

# Bezwaarschrift

Aan het College van Burgemeester en Wethouders  
Stadskantoor  
Claudius Prinsenlaan 10  
4811 DJ Breda

Datum: 4 juni 2008  
Betreft: **Verleende bouwvergunning**  
**Bouwplannummer 2007/2382/RB/03**

Geacht College,

Bij deze willen wij bezwaar maken ingevolge de Algemene Wet Bestuursrecht tegen de op 23 mei 2008 aan Ontwikkelingscombinatie WonenBreburch & Nederlandse Bouw Unie verleende reguliere bouwvergunning voor het bouwen van 80 appartementen op het bouwadres Dirk Hartogstraat Ong.

Deze appartementen zijn onderdeel van het plan Sculpturen - dat de bouw van 3 woontorens omvat - en worden in dit bezwaarschrift aangeduid als Toren 2.

De bouw van Toren 2 kan niet los beoordeeld worden van die van de andere woontorens. Daarom heeft ons bezwaar voor het overgrote deel betrekking op de 3 woontorens gezamenlijk.

**Ons inziens voldoet het bouwplan niet aan de voorschriften van het Bestemmingplan Heuvel/Talmazone en de Bouwverordening 2007 van de Gemeente Breda.**

**Daarnaast lijkt ons een nieuw akoestisch onderzoek en nieuw onderzoek naar de luchtkwaliteit noodzakelijk alvorens tot het eventueel verlenen van een bouwvergunning kan worden besloten.**

Hieronder vindt u onze argumentatie.

## **1. Opschaling van het aantal woningen en hoogte van de woontorens**

In de toelichting van het bestemmingsplan Heuvel/Talmazone staat vermeld:

- onder het punt 'Inrichtingsplan' (pg.16): "Gedacht wordt aan torens met respectievelijk 14, 16 en 18 lagen".

- onder het punt 'Woningbouwprogramma' (pg. 17): "De torens aan de oostzijde zullen ca. 190 appartementen bevatten."

In de plankaart van het bestemmingsplan is dit vertaald naar de randvoorwaarde:

één bouwvlak waarin tot een maximum hoogte van 60 meter mag worden gebouwd.

In de bijlagen van de toelichting van het bestemmingsplan (pg.44/45) staat – n.a.v. een inspraakreactie van WonenBreburch - de achtergrond van deze randvoorwaarde vermeld:

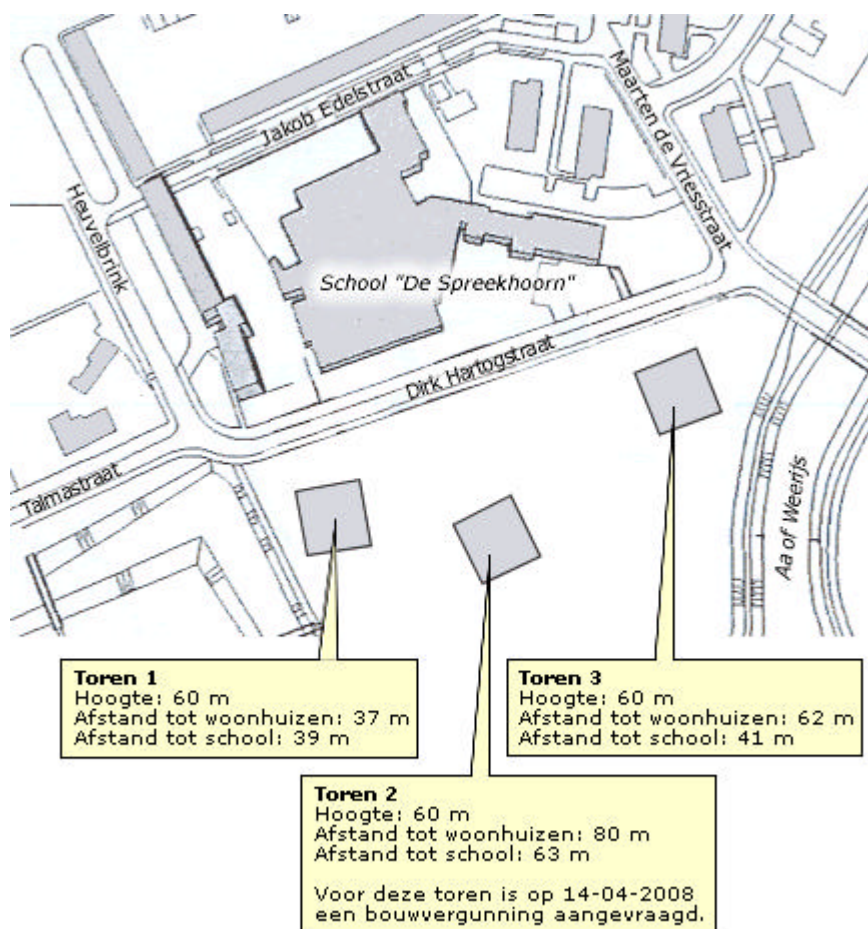
"Flexibiliteit voor wat betreft omvang en situering van de bebouwingsclusters is opgenomen door de bouwvlakken op de bestemmingsplankaart zo ruim te maken dat er geschoven kan worden met de exacte ligging van de bastions. De omvang is iets ruimer gesteld dan in het Ontwerp Talmazone, de visie die ten

grondslag heeft gelegen aan het bestemmingsplan. De grenzen van de flexibiliteit zijn bereikt; een verdere verruiming is niet mogelijk zonder dat dit ten koste gaat van de ruimtelijke kwaliteit."

**Het bouwplan van Ontwikkelingscombinatie WonenBrebreg & Nederlandse Bouw Unie, dat voorziet in de bouw van 3 woontorens van elk 20 lagen, met een totaal aantal appartementen van 240, is dermate afwijkend van hetgeen in de toelichting van het bestemmingsplan Heuvel/Talmazone staat vermeld, dat wij het in strijd achten met dit bestemmingsplan.**

## 2. Situering van de woontorens

De woontorens wil men zeer dicht bij bestaande woonhuizen en een school realiseren, tot op een afstand van 37 meter (zie onderstaande kaart). Dit veroorzaakt enorme visuele hinder, verlies van privacy en - door de zuidelijke situering van de woontorens - veel verlies van zon.



Met het oog op 'de in het algemeen wenselijke stedenbouwkundige ordening' is in de Bouwverordening van de Gemeente Breda een norm vastgelegd voor de hoogte van gebouwen t.o.v. overliggende gebouwen. Voor de bebouwde kom geldt een maximale belemmeringshoek van 45 graden.

**In het bestemmingplan Heuvel/Talmazone staan geen bepalingen dat van deze maximale belemmeringshoek van 45 graden mag worden afgeweken.**

Voor Toren 2 - waarop de bouwaanvraag betrekking heeft – vindt geen overschrijding plaats van de maximale belemmeringshoek. Voor Toren 1 en 3 is dat wel het geval.

**Om niet in een irreversibele situatie te belanden, lijkt ons een nadere uitwerking van hoogte en situering van alle 3 woontorens – gezien de samenhang van de torens binnen het deelplan Sculpturen – essentieel alvorens tot de bouw van Toren 2 kan worden overgegaan.**

### **3. Parkeervoorzieningen**

In het bestemmingsplan Heuvel/Talmazone is vastgelegd dat de parkeervoorzieningen moeten voldoen aan de gemeentelijke parkeernorm, zoals vastgelegd in de 'Nota parkeer- en stallingbeleid' van de Gemeente Breda. Dit komt neer op 1,2 parkeerplaats per woning. De parkeervoorzieningen dienen tevens gerealiseerd te worden op eigen terrein.

De bij de bouwaanvraag horende tekening van de begane grond (Bijlage 3) toont de geplande parkeervoorzieningen van de 3 woontorens gezamenlijk. Het aantal parkeerplaatsen van de op de bouwaanvraag betrekking hebbende Toren 2 is niet nader gespecificeerd en derhalve niet los te beoordelen.

Bij de tekening staat vermeld "Tekening bevat 290 parkeerplaatsen", met daaronder een optelsom (met een foutje) van hoe men aan dit aantal is gekomen.

**Volgens eigen telling bedraagt het gezamenlijke aantal parkeerplaatsen dat is gesitueerd op eigen terrein slechts 278, waar dit volgens de voorschriften van het bestemmingsplan – bij een aantal van 240 woningen - 288 zou moeten bedragen.**

**Hiermee voldoet het bouwplan niet aan de voorschriften van het Bestemmingsplan Heuvel/Talmazone.**

In combinatie met een jaarlijks groeicijfer van 1 á 1,5% van het aantal auto's per huishouden, kan verwacht worden dat het nu reeds onvoldoende aantal parkeervoorzieningen bij de woontorens zal resulteren in een nog groter parkeerprobleem in de toekomst.

In de bijlagen van de toelichting van het bestemmingsplan (pg. 45) wordt – n.a.v. een inspraakreactie van WonenBreda – echter nadrukkelijk gesteld:

"Het is niet de bedoeling dat een los parkeerveld naast de bebouwing wordt aangelegd. Dit zou ten koste gaan van de gewenste groene karakteristiek van het omliggende park."

**Aan dit uitgangspunt kan ons inziens met het ingediende bouwplan – met name door de opschaling van het aantal woningen binnen eenzelfde bouwvlak – op geen enkele wijze worden voldaan. Nu niet, en zeker niet in de toekomst.**

Handhaving van de norm van 1,8 parkeerplaats per woning, zoals op de inspraakavond over de locatie Talmazone als uitgangspunt aan buurtbewoners is meegedeeld, in combinatie met een beperkter aantal woningen zou wat dat betreft beter op zijn plaats zijn geweest om het boven beschreven parkeerprobleem te voorkomen.

**Wij achten het bovendien niet de bedoeling dat het parkeertekort wordt opgevangen in de directe omgeving (Dirk Hartogstraat, Heuvelbrink, Talmastraat). Dit lijkt ons überhaupt onmogelijk.**

#### 4. Verkeer en verkeersveiligheid

De verkeersparagraaf van het bestemmingplan Heuvel/Talmazone (pg. 17) bevat geen informatie over hoe de verkeersafhandeling moet gaan verlopen.

In de bijlage Akoestisch Onderzoek Verkeerslawaai van het bestemmingsplan wordt er gemakshalve vanuit gegaan dat alle verkeer van en naar de Talmazone (320 woningen, 1920 autoverkeersbewegingen per dag) verloopt via Talmastraat/Mastbosstraat, Talmastraat/Rijsbergseweg of Talmastraat/Dirk Hartogstraat/Ruitersboslaan.

M.a.w.: De nieuwe bewoners komen nooit met de auto in de wijk. Ze gaan lopend of op de fiets naar de winkels op het Nolensplein, Dr. Struyckenplein (het toekomstige kloppend hart van de Heuvel), de Jumbo, etc.

Wij vinden dit een volslagen onbegrijpelijke veronderstelling.

Met de opschaling van het aantal appartementen in de woontorens van 190 naar 240 bedraagt het aantal autoverkeersbewegingen per dag van en naar de woontorens alleen al 1440. Volgens het bouwplan van Ontwikkelingscombinatie WonenBreburch & Nederlandse Bouw Unie gaat dit autoverkeer via één uitrit in de Dirk Hartogstraat, pal tegenover de ingang van School de Spreekhoorn, afgehandeld worden.

Hiermee is nauwelijks rekening gehouden met de bestaande verkeerssituatie, en is helemaal niet rekening gehouden met andere ontwikkelingen die in het kader van de wijkvernieuwing van de Heuvel in de omgeving gaan plaatsvinden.

Toenemende verkeersdruk op de Heuvelbrink en Dirk Hartogstraat baart ons zorgen vanuit het oogpunt van verkeersveiligheid, door de combinatie met de volgende factoren:

- Dirk Hartogstraat:

Hier is De Spreekhoorn gevestigd, een school voor kinderen met een auditieve en/of communicatieve beperking, met een functie voor Zuidwest-Nederland. In de ochtend en de middag is één volledige straatzijde in gebruik voor het brengen en ophalen van kinderen door taxi's, taxibussen en autobussen.

- Talmastraat/Heuvelbrink:

Bij de toekomstige realisatie van de Brede School aan het Nolensplein wordt gedacht aan het creëren van drop-and-go voorzieningen voor de ouders, langs een deel van de Talmastraat en de Heuvelbrink, in combinatie met het éénrichtingsverkeer maken van de Heuvelbrink.

- De Heuvelbrink en Dirk Hartogstraat vormen een intensief gebruikte fietsroute voor leerlingen naar en van het Mencia de Mendoza Lyceum.

**Uitbreiding van het in het bestemmingsplan vermelde aantal van 190 appartementen in de woontorens lijkt ons zonder nader onderzoek naar de gevolgen ervan voor de verkeersdruk en verkeersveiligheid in de wijk - in samenhang met andere in voorbereiding zijnde projecten - niet verantwoord.**

#### 5. Verkeerslawaai Graaf Engelbertlaan (Zuidelijke Rondweg)

In het bestemmingsplan Heuvel/Talmazone zijn de resultaten van een akoestisch onderzoek opgenomen van het verkeerslawaai van de Graaf Engelbertlaan. Omdat de voorkeursgrenswaarde bij de nieuw te bouwen woningen van 50 dB(A) wordt overschreden, is bij de Provincie Noord-Brabant ontheffing aangevraagd en verkregen tot een geluidsbelasting van 65 dB(A).

Voor het bepalen van de akoestische waarden in het prognosejaar 2015 is uitgegaan van verkeerstellingen in 2001/2002, vermeerderd met een groei van het autoverkeer van 2% per jaar, aftrek i.v.m. afnemende geluidsproductie van motorvoertuigen in de toekomst, en aftrek i.v.m. geluidsreducerend wegdek.

Inmiddels is het verkeer op de Graaf Engelbertlaan danig geïntensiveerd als gevolg van de reconstructie van afrit 15 (A16/A58) en aanleg van de Princenhagebaan. Die reconstructie is vermeld in het hoofdstuk 'Inventarisatie en Analyse' in de toelichting van het bestemmingsplan (pg. 10), maar de (mogelijke) gevolgen ervan zijn niet opgenomen in het akoestisch onderzoek. Verkeerstellingen op het baanvak bij de woontorens in 2006 komen uit op een werkdaggemiddelde van 32.534 (Bron: Verkeersmonitor Breda 2006), 13,5% hoger dan het cijfer waar in het akoestisch onderzoek in het bestemmingsplan vanuit wordt gegaan.

In najaar 2006 heeft B&W van Breda besloten om ruim baan te geven aan verkeer op de Zuidelijke Rondweg. Reconstructie van de weg heeft in zomer 2007 plaatsgevonden en heeft ongetwijfeld geleid tot een verdere intensivering van het verkeer.

**Op grond van deze gewijzigde situatie lijkt ons een nieuw akoestisch onderzoek noodzakelijk alvorens over de bouw van de woontorens kan worden besloten.**

## **6. Luchtkwaliteit**

In de toelichting van het bestemmingsplan (pg. 20) staat vermeld:

"De luchtkwaliteit als gevolg van de Graaf Engelbertlaan is bepaald op de gevel van het dichtst bij de weg gelegen bouwblok (57 meter). De overige wegen zijn voor de luchtkwaliteit van ondergeschikt belang. De belangrijkste parameters parameters zijn NO<sub>2</sub> en PM<sub>10</sub> (fijn stof, zwevende deeltjes). Voor beiden worden de grenswaarden voor wat betreft de jaargemiddelde concentratie niet overschreden."

De onder punt 5. van deze zienswijze vermelde sterke toename van de verkeersintensiteit op de Graaf Engelbertlaan heeft vanzelfsprekend ook een sterke toename tot gevolg van de concentraties fijn stof en zwevende deeltjes.

De vaststelling dat de overige wegen voor de luchtkwaliteit van ondergeschikt belang zijn, gaat ons inziens niet op voor de locatie van de woontorens. Het vele, eigen verkeer moet – met ook nog de opschaling van het aantal woningen - een substantiële invloed hebben op de luchtkwaliteit.

**Op grond van deze gewijzigde situatie lijkt ons een nieuw onderzoek naar de luchtkwaliteit noodzakelijk alvorens over de bouw van de woontorens kan worden besloten.**

Hoogachtend,

J. Veuger & L. Snelders, Heuvelbrink 107, 4812 GR Breda

A. Marijnissen & R. Kleywegt, Heuvelbrink 99, 4812 GR Breda

J.Hoekstra, Heuvelbrink 101, 4812 GR Breda

A. Mossink, Heuvelbrink 113, 4812 GR Breda

**Gezamenlijk correspondentieadres:**

Heuvelbrink 107

4812 GR Breda