

HOOFDSTUK 3 Doelstellingen van het bestemmingsplan

3.1 Inleiding

Het voorliggende bestemmingsplan moet gezien worden in het licht van de continue ontwikkelingen in het Stationskwartier. Een van de belangrijkste punten dat hier speelt is de aan te leggen hellingbaan ten behoeve van het openbaar vervoer. Ten aanzien van deze hellingbaan is sprake van een voortschrijdend inzicht in de meest gewenste situering daarvan.

De "Structuurvisie Via Breda Spoorzone 2025" geeft voor de diverse terreinen een helder beeld van de gewenste ontwikkeling. Ook voor de ontsluiting van het OVTC door bussen en taxi's was een tracé voorzien. Dit tracé voerde via een lus (zgn buslus) over het terrein Drie Hoefijzers Noord naar het OVTC. Wel was destijds een alternatieve ontsluiting via het terrein Speelhuisklaan 12 denkbaar. Omdat dit alternatief niet de voorkeur genoot, is de ontsluiting via de buslus juridisch-planologisch vastgelegd in het bestemmingsplan Stationskwartier. Daarbij was wel duidelijk dat aan het voorkeursalternatief een realisatie-risico kleefde, daarom werd het alternatief over het terrein Speelhuisklaan 12 middels een uitwerkingsbevoegdheid "achter de hand" gehouden.

Inmiddels is duidelijk geworden dat de realisatie van de buslus niet langer de voorkeur geniet en dat het alternatief hellingbaan moet worden geëffectueerd. Gelijktijdig moet worden geconstateerd dat de uitwerking van dit alternatief ingrijpende consequenties heeft voor het functioneren van de huidige supermarkt op deze locatie.

Het voorliggende bestemmingsplan heeft daarmee twee primaire doelen: de realisatie mogelijk maken van de hellingbaan en het bieden van een juridische basis voor de handhaving c.q. ontwikkeling van een supermarkt op het aangrenzende terrein. Daarnaast biedt het bestemmingsplan, zoals ook al in het bestemmingsplan Stationskwartier was opgenomen, mogelijkheden voor de ontwikkeling van kantoorvolume en de bijbehorende parkeervoorzieningen.

3.2 Huidig gebruik

Binnen het plangebied is momenteel een supermarkt gevestigd. Deze supermarkt heeft een omvang van circa 2.500 m² en is gevestigd in een voormalig bedrijfsgebouw en wordt ontsloten vanaf de Terheijdensweg en de Speelhuisklaan. Het perceel is ongeveer 7.200 m² groot.

Een klein gedeelte van het plangebied strekt zich uit over een pand waar een meubelzaak gevestigd is. Het merendeel van dit pand is gelegen binnen het bestemmingsplan Stationslaan en heeft daarin de bestemming Verkeer gekregen. In het kader van de ontwikkeling van Via Breda zal dit gebouw worden gesloopt ten behoeve van de aanleg van de Stationslaan. Tot het plangebied behoort eveneens een oostelijk deel van het huidige parkeerterrein aan de noordzijde van het station.

3.3 De planologische context

Het toestaan van een supermarkt en de aanleg van een hellingbaan voor het afwikkelen van het openbaar vervoer naar het station zijn in dit plan de enige nieuwe planologische onderdelen ten opzichte van het vigerende bestemmingsplan Stationskwartier. De effecten daarvan worden in het onderhavige bestemmingsplan nader in beeld gebracht.

Het detailhandelsbeleid van de gemeente Breda is verwoord in de detailhandelsnota 2010-2020 (vastgesteld op 15 juli 2010). Het belangrijkste doel van de nota is het verschaffen van duidelijkheid over de gewenste ontwikkelingsrichting voor de detailhandel in de gemeente voor alle betrokken partijen zoals inwoners, ondernemers, eigenaren, ontwikkelaars van onroerend goed. Centrale ambities zijn het streven naar een duurzame aanbodstructuur en het bieden van ruimte aan vernieuwing. De nota dient tevens als toetsingskader voor nieuwe initiatieven op het gebied van detailhandel waar gemeentelijke goedkeuring of medewerking voor vereist is.

Een van de ambities is het streven naar een duurzame aanbodstructuur, bestaande uit ook op langere termijn levensvatbare, elkaar aanvullende retailgebieden. Belangrijke doelstellingen daarbij zijn:

- Complementariteit en onderscheidend vermogen
- Ruimtelijke concentratie

- Uitbreiding verspreide bewinkeling beperken
- Schaalvergroting op de juiste plek faciliteren
- Koopgedrag als leidraad voor positionering winkelgebieden

De detailhandelsnota 2010-2020 geeft een visie op de gewenste detailhandelsstructuur in de gemeente Breda:

- De binnenstad als hoofdwinkelcentrum
- Subcentra als aanvulling op de binnenstad (Woonboulevard, Winkelconcentratie Steenakker, Stadionlocatie)
- Buurt-en wijkwinkelcentra voor de dagelijkse verzorging van de inwoners op acceptabele afstand
- Een klein stadsdeelcentrum Hoge Vucht
- Dorpscentra
- Detailhandel op perifere locaties
- Detailhandel op traffic-locaties
- Bijzondere detailhandel.

In het kader van het Masterplan Via Breda (vastgesteld in 2005) is voor de toekomstige detailhandelsstructuur opgenomen dat in het te ontwikkelen Havenkwartier een buurtwinkelcentrum gerealiseerd kan worden met twee uit het gebied te verplaatsen supermarkten, de Super de Boer aan de Belcrumweg en de AH aan de Speelhuislaan. In het station is ruimte voor een reizigers gerelateerde kleinere AH to go.

Inmiddels (2012) is de Super de Boer aan de Belcrumweg gesplitst in twee nieuwe supermarkten, een Jumbo en een Aldi. Ook is bij de Stadionlocatie gestart met de bouw van een XL Jumbo supermarkt van 6.000 m2 bvo die in 2005 nog niet was voorzien op deze locatie.

Op grond van de geactualiseerde prognoses aangaande demografische ontwikkelingen (de nota Koers gezet, december 2010) en als gevolg van de huidige economische crisis, zijn de plannen voor een nieuw buurtwinkelcentrum in het Havenkwartier doorgeschoven tot na 2020.

Na 2020 zullen op basis van nieuwe bevolkingsprognoses en veranderingen in de aanbodstructuur als hiervoor aangegeven de mogelijkheden voor een buurtwinkelcentrum in Belcrum / Havenkwartier opnieuw bezien moeten worden.

Deze heroriëntatie op de toekomstige detailhandel in het Havenkwartier, leidt tot een ander standpunt ten opzichte van de vestiging van de supermarkt aan de Terheijdenseweg/Speelhuisplein.

De huidige ontwikkelingen in de detailhandelsstructuur

Breda kent een zorgvuldig opgebouwde fijnmazige structuur van buurt-en wijkwinkelcentra. De hier aanwezige winkels vervullen vooral een functie voor de omringende woonbuurten of woonwijken. De belangrijkste te verwachten ontwikkelingen tot 2020 zijn:

- Stadionlocatie: ca 21.000 m2 bvo detailhandel waaronder een XL supermarkt van 6.000 m2 bvo, in te vullen door verplaatsing van bestaand vanuit de detailhandelsstructuur bezien slecht gesitueerde meters (oa Jumbo Haagweg en winkelcentrum de Lunet verplaatsen);
- Herontwikkeling Dr Struyckenplein met 2 supermarkten (Lidl en Jumbo)
- Hoge Vucht: winkelcentrum moderniseren en uitbouwen tot klein stadsdeelcentrum met mogelijkheid bestaande AH supermarkt uit te breiden tot XL supermarkt
- Handhaven en indien mogelijk versterken winkelcentra de Berg en de Donk in Haagse Beemden

Voor buurt- en wijkwinkelcentra geldt in z'n algemeenheid dat het streven gericht is op het handhaven van het boodschappenaanbod dichtbij de burger, geconcentreerd in levensvatbare, centraal in het verzorgingsgebied gelegen winkelcentra. Voor (mega)supermarkten geldt dat zij zich vestigen in bestaande centra.

Op basis van de te verwachten bevolkingsontwikkeling in de diverse wijken is het beleid gericht op handhaven en versterken van bestaande centra. Alleen in de wijk Heuvel komt een nieuw buurtwinkelcentrum op het Dr Struyckenplein.

Hetzelfde geldt voor de dorpen Bavel, Ulvenhout en Prinsenbeek. Voor Teteringen zijn plannen in ontwikkeling waarbij ingestoken wordt op concentratie van het winkelaanbod.

Supermarkt op de locatie Speelhuisplein

Door de onzekerheid over de ontwikkeling van het nieuwe winkelcentrum in het Havenkwartier en door de keuze de toegang tot het OVTC voor het openbaar vervoer via de hellingbaan te organiseren, komt de vraag naar voren wat het toekomstperspectief voor de bestaande supermarkt is. Door de hellingbaan wordt immers een groot deel van het huidige parkeerterrein onbruikbaar en ligt de huidige toegang tot de winkel op een weinig efficiënte locatie.

Hoewel in eerste instantie gedacht werd de supermarkt te verplaatsen, is deze gedachte door gebrek aan realistische locaties en door de wens van de eigenaar om op de huidige locatie gevestigd te blijven, achterhaald.

In dit bestemmingsplan wordt er daarom vanuit gegaan dat de supermarkt op deze locatie gehandhaafd blijft. De AH aan het Speelhuisplein is hier immers al sinds 1975 gevestigd. In die zin is geen sprake van structuurverstoring hetgeen wel het geval zou zijn bij de komst van een nieuwe supermarkt op deze locatie. In het detailhandelsbeleid krijgen bestaande vestigingen de mogelijkheid tot modernisering en schaalvergroting.

De ruimtelijke en functionele aspecten van de inpassing van de supermarkt wordt elders in dit bestemmingsplan nader toegelicht.

3.4 Verkeer

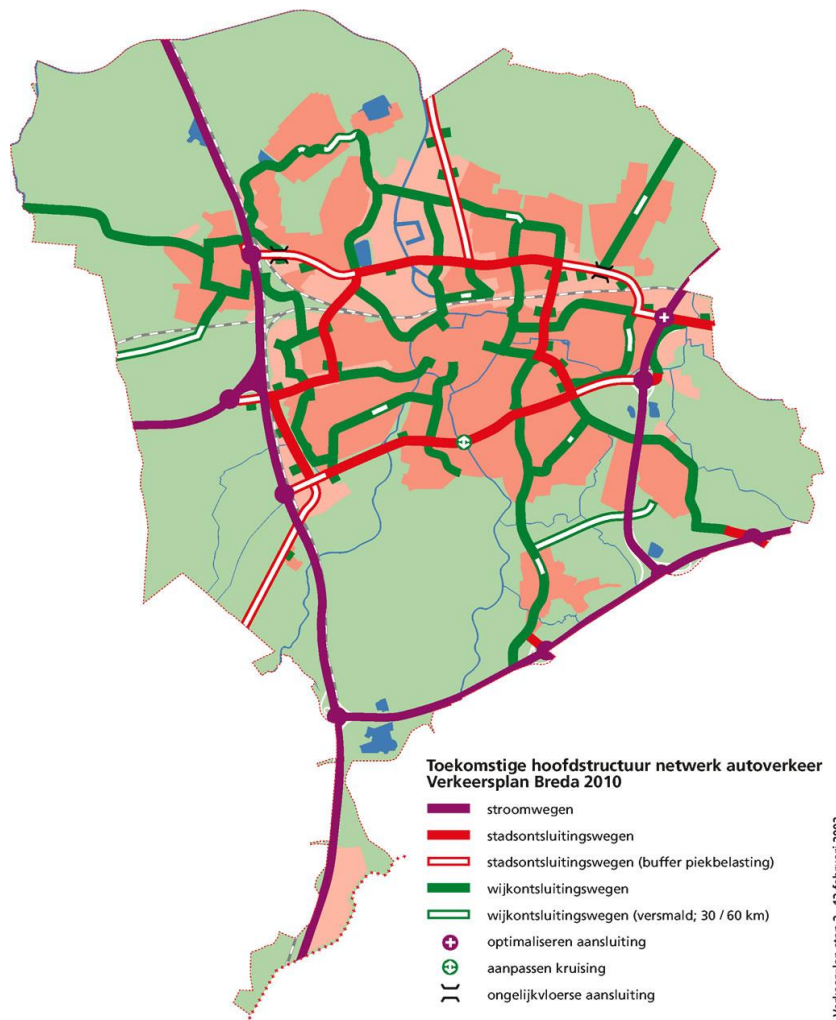
Verkeersplan Breda 2003

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 is 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. Dit heeft inmiddels met het bestemmingsplan Stationslaan zijn juridisch beslag gekregen.

De voetganger dient ruim plaats te krijgen in het gebied en in de relatie met de binnenstad krijgt de hoofdstroom voorrang op het autoverkeer. Fietzers krijgen een uitgebreid netwerk van fietspaden rondom de spoorzone, welke aansluit op het fietsnetwerk van Breda.

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 Terheijdenseweg en busperron.

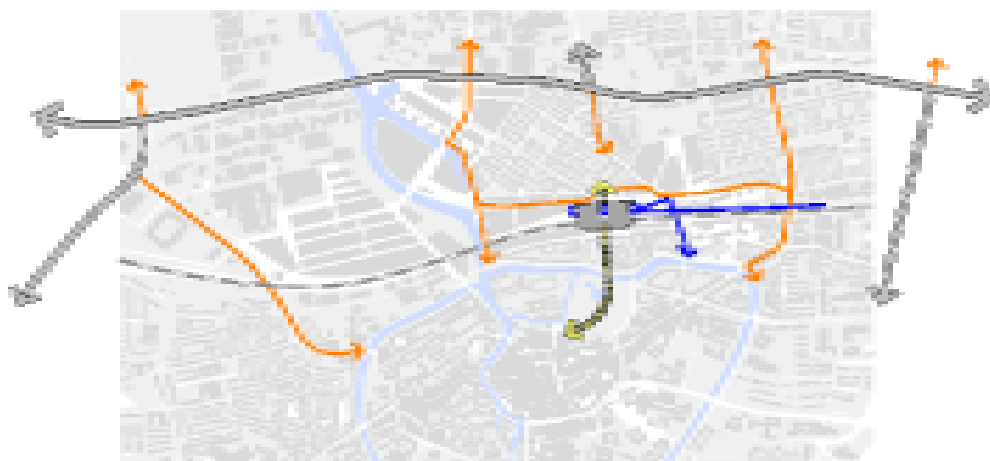


SMB/MER Spoorzone 2005

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.

Op basis van nadere studie is dit Voorkeursalternatief, aangepast en bekend geworden onder de naam 'Geoptimaliseerde Verkeersvariant Spoorzone'.

Het is in het kader van dit bestemmingsplan van belang aan te geven dat de bovenstaande variant uitgaat 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 voorlopig evenmin uitgevoerd. In dit bestemmingsplan wordt de Stationslaan aangesloten op de huidige Belcrumweg. Deze behoudt voorlopig zijn functie als ontsluitingsweg voor de spoorzone en voor de binnenstad west. De overige maatregelen worden wel uitgevoerd.



Ontsluitingsmodel

Op basis van modelberekening horen hierbij de onderstaande intensiteiten op de belangrijkste wegen:

Tabel: Intensiteiten op belangrijkste wegen

Straat	Tussen	Intensiteit 2020	
		MER Optimalisatievariant	MER Optimalisatievariant zonder brug over Mark en vulling ten westen van Mark
Backer en Ruebweg	Emerparklaan en Veldsteen	32.582	32.272
Crogtwijk	Konijnenberg en Spinveld	36.950	41.560
Crogtwijk	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 Speelhuyslaan	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 / 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
Speelhuyslaan	Terheijdenseweg en Vinkstraat	1.500	1.500
Speelhuyslaan	Van Voorst tot Voorststr. en Vinkstraat	2.000	2.000
Speelhuyslaan	Konijnenberg en Van Voorst tot Voorststr.	5.000	5.000

Vinkstraat	Speelhuuslaan en Leeuwerikstraat	500	500
Van Voorst tot Voorststr.	Speelhuuslaan 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 Sophiastraat	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 het Openbaar Vervoer Terminalcomplex (OVTC). Daarnaast krijgt deze ook een functie om het buurtvreemd verkeer dat nu door de Belcrum en Linie rijdt, om de woonbuurten heen te leiden. Tevens zal deze laan verkeer aantrekken dat nu nog over de singels rijdt.

De Stationslaan wordt middels verkeerslichten aangesloten op de Belcrumweg en de Doornboslaan. 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.

Kruising Terheijdenseweg

De kruising met de Terheijdenseweg/Terheijdenstraat/Stationslaan wordt met verkeerslichten geregeld. De Terheijdenseweg 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 Terheijdenseweg 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.

(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, Terheijdenseweg) ook gebruik van deze hellingbaan. Een deel van de bussen gaat verder via de Terheijdenseweg 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 hoofd fietsroutes en aanvullende fietsroutes voorziet in een goede ontsluiting van de spoorzone. Ook fietsers met een andere bestemming profiteren hiervan.

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 Speelhuysplein 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

Stedelijke context.

Het plangebied is gelegen in het ontwikkelingsgebied Via Breda binnen het project Stationskwartier. Een project waar de ambitie hoog is, gekenmerkt door het predicaat Nieuw Sleutel Project (NSP). Het motto van het project Stationskwartier is internationaal ontmoeten en stedelijk leven. Een gebied met een eigentijdse aanvulling op de historische binnenstad. Het gebied krijgt een hoogstedelijke uitstraling waarin de (inter-)nationale centrumfunctie van wonen, werken, zorg en cultuur tot uiting komt.

Het plangebied is gelegen ten oosten van het nieuwe OV-Terminal complex, ten zuiden van de nieuwe Stationslaan, ten westen van de Terheijdenseweg en ten noorden van het Spoor. De locatie is gelegen in een stedelijke context waarin een alzijdige en kwalitatief hoogwaardig gebouwd complex gevraagd wordt.

Het programma bestaat uit een supermarkt op de begane grond met daarboven kantoorvolumes. Binnen het bouwvolume zijn het parkeren en daarnaast aanverwante voorzieningen zoals nutsvoorzieningen opgenomen.

Totaal is circa 14.000 m² programma mogelijk. De zone waarin de locatie gelegen is bestaat voornamelijk uit gebouwen c.q. gebouwde complexen waarin gerefereerd wordt aan dergelijke stedelijke programmatische grootheden.

De ruimtelijke samenhang in het Stationskwartier wordt gevormd in de wijze waarop omgegaan wordt met de opbouw van de gebouwen van een basislaag van 16 meter; een plint van 4,50 meter hoog om de interactie met de Stationslaan te bevorderen en op ruimtelijk relevante plekken hoogte-opbouwen boven de 16 meter.

Architectonisch wordt de eenheid geborgd door baksteen als hoofdmateriaal voor te schrijven. Daarnaast wordt de eenheid van het Stationskwartier gewaarborgd door de [openbare] ruimte, in de uitwerking van de Stationslaan als een 30 meter brede, asymmetrische en continue laan en in de uitwerking van het coulissenlandschap. Een landschap dat de entree van Breda over het spoor inluidt en er toe bijdraagt dat het gebied niet door achterkanten van gebouwen geflankeerd wordt maar door een kwalitatief hoogstaande ruimte.

Ruimtelijk

Gezien de schaal en maat van het gebied waarin de locatie gelegen is zal het gebouw ontworpen worden als één complex, in uitwerking en architectuur, waarbinnen verschillende functionele eenheden vallen.

Aan de zijde van de Stationslaan zal het gebouw zich voegen in de strakke rooilijn die voor de gehele Stationslaan binnen het Stationskwartier gehanteerd wordt. De gevel aan de Terheijdenseweg is gelegen aan een ruimtelijke verwijding in de Terheijdenseweg en kan zich daardoor vrijer bewegen binnen het bouwvlak waarbij wel één strakke gevellijn wordt nagestreefd.

Aan de spoorzijde wordt middels de vorm van het complex rekenschap gegeven aan de openheid en continuïteit van het coulissenlandschap. Alle voorzieningen zijn onder dit coulissenlandschap opgenomen, zoals parkeren, laden en lossen en bijbehorende voorzieningen.

De gevel, aan de zijde van de OV-Terminal, wordt op 20 meter afstand opgericht waarbij op maaiveldniveau zo min mogelijk dichte gevels zijn. Aan deze zijde van het complex zullen de entrees ten behoeve van het parkeren en laden lossen zich bevinden.

Op maaiveldniveau zal het complex uit één volledige laag bestaan waarin de functionele eenheden zelfstandig afleesbaar zijn. Deze laag is maximaal straatgericht en bevat de entrees ten behoeve van de daarboven gelegen kantoorvolumes, de entree voor de Albert Heijn en in de Anna van Burenstraat de functionele entrees ten behoeve van het parkeren en laden en lossen.

Op het niveau boven het maaiveld komen tenminste een tweetal functioneel zelfstandige volumes die ruimtelijk en architectonisch één geheel vormen.

De hoek waar de Stationslaan overgaat in de Terheijdenseweg wordt ruimtelijke gemarkeerd. Deze markering luidt tevens de entree naar het daarachter en op een ander niveau gelegen coulissenlandschap in.

De maximaal hoogte van het totale complex bedraagt 16 meter waarbij aan de zijde van de Terheijdenseweg /spoor een ruimtelijke verbijzondering in hoogte en/of plasticiteit mogelijk is tot 20 meter.