


Bijlage 1 Goedkeuringsbesluit GS en ¹
uitspraak ABRvS

GEMEENTE BREDA	
 * B R D 2 0 0 7 4 3 4 9 8 *	
DD	27 DEC. 2007
CL	
AFD	juridische zaken

Hans V.

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

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.

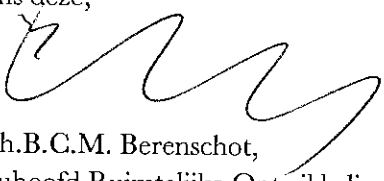
Datum

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, Speelhuuslaan 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, Speelhuuslaan 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.

Nummer
1303203

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.

Nummer

1303203

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 ingecalculleerd 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 Speelhuislaan 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 (lawaai, 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 Belcruwweg 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 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. Het nog op te stellen faseringsplan moet aangeven wanneer en welke maatregelen op onder andere de Terheijdenseweg, 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 (Terheijdenseweg-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 erop 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 inbandige 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.

Nummer
1303203

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. KosterSamenvatting

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 Speelhuislaan, 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, Speelhuislaan 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 bouwgrens 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 gemis 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 grondverklaring 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 afwikkeling 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

Nummer

1303203



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 milieurapportages 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 wegennet 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.

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 wegverkeerslawaai 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 asfalt. 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 asfalt in plaats van klinkers ter hoogte van de aanwezige gasleiding, merken wij op dat er asfalt 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 Terheijdensweg. 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 Terheijdensweg 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 Terheijdensweg 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 Terheijdensweg 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.

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.

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;



- | | |
|---|----------------------------------|
| <p>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;</p> <p>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;</p> <p>8. <i>hoofdstuk 5.3.2 Spoorweglawaaï</i>; er wordt niet ingegaan op de akoestische belasting op bestaande geluidsgevoelige bestemmingen;</p> <p>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;</p> <p>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;</p> <p>11. <i>kiss and ride</i>; verzocht wordt maatregelen op te nemen in het bestemmingsplan welke het gebruik van de Speelhuislaan als kiss-and-ride route niet mogelijk maken;</p> <p>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> | <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 spoorweglawaai, 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.



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 Speelhuislaan 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 terziesie
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
behoeft 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.

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 bouwfstanden 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.

Numer
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 Terheijdensweg e.a

Samenvatting

Door de zeer hoge verkeersbelasting vormt het kruispunt van de Terheijdensweg 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 Terheijdensweg gaat dienen als sluiproute voor verkeer van en naar de te ontwikkelen deelgebieden Stationskwartier en Drie Hoefijzers. Aanvankelijk zou ter ontlasting van de Terheijdensweg 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 Terheijdensweg op de Stationslaan omdat men de Stationslaan voorlopig alleen maar wil aanleggen tussen de Belcrumweg en de Terheijdensweg. De gemeente heeft besloten de Terheijdensweg 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.

Nummer
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 faseren 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 verkeeroverlast. 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*

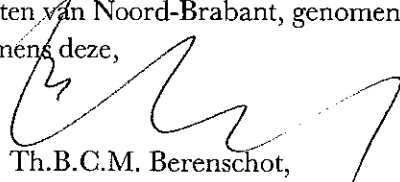
Gedeputeerde Staten van Noord-Brabant,
gelet op de Wet op de Ruimtelijke Ordening,

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

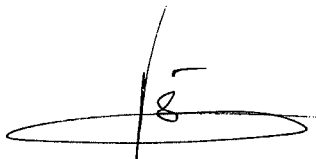
Mr. J.A.M. van der Velden
Postbus 4714
4803 ES BREDA

Datum	Ons nummer	Uw kenmerk
20 mei 2009	200800925/1/R2	202383.WJB
Onderwerp	Behandelend ambtenaar	
Breda	Y.A. Neijssel	
Bp. 'Stationskwartier'	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. Vollaard, 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 Belcruweweg 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 Speelhuisplein 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 Speelhuisplein 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 hoeft 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 Speelhuuslaan 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. Koenraad 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.

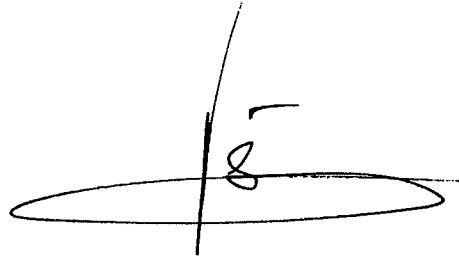
w.g. Van Buuren
voorzitter

w.g. Van der Sluijs
ambtenaar van Staat

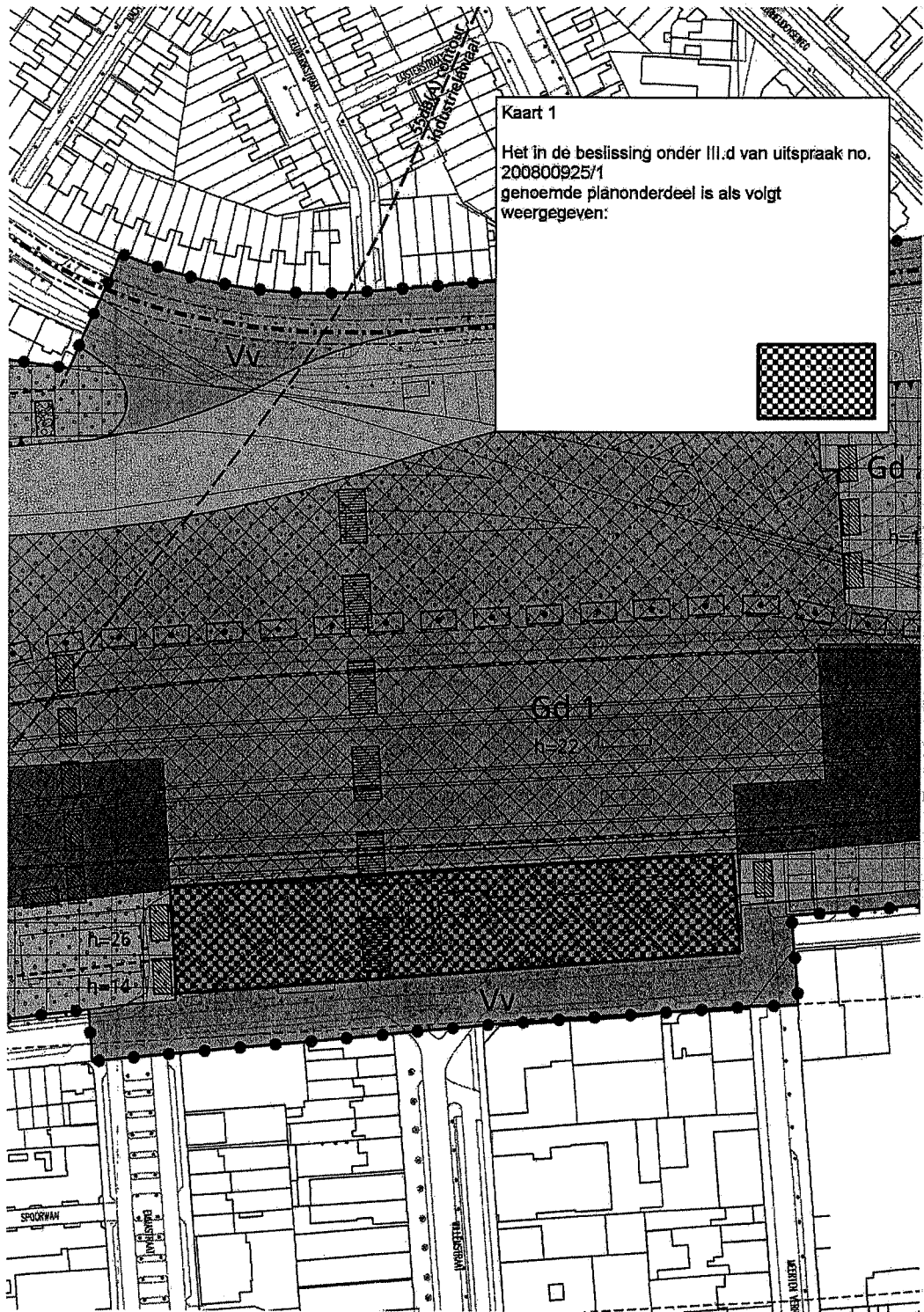
Uitgesproken in het openbaar op 20 mei 2009

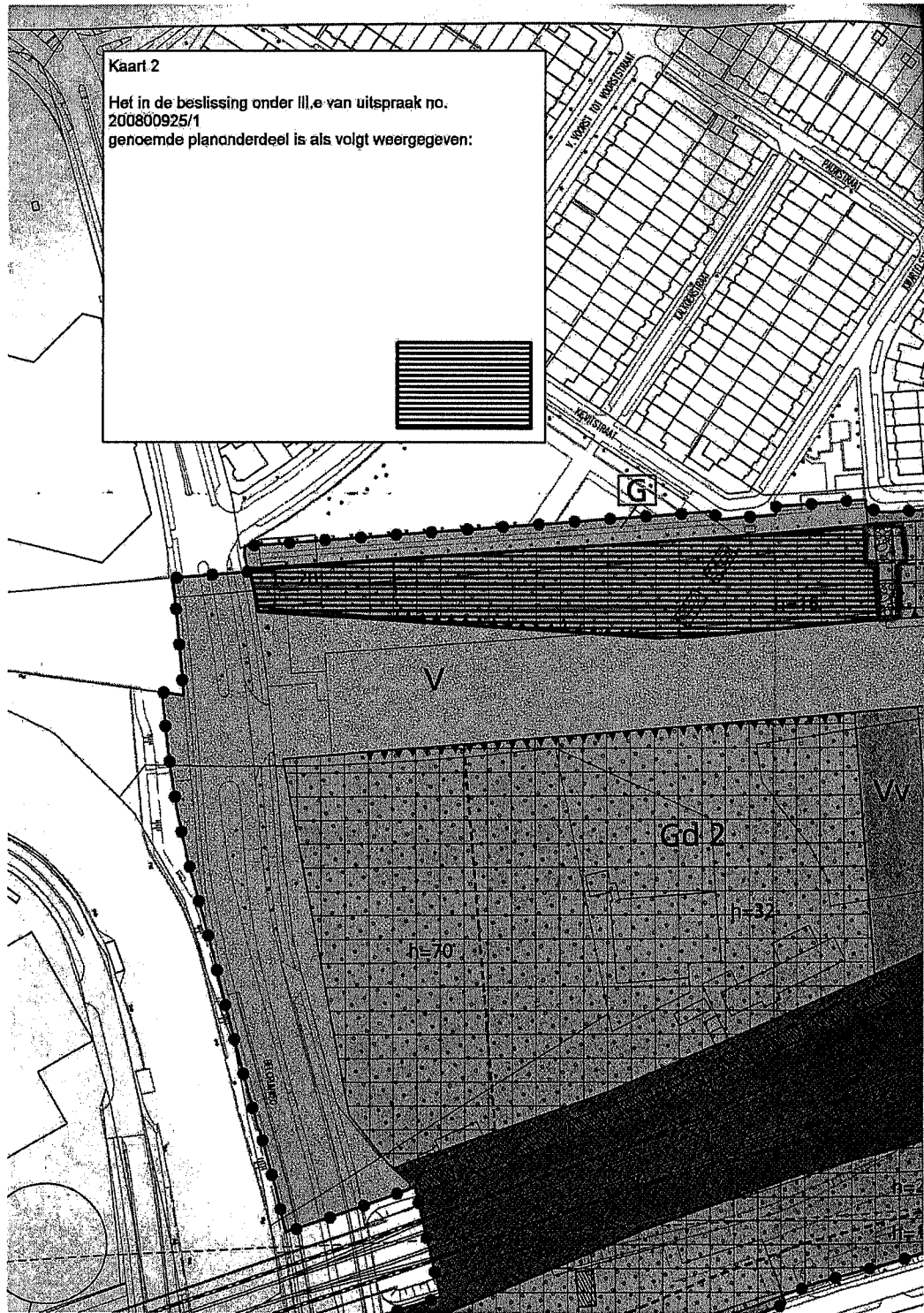
461.
Verzonden: 20 mei 2009

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

A handwritten signature in black ink, consisting of a large, sweeping horizontal stroke with a vertical line intersecting it near the center. There are some smaller, less distinct marks above the main stroke.

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





De beleidscontext voor het plangebied wordt gevormd door landelijke, provinciale, en gemeentelijke beleidsrapportages. In deze bijlage is het relevante rijks-, provinciaal en gemeentelijk beleid samengevat. Het samengevatte beleidskader is niet uitputtend. In de toelichting wordt op een aantal plaatsen verwezen naar beleid of beleidsnotities die niet in deze paragraaf worden behandeld.

Rijksbeleid

Nota Ruimte (2006)

De Nota Ruimte (2006) bevat de visie van het kabinet op de ruimtelijke ontwikkeling van Nederland en de belangrijkste bijbehorende doelstellingen. De nota bevat, in overeenstemming met het Hoofdlijnenakkoord van het kabinet, de ruimtelijke bijdrage aan een sterke economie, een veilige en leefbare samenleving en een aantrekkelijk land. De rijksverantwoordelijkheden en die van anderen zijn helder onderscheiden. Daarbij wordt invulling gegeven aan het motto 'decentraal wat kan, centraal wat moet'.

In de Nota Ruimte worden vier algemene doelen geformuleerd:

1. versterking van de internationale concurrentiepositie van Nederland;
2. bevordering van krachtige steden en een vitaal platteland;
3. borging en ontwikkeling van belangrijke (inter)nationale ruimtelijke waarden;
4. borging van de veiligheid.

Meer specifiek voor steden en netwerken staan de volgende beleidsdoelen centraal:

- ontwikkeling van nationale stedelijke netwerken en stedelijke centra;
- versterking van de economische kerngebieden;
- verbetering van de bereikbaarheid;
- verbetering van de leefbaarheid en sociaal-economische positie van steden;
- bereikbare en toegankelijke recreatievoorzieningen in en rond de steden;
- behoud en versterking van de variatie tussen stad en land;
- afstemming van verstedelijking en economie met de waterhuishouding;
- waarborging van milieukwaliteit en veiligheid.

Weliswaar ligt de nadruk op verstedelijking, maar er moet ook ruimte worden gepland voor water, natuur, landschap, recreatie, sport en landbouw.

Verstedelijking en economie: bundelingsbeleid

Voor verstedelijking en economische activiteiten gaat het rijk uit van de bundelingstrategie. De steden worden ondersteund in hun functie van economische en culturele motor. In steden en dorpen wordt het draagvlak voor voorzieningen ondersteund. Infrastructuur kan worden geconcentreerd en optimaal worden benut. Het bundelingsbeleid voor verstedelijking en economische activiteiten moet in beleidsplannen van de decentrale overheden opgenomen zijn. Uitgangspunt is dat in iedere gemeente voldoende ruimte wordt geboden om te voorzien in de natuurlijke bevolkingsaanwas. Dat geldt ook voor meer landelijke gebieden,

waar vooral starters en ouderen moeite hebben om aan een geschikte woning te komen. Om dit te kunnen volgen, gaat het rijk de streek- en bestemmingsplancapaciteit voor wonen 'monitoren'. Behalve voor de eigen bevolkingsaanwas, moet iedere gemeente ook voldoende ruimte bieden voor de lokaal georiënteerde bedrijvigheid.

Bundeling van verstedelijking en economische activiteiten betekent dat nieuwe bebouwing voor deze functies grotendeels geconcentreerd tot stand komt. De ruimte die in het bestaande stedelijke gebied aanwezig is, moet door verdichting optimaal worden gebruikt.

Stedelijk netwerk

Het rijk wil verstedelijking zoveel mogelijk bundelen in nationale stedelijke netwerken. Breda maakt als deel van Brabantstad deel uit van het tweede nationale stedelijk netwerk. Het ontwikkelingsperspectief is er op gericht om de hoogwaardige economische veelzijdigheid en de verwevenheid van de steden met het groen te behouden en te versterken.

Uitgangspunten Nota Ruimte (2006):

- Bundeling van economische activiteiten.
- Bouwen in bestaand stedelijk gebied.
- Verdichting binnen stedelijk gebied.

Provinciaal beleid

Het Provinciaal beleid voor het plangebied is vastgelegd in de Interimstructuurvisie en Paraplunota provincie Noord-Brabant en het Uitwerkingsplan Breda – Tilburg. Daarnaast werkt de provincie momenteel aan een nieuwe structuurvisie Ruimtelijke Ordening.

Brabant in ontwikkeling - Interimstructuurvisie en Paraplunota provincie Noord-Brabant (2008)

De Interimstructuurvisie beschrijft de hoofdlijnen van het provinciaal ruimtelijk beleid. Daarin wordt benoemd hoe het beleid op hoofdlijnen wordt uitgevoerd. Het Streekplan 2002, Brabant in Balans vormt de basis. Beleidsinhoudelijke wijzigingen ten opzichte van het streekplan vloeien voort uit nieuwe wetgeving en bestuurlijke besluitvorming.

In de interimstructuurvisie is een ruimtelijke visie voor 2020 ontwikkeld: 'In 2020 is Brabant een aantrekkelijk leefgebied tussen drie metropolen met ruimte voor alle Brabanders om te leven en te werken met respect voor sociaal-culturele waarden en ontwikkelingen en met respect voor bodem, water, natuur en landschap, dus een contrastrijk Brabant.'

De provincie Noord-Brabant wil samen met de Brabantse gemeenten en haar overige partners werken aan een veelbelovende toekomst voor Brabant als geheel. Ecologische, economische en sociaal-culturele kwaliteiten moeten met elkaar in balans zijn, zodat er voor iedereen prettig wonen, werken en recreëren is. Het hoofdbelang van de provincie voor het ruimtelijk beleid is dan ook zorgvuldig ruimtegebruik. Maar met ruimte voor ontwikkelingen die bijdragen aan het op provinciale schaal behouden en verkrijgen van samenhang en balans tussen economische, ecologische en sociaal-culturele kwaliteiten. Leidende gedachte is om in de enorme dynamiek die de ruimtelijke ordening in Brabant zo kenmerkt zorgvuldiger met de ruimte in Brabant om te gaan. Om de diverse ruimteclaims met elkaar in evenwicht te brengen worden vijf leidende principes gehanteerd:

1. meer aandacht voor de onderste lagen;
2. zuinig ruimtegebruik;
3. concentratie van verstedelijking;
4. zonering van het buitengebied;
5. grensoverschrijdend denken en handelen.

Brabant is contrastrijk. Tussen de stedelijke concentraties van bebouwing en infrastructuur liggen nog altijd landelijke gebieden met een agrarisch gebruik en natuurgebieden. Binnen het ruimtelijk concept "Brabantstad" vormen de 5 grote steden de belangrijkste knooppunten voor de interne en externe relaties van Brabant. Deze steden dragen de grootste opgave bij de verdere verstedelijking van de Provincie, daarbij uitgaande van de eigen kwaliteiten en karakteristieken.

Uitwerkingsplan stedelijke regio Breda-Tilburg (2004)

Voor de regio Breda-Tilburg is in 2004 een Uitwerkingsplan opgesteld waarin deze principes nader zijn gedefinieerd. Het uitwerkingsplan is globaal van karakter en niet rechtstreeks bindend, maar is wel richtinggevend. Voor het plangebied van dit bestemmingsplan worden de volgende zaken genoemd:

- a. De infrastructuurbundel van A16 en HSL wordt aangegeven als de ruggengraat van de internationale corridor tussen Rotterdam en Antwerpen, een belangrijke noord-zuidas in Noord-Brabant. Gelegen aan deze as vormt Breda de "Poort van Brabantstad". Deze ligging dient zo veel mogelijk te worden benut;
- b. Het bestaande stedelijke gebied vervult een belangrijke rol voor het accommoderen van de stedelijke ruimtevraag. Het plangebied wordt aangeduid met de term "centrumontwikkeling" en "stedelijke knooppunten". Het beleid is hier gericht op het versterken en ontwikkeling van centrumfuncties. Ontwikkeling van intensieve vormen van werken met meervoudige en publieke functies wordt voor gestaan. Daarnaast zijn er kansen voor centrumondersteunende functies, stedelijk wonen en dergelijke.
- c. Breda zet sterk in op het ontwikkelen van de spoorzone. Dit mede in het licht van de komst van de HSL-shuttle en vraagverwachting van op de Benelux georiënteerde kantoren.

Ontwerp Structuurvisie Ruimtelijke Ordening (2010)

De Structuurvisie RO (SVRO) geeft de hoofdlijnen van het provinciaal ruimtelijk beleid tot 2025 (met een doorkijk naar 2040) weer. De visie is bindend voor het ruimtelijk handelen van de provincie. Samen met de Verordening ruimte vervangt de Structuurvisie RO de: interimstructuurvisie, de paraplu-nota, de uitwerkingsplannen van het streekplan en het beleidsdeel van de reconstructieplannen. De provincie heeft geen aparte ruimtelijke visie op het landschap meer, maar heeft die onder andere in de vorm van gebiedspaspoorten geïntegreerd in de SVRO. Naar verwachting zal de structuurvisie eind 2010 worden vastgesteld.

De woonwensen en de leefbaarheid in de dorpen en steden, de behoefte aan gebiedseigenheid en identiteit van stad, dorp en landschap en klimaatverandering staan in de volle aandacht. Noord-Brabant wil blijven ontwikkelen, maar Noord-Brabant stelt ook eisen aan de kwaliteit van de leefomgeving. Daarom gaat de provincie meer dan voorheen duurzaam en zorgvuldig om met de leefomgeving en de ruimte. Ze wil een goede relatie creëren tussen wonen en werken in de stedelijke omgeving en een groene landelijk omgeving daarbuiten.

Een deel van het provinciale ruimtelijke beleid is nog steeds actueel en blijft daarom ongewijzigd. Voorbeelden zijn het principe van concentratie van verstedelijking, zuinig ruimtegebruik, verantwoord omgaan met de natuurlijke basis, het streven naar robuuste en aaneengeschakelde natuurgebieden en de concentratiegebieden voor glastuinbouw en intensieve veehouderijen.

Gemeentelijk beleid

Structuurvisie Breda 2020, Stad in evenwicht (december 2007)

De Structuurvisie vormt het algemene beleids- en toetsingskader voor de ruimtelijke ontwikkelingen op de lange termijn (2020). De beleidsbeslissingen hebben betrekking op de ambities van de stad, het te realiseren ruimtelijke programma, de ruimtelijke structuur en de ruimtelijke planning en uitwerkingen. In deze visie wordt een integrale richting aan de verdere ontwikkeling van de stad gegeven.

Om de ambities van Breda waar te maken moet de stad op alle schaalniveaus actief op zoek gaan naar relevante afstemming en samenwerking. Door haar strategische ligging positioneert Breda zich als "Poort van BrabantStad" op het kruispunt van noord-zuid (tussen de zuidvleugel van de Randstad en de Vlaamse Ruit) en oost-west (tussen West-Brabant en BrabantStad) relaties. Deze sleutelpositie biedt de stad kansen voor het uitbouwen van de externe oriëntatie. In de structuurvisie Breda 2020 zijn drie stedelijke ontwikkelingsambities gesteld:

- a. Breda, een stad waar het goed toeven is, met aantrekkingskracht op mensen van binnen en zeker ook van buiten de stad, zowel sociaal-cultureel als zakelijk-economisch;
- b. Breda, een complete duurzame stad voor haar inwoners, op het gebied van wonen, werk, zorg en cultuur;
- c. Breda, een regionale, Brabantse en Europese stad, met een externe oriëntatie.

Ten aanzien van het economische beleid is dit nader gespecificeerd in het bieden van voldoende, gevarieerde werkgelegenheid, ook afgestemd op de behoefte van de arbeidsmarkt. Tevens moet gestreefd worden naar een versterking van de economische structuren het bieden van ruimte aan nieuwe economische ontwikkelingen in de stad en het buitengebied. Voor een duurzame ruimtelijke ontwikkeling van de stad wordt continu gewerkt aan het versterken en uitbouwen van het raamwerk van de stad; de stedelijke hoofdstructuur. Deze structuur wordt gevormd door het Stadslandschap (groen en waterstructuur), de Hoofdinfrastructuur (verkeer en vervoerssysteem) en de Stedelijke Zones. Om de functionele programma's een plek in de stad te geven wordt gewerkt met een drietal ruimtelijke strategieën: consolidatie, herstructurering en transformatie.

Voor de ontwikkelingen binnen het plangebied zijn de volgende visie en programmaonderdelen uit de structuurvisie van belang:

- a. Breda heeft de ambitie zich verder te ontwikkelen als internationale dienstestad. Zakelijke dienstverlening, hoofdkantoren en handelsfuncties hebben meer en meer een internationaal karakter. Breda moet nadrukkelijk ruimte kunnen bieden aan meer lokaal en regionaal georiënteerde kantoorgebruikers.
- b. Om als stad internationaal bereikbaar te blijven moet het autoverkeerssysteem in en om Breda optimaal functioneren. Een van de belangrijke onderzoeksvraagstukken van het autoverkeerssysteem tot 2020 is de verlengde Stationslaan.
- c. De Spoorzone is de gehele oost-westzone tussen de noordelijke rondweg en de spoorlijn, van A16 tot A27. Hierbinnen vindt grote stedelijke dynamiek plaats. De noordelijke rondweg vormt onder andere met de nieuwe Stationslaan, de Tilburgseweg en diverse dwarsverbindingen een sterk raamwerk, waarbinnen stedelijke ontwikkelingen een plek vinden, met als speerpunt Via Breda met het nieuwe OV-Terminalcomplex.
- d. De komende jaren wordt het Stationskwartier, het gebied direct rondom het nieuwe OV-Terminalcomplex, vormgegeven. Daarna zal de focus komen te liggen op de Markoevers en de overige gebieden van VIA Breda, waaronder het CSM-terrein. Het Stationskwartier vormt de schakel tussen het grotere gebied Via Breda en de Binnenstad, waarbij het realiseren van goede verbindingen en openbare ruimtes met

kwaliteit belangrijk zijn. De route Speelhuyslaan-OVTC-Willemstraat-Valkenberg is hierbij van groot belang, maar even zozeer de verder te ontwikkelen routes langs de (nieuwe) Mark als belangrijke structuurdrager.

- e. Op plekken die goed bereikbaar zijn met verschillende vervoerswijzen (HSL, regulier treinen, (H)OV, auto en fiets) kan hoogbouw bijdragen aan de stedelijke allure en aan intensief ruimtegebruik. De mogelijkheden voor hoogbouw (vanaf 25 m hoog) worden gekoppeld aan de ruimtelijk opbouw van de stad. Hoogbouw wordt daarmee een middel om de structuur van de stad beter zichtbaar te maken. Dit geldt vooral voor de ontwikkelingszones van Breda waaronder de spoorzone. Ter plaatse van de spoorzone zijn accenten mogelijk tot 70 m. Hoogwaardige architectuur wordt gestimuleerd. Er moet worden gezocht naar een combinatie van functies als wonen, werken, recreatieve en winkelvoorzieningen.

Via Breda Structuurvisie spoorzone 2025

Met deze structuurvisie Via Breda speelt de gemeente Breda in op de veranderingen die zich in het gebied voltrekken. De Spoorzone kenmerkt zich nu nog door de aanwezigheid van industrie en bedrijvigheid. Met het wegtrekken van de industrie uit binnenstedelijke locaties ontstaan nieuwe kansen. De ligging nabij het centrum, de goede bereikbaarheid, en de aanwezigheid van een internationaal vervoersknooppunt maken dat het gebied zich kan ontwikkelen tot een nieuw stedelijk milieu.



Structuurvisie Via Breda

De structuurvisie zorgt voor samenhang tussen de verschillende ontwikkelingen in de deelgebieden en met de bestaande stad. Via Breda wordt een aantrekkelijk, levendig en veilig gebied dichtbij de binnenstad.

In Via Breda komen de ambities voor de toekomst van Breda tot uitdrukking. Wonen, werken, voorzieningen zijn in de plannen geïntegreerd uitgewerkt. Het totale plangebied beslaat 160 hectare. Het nieuwe NS station Breda Centraal, een hoogwaardige multifunctionele openbaar vervoersterminal, wordt beschouwd als de motor in deze ontwikkeling. Ook de transformatie van het Drie Hoefijzersterrein is onderdeel van Via Breda.

Bereikbaarheidsvisie spoorzone

Door de gunstige ligging tussen de havens van Rotterdam en Antwerpen en de toekomstige HSL-verbinding met de Randstad en met Antwerpen, Brussel en Parijs, kan Breda de ambitie als 'Poort van Brabant' waarmaken.

De Bereikbaarheidsvisie Spoorzone belicht het belang van een goede bereikbaarheid voor de ontwikkeling van Via Breda. De visie omschrijft de ambities en doelstellingen voor Via Breda op het gebied van bereikbaarheid en brengt in kaart welke infrastructurele en andere maatregelen nodig zijn om de Spoorzone optimaal bereikbaar te maken en te houden. Bovendien geeft de bereikbaarheidsvisie aan op welke wijze en met welke partners die maatregelen kunnen worden gerealiseerd.



Strategie afwikkeling vervoerswijzen 2025

De toekomstige ontsluitingsstructuur van de gehele Spoorzone is ontwikkeld in samenhang met de visie op de stedenbouwkundige en functionele ontwikkeling van het gebied, zoals weergegeven in de Structuurvisie Spoorzone 2025. In de bereikbaarheidsvisie wordt het eindbeeld gegeven van de hoofdstructuur voor de verschillende verkeerssoorten in 2025 en zijn de afwegingen en keuzes beschreven die tot deze hoofdstructuur hebben geleid. Hierbij zijn ook de bevindingen verwerkt uit de Milieueffectrapportage (MER) Spoorzone. De infrastructuur voor fietsers en voetgangers, autoverkeer en openbaar vervoer die nodig is voor de ontsluiting van de nieuwe OV-Terminalcomplex in de periode tot 2010, was al eerder beschreven in het Ontsluitingsplan Stationskwartier (mei 2003).

Buitenruimtevisie Stationskwartier en omgeving

De gemeente Breda hanteert bij de ontwikkeling van het stationskwartier en omgeving een hoog ambitieniveau. Dit hoge ambitieniveau staat beschreven in de Buitenruimtevisie Stationskwartier en omgeving.

De visie geeft een beschrijving van hoe de straten en de groenvoorziening van de nieuwe wijk Stationskwartier eruit gaan zien met daarin de nieuwe Stationslaan, maar ook enkele straten in de Belcrum en de Spoorbuurt die op de het stationskwartier aansluiten, zoals de Willemstraat, de Speelhuislaan en de Spoorstraat.

Uitgangspunten voor de vormgeving van een heldere structuur van de stationsomgeving zijn:

- Het Stationskwartier vormt door de ligging een onderdeel van de binnenstad, maar bezit wel een eigen(tijdse) identiteit.
- De Stationslaan is (in oost-west richting) de belangrijkste ruimtelijke drager van het Stationskwartier en is de hoofdroute van en naar het station.
- De as Willemstraat-Speelhuislaan is de drager van de omliggende buurten en zorgt voor een relatie met de omringende stad.

- Het versterken van de noord-zuid relatie.
- Het benutten van de Mark als bijzondere groen/blauwe ruimte
- De specifieke kenmerken van de woonbuurten gebruiken om de ruimtelijke koppeling met het nieuwe Stationskwartier vorm te geven
- Het Stationskwartier geeft invulling aan de samenhang tussen Belcru, Spoorbuurt en Binnenstad, door middel van de stedenbouwkundige opzet en architectuur.
- Het spoorlandschap 9^{de} ruimte van het emplacement) heeft een belangrijke functie als reizigersentree van de stad. Deze openbare ruimte krijgt haar eigen karakteristiek.

Kantoorontwikkeling in Breda

Het wegvallen van grenzen en de aansluiting op het Europese netwerk van hoge snelheidstreinen leidt ertoe dat Breda steeds meer een sleutelpositie inneemt in een (Europees) netwerk van steden en regio's. Breda wil haar strategisch economische ligging verder benutten en haar positie als één van de tien grote steden van Nederland versterken. De stad heeft al regionale betekenis en aantrekkingskracht op regionale en internationale bedrijvigheid, getuige de vele "Beneluxvestigingen". Het gegeven dat recentelijk wederom drie van dergelijke "Beneluxeerders" in Breda zijn neergestreken, duidt er op dat zelfs de crisis kansen biedt voor nieuwe kantoorontwikkeling in Breda.

Met het vertrek van een groot aantal productiebedrijven uit de stad zijn beleving, kennis economie en handel de centrale economische thema's om nog meer internationale bedrijven en hoogopgeleiden aan te trekken. De kantorensector is belangrijk voor een gezonde economische ontwikkeling en voor het realiseren van de economische ambities van Breda. De kantorensector is thans goed voor 25% van de totale werkgelegenheid in Breda en groei mag worden verwacht gezien de verdere verdienstelijking van de economie. De komende jaren worden in Breda diverse locaties (her)ontwikkeld, waarvan enkele omvangrijke. Dit zal leiden tot een grote toevoeging van kantoorruimte, terwijl leegstand van kantoren aan de orde blijft.

Het vigerende kantoren- en bedrijventerreinenbeleid voor Breda is neergelegd in de nota AREA1). Wat betreft de kantorenmarkt staat het beleidskader en de voorgestelde systematiek op onderdelen op gespannen voet met de dagelijkse praktijk. Dit is voor het College aanleiding geweest om de STEC Groep opdracht te geven tot het opstellen van een nieuwe visie op de ontwikkeling van de Bredase kantorenmarkt tot 2020. Recentelijk is een eerste conceptversie opgesteld.

Doelstellingen van een actueel Bredaas kantorenbeleid zijn:

- inzicht in de kwantitatieve en kwalitatieve aspecten van de Bredase (en regionale) kantorenmarkt;
- een samenhangende visie op de bestaande en nieuwe kantorenmarkt voor Breda tot 2020 (vraag-aanbod situatie);
- een proactieve ontwikkelingsstrategie voor de Bredase kantorenmarkt;
- inzicht in de ruimtelijke consequenties voor Breda;
- een strategie voor regionale samenwerking op het gebied van kantoren (ook met Antwerpen);
- samenhang met het Bredase bedrijventerreinenbeleid.

teneinde op adequate wijze te kunnen inspelen op de wensen van de markt, de eigen gemeentelijke wensen en belangen en nieuwe trends en ontwikkelingen, zodat de (sociaal) economische ambities van Breda en de Regio kunnen worden gerealiseerd.

Verkeersplan Breda

In het Verkeersplan Breda zijn de netwerken voor het autoverkeer, het openbaar vervoer en het langzaam verkeer geschetst voor het jaar 2010. Aan de hand van deze netwerken worden in het bestemmingsplan uitspraken gedaan over de bereikbaarheid van de locatie voor de verschillende vervoersmodaliteiten en worden indien aanwezig de knelpunten daarin benoemd.

Waterplan Breda

Het gemeentelijk waterbeleid, zoals beschreven in het Waterplan Breda, geeft invulling aan het nationale, provinciale en regionale waterbeleid zoals verwoord in respectievelijk de Vierde Nota Waterhuishouding (Ministerie van V&W, 1998), het tweede provinciale Waterhuishoudingsplan Noord-Brabant (provincie Noord-Brabant, 1998), de waterbeheersplannen van Waterschap Brabantse Delta. Het waterplan is opgesteld om op lokaal niveau de verschillende beleidlijnen te integreren tot een samenhangend geheel. Op deze wijze wordt gestreefd naar het bereiken en handhaven van een duurzaam, gezond en veerkrachtig watersysteem en een daarop afgestemd water- en landgebruik binnen de waterketen en het watersysteem.

Erfgoed in Context Erfgoed Visie Breda 2008-2015

De Erfgoedvisie geeft een samenhangende visie op het gebied van het cultureel erfgoed van Breda in de disciplines archeologie, architectuur, bouwhistorie, cultuurhistorie en monumentenzorg. Het belangrijkste uitgangspunt is daarbij identiteit. Cultureel erfgoed is een integraal deel van de identiteit en de stedelijke en landschappelijke ontwikkeling van Breda, waardoor ontmoetingen van heden en verleden gelden als uitdaging en inspiratiebron voor de toekomst. In de Structuurvisie Breda 2020 wordt onderscheid gemaakt in consolidatie-, herstructurerings- en transformatiegebieden. In al deze gebieden staat identiteit centraal, waarbij er niet alleen aandacht is voor het behoud en de versterking van de bestaande (zichtbare en onzichtbare) identiteitsdragers, maar ook voor het realiseren van nieuwe. Erfgoed is daarbij een van de leidende beginselen in het ruimtelijke ontwikkelingsproces.

Milieuvisie Breda 2015

Milieuvisie Breda 2015 (2002) is een nadere uitwerking van de milieuaspecten uit de Stadsvisie Breda. Het geeft een visie voor het toekomstige milieu van de stad en haar inwoners. Aspecten als duurzaamheid en leefbaarheid spelen daarin een belangrijke rol, Breda wil immers een stad met karakter zijn, waar mensen graag wonen, werken en recreëren. In de Milieuvisie zijn 104 actiepunten benoemd voor de uitvoering van de Milieuvisie. Een groot deel van die punten betreft voortzetting van het bestaande beleid (Stadsvisie, Gemeentelijk Milieubeleidsplan 1996-1999 en andere gemeentelijke plannen) of uitvoering van wettelijke taken. Uitvoering van die punten vindt plaats in het reguliere werk van de diensten of in projectvorm.

Het gemeentelijk beleid ten aanzien van diverse milieuthema's is in het onderstaande puntsgewijs opgesomd.

Geluid

De beleidsnotitie 'ontheffingenbeleid Wet geluidhinder: wegverkeerslawaai, spoorweglawaai en industrielawaai (2007)' heeft betrekking op alle nieuwe en gewijzigde situaties, die verband houden met wegverkeerslawaai, spoorweglawaai en industrielawaai. In het ontheffingenbeleid wordt beschreven welke afwegingen gemaakt worden bij het bepalen of en wanneer meer geluid op een woning wordt toegestaan dan wettelijk is vastgelegd.

Luchtkwaliteit

In het Luchtkwaliteitplan Breda 2006-2009 wordt onder andere aangegeven wat de gemeente wil en kan gaan doen om een bijdrage te leveren aan een betere luchtkwaliteit. Na overleg met een groot aantal partijen is besloten het volgende pakket van maatregelen tot uitvoering te gaan brengen:

- schoon gemeentelijk wagenpark;
- schoon openbaar vervoer;
- milieuzones (gebieden waar alleen schoner (vracht)verkeer is toegestaan);
- verkeersdoorstroming;
- communicatie en gezondheid;
- fietsmaatregelen en vervoersmanagement;
- overige maatregelen zoals het meten en / of monitoren bij specifieke knelpunten en overleggen met het Rijk.

Externe veiligheid

De gemeente beoogt in haar beleid een veilige woon- en leefomgeving in de meest brede zin, op integrale wijze tot stand gekomen. Het doel is om het aantal vernielingen, geweldsdelicten, diefstallen, woninginbraken en verkeersslachtoffers sterk terug te brengen. Daarnaast zal ook het gevoel van veiligheid groter moeten worden. Bij de ontwikkeling van nieuwbouwwijken vormen de veiligheidsaspecten een belangwekkend uitgangspunt dat bij voorkeur al in een vroeg stadium van het planproces worden meegenomen.

Bodem

De doelstelling ten aanzien van bodem in de milieuvisie is: 'In 2015 is Breda een eind op weg richting de landelijke doelstelling: een stad op een stevige, leefbare en duurzame bodem, die geschikt is voor een breed gebruik. Alle historische bodemverontreinigingen zijn gesaneerd of beheersbaar geworden'. Bij nieuwe ontwikkelingen dient bekeken te worden of de bodem een belemmering op kan leveren voor het tot stand komen hiervan. In alle gevallen is het mogelijk om de bodem geschikt te maken voor het gewenste gebruik van een locatie. Het is echter mogelijk dat een plan financieel onuitvoerbaar wordt omdat de kosten van de sanering te hoog zijn. Om een beeld te krijgen van de bodemkwaliteit dient een bodemonderzoek uitgevoerd te worden. Indien dit niet mogelijk is kan op basis van een historisch onderzoek een verwachting worden uitgesproken over de te verwachten bodemkwaliteit.

Bijlage 3 Bezonningsdiagrammen

1



alle bouwhoogten zijn op basis van op de verbeelding aangegeven bouwhoogte + 10%



alle bouwhoogten zijn op basis van op de verbeelding aangegeven bouwhoogte + 10%



alle bouwhoogten zijn op basis van op de verbeelding aangegeven bouwhoogte + 10%



alle bouwhoogten zijn op basis van op de verbeelding aangegeven bouwhoogte + 10%



alle bouwhoogten zijn op basis van op de verbeelding aangegeven bouwhoogte + 10%



alle bouwhoogten zijn op basis van op de verbeelding aangegeven bouwhoogte + 10%



alle bouwhoogten zijn op basis van op de verbeelding aangegeven bouwhoogte + 10%



alle bouwhoogten zijn op basis van op de verbeelding aangegeven bouwhoogte + 10%