

## HOOFDSTUK 3 Doelstellingen van het bestemmingsplan

### 3.1 Inleiding

Het plangebied OVTC omvat de gehele geplande terminal zoals ook reeds was opgenomen in het bestemmingsplan Stationskwartier uit 2007. 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 het OVTC. 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, gebouwen met een tijdelijk gebruik en het huidige station. 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. 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 Stationslaan (dat een afzonderlijk traject doorloopt) beschreven.

#### Plangebied

De gezamenlijke plangebieden van het onderhavige bestemmingsplan OVTC en het bestemmingsplan Stationslaan worden globaal begrensd door de Belcrumweg in het westen, de Speelhuuslaan 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 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 westen 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 naar 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 Teteringsdijk, 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 het onderhavige plangebied 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 volkstuinjes 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 onderhavige plangebied OVTC en het plangebied Stationslaan heeft het bovenstaande geen directe consequenties.

## **3.4 Verkeer**

### **Verkeersplan Breda 2003**

In het Verkeersplan Breda uit 2003 is een duurzaam veilige wegcategorisering 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.

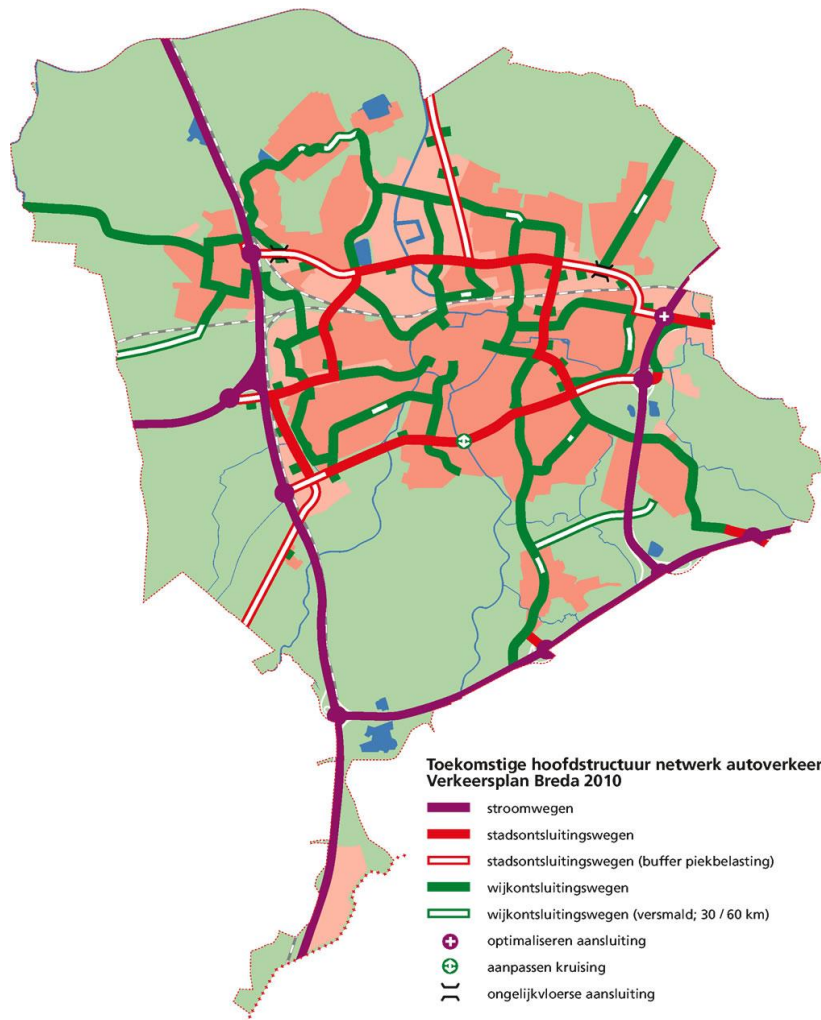
Voor het Spoorzonegebied staat opgenomen dat een nieuwe wijkontsluitingsweg wordt aangebracht tussen de Belcrumweg en de Terheijdenseweg met een mogelijkheid dat deze verder wordt doorgetrokken naar de Doornboslaan. Met de plannen voor ontwikkeling op Drie Hoefijzers Noord en

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.

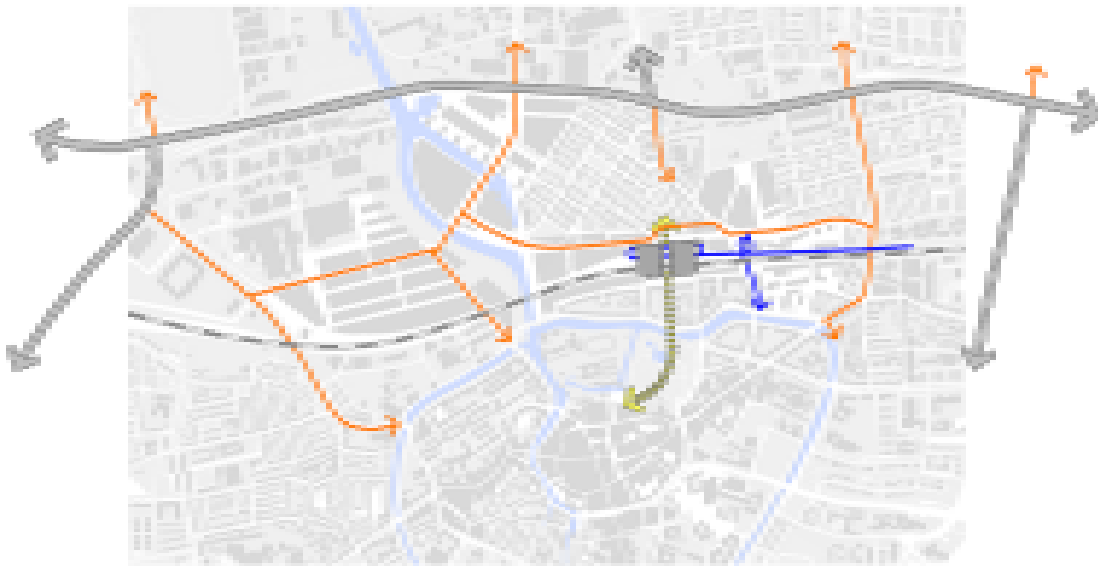
Fietsers krijgen een uitgebreid netwerk van fietspaden rondom de spoorzone welke aansluiten op het fietsnetwerk van Breda. In het station was nog sprake van een doorgaande fietsroute (gebruik makend van de 'oude' tunnel).

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 Sophiastraat. Ook was hier nog sprake van een buslus als verbinding tussen Terheijdenstraat en busperron.



### SMB/MER Spoorzone 2005

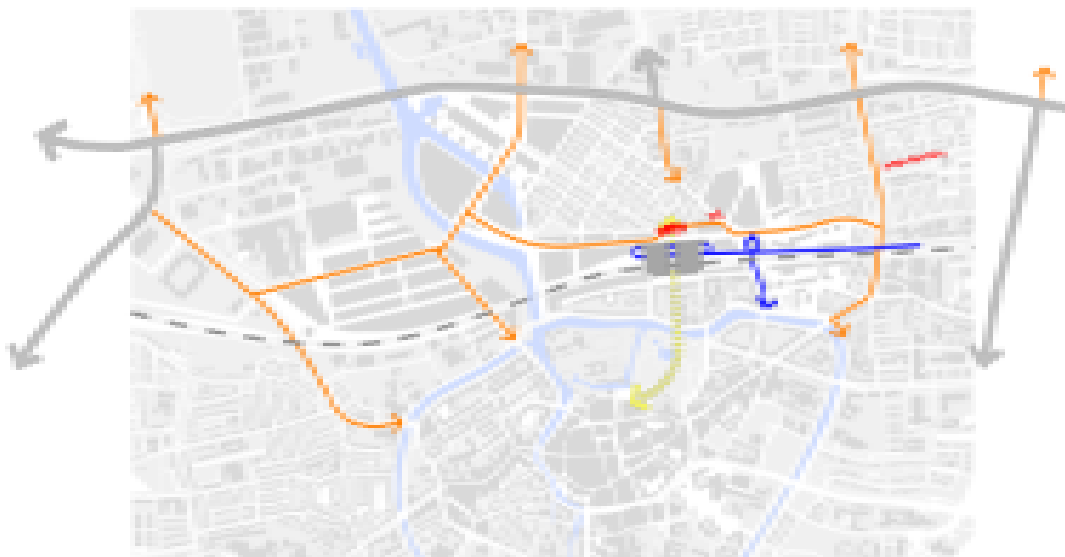
In de Structuurvisie Spoorzone 2025 is een voorkeursalternatief ontwikkeld als ontsluitingsstructuur voor het gehele gebied van de Spoorzone. In dit model heeft de Terheijdenseweg, naast ontsluiting van Belcrum en Linie, een functie voor de ontsluiting van de Spoorzone en de binnenstad. Daarnaast hebben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



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.
- Beter benutting van de wegen rondom het gebied zoals de Noordelijke Rondweg, Belcrumweg, Doornboslaan en de Stationslaan.
- Aanbrengen van geluidbeperkende maatregelen zoals geluidsarm asfalt.



### *Verkeersvariant Spoorzone*

#### *Variantenvergelijking Verkeersontsluiting Spoorzone (Februari 2007)*

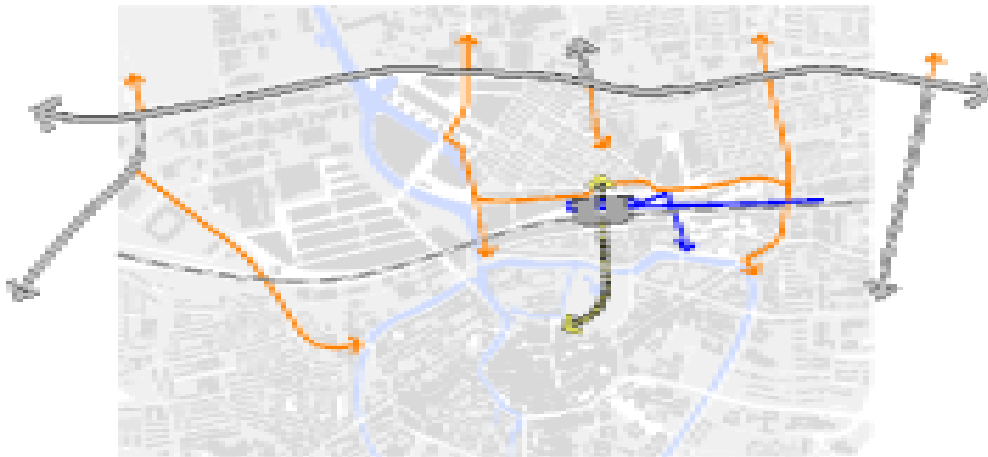
Na aanvaarding van het MER Spoorzone door de gemeenteraad in november 2005 is het MER vrijgegeven voor inspraak. Een belangrijk thema hierbij was dat niet alle varianten, welke door bewoners zijn aangedragen, volledig zijn doorgerekend of meegenomen in het MER rapport. In een aparte Variantenvergelijking 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<br>Optimalisatievariant | MER Optimalisatievariant<br>zonder brug over Mark en<br>vulling ten westen van<br>Mark |
| Backer en Ruebweg | Emerparklaan en Veldsteen       | 32.582                      | 32.272   |
| Crogtijk          | Konijnenberg en Spinveld        | 36.950                      | 41.560   |
| Crogtijk          | 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/<br>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. Coehoornstr. en M. Verhoffstraat     | 3.557  | 3.488  |
| Delpratsingel                               | Terheijdenstr. en M. v. Coehoornstr.       | 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 Coehoornstraat                       | Delpratsingel en Stationsweg               | 600    | 600    |
| Stationsweg                                 | M. van Coehoornstraat 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 het 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 parkeerendient 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 het 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 zebapaden 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 Terheijdensweg*

De kruising met de Terheijdensweg/Terheijdenstraat/Stationslaan wordt met verkeerslichten geregeld. De Terheijdensweg 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 Terheijdensweg 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 het 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 het 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 het OVTC komt aan de noordzijde te liggen. De direct naast het spoor gelegen (H)OV baan ontsluit het 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, Terheijdensweg) ook gebruik van deze hellingbaan. Een deel van de bussen gaat verder via de Terheijdensweg en een deel via de Chr. Huygenstraat.

Aan de oostzijde wordt de verbinding tussen het busperron ook gevormd door een hellingbaan welke aansluit op de Stationslaan. Vanaf deze aansluiting maken bussen in oostelijke 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 Sophiastraat.

#### *Fiets*

De centrale ligging van het 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 Terheijdenseweg 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 Terheijdenseweg westzijde en op de overige aanwezige fietsroutes.

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

#### *Voetgangers*

Binnen het OVTC is sprake van veel overstapbewegingen. Daarnaast zullen vanaf het 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 het OVTC. Op de Stationslaan krijgt de overstekende voetganger vanuit en naar Belcrum en Linie veel aandacht.

### **3.5 Stedenbouwkundig ontwerp OVTC**

Binnen het Stationskwartier is het OV-Terminalcomplex functioneel en ruimtelijk van bovenregionale betekenis. De bijzondere ligging van het OV-Terminalcomplex in de stad (op de verbinding tussen Belcrum en de binnenstad) vraagt om een bijzondere vormgeving van de Terminal. Het is de poort van de stad voor reizigers die Breda binnenkomen. Vanuit de stad is het station een icoon. Door de voorruimten wordt men de Terminal in- of uitgeleid. In "Een Gebouw voor de Stad" is de visie van Koen van Velsen/Quadrat op het OV -Terminalcomplex CS NSP verwoord. Deze visie heeft primair betrekking op het OV Terminalcomplex, maar heeft ook implicaties op de stedenbouwkundige inpassing in het Stationskwartier. In de visie is het Stationsgebouw een introvert complex, waarvan het architectonische interieur is verweven met het stedelijke exterieur (de voor/pleinruimte). Het is een ruimtelijk gebouw met een krachtige vorm, een herkenbare identiteit en het vormt een betekenisvol en vanzelfsprekend oriëntatiepunt in de stad. In het voorstel is het nieuwe station niet benaderd als een multifunctioneel complex met daarin een vervoersknooppunt, maar andersom: als een stationsgebouw waarin een omvangrijk en complex programma is opgenomen. Het totaalbeeld wordt bepaald door een overkapt, groot, homogeen en gelaagd gebouw. Het is een grootschalig complex met één constante hoogte van ruim 21 meter dat zichzelf presenteert in en aan de stad.

Bijzonder is het bouwen (van een parkeerdek) over de spoorlijnen heen. De visie gaat uit van één duidelijk "stationsgebouw", waarbij de noord- en zuidzijde van het stationscomplex ook een eigen identiteit hebben. Een identiteit die, door zijn vormgeving, recht doet aan de betekenis van de aangrenzende gebieden. De zuidzijde wordt benaderd vanuit een gebaar naar de binnenstad en het centrum, en de noordzijde meer vanuit de ontsluitingsstructuur van de verschillende vervoerssystemen. Uitgangspunt is dat de twee voorruimten/pleinen aan de noord- en zuidzijde in de beschutting liggen van de bouwdelen van het stationscomplex. Het zijn de stedelijke vestibules. De pleinen maken als het ware onderdeel uit van het interieur van het stationscomplex. Concreet betekent dit dat het zuidplein wordt verkleind, door het plein te omarmen met bebouwing. Daardoor schuift het stationscomplex op naar de bestaande bebouwing.

Het station is een belangrijke opgave die het volgende omvat:

- uitbreiding en/of aanpassing sporen, (plus opheffing en sanering emplacement);

- een nieuw perron;
- een overkapping van noord naar zuid, over de sporen, passage en busplatform;
- bijzondere functies (kantoren, winkels, horeca, commerciële functies en wonen);
- uitbreiding en aanpassing infrastructuur ten behoeve van (hoogwaardig) openbaarvervoer, autobereikbaarheid, beheersing van calamiteiten, bevoorrading en taxi's;
- reizigersparkeren en parkeren ten behoeve van andere functies. Alle reizigersparkeervoorzieningen, uitgezonderd enige Kiss&Ride plaatsen, worden aan de noordzijde van het station gerealiseerd en vanaf de Stationslaan ontsloten. De toegangen naar de grote parkeervoorzieningen leveren geen hinder op de Stationslaan op.
- grootschalige fietsenstalling;
- voorpleinfuncties (noord en zuid)
- een interwijkverbinding voor fietsers en voetgangers noord-zuid.

Door de ligging op de grens van de binnenstad en Belcrum vormt het OV-Terminalcomplex een schakel tussen twee verschillende 'omgevingen'. Aan de noordkant is het gebouw om een aantal samenhangende redenen uitgebogen richting Belcrum met als doel om de stedenbouwkundige verweving tussen gebouw en bestaande stad te optimaliseren:

- In de eerste plaats begeleidt het gebouw nu de belangrijke verbinding tussen noord en zuid (Speelhuislaan - Willemstraat) veel vloeiender dan voorheen in het Masterplan. De Speelhuislaan wordt ruimtelijk door het stationsgebouw opgevangen doordat de gevel naar de laan is toegebogen.
- Door het uitbuigen van de gevel ontstaat ruimte voor een toegangsplein bij de entree van het stationsgebouw. Deze pleinen spelen aan beide zijden van het station een belangrijke rol als overgang tussen gebouw en omgeving. Aan de noordzijde ligt het plein in het gebouw en begeleidt een geleidelijkere overgang tussen station en buitenruimte dan voorheen het geval was. In het Masterplan was er ook een slinger in de Stationslaan getekend, maar die lag er nogal geforceerd in. In het huidige plan buigt de Stationslaan op dit punt op een natuurlijkere manier af.
- Naast ruimte voor een plein is er in het stationsgebouw aan de noordzijde nu ook ruimte geschapen voor woningen. Daardoor buigt de gevel van het stationsgebouw verder naar het noorden ter plaatse van Speelhuisplein. Met het toevoegen van woningen in het stationsgebouw wordt beoogd om aan deze zijde een veel levendiger milieu te maken dan alleen met stations- en kantorenfunctie. In het huidige plan wordt er nu aan beide zijden van de Stationslaan gewoond waardoor een sterkere ruimtelijke relatie tussen beide kanten van de weg kan ontstaan. De Stationslaan wordt daarbij gezien als een stadslaan waaraan gewoond, gewerkt en gewinkeld wordt en die veilig over te steken is.
- Doordat het stationsgebouw ter plaatse van het Speelhuisplein uitbuigt verdwijnt de 'tussenlaag' die in het Masterplan ingetekend stond tussen Speelhuisplein en Stationslaan. Het positieve effect daarvan in stedenbouwkundig opzicht is dat de ruimte tussen de woningen aan het Speelhuisplein en de nieuwbouw aan de overzijde wordt vergroot. Er is meer ruimte om een goede overgang tussen oud en nieuw te maken. Daartoe kunnen in de sfeer van inrichting van de openbare ruimte allerlei middelen worden ingezet.
- In samenhang daarmee ontstaat aan de zuidzijde van de Stationslaan en aan de oostzijde van het stationsgebouw een groter bouwveld in plaats van de twee kleinere aan weerszijden van de weg in het Masterplan. Dit biedt in stedenbouwkundig opzicht meer mogelijkheden om aan het knooppunt Stationslaan-Terheijdenseweg een ruimtelijk accent te maken.

Wat betreft de inpassing en aansluiting van de buitenruimte van de Belcrum op het OV-Terminalcomplex zijn de volgende opmerkingen te maken:

- Door het samenvloeien van de Speelhuislaan en de Stationslaan verandert de Speelhuislaan ter plaatse van het Speelhuisplein op logische wijze van buurtweg in ventweg. Op deze plek komen nieuw en oud samen.
- De Stationslaan als oost-west verbinding ten behoeve van het stationsverkeer wordt opgevat als een gewone stadstraat waaraan kantoren, winkels en woningen gelegen zijn. Deze straat is, zoals een gewone stadsstraat, veilig over te steken.
- Aan weerszijden van deze straat ontstaat een afwisseling tussen nieuw-nieuw en nieuw-oud waarbij een ontspannen ligging van de ventweg ter plaatse van het Speelhuisplein mogelijk wordt.
- De groenstructuur van de Speelhuislaan gaat over van bomenrij naar een te verbijsonderen groen ter plaatse van het samenvloeien met de Stationslaan naar de hoek Terheijdenseweg. De nieuwe bomenstructuur van de Stationslaan neemt de begeleidende functie over.

- Door het nieuwe station met zijn afwisselende functies ontstaat een ruimtelijk brede stadsstraat met veel adressen. De veelheid aan adressen zorgt voor stedelijk leven en sociale veiligheid, ook tijdens de avonduren.

### 3.6 Daglichttoetreding zuidelijk gelegen woningen

Op korte afstand van de terminal is aan de zuidzijde een appartementengebouw gelegen. De gemeente heeft Ingenieursbureau Nieman laten onderzoeken of de bewoners van deze appartementen negatieve gevolgen van de nieuwe terminal ondervinden in de vorm van vermindering van daglichttoetreding (Daglichttoetreding appartementen, stationsgebied Breda, d.d. 26 mei 2010).

De berekeningen zijn opgesteld met betrekking tot de daglichttoetreding, waarbij getoetst is aan zowel de eisen uit het Bouwbesluit 2003 voor bestaande bouw als voor nieuwbouw. In beide gevallen dienen belemmeringen buiten het eigen perceel buiten beschouwing te worden gelaten.

Omdat in de onderhavige situatie vermindering van daglichttoetreding mogelijk juist zal kunnen optreden vanwege belemmeringen buiten het eigen perceel, heeft de gemeente, in het kader van een goede ruimtelijke ordening, ook de situatie 'nieuwbouw+' laten onderzoeken, waarbij belemmeringen buiten het eigen perceel wel worden meegenomen. In het onderzoek is zowel de huidige situatie onderzocht als de situatie waarin het ontwerp voor het OVTC wordt gerealiseerd.

Hoewel dat niet meer relevant is, is óók de situatie onderzocht, waarbij sprake zou zijn van de mogelijkheden uit het bestemmingsplan Stationskwartier 2007 (dat voor het zuidelijk deel van het OVTC niet van kracht is geworden). Dat plan kende namelijk een vrijstellingsbevoegdheid die een hogere bebouwing mogelijk maakte. Die vrijstellingsbevoegdheid is in het voorliggende plan niet opgenomen.

Op dit moment, dus zonder het OVTC, voldoen alle woningen aan de eisen voor bestaande bouw. Indien wordt uitgegaan van de eisen voor nieuwbouw, dan voldoen 4 woningen op de begane grond niet aan de eisen in het kader van de daglichttoetreding.

Als echter rekening wordt gehouden met belemmeringen buiten de eigen perceelsgrenzen (= het zgn. wensbeeld), dan voldoen, bij realisatie van het OVTC, behalve de 4 al eerder genoemde woningen op de begane grond ook 6 woningen op de eerste verdieping niet aan de eisen voor nieuwbouw. Het onderzoeksrapport van Nieman gaat daarbij wel uit van de berekeningsmethodiek uit het Bouwbesluit, waarbij de zogenoemde krijtstreepmethode wordt toegepast.

De VVE verzet zich in zijn zienswijze tegen de toepassing van deze methodiek. Daarom is bij de boordeling van de zienswijze een vergelijking gemaakt tussen de mate waarin de daglichttoetreding van het betreffende verblijfsgebied dat grenst aan de zuidzijde van de OVTC in de oude planologische situatie wordt vergeleken met de nieuwe planologische situatie. Dit wordt in deze vergelijking uitgedrukt in een percentage waarin aan de geformuleerde norm nieuwbouw+ wordt voldaan.

Te ontvangen daglicht uitgedrukt in % van norm Nieuwbouw +

|                                  | Bouwverordening | Bestemmingsplan | Vershil |
|----------------------------------|-----------------|-----------------|---------|
| Eerste verdieping,<br>6 woningen | 70              | 41              | - 29%   |
| Tweede verdieping,<br>6 woningen | 72              | 54              | - 18%   |

Voor wat betreft de 4 woningen op de begane grond die in de huidige situatie niet voldoen aan de nieuwbouweisen voor woningen is de feitelijke invloed van de bouw van het OVTC in ieder geval niet substantieel. Door de huidige belemmeringen bij de ramen aan de kant van het OVTC (balkons) is er rekenkundig geen afname en is derhalve ook niet de verwachting dat het aantal lux zal afnemen. Niet is uit te sluiten dat de beleving van daglicht, als gevolg van de verandering van uitzicht, negatief wordt beïnvloed door de komst van het OVTC c.q. het bestemmingsplan OVTC in vergelijking met de huidige inrichting van de straat.

Uit de vergelijking volgt dat voor geen van de woningen het woon- of leefklimaat onevenredig wordt aangetast. Ook in de huidige planologische situatie wordt niet voldaan aan de norm/wens Nieuwbouw+, als wordt gerekend zonder krijtstreepmethode en als de slaapkamers in het geheel buiten beschouwing worden gelaten. Hierbij is van belang dat in ieder geval ook na komst van het

bestemmingsplan OVTC aan de (minimale) eisen van het Bouwbesluit voldaan wordt. Hoewel zeker voor de 6 woningen op de eerste verdieping een substantiële invloed wordt verwacht is deze invloed niet dusdanig dat daaraan een groter gewicht moet worden toegekend dan aan het grote maatschappelijke belang dat met de onderhavige ontwikkeling is gemoeid.

Nu gebleken is dat de daglichtsituatie van 16 woningen door een bouwkundige aanpassing kan worden verbeterd is aan de bewoners van zestien appartementen het aanbod gedaan om een oplossing aan de gevel te realiseren om de daglichtsituatie in die appartementen te verbeteren.

### **3.7 Consequenties voor het onderhavige bestemmingsplan**

Het bestemmingsplan Stationskwartier uit 2007 maakt het realiseren van de terminal in de geplande vorm voor het overgrote deel reeds mogelijk. Dit geldt niet voor het zuidelijk gedeelte van de terminal. Om te waarborgen dat het toegestane programma blijft gelden voor de gehele terminal, wordt deze geheel opgenomen in het onderhavige bestemmingsplan. Door afstemming van het zuidelijk deel, voor wat betreft de bouwmogelijkheden, op het ontwerp voor het OVTC, wordt, naar het oordeel van de gemeente, voldoende rekening gehouden met de belangen van omwonenden.

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.