

2.1. Van de groep Koenraadt e.a. hebben R. Beukers, M. Suurmeijer, M. van Kemenade, M. Scholten en E. Smedema geen zienswijze bij de raad naar voren gebracht.

Ingevolge de artikelen 54, tweede lid, aanhef en onder d, en 56, eerste lid, gelezen in samenhang met artikel 27 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening (hierna: WRO) en artikel 6:13 van de Algemene wet bestuursrecht (hierna: Awb), kan beroep slechts worden ingesteld tegen het besluit tot goedkeuring van het college door de belanghebbende die tegen het ontwerpplan tijdig een zienswijze bij de raad naar voren heeft gebracht. Dit is slechts anders voor zover de raad bij de vaststelling van het plan daarin wijzigingen heeft aangebracht ten opzichte van het ontwerp, dan wel indien een belanghebbende redelijkerwijs niet kan worden verweten dat hij niet tijdig een zienswijze naar voren heeft gebracht. Geen van deze omstandigheden doet zich voor.

Het beroep van Koenraadt e.a. voor zover ingediend door R. Beukers, M. Suurmeijer, M. van Kemenade, M. Scholten en E. Smedema, is niet-ontvankelijk.

2.2. Van de groep Koenraadt e.a. heeft D. Meijvis geen bedenkingen bij het college ingebracht.

Ingevolge de artikelen 54, tweede lid, aanhef en onder d, en 56, eerste lid, van de WRO en artikel 6:13 van de Awb, kan beroep slechts worden ingesteld tegen het besluit tot goedkeuring van het college door de belanghebbende die tegen het vastgestelde plan tijdig bedenkingen bij het college heeft ingebracht. Dit is slechts anders indien een belanghebbende redelijkerwijs niet kan worden verweten dat hij niet tijdig bedenkingen heeft ingebracht. Deze omstandigheid doet zich niet voor.

Het beroep van Koenraadt e.a. voor zover ingediend door D. Meijvis, is niet-ontvankelijk.

2.3. Ploegmakers heeft geen zienswijze tegen het ontwerpplan naar voren gebracht bij de raad, noch bedenkingen tegen het vastgestelde plan ingebracht bij het college.

Het college en de raad betogen in beroep dat van Ploegmakers, gelet op het feit dat hij reeds op 7 juni 2007 de koopovereenkomst van de woning aan de Emmastraat 58 heeft getekend, redelijkerwijs kon worden verwacht dat hij bedenkingen tegen het vastgestelde plan zou inbrengen. Nu hij dat heeft verzuimd zou het beroep niet-ontvankelijk moeten worden verklaard, aldus het college en de raad.

2.3.1. Ingevolge de artikelen 54, tweede lid, aanhef en onder d, en 56, eerste lid, van de WRO en artikel 6:13 van de Awb, gelezen in samenhang met artikel 27 van de WRO, kan beroep slechts worden ingesteld tegen het goedkeuringsbesluit van het college van gedeputeerde staten door de belanghebbende die tijdig tegen het ontwerpplan een zienswijze bij de raad naar voren heeft gebracht en tegen het vastgestelde plan tijdig bedenkingen

bij het college van gedeputeerde staten heeft ingebracht. Dit is slechts anders indien een belanghebbende redelijkerwijs niet kan worden verweten dat hij niet tijdig een zienswijze en niet tijdig bedenkingen naar voren heeft gebracht.

2.3.2. Ploegmakers stelt in dit verband dat hij eerst op 12 juli 2007 en derhalve na afloop van de periode waarin het ontwerpplan en het vastgestelde plan ter inzage hebben gelegen, eigenaar is geworden van de woning aan de Emmastraat 58.

Hierin is geen rechtvaardiging gelegen als vorenbedoeld. De Afdeling stelt vast dat Ploegmakers reeds op 7 juni 2007 het koopcontract voor de aankoop van de woning aan de Emmastraat 58 heeft getekend met de bedoeling op dat adres te gaan wonen. Aangezien het vastgestelde plan tot en met 2 juli 2007 ter inzage lag, resteerden op het moment van het tekenen van de koopovereenkomst nog ruim drie weken voor de afloop van de termijn waarbinnen bedenkingen bij het college konden worden ingebracht. Gezien het voorgaande acht de Afdeling voldoende aannemelijk geworden dat Ploegmakers tijdig van de ontwikkelingen en de procedures rond het plan op de hoogte moet zijn geweest en dat Ploegmakers in de gelegenheid is geweest om bedenkingen bij het college in te brengen. Derhalve is geen sprake van een verschoonbaar verzuim. Het beroep van Ploegmakers is dan ook niet-ontvankelijk.

2.4. Thes betoogt dat het college een deel van haar bedenkingen ten onrechte buiten beschouwing heeft gelaten. Thes voert aan dat zij niet in de gelegenheid was zienswijzen naar voren te brengen omdat zij eerst na de terinzagelegging van het ontwerpplan eigenaar is geworden van het perceel aan de Speelhuislaan 12.

2.4.1. Het college heeft in het bestreden besluit betoogd dat Thes ten tijde van de terinzagelegging van het ontwerpplan reeds met de verwerving van de eigendom van voornoemd pand bezig was. Bovendien behoeft men voor het naar voren brengen van zienswijzen geen eigenaar of gebruiker te zijn van panden of percelen in het plangebied, aldus het college. Gelet hierop zijn de bedenkingen die niet zijn gericht op gewijzigde onderdelen van het plan, betreffende bezwaren tegen het ontbreken van een distributie-planologisch onderzoek, het niet als zodanig bestemmen van de huidige supermarkt alsmede de uitvoerbaarheid van het plan, buiten beschouwing gelaten.

2.4.2. Ten aanzien van het betoog van Thes dat een deel van haar bedenkingen ten onrechte buiten beschouwing zijn gelaten, overweegt de Afdeling als volgt. Zoals in overweging 2.3.1. is overwogen kan beroep slechts worden ingesteld indien door een belanghebbende tijdig een zienswijze bij de raad naar voren is gebracht en tijdig bedenkingen naar voren zijn gebracht bij het college. Dit is slechts anders indien een belanghebbende redelijkerwijs niet kan worden verweten dat hij niet tijdig een zienswijze en niet tijdig bedenkingen naar voren heeft gebracht.

Om te kunnen beoordelen of het niet naar voren brengen van een zienswijze door Thes verschoonbaar kan worden geacht, en derhalve de vraag of dit deel van het beroep ontvankelijk kan worden geacht, is de

raadsman van Thes telefonisch verzocht om een kopie van koopovereenkomst dan wel notariële akte over te leggen, of zo nodig mee te brengen naar zitting. Thes heeft nagelaten de gevraagde inlichtingen te verstrekken. Voorts is Thes niet ter zitting verschenen om aldaar een mondelinge toelichting te geven op haar verzoek om het niet indienen van zienswijzen verschoonbaar te achten. Als gevolg hiervan heeft de Afdeling niet kunnen vaststellen op welk moment Thes de koopovereenkomst heeft getekend. De gevolgen daarvan blijven voor rekening van Thes. Nu Thes overigens geen feiten of omstandigheden heeft aangevoerd op grond waarvan kan worden geoordeeld dat het niet indienen van zienswijzen verschoonbaar is te achten, is er geen verschoonbaar verzuim. Het beroep van Thes is niet-ontvankelijk.

Inhoudelijk

2.5. Ingevolge artikel 28, tweede lid, van de WRO, gelezen in samenhang met artikel 10:27 van de Awb, rust op het college de taak om – in voorkomend geval mede op basis van de ingebrachte bedenkingen – te onderzoeken of het plan niet in strijd is met een goede ruimtelijke ordening. Daarbij dient hij rekening te houden met de aan de raad toekomende vrijheid om bestemmingen aan te wijzen en voorschriften te geven die de raad uit een oogpunt van een goede ruimtelijke ordening nodig acht. Daarnaast heeft het college er op toe te zien dat het plan en de totstandkoming daarvan niet in strijd zijn met het recht.

2.6. Het plan voorziet in de herontwikkeling van het NS-station van Breda en de directe omgeving hiervan en maakt de bouw van een moderne OV-terminal, kantoren, woningen, winkels en een nieuwe verbindingsweg mogelijk. Het plangebied, met een oppervlakte van ongeveer 16 hectare, maakt deel uit van het grotere ontwikkelingsgebied Spoorzone dat ongeveer 200 hectare omvat.

Procedure

2.7. De VvE betoogt dat ten onrechte geen inspraak mogelijk is gemaakt over het voorliggende bestemmingsplan.

Op 1 juli 2005 zijn de Wet uniforme openbare voorbereidingsprocedure Awb en de Aanpassingswet uniforme openbare voorbereidingsprocedure Awb in werking getreden. Uit het daarbij behorende overgangsrecht volgt dat het recht, zoals dat geldt na de inwerkingtreding van deze wetten, van toepassing is. Met ingang van 1 juli 2005 is artikel 6a van de WRO vervallen waarin de inspraak inzake ruimtelijke plannen was geregeld. Ingevolge de WRO, zoals deze thans luidt, vangt de procedure inzake de vaststelling van een bestemmingsplan aan met de terinzagelegging van een ontwerpplan. Nu het bieden van inspraak geen onderdeel meer uitmaakt van de in de WRO geregelde procedure kan, indien in een gemeentelijke verordening, als bedoeld in artikel 150 van de Gemeentewet, de mogelijkheid of verplichting is opgenomen inspraak te bieden, het niet nakomen van deze verplichting geen gevolgen voor de rechtmatigheid van de gevolgde bestemmingsplanprocedure en de daaruit voortvloeiende besluiten met zich brengen. Het betoog van de VvE kan derhalve niet slagen.

2.7.1. De VvE betoogt verder dat het bestreden besluit ten onrechte niet aan de vereniging is toegestuurd. Verder is het gemeentebestuur van Breda ten onrechte niet in contact getreden met de VvE terwijl dit wel door de raad was opgedragen en heeft de VvE herhaaldelijk geen antwoord gekregen op verzoeken om informatie.

Het college betoogt dat niet is gebleken dat de bewoners van het appartementencomplex verkeerd zijn ingelicht.

Ten aanzien van de toezending van het bestreden besluit overweegt de Afdeling dat deze bezwaren betrekking hebben op mogelijke onregelmatigheden van na de datum van het bestreden besluit en reeds om die reden de rechtmatigheid van het besluit niet kan aantasten. Deze mogelijke onregelmatigheid kan derhalve geen grond vormen voor de vernietiging van het bestreden besluit.

Weliswaar heeft de VvE lang moeten wachten op het overleg met het gemeentebestuur, maar niet gebleken is dat daardoor enige rechtsregel is geschonden op grond waarvan het college aanleiding had moeten zien op dit punt goedkeuring aan het plan te onthouden. Overigens is gebleken dat de verantwoordelijke wethouder bij brief van 4 maart 2009 inmiddels contact heeft opgenomen met het bestuur van de VvE met een voorstel voor overleg betreffende het appartementencomplex. Hierbij zijn ook de door de VvE gevraagde stukken alsnog toegezonden.

2.7.2. Van der Meer voert aan dat de wijze waarop het college de ingebrachte bedenkingen heeft behandeld in strijd is met artikel 3:46 van de Awb.

Artikel 3:46 van de Awb verzet zich er niet tegen dat het college de bedenkingen samengevat weergeeft. Dat niet op ieder argument ter ondersteuning van bedenkingen afzonderlijk is ingegaan, is op zichzelf geen aanleiding voor het oordeel dat het bestreden besluit niet voldoende is gemotiveerd. Niet is gebleken dat bepaalde bezwaren of argumenten niet in de overwegingen zijn betrokken. Gelet hierop kan het betoog van Van der Meer op dit punt niet slagen.

De plandelen met de bestemmingen "Verkeersdoeleinden" en "Verkeers- en verblijfsdoeleinden"

2.8. Koenraadt e.a. en Van der Meer betogen dat het plan uitsluitend de aanleg van de Stationslaan tussen de Belcrumweg en de Terheijdenseweg mogelijk maakt, en ten onrechte niet tevens voorziet in de in het milieueffectrapport (hierna: MER) beschreven doortrekking van deze weg naar de Doornboslaan en in de zogenoemde knip in de Terheijdenseweg. Deze maatregelen hadden daarom, op grond van artikel 7.35 van de Wet Milieubeheer (hierna: Wm), dwingend in het plan voorgeschreven moeten worden, hetgeen niet is gebeurd. Koenraadt e.a. wijzen in dit verband op de uitspraak van de Afdeling van 22 maart 2006, no. 200502510/1 (www.raadvanstate.nl). Tevens is geen faseringsplan beschikbaar. Het plan biedt derhalve geen enkele garantie dat de Stationslaan in de toekomst zal worden doorgetrokken en zal worden afgesloten van de Terheijdenseweg.

Voorts is ten onrechte geen onderzoek verricht naar de gevolgen van de in dit plan voorziene aansluiting van de Stationslaan op de

Terheijdenseweg voor de verkeersbelasting, de geluidbelasting en de luchtkwaliteit voor de woningen die grenzen aan beide wegen. Koenraadt e.a., Van der Meer en de stichting vrezen als gevolg van dit plan een verdere toename van de verkeersintensiteiten op de Terheijdenseweg en de Speelhuislaan en een onevenredige aantasting van hun woongenot, waaronder zij geluid, geur en luchtkwaliteit begrijpen.

Verder wordt hiermee naar de mening van Koenraadt e.a. en de stichting afgeweken van de beoogde functie van deze wegen zoals beschreven in onder meer de Bereikbaarheidsvisie. Van der Meer betoogt ten slotte dat is gerekend met onjuiste verkeersintensiteiten die niet zijn gebaseerd op de beschikbare telgegevens. Voor wat betreft de geluidbelasting is voor het Speelhuisplein ten onrechte uitgegaan van asfalt, terwijl sprake is van klinkerbestrating.

2.8.1. Het college betoogt dat de raad, gelet op hetgeen het onderhavige plan mogelijk maakt, voldoende onderzoek heeft verricht op het juiste schaalniveau. De gewenste doortrekking van de Stationslaan is voor de ontsluiting van onderhavig plan niet noodzakelijk, maar het college erkent dat op langere termijn voor een goede ontsluiting een groter gebied in ogenschouw moet worden genomen.

Met een minimale wegbreedte van 45 meter zijn verschillende ruimtelijke inrichtingen mogelijk binnen de Stationslaan en het Speelhuisplein. Met de gelegde bestemmingen is echter niets vastgelegd over het al dan niet aansluiten van de Speelhuislaan en de Terheijdenseweg, omdat dergelijke aansluitingen via verkeersmaatregelen geëffectueerd moeten worden, aldus het college. Dat het treffen van deze verkeersbesluiten niet is vastgelegd in het plan acht het college aanvaardbaar onder verwijzing naar de aan de raad toekomende vrijheid om bestemmingen aan te wijzen en voorschriften te geven.

Het college acht de in het plan gekozen variant van de verlegde Stationslaan aanvaardbaar gelet op de resultaten uit het MER en het aanvullende akoestische onderzoek. Hieruit volgt dat de geluidbelasting op de gevels van de woningen aan de Speelhuislaan/Speelhuisplein in 2020 lager is dan in de huidige situatie. Weliswaar is de geluidbelasting hoger dan wanneer het tracé van de Stationslaan niet zou zijn verschoven, maar het college acht dit aanvaardbaar gelet op de mogelijkheden die een verschuiving biedt voor de ruimtelijke invulling van het gebied.

2.8.2. Het voorliggende plan draagt bij aan de ontwikkeling van de totale Spoorzone. In oktober 2005 is een MER gemaakt waarbij de milieueffecten voor de Spoorzone zijn onderzocht voor zes alternatieven, waaronder het voorkeursalternatief Spoorzone en drie verkeersvarianten. Het gemeenschappelijke uitgangspunt in alle alternatieven en varianten is de aanleg van de Stationslaan tussen de Belcrumweg en de Doornboslaan als oost-west ontsluiting.

In aanvulling op het MER is op 30 maart 2007 door Movares onderzoek verricht naar de geluidsbelasting als gevolg van weg- en railverkeer voor het bestemmingsplan Stationskwartier.

2.8.3. Het plan voorziet in de aanleg van de Stationslaan tussen de Belcrumweg en het Speelhuisplein, waarbij laatstgenoemde weg de functie krijgt ter ontsluiting van de bestaande woningen en autoluw wordt. Het overige deel van de Stationslaan tot aan de Terheijdenseweg wordt gereconstrueerd en verbreed en zal gaan dienen als verkeersknooppunt voor gemotoriseerd en langzaam verkeer. Op grond van de voorschriften bij het plan zal de Stationslaan over in totaal twee rijstroken beschikken. De verdere doortrekking van de Stationslaan naar de Doornboslaan is niet in dit bestemmingsplan opgenomen.

Koenraadt e.a. en Van der Meer wonen allen aan de Terheijdenseweg. De stichting komt op voor de belangen van de bewoners van de wijk Belcrum, die direct ten noorden van de voorziene Stationslaan ligt.

2.8.4. Op grond van artikel 74, eerste lid, aanhef onder a, sub 2, van de Wet geluidhinder (hierna: de Wgh) zoals die ten tijde van het bestreden besluit gold, geldt voor de Stationslaan aan weerszijden van rechtswege een geluidzone van 200 meter. Vaststaat dat een aantal woningen aan de Terheijdenseweg alsmede een groot aantal van de woningen in de wijk Belcrum binnen deze zone liggen.

Gelet op het bepaalde in artikel 77, aanhef en onder a, gelezen in samenhang met artikel 74 van de Wgh, dient voorafgaand aan de vaststelling van het plan akoestisch onderzoek plaats te vinden naar de geluidbelasting vanwege de weg die door woningen binnen de zone zou worden ondervonden. Uit de stukken en het verhandelde ter zitting is gebleken dat bij de voorbereiding van het bestemmingsplan geen onderzoek is gedaan naar de geluidbelasting vanwege de Stationslaan zoals in dit plan is voorzien. Weliswaar is in het MER onderzoek verricht naar de geluidbelasting vanwege de Stationslaan, maar die gegevens hebben betrekking op de gehele Stationslaan, derhalve inclusief de doortrekking naar de Doornboslaan. Ook het door Movares verrichte akoestische onderzoek bevat uitsluitend gegevens over de geluidbelasting vanwege de gehele, en dus doorgetrokken, Stationslaan. Desgevraagd hebben het college en de raad ter zitting bevestigd dat er voor voorliggend deelplan geen akoestisch onderzoek beschikbaar is. Onder deze omstandigheden is thans niet duidelijk of de geluidbelasting vanwege de Stationslaan voor de woningen in de wijk Belcrum en aan de Terheijdenseweg tot een aanvaardbaar niveau beperkt kan blijven.

Nog afgezien van voornoemde wettelijke verplichting akoestisch onderzoek te verrichten, bestond er, gelet op de uitkomsten van het door Movares verrichte akoestische onderzoek, te meer aanleiding nader specifiek onderzoek te verrichten. Uit de onderzoeksresultaten blijkt immers dat de toekomstige geluidbelasting vanwege de doorgetrokken Stationslaan de ingevolge artikel 82, eerste lid, van de Wgh geldende voorkeursgrenswaarde van 50 dB(A) ter plaatse van de bestaande woningen aan de Kievitstraat, het Speelhuisplein en de hoek van de Terheijdenseweg reeds in ruime mate overschrijdt. Bovendien acht de Afdeling niet ondenkbaar dat, gelet op hetgeen Koenraadt e.a., Van der Meer en de stichting hebben aangevoerd, de geluidbelasting vanwege de Stationslaan zoals in dit plan is voorzien hoger zal zijn. Het is immers niet onaannemelijk dat in de situatie waarin het

plan voorziet het verkeer van en naar het station in belangrijke mate via de Terheijdenseweg naar de Noordelijke Randweg (de Nieuwe Kadijk) zal gaan, terwijl in het geval van een doorgetrokken Stationslaan het verkeer via de Stationslaan en de Doornboslaan naar de Noordelijke Randweg zou rijden, waarbij de Terheijdenseweg ontlast zou worden.

Gelet op het voorgaande is de conclusie dat hetgeen Koenraadt e.a., Van der Meer en de stichting hebben aangevoerd aanleiding geeft voor het oordeel dat het plandeel met de bestemming "Verkeersdoeleinden" dat betrekking heeft op de Stationslaan is vastgesteld in strijd met artikel 77 van de Wgh. Door het plan niettemin goed te keuren, heeft het college gehandeld in strijd met dit artikel in samenhang met artikel 10:27 van de Awb.

2.8.5. De aanleg van de Stationslaan heeft verder tot gevolg dat de kruisingen van deze weg met de bestaande wegen (de Belcrumweg, het Speelhuysplein en de Terheijdenseweg) opnieuw ingericht zullen moeten worden. Het is de vraag of deze wijzigingen aan voornoemde wegen als een reconstructie in de zin van de Wgh moeten worden aangemerkt. Onder reconstructie wordt, ingevolge artikel 1, eerste lid, van de Wgh, een of meer wijzigingen op of aan een aanwezige weg verstaan, ten gevolge waarvan de geluidsbelasting vanwege de weg met 2 dB(A) of meer wordt verhoogd. In artikel 99 van de Wgh is bepaald dat tot reconstructie van een weg niet wordt overgegaan dan nadat een akoestisch onderzoek is verricht.

Zoals is overwogen in de uitspraak van de Afdeling van 9 februari 2005, no. 20040323/1 (www.raadvanstate.nl) blijkt uit de Memorie van Toelichting bij de Wgh dat, wanneer niet zonder meer duidelijk is dat de geluidsbelasting niet met 2 dB(A) of meer zal toenemen, door de wegbeheerder door middel van een akoestisch onderzoek aannemelijk zal moeten worden gemaakt dat geen sprake is van reconstructie. De Afdeling overweegt dat nu in dit geval een akoestisch onderzoek voor het voorliggende plan achterwege is gebleven en ook anderszins niet aannemelijk is gemaakt dat de geluidbelasting niet met 2 dB(A) of meer zal toenemen, het college er niet op voorhand van uit had mogen gaan dat geen sprake is van een reconstructie als bedoeld in de Wgh.

De conclusie is dat het bestreden besluit voor zover daarbij goedkeuring is verleend aan het plandeel met de bestemming "Verkeersdoeleinden" dat betrekking heeft op de Belcrumweg en het plandeel met de bestemming "Verkeers- en verblijfsdoeleinden" dat betrekking heeft op het Speelhuysplein in strijd is met de ingevolge artikel 3:2 van de Awb bij het voorbereiden van een besluit te betrachten zorgvuldigheid.

2.8.6. Gelet op hetgeen is overwogen in overwegingen 2.8.4. en 2.8.5. is het beroep van Koenraadt e.a. geheel, en de beroepen van Van der Meer en de stichting in zoverre gegrond.

De Afdeling ziet gelet op het vorenstaande aanleiding om goedkeuring te onthouden aan de in deze overwegingen genoemde plandelen.

In verband hiermee bestaat geen aanleiding op de overige door Koenraadt e.a., Van der Meer en de stichting aangevoerde beroepsgronden met betrekking tot deze plandelen in te gaan.

Het plandeel met de bestemming "Gemengde doeleinden 1"

2.9. De VvE betoogt dat de in het plan voorziene bebouwing binnen het plandeel met de bestemming "Gemengde doeleinden 1" zal leiden tot een onevenredige aantasting van hun woongenot, in het bijzonder gelet op de verminderde daglichttoetreding. Verder klaagt de VvE over een vermindering van privacy. Naar de mening van de VvE had, gelet op de hoogte van de bebouwing, een grotere afstand tot aan het appartementencomplex moeten worden aangehouden. Ten slotte wenst de VvE een goede, open verbinding met de wijk Belcrum.

2.9.1. Het college onderschrijft het standpunt van de raad dat de stedenbouwkundige maat en schaal van de bebouwing die het plan mogelijk maakt niet in strijd is met een goede ruimtelijke ordening, gelet op onder meer de stedelijke omgeving. Ten aanzien van de daglichttoetreding betoogt het college dat hoewel is geconstateerd dat zich, uit een oogpunt van daglichttoetreding, een probleem kan voordoen bij de onderste appartementen, de raad heeft kunnen oordelen dat het belang dat met de ontwikkeling van de OV-terminal is gediend zwaarder weegt dan de belangen van appellanten bij voldoende daglichttoetreding. Daarbij heeft het college in aanmerking genomen dat de raad opdracht heeft gegeven te zoeken naar oplossingen om aan dit probleem tegemoet te komen. Wat betreft de aantasting van de privacy onderschrijft het college het standpunt van de raad dat het plan weliswaar zal leiden tot een aantasting van de privacy, maar dat deze aantasting niet zodanig groot is dat daaraan een groter belang moet worden gehecht dan aan de ontwikkeling van het Stationskwartier. Ten aanzien van de verbinding met de wijk Belcrum stelt het college zich op het standpunt dat, ten opzichte van de huidige verbinding, geen sprake is van een verslechtering van de verbinding met de wijk Belcrum.

2.9.2. Wat betreft de open verbinding met de wijk Belcrum wordt overwogen dat binnen het plandeel "Gemengde doeleinden 1" de aanduiding "interwijkverbinding" is opgenomen die ingevolge de planvoorschriften dient voor een niet-openbare verbinding voor langzaam verkeer tussen beide stationserven. Het college heeft zich in redelijkheid op het standpunt kunnen stellen dat zich, ten opzichte van de bestaande situatie, geen verslechtering zal voordoen, omdat ook de nieuwe voetgangsverbinding door de OV-terminal slechts een nachtafsluiting zal kennen. En hoewel het college ter zitting heeft bevestigd dat van de door de VvE gewenste fietsverbinding naar de wijk Belcrum is afgezien, heeft dit voor het college geen aanleiding hoeven zijn om op dit punt goedkeuring aan het plan te onthouden.

2.9.3. De VvE vertegenwoordigt haar leden die allen wonen in een 15 meter hoog appartementencomplex op de hoek van de Emmastraat en het Stationsplein. De huiskamers van de woningen binnen het complex liggen op het noorden en zijn gericht op het huidige Stationsplein. Het plan maakt op 20 meter afstand van hun woningen de bouw van onder meer een OV-terminal, woningen en kantoren mogelijk met een maximale hoogte van 22 meter.

Ten aanzien van het bezwaar betreffende de maximale hoogte van

de bebouwing gelet op, onder meer de verhouding met het 20 meter brede Stationsplein, overweegt de Afdeling het volgende. Blijkens de plantoelichting vraagt de OV-terminal, gelet op de ligging tussen de wijk Belcrum en de binnenstad, om een bijzondere vormgeving. Beoogd is, zo staat ook in de plantoelichting vermeld, het Stationskwartier als geheel zich te laten onderscheiden van de Spoorbuurt waarbij de OV-terminal zich presenteert in en aan de stad. Hoewel het hoogteverschil tussen de bestaande en de toekomstige bebouwing alsmede het straatprofiel van het Stationsplein op zichzelf niet behoeft te leiden tot een onevenredige aantasting van het woon- en leefklimaat en de privacybeleving, te meer wanneer de beoogde functie en de binnenstedelijke locatie van de OV-terminal daarbij in aanmerking worden genomen, dient aan een dergelijk standpunt wel zorgvuldig onderzoek ten grondslag te liggen.

De raad heeft onderzoek verricht naar de equivalente daglichtoppervlakte van de daglichtopeningen van het appartementencomplex na realisering van het plan. De Afdeling stelt vast dat in de berekening van de mate van daglichttoetreding als gevolg van de bouw van de OV-terminal is uitgegaan van een hoogte van 21 meter. Gelet op het feit dat het plan bij recht een hoogte van 22 meter – en na vrijstelling zelfs ruim 24 meter – mogelijk maakt is ten onrechte niet uitgegaan van de maximale mogelijkheden van het plan. Nog afgezien hiervan, blijkt uit de berekeningen dat de mate van daglichttoetreding voor de drie onderste bouwlagen van het appartementencomplex niet voldoet aan de door de raad en college gehanteerde norm. In zijn besluit is het college echter uitgegaan van het uitgangspunt dat alleen de onderste bouwlaag niet kan voldoen aan de gehanteerde norm. Gelet op het voorgaande overweegt de Afdeling dat het college zijn besluit in zoverre niet heeft doen steunen op een motivering die de verrichte belangenafweging kan dragen.

De conclusie is dat het bestreden besluit in zoverre niet berust op een deugdelijke motivering. De beroepen zijn gegrond voor zover daarbij goedkeuring is verleend aan het plandeel met de bestemming "Gemengde doeleinden 1" zoals op de uitspraak behorende kaart is weergegeven. Het bestreden besluit dient in zoverre wegens strijd met artikel 3:46 van de Awb te worden vernietigd.

Het plandeel met de bestemming "Gemengde doeleinden 2", deelgebied 1

2.10. Het college heeft in zijn besluit overwogen dat het plan een doorlopende bebouwingszone langs de wijk Belcrum mogelijk maakt met bouwhoogten variërend van 20 meter hoog in het westen tot 5 meter in het oosten. Het college merkt op dat het blijkens de plantoelichting de bedoeling is om deze zone in de vorm van een reeks losse blokken, die wat betreft situering aansluiten op de ten noorden gelegen wijk Belcrum, te bebouwen. Deze stedenbouwkundige invulling biedt naar de mening van het college een goede overgang naar de wijk Belcrum waarbij de bouwhoogten het college niet onaanvaardbaar voorkomen. Het college constateert echter dat de beoogde invulling van deze zone niet door het plan wordt veiliggesteld, nu de bebouwingsvoorschriften, in samenhang gezien met de plankaart, de mogelijkheid bieden een langgerekte bebouwingswand op te richten. Een dergelijke invulling doet naar de mening van het college afbreuk aan het

woon- en leefklimaat van de bewoners aan de Kievitslaan. Bovendien constateert het college dat ook het uitgevoerde bezonningsonderzoek uitgaat van de beoogde blokken en niet van de maximale mogelijkheden van het plan. Gelet op de gewenste transparantie, de vrees voor massaliteit alsmede de mogelijke schaduwwerking van de bebouwing komt het plandeel niet voor volledige goedkeuring in aanmerking, aldus het college. De onthouding van goedkeuring aan enkele onderdelen van het plandeel is er op gericht om de raad de mogelijkheid te bieden de noodzakelijke aanpassingen door te voeren met inachtneming van de rechtszekerheid van de bestaande bewoners.

2.10.1. De stichting betoogt dat het college in zijn besluit ten onrechte niet is ingegaan op de bezwaren betreffende de bouwhoogten en de schaduwwerking ter hoogte van de speelplek op de hoek van de Kievitstraat en de Kwartelstraat en de zogenoemde speelplek Touw (op de hoek van de Voorst tot Voorststraat en de Kievitstraat) en de aldaar aanwezige woningen. Bovendien zou de geleding die thans loopt van de Kalkoenstraat via de speelplek Touw doorgetrokken moeten worden in het plan. Verder biedt het plan naar de mening van de stichting ten onrechte de mogelijkheid de bouwhoogten met nog eens 10% te verhogen op grond van de algemene vrijstellingsbevoegdheid.

2.10.2. In het besluit is het college uitsluitend ingegaan op de invloed van de in het plan voorziene 11 tot 16 meter hoog oplopende bebouwing aan de zijde van de Kievitstraat uit het oogpunt van transparantie, vrees voor massaliteit en mogelijke schaduwwerking. Het besluit tot onthouding van goedkeuring is daarop ook afgestemd nu alleen goedkeuring is onthouden aan planonderdelen direct ten zuiden van de woningen aan de Kievitstraat. De stichting heeft terecht geconstateerd dat een standpunt van het college wordt gemist over de aanvaardbaarheid van de in het plan mogelijk gemaakte bouwhoogte, schaduwwerking en de geleding van de bebouwingswand binnen deelgebied 1 ter hoogte van de speelplekken en de aangrenzende bebouwing. Hiervoor bestond te meer aanleiding nu de in het plan voorziene hoogte ter plaatse van deze speelplekken 16 meter bedraagt en derhalve 5 meter hoger is dan de direct ten zuiden van de Kievitstraat beoogde bebouwing. Bovendien doet het door het college geconstateerde gebrek aan het door de raad uitgevoerde bezonningsonderzoek zich ook hier voor. Gelet hierop konden overwegingen omtrent de in het plan voorziene hoogte, inclusief de mogelijkheid hiervan tot 10% vrijstelling te verlenen, de schaduwwerking en de geleding van de bebouwing binnen deelgebied 1 ter hoogte van de speelplekken niet worden gemist.

De conclusie is dat hetgeen de stichting heeft aangevoerd aanleiding geeft voor het oordeel dat het bestreden besluit in zoverre is genomen in strijd met de bij het voorbereiden van een besluit te betrachten zorgvuldigheid. Het beroep is gegrond voor zover daarbij goedkeuring is verleend aan het plandeel met de bestemming "Gemengde doeleinden 2" zoals aangegeven op de bij de uitspraak behorende kaart 2. Het bestreden besluit dient in zoverre wegens strijd met artikel 3:2 van de Awb te worden vernietigd.

Het plandeel met de bestemming "Gemengde doeleinden 2", deelgebied 4

2.11. De VvE heeft in beroep voorts aangevoerd dat zij zich niet kan verenigen met de aanleg van een dubbele, slechts gedeeltelijk verdiepte parkeergarage tegenover het appartementencomplex. Dit zou in afwijking zijn van het Masterplan Centraal Breda.

2.11.1. Het college betoogt dat binnen deelgebied 4 is voorzien in zowel parkeergelegenheid voor de aldaar voorziene kantoren, als voor het tegenover het appartementencomplex gelegen hotel. Daarom is thans voorzien in een dubbele parkeergarage, in plaats van een enkele, geheel verdiepte parkeergarage.

2.11.2. Op grond van de bij het plan behorende voorschriften is voor deelgebied 4 bepaald dat parkeergelegenheid zowel ondergronds als bovengronds kan worden aangelegd. Gelet op hetgeen het college in zijn besluit en ter zitting heeft betoogd wordt met de dubbele parkeergarage tegemoet gekomen aan de parkeerbehoefte in het gebied. Het feit dat niet de gehele parkeergarage verdiept wordt aangelegd behoefde voor het college geen aanleiding te zijn op dit punt goedkeuring aan het plan te onthouden. In het Masterplan Centraal Breda wordt immers, anders dan de VvE betoogt, ook uitgegaan van het feit dat het niet mogelijk is om alle parkeergarages ondergronds aan te leggen vanwege de daarmee samenhangende hoge kosten. Het betoog van de VvE kan op dit punt derhalve niet slagen.

Het plandeel met de bestemming "Gemengde doeleinden 3, uit te werken"

2.12. Thes betoogt dat de in het ontwerpbestemmingsplan opgenomen wijzigingsbevoegdheid voor het plandeel met de bestemming "Gemengde doeleinden 3, uit te werken" ten onrechte zonder duidelijke en dragende motivering is geschrapt.

2.12.1. Het college stelt zich op het standpunt dat de raad, gelet op de aan hem toekomende vrijheid om bestemmingen aan te wijzen en voorschriften te geven, niet gehouden was de wijzigingsbevoegdheid die in het ontwerpbestemmingsplan voor het plandeel met de bestemming "Gemengde doeleinden 3, uit te werken" was opgenomen, tevens in het vastgestelde plan op te nemen. Verder is niet gebleken van overeenkomsten en of afspraken welke op gespannen voet staan met het raadsbesluit, aldus het college.

2.12.1.1. In het plan is voor de gronden met de bestemming "Gemengde doeleinden 3, uit te werken" een uitwerkingsplicht opgenomen. In de uitwerkingsregels is onder meer bepaald dat maximaal 10.200 m² bedrijfsvloeroppervlakte aan kantoren en 400 m² bedrijfsvloeroppervlakte aan voorzieningen, bestaande uit zakelijke dienstverlening, horeca of detailhandel mag worden gerealiseerd.

In het ontwerpbestemmingsplan was voor het college van burgemeester en wethouders de bevoegdheid opgenomen de oppervlakte van 10.200 m² bedrijfsvloeroppervlakte aan kantoren te verhogen tot

maximaal 14.000 m². Blijkens het raadsbesluit is bij de vaststelling van het plan de voornoemde wijzigingsbevoegdheid geheel geschrapt naar aanleiding van een zienswijze van NS Vastgoed Ontwikkeling. Naar de mening van NS Vastgoed Ontwikkeling zou een uitbreiding van het kantoorvolume binnen het plandeel met de bestemming "Gemengde doeleinden 3, uit te werken" in strijd zijn met de samenwerkingsovereenkomst tussen NS Vastgoed Ontwikkeling en de raad van Breda.

2.12.1.2. De Afdeling overweegt dat de raad in beginsel op grond van gewijzigde planologische inzichten andere bestemmingen en voorschriften kan vaststellen dan waarvan in de aanloop naar de vaststelling van het plan is uitgegaan. In aanvulling op hetgeen in het bestreden besluit naar voren is gebracht hebben het college en de raad ter zitting betoogd dat een extra 4.000 m² bedrijfsvloeroppervlakte aan kantoren, gelet op de beperkte ruimte binnen het plandeel en de reeds aanwezige bebouwing, niet langer gewenst was. Daarop is besloten de wijzigingsbevoegdheid te laten vervallen. Gelet op hetgeen door het college in zijn besluit als ter zitting is betoogd, heeft het college in redelijkheid kunnen instemmen met deze gewijzigde vaststelling van het plan. Het betoog van Thes faalt derhalve.

2.12.2. De stichting en Van der Meer betogen ten slotte dat het college en de raad zich ten onrechte op het standpunt hebben gesteld dat de gevolgen van de in de uitwerkingsregels opgenomen mogelijkheid voor de aanleg van een tracé voor openbaar vervoer voor het woon-en leefklimaat, en meer in het bijzonder de gevolgen voor de geluidbelasting in de wijk Belcrum, nihil zijn.

2.12.2.1. Het college heeft betoogd dat binnen het plandeel met de bestemming "Gemengde doeleinden 3, uit te werken" ruimte is geboden voor een verschuiving van het op de plankaart aangeduide (H)OV-tracé. Indien mocht blijken dat een dergelijke verschuiving wenselijk of noodzakelijk is, zullen de consequenties voor geluid, trilling en luchtkwaliteit nihil zijn, aldus de raad. Het college ziet op dit punt geen aanleiding te treden in de vrijheid van de raad om de begrenzing van een bestemmingsplan te bepalen. Daaraan wordt toegevoegd dat naar huidig inzicht weinig effecten op de woningen aan de Speelhuisslaan zullen ontstaan, onder meer omdat de eveneens binnen dit plandeel voorziene bebouwing voor de nodige afscherming zal zorgen.

2.12.2.2. In reactie op het deskundigenbericht heeft de raad betoogd dat binnen het plandeel met de bestemming "Gemengde doeleinden 3, uit te werken" onderzoek wordt gedaan naar twee alternatieven voor een aansluiting tussen het (H)OV-tracé en de Terheijdenseweg, te weten een buslus waarvoor in beginsel geen gronden binnen het betreffende plandeel nodig zijn, dan wel een bushelling, waarvoor wel gronden binnen het plandeel benodigd zijn. Om beide keuzemogelijkheden open te laten is in artikel 5.2.1., aanhef en onder b, van de planvoorschriften de volgende uitwerkingsregel opgenomen. Burgemeester en wethouders werken de bestemming "Gemengde doeleinden 3, uit te werken" uit met inachtneming van onder meer de regel dat tussen het kruispunt Terheijdenseweg-Stationslaan en het bestemmingsvlak "Gemengde

doeleinden 1" wordt voorzien in een tracé voor openbaar vervoer met een maximale breedte van 25 meter, tenzij ten tijde van de vaststelling van het uitwerkingsplan is aangetoond dat met het op de plankaart aangeduide (H)OV-tracé kan worden volstaan.

De Afdeling overweegt dat uit artikel 11, eerste lid, van de WRO voortvloeit dat de in het plan gegeven plicht tot uitwerking onvoorwaardelijk moet zijn geformuleerd en niet afhankelijk mag zijn gesteld van onzekere gebeurtenissen. De uitwerkingsregeling die in artikel 5.2.1., aanhef en onder b, van de planvoorschriften is opgenomen voldoet niet aan deze uit artikel 11, eerste lid, van de WRO voortvloeiende eis, nu de plicht tot uitwerking van de bestemming voorwaardelijk is geformuleerd en afhankelijk is gesteld van onzekere gebeurtenissen.

2.12.2.3. De conclusie is dat hetgeen Van der Meer en de stichting hebben aangevoerd aanleiding geeft voor het oordeel dat het plan voor zover daarbij goedkeuring is verleend aan artikel 5.2.1., aanhef en onder b, van de planvoorschriften, is vastgesteld in strijd met 11, eerste lid, van de WRO in samenhang met artikel 10:27 van de Awb. Door het plan niettemin goed te keuren, heeft het college van gedeputeerde staten van Noord-Brabant gehandeld in strijd met dit artikel in samenhang met artikel 10:27 van de Awb. De beroepen van Van der Meer en de VvE zijn in zoverre gegrond, zodat het bestreden besluit dient te worden vernietigd voor zover daarbij goedkeuring is verleend aan voornoemd planvoorschrift.

Gelet op het vorenstaande ziet de Afdeling aanleiding om goedkeuring te onthouden aan genoemd planvoorschrift.

Eindconclusie

2.13. De conclusie is dat hetgeen Thes heeft aangevoerd en hetgeen Van der Meer en de VvE voor het overige hebben aangevoerd geen aanleiding geeft voor het oordeel dat het college zich niet in redelijkheid op het standpunt heeft kunnen stellen dat het plan in zoverre niet in strijd is met een goede ruimtelijke ordening.

In het aangevoerde wordt evenmin aanleiding gevonden voor het oordeel dat het bestreden besluit in zoverre anderszins is voorbereid of genomen in strijd met het recht.

Het beroep van Thes is, voor zover ontvankelijk, ongegrond en de beroepen van Van der Meer en de VvE zijn voor het overige ongegrond.

Proceskosten

2.14. Het college dient op na te melden wijze in de proceskosten van de stichting te worden veroordeeld. Ten aanzien van Koenraadt e.a., Van der Meer en de VvE is niet gebleken van proceskosten die voor vergoeding in aanmerking komen. Voor Ploegmakers en Thes bestaat geen aanleiding in een proceskostenveroordeling te voorzien.

3. Beslissing

De Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State

Recht doende in naam der Koningin:

- I. verklaart het beroep van M.P.M. Koenraadt e.a., voor zover ingediend door R. Beukers, M. Suurmeijer, M. van Kemenade, M. Scholten, E. Smedema en D. Meijvis, het beroep van P.J. Ploegmakers en E.M.C. Ploegmakers-Verstegen, alsmede het beroep van Thes, voor zover het betreft bezwaren tegen het ontbreken van een distributie-planologisch onderzoek, het niet als zodanig bestemmen van de huidige supermarkt alsmede de uitvoerbaarheid van het plan, niet-ontvankelijk;
- II. verklaart het beroep van M.P.M. Koenraadt e.a., voor zover ontvankelijk, het beroep van de stichting "Wijkraad Stichting Actie Comité Belcrum" geheel, en het beroep van P.H.J. van der Meer alsmede het beroep van de vereniging "Vereniging van Eigenaars Stationsplein-Emmastraat Breda" gedeeltelijk gegrond;
- III. vernietigt het besluit van het college van gedeputeerde staten van Noord-Brabant van 18 december 2007, kenmerk 1303203, voor zover daarbij goedkeuring is verleend aan:
 - a) het plandeel met de bestemming "Verkeersdoeleinden" dat betrekking heeft op de Stationslaan;
 - b) het plandeel met de bestemming "Verkeersdoeleinden" dat betrekking heeft op de Belcrumweg;
 - c) het plandeel met de bestemming "Verkeers- en verblijfsdoeleinden" dat betrekking heeft op het Speelhuisplein;
 - d) het plandeel met de bestemming "Gemengde doeleinden 1", zoals aangegeven op de bij de uitspraak behorende kaart 1;
 - e) het plandeel met de bestemming "Gemengde doeleinden 2" zoals aangegeven op de bij uitspraak behorende kaart 2;
 - f) artikel 5.2.1., aanhef en onder b, van de planvoorschriften;
- IV. onthoudt goedkeuring aan de planonderdelen genoemd onder III.a), III.b), III.c, en III.f);
- V. bepaalt dat deze uitspraak in de plaats treedt van het besluit van 18 december 2007 voor zover daarbij is besloten omtrent de goedkeuring van de onder IV. bedoelde planonderdelen;
- VI. verklaart het beroep van de naamloze vennootschap Thes Nederland N.V. voor zover ontvankelijk, en de beroepen van P.H.J. van der Meer en de vereniging "Vereniging van Eigenaars Stationsplein-Emmastraat Breda" voor het overige ongegrond;
- VII. veroordeelt het college van gedeputeerde staten van Noord-Brabant tot vergoeding van bij de stichting "Wijkraad Stichting Actie Comité Belcrum" in verband met de behandeling van het beroep opgekomen proceskosten tot een bedrag van € 36,39 (zegge: zesendertig euro en negenendertig cent); het bedrag dient door de provincie Noord-Brabant aan de stichting "Wijkraad Stichting Actie

- Comité Belcrum" onder vermelding van het zaaknummer te worden betaald;
- VIII. gelast dat de provincie Noord-Brabant aan appellanten het door hen voor de behandeling van de beroepen betaalde griffierecht ten bedrage van € 143,00 (zegge: honderddrieënveertig euro) voor M.P.M. Koenraadt e.a., € 143,00 (zegge: honderddrieënveertig euro) voor P.H.J. van der Meer, € 285,00 (zegge: tweehonderdvijfentachtig euro) voor de stichting "Wijkraad Stichting Actie Comité Belcrum" en € 285,00 (zegge: tweehonderdvijfentachtig euro) voor de vereniging "Vereniging van Eigenaars Stationsplein-Emmastraat Breda" vergoedt.

Aldus vastgesteld door mr. P.J.J. van Buuren, voorzitter, en mr. S.J.E. Horstink-von Meyenfeldt en mr. G.N. Roes, leden, in tegenwoordigheid van mr. G.A. van der Sluijs, ambtenaar van Staat.

w.g. Van Buuren
voorzitter

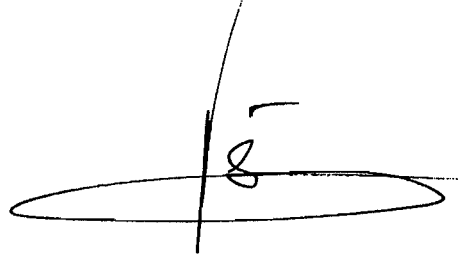
w.g. Van der Sluijs
ambtenaar van Staat

Uitgesproken in het openbaar op 20 mei 2009

461.

Verzonden: 20 mei 2009

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

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,
directeur Bestuursrechtspraak

