

HOOFDSTUK 2 Planbeschrijving plangebied

2.1 Inleiding

Het plangebied Stationslaan, partiële herziening 2012 betreft een deel van het plangebied van het bestemmingsplan Stationslaan ten zuiden van de Stationslaan en een klein gedeelte van het plangebied van het bestemmingsplan Stationskwartier langs het spoor.

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. Het hoofdstuk eindigt met een conclusie ten behoeve van het bestemmingsplan.

2.2 Huidig gebruik

Het stationsgebied behoort ruimtelijk en functioneel niet tot de omliggende buurten. Door het wegvallen van de rangeerfunctie was het gebied een restruimte geworden met roestige sporen. 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. 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 verplaatst, is een groot deel van de opstallen gesloopt en is gestart met de herontwikkeling van het terrein.

2.3 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.

Plangebied

Het plangebied van het onderhavige bestemmingsplan Stationslaan, herziening 2012 wordt globaal begrensd door de Belcrumweg in het westen, de nieuwe Stationslaan in het noorden, de OVTC in het oosten en het spoor in het zuiden. Deze straten en de spoorlijn vormen tevens de structurerende elementen.

Archeologie

Het plangebied ligt 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 het plangebied bevinden zich lage(re) zandgronden die naar het westen overgaan in het beekdal van de rivier de Mark.

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 gehooid werd en het jonge vee werd geweid.

Het plangebied valt binnen de "Gemeente Aard Breda". Gemeenten 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 "Gemeente Aard Breda" werd in 1280 uitgegeven aan de

burgers van Breda. De opheffing van deze Gemeente 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.

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.

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 inundatiwal, 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.

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. Ten behoeve van de ontwikkeling van het stationsgebied is een inventariserend veldonderzoek door middel van proefsleuven uitgevoerd (Nollen en Arkema 2011, erfgoedrapport Breda 58 en Nollen in prep., Erfgoedrapporten Breda concept). Sporen behorend bij de historische infrastructuur zijn aangetroffen. Door middel van de selectiebesluiten 2010-21 (Craane en Peters 2010) en 2012-04 (Craane en Peters 2012) zijn het oostelijk en middendeel van het plangebied vrijgegeven. Het westelijk deel van het plangebied bleek al volledig te zijn ontgraven bij sanering. Hierbij is wel de vestinggracht aangesneden. Ook dit gebied is vrijgegeven door selectiebesluit 2011-20 (Craane en Peters 2011). Het volledige plangebied is hiermee vrijgegeven en behoeft hiermee in het bestemmingsplan geen rekening meer te worden gehouden.

Gebouwd erfgoed

In de plangebieden bevinden zich geen beschermde monumenten. De Spoorbuurt valt echter binnen het Beschermde stadsgezicht. Voor het onderhavige plangebied geeft dit geen directe consequenties.

2.4 Stedenbouwkundig plan Breda Noordwest

In opdracht van NS Poort heeft architectenbureau Claus en Kaan in 2010 voor het noordwestelijk deel (waartoe 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 coulisselandschap 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 coulisselandschap 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 32 meter (zonder inzet van de afwijkingmogelijkheid) 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 mag zelfs incidenteel een hoogte van 70 meter bereikt worden om voor een stedenbouwkundig accent te zorgen.

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 16 meter hoog. Omwille van een geleidelijke overgang zijn hier enkele uitzonderingen toegestaan. Aan de kant van het spoor kunnen de gebouwen tot 32 meter hoog worden (en 70 meter 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 Regiekadar uit stedenbouwkundig plan Noordwest

Doorkijkjes naar de binnenhoven en het coulisselandschap 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 meter 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.

Bouwvelden plangebied

Het plangebied is 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 coulisselandschap 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 coulisselandschap; 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 meter 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 ontwerputgangspunten 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 Rijksgebouwendienst (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).

In het onderhavige 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 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 onderhavige 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. 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.

Voorzieningen

In het plangebied is tevens een beperkte hoeveelheid voorzieningen gepland. Deze voorzieningen concentreren zich langs de Stationslaan en met name ook bij de aanhaking op de andere structuren. 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 plinniveau 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.

2.5 Consequenties voor het onderhavige bestemmingsplan

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

Voor het onderhavige plangebied geldt dat dit deel reeds grotendeels mogelijk is op grond van het bestemmingsplan Stationslaan uit 2011. Het stedenbouwkundig plan is al uitgewerkt op basis van het bestemmingsplan Stationskwartier.

Met dit plan wordt het plangebied en daarmee ook de bestemming Gemengd beperkt uitgebreid. Met uitzondering van de bebouwingsmogelijkheden tot maximaal 4,5 meter hoogte op het volledige perceel, zal het programma, zoals dat in de planregels is vastgelegd, zelf niet wijzigen ten opzichte van het vigerende plan Stationslaan.

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