

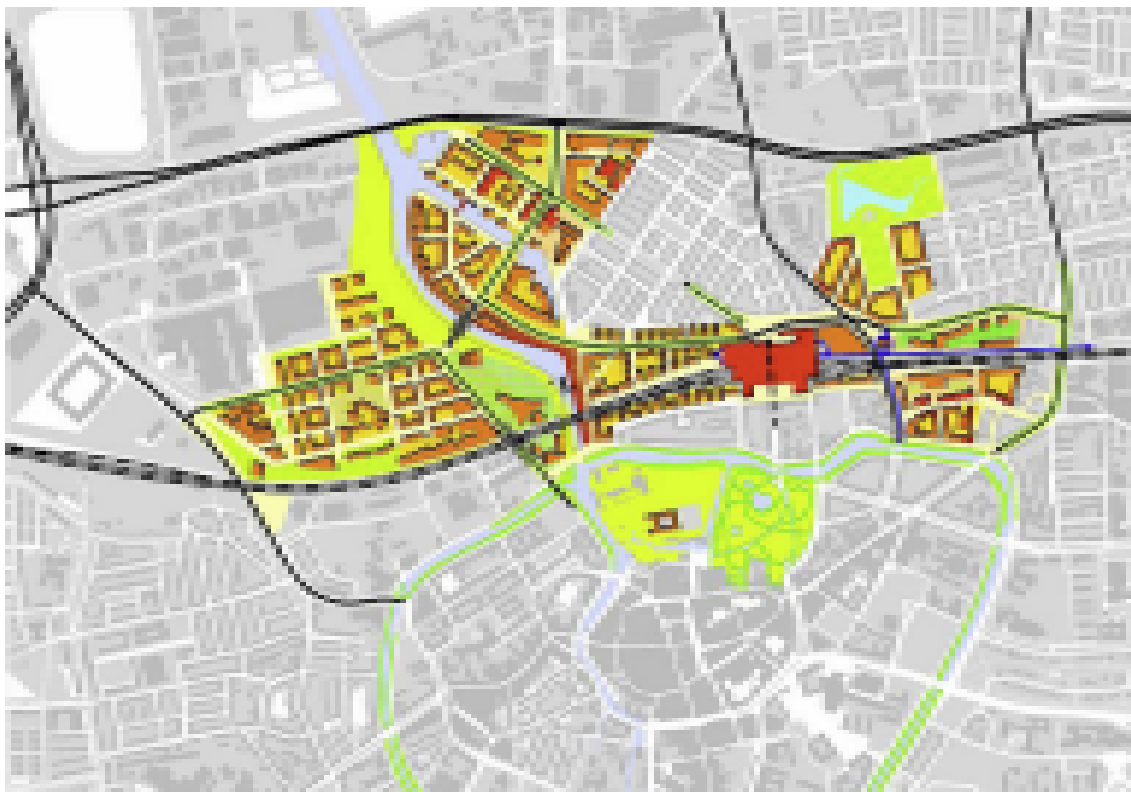
## HOOFDSTUK 2 Planontwikkeling Stationskwartier

### 2.1 Inleiding

In dit hoofdstuk is een overzicht gegeven van de planvorming voor het Stationskwartier dat geleid heeft tot de vaststelling van het bestemmingsplan Stationskwartier in 2007. Hoewel het onderhavige bestemmingsplan OVTC slechts betrekking heeft op een onderdeel van het Stationskwartier (het OV-terminalcomplex) is het voor een goede beeldvorming noodzakelijk om de planvorming van het Stationskwartier tot nu toe te schetsen.

### 2.2 Positionering plangebied

Het Stationskwartier maakt deel uit van het grotere ontwikkelingsgebied Spoorzone. Voor dit gebied is de "Structuurvisie Via Breda Spoorzone 2025" vastgesteld (Gemeente Breda, 2005). Met deze structuurvisie 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.



Via Breda

In Via Breda (de Spoorzone) bevinden zich zes ontwikkelingsgebieden: Stationskwartier, Havenkwartier, Zoete inval, Markoevers, Drie Hoefijzers en Liniepark. Binnen het plangebied van Via Breda zijn ook de bestaande woongebieden Belcrum en Spoorbuurt gelegen, de wijk de Linie grenst direct aan de Spoorzone. De integrale ontwikkeling van de Spoorzone vindt plaats binnen een duidelijk herkenbare hoofdopzet. De ruimtelijke structuur wordt gevormd door de duurzame dragers (water, lanen, parken en pleinen) binnen het gebied. Deze leggen de verbindingen en zorgen voor samenhang tussen de deelgebieden onderling en de stad als geheel. Levendigheid, dynamiek en creativiteit ontstaan in multifunctionele gebieden waar ontmoetingen plaatsvinden. Hiermee zal de ook de bestaande woonfunctie in Belcrum, Spoorbuurt en Linie een kwalitatieve impuls krijgen.

De te ontwikkelen gebieden worden, op een aantal strategische aangekochte grondstukken na, geheel door externe partijen ontwikkeld. De uitwerking van de openbare ruimte wordt voor een groot deel door de gemeente zelf gedaan. Samen vormen zij de basis waarop de lange termijn de ontwikkelingen gestuurd worden.

De hoofdopzet geeft de intentie op het schaalniveau van Via Breda weer maar heeft onvoldoende uitwerkingsniveau om kwalitatieve continuïteit te waarborgen. Volgend op de structuurvisie zijn diverse gebieden verder ontwikkeld, waaronder het Stationskwartier, of zijn nog in studie. Aan de openbare ruimte is inmiddels een nadere detaillering gegeven in de Buitenruimtevisie uit 2009.

### **Nieuw Sleutel project, ruimtelijke uitwerking**

Eén van de gebieden waarvoor als eerste een ontwikkelkader is geschetst betreft het Stationskwartier als Nieuw Sleutel Project (6 projecten in Nederland rondom de stations van de Hogesnelheidslijn). Het OV-Terminalcomplex van Breda maakt deel uit van dit Nieuw Sleutel Project. In het Masterplan Centraal Breda 2003 zijn de eerste aanzetten gedaan voor de ontwikkeling van dit gebied. Door Atelier PRO is een voorlopig stedenbouwkundig ontwerp bedacht. Uit dit ontwerp is de positionering van de openbare ruimte duidelijk afleesbaar.



*Masterplan Centraal Breda*

De onderliggende waarden van dit plan hebben nooit ter discussie gestaan. Deze waarden bestaan onder andere uit de aanhaking en uitwerking van de Stationslaan in het totaal, de benadering van het OV-Terminalcomplex als knooppunt in het totaal en derhalve ook van een voorkant aan de noordzijde en het maken van een nieuw deel van de stad. Op uitwerkingsniveau zijn echter diverse bedenkingen geuit. Met name de economische uitvoerbaarheid van de horizontale functiescheiding, woonblokken op kantoren, stuitte op bezwaar. Eveneens de wijze waarop de tweede lijnsbebouwing (spoorzijde) zou gaan functioneren, qua oriëntatie, ontsluiting en de wijze waarop de bus een positie zou krijgen in dit gebied. Daarnaast waren er bedenkingen op de interactie tussen de gebouwen, het spoor en de wijze waarop het publieke groen in het gebied zou gaan functioneren.

Dit plan gold echter wel als de onderlegger voor de prijsvraag die is uitgeschreven voor het OV-Terminalcomplex, die door architectenbureau K van Velsen b.v. is gewonnen, met "een gebouw voor de stad". Dit ontwerp heeft geleid tot een verandering c.q. nadere invulling ten opzichte van de kaders van de Structuurvisie Spoorzone 2025. Deze veranderingen hebben met name te maken met de ligging van de Stationslaan en daarmee de wijze waarop het Stationskwartier voor een deel aanhaakt op de wijk Belcrum. Daarnaast is het nieuwe stationsgebouw van dien aard, dat het zeer bepalend is voor de wijze waarop nadere invulling wordt gegeven aan de stedenbouwkundige invulling van het Stationskwartier. De aard en grootte van het OV-Terminalcomplex in relatie tot het masterplan Centraal Breda kwamen niet overeen. De keuze voor het OV-Terminalcomplex en de op uitwerkingsniveau geuite bedenkingen zijn daarmee belangrijke redenen voor de aanscherping van de onderliggende stedenbouwkundige waarden voor het Nieuw Sleutel project.

## 2.3 Ruimtelijke structuur plangebied

Het ontwerp voor het Stationskwartier is gebaseerd op een aantal belangrijke keuzes/besluiten:

- het streven naar een heldere hoofdstructuur die de ontwikkeling van het gebied in de komende decennia kan dragen;
- een zorgvuldige inbedding van nieuwe bebouwing in de omgeving;
- het realiseren van een gemengd programma van wonen – werken en voorzieningen in de bebouwing en van verkeersfuncties en verblijven in de openbare ruimte;
- het streven naar een eigen identiteit, ofwel een eigen gezicht van het Stationskwartier, waarin het OV-Terminalcomplex een belangrijke rol speelt.

De ruimtelijke identiteit van het Stationskwartier zal worden bepaald door het evenwicht tussen een consistent totaalbeeld en de verbeelding van stedelijke dynamiek, die bij de omgeving van een station hoort. Het stedenbouwkundig plan is opgebouwd aan de hand van een aantal eenduidige structuurdragers, die borg staan voor de ruimtelijke samenhang in het plangebied. De structuurdragers vormen een raamwerk, waarin deelgebieden met een eigen sfeer en identiteit gelegen zijn. Uitgangspunt is de samenhangende opbouw van de gebouwen. Dat wil niet zeggen dat de architectonische uitwerkingen van de individuele bebouwing binnen het Stationskwartier niet divers kan zijn.

De structuurdragers die het raamwerk van het plangebied vormen bestaan uit eenduidig vormgegeven openbare ruimte elementen. Dit zijn:

- De Stationslaan; een hoogwaardig ingerichte nieuwe laan met een continue bomenlaan en ruimte voor verblijven en verplaatsen.
- Het Spoorlandschap; een eveneens eenduidig ingerichte zone, met ruimte voor bussen en bestemmingsverkeer, maar als totaalsfeer die van een bijzondere stedelijke (semi-openbare, groene ) infrabundel met een eigen identiteit en kwaliteit.
- De Spoorstraat–Stationsweg; ingetogen, maar verzorgd ingerichte straten, die aansluiten op het 19e eeuwse karakter van de Spoorbuurt.

Naast deze drie langgerekte éénduidige oost-west dragers, laan, spoor en straat, zijn er drie belangrijke noord-zuid verbindingen, dit zijn:

- De Belcrumweg; toekomstige verbinding tussen Markoevers en de binnenstad.
- De verbinding gevormd door de Speelhuislaan met de Willemstraat, door de terminal met het Noord- en Zuidplein.
- De Terheijdensweg; verbinding van Belcrum en Doornbos-Linie en de binnenstad

Algemeen uitgangspunt voor het Stationskwartier is een gelaagde opbouw op basis van heldere principes, met verbijzonderingen in de hoogte. Op bewust gekozen plekken, gebaseerd op de structuurvisie VIA Breda en het nieuwe OV-Terminalcomplex worden hogere opbouwen, alsmede hoogbouwaccenten voorgesteld.

Het Stationskwartier is te verdelen in drie deelgebieden:

- A. de aansluiting op Belcrum;
- B. het Middengebied tussen Spoor en Stationslaan (b1) en de hoek Terheijdensweg (b2);
- C. de Spoorstraat (c1) en de Stationsweg (c2).



De drie kenmerkende deelgebieden kennen een overheersende oost-west richting. Elk deelgebied heeft een eigen geleding of opdeling in bouwblokken. Hiertoe zijn in noord-zuid richting een aantal (zicht)lijnen geprojecteerd. De te bebouwen zones worden hierdoor ruimtelijk aan elkaar en hun omgeving gerelateerd. De sterkste ruimtelijke en functionele relatie wordt natuurlijk gerealiseerd door het OV-Terminalcomplex. In dit gebouw worden de zones ten noorden en ten zuiden van het spoor op geraffineerde wijze verknoopt. Aan de oost- en westzijde van het Stationskwartier worden entrees van het gebied benadrukt door ruimtelijke accenten bijvoorbeeld in de vorm van bijzondere complexen.

## **2.4 Programma Stationskwartier**

Het programma van het Stationskwartier is opgebouwd uit een mix van stedelijke functies; wonen, werken en voorzieningen. Onder andere als gevolg van randvoorwaarden vanuit Externe Veiligheid (zie hoofdstuk 4) is de omvang van het totale programma gemaximeerd.

Bij het programma moet worden opgemerkt dat gebouwde parkeervoorzieningen hierin niet zijn opgenomen. Gezien de functies en de daarbij behorende parkeernormen, kan het bouwvolume voor gebouwde parkeervoorzieningen op ongeveer 50.000 m<sup>2</sup> worden ingeschat. Dit volume kan ook gedeeltelijk ondergronds worden gerealiseerd.

Hierbij moet nadrukkelijk in het oog worden gehouden dat het programma niet "tot op de meter nauwkeurig" is. Het geeft vooral een toelichting op de mix van functies en de verdeling hiervan over de verschillende deelgebieden. Er is een bepaalde functiemix als uitgangspunt voor de planontwikkeling aangehouden. Deze mix is tevens gebruikt om de berekeningen Externe Veiligheid mee uit te voeren. In het programma is er rekening mee gehouden dat het te realiseren bouwvolume in een deelgebied met het voortschrijden der jaren met andere functies kan worden gevuld.

## **2.5 Milieueffectrapportage (MER)**

De ontwikkeling van de Spoorzone –waar het Stationskwartier deel van uitmaakt- voorziet in de ontwikkeling van een gebied van ca. 160 ha. In dit gebied is ruimte voor de ontwikkeling van circa 5.000 woningen en ruim 400.000 m<sup>2</sup> bruto vloeroppervlak ten behoeve van werkfuncties en voorzieningen. Op grond van de Wet milieubeheer dient voor een project de procedure van de milieueffectrapportage (m.e.r.) te worden doorlopen indien deze activiteit betrekking heeft op een aaneengesloten gebied en 4.000 woningen of meer omvat binnen de bebouwde kom (zie het Besluit milieueffectrapportage, onderdeel C, activiteit 11 "Bouw van woningen"). Het doel van m.e.r. is, om in de besluitvorming het milieubelang - tussen alle andere belangen – een volwaardige rol te laten spelen. De procedure is wettelijk geregeld in de Wet milieubeheer en diverse uitvoeringsbesluiten. Met de m.e.r.-procedure worden de gevolgen voor het milieu van de beoogde transformatie van de Spoorzone in beeld gebracht en de burgers de gelegenheid geboden hierop hun reactie te geven. Gezien de lange planperiode van de Spoorzone (tot 2025) en de huidige stand van zaken met betrekking tot de stedenbouwkundige uitwerking van de verschillende ontwikkelingsgebieden is ervoor gekozen de m.e.r.-procedure uit te voeren op twee schaalniveaus. Namelijk op hoofdlijnen voor het gehele ontwikkelingsgebied (structuurniveau) en meer in detail voor de inrichting van onder andere het plangebied Stationskwartier (inrichtingsniveau). Middels deze tweedeling voorziet het MER in een beschouwing van de milieueffecten van de realisatie van de Spoorzone als geheel, alsmede in een beoordeling ten behoeve van de concrete bestemmingsplanuitwerkingen voor onder andere het deelgebied Stationskwartier. Het MER verkent tevens de bandbreedte van milieueffecten, waardoor het ook als basis kan dienen voor de planvorming van de overige ontwikkelingsgebieden, mits deze worden ontwikkeld conform de condities en uitgangspunten die aan het MER ten grondslag liggen. In het ontwerpproces van een stedenbouwkundig plan worden voortdurend keuzes gemaakt die consequenties hebben voor het milieu. Al deze onderwerpen in beeld brengen is niet mogelijk. In het MER is daarom vooral aandacht besteed aan de bepalende en richtinggevende keuzes ten aanzien van de milieuaspecten leef- en woonmilieu (bijvoorbeeld externe veiligheid, geluid, geur en luchtkwaliteit, bodem, water en natuur, verkeer en vervoer en landschap). De m.e.r. voor de ontwikkeling van de Spoorzone is gekoppeld aan de vaststelling van het bestemmingsplan Stationskwartier uit 2007. Het betreft een inrichtings-m.e.r. Aangezien deze twee producten heel veel met elkaar te maken hebben, zijn de procedures van het MER en het bestemmingsplan met elkaar verbonden.

### **Procedure**

De m.e.r.-procedure is gestart met de openbare bekendmaking van de Startnotitie MERSpoorzone op 2 februari 2005, waarna tot 3 maart de gelegenheid bestond voor inspraak. Op 31 maart is het Advies

voor richtlijnen voor het milieueffectrapport uitgebracht, opgesteld door de Commissie voor de milieueffectrapportage (Cie-m.e.r.). De definitieve richtlijnen zijn op 19 april 2005 vastgesteld. Hierbij is het advies van de Cie-m.e.r. integraal overgenomen. De procedure bestaat uit de volgende fasen.

#### Fase 1: Startnotitie

De Startnotitie m.e.r. Spoorzone Breda is in het najaar van 2004 opgesteld en op 2 februari 2005 ter goedkeuring voorgelegd aan het college van B&W die door de gemeenteraad inzake dit besluit gemandateerd is op te treden als bevoegd gezag.

#### Fase 2: Richtlijnen

Als onderdeel van de inspraakprocedure is de Startnotitie ook voorgelegd aan de Cie-m.e.r. Deze heeft mede op basis van de binnengekomen inspraakreacties haar advies voor de richtlijnen opgesteld die sterk bepalend zijn voor de inhoud van het MER. Dit advies is overgenomen door de gemeente Breda en heeft daarmee het kader gevormd voor het MER.

#### Fase 3: uitwerking MER

In de periode tot oktober 2005 is het MER Spoorzone uitgewerkt. Een en ander in lijn met de richtlijnen. Dit betekent dat het MER Spoorzone een uitwerking kent op twee niveaus; het structuurniveau (gehele Spoorzone) en het inrichtingsniveau (onder andere deelgebied Stationskwartier). Daarbij is gekozen voor alternatieven die de bandbreedte van onzekerheid verkennen, die gekoppeld is aan een langjarige realisatietermijn.

Middels een aantal varianten zijn de effecten van een aantal concrete alternatieve inrichtingvoorstellen onderzocht. Voor gedetailleerdere informatie over de verschillende alternatieven en varianten wordt verwezen naar het MER Spoorzone, opgesteld door Royal Haskoning d.d. oktober 2005(kenmerk 9P9739.A0).

#### Fase 4: vaststellen MER

Het college van B&W heeft op 11 oktober 2005 besloten het MER Spoorzone aan de gemeenteraad van Breda aan te bieden, die op 10 november 2005 het MER Spoorzone heeft aanvaard. Aansluitend is gestart met de inspraakprocedure die liep van 17 november tot en met 28 december 2005. Aansluitend op deze inspraakprocedure is de commissie voor de m.e.r. in de gelegenheid gesteld om een zogenoemd toetsingsadvies uit te brengen over het MER Spoorzone. Ten behoeve van haar toetsingsadvies maakt de commissie onder meer gebruik van de binnengekomen zienswijzen van insprekers en het advies van de wettelijke adviseurs. Op 23 januari 2006 heeft de Commissie voor de m.e.r. een positief toetsingsadvies over de MER Spoorzone gegeven.

## **2.6 Bestemmingsplan Stationskwartier**

Het bestemmingsplan Stationskwartier en het daarbij behorende beeldkwaliteitplan zijn door de gemeenteraad in 2007 vastgesteld. In deze stukken zijn de basisingrediënten vastgelegd zodat de ontwikkelende partijen binnen deze kaders hun plannen verder kunnen brengen. In het bestemmingsplan zijn die zaken vastgelegd die ruimtelijke relevant zijn voor het plangebied. In het bestemmingsplan is door middel van een boxenmodel een koppeling gelegd tussen functies, ligging en hoogten. Daarnaast legt het bestemmingsplan essentiële zaken vast zoals rooilijnen of maakt specifieke zaken mogelijk zoals accenten. Het beeldkwaliteitplan heeft als doel een beleefbaar samenhangend beeld neer te zetten. Niet door letterlijk architectuurvormen voor te schrijven maar de daarachter liggende waarden. Het beeldkwaliteitplan brengt op een aantal wijzen de samenhang in het Stationskwartier. Allereerst door voor alle plandelen baksteen als hoofdmateriaal voor te schrijven. Daarnaast geldt voor het gehele Stationskwartier dat de overgang tussen gebouw en openbaar gebied wordt vormgegeven door een plint in het gebouw. Deze plint is continue van aard en heeft een hoogte van standaard 4,5m (met een enkele uitzondering). Om eigenheid te geven aan dit nieuwe stadsdeel is plasticiteit als architectonisch motief beschreven. Dit laat onverlet dat er ingespeeld wordt op de aansluitingen met de bestaande buurten. De grote programma's concentreren zich langs het spoor. In aansluiting op de woonwijken, de Spoorbuurt en Belcrum, worden meer nuances ingebracht om een goede overgang te krijgen. Echter dit betekent niet dat deze delen een onderdeel gaan vormen van deze buurten.

## **2.7 Conclusie**

De planvorming voor de Spoorzone en als onderdeel daarvan het Stationskwartier is reeds jaren gaande. De planvorming is daarmee in de loop der jaren steeds verder verfijnd en onderbouwd en heeft in 2007 geresulteerd in het bestemmingsplan Stationskwartier. Zoals in hoofdstuk 1 reeds aangegeven is het bestemmingsplan op enkele onderdelen niet van kracht geworden, waardoor reparatie van het bestemmingsplan noodzakelijk is. Bovendien is de planvorming ook na 2007 verder gegaan. In het volgende hoofdstuk wordt nader ingegaan op het plangebied OVTC.