

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 'Stationskwartier, herziening Speelhuisplein' slechts betrekking heeft op een onderdeel van het Stationskwartier, 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.

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 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.

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 wordt 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 structuurdragende elementen, die borg staan voor de ruimtelijke samenhang in het plangebied. De structuurdragende elementen 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 structuurdragende elementen 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) infrastructuurbundel 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 eenduidige 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 Speelhuuslaan met de Willemstraat, door de terminal met het Noord- en Zuidplein.
- De Terheijdenseweg; 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:

- de aansluiting op Belcrum;
- het middengebied tussen Spoor en Stationslaan (b1) en de hoek Terheijdenseweg (b2);
- 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 is 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.

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. Het programma bestaat uit circa 100.000 m2 kantoren en 100.000 m2 wonen. Daarbij is eveneens ruimte voor circa 10.000 m2 aan ondersteunende functies zoals detailhandel en horeca. Gezien de functies en de daarbij behorende parkeernormen, kan het bouwvolume voor gebouwde parkeervoorzieningen op ongeveer 50.000 m2 worden ingeschat.

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.

2.4 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 m2 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”). Deze categorie bestaat overigens in de huidige regelgeving niet meer. 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 het Besluit m.e.r. 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 voor de ontwikkeling 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).

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. De uitgangspunten van de MER zijn eveneens van toepassing op de verdere ontwikkeling in omgeving Spoorzone en zijn ook de basis voor voorliggend bestemmingsplan.