

HOOFDSTUK 1 Inleiding

1.1 Aanleiding en doel

Op 10 mei 2007 heeft de gemeenteraad van Breda het bestemmingsplan Stationskwartier vastgesteld. Vervolgens hebben Gedeputeerde staten (GS) van Noord-Brabant dit bestemmingsplan – op enkele onderdelen na - goedgekeurd bij besluit van 18 december 2007. Op 20 mei 2009 heeft de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State (ABRvS) het goedkeuringsbesluit op verschillende onderdelen vernietigd en heeft vervolgens aan enkele van deze onderdelen alsnog goedkeuring onthouden. Het goedkeuringsbesluit van GS en de uitspraak van de ABRvS zijn opgenomen in bijlage 1. Op de uitspraak van de ABRvS wordt in paragraaf 1.2 nader ingegaan.

Het bestemmingsplan Stationskwartier heeft als doel om een juridische-planologische basis te bieden voor de ontwikkeling van het stationsgebied van Breda. Door de aansluiting van Breda op het internationale netwerk van de hogesnelheidslijn heeft Breda de kans zich te ontwikkelen tot een Europese stad. Het Stationskwartier vormt een onderdeel van de herontwikkeling van de gehele Spoorzone. De transformatie van de Spoorzone tot een hoogwaardige omgeving voor werken, wonen en voorzieningen verbetert de economische sociale, culturele en fysieke structuur van Breda en omliggende regio. Ten behoeve van de ontwikkeling van de spoorzone is in 2005 tevens een Milieueffectenrapportage (MER) opgesteld.

Gelet op het belang van de ontwikkeling van het Stationskwartier is er alle aanleiding om de onderdelen van het bestemmingsplan Stationskwartier die niet van kracht zijn geworden, te repareren zodat spoedig tot ontwikkeling van het Stationskwartier over kan worden gegaan. De reparatie vindt plaats door middel van twee bestemmingsplannen, waaronder het onderhavige bestemmingsplan Openbaar Vervoer Terminalcomplex.

1.2 Uitspraak Raad van State

De Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State heeft op 20 mei 2009 enkele onderdelen van het goedkeuringsbesluit vernietigd en ten aanzien van enkele van die onderdelen alsnog goedkeuring onthouden. De uitspraak heeft betrekking op de volgende onderdelen:

1. *De plandelen met de bestemming Verkeersdoeleinden die betrekking hebben op de Stationslaan en de Belcrumweg en het plandeel met de bestemming Verkeers- en Verblijfsdoeleinden dat betrekking heeft op het Speelhuisplein.*

Samenvattend is hierbij overwogen dat het MER en de in het kader van het bestemmingsplan uitgevoerde akoestische onderzoeken uitgaan van een verlengde Stationslaan (tot aan de Doornboslaan) terwijl het bestemmingsplan slechts voorziet in een Stationslaan tot aan de Terheijdenseweg. De akoestische gevolgen vanwege de Stationslaan zoals voorzien in het bestemmingsplan (het gedeelte tussen de Belcrumweg en de Terheijdenseweg) zijn niet onderzocht. Daarnaast is overwogen dat de aanleg van de Stationslaan met zich mee brengt dat de kruispunten met de Belcrumweg, het Speelhuisplein en de Terheijdenseweg, opnieuw ingericht gaan worden. In het kader van het bestemmingsplan is niet onderzocht of hierbij sprake is van reconstructie zoals bedoeld in de Wet geluidhinder. Aan de genoemde plandelen alsnog goedkeuring onthouden.

In het kader van de reparatie wordt de volledige (verlengde) Stationslaan in een bestemmingsplan opgenomen en is nieuw akoestisch onderzoek (inclusief onderzoek naar al dan niet sprake zijn van reconstructie zoals bedoeld in de Wet geluidhinder) uitgevoerd.

2. *Het zuidelijk deel van de bestemming Gemengde Doeleinden 1. Het betreft het meest zuidelijke deel van het gebied waar het OV-Terminalcomplex gepland is.*

Hierbij is overwogen dat het verrichte onderzoek naar daglichttoetreding ter plaatse van het appartementencomplex tegenover de geplande terminal uitgaat van een hoogte van 21 meter van de terminal, terwijl het bestemmingsplan uitgaat van 22 meter en na vrijstelling van ruim 24 meter. Bovendien blijkt uit het verrichte onderzoek dat voor de onderste drie bouwlagen niet voldaan wordt aan de door de raad gehanteerde norm. In het goedkeuringsbesluit van GS wordt er echter van uitgegaan dat alleen de onderste laag niet kan voldoen aan de gehanteerde norm. Geoordeeld is derhalve dat het besluit van GS om het bestemmingsplan

goed te keuren niet steunt op een motivering die gedragen kan worden door de verrichte belangenafweging. Het goedkeuringsbesluit is op dit punt dan ook vernietigd.

In het kader van de reparatie wordt het zuidelijk deel van de geplande OV-Terminalcomplex bestemd en is nieuw onderzoek naar daglichttoetreding uitgevoerd, waarbij het onderzoek is afgestemd op de (bouw)mogelijkheden van het bestemmingsplan.

3. *Het gedeelte van het bestemmingvlak Gemengde Doeleinden 2 dat ligt ten noorden van de Stationslaan. Het betreft het westelijke gedeelte van het bestemmingsvlak.*

Opgemerkt wordt dat GS in haar goedkeuringsbesluit van het bestemmingsplan reeds goedkeuring had onthouden aan enkele delen van het bestemmingsvlak Gemengde Doeleinden 2 ten noorden van de Stationslaan (grenzend aan de Kievitstraat), dit uit het oogpunt van transparantie, vrees voor massaliteit en mogelijke schaduwwerking. Het uitgevoerde bezonningsonderzoek ging voorts uit van de beoogde blokken en niet van de maximale mogelijkheden van het bestemmingsplan. In de uitspraak wordt overwogen dat GS in haar beoordeling van het plan niet is ingegaan op het westelijke gedeelte van het bestemmingsplan, terwijl hier nog een grotere hoogte wordt toegestaan inclusief 10% vrijstelling. Derhalve is het goedkeuringsbesluit op dit punt vernietigd.

In het kader van de reparatie worden de betreffende delen van het ten noorden van de Stationslaan gelegen bestemmingsvlak met de bestemming Gemengde Doeleinden bestemd. Ten behoeve hiervan zijn de aspecten transparantie, massaliteit en schaduwwerking (opnieuw) onderzocht, waarbij het onderzoek is afgestemd op de (bouw)mogelijkheden van het bestemmingsplan.

4. *Artikel 5.2.1. aanhef en onder b van de planvoorschriften. Het betreft de bestemming Gemengde Doeleinden 3 Uit te Werken en de bepaling dat er een verbinding voor openbaar vervoer met een breedte van 25m tussen de Terheijdensweg en het bestemmingsvlak GD1 dient te worden gerealiseerd tenzij ten tijde van het vaststellen van het uitwerkingsplan is aangetoond dat het op de plankaart aangegeven (Hoogwaardig) Openbaar Vervoerstracé ((H)OV-tracé) kan worden gerealiseerd.*

Hierbij is overwogen dat de plicht tot uitwerking onvoorwaardelijk dient te zijn en niet afhankelijk mag zijn gesteld van onzekere gebeurtenissen. De uitwerkingsregeling in artikel 5.2.1. aanhef en onder b voldoet hier niet aan. Aan de uitwerkingsregel is alsnog goedkeuring onthouden.

De uitwerkingsregels worden niet gerepareerd. Gebleken is dat op grond van de uitwerkingsregels het gewenste programma en het geplande gedeelte van het (H)OV-tracé gerealiseerd kunnen worden.

1.3 Overige aanpassingen

De planvorming voor verschillende deelgebieden binnen het oorspronkelijke bestemmingsplangebied Stationskwartier heeft niet stil gestaan. Naar aanleiding van deze nadere planvorming is gebleken dat het bestemmingsplan Stationskwartier ook op andere onderdelen (dan beschreven in paragraaf 1.2.) aanpassing behoeft. Hieronder zijn de belangrijkste aanpassingen beschreven:

OV-Terminalcomplex (OVTC)

Het overgrote deel van de bestemming voor de geplande OVTC is van kracht geworden door middel van het bestemmingsplan Stationskwartier uit 2007. Dit geldt niet voor een deel van het bestemmingsvlak aan de zuidzijde. Omdat het maximale programma van onder andere kantoren, woningen en detailhandel, geldt voor het gehele bestemmingsvlak, is het wenselijk om een nieuw bestemmingsplan op te stellen voor de gehele terminal zodat het maximale programma blijft gelden voor de gehele terminal.

In het ontwerp voor het OVTC is aan de noordzijde rekening gehouden met ondergrondse fietsenstallingen en een bovengrondse overdekte voetgangersbrug vanuit de fietsenstalling naar de perrons. Deze voorzieningen maken onderdeel uit van de geplande terminal, maar vallen in het bestemmingsplan Stationskwartier niet binnen de bestemming voor het OVTC. In het nieuwe bestemmingsplan wordt dit alsnog gedaan.

Aan de noordoostzijde van het OV-Terminalcomplex is in het ontwerp rekening gehouden met een in-/uitrit van de terminal (o.a. laden en lossen). In het bestemmingsplan Stationskwartier valt deze in-/uitrit niet binnen de bestemming voor het OVTC. In het nieuwe bestemmingsplan wordt dit alsnog gedaan.

(H)OV-tracé

Bij de uitwerking van de plannen is gebleken dat het wenselijk is om het geplande (H)OV- tracé dat ten noorden van het spoor van oost naar west via het OVTC door het plangebied naar de Stationslaan loopt, enigszins anders te situeren. In het nieuw op te stellen bestemmingsplan wordt hier rekening mee gehouden. Het voorgaande houdt in dat het tracé aan beide zijden van de terminal iets noordelijker ligt dan in het bestemmingsplan Stationskwartier uit 2007 was voorzien. Voorts is de aansluiting op de Stationslaan (ten westen van de terminal)meer naar het westen gesitueerd en wordt deze meer vormgegeven als onderdeel van de geplande bebouwing in het westen.

Bebouwing ten noorden van de Stationslaan

Uit paragraaf 1.2. vloeit voort dat de bestemming van de gronden ten noorden van de Stationslaan voor een groot deel niet van kracht is geworden. Dit geldt niet voor het oostelijk deel van het bestemmingvlak. Omdat het maximale programma van onder andere woningen en detailhandel geldt voor het gehele bestemmingsvlak, is het wenselijk om een nieuw bestemmingsplan op te stellen voor het gehele vlak zodat het maximale programma blijft gelden voor het gehele bestemmingsvlak. Bovendien is in het betreffende oostelijk deel van het bestemmingsvlak in het bestemmingsplan Stationskwartier een verbinding voor langzaam verkeer aangegeven die bij de uitwerking van de plannen niet langer wenselijk is gebleken.

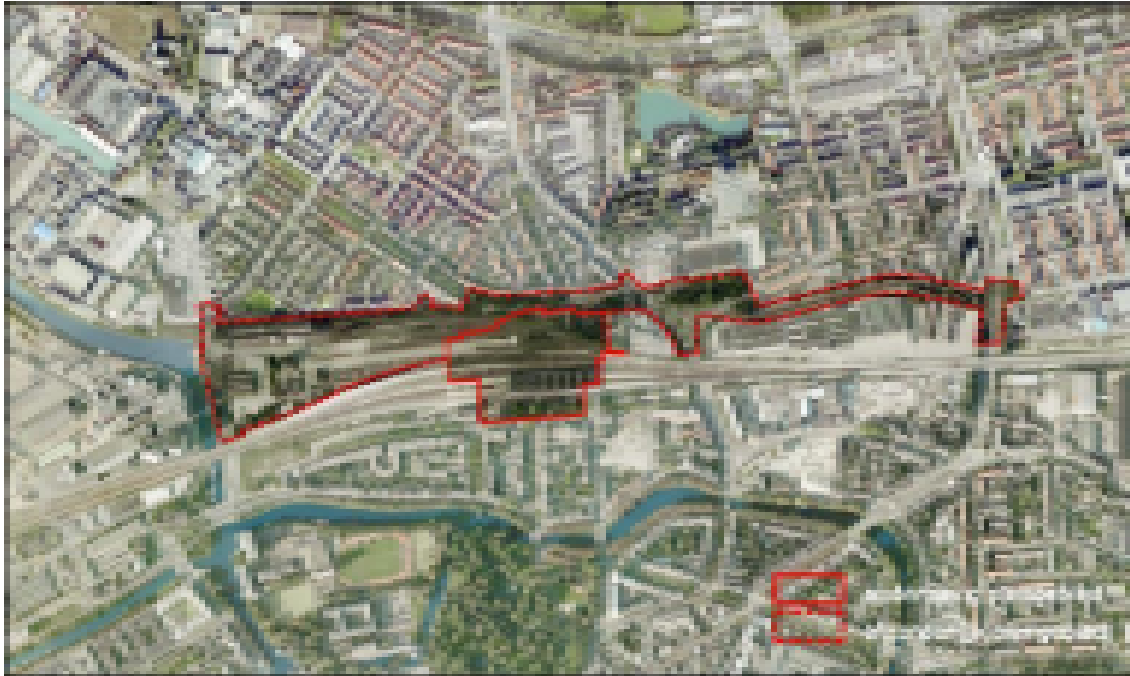
Bebouwing ten zuiden van de Stationslaan (ten noorden van het spoor)

Dit gedeelte van het bestemmingsplan Stationskwartier, waar in het westelijk deel het gerechtsgebouw gepland is, is geheel van kracht geworden. Desondanks wordt voor dit gedeelte een nieuw bestemmingsplan opgesteld. Uit het stedenbouwkundig plan is voor dit gebied onder andere gebleken dat het wenselijk is de ligging van het geplande hoogteaccent van 70 m anders te situeren. Tevens is gebleken dat het wenselijk is om ter plaatse van het hoogteaccent uit te gaan van 1500m² bvo kantoren in plaats van 1000m². Voorts is bij de uitwerking van het gerechtsgebouw gebleken dat er behoefte is aan aanpassing van de regels, onder andere ten aanzien van het bouwen in de bebouwinggrens en uitstekende onderdelen van gebouwen

Tot slot dient in dit gedeelte, de eerder genoemde gewijzigde ligging van het (H)OV-tracé verankerd te worden.

1.4 Plangebieden reparatie

De benodigde reparatie/aanpassingen zoals in paragraaf 1.2. en 1.3. beschreven hebben ertoe geleid dat er gekozen is voor twee nieuwe bestemmingsplannen om het bestemmingsplan Stationskwartier te repareren/aan te passen. Hoewel de bestemmingsplannen tegelijkertijd in procedure worden gebracht zijn de ruimtelijke consequenties gemoeid met het OVTC enerzijds en de Stationslaan en aangrenzende bebouwing anderzijds, verschillend van aard. Vanwege het vergevorderde stadium van de planvorming van het OVTC heeft de gemeentebestuur bij besluit van 15 juli 2010 de coördinatie-regeling uit de Wet ruimtelijke ordening (Wro) van toepassing verklaard. Dat betekent in dit geval dat de besluiten met betrekking tot het bestemmingsplan OVTC en de bouwaanvraag voor het OVTC gebundeld worden in één procedure. Ook dit heeft geleid tot de keuze voor het maken van twee bestemmingsplannen.



Ligging plangebieden

OV-Terminalcomplex

In dit bestemmingsplan (het onderhavige bestemmingsplan) is de geplande terminal geheel opgenomen, inclusief het aanvankelijk te repareren gedeelte aan de zuidzijde, de noodzakelijke uitbreiding aan de noordzijde en de uitbreiding aan de noordoostzijde van de terminal ten behoeve van de inrit en ten behoeve het (H)OV-tracé. Voor het overige zijn de bestemmingen en bepalingen uit het bestemmingsplan Stationskwartier zo veel mogelijk – in geactualiseerde vorm- overgenomen. In verband met de invoering van de Wet ruimtelijke ordening op 1 juli 2008 en de invoering van de landelijke standaarden voor de presentatie en digitalisering van bestemmingsplannen, zijn aanpassingen doorgevoerd onder andere met betrekking tot de naamgeving van bestemmingen en aanduidingen, de opbouw van de bestemmingsregels en enkele standaardbepalingen. Als gevolg van voortschrijdend inzicht zijn bovendien eveneens enkele bepalingen aangepast.

Stationslaan

Het tweede plangebied –waarvoor een afzonderlijke bestemmingsplanprocedure wordt doorlopen- bestaat uit de (verlengde) Stationslaan en de plandelen aan de noordwestzijde van het Stationskwartier (ten noorden en ten zuiden van de Stationslaan, geheel gelegen ten noorden van het spoor). Het plangebied wordt, in hoofdzaak, begrensd door de Mark aan de westzijde, de woonbebouwing van de wijken Belcrum en Linie aan de noordzijde, de Doornboslaan aan de oostzijde en in het zuiden globaal gezien door het spoor, de zuidzijde van de Speelhuislaan en de Liniestraat. Naast de aanpassingen zoals hierboven in paragraaf 1.2. en 1.3. beschreven, zijn de bestemmingen en bepalingen uit het bestemmingsplan Stationskwartier zo veel mogelijk – in geactualiseerde vorm- overgenomen. In verband met de invoering van de Wet ruimtelijke ordening op 1 juli 2008 en de invoering van de landelijke standaarden voor de presentatie en digitalisering van bestemmingsplannen, zijn aanpassingen doorgevoerd onder andere met betrekking tot de naamgeving van bestemmingen en aanduidingen, de opbouw van de bestemmingsregels en enkele standaardbepalingen. Als gevolg van voortschrijdend inzicht zijn bovendien eveneens enkele bepalingen aangepast.

1.5 Vigerende bestemmingsplannen

Voor het plangebied Openbaar Vervoer Terminalcomplex (OVTC) gelden momenteel onderstaande bestemmingsplannen geheel of gedeeltelijk. Voor een aantal delen van het plangebied geldt geen bestemmingsplan. In onderstaande tabel is een overzicht opgenomen van de geldende bestemmingsplannen.

Bestemmingsplan	nummer	vastgesteld	goedgekeurd	KB/ABRvS
Stationskwartier	B035	10-05-2007	18-12-2007	20-05-2009
Paraplubestemmingsplan Smart-, Grow-, en Headshops en Belwinkels	B155	16-07-2009		
Parapluherziening geluidzone industrieterrein Breda Noord	B156	17-12-2009	nvt	

1.6 Planvorm

Het bestemmingsplan maakt het OV-terminalcomplex juridisch-planologisch mogelijk. De ruimtelijke en functionele kaders zijn voldoende duidelijk, waardoor gekozen is voor directe bouwtitels. Er is sprake van een globaal bouwvlak waarbij middels de planregels in combinatie met aanduidingen op de verbeelding, de ruimtelijke en functionele kaders zijn verankerd.