

HOOFDSTUK 4 Doel bestemmingsplan

4.1 Inleiding

Het doel van dit bestemmingsplan is het juridisch-planologisch mogelijk maken van een HOV-baan tussen de Terheijdenseweg en de Oosterhoutseweg. In breder verband gaat het om de aanleg van een HOV-baan tussen het station van Breda en de kernen Teteringen en Oosterhout.

4.2 HOV-tracé

Het HOV-tracé begint aan de westzijde van het plangebied van dit bestemmingsplan bij de Terheijdensestraat. Parallel aan het spoor loopt de HOV-baan naar de Oosterhoutseweg. Er is sprake van ongelijkvloerse kruisingen met de Doornboslaan en Kapittelweg.

4.3 Ruimtelijke inpassing

De HOV-baan ligt op gelijke hoogte met de spoorlijn. Tussen de Terheijdenseweg en de Doornboslaan wordt een talud aangelegd. Dit talud heeft dezelfde hoogte als het spoor. De HOV-baan zal vervolgens de Doornboslaan ongelijkvloers passeren, waarbij de bus boven de Doornboslaan zal rijden. Vanaf de Doornboslaan wordt een helling aangelegd zodat de HOV-baan ter hoogte van de Kapittelweg onder dit viaduct door gaat.

De HOV-baan sluit gelijkvloers aan op de Oosterhoutseweg. Ter hoogte van de Oosterhoutseweg wordt de spoorwegovergang afgesloten voor autoverkeer. Dit betekent dat het gedeelte van de Oosterhoutseweg tussen het spoor en de Noordelijke Rondweg bedoeld is voor HOV, bestemmingsverkeer en langzaam verkeer. De maximumsnelheid wordt gesteld op 30 km/h in plaats van 50 km/h. Het autoverkeer van de Oosterhoutseweg wordt omgeleid via de Kapittelweg en de Nieuwe Kadijk.

In dit bestemmingsplan is rekening gehouden met de aanleg van een tweerichtingen fietspad langs de te realiseren busbaan als verbinding tussen Breda Oost en het Station. Dit fietspad loopt vanaf de Oosterhoutseweg tot en met de Doornboslaan en sluit daar aan op het tweerichtingen fietspad langs de aan te leggen Stationslaan. Voor de aansluiting van het fietspad op de Stationslaan zijn er drie opties. Deze drie opties zijn:

1. De aansluiting met een viaduct over de Doornboslaan en vervolgens aan de westkant en parallel aan de Doornboslaan aansluiten op de Stationslaan.
2. De aansluiting met een viaduct over de Doornboslaan, waarbij de aansluiting op de Stationslaan via de Vuchtstraat wordt gerealiseerd.
3. Het fietspad krijgt geen viaduct over de Doornboslaan. Het fietspad wordt aan de oostkant en parallel aan de Doornboslaan gerealiseerd waarna een oversteek met verkeerslichten over de Doornboslaan wordt voorzien.

De voorkeur gaat uit naar de realisatie van een fietsviaduct over de Doornboslaan. Dit is de meest veilige en comfortabele oplossing voor de fietsers. Het daadwerkelijk kunnen realiseren van een fietsviaduct is afhankelijk van een aantal factoren waarover op dit moment nog geen duidelijkheid kan worden gegeven. Deze factoren zijn:

1. De ruimtelijke inpassing van het fietspad in het project Drie Hoefijzers-Noord voor de aansluiting op de Stationslaan.
2. De beschikbaarheid en kosten van gronden welke niet in het bezit zijn van de gemeente.
3. De eventuele integratie van het fietsviaduct in het busviaduct.
4. De kosten van de mogelijke oplossing van een te realiseren fietsviaduct.

De mogelijkheden voor het realiseren fietsviaduct worden verder onderzocht, op basis waarvan een besluit kan worden genomen. Op grond van het dit bestemmingsplan kunnen de opties 1 en 2 worden gerealiseerd. Optie 3 past rechtstreeks binnen het thans vigerende bestemmingsplan voor de Doornboslaan.

4.4 Onderbouwing

Dit bestemmingsplan is een planologische uitwerking van eerdere beleidsdocumenten waarin de HOV-baan als oplossing wordt gezien om een snelle en duurzame openbaar vervoersverbinding te creëren tussen het station van Breda, Teteringen en Oosterhout.

De HOV is een solitaire verbinding die parallel aan het spoor loopt. Er wordt gebruik gemaakt van de al bestaande ongelijkvloerse kruisingen met de Terheijdensweg, Doornboslaan en Kapittelweg, zodat er geen barrière wordt gevormd voor het doorgaande autoverkeer.