

HOOFDSTUK 3 Planbeschrijving plangebied

3.1 Inleiding

Het plangebied Stationslaan bestaat uit drie onderdelen. In de eerste plaats omvat het plangebied de nieuw aan te leggen Stationslaan (inclusief aantakkingen op de bestaande wegen en het Speelhuisplein) die loopt ten noorden van het spoor via de Belcrumweg naar de Doornboslaan. Voorts omvat het plangebied het deelgebied ten noorden van de Stationslaan en het deelgebied ten zuiden van de Stationslaan. De drie onderdelen zijn in het onderstaande figuur weergegeven.



Figuur Onderdelen plangebied

In dit hoofdstuk wordt ingegaan op het huidige gebruik van het plangebied, het aspect cultureel erfgoed, de aspecten verkeer en parkeren en het stedenbouwkundig plan voor de plandelen ten noorden en ten zuiden van de Stationslaan. Het hoofdstuk eindigt met een conclusie ten behoeve van het bestemmingsplan.

3.2 Huidig gebruik

Het Stationskwartier behoort ruimtelijk en functioneel niet tot de omliggende buurten. Door het wegvallen van de rangeerfunctie is het gebied een restruimte geworden met roestige sporen en gebouwen met een tijdelijk gebruik. Aan de noordzijde van het huidige station is de spoorinfrastructuur dominant; het grootste deel van het gebied wordt in beslag genomen door het zogenoemd laaggelegen emplacement. Tevens is hier een goederenlijn van en naar het industrieterrein de Krogten (stamspoorlijn) gelegen. Het omliggende gebied heeft zijn betekenis als industriegebied voor een belangrijk deel verloren. De laatste vestiging van de metaalindustrie is jaren geleden gesloten en ook het slachthuis is zo'n 10 jaar geleden gesloten. Inmiddels heeft ook Interbrew de brouwerij activiteiten naar elders verplaatst, is een groot deel van de opstallen gesloopt en is gestart met de herontwikkeling van het terrein. Ter plaatse van het oostelijk deel van de geplande Stationslaan zijn nog enkele gebouwen aanwezig die ten behoeve van de aan te leggen weg gesloopt zullen worden. Ook de silo's en andere opstallen van CSM zijn inmiddels gesloopt.

3.3 Cultureel erfgoed

In de nota *Erfgoed in context ErfgoedVisie Breda 2008-2015* is vastgesteld dat het Bredase erfgoed de basis vormt van de Bredase identiteit en tevens de basis vormt van ruimtelijke ontwikkelingen in Breda. Om het erfgoed in brede zin op herkenbare wijze te kunnen inpassen in nieuwe ruimtelijke ontwikkelingsprocessen is een goede inventarisatie noodzakelijk. In deze toelichting op het bestemmingsplan worden de aanwezige cultuurhistorische waarden (archeologie, historische geografie en gebouwd erfgoed) globaal in beeld gebracht en wordt aangegeven hoe deze waarden beschermd worden. Een en ander wordt in samenhang met het bestemmingsplan Openbaar Vervoer Terminalcomplex (dat een afzonderlijk traject doorloopt) beschreven.

Plangebied

De gezamenlijke plangebieden van het onderhavige bestemmingsplan Stationslaan en het bestemmingsplan OVTC worden globaal begrensd door de Belcrumweg in het westen, de Speelhuyslaan en de Liniestraat in het noorden, de spoorzone en Spoorbuurt in het zuiden en de Doornboslaan in het oosten. Deze straten en de spoorlijn vormen tevens de structurerende elementen. Een vijfde structurerende element is de Vughtstraat waarvan een deel in het onderhavige plangebied valt. De plangebieden omsluiten het noordelijke deel van het thans braakliggende terrein van de Drie Hoefijzers. Aan de westzijde van de Terheijdenseweg en ten noorden van het plangebied ligt de wijk Belcrum (begin twintigste eeuw). Aan de oostzijde van de Terheijdenseweg en ten noorden van het plangebied ligt de naoorlogse wijk Linie en het terrein van Eurrecto-Faam. Nog meer naar het oosten is de naoorlogse wijk Doornbos gelegen. Aan de zuidzijde bevinden zich de Spoorbuurt en het zuidelijke deel van het terrein van de Drie Hoefijzers.

Archeologie

De plangebieden liggen in de overgangszone van het lage en het hogere deel van het natuurlijk landschap van Breda. Dit betekent dat een dynamisch landschap verwacht mag worden, zowel aan het maaiveld als in de ondergrond. Door latere ophogingen en afgravingen is dit landschap in veel gevallen niet direct herkenbaar meer.

Aan de oostzijde van de plangebieden bevinden zich lage(re) zandgronden die naar het westen overgaan in het beekdal van de rivier de Mark. Naar het oosten gaan de lagere zandgronden over in de Bredase Aard. Dit is een lage dekzandrug met daarop verschillende hoger gelegen donken. Voor de plangebieden geldt derhalve een archeologische verwachting voor het aantreffen van bewoningssporen uit de late middeleeuwen en nieuwe tijd. Daarbij moet worden aangevuld dat op de flanken en dekzandkop(jes) archeologische resten uit vroege perioden niet uitgesloten kunnen worden. Hierbij moet vooral gedacht worden aan nederzettingsresten, grafvelden en kampementen uit respectievelijk de ijzertijd en steentijd.

Het beekdal van de Mark, aan de westzijde, kenmerkt zich door laaggelegen en moerasachtige gronden met verschillende dekzandkoppen (donken) waaronder de Belcrumberg en de donk in Abroek. In het verleden werden natuurlijke laagten en flanken van beekdalen in het landschap vaak gebruikt als dumpplaats voor afval van nederzettingen die op de hoger gelegen delen in het landschap lagen. Daarnaast kunnen infrastructurele constructies, (rituele) deposities, waterputten, perceleringssystemen, etc. worden aangetroffen. Uit archeologisch onderzoek dat vanaf de jaren '90 van de vorige eeuw in onder andere Breda-West is uitgevoerd, bleek dat bewoning in de prehistorie zich vooral concentreerde op de hoger gelegen dekzandruggen en de bijbehorende flanken. Het is mogelijk op lager gelegen dekzandruggen archeologische sporen aan te treffen die kenmerkend zijn voor activiteiten aan de rand van een nederzetting, zoals waterputten, greppelsystemen, afvalkuilen, etc. De beekdalzone langs de waterloop van de Mark maakt onderdeel uit van het beemdengebied. Dit zijn graslanden waar gehooïd werd en het jonge vee werd geweid.

De plangebieden vallen binnen de "Gemeynthe Aard Breda". Gemeynthen zijn terreinen waarop bepaalde boeren een gemeenschappelijk gebruiksrecht hadden, met uitsluiting van anderen. In Breda was geen officieel charter om rechten aan te tonen. De "Gemeynthe Aard Breda" werd in 1280 uitgegeven aan de burgers van Breda. De opheffing van deze Gemeynthe Aard vond vervolgens in 1332 plaats toen hen werd vergund het gebied te verdelen en te verkopen.

Voor de uitbreidingen van de vestingwerken in de nieuwe tijd hebben de plangebieden vanaf 1591 tot het buitengebied van de stad en vesting Breda behoord.

Door de plangebieden hebben verschillende wegen gelopen. De route via de Boschpoort liep in 1832 over dammen en bruggen door naar de vesting. Deze weg maakt nu onderdeel uit van de Korte Boschstraat, maar is in haar huidige vorm aangelegd in 1682-1683. Tevens heeft de Speelhuislaan door het stationsgebied gelopen. Deze laan liep naar het Speelhuis dat op de Belcrumse berg lag aan het einde van de laan. De laan sloot waarschijnlijk aan op de Terheijdenseweg. Met de aanleg van het station en de huidige woonwijk is het zuidoostelijke deel van de Speelhuislaan in noordelijke richting verlegd.

Ter hoogte van het huidige Speelhuisplein heeft de oude weg van Breda naar de Hartel gelopen, Terheijdensestraat, met een middeleeuwse oorsprong. Deze weg ging via Vlassel, Terheijden en Wagenberg over de dijk naar Dordrecht. In oostelijke richting loopt de Liniestraat om vervolgens iets ten noorden van de aan te leggen Stationslaan te lopen. Er zit een knik in de Liniestraat wat mogelijk herinnert aan een schansje. Welk schansje dit is, is niet duidelijk. Het lunet Coehoorn ligt zuidwestelijk van deze knik. Tot slot kruist de toekomstige Stationslaan het Vughtstraatje, een beemdenweg. Voorheen werd deze straat ook wel Lazerijsteeg genoemd omdat aan de stadse kant de Lazerije stond, een opvang voor Leprozen die al in 1411 werd vermeld. Over de verschijningsvorm en de ontwikkeling van deze Lazerije is helaas weinig bekend.

Er zijn geen gehuchten bekend in het plangebied uit de nieuwe tijd, mede omdat rondom de vesting in de 'verboden kring' niet gebouwd mocht worden om het schootsveld open te houden. Iets ten zuidoosten van het plangebied ligt de meest westelijke uitloper van de Teteringse dijk, een klein gehucht dat in 1832 al een dichte bebouwing kent aan de noordzijde van de dijk. Ten oosten van het plangebied worden de ontginningen van het Voortbos aangegeven, mogelijk vanuit de Teteringsdijk.

In 1531 gaf Hendrik III van Nassau de opdracht om een nieuwe ruime stadsomwalling aan te leggen die ook de bebouwing buiten de oude stadsomwalling omvatte. Gedurende de 80-jarige oorlog wordt de vesting meermalen aangepast. Het Staatse leger verbouwt tussen 1590 tot 1606 de vesting tot het zogenaamde Oudnederlands systeem. Daarbij werden onder andere vijf hoornwerken aangelegd, waarvan het noordelijke hoornwerk in het plangebied is gesitueerd. In 1672 worden de Nederlanden opgeschrikt door een inval van de Fransen. De beveiliging van de zuidgrens moest worden verbeterd. Menno van Coehoorn ontwierp een aaneengesloten systeem van vestingsteden, onderwaterzettingen en vele kleine schansen, sluizen en dergelijke. Deze verbeteringswerken aan de vesting Breda begonnen in 1682. Het lunet Douglas en de omliggende verdedigingsgracht heeft mogelijk in het zuidelijk deel van het plangebied gelegen. Tussen het lunet Coehoorn en Douglas heeft in deze periode een gracht gelegen. Deze gracht kruist de Terheijdenseweg, net ten westen van het lunet Coehoorn. De definitieve vorm van de vesting is na 1743 tot stand gekomen. De hoornwerken en kroonwerken worden geslecht en in de plaats daarvan worden nieuwe ravelijnen, bastions en aarden wallen aangelegd. Een inundatiewal, ter hoogte van het verdwenen hoornwerk, blijft aanwezig. Tevens ligt er een gracht die in een latere fase wordt recht getrokken, de noordelijke gracht. In het meest oostelijke deel van de plangebieden ligt het lunet Coehoorn, de bouw hiervan is mogelijk al eerder begonnen.

Ter hoogte van de Liniestraat en de Vughtstraat heeft de laagte bij Biesdonk gelegen, dit is mogelijk de Wouwer bij Biesdonk. Deze laagte werd in 1411 verschillende keren als referentiepunt genoemd en is mogelijk een viskweekvijver geweest.

In de plangebieden is vanaf de aanleg van het spoor naar Breda in het midden van de negentiende eeuw het station gebouwd. Het gebied achter het station en de sporen zijn als rangeerterrein in gebruik genomen. Het meest noordelijke rangeerspoor ligt tegen de noordgrens van de plangebieden. Tussen de zuidelijke sporen en het noordelijke spoor hebben in de twintigste eeuw volkstuintjes gelegen van het NS-personeel. Tevens geeft een groene strook de ligging van de inundatiewal aan.

Om de archeologische waarden in het gebied te beschermen conform het vastgestelde gemeentelijk beleid, de Monumentenwet 1988, waarin besloten ligt de Wet op de Archeologische Monumentenzorg 2007, is de dubbelbestemming 'Waarde-Archeologie' opgenomen voor de gebieden die conform de Beleidsadvieskaart Breda's Erfgoed, deel 1. Archeologie zijn gekenmerkt als gebieden met een archeologische verwachtingswaarde anders dan laag. Ter plaatse van gronden met een dubbelbestemming dient voorafgaand aan ontwikkelingen archeologisch onderzoek te worden gedaan.

Historische geografie

In en rond de plangebieden zijn nog verschillende historisch-geografische relictten aanwezig. Met betrekking tot de infrastructuur gaan (delen van) de Korte Boschstraat, de Speelhuislaan (inclusief de spoorrails), de Terheijdenseweg, de Liniestraat en het Vughtstraatje terug op cultuurhistorisch waardevolle voorgangers.

Door de plangebieden lopen twee zichtlijnen. De meest westelijke loopt vanaf het Speelhuis naar het kasteel van Breda. Ter hoogte van de Terheijdenseweg loopt een zichtlijn van landgoed Bergvliet op het torentje van de Beijerd te Breda.

Gebouwd erfgoed

In de plangebieden bevinden zich geen beschermde monumenten. De aangrenzende Spoorbuurt valt echter binnen het Beschermd stadsgezicht.

Tegen de grens van de plangebieden, ter hoogte van de Terheijdenseweg, bevindt zich het terrein van de Faam. Enkele onderdelen van deze fabriek zijn opgenomen in het *Cultuurhistorisch onderzoek Belcrumpolder Breda* en komen in aanmerking voor aanwijzing tot gemeentelijk monument. Het gaat hierbij onder andere om de gevel aan de Terheijdenseweg. De Belcrum aan de noordzijde van het plangebied Stationslaan is een cultuurhistorisch waardevolle arbeiderswijk die is opgespannen aan de Speelhuislaan. Ten oosten van de Belcrum ligt de wijk Linie. In de *Cultuurhistorische gebiedsverkenning naoorlogse woonwijken Breda (1940-1970)* uitgevoerd door Bureau Van Meijel wordt de wijk genoemd als een gaaf Brabants voorbeeld van vroege Bossche school architectuur en stedenbouw.

Voor het plangebied OVTC en het onderhavige plangebied Stationslaan heeft het bovenstaande geen directe consequenties.

3.4 Verkeer

Verkeersplan Breda 2003

In het Verkeersplan Breda uit 2003 is een duurzaam veilige wegategorisering gemaakt voor het wegennet van Breda. Hierin wordt een onderverdeling gemaakt op Stroomwegen (snelwegen rondom Breda), stadsontsluitingswegen, wijkontsluitingswegen en erftoegangswegen (woonstraten). Elke categorie kent zijn eigen inrichting in relatie tot de functie, herkenbaarheid en veiligheid.

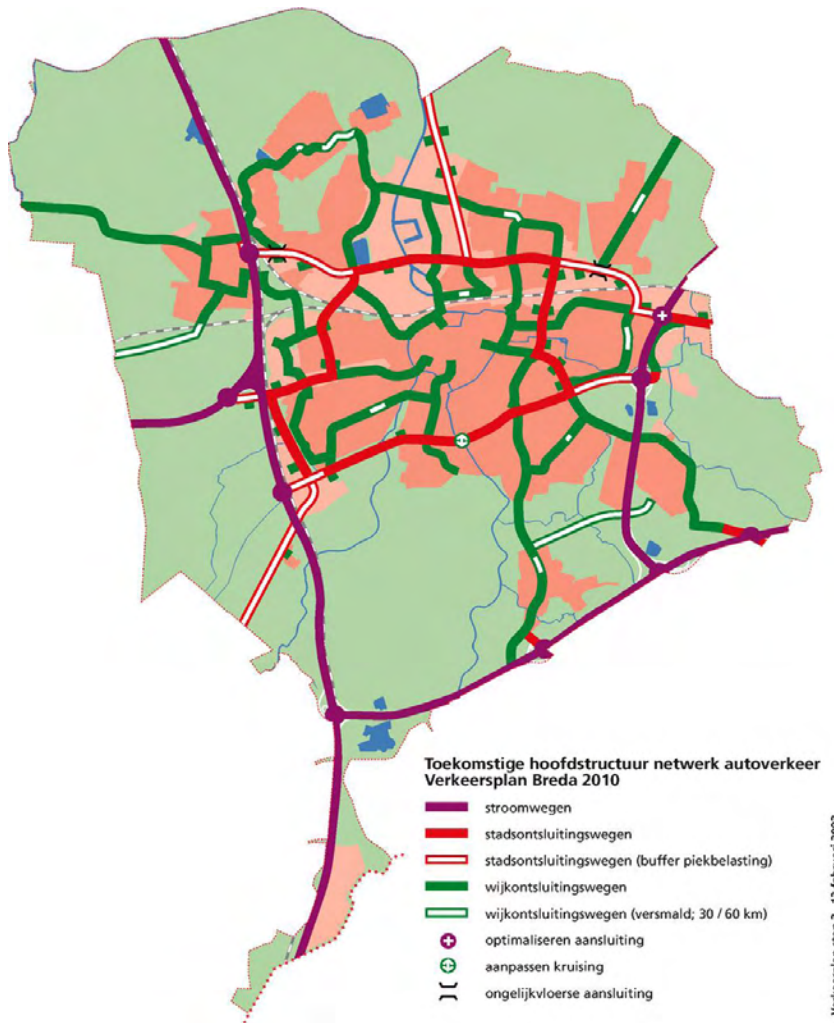
Elke modaliteit heeft zijn eigen netwerk.

Voor het Spoorzonegebied staat opgenomen dat een nieuwe wijkontsluitingsweg wordt aangebracht tussen de Belcrumweg en de Terheijdenseweg met een mogelijkheid dat deze verder wordt doorgetrokken naar de Doorboslaan. Met de plannen voor ontwikkeling op Drie Hoefijzers Noord en het ontlasten van autoverkeer van Belcrum en Linie, is later gekozen voor het doortrekken van deze verbindingsweg.

De voetganger dient ruim plaats te krijgen in het gebied en in de relatie met de binnenstad krijgt de hoofdstroom voorrang op het autoverkeer.

Fietsers krijgen een uitgebreid netwerk van fietspaden rondom de spoorzone welke aansluiten op het fietsnetwerk van Breda. In het station was nog sprake van een doorgaande fietsroute (gebruik makend van de 'oude' tunnel).

De routes naar het busperron aan de noordzijde van het station dienen optimale doorstroming te krijgen. Vanuit de binnenstad naar het perron waren 3 varianten als tracékeuze; via Valkenstraat (voorkeursvariant), Delpratsingel of Sophiastreet. Ook was hier nog sprake van een buslus als verbinding tussen Terheijdenstraat en busperron.



SMB/MER Spoorzone 2005

In de Structuurvisie Spoorzone 2025 is het zogenoemd voorkeursalternatief ontwikkeld als ontsluitingsstructuur voor het gehele spoorzone gebied. In dit model heeft de Terheijdenseweg, naast een rol voor de ontsluiting van Belcrum en Linie, een functie voor de ontsluiting van de Spoorzone en de binnenstad. Daarnaast hebben de (vershoven) Belcrumweg en de Doornboslaan een functie voor de binnenstad (west en oost) en de ontsluiting van de Spoorzone. Tussen de Belcrumweg en de Doornboslaan wordt een nieuwe weg (Stationslaan) aangelegd om de woonwijken Belcrum en Linie te ontlasten.



Figuur voorkeursalternatief

Dit model is als uitgangspunt genomen voor de MER studie. Hierin is onderzoek gedaan naar verschillende alternatieven en varianten en is het Meest Milieuvriendelijke Alternatief (MMA) bepaald, de Verkeersvariant Spoorzone.

Dit ontsluitingsmodel omvat aanvullend op het Voorkeursalternatief o.a. de volgende maatregelen:

- Maatregelen Terheijdenseweg om oneigenlijk verkeer fors terug te dringen.
- Betere benutting van de wegen rondom het gebied zoals de Noordelijke Rondweg, Belcrumweg, Doornboslaan en de Stationslaan.
- Aanbrengen van geluidbeperkende maatregelen zoals geluidsarm asfalt.



Figuur Verkeersvariant Spoorzone

Variantenvergelijking Verkeersontsluiting Spoorzone (Februari 2007)

Na aanvaarding van het MER Spoorzone door de gemeenteraad in november 2005 is het MER vrijgegeven voor inspraak. Een belangrijk thema hierbij was dat niet alle varianten, welke door bewoners zijn aangedragen, volledig zijn doorgerekend of meegenomen in het MER rapport. In een aparte Variantenvergelijking zijn deze varianten alsnog doorgerekend en vergeleken met de Verkeersvariant Spoorzone. De conclusie was dat geen van de varianten een beter resultaat voor de omgeving oplevert. Wel bleken aanvullende maatregelen in de Verkeersvariant Spoorzone een nog beter resultaat op te leveren voor de woonomgeving. Hieruit is de 'Geoptimaliseerde Verkeersvariant Spoorzone' bepaald welke als basis wordt gehanteerd voor de verdere uitwerking van de deelplannen. Aanvullende maatregelen zijn:

- De Terheijdenseweg wordt niet aangesloten op de Stationslaan voor autoverkeer. Bus en langzaam verkeer zijn wel aangesloten. Deze knip is in de bestemmingsplankaart opgenomen. Middels een verkeersbesluit wordt deze verder juridisch vastgelegd.
- Doorstromingsmaatregelen Noordelijke Rondweg om gebruik hiervan te bevorderen. In het kader van verbetering luchtkwaliteit zijn allerlei maatregelen uitgevoerd op de gehele Noordelijke Rondweg om filevorming te voorkomen. Eén van de maatregelen is het instellen van een groene golf.
- Beperken Oost-west en v.v. verkeer Stationslaan t.h.v. het noordplein van het station. In dit gebied vinden allerlei bewegingen plaats waarbij de prioriteit niet gericht is op doorstroming maar meer verblijfsgericht. Bovendien ontstaat hiermee een beter evenwicht in de verdeling van de verkeersstromen op Noordelijke Rondweg-Stationslaan en singelroute, in die volgorde afnemend in functie en intensiteiten.
- Verder beperken van met name West-Oost verkeer op de route Delprat-Academiesingel.
- Beperken gebruik Baliëndijk door doorgaand verkeer door Linie.

Ontsluitingsmodel bestemmingsplan

De bovenstaande variant gaat uit van een totale ontwikkeling van de gehele Spoorzone inclusief de ontwikkeling van het Havenkwartier en het CSM terrein. Aangezien dit op korte termijn niet gaat plaatsvinden wordt de Stationslaan voorlopig niet doorgetrokken over de Mark. Ook de Belcrumweg wordt nog niet verlegd naar het CSM terrein en de verlengde Etnastraat als verbinding naar het Centrum wordt ook nog niet uitgevoerd. In dit bestemmingsplan wordt de Stationslaan aangesloten op de huidige Belcrumweg. Deze behoud voorlopig zijn functie als ontsluitingsweg voor de spoorzone en voor de binnenstad west.

De overige maatregelen worden wel uitgevoerd.



Ontsluitingsmodel Bestemmingsplan

Op basis van modelberekening horen hierbij de onderstaande intensiteiten op de belangrijkste wegen:

Tabel: Intensiteiten op belangrijkste wegen

Straat	Tussen	Intensiteit 2020	
		MER Optimalisatievariant	MER Optimalisatievariant zonder brug over Mark en vulling ten westen van Mark
Backer en Ruebweg	Emerparklaan en Veldsteen	32.582	32.272
Crogtwijk	Konijnenberg en Spinveld	36.950	41.560
Crogtwijk	Terheijdenseweg en Konijnenberg	34.598	36.929
Nieuwe Kadijk	Edisonstraat en Terheijdenseweg	47.850	46.717

Nieuwe Kadijk	Edisonstraat en Doornboslaan	43.021	42.185
Nieuwe Kadijk	Doornboslaan en Kapittelweg	37.190	36.535
Nieuwe Kadijk	Kapittelweg en Charles Pettitweg	41.293	41.332
Konijnenberg	Crogtwijk en Speelhuislaan	18.803	18.337
Belcrumweg	V. Voorst tot Voorstlaan en Min. Kanstr.	2.664	18.093
Belcrumweg	Academiesingel en V. Voorst tot Voorstlaan	7.071	19.025
Terheijdenseweg	Minckelersstr. en Lachapellestr.	2.000	2.000
Terheijdenstraat	Ceresstraat en Oranjesingel	3.947	3.458
Terheijdenstraat	C. Huygensstraat en Ceresstraat	3.754	3.111
Ceresstraat	Teteringenstraat en Terheijdenstraat	2.000	2.000
C. Huygensstraat/ verlengde Stationslaan	Terheijdenstraat en Liniestraat	12.430	8.894
Verlengde Stationslaan	Edisonstraat en Doornboslaan	13.893	11.451
B. Ballotstraat	Edisonstraat en Doornboslaan	2.233	2.376
Baliëndijk	Doornboslaan en Beemd	1.056	1.254
Doornboslaan	Nieuwe Kadijk en Copernicusstraat	18.704	19.018
Doornboslaan	Baliëndijk en Teteringsedijk	17.965	15.994
Teteringenstraat	Ceresstraat en Oranjesingel	14.000	13.675
Oranjesingel	Teteringenstraat en Terheijdenstraat	3.260	3.363
Speelhuislaan	Terheijdenseweg en Vinkstraat	1.500	1.500
Speelhuislaan	Van Voorst tot Voorststr. en Vinkstraat	2.000	2.000
Speelhuislaan	Konijnenberg en Van Voorst tot Voorststr.	5.000	5.000
Vinkstraat	Speelhuislaan en Leeuwerikstraat	500	500
Van Voorst tot Voorststr.	Speelhuislaan en Belcrumweg	500	500
Edisonstraat	Nieuwe Kadijk en Archimedesstr.	0	0
Lunetstraat	Zoete Inval en Slingerweg	12.971	14.699
Lunetstraat	Stadionstraat en Zoete Inval	18.835	13.036
Lunetstraat	Meidoornstraat en Tramsingel	8.726	9.277
Tramsingel	Smederijstr. en Gieterijstraat	15.774	14.454
Academiesingel	Belcrumweg en Etnastraat	18.514	29.394
Academiesingel	Spoorstraat en Emmastraat	11.275	12.516
Academiesingel	Emmastraat en Willemstraat	11.275	12.516
Academiesingel	Willemstraat en M. Verhoffstraat	10.486	10.544
Delpratsingel	M. v. Coehoomstr. en M. Verhoffstraat	3.557	3.488
Delpratsingel	Terheijdenstr. en M. v. Coehoomstr.	4.560	4.834
Verlengde Sophiastreet	JF Kennedylaan en Willemstraat	0	0
Spoorstraat	Academiesingel en Emmastraat	1.600	1.600
Emmastraat	Academiesingel en Spoorstraat	2.600	2.600
Stationsplein	Willemstraat en M. Verhoffstraat	1.100	1.100
Stationsplein	Willemstraat en Emmastraat	1.100	1.100
Willemstraat	Academiesingel en Stationsplein	2.200	2.200
M. Verhoffstraat	Delpratsingel en Stationsplein	2.200	2.200
M. van Coehoomstraat	Delpratsingel en Stationsweg	600	600
Stationsweg	M. van Coehoomstraat en M. Verhoffstraat	600	600
Stationslaan	Ten westen van CS	14.058	10.010
Stationslaan	Ten Oosten van CS	14.410	10.417
'Verlengde' Stationslaan	Belcrumweg en 'Verlengde' Zoete Inval	9.174	Nvt
'Verlengde' Konijnenberg	Veilingkade en 'Verlengde' Stationslaan	20.185	Nvt
Verlengde Etnastraat	Zoete Inval en Tramsingel	18.634	Nvt
'Nieuwe' Zoete Inval	Lunetstraat en Verlengde Etnastr.	12.617	Nvt
Verlengde Belcrumweg	Zoete Inval en Verlengde Stationslaan	20.834	Nvt
Kapittelweg	Nieuwe Kadijk en Baliëndijk	25.530	26.140
Kapittelweg	Baliëndijk en Teteringsedijk	23.679	23.915

Beverweg	Teteringsedijk en St. Ignatiusstraat	18.757	18.939
St. Ignatiusstraat	Beverweg en Tuinbouwlaan	14.140	13.769
St. Ignatiusstraat	Loopschansstraat en Tuinbouwlaan	12.635	12.243
St. Ignatiusstraat	Wilhelminasingel en Loopschansstraat	13.367	13.059
Wilhelminasingel	St. Ignatiusstraat en Teteringenstraat	8.759	7.906

Bovenstaande tabel is een combinatie van intensiteiten uit de 'Geoptimaliseerde verkeersvariant Spoorzone' en 'ontsluitingsmodel bestemmingsplan'. Door het niet doortrekken van de Stationslaan over de Mark heeft de Stationslaan een lagere intensiteit in de bestemmingsplan variant dan in de uiteindelijke variant. De Belcrumweg krijgt daarentegen een hogere intensiteit te verwerken dan in de eindsituatie. Alle wegen en kruispunten zijn berekend voor de afwikkeling en milieu met de meest ongunstige situatie, dus de hoogst voorkomende intensiteiten.

Functie Stationslaan

De nieuw aan te leggen Stationslaan krijgt een belangrijke functie ter ontsluiting van het stationsgebied inclusief de Openbaar Vervoer Terminal (OVTC). Daarnaast krijgt deze ook een functie om het buurtvreemd verkeer wat nu door de Belcrum en Linie rijdt, om de woonbuurten heen te leiden. Tevens zal deze laan verkeer aantrekken wat nu nog over de singels rijdt.

De Stationslaan is gelegen tussen de Belcrumweg en de Doornboslaan en wordt middels met verkeerslichten geregelde kruisingen hierop aangesloten.

Het profiel van de Stationslaan bestaat over de gehele lengte uit 2 x 1 rijstrook met in het midden een overrijdbare middenberm. Aan de noordzijde komt een vrijliggend éénrichtings fietspad, aan de zuidzijde komt een vrijliggend tweerichtingen fietspad.

Daarnaast worden ruime trottoirs aangelegd.

De kruising met de Terheijdenseweg wordt eveneens met verkeerslichten geregeld. Vanwege de doorstroming van het openbaar vervoer wordt ook de aansluiting van de westelijke busbaan met verkeerslichten geregeld.

Conform het Meest Milieuvriendelijke Alternatief uit de MER Spoorzone, kunnen ter hoogte van de OVTC extra maatregelen worden genomen om de oversteekbaarheid voor langzaam verkeer te verbeteren.

De bus maakt enkel gebruik van de kruising met de Terheijdenseweg en aan de westzijde een klein gedeelte van de Stationslaan richting Belcrumweg. De busbaan vanaf het busperron krijgt hier een aansluiting op de Stationslaan.

Principe profiel conform Buitenruimte visie

Voor de Stationslaan is gekozen voor een profiel met een breedte van 30 m. Dit is een in Breda veel voorkomend profiel. Dit is opgebouwd uit de volgende onderdelen:

- Rijbaan voor autoverkeer, 1 rijbaan per richting en een overrijdbare middenstrook. Hiermee wordt voorkomen dat links afslaand verkeer t.b.v parkeergarages het doorgaande verkeer blokkeert.
- Brede bermen tussen rijbaan en fietspaden met aan de noordzijde een enkele rij en aan de zuidzijde een dubbele rij bomen.
- Aan de noordzijde een éénrichtingen fietspad en aan de zuidzijde een tweerichtingen fietspad
- Brede voetpaden.
- Parkeren is in principe niet toegestaan en er worden geen parkeervakken aangebracht. Uitzondering t.h.v. het station t.b.v Kiss&Ride, taxi's enz.
- Laden en lossen t.b.v. voorzieningen en parkerendient op ontwikkelingsterrein te worden opgelost.

Bij kruisingen is het profiel afwijkend door aanwezigheid van opstelvakken enz.

Capaciteit Ontsluitingsstructuur

Op basis van het verkeersmodel welke gebruikt is voor de MER, zijn alle kruising en wegvakken doorgerekend op capaciteit. Hieruit bleek dat alles goed afgewikkeld kan worden, enkel de kruising Terheijdenseweg/Stationslaan zou het verkeer, bij een volledige kruising, niet kunnen verwerken. Dit is dan ook één van de redenen om de Terheijdenseweg niet aan te sluiten voor autoverkeer op de Stationslaan.

Voor het ontwerp van de Stationslaan is gebruik gemaakt van een dynamisch verkeersmodel (Microsimulatie Identiteitsdrager nov.2009). Hiermee kon zeer nauwkeurig worden bepaald hoe de

kruisingen en wegvakken moeten worden vormgegeven om een goed en veilige afwikkeling van alle modaliteiten mogelijk te maken.

Voorplein OVTC

Op het gedeelte Stationslaan ter hoogte van het verdiepte plein voor de OVTC, worden extra maatregelen genomen om de oversteekbaarheid voor langzaam verkeer te verbeteren. Hiervoor wordt een deels verhoogde middenberm aangebracht en worden bij de oversteken voor voetgangers en fietsers extra veiligheid verhogende maatregelen genomen zoals zebrapaden en snelheidsremmende voorzieningen. De vormgeving dient dusdanig te zijn dat het voor de automobilist duidelijk is dat men in een andere omgeving zit waar andere gebruikers belangrijk zijn.

Op dit gedeelte worden de benodigde Kiss & Ride plaatsen, taxistandplaatsen en halteplaatsen voor internationale lijndiensten voorzien. Deze (2) halteplaatsen zijn enkel voor de internationale lijndiensten. Charterbussen krijgen een locatie buiten de Spoorzone.

Kruising Terheijdenseweg

De kruising met de Terheijdenseweg/Terheijdenstraat/Stationslaan wordt met verkeerslichten geregeld. De Terheijdenseweg is enkel aangesloten op de Stationslaan voor langzaam- en busverkeer, dus niet voor autoverkeer. Deze heeft dan een functie als ontsluitingsweg voor Belcrum en Linie richting Noordelijke Rondweg.

Hiervoor zijn een aantal redenen te noemen:

- Een volledige kruising vraagt veel ruimte welke hier niet aanwezig is. Met de beschikbare ruimte is de kruising niet goed afwikkelbaar te maken waardoor de bereikbaarheid van het stationsgebied in gevaar komt.
- De Terheijdenseweg wordt veelvuldig gebruikt door buurtvreemd verkeer richting binnenstad en Breda Oost waardoor deze zwaar belast wordt. Met de ontwikkeling van de Spoorzone zal dit toenemen indien geen maatregelen worden genomen.
- Zonder maatregelen wordt ook de kruising Terheijdenstraat/Delpratsingel overbelast. Juist deze kruising maakt onderdeel uit van de route van alle bussen vanuit het centrum en Breda West naar het busperron aan de noordzijde van de OVTC. Hier wordt een zware prioriteit voor het busverkeer ingesteld.

De Terheijdenstraat (ten zuiden van Stationslaan) krijgt wel een (rechte) aansluiting voor alle modaliteiten. Op deze manier kan de kruising het verkeer goed afwikkelen met prioriteit voor bussen en fietsers. Tevens blijft op deze manier zowel de noord- als de zuidzijde van de OVTC goed bereikbaar.

Aansluitingen woonbuurten

Om te voorkomen dat doorgaande routes voor autoverkeer gaan ontstaan door Belcrum heen, krijgt de Belcrum geen aansluiting op de Stationslaan.

Linie wordt aangesloten via de Chr. Huygenstraat. De overige bestaande aansluiting worden afgesloten voor autoverkeer. Ook de Vughtstraat blijft aangesloten t.b.v. de aanliggende woningen. Drie Hoefijzers Noord krijgt maximaal twee aansluitingen. Deze dienen buiten de invloed van de kruisingen te liggen, op zijn minst voorbij de opstelvakken.

(H)OV

Het busperron in de OVTC komt aan de noordzijde te liggen. De direct naast het spoor gelegen (H)OV baan ontsluit de OVTC vanaf de oostzijde en wordt in oostelijke richting doorgetrokken tot aan de Oosterhoutseweg.

Als verbinding tussen het busperron en de Terheijdenstraat wordt een bushellingbaan aangelegd welke rechtstreeks aansluit op de Terheijdenstraat. Hiermee ontstaat een korte, snelle en comfortabele route vanuit het centrum naar het busperron.

Vanaf het busperron maken de bussen in noordelijke richting (Linie, Terheijdenseweg) ook gebruik van deze hellingbaan. Een deel van de bussen gaat verder via de Terheijdenseweg en een deel via de Chr. Huygenstraat.

Aan de westzijde wordt de verbinding tussen het busperron ook gevormd door een hellingbaan welke aansluit op de Stationslaan. Vanaf deze aansluiting maken bussen in westelijke richting gebruik van (een klein deel van) de Stationslaan. Bij de kruising met de Belcrumweg gaat een deel in zuidelijke en een deel in noordelijke richting.

Voor de route tussen de Terheijdenstraat en de binnenstad van Breda is uiteindelijk gekozen voor de route over de Delpratsingel. Deze heeft de minste invloed op de leefomgeving en is het best

inpasbaar, de reistijd is vergelijkbaar of sneller dan de overige varianten via de Valkenstraat en de Sophiastreet.

Fiets

De centrale ligging van de OVTC in Breda maakt dat de gehele gemeente Breda binnen fietsbare afstand valt. Deze centrale ligging maakt dat er ook fietsroutes door het gebied lopen die niet direct aan de bestemmingen in het gebied zijn gerelateerd. Een dicht net van hoofdfietsroutes en aanvullende fietsroutes voorzien in een goed ontsluiting van de spoorzone. Ook fietsers met een andere bestemming profiteren hiervan mee.

Voor de fiets worden veilige en comfortabele voorzieningen aangelegd welke het station, met zijn fietsenstallingen, en overige ontwikkelingen in de Spoorzone aansluiten op het fietsnetwerk van de stad. Aan de noordzijde wordt een éénrichtings fietspad aangebracht over de gehele lengte van de Stationslaan. Ter hoogte van het Speelhuisplein maken de fietsers gebruik van de parallelweg in twee richtingen. Tussen de Terheijdensweg en de aansluiting Terheijdenstraat is eveneens tweerichtingen fietsverkeer toegestaan. Deze sluit aan op het tweerichtingen fietspad aan de oostzijde van de Terheijdenstraat.

Over de gehele zuidzijde van de Stationslaan wordt een tweerichtingen fietspad aangebracht, de belangrijkste bestemmingen liggen dan ook aan deze zijde. Dit fietspad sluit weer aan op de tweerichtingen fietspaden langs de Belcrum oostzijde en de Terheijdensweg westzijde en op de overige aanwezige fietsroutes.

Zowel de onbewaakte fietsenstalling noordplein als de bewaakte stalling in de OVTC zijn direct ontsloten van het fietspad langs de Stationslaan.

Voetgangers

Binnen de OVTC is sprake van veel overstapbewegingen. Daarnaast zullen vanaf de OVTC veel eindbestemmingen te voet bereikt worden. In het gebied zijn dan ook meerdere doorgaande voetgangersrelaties aanwezig. Zo loopt de verbinding Belcrum-Centrum voor voetgangers via de OVTC. Op de Stationslaan krijgt de overstekende voetganger vanuit en naar Belcrum en Linie veel aandacht.

3.5 Stedenbouwkundig plan Stationskwartier Breda Noordwest

In opdracht van NS Poort heeft architectenbureau Claus en Kaan in 2010 voor het noordwestelijk deel (dat tot het onderhavige plangebied behoort) van het Stationskwartier een stedenbouwkundig plan ontwikkeld dat hierna wordt beschreven.

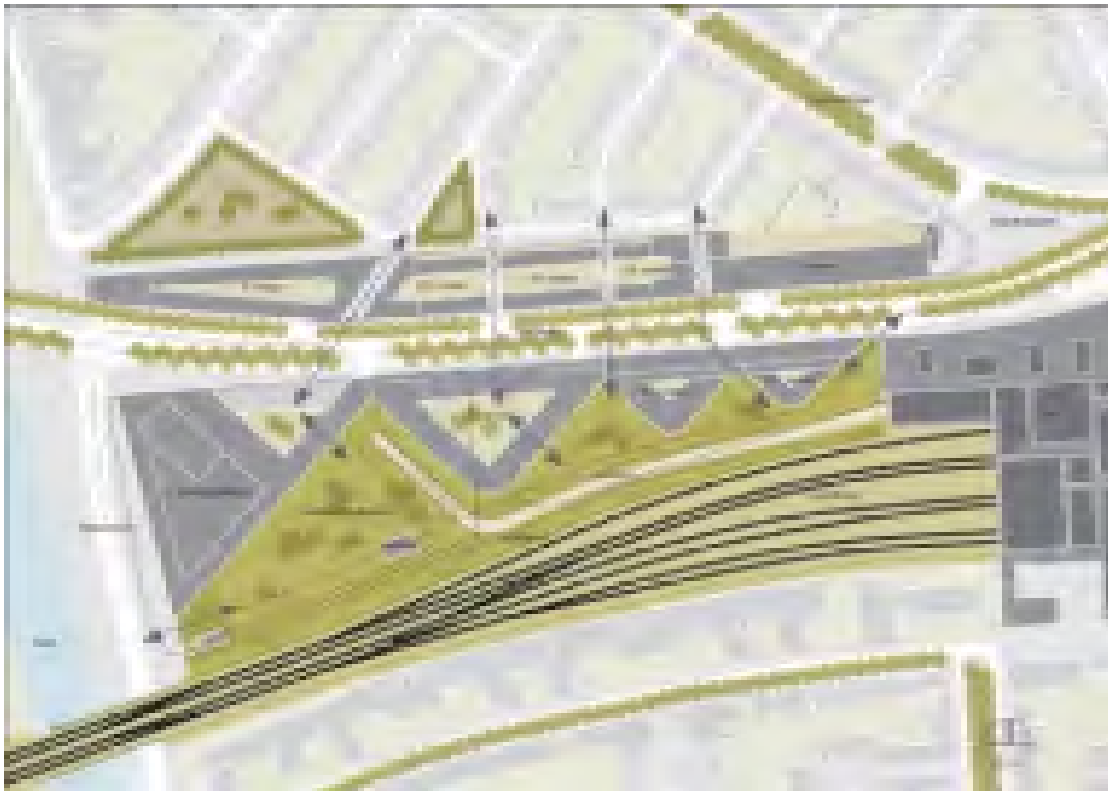
Het deelgebied Noordwest vormt een substantieel onderdeel van de nieuwe Stationslaan. Uitgangspunt is om een zo krachtig mogelijke uitdrukking aan het concept van deze laan te geven. Dat wil zeggen dat een samenhangend ruimtelijk beeld gecreëerd wordt door middel van het profiel, de bebouwing, de adressen, de vormgeving van de openbare ruimte etc. De nieuwe laan heeft één coherent, doorlopend en symmetrisch profiel; een levendige plint ingevuld door voorzieningen en ingangen tot het hoger gelegen programma; warme en vriendelijke façades naar Belcrum toe en stevigere volumes naar het spoor toe voor een grootstedelijke uitstraling. De noordrand van het deelgebied sluit in hoogte aan op de bestaande wijk Belcrum en de zuidrand van deze bouwvelden heeft al een hoogstedelijk karakter.

Voor het stationskwartier is in de buitenruimtevisie het concept van het spoorlandschap geïntroduceerd. Het concept houdt in dat alle te ontwikkelen gebieden langs het spoortracé één specifieke uitstraling en karakter zullen krijgen. Zo wordt de treinreiziger straks verwelkomd door één landschap waarin gebouwen met allure geplaatst zijn: het nieuwe Stationsgebied van Breda. Het coulissenlandschap is hét deel van het spoorlandschap dat bij het plangebied hoort. Hier rijdt de trein straks door het beschreven landschap waarin de gebouwen zodanig zijn geplaatst dat het effect van een grote coulisse ontstaat.

Om achterkanten langs het spoor te voorkomen staan alleen de punten (en geen wanden) van de gebouwen richting het spoortracé. Zowel vanuit de trein als vanaf het perron gezien openen de gebouwen zich en presenteren zij zich aan hun omgeving. Het coulissenlandschap wordt zo een sturend element in het ontwerp van de bebouwing.

Stationslaan

Binnen de context van de stad Breda positioneert de Stationslaan zich als een nieuwe, belangrijke ontsluitingsroute naar het OV-Terminalcomplex en de binnenstad. Verder maakt zij deel uit van het groene netwerk van parken, lanen en pleinen. De beoogde uitstraling is die van een levendige stedelijke boulevard zoals beschreven in de Buitenruimtevisie. Om de Stationslaan als ruggengraat in de ontwikkeling van Via Breda zo krachtig mogelijk vorm te geven, wordt haar profiel in het plangebied Noordwest zo symmetrisch mogelijk opgebouwd. De wandvorming wordt door de bouwblokken zo consequent mogelijk uitgevoerd om voor de grootst mogelijke continuïteit te zorgen. Langs de Stationslaan ligt een aantal beeldbepalende gebouwen waaronder het OV-Terminalcomplex en – aan de overkant van de Mark – mogelijk het toekomstige ‘stedelijke podium’. Om voor een goede stedenbouwkundige massa te zorgen die de basis uitmaakt van deze accenten, is gekozen om binnen een bepaalde stedenbouwkundige envelop te blijven. Binnen deze envelop met een maximale hoogte van 32m (zonder inzet van de ontheffingsmogelijkheid) ten zuiden van de Stationslaan, wordt met grote volumes gewerkt om het deelgebied Noordwest de gewenste stedelijke uitstraling te geven. Aan de zijde van de Mark (bouwveld F) mag zelfs incidenteel een hoogte van 70m bereikt worden om voor een stedenbouwkundig accent te zorgen. De bouwvelden ten noorden van de Stationslaan sluiten in hoogte aan op de bestaande wijk Belcrum en gaan over van een hoogte van 11m aan de Kievitstraat naar maximaal 16m aan de Stationslaan, waar deze laatste hoogte zo veel mogelijk wordt voorzien. Alleen de grondgebonden woningen mogen een verdieping lager zijn als zij door hogere hoekgebouwen ‘ingekaderd’ worden. Om een coherent profiel te bereiken zijn de zuidelijke bouwvelden aan de Stationslaan ook 16m hoog. Omwille van een geleidelijke overgang zijn hier enkele uitzonderingen toegestaan. Aan de kant van het spoor kunnen de gebouwen tot 32m hoog worden (en 70m in bouwveld F, zie figuur), waarbij de programmatische eenheden in de volumes afleesbaar zijn. Dit is ook het gewenste beeld in verband met een grootstedelijke uitstraling naar het OV-Terminalcomplex en de binnenstad. Vanuit de toekomstige Stationslaan zijn beide schalen te voelen: men wandelt over een levendige groene boulevard met zowel grondgebonden woningen als appartementengebouwen en kantoren met commerciële voorzieningen in de plint en men ziet daarbij de hogere gebouwen in de tweede rij verschijnen.



Figuur Stedenbouwkundig plan Noordwest

Doorkijkjes naar de binnenhoven en het coulissenlandschap en stegen naar de bestaande wijk Belcrum zorgen voor de beleving van het hele gebied.

De plinten aan de Stationslaan zijn om een goede aansluiting met de publieke ruimte te krijgen, in principe standaard 4,50 m hoog, ter plaatse van het gerechtsgebouw 6 m hoog en daarnaast zeer open en transparant. Zij faciliteren vooral commercieel programma en de entrees voor de kantoren en de woningen. Ook wordt aan een grote poort in het kantoorblok gedacht die het zicht vrijgeeft op een binnenhof met wederom entrees. Het hof is direct via een gemakkelijke trap toegankelijk. De inritten naar de parkeergarages en eventuele interne laad- en losvoorzieningen worden zo onopvallend mogelijk ingepast. Lange blinde stukken in de plint van de Stationslaan zijn niet toegestaan. Een uitzondering vormt bouwveld F. Hier is een andere benadering van de plint, in verband met het specifieke programma van het gerechtsgebouw (zie hierna onder Programma) incidenteel toegestaan.

Bouvvelden Noord

De noordrand van de noordelijke bouvvelden sluit in hoogte aan op de bestaande wijk Belcrum. De zuidrand van deze bouvvelden heeft al een hoogstedelijk karakter. De korrel is, in tegenstelling tot de bouwblokken gelegen langs het spoor, fijnmaziger van opzet in reactie op de bebouwing van Belcrum zonder haar hoogstedelijke karakter te verliezen. De woningen zijn deels grondgebonden, deels gestapeld. Aan de Belcrumzijde sluiten zij in hoogte aan op de bestaande wijk met een hoogte van 11m. Alleen aan het Touwterrein (noordwesthoek) bevinden zich woningen/appartementen met een hoogte tot 20m. Aan de Stationslaan zijn de woningen zo veel mogelijk tot 16m hoog (met uitzondering van bouwveld A = 20m). De wandvorming van de Stationslaan wordt gewaarborgd door alleen stegen met een smal profiel tussen de bouvvelden toe te laten. Zo wordt tegelijkertijd de transparantie vanuit de bestaande wijk naar het nieuwe Stationskwartier toe bewerkstelligd. De gebouwen kenmerken zich door kleinere volumes met een sobere maar rijke detaillering, speelse reliëfs in de gevels, warme steenachtige materialen en rustige en harmonieuze kleuren.

In de noordelijke bouvvelden bevinden zich twee stedenbouwkundige accenten. Het hoekgebouw aan de Mark wordt 20m hoog en heeft uitzicht op het nieuwe 'stedelijke podium' aan de Markoever. Het hoekgebouw aan het Speelhuisplein verbindt de bestaande strook woongebouwen met de nieuwe ontwikkeling en staat tegenover het nieuwe OV-Terminalcomplex. Het gebouw heeft een maximale hoogte van 16m en verdient speciale aandacht bij de aansluiting aan het bestaande woongebouw. Beide gebouwen worden door accenten verbijzonderd om duidelijke begin- en eindsituaties van de bouvvelden te definiëren. Dit kan door bijzonder materiaal zoals natuursteen, bijzondere baksteenverbanden of –kleuren of uitgesproken hoekramen toe te passen.

Schaduwwerking

Omdat de noordelijke bouvvelden direct grenzen aan de woonpercelen en openbare ruimten van de wijk Belcrum zijn bezonningsdiagrammen opgesteld om te bezien in hoeverre de voorgestelde bebouwing uit ruimtelijk oogpunt aanvaardbaar is. Hierbij is rekening gehouden met de bouwvlakken zoals opgenomen in het onderhavige bestemmingsplan (in grote lijnen afgestemd op het stedenbouwkundig plan inclusief de ontheffingsmogelijkheid van 10%). De bezonningsdiagrammen zijn opgenomen in bijlage 3.

Bebouwing roept onvermijdelijk schaduw op. In stedelijk gebied, waar per definitie de bebouwing dicht op elkaar staat en waar ook hoge bebouwing aanwezig is, is het daarom onontkoombaar dat er schaduw op naburige percelen geworpen wordt.

Bij de beoordeling van schaduw op percelen is het daarom niet de vraag óf er schaduw is, maar of die schaduwwerking onevenredige hinder veroorzaakt. Is er sprake van een onevenredige aantasting van de gebruiksmogelijkheden van het perceel en de daarop gerealiseerde bebouwing?

Er is geen norm waaraan de invloed van nieuwe bebouwing getoetst kan worden. Wel is het de afgelopen jaren een goed gebruik geworden dat dit aspect bij de beoordeling van bouwprojecten betrokken wordt en dat bij de besluitvorming hierover een gemotiveerd standpunt wordt ingenomen.

Verder moet worden opgemerkt dat de schaduwwerking afhankelijk is van het seizoen en de daarbij horende zonnestand. In de winterperiode is er een lage zonnestand en grote schaduwvlakken, in de zomer zijn de schaduwvlakken kleiner. In de winterperiode is er bovendien niet altijd sprake van direct zonlicht, maar van diffuus licht.

In bijlage 3 zijn voor drie maatgevende momenten bezonningsdiagrammen opgenomen. Het diagram voor 21 juni geeft de situatie 'hoogzomer' aan; de schaduwvlakken zijn op dit tijdstip het kleinst. Het diagram 21 maart (welke tevens geldt voor 21 september) geeft de periode aan waarin mensen de tuin weer gaan benutten. Het diagram voor 21 december toont het moment met de meeste schaduw.

Verder kan uit de bezonningsdiagrammen worden opgemaakt dat de invloed van de 'doorgangen' tussen de Stationslaan – Kievitstraat verwaarloosbaar is op de schaduwwerking van de bebouwing.

De invloed van de bebouwing op de woningen van Belcrum.

Het diagram van 21 maart geeft aan dat de schaduw op 12.00 uur tot aan de gevel van de woningen van de Kievitstraat reikt. Dit betekent dat er niet of nauwelijks sprake is van hinder; de schaduw valt immers in de voortuin. Naar mate het jaar verstrijkt wordt de situatie beter.

In de periode tussen 21 september en 21 maart valt er schaduw op de gevel. Hoewel dit een achteruitgang ten opzichte van de huidige situatie is, zijn er argumenten om dit toch aanvaardbaar te achten. Allereerst is er in de winterperiode niet altijd sprake van direct zonlicht, maar veelal van diffuus licht. Tevens is de voorgestelde bebouwing niet ongebruikelijk in een stedelijk gebied: aan weerszijden van de weg staan grondgebonden woningen. Ook moet de feitelijke situatie niet verward worden met de juridische situatie. Momenteel geldt voor de betreffende gronden geen bestemmingsplan, maar is de Bouwverordening van kracht. Op grond hiervan zou eveneens bebouwing mogen worden gerealiseerd. Hoewel deze bebouwing iets verder van de bestaande woningen verwijderd dient te worden, mag de maximale hoogte weer wat groter zijn. Het netto-resultaat is vergelijkbaar met de schaduwwerking van de voorgestelde bebouwing. Ten slotte kan gesteld worden dat de nieuwe bebouwing bedoeld is om de bestaande woningen in de Belcrum af te schermen van het verkeergeluid van de nieuwe Stationslaan.

Voor de woningen in het blok Kievitstraat – Speelhuislaan geldt grosso modo het zelfde als hier boven is gesteld. Een uitzondering moet gemaakt worden voor de bestaande woningen welke direct grenzen aan de nieuwe bebouwing. Hier valt de schaduw in de achtertuin en op de achtergevel. Enkel in de hoogzomerperiode is er geen schaduw door de nieuwe bebouwing. Het voorkomen van schaduwwerking kan op deze twee specifieke locaties uitsluitend door het verlagen van de bouwhoogte. Dit is echter om stedenbouwkundige redenen niet wenselijk.

Door de nieuwe bebouwing wordt eveneens schaduw geworpen op de speelplek op het Tauw-terrein. Ook hier geldt dat de meeste schaduw in de winterperiode wordt geworpen. Dit is het moment dat het gebruik van dit terrein het minst intensief is. Bovendien behoeft de speelvreugde niet te lijden onder het ontbreken van direct zonlicht. In de periode maart – september (als de weersomstandigheden het ook weer toelaten dat er intensief buiten gespeeld wordt) is er geen schaduw meer door de nieuwe bebouwing.

Conclusie

Geconcludeerd mag worden dat de voorgestelde maximale bouwhoogten, inclusief de zogenoemde 10% ontheffingsbevoegdheid, niet tot onevenredige aantasting van de gebruiksmogelijkheden van de percelen en bebouwing aan de Kievitstraat e.o. leidt.

Bouvvelden Zuid

De zuidelijke bouvvelden zijn gelegen langs de Stationslaan, het meer 'zakelijke' deel van Stationskwartier Noordwest, met ingangen naar commerciële functies, appartementen en kantoren. Poorten en nauwe openingen, die de binnenhoven en het coulissenlandschap zichtbaar maken, zijn noodzakelijk om voor transparantie richting het spoor te zorgen zonder de wandvorming voor de Stationslaan te onderbreken. Vanaf de spoorkant gezien zijn de gebouwen geplaatst in het coulissenlandschap; zij zijn het visitekaartje en tegelijkertijd de entree van de stad. De gebouwen in de zone tussen Stationslaan en spoor laten ruimte voor meer variatie in het materiaalgebruik en de uitvoering van de gevels om de dynamiek van het Stationskwartier te benadrukken. In dit gedeelte is ook het gerechtsgebouw gepland.

Het gerechtsgebouw is gelegen aan de Stationslaan en maakt onderdeel uit van het coulisselandschap. Tevens is het gerechtsgebouw gelegen aan een bijzondere plek aan de Mark en een belangrijke verbinding tussen de binnenstad en gebied Via Breda (Belcrumweg).

Het gerechtsgebouw vormt aan deze zijde een stedelijk front naar de gewenste verbijzonderde ruimte langs de Mark (hoogstedelijke ontmoetingsruimte, structuurvisie Spoorzone 2025) en is gelegen op een knoop waar de Belcrumweg en Stationslaan bij elkaar komen.

Om de potenties van deze plek maximaal te benutten en uiting te geven aan de bijzondere functie die het gerechtsgebouw inluidt is er voor gekozen om ruimtelijk daar op aan te haken. Dit betekent dat er geopteerd wordt om dit stedelijke knooppunt extra te benadrukken, door meer verbijzonderingen op deze plek toe te staan. Zo wordt het mogelijk gemaakt om ter plaatse van de Stationslaan boven de plint van 6 m gebouwdelen uit te laten kragen zodat de markering van het knooppunt manifest gemaakt kan worden maar ook dat het gebouw, aan deze zijde meer zeggingskracht krijgt in haar plastic (beeldkwaliteitplan).

Derhalve is er ook voor gekozen om op maaiveldniveau meer mogelijkheden te bieden om te kunnen spelen met de voorgevelrooilijn zonder het effect van de totale wandwerking van de Stationslaan te onderbreken. In combinatie met de aanhaking van de Stationslaan op de OV baan kan er maximaal transparantie gegeven worden op het daarachterliggende coulisselandschap.

Het bestemmingsplan Stationskwartier 2007 opteerde reeds voor een hoogbouwaccent aan de zijde van de Mark, daarbij refererend aan de mogelijkheid om in combinatie met de CSM torens dit punt op het niveau van de stad te duiden of te voorzien in een accent op het knooppunt met de Stationslaan. Met het vaststellen van het stedenbouwkundig plan (Claus en Kaan, 2010) en het verdwijnen van de CSM torens wordt er geopteerd voor het maken van een hoogbouwaccent aan de zijde van de Stationslaan. Om dit accent mee te laten bewegen in de ontwerpuitgangspunten van het stedenbouwkundig plan is één van de mogelijkheden om het accent anders te positioneren dan parallel aan de Belcrumweg of Stationslaan. De ligging van de hoogtescheidingslijn ten behoeve van het hoogteaccent, in het bestemmingsplan Stationskwartier 2007 gaf daarvoor te weinig mogelijkheden.

Daarnaast heeft de Rijks Gebouwen Dienst (RGD) verzocht de maximale metrage bvo per vloer te verhogen van 1000m² naar 1500m²

Programma

Het totale programma voor het Stationskwartier, bestaande uit het OV- Terminal complex, Stationskwartier Noordwest en de Hoven, beslaat circa 190.000 m² bruto vloeroppervlak (bvo). De parkeervoorzieningen zijn hierin nog niet meegenomen (ca. 50.000 m² bvo).

De noordelijke strook van het voormalig emplacement grenst aan de woonwijk Belcrum. Deze zone zal een woonkarakter krijgen. De woningen die hier komen (maximaal 230 woningen) onderscheiden zich door bijzondere woonconcepten en design. Naast de woningen wordt een klein deel ingevuld door voorzieningen (maximaal 1.000 m² bvo, maximaal 400 m² bvo per eenheid).

In het zuidelijke deel van het plangebied komt een combinatie van wonen en werken. Het zal zich voornamelijk kenmerken als kantorenlocatie (maximaal 53.600 m² bvo kantoorruimte) met ruimte voor maximaal 155 woningen. In de plint van de Stationslaan zullen de voorzieningen een plaats krijgen (max. 1.200 m² bvo voorzieningen). Deze mix zorgt ervoor dat het gebied ook in de avonduren een levendig karakter heeft.

Onderdeel van het programma in dit zuidelijke deel is de nieuwe locatie van het gerechtsgebouw (ca. 35.000 m² bvo). De omgeving is hierdoor bijzonder aantrekkelijk voor juridisch gerelateerde dienstverlening en bedrijven.

Woningen

Het woningbouwprogramma in het Stationskwartier is grotendeels ingevuld met appartementen. In het gebied (stationskwartier noordwest) worden deze appartementen aangevuld met een aantal grondgebonden woningen. Het plangebied omvat appartementen van diverse afmetingen en stedelijke eengezinswoningen van tenminste 3 bouwlagen hoog. Ruim de helft van de appartementen en alle grondgebonden woningen bevinden zich aan de noordzijde van het plangebied, gelegen tussen de Stationslaan en de bestaande wijk Belcrum. Aan de zuidzijde van de Stationslaan direct gelegen naast het OV-Terminalcomplex bevinden zich de overige appartementen, grondgebonden woningen komen in dit deel niet voor.

De ligging van de woningen, nabij het internationaal georiënteerde OVTC en dicht bij de Bredase binnenstad, maakt Stationskwartier Noordwest een interessante locatie voor (startende) één- en tweepersoonshuishoudens om te wonen. De toevoeging van de grondgebonden woningen maakt dat deze locatie ook aantrekkelijk is voor (jonge) gezinnen. De variëteit van woningtypen en de verscheidenheid in oppervlakten zorgt ervoor dat mensen van verschillende leeftijden zich hier thuis zullen voelen.

Kantoren

Het Stationskwartier biedt, door de treinverbinding van Breda met Europa, een interessante plaats voor (euregionaal georiënteerde) bedrijven om zich te vestigen. De locatie biedt een hoogwaardig vestigingsmilieu met sfeervolle openbare ruimte, wonen en voorzieningen. Het is de ambitie om een omgeving te creëren die aantrekkelijk is voor bedrijven aan de bovenkant van de markt. Dit betekent dat een deel van de vestigers van buiten de regio Breda zal komen. Voor het overige deel (voornamelijk het middensegment) is het stationskwartier aantrekkelijk voor lokale verplaatsingen. Dit betreft zakelijke dienstverlening (advocatuur, accountants en overige zakelijke dienstverleners), overheid en overige non-profit organisaties, banken en verzekeraars.

De kantoren worden gesitueerd in de zone tussen het spoor en de Stationslaan. Van dit kantorenprogramma is ca. 35.000 m² bvo gereserveerd ten behoeve van de ontwikkeling van een gerechtsgebouw door de Rijksgebouwendienst. Voor de overige kantoren is nog geen gebruiker bekend. Om flexibel in te kunnen spelen op vragen vanuit de markt en de verhuurbaarheid te maximaliseren is het programma ruimtelijk zo vertaald dat het in afzonderlijke delen in de markt kan worden gezet. Het kantorenprogramma is om die reden zodanig opgezet dat het ontwikkeld kan worden in drie afzonderlijke delen.

Voorzieningen

In het plangebied is tevens een beperkte hoeveelheid voorzieningen (maximaal 2.200 m² bvo) gepland. Deze voorzieningen concentreren zich langs de Stationslaan, bij voorkeur op de hoek van de Belcrumweg en rond het OVTC en het Speelhuisplein. Door het concentreren van deze voorzieningen aan de uiteinden wordt daadwerkelijk een 'loop' en daarmee levendigheid gecreëerd. Voor de gebruikers aan de zuidzijde van de Stationslaan bestaat de mogelijkheid om commercialiteit op plintniveau te realiseren.

Voor de invulling van de functies zijn nog geen gebruikers bekend. Wel zullen er hoogstwaarschijnlijk kleine units komen (maximaal 400 m² per unit). Qua invulling kan gedacht worden aan kleinschalige retailfuncties, zakelijke dienstverlening en horecafuncties. Hiermee wordt de dynamiek en levendigheid van het gebied verstevigd. Met name horecafuncties dragen bij aan de levendigheid van het gebied gedurende de hele dag.

3.6 Consequenties voor het onderhavige bestemmingsplan

Omdat in het onderhavige bestemmingsplan de Stationslaan tussen de Belcrumweg en de Doornboslaan als zodanig is bestemd, wordt een goede verkeersafwikkeling ten gevolge van het gehele Stationskwartier gewaarborgd. Door het opnemen van de parkeernormen in de planregels wordt bovendien verzekerd dat er voldoende parkeervoorzieningen voor zowel fietsen als auto's, worden gerealiseerd.

Het ten noorden van de Stationslaan gelegen bouwdeel is (voor een groot deel) met het bestemmingsplan Stationskwartier uit 2007 niet van kracht geworden. Met het stedenbouwkundig plan is aangetoond dat voldoende rekening wordt gehouden met de overgang tussen de Stationslaan en de wijk Belcrum. Door de stegen tussen de bebouwing aan de Stationslaan wordt aangesloten op de structuur van de wijk Belcrum en wordt transparantie vanaf de Stationslaan bereikt. Door het binnen de verkeersbestemming opnemen van de stegen, is het niet mogelijk dat er alsnog één langgerekte bebouwingswand aan de noordzijde van de Stationslaan ontstaat. In het bestemmingsplan Stationskwartier uit 2007 was aan de oostzijde van dit bouwdeel eveneens een 'verbinding' opgenomen. In het stedenbouwkundig plan uit 2010 is deze verbinding niet langer opgenomen. In het onderhavige bestemmingsplan is deze verbinding daarom eveneens niet opgenomen. Om een goede woonsituatie in Belcrum te waarborgen wordt er voor dit bouwdeel niet één zelfde bouwhoogte opgenomen in het bestemmingsplan, maar wordt aan de zijde van het Belcrum een lagere maximale bouwhoogte opgenomen, welke aansluit bij de bestaande woonbebouwing. Door middel van bezonningsdiagrammen is voorts aangetoond dat er weliswaar sprake is van schaduwwerking naar het Belcrum, maar dat dit acceptabel wordt geacht.

Voor het plandeel aan de zuidzijde van de Stationslaan geldt dat dit deel reeds grotendeels mogelijk is op grond van het vigerende bestemmingsplan Stationskwartier uit 2007. Het stedenbouwkundig plan is immers uitgewerkt met inachtneming van dit bestemmingsplan. Er zijn echter wel enkele uitzonderingen. Gebleken is dat het wenselijk is om de aansluiting van het OV-tracé op de Stationslaan te verleggen richting het westen. Bovendien is het bij de uitwerking van de plannen voor het gerechtsgebouw wenselijk gebleken om het hoogteaccent van 70m aan de oostzijde anders te positioneren en om enkele uitzonderingen op de regels uit het bestemmingsplan Stationskwartier uit 2007 voor dit bouwdeel op te nemen.

Geconcludeerd kan worden dat, indien de functionele en ruimtelijke uitgangspunten middels de verbeelding en de regels worden verankerd, er met dit bestemmingsplan sprake is van een goede ruimtelijke ordening.