

HARLEY LOCATIE BREDA

MOEDERDOCUMENT

Harley-D

24 APRIL 2023

INHOUDSOPGAVE

- 1 INLEIDING
- 2 CONCEPT
- 3 SCHETSPLAN
- 4 THEMA'S



1. INLEIDING



INLEIDING

Totstandkoming

Woningcorporatie Alwel is eigenaar van de Harley-locatie, een gebied ten noorden van de Stationslaan in het centrum van Breda. Alwel en de gemeente Breda zijn overeengekomen dat de locatie omgevormd kan worden naar woningbouw. Sinds juni 2018 werken zij samen aan een plan. Voor de locatie is een schetsplan gemaakt door MIX Architectuur (oktober 2020). Dit schetsplan geldt als de basis voor de beoogde ontwikkeling op de locatie.

In voorliggend moederdocument wordt op basis van het gemaakte schetsplan nader beschreven op welke wijze kan worden voldaan aan de (overige) ruimtelijke voorwaarden die gelden op de locatie. Hiervoor is, in samenspraak met de gemeente en Alwel, een nadere uitwerking gemaakt door Lunet Architecten.

De plannen zijn enkele malen besproken met een 'meedenkgroep' van omwonenden van de locatie. Er hebben meerdere bijeenkomsten plaatsgevonden. In hoofdstuk 4 is te lezen hoe hun inbreng heeft bijgedragen aan het bouwplan.

Proces en status van het moederdocument

Alwel zal als initiatiefnemer en eigenaar van de grond een prijsvraag uitschrijven onder ongeveer vier aannemers voor het ontwerp en de bouw van het bouwplan. Elke aannemer betreft hiervoor een architect. Dit moederdocument vormt, samen met het programma van eisen en de prijsvraagvoorwaarden van Alwel en met het bestemmingsplan en beeldkwaliteitsplan de basis voor de uit te werken plannen.

De waardering van de plannen zal op basis van prijs én kwaliteit geschieden, waarbij met inachtneming van een door Alwel vastgesteld prijsplafond de kwaliteit zwaarder weegt dan de prijs. Bij de selectie wordt de gemeente Breda en een vertegenwoordiging van de omwonenden betrokken.



Het moederdocument is publiekrechtelijk vertaald naar een bestemmingsplan en beeldkwaliteitsplan. De gemeenteraad wordt gevraagd om gelijktijdig met het bestemmingsplan ook het hoofdstuk beeldkwaliteit in dit moederdocument vast te stellen als toetsingskader voor de commissie ruimtelijke kwaliteit van de gemeente Breda. Het wordt dan als gebiedsgerichte paragraaf aan de welstandsnota toegevoegd.

Het moederdocument vormt tevens onderdeel van de (privaatrechtelijke) anterieure overeenkomst tussen Alwel en de gemeente en dient op basis daarvan als onderlegger voor de prijsvraag.



Linie, een stoere oase in Breda



Linie is een wijk van na de oorlog, ten noorden van spoor en centraal station in Breda. Een groot deel van de wijk (de stempels) is gebouwd volgens indertijd revolutionaire principes van de Bossche School in opdracht van Clausius Prinsen, de toenmalige burgemeester. Moderniteit en humanisme gaan hier hand in hand, opvallend is de compositie van de hele wijk, de aandacht voor sociale samenhang en verfijnde ambachtelijkheid. Inzet was hier een stedelijke intimiteit te ontwerpen, niet dorps en niet anoniem. Dat is precies wat de huidige bewoners er nu waarderen. Linie is niet stedelijk, maar wel een wijk; niet dorps, maar wel een eigenzinnige gemeenschap; een stadswijk.

Linie heeft alle stedelijke dynamiek en de bewoners willen dat zelfs wel meer. Mensen in Linie hebben geen angst voor stedelijk gedoe, maar willen anderzijds geen sterke verstedelijking, zoals in de Spoorzone wel gebeurt en ook beter past. Linie wil een

oase zijn met de dynamiek van de stad heel dichtbij. Linie is meer dan Linie Noord, het gebied met de traditionele stempels. Er horen bijvoorbeeld ook het Liniepark, de Faam en NHTV (Euretco-pand) bij. Het succes van Linie-Noord pleit ervoor om het karakter van dit deel van het gebied als vertrekpunt te nemen voor de ontwikkeling van heel Linie.

De Bossche School leverde de stedenbouwkundige en maatschappelijke uitgangspunten voor het ontwerp van Linie-Noord. Het zogenaamde humaan modernisme doordacht de manier waarop mensen



(gezinnen) een wijk gebruiken en hoe hun actieradius verandert als zij ouder worden. Het bood beschutte binnenwerelden in verzorgde openbare ruimten die gaandeweg opschalen naar de stad. Inzet was om een stadswijk te maken die mensen wel binding bood, waardoor zij geen 'stadsnomaden' werden. Dit werd uitgewerkt in een zorgvuldig ontwerp, volgens heel specifieke (en bekende) compositieregels, tot ambachtelijke verfijning in de bouw, de stempels als struc-

turerend beginsel, gelaagde opbouw van (semi-)openbare ruimten en goede pleinen.

Deze overkoepelende beginselen vinden een hedendaagse vertaling in de herstructurering van Linie-Noord en in het ontwerp van de overige delen van de wijk. Het werkt als basis voor de langlopende transitie van het gebied



tussen Doornboslaan, Spoor, Terheijdenseweg en Nieuwe Kadijk. Zo wordt nu heel Linie ontwikkeld als een zorgvuldig vervolg op de stedelijk strategische aanpak van Claudius Prinsen en Pieter Verhagen. Met oog voor de cultuurhistorie, kenmerkende monumentale gebouwen en opbouw van de wijk. En ook met oog voor nieuwe leefstijlen, voor ondernemerschap, voor culturele activiteiten en voor passende voorzieningen.

Linie is een erg goed ontsloten gebied en wordt dat in de toekomst nog meer. Als het stedelijk karakter hier toeneemt zal het nieuw publiek trekken met een meer extern gericht en kosmopoliet karakter. Linie is echter geen plek voor (real of would be) elite, het heeft

een culturele basis van gezellige gelijkwaardigheid, er wonen eigenzinnige mensen die weten dat je in het leven zelf de slingers op moet hangen, Linie is stoer. Er is ruimte voor een ontspannen, tolerante, gelijkwaardige en toenemend kosmopoliet cultuur. Deze wordt ook al zichtbaar in de tijdelijke activiteiten en bewoners gedurende de transitie. Iedere nieuwe activiteit, ieder stapje wordt beoordeeld met deze gewenste cultuur en compositie als referentie. Zo is de nieuwe Linie al zichtbaar in de tijdelijke verschijningsvormen en groeit de wijk in een combinatie van sturing en organische ontwikkeling.

Sociaal en stedenbouwkundig sluit Linie straks aan op de stedelijke ontwikkeling van Via Breda en de Drie Hoefijzers. Er is



aandacht voor de manier waarop huidige en nieuwe bewoners de verschillende sferen in de wijk gebruiken: leefeenheid, woning, buurt, stadsdeel, centrum, land, buitenland. En deze zijn passend ontsloten: van lopen naar centrum tot snel naar Europa. Ook programmatisch zoekt Linie zorgvuldige

aansluiting met omliggende gebieden, het aanbod wordt afgestemd. Doornbos heeft bijvoorbeeld veel voorzieningen voor ouderen, dat doet Linie niet. De Drie Hoefijzers bieden



een hoog stedelijk woonmilieu, ook dat doet Linie niet.

Linie ontstaat in een lange periode via een geleidelijk traject, ook in alle tussenstappen is de compositie echter al herkenbaar. Nieuw humaan modernisme, oog voor verhoudingen en detail, oog voor de manier waarop mensen de ruimte willen gebruiken en toeëigenen, er hun leven willen delen. De aandacht voor gebruik en bewoners maakt dat zij er hun plaats van willen maken. Hun verschillen dragen daar extra toe bij, een directe, onomwonden cultuur is er nu al, deze wordt nog meer gevarieerd en kosmopoliet. De verschillende sferen binnen het geheel bieden verschillende soorten mensen een thuis. Een vitale plek, midden in de stad, overall vlakbij, met een eigenzinnige ontspannen stijl: een stoere oase in Breda!

Holland Branding Group december 2011



INVESTEREN IN DE LINIE

De Harley-locatie ligt in de wijk Linie. Hier was vijftien jaar geleden 60% van de woningvoorraad in gebruik als sociale huurwoning. Destijds was de doelstelling om dit percentage terug te brengen.

Inmiddels zijn enkele grote projecten gerealiseerd. Het nieuwbouwcomplex Binnen Buiten (270 koop en vrije sector huurappartementen) is toegevoegd en in Linie Noord zijn circa 150 sociale huurwoningen verkocht via het project 'Klushuizen'. In het (deels gerealiseerde) Drie Hoefijzers Noord komen totaal circa 280 woningen als vrije sector huur en koop, zowel grondgebonden en appartementen). Aan de Archimedesstraat worden als onderdeel van het project Eureka ca. 300 woningen ontwikkeld, waarvan 75% als koopwoning. De genoemde ontwikkelingen verlagen het aandeel sociale huur in de buurt sterk.

Gelet op deze veranderingen ziet Alwel voor de Harley-locatie nu weer goede mogelijkheden voor betaalbare sociale huurappartementen. Passend bij de demografische ontwikkelingen bouwt zij, zeker op meer stedelijke locaties, nieuwe woningen met name voor kleine huishoudens (1 of 2 personen). Dat is ook hier het doel. Bij voorkeur zijn deze woningen (ook) bereikbaar zonder gebruik te maken van de trap.

AMBITIE ALWEL

Alwel investeert al vele jaren in versterking van de wijk Linie, onder meer met grootschalige renovatieprojecten. De bewoners kenmerken zich volgens Alwel als

een gedifferentieerde kosmopolitische bevolking, zowel etnisch als economisch. Voor de Harley-locatie richt Alwel zich vooral op stoere, eigenzinnige mensen die tegen een stootje kunnen en jong van geest zijn. Daarbij past volgens Alwel het delen van voorzieningen en past een bouwwijze met wat robuuste, rauwere architectuur. De gebouwen mogen er uit springen.

Bouwgrond is schaars. De gemeente en Alwel maken jaarlijks Alliantie-afspraken, waarin stevige ambities worden geformuleerd voor extra sociale huurwoningen. De beschikbare locaties om deze realiseren zijn schaars. Alwel wil daarom- met afweging van stedenbouwkundige ambities en belangen van omwonenden- op deze locatie redelijkerwijs zo veel mogelijk woningen realiseren.

MOGELIJK BEWONERSPROFIEL

Alwel wil op de locatie een aantrekkelijke stedelijke woonomgeving bieden. Als profiel van de mogelijke bewoners denkt zij aan stoere, echte en eigenzinnige mensen die tegen een stootje kunnen. Bij het ontwikkelen van een plan voor de Harley-locatie heeft zij de volgende ruimtelijke ambities geformuleerd:

- Appartementen met 1-2 slaapkamers;
- Een huurprijs onder onder de liberalisatiegrens, passend bij de doelgroep;
- Het complex moet een stoere, eigenzinnige uitstraling hebben;
- Gemeenschappelijke tuinen zijn een trekker voor deze doelgroep;
- Gemeenschappelijke voorzieningen zijn gewenst, mits bewoners dit zelf initiëren of er hun invloed op kunnen hebben.



LIGGING

De planlocatie betreft totaal 2.992 m² grond aan de Stationslaan (voorheen Liniestraat) 109 t/m 123 en de Van Musschenbroekstraat 1 t/m 9 in Breda. De locatie grenst tegen het gebied dat de gemeente aanduidt als Crossmark, een grootschalige stedelijke gebiedsontwikkeling van de zone ten noorden van het spoor.

In de wijk Linie wonen momenteel ruim 1.600 mensen. De buurt is ontstaan in de jaren '50 en wordt gekenmerkt door de architectuur en de stedenbouwkundige structuur die past bij de eerste jaren van de wederopbouw.

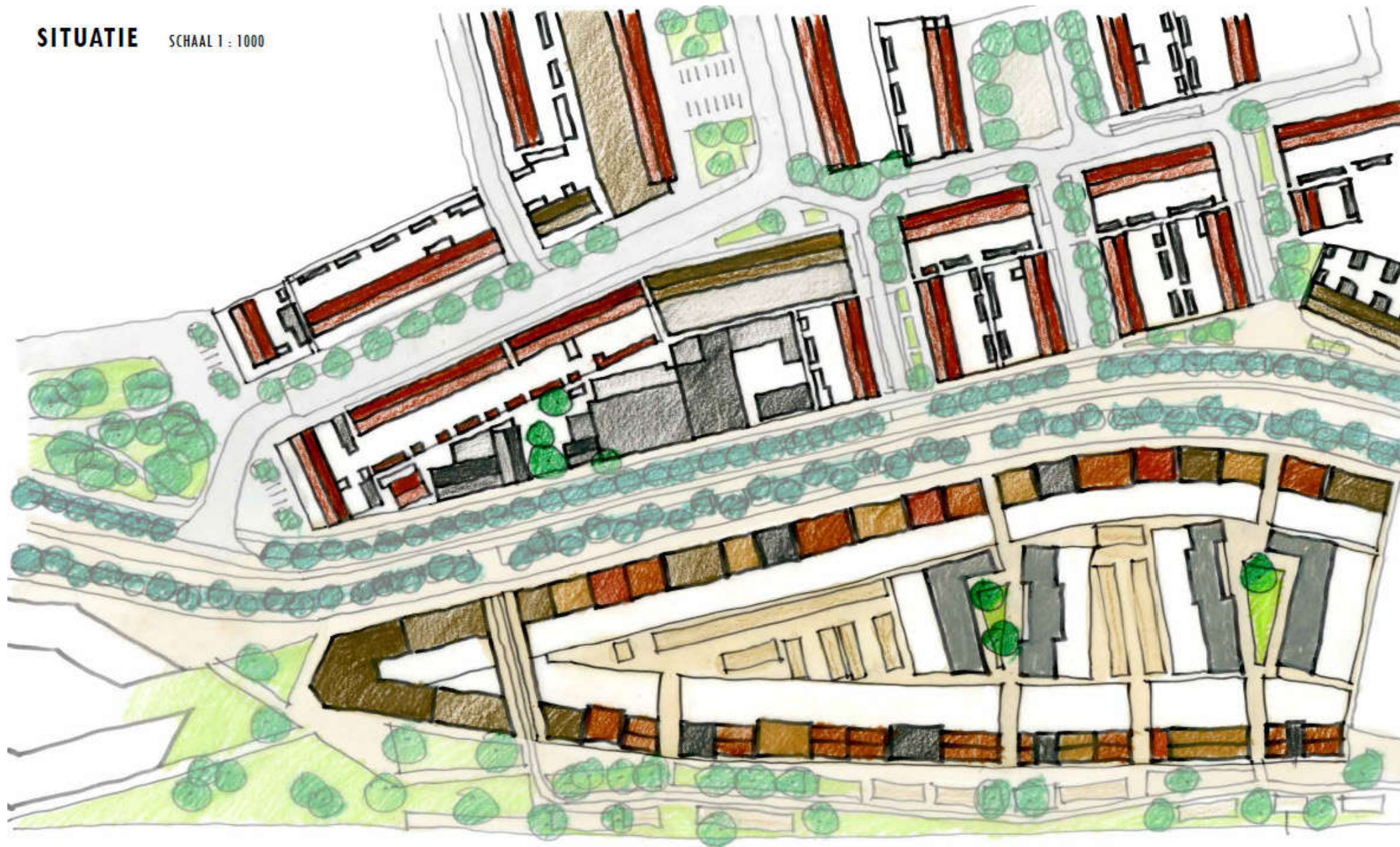
HUIDIGE GEBRUIK VAN DE LOCATIE

De planlocatie is eigendom van Alwel. Op de locatie waren diverse bedrijven gevestigd. De bedrijfspanden worden begin 2023 gesloopt. Daarbij worden delen van de gebouwen behouden als 'relict'. De vijf sociale huurwoningen aan de westzijde Van Musschenbroekstraat, onderdeel zijn van een grootschalig structuurplan voor de Linie uit de jaren '50, worden dan ook gesloopt.



SITUATIE

SCHAAL 1 : 1000



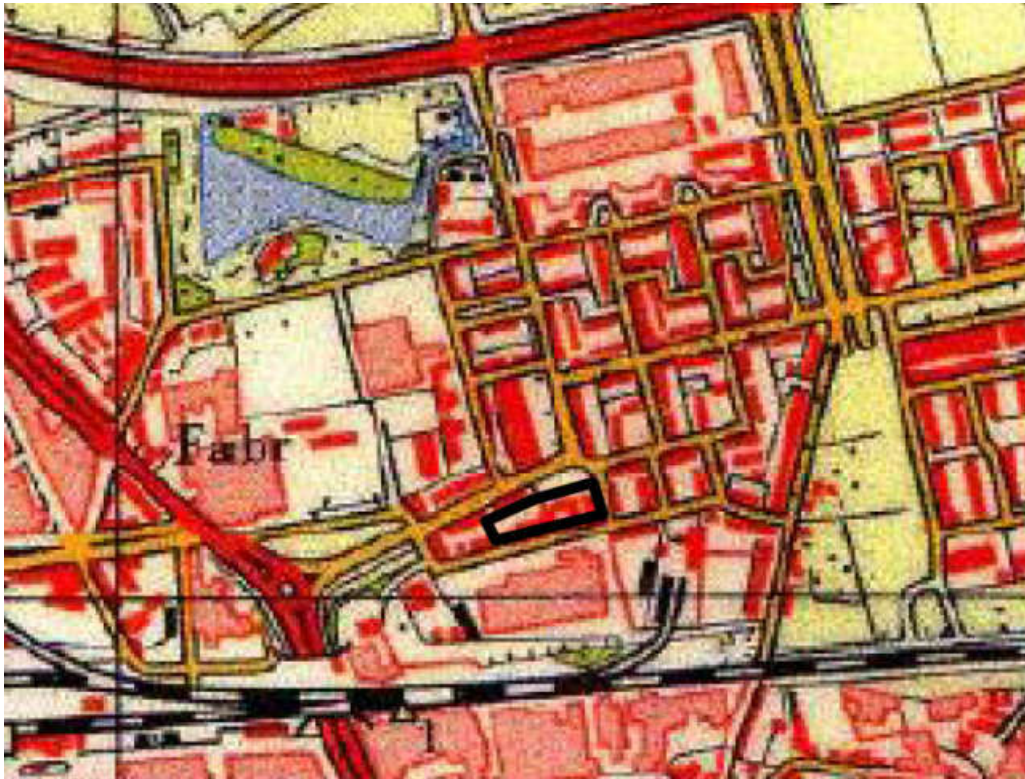
2. CONCEPT

Het stedenbouwkundig concept voor de Harley locatie is gebaseerd op drie richtinggevende keuzes die hierna worden beschreven.

KEUZE 1

DE STRUCTUUR VAN DE LINIE WORDT ALS BASIS GENOMEN

Zowel uit het structuurplan van de Linie als uit de waardering in de erfgoedkaart is te zien dat de planlocatie voor het grootste gedeelte een afwijkend cluster in het geheel is geweest. Het overgrote deel van de locatie heeft altijd uit een verzameling van bedrijfsgebouwen bestaan die als een autonome entiteit in het gebied heeft gelegen. De vijf woningen op het meest oostelijke deel van de locatie vormen onderdeel van de eenheid van het structuurplan Linie, maar zijn geen onderdeel geweest van een eigen stempel. De locatie kan daarom beschouwd worden als een scharnierpunt tussen enerzijds de haaks op de Stationslaan gesitueerde stempelverkaveling en anderzijds de



parallel aan de Stationslaan gesitueerde bebouwing op deze plek en aan de Christiaan Huygensstraat.

De locatie wordt getransformeerd van een bedrijfslocatie naar een woonlocatie, passend bij de sociaal-maatschappelijke opbouw van de Linie. Daarbij wordt een structuur geïntroduceerd die passend antwoordt biedt op de nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen: van Drie Hoefijzers Noord en de aanleg van de Stationslaan.

Dit gebeurt door de kenmerkende kopstructuren van de gebouwen, haaks op de Stationslaan, als leidmotief te nemen. Daardoor ontstaat een afleesbaar en samenhangend straatbeeld in een sequentie van kopgevels en hoven/tuinen. Eenzelfde structuur is bijvoorbeeld te zien bij de rijwoningen tussen de Drebbelstraat en de Stevinstraat en tussen de Stevinstraat en de Van Musschenbroekstraat, die beide elk één stempel van het structuurplan vormen. Elke stempel vormt hierbij een stedenbouwkundig ensemble: een halfopen bouwblok met binnenin gelegen tuinen. Doordat de tuinen aan de open zijde van het bouwblok omkaderd zijn met gemetselde muren hebben deze als het ware het karakter van hofjes.

In deze visie wordt deze structuur op een moderne manier doorvertaald in een nieuwe hofjesstructuur op de Harley-locatie. Hiermee ontstaat ruimtelijke samenhang met de rest van Linie en komt er ruimte voor collectieve stadstuinen tussen de nieuwe bebouwing in.

Door de sloop van de oostelijk gelegen rijtjeswoningen aan de Van Musschenbroekstraat kan de locatie als één geheel ontwikkeld worden. Er ontstaat een herkenbare ruimtelijke eenheid, die aansluit bij de waardevolle structuur van de Linie.

bestaand



structuur uit Linie



hoven/tuin aan Stationslaan

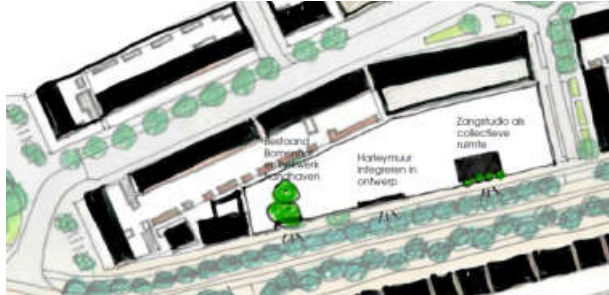


KEUZE 2

BEHOUDEN VAN ECHO'S UIT HET BEDRIJFSVERLEDEN: RELICTEN.

Op de Harley-locatie verrijzen bouwblokken die haaks op de Stationslaan staan. Er ontstaat aan de zijde van de Stationslaan een sequentie van kopgevels, tuinmuren en straatopeningen. De gebouwen zijn zo gepositioneerd dat bestaande gebouwdelen, zoals een bedrijfswoning en muren, kunnen blijven staan. Met deze relictten ontstaat een blijvende verwijzing naar de historie van de plek.

De relictten dragen enerzijds bij aan de samenhangen in het totaalbeeld. Anderzijds bieden ze ook een oplossing om de oost-west georiënteerde woningen te organiseren rondom geluidluwe hoven. Daarnaast bieden ze de mogelijkheid om collectieve functies in het plan, zoals groen, auto- en fietsparkeren, van een fundament te voorzien.



Het uitgangspunt is om bestaande elementen van de locatie zoveel mogelijk te handhaven en in het plan te integreren. Zoals een stuk van de oude gevel van het Harley gebouw en de bedrijfswoning (de huidige zangstudio). Daarnaast vormen bijvoorbeeld de tuinmuur met hekwerk en de wijze waarop middels kunst aandacht gegeven is aan de kopgevels, inspiratie voor de verdere uitwerking. De precieze wijze waarop deze inspiratieve elementen geïntegreerd of vertaald worden vormt onderdeel van de prijsvraag. In dit document worden daarvoor de handvatten gegeven.



Afbeelding uit schetsplan MIX waarbij het idee van het inpassen van de relictten wordt geïntroduceerd.

Bestaand bomenhof en hekwerk als inspiratie



Bedrijfsruimte als collectieve ruimte

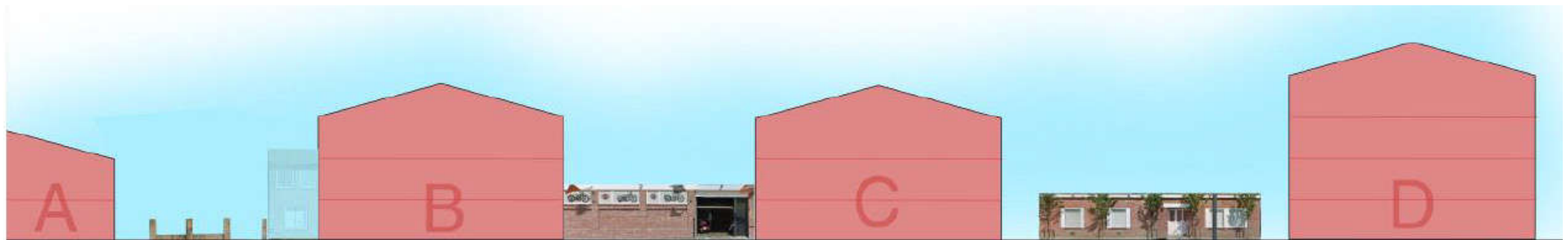


Harleymuur integreren in ontwerp



bestaand kunstwerk op kopgevel ter inspiratie

Deze afbeelding toont welke delen van de bestaande bebouwing werkelijk behouden kunnen blijven ter plaatse van de hoven binnen de gebouwen.



KEUZE 3

GELAAGDE SAMENHANG

De sequentie van vier nieuwe gebouwen vormen in taal en in opbouw een duidelijk, samenhangend en eenduidig beeld. Enerzijds wordt er- met kapvorm, materiaalgebruik en in opzet krachtig afleesbare volumes- een beeldtaal neergezet die de waarden van Linie reflecteert. Anderzijds wordt er- in korrel, gezamenlijke hoven en uitwerking van collectieve voorzieningen- een eigen en toekomstbestendige waarde geïntroduceerd.

De combinatie van de bedrijfsrelicten en de nieuwe gebouwen biedt een interessante verwevenheid tussen hetgeen de plek heeft vertegenwoordigd en de nieuwe rol die de locatie gaat innemen. De nieuwe gebouwen zullen zich in kleurstelling en uitwerking onderscheiden ten opzichte van de relicten.

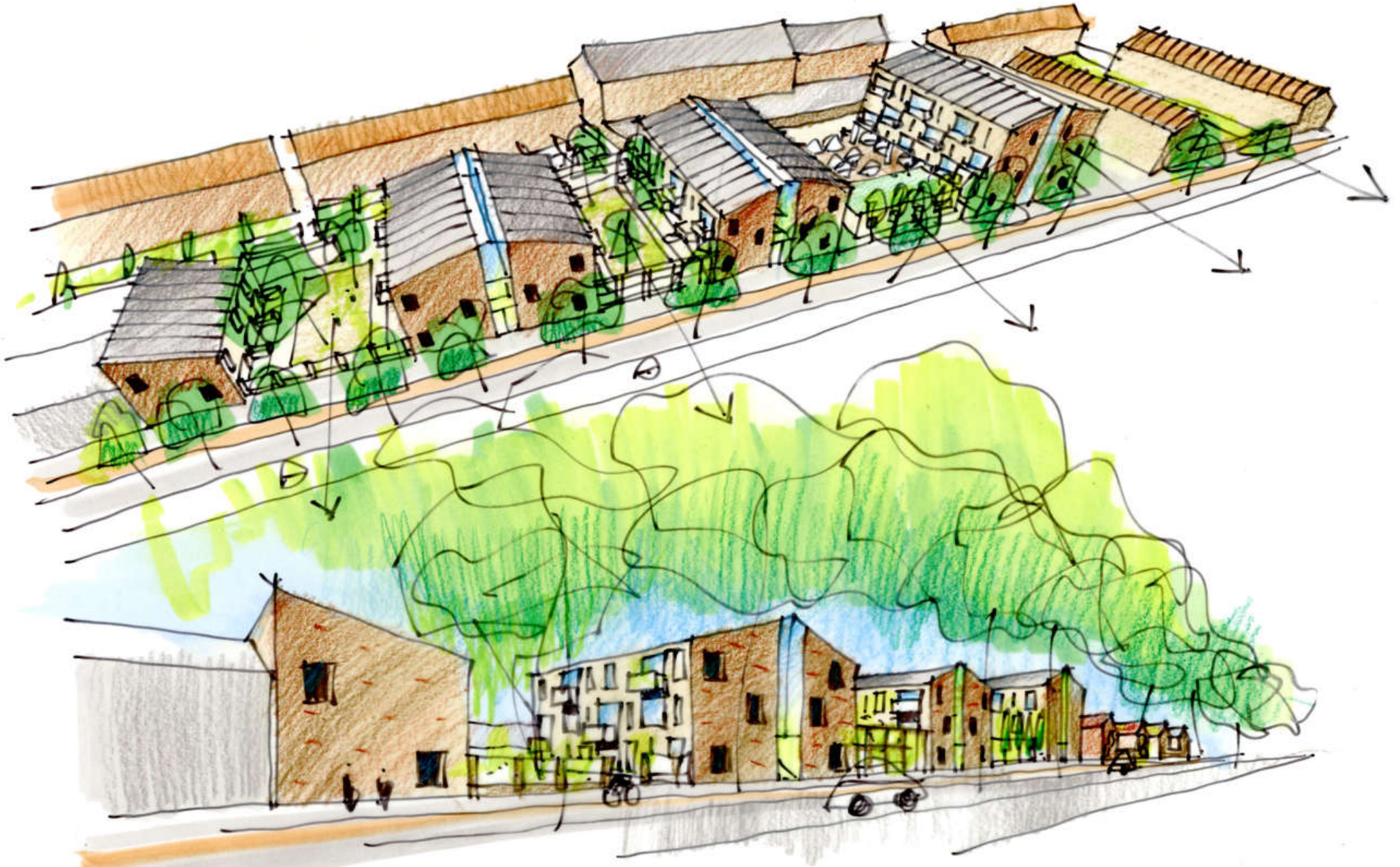
De hoven die ontstaan door de nieuwe gebouwen dwars op de Stationslaan te oriënteren, zijn collectief van aard. Het oostelijke hof heeft een functioneel karakter: het sluit het benodigde parkeren voor de auto en fiets in zich. De andere twee hoven krijgen een groen verblijfskarakter.





Schets uit schetsplan MIX Architectuur

3. HET PLAN VERBEELD



STEDENBOUWKUNDIGE SCHETS IN DE CONTEXT

SCHAAL 1 : 1000





RUIMTELIJKE UITWERKING

Door de planlocatie als één geheel te ontwikkelen ontstaat er een eenduidige ruimtelijke eenheid. De haakse situering op de Stationslaan zorgt voor een aansluiting op de strokenstructuur van de Linie.

De bebouwing bestaat uit vier gebouwen, voorzien van een flauwe kap van minimaal 20 graden die refereert aan de dakvormen in de Linie. De bouwhoogte loopt op van twee lagen aan de westzijde van de locatie tot vier lagen aan de oostzijde, bij de van Musschenbroekstraat.

De gebouwen zijn verbonden door een gemeenschappelijke ruimte voor de bewoners, de hoven.

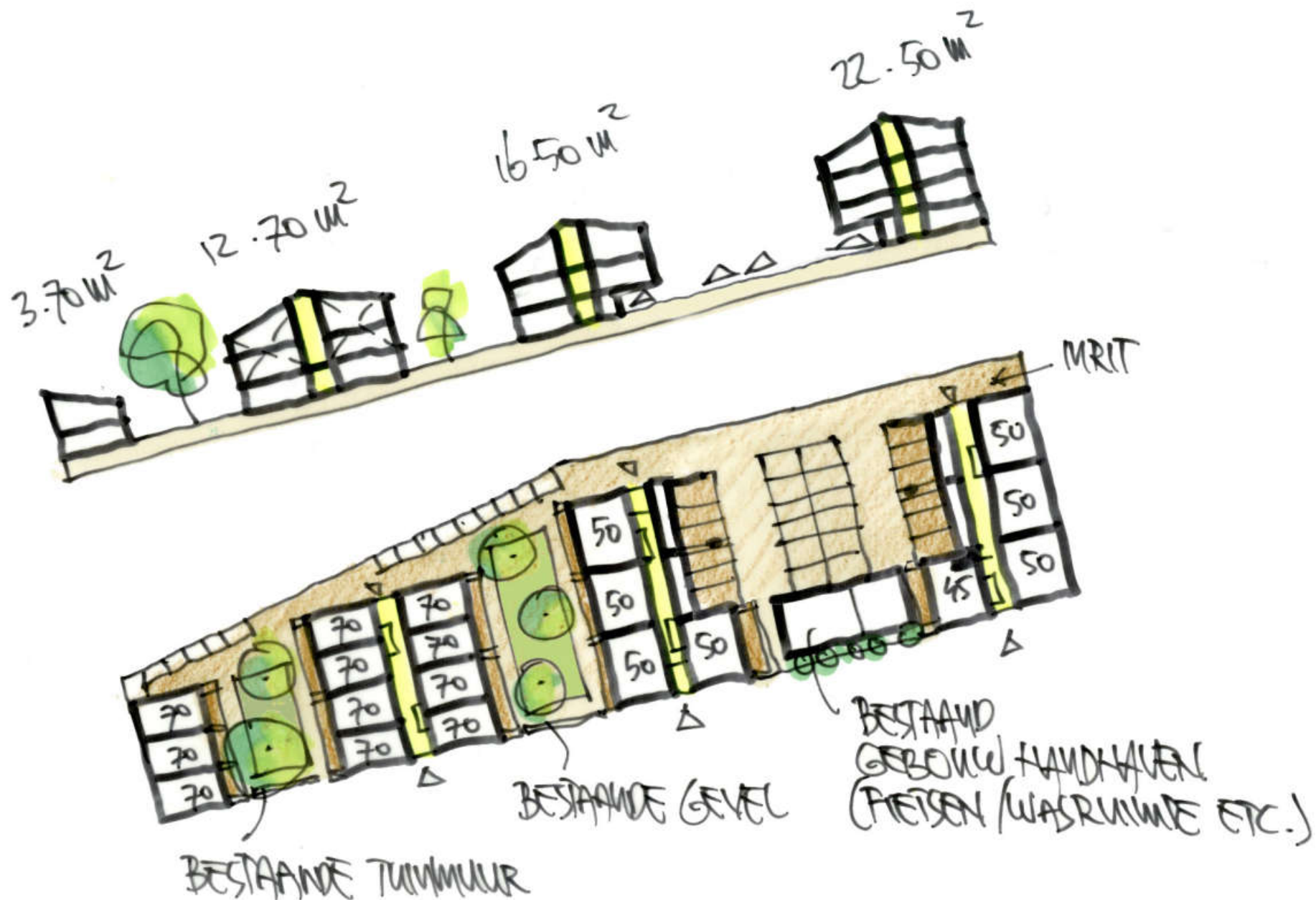
De overgang tussen het plangebied en de Stationslaan wordt gevormd door de ritmiek van de kopgevels en de daartussen gelegen relictten. In tegenstelling tot de bestaande 'stempels' in de Linie, zullen de kopgevels en de relictten op de Harley-locatie een meer open oriëntatie hebben op de Stationslaan. Dit gebeurt door centrale entrees, ruimte voor collectieve voorzieningen en met toegangen naar de hoven.

De relictten vormen enerzijds een echo naar het bedrijfsverleden maar vormen anderzijds een dankbare geluid afschermende werking naar de hoven en de oost-west georiënteerde woningen. Van belang is dat er voldoende openheid is naar de Stationslaan zonder het private woonkarakter geweld aan te doen. De vier woongebouwen hebben een haakse oriëntatie op de Stationslaan. Door in basis uit te gaan van een rug-aan-rug woontypologie worden de afzonderlijke gebouwen als het ware in twee gebouwdelen verdeeld, gescheiden door een corridor met een centrale entree aan de Stationslaan.

De gebouwen zijn krachtige sprekende volumes, in een korrel die die de maat van de bestaande gebouwen van de Linie overstijgt. De gebouwen worden als één geheel ontworpen en opgetrokken uit baksteen, als verwijzing naar de Linie en de oorspronkelijk op de locatie gevestigde bedrijfsgebouwen. De detaillering van baksteen (of een meer duurzaam, gelijkwaardig alternatief) is ondergeschikt aan de zeggingskracht van het geheel. De toepassing is robuust, sober en eenduidig. De kleur vormt een contrast met het metselwerk van bestaande bebouwing waarvan delen als relict behouden blijven.



Deze schetsen zijn verderop in het document verder uitgewerkt



Schets uit schetsplan MIX Architectuur (in de nadere uitwerking wordt hier van afgeweken)



Schets uit schetsplan MIX Architectuur (in de nadere uitwerking wordt hier van afgeweken)



Schets uit schetsplan MIX Architectuur (in de nadere uitwerking wordt hier van afgeweken)



HOVEN

Tussen de gebouwen ontstaan twee groene **hoven**. Deze stadstuinen zijn privéterrein en vanuit de Stationslaan gezien af te sluiten. Uit het gebruik moet blijken in hoeverre dit ook echt nodig is. Bij voorkeur blijven de poorten open en kunnen ook passanten van de tuinen gebruik maken. Het meest oostelijk gelegen **hof** wordt gebruikt voor autoparkeerplaatsen, die bereikbaar zijn vanuit de Van Musschenbroekstraat. In de andere twee hoven worden geen parkeerplaatsen gesitueerd. Deze krijgen een maximale groenontwikkeling, om zo bij te dragen aan hittestress, waterbuffering en stadsecologie. De stadstuinen dragen bij om aan de normen uit het Bredaas Groenkompas te voldoen, naast potentiële inzet van gevelgroen.

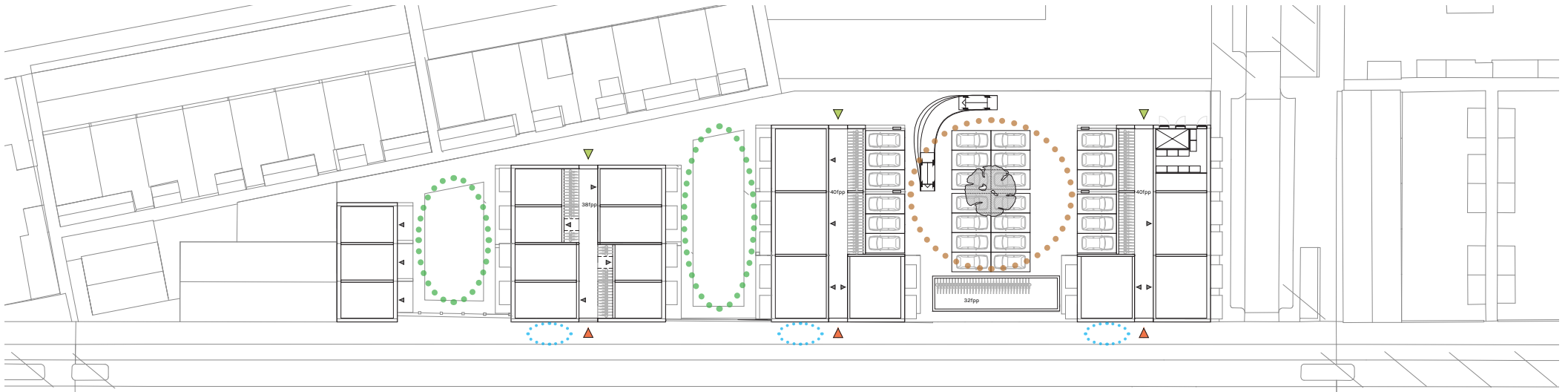
PARKEREN

De locatie ligt op loopafstand van het centraal station van Breda. De bereikbaarheid van openbaar vervoer (bus en trein) is uitstekend. Deze kwaliteit past goed bij de doelgroep waarvoor Alwel op deze locatie wil bouwen. Alwel heeft de ervaring dat bij een dergelijke ligging het autobezit onder bewoners van sociale huurwoningen laag is. Het parkeren van auto's gebeurt op maaiveld. Om budgettaire redenen is verdiept parkeren niet mogelijk. De parkeerplaatsen zijn niet direct ontsloten op de Stationslaan maar zijn bereikbaar vanuit de Van Musschenbroekstraat. Dit beperkt de kans op opstoppingen aan de Stationslaan.

De beschikbare autoparkeercapaciteit moet voldoen aan het gemeentelijke beleid. Blijkens de berekening in hoofdstuk 4 zijn bij de beoogde 52 woningen 26 parkeerplaatsen op eigen terrein nodig. De afbeelding hieronder laat zien hoe hieraan voldaan kan worden. Van de bestaande bedrijfswoning is de gevel behouden, de achterliggende ruimte is verkleind om ruimte te maken voor voldoende plaatsen.

Fietsenbergingen worden bij voorkeur verdeeld over het terrein aangebracht. In de planuitwerking is hiervoor de verkleinde bedrijfswoning gebruikt en de corridors op het maaiveld in bouwdeel B, C en D. Bij de **hoofdentrees** van deze gebouwen aan de Stationslaan komen- in het openbaar gebied- **fietsenbeugels** voor bezoekers.

Parkeren kan niet ondergronds worden opgelost. Het is wel de ambitie om een deel van het parkeren op het maaiveld onder de gebouwen te positioneren.

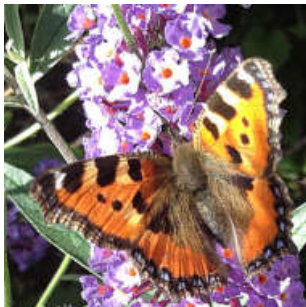


ERFAFSCHEIDINGEN

De aan de noordzijde gelegen erfafscheiding tussen de grondgebonden woningen en het plangebied wordt op verzoek van aanwonenden voorzien in een betonnen schutting. Nabij de erfgrans worden (niet te hoog doorgroeiende) bomen geplant die de bewoners ten noorden van de locatie privacy bieden.

Op die manier blijft de huidige achterom-situatie van de belendende percelen intact en onderhoudsvrij.

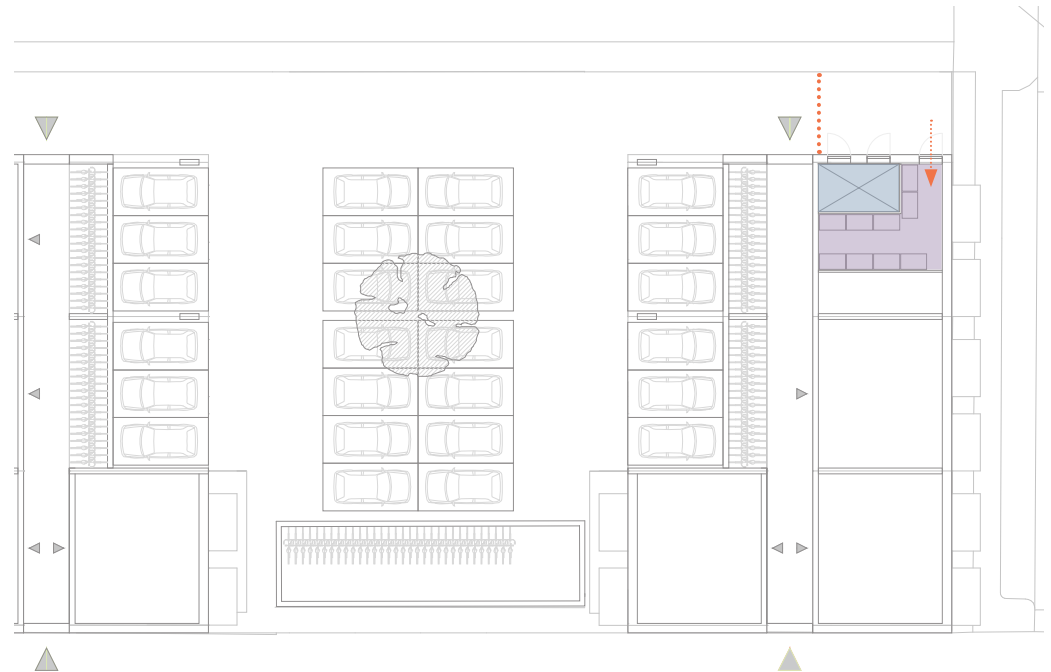
Aan de zijde van de planlocatie wordt de **schutting** van aanplant voorzien, met oog voor biodiversiteit. *Erfafscheidingen op maaiveld, indien toegepast, vormen een vanzelfsprekend geheel met de gebouwen en de inrichting van de hoven.*



VOORZIENINGEN

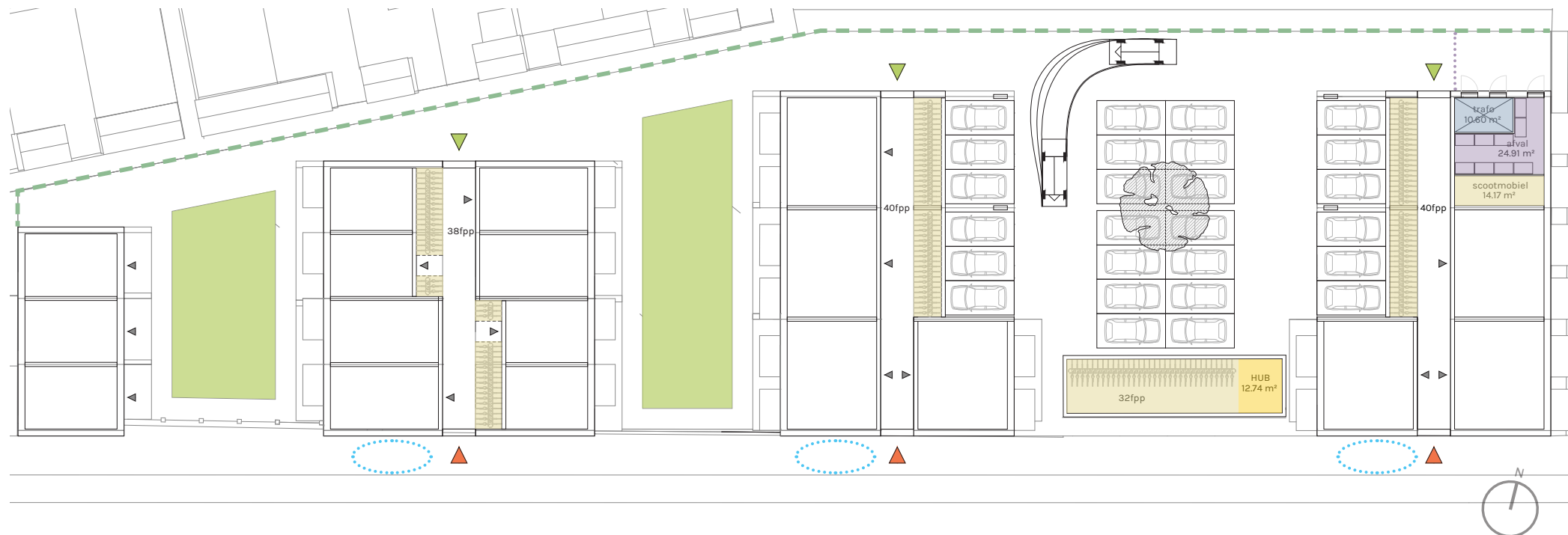
Voor de afvalinzameling dient een **collectieve inpandige afvalvoorziening** gerealiseerd te worden voor het opstellen van containers. Aansluiting op een ondergrondse voorziening in de buurt voor restafval is op korte termijn niet mogelijk. Het betreft een ruimte van 25 m². Nabij de inpandige collectieve afvalvoorziening moet een opstelplaats voor een inzamelingsvoertuig aanwezig zijn. Deze opstelplaats mag maximaal 10 meter van de toegangsdeur van de afvalvoorziening liggen en niet op een (drukke) wijkontsluitingsweg gelegen zijn. De voorkeur is daarom om de collectieve inpandige afvalvoorziening aan de Van Musschenbroekstraat te situeren en niet aan de Stationslaan.

Een (inpandige) **traforuimte** is mogelijk ook onderdeel van het ontwerp. Deze dient dan te allen tijde vrij toegankelijk te zijn vanuit het openbaar gebied. Hieronder is een suggestie weergegeven van mogelijke posities voor deze functies.

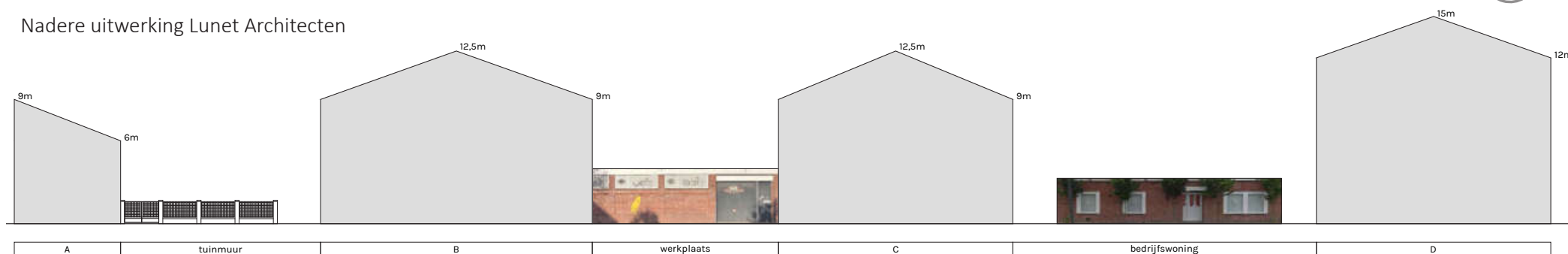


Nadere uitwerking Lunet Architecten

ONTWERPUITGANGSPUNT VOOR DE INRICHTING VAN HET MAAIVELD



Nadere uitwerking Lunet Architecten



- De **hoofdentrees** van gebouw B, C en D zijn prominent in de kopgevels aanwezig van de Stationslaan
- De **binnenhoven** zijn groen van opzet, de betonnen **erfafscheidingen** aan de noordzijde worden voorzien van wintergroene begroeiing (hedera o.g.)
- De **binnenfietsplaatsen** worden in de gebouwen opgenomen. In dit uitwerkingsplan betreft het 150 plaatsen conform de norm (2,9 per woning excl. bezoekers) verdeeld over de planlocatie, zodat vanuit alle bouwdelen fietsparkeren nabij is (in gebouw B, C, D en in de (verkleinde) bedrijfswoning).
- De **fietsparkeerplaatsen** voor bezoekers (0,3 per woning) worden naast de hoofdentrees van gebouw B, C en D aan de stationslaan gesitueerd.
- In dit uitwerkingsplan komen in gebouw D bij de Van Musschenbroekstraat de (eventuele) traforuimte en de afvalberging (24h toegankelijk vanuit het openbare gebied). De **afsluitbaarheid** van het parkeerbinnengebied komt achter de toegangsdeuren van bovengenoemde ruimten.
- Er liggen 26 autoparkeerplaatsen tussen gebouw C & D.
- Het plan heeft in totaal 52 woningen in deze opzet.

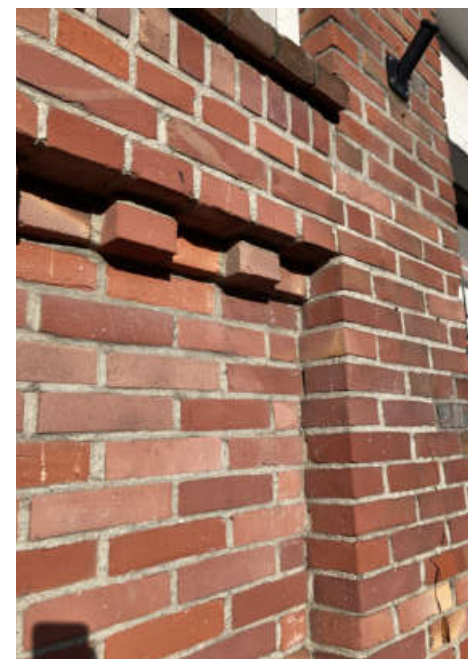
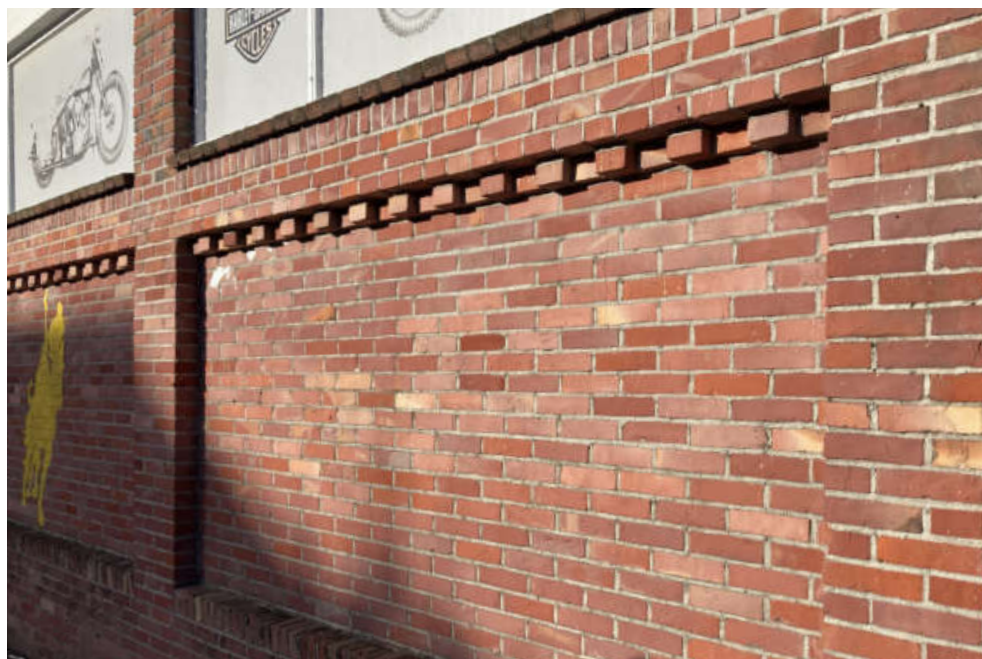
INTEGRATIE RELICTEN - DE TUINMUUR



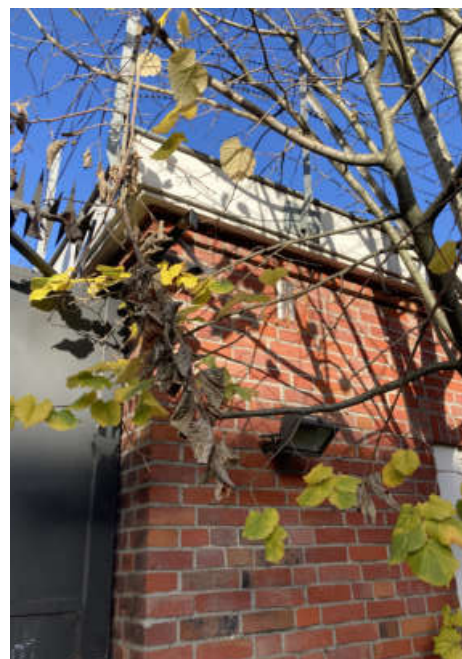
RELICTEN VORMEN DE BASIS VOOR DE
GELUIDAFSCHERMEDE WERKING



INTEGRATIE RELICTEN - DE WERKPLAATS

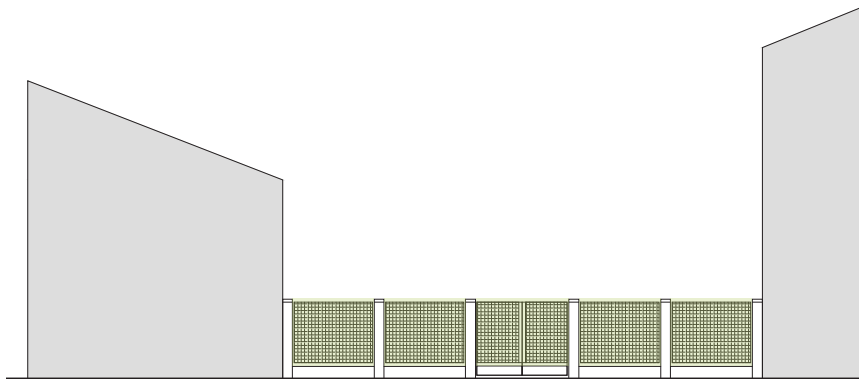
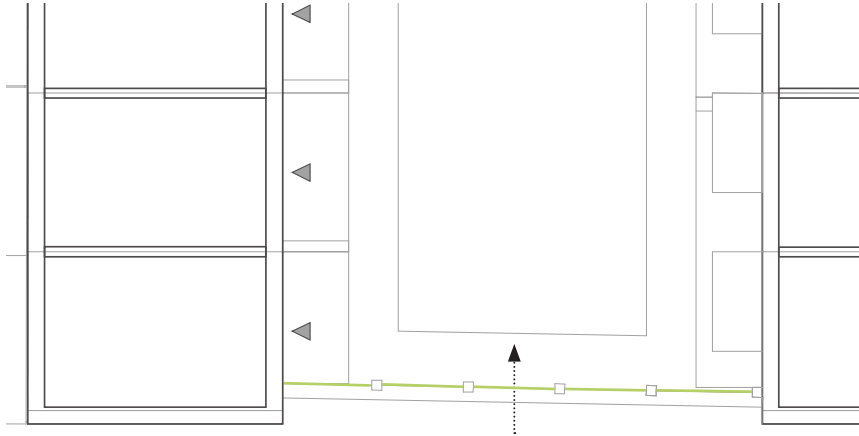


INTEGRATIE RELICTEN - DE BEDRIJFSWONING



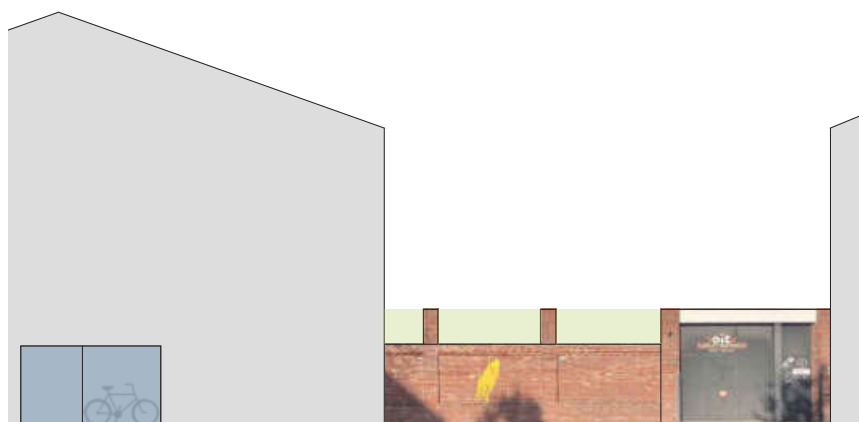
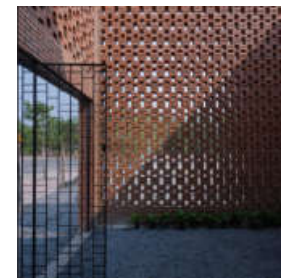
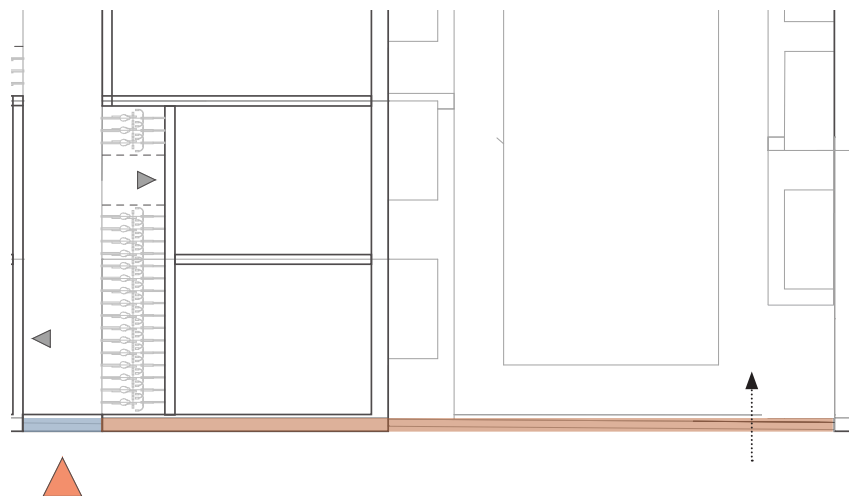
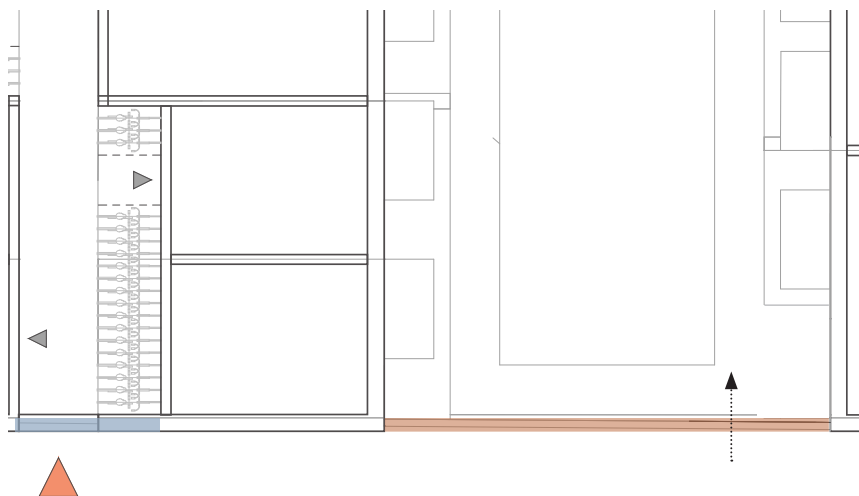
INTEGRATIE RELICTEN - DE TUINMUUR - ONTWERPUITGANGSPUNT

In de uitwerking van het schetsplan doet Lunet Architecten voorstellen voor de wijze waarop de relictten kunnen worden opgenomen in het bouwplan. De hier getoonde voorstellen geven de intentie weer van Alwel en de gemeente en gelden als vertrekpunt voor de mogelijke oplossing. De deelnemers aan de prijsvraag van Alwel worden uitgenodigd om de voorstellen nader uit te werken (mede overeenkomstig de geluidvoorschriften), dan wel een alternatief voor te stellen dat binnen de geformuleerde ambities een gelijkwaardige of hogere kwaliteit heeft.

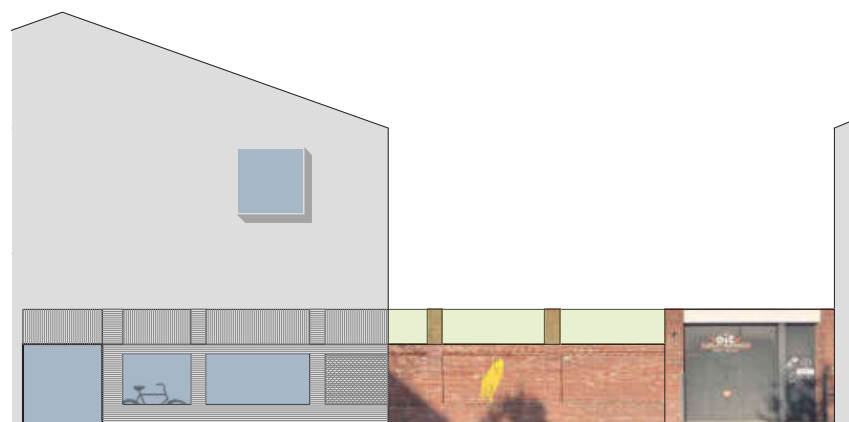


- De bestaande tuinmuur krijgt een verlenging tot aan gebouw B, hiervoor worden de bakstenen van de belendingen hergebruikt
- De poort gaat van de linkerzijde (daar komt een privétuin achter te liggen) naar het midden, dan is daar de entree tot het woonhof
- Het hekwerk blijft in 'de geest van' aanwezig in de tuinmuur, penanten en basement blijven altijd behouden
- De bestaande metselwerkpenanten worden opgemetseld en voorzien van glazen geluidsschermen (hoogte conform berekeningen geluidsadviseur) met daarop een grafisch patroon geïnspireerd op de metalen hekwerken
- De glazen geluidsschermen hebben een maximale **hoogte van 3 meter**

INTEGRATIE RELICTEN - DE WERKPLAATS - ONTWERPUITGANGSPUNT



optie 1

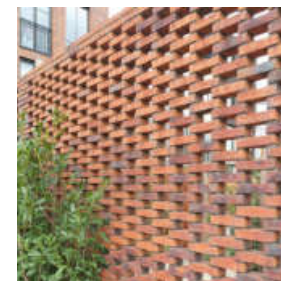
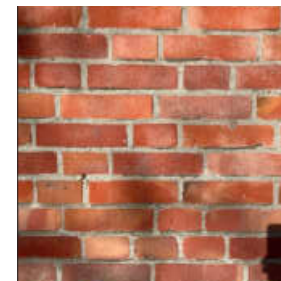
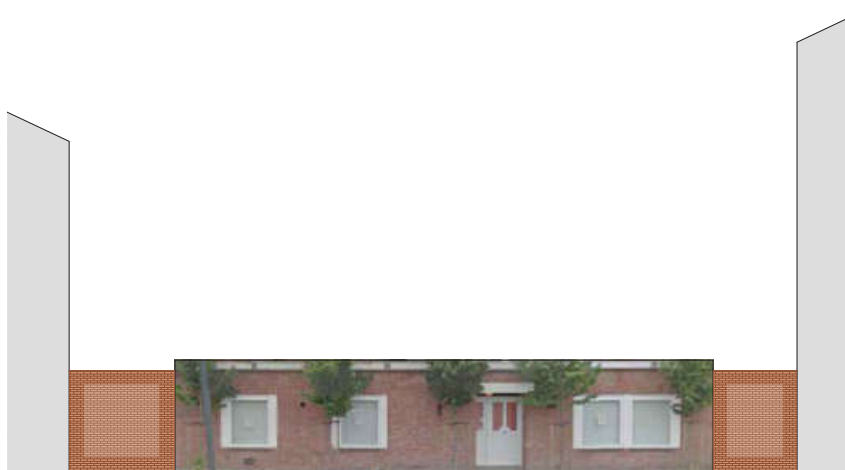
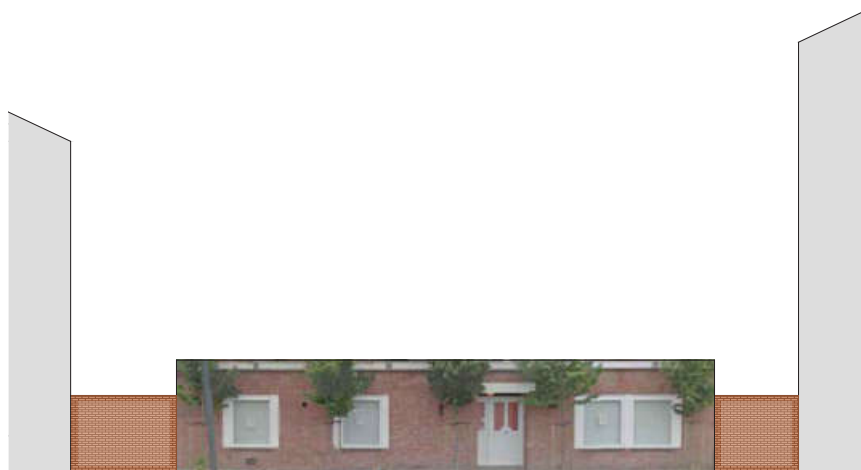
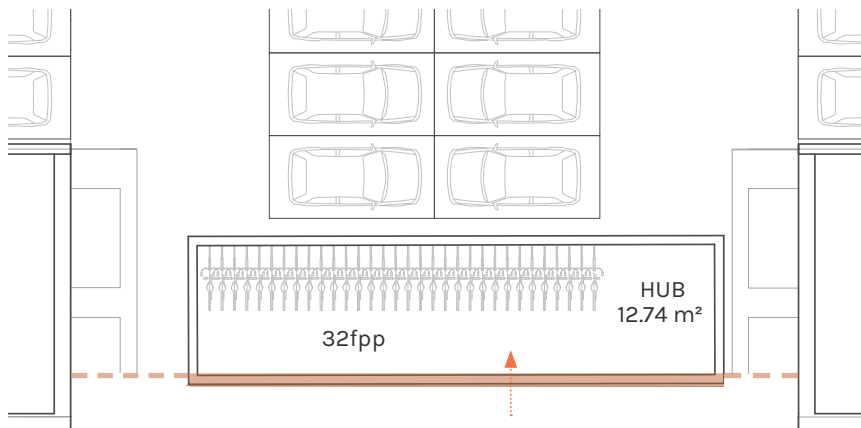


optie 2



- De ramen van de werkplaatsmuur worden weggehaald (te slechte conditie), met gezeefdrukte glazen geluidsschermen* blijven de oorspronkelijke contouren zichtbaar
- Voor zicht vanaf de Stationslaan op het binnenhof worden de verdiepte metselwerk vlakken voorzien van bijvoorbeeld braziliaans metselwerk (opgemetseld met de originele bakstenen), daarachter komen glazen schermen zodat de geluidswering in het binnenhof is gewaarborgd.
- De werkplaatsdeur van de Harleywinkel blijft behouden en is de toegang tot het binnenhof
- Optie 1: de bestaande muur blijft behouden tussen de gebouwen B&C
- Optie 2: de bestaande muur blijft behouden tussen de gebouwen B&C, maar loopt als herkenbaar reliëf in het nieuwe metselwerk van gebouw B door, één van de vlakken kan bijvoorbeeld een raam van een woning worden, de inpandige fietsenstalling is ook zichtbaar vanaf de Stationslaan (* hoogte conform berekeningen geluidsadviseur)

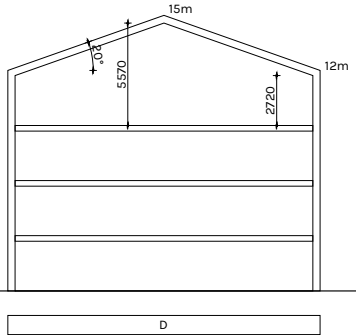
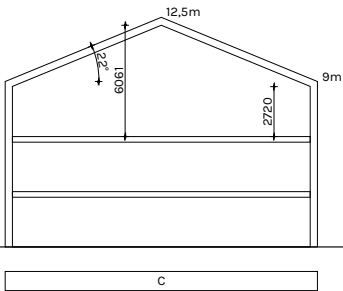
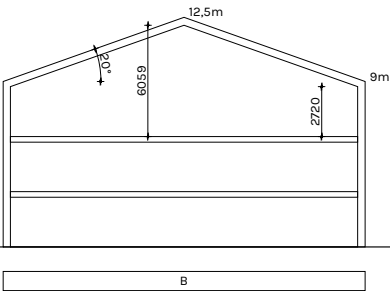
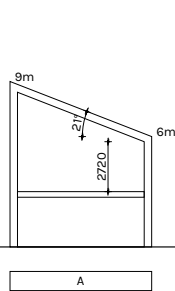
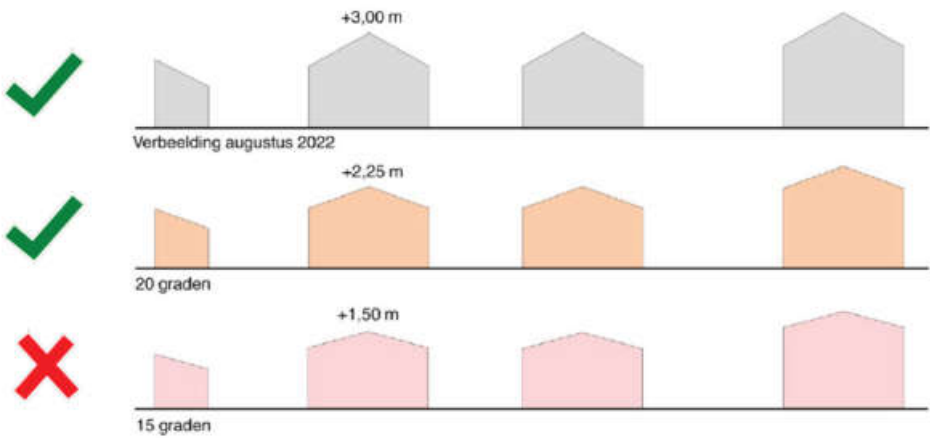
INTEGRATIE RELICTEN - DE BEDRIJFSWONING - ONTWERPUITGANGSPUNT



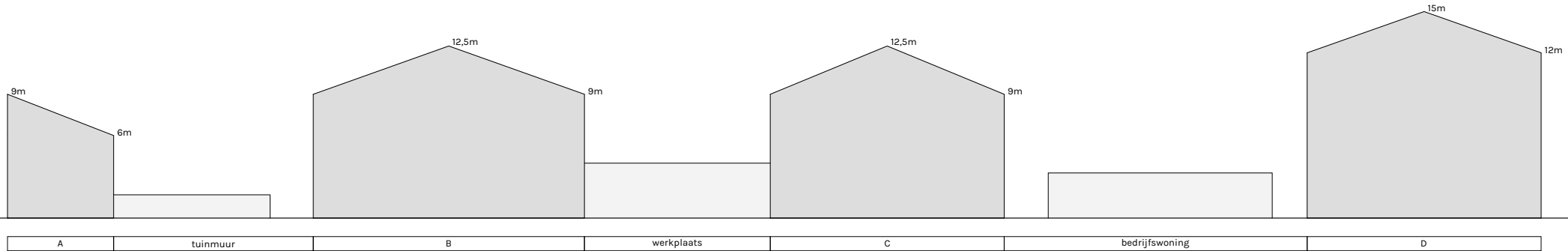
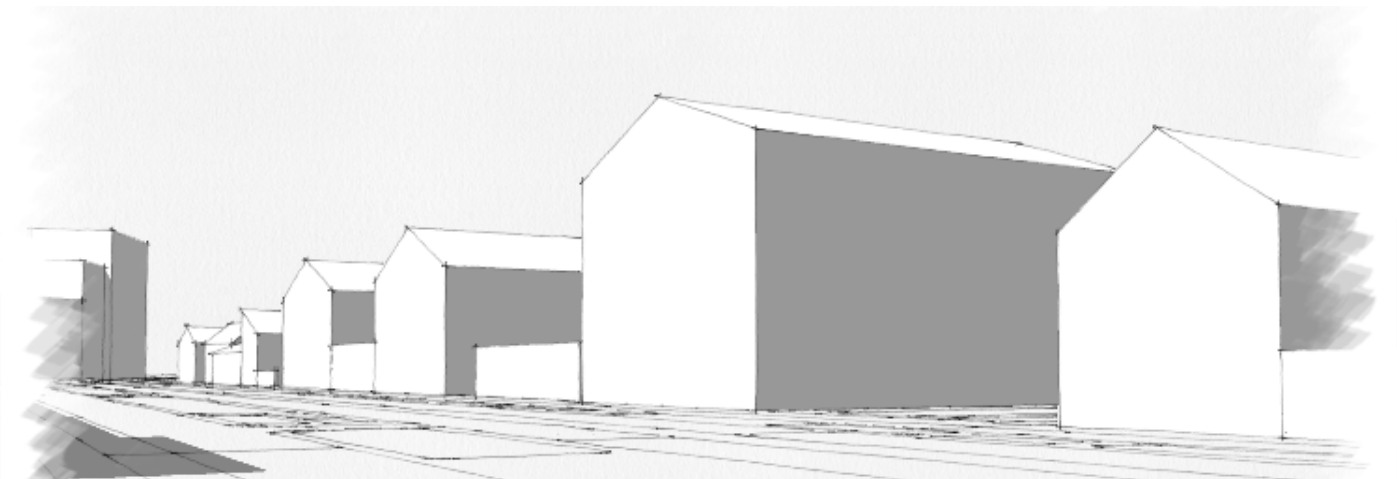
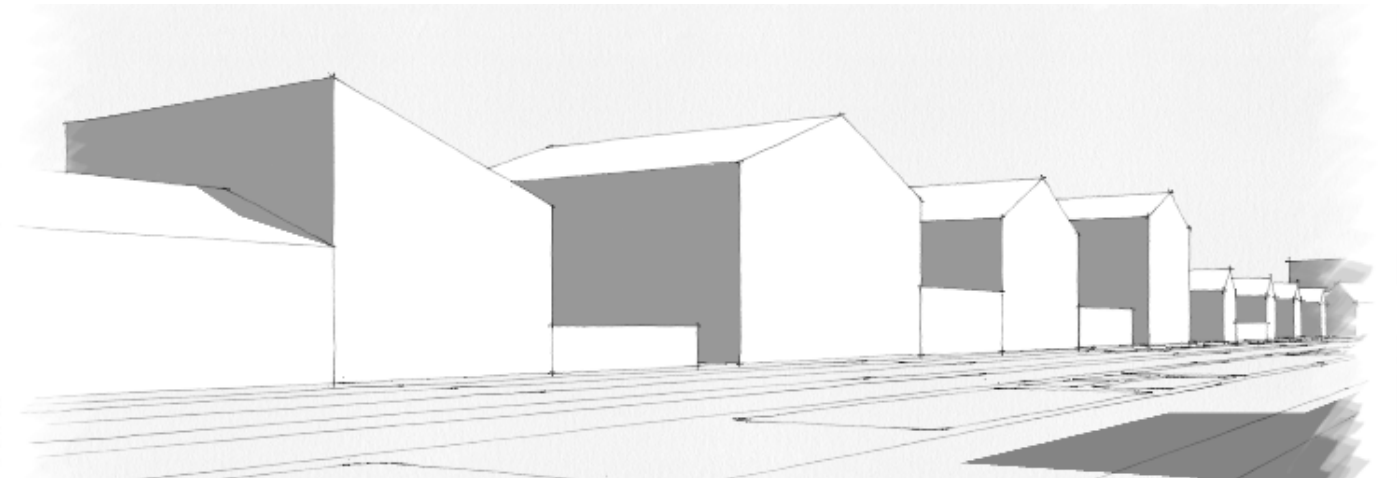
- De voorgevel van de voormalige bedrijfswoning blijft behouden, de overige gevels worden nieuw opgetrokken
- De entree van de fietsenstalling en HUB gaat via de originele voordeur
- Aan weerszijden van de voorgevel komen metselwerk tuinmuren van hergebruikte stenen (uit gesloopte zij- en achtergevel) van de bedrijfswoning
- Deze tuinmuur is bijvoorbeeld van braziliaans metselwerk waardoor er wel connectie is met de Stationslaan
- De hoogte en uitvoering van de tuinmuur is nader te onderzoeken
- In de tuinmuren kunnen eventueel ook toegangen tot de achterliggende tuinen worden gecreëerd

DAK EN HOOGTE

Het hoogste gebouw staat aan de oostzijde en heeft een maximale nokhoogte van 15 meter. Het laagste gebouw, aan de westzijde, heeft een nokhoogte van 9 meter. Voor de tussenliggende gebouwen is een nokhoogte nodig van 12,5 meter. De vermelde hoogten zijn gebaseerd op een minimale hellingshoek van 20 graden. De woningen op de bovenste verdiepingen ervaren de schuine kap aan de binnenzijde.

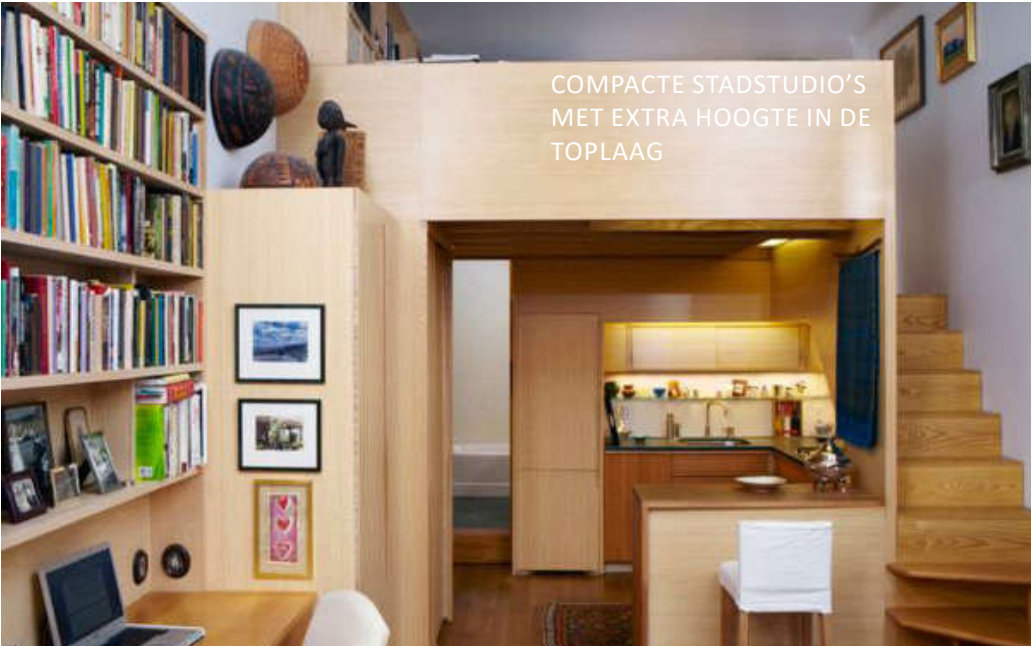
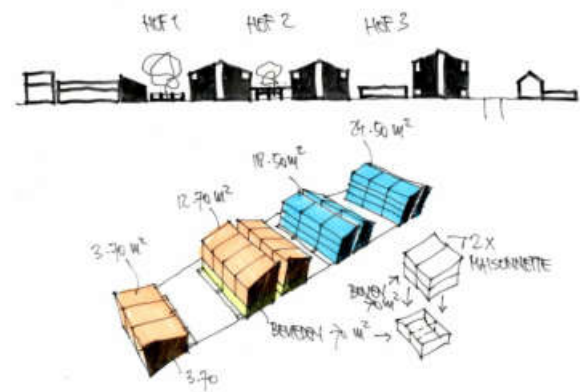


BOUWHOOGTEN IN 3D



PROGRAMMA

Het bouwplan voorziet in het maken van 52 woningen voor woningcorporatie Alwel. In het uitgewerkte plan hebben ongeveer 12 woningen een woonoppervlakte van 70 vierkante meter, de rest is ongeveer 50 vierkante meter groot. Van het totaal zijn 8 woningen alleen per trap bereikbaar. De rest beschikt over een lift of is vanaf het maaiveld bereikbaar.



			A	B	C	D								
			Westzijde (station, Belcrum)				Stationslaan		Oostzijde (Linie -Doornbos)					
type	gbo	aantal												
a	50	12												
b	50	28												
c	70	8												
d	70	4												
Totaal	52													
Totaal woningen			4	6	9	6	9	12						
Alleen per trap bereikbaar			0	4	0	0	0	0						
Lift			n.v.t.	nee	1	1	1							



BEELDKWALITEIT

PROCES

Het beeldkwaliteitsplan wordt als toetsingkader voor de commissie ruimtelijke kwaliteit gelijktijdig met het bestemmingsplan vastgesteld. Het beeldkwaliteitsplan, als onderdeel van het moederdocument wordt daarmee als gebiedsgerichte paragraaf aan de welstandsnota toegevoegd.

A Ensemble

1. Een evenwichtig en goed functionerend gebied met een consistent totaalbeeld is een belangrijke uitgangspunt. Daarbij rekenschapgevend aan de eigenstandig historische positie en in aansluiting op de structuur van de Linie.
2. Gelet op het beoogde stedelijke karakter is in hoofdopzet gekozen voor een dwarsstructuur op de Stationslaan. De diverse stedelijke functies zijn daardoor optimaal straatgericht waarbij een heldere scheiding tussen privé- en openbaar gebied ontstaat. Aandacht is vereist voor entreemotieven en de collectieve ruimten aan de Stationslaan alsmede de wijze waarop de overgang tussen privé en openbaar wordt vormgegeven in een verhouding van open en dicht.
3. De woongebouwen worden als één geheel ontworpen en vertonen duidelijk samenhang. Uitgangspunt is een architectuur met een zekere eenheid naar aard, ritme, verschijningsvorm, bouwmassa, daktype, oriëntatie op de openbare ruimte, materiaalgebruik en kleurstelling zodat een coherente invulling van het gebied te bewerkstelligen is en waarbij een mate van verwantschap met de Linie wordt bereikt.
4. De woongebouwen zijn krachtige en sprekende volumes die zijn opgetrokken uit baksteen (of een meer duurzame, gelijkwaardige elementenverharding), verwijzend zowel naar Linie als naar de huidige industriële functie van de locatie. De detaillering is ondergeschikt aan de zeggingskracht van het geheel.
5. Door het toepassen van flauwe kappen (minimaal 20 graden) op de verschillende woongebouwen wordt gerefereerd aan de strokenbouw in de achterliggende wijk Linie. De daken van de gebouwen kennen een eenduidige vorm en eenduidig materiaalgebruik.
6. De nokrichting van de gebouwen of gebouwdelen ondersteunen de lengterichting van het gebouw en zijn haaks op de Stationslaan georiënteerd.
7. De collectieve hoofdentrees van de woongebouwen liggen aan de Stationslaan en zijn duidelijk herkenbaar, geprononceerd en met aandacht vormgegeven.
8. De stadstuinen (hoven) tussen de gebouwen vormen een eenheid met de bebouwing. Het karakter van de inrichting is informeel en er wordt maximaal

ingezet op vergroening en verblijven. Er wordt, onder andere met inzet van de relictten van de gebouwen op de Harley-locatie, een heldere afbakening ten opzichte van de openbare ruimte van de Stationslaan vormgegeven.

9. De private buitenruimten (balkons, terrassen) van de woningen worden uitgevoerd met een technisch karakter (bijvoorbeeld staal), refererend aan het huidige industriële karakter van de locatie. Met oog op de benodigde ontwerpoplossing ter wering van geluid en met oog op privacy van omwonenden kunnen deze (deels) in de gevel gesitueerd worden en deels een dicht karakter hebben. De buitenruimten zijn in ieder geval duidelijk onderdeel van het totaalontwerp. *Balkons worden zo mogelijk als open ruimten vormgegeven, dus niet voorzien van een beglaasde geluidwering boven de borstwering.*
10. Integraal onderdeel van het ontwerp van de gebouwen en hoven is de wijze waarop de 'relictten' een vertaalslag krijgen in enerzijds de overgang tussen privé en openbaar en anderzijds als oplossing voor het verkeersgeluid van de Stationslaan. Daarbij is van belang dat het gebied zich niet afkeert van de Stationslaan en dat er een goede mate van transparantie geborgd wordt.

INGETOGEN, KRACHTIGE
BAKSTEENVOLUMES MET EEN
ABSTRACTE KAPVORM



BAKSTEENARCHITECTUUR MET EEN KARAKTERISTIEKE, ABSTRACTE
KAPVORM



HET ENTREEGEBIED IS OOK
FIETSENBERGING



COLLECTIEVE STEDELIJKE
GROENE WOONHOVEN



BEBOUWING EN HOF VORMEN EEN STERKE
WONEN OP JEZELF MET ELKAAR EENHEID



B Materiaal en kleur

1. Het hoofdmateriaal is baksteen (of een meer duurzame, gelijkwaardige elementenverharding). Bekleding met plaatmateriaal is uitgesloten. De toepassing oogt robuust, sober en eenduidig. De kleur is voor de gebouwen eenduidig en vormt een contrast met het metselwerk van bestaande bebouwing waarvan delen als relict behouden blijven.
2. Qua vormgeving worden hoogwaardige materialen gebruikt die op termijn goed te onderhouden zijn en fraai verouderen.
3. Er is geen suggestie van plastic gewenst door middel van kleurverschillen.
4. De beeldende werking van de architectuur wordt in hoge mate bepaald door de textuur en plasticiteit van het gevelvlak. Daarbij gaat het vooral om het hanteren van de “negge”, de diepteligging van de gevelopening ten opzichte van het voorvlak, als middel om contrasten te definiëren.



C Elementen

1. De collectieve entrees van de woongebouwen liggen aan de Stationslaan en zijn duidelijk herkenbaar, hebben een open en uitnodigend karakter met zorgvuldige aandacht voor postkasten en huisnummers.
2. Kozijnen worden in kleur afgestemd op de gevel.
3. Verticale stijpunten, liftinstallaties, overige dakopbouwen, ondergeschikte bouwdelen en technische elementen vormen een integraal architectonisch onderdeel van de bebouwing, in positie, materiaal en kleur of omhulling.
4. Gevelelementen, zoals rolluiken, luifels, zonweringen, erkers, balkons, installaties etcetera staan in dienst van- en zijn daarom ondergeschikt aan het ontwerp van de gevel. Dit betekent een beperking aan de dimensionering, plaatsing, materialisering, detaillering, ordening en het kleurgebruik.
5. Eventuele bergingen buiten de hoofdvolumes worden op een wijze ontworpen die passend is bij de kwaliteitseisen van het plan.
6. De erfafscheiding aan de noordzijde is eenduidig van opzet en bijvoorkeur ‘vergroend’.
7. De overgang tussen de gebouwen en de hoven maken onderdeel uit van de integrale opgave.
8. Op markante plekken aan de Stationslaan en de Van Musschenbroekstraat is verfraaiing denkbaar door middel van gevelgroen of een passende muurschildering.
9. Zonwering dient, indien toegepast, zorgvuldig geïntegreerd of daartoe voorbereid te worden in bouwkundige detaillering.
10. Reclame, signing en nummering maakt onderdeel uit van het ontwerp en is ondergeschikt en open van karakter.
11. Reclame en aanduidingen worden uitgevoerd in open letters, of geschilderd en eventueel aangelicht. Lichtbakken zijn niet toegestaan.
12. Losse luifels komen niet voor aan de Stationslaanzijde. Bescheiden luifels in de hoven zijn toegestaan, mits onderdeel van de architectuur.
13. Zonnepanelen maken onderdeel uit van het gebouwon ontwerp en geven niet het gevoel ‘later’ aangebracht te zijn.



DE FIETSPARKEERZONE
IS ONDERDEEL VAN HET
ENTREEGEBIED



STIMULEREN
GEVELBEGROEIJING
KOPGEVELS NOORDZIJDE



HELDERE ENTREE AAN STATIONSLAAN
ZORGVULDIGE INPASSING POSTKASTEN EN
HUISNUMMERS



TERRASSEN "LOS" AAN DE GEVEL



PRIVÉ STOEPZONE AAN DE
COLLECTIEVE HOF



WALKONS KENNEN MATE
VAN BESLOTENHEID ZONDER
GESLOTENHEID



4. THEMA'S

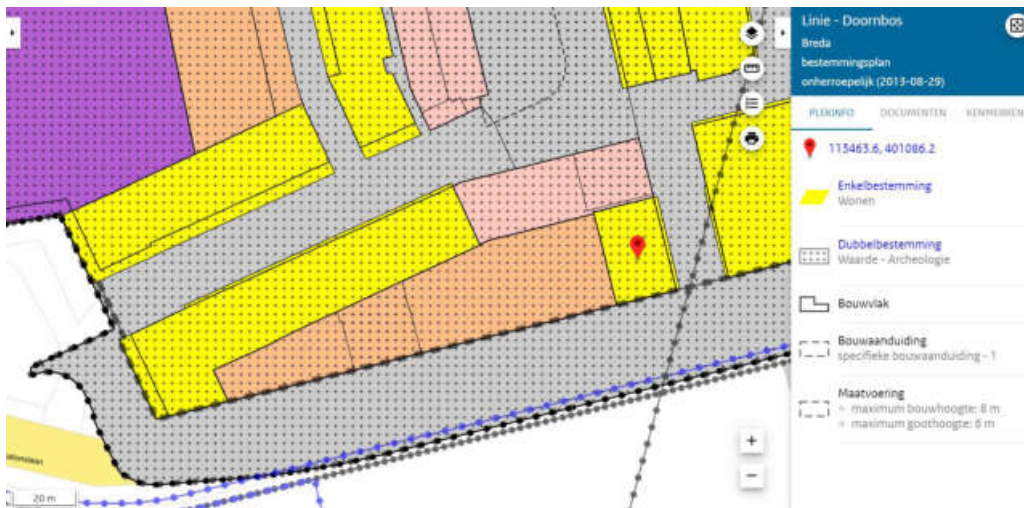
In dit hoofdstuk wordt een toelichting gegeven op verschillende thema's die ten grondslag liggen aan de planvorming

HUIDIGE BESTEMMING

Het bestemmingsplan Linie Doornbos (2013) is van kracht op de locatie. De percelen die bebouwd zijn met woningen hebben de bestemming 'wonen'. Er zijn grondgebonden woningen toegestaan met een goothoogte van 6 meter en een nokhoogte van 8 meter. De bedrijfspanden en de bedrijfswoning hebben de bestemming 'gemengd', hetgeen het gebruik ten behoeve van bedrijven, cultuur en ontspanning, maatschappelijk en ondergeschikte horeca toestaat. Wonen is binnen deze bestemming niet toegestaan. Volgens het vigerende bestemmingsplan mag het perceel met bedrijfsbestemming voor 80% bebouwd worden, met een goothoogte van 7 meter en een nokhoogte van 11 meter. Voor het ontwikkelde bouwplan is wijziging van het bestemmingsplan noodzakelijk.

PARTICIPATIE

Het toegestane gebruik is momenteel bedrijvigheid, maatschappelijke voorzieningen, sport en culturele activiteiten. De feitelijke bebouwinghoogte is momenteel ongeveer 4,5 meter. De locatie wordt omgeven door woningen. Omwonenden ondervinden veranderingen als het bouwplan wordt gerealiseerd.



Het betreft met name de bewoners aan de Van Musschenbroekstraat (huurders van Alwel), van de Christiaan Huygensstraat (deels grondgebonden koopwoningen en deels bovenwoningen in huur en koop) en ten zuiden van de Stationslaan (recent gerealiseerde koopwoningen). Het bouwplan gaat uit van de functie wonen met een gevarieerde bebouwingshoogte, tot maximaal circa 15 meter.

Op 9 maart 2021 vond in het kader van burgerparticipatie online een eerste informatiebijeenkomst plaats met omwonenden van het bouwplan. Tijdens de bijeenkomst bleek dat een aantal bewoners aan de Christiaan Huygensstraat het nieuwe plan ervaren als een verslechtering. Zij voeren aan dat met de bouw van de woningen - ten opzichte van het huidige gebruik - hun privacy afneemt. De bebouwing is op sommige plekken ook hoger dan het huidige bestemmingsplan toestaat en zeker hoger dan de feitelijke bedrijfsbebouwing op de locatie. Ze vrezen overlast door toenemende parkeerdruk van auto's en fietsen en stellen vragen bij de doelgroep van sociale huurwoningen. Ze vrezen schaduwwerking en beperking van lichtinval op en in hun woning.

Alwel heeft na de eerste bijeenkomst een 'meedenkgroep' van omwonenden gevormd met wie periodiek overleg (vier keer tot dit moment) is na de eerste bijeenkomst inmiddels in overleg getreden met de omwonenden van het bouwplan. Alwel hanteert daarbij het participatieniveau 'Adviseren', als benoemd in het participatiebeleid van de gemeente. De diverse bedenkingen zijn besproken en in sommige gevallen zo goed mogelijk geobjectiveerd.

Naar aanleiding van het overleg zijn onder meer de volgende keuzes gemaakt:

- Er komt - ter waarborging van sociale veiligheid - een betonnen schutting op de erfgrans tussen het plan en de noordelijk gelegen woningen
- De nokhoogten van de gebouwen zijn verlaagd van 17 naar 15 meter ten opzichte van het oorspronkelijke plan.
- Afgesproken is dat de deelnemers aan de prijsvraag wordt gevraagd om maatregelen te nemen om inkijk vanuit balkons of woningen zo veel mogelijk te beperken. Ze worden ook aangespoord om gevels aan de noordzijde te vergroenen
- Fietsenbergingen waren eerst tegen de noordelijke erfgrans opgenomen. Ze worden nu inpandig voorzien, zodat nabij de erfgrans bomen kunnen worden geplant die privacy bieden.
- Een vertegenwoordiging van de omwonenden krijgt het recht op een advies aan Alwel bij de beoordeling van de plannen die in het kader van de prijsvraag worden ingediend.
- De meedenkgroep en Alwel verkennen in overleg de mogelijkheden voor 'blind walls'

ONTSTAANSGESCHIEDENIS ALS BASIS

Kort na de Tweede Wereldoorlog is de wijk Linie gerealiseerd en daarna, in de jaren '60, de wijk Doornbos. Linie (en ook Belcrum) werden in het begin gemakshalve 'achter de Faam' genoemd. De Faam-fabriek werd gebouwd toen de polders nog onbebouwd waren en is nu nog steeds een beeldbepalend gebouw in



Breda Noord. Kenmerkend voor de stedenbouwkundige hoofdstructuur van de Linie is de strokenverkaveling en de herhaling van stedenbouwkundige eenheden (stempels). Linie en Doornbos zijn duidelijke voorbeelden van wijken uit de Wederopbouwperiode. In de vroege wederopbouwijken zoals de Linie was veel aandacht voor groen in de wijk. Van oorsprong lagen er aan de randen van de wijk flinke groenstroken en is het straatprofiel zo opgebouwd dat er ruimte is voor bomen. Daarnaast waren er collectieve groene ruimten. Niet zelden hadden de bewoners een moestuin met fruitbomen achter de woning. In de loop der jaren is dit groene beeld wel enigszins verschaald. Echter nog steeds kenmerkend voor de wijk zijn de groene pleintjes/hoven die tussen de stempels zijn gesitueerd.

ERFGOEDBELEID

De wijk Linie heeft vanwege de nog zeer herkenbare karakteristieke stedenbouwkundige structuur en Wederopbouwarchitectuur een hoge cultuurhistorische waarde op de gemeentelijke erfgoedkaart. Uitzondering daarop vormt de spie langs de Stationslaan, waar zich de Harley-locatie bevindt. Deze strook heeft weinig tot geen erfgoedwaarde. Het rijtje woningen aan de westkant van de Van Musschenbroekstraat heeft een architectuur gelijk aan de stempelbebouwing van Linie, maar maakt geen deel uit van deze stempelstructuur. Het blok is enkel toegevoegd om de Van Musschenbroekstraat te completeren.

Voor de planontwikkeling is sloop van dit rijtje acceptabel onder voorwaarde dat er met het nieuwe plan recht wordt gedaan aan de erfgoedwaarde van de wijk Linie. Deze zit in dit geval met name in het geven van een passend antwoord op de andere zijde van de Van Musschenbroekstraat. Daarbij spelen zaken als massa, oriëntatie, kapvorm,

materiaalgebruik en sfeer een belangrijke rol. Maar ook het profiel en de inrichting van de straat dienen aan te blijven sluiten bij de karakteristiek van de Linie.

Vanwege de cultuurhistorische waarde van het structuurplan van de wijk Linie is er een brede afweging gemaakt over het behoud van de aanwezige bebouwing. Gekozen is voor sloop van zowel de aanwezige bedrijfsruimten als de vijf woningen aan de Van Musschenbroekstraat. De nieuwbouw dient als een samenhangend geheel te worden ontworpen waarbij recht wordt gedaan aan de stedenbouwkundige structuur en architectuur van de Linie.

Behoud van de aanwezige bedrijfsruimten en woningen zou het daarnaast niet mogelijk maken om een economisch rendabel bouwplan te realiseren. De vijf woningen aan de Van Musschenbroekstraat worden regulier verhuurd. Een groot deel van de overige woningen uit het structuurplan van de Linie is onderdeel van een grootschalig renovatieplan dat Alwel in uitvoering heeft waardoor de woningen aan de buitenzijde in hun oorspronkelijke staat behouden blijven.



Legenda	
	Rijksmonument
	Gemeentelijk monument
	Beschermenswaardig
	Hoog
	Middelhoog
	Laag
	Laag
	Niet gewaardeerd

MOBILITEIT

De locatie ligt op loopafstand van het centraal station van Breda. De bereikbaarheid van openbaar vervoer (bus en trein) is uitstekend. Deze kwaliteit past goed bij de doelgroep waarvoor Alwel op deze locatie wil bouwen. Het autobezit onder deze doelgroep is sowieso laag. Het parkeren van auto's gebeurt op maaiveld. Om budgettaire redenen is verdiept parkeren niet mogelijk. De parkeerplaatsen zijn niet direct ontsloten op de Stationslaan maar zijn bereikbaar vanuit de Van Musschenbroekstraat, zoals getoond in de afbeelding hiernaast. Dit beperkt de kans op opstoppingen aan de Stationslaan.

PARKEREN

De parkeerbalans voor de locatie dient te voldoen aan de normering van de gemeente Breda. De parkeerbalans maakt duidelijk hoeveel autoparkeerplaatsen op eigen terrein gerealiseerd moeten worden. De berekening is hiernaast afgebeeld. Die leidt bij 52 woningen tot 26 autoparkeerplaatsen. Met het gebruik van deelauto's kan het aantal fysieke plaatsen beperkt worden, maar Alwel kiest hier momenteel niet voor. Het is door de kleine projectomvang niet aannemelijk dat de auto's succesvol en rendabel geëxploiteerd kunnen worden.

De parkeerplaatsen worden voorbereid op elektrisch laden.



BEREKENING PARKEERBEHOEFTE

Berekening parkeerdruk auto's
Op basis van Nota Parkeernormen Breda 2021
Honk , 29-3-2022

Stap 1a : Normatieve parkeerbehoefte

Bepaling nieuwe situatie

Omschrijving				Norm			Aantal		
Kad. Nr.	Functie	Opp (bvo)	Aantal	Bewoner	Bezoeker	Totaal	Bewoner	Bezoeker	Totaal
-	Sociale huurwoning	-	52	0,5	0,2	0,7	26,0	10,4	36,4

Stap 1b : Saldering parkeerbehoefte

Bepaling bestaande situatie

Omschrijving				Norm			Aantal		
Kad. Nr.	Functie	Opp (bvo)	Aantal	Bewoner	Bezoeker	Totaal	Bewoner	Bezoeker	Totaal
-	Sociale huurwoning	-		0,5	0,2	0,7	-	-	-
7693	Bedrijfsverzamelgebouw	144	1	0,855	0,045	0,9	1,2	0,1	1,3
7693	Eengezinswoning	160	1	1,2	0,2	1,4	1,2	0,2	1,4
6940, 6793	Grootschalige detailhandel	1346	1	0,39	3,51	3,9	5,2	47,2	52,5
6941	Kantoorruimte	112	1	1,045	0,055	1,1	1,2	0,1	1,2
8970, 8971	Sociale huur woning	120	6	0,5	0,2	0,7	3,0	1,2	4,2

Bepaling parkeerbalans

	Werkdag			Koopavond	Nacht	Zaterdag		Zondag
	Ochtend	Middag	Avond			Middag	Avond	Middag
Wonen bewoners	50%	50%	90%	80%	100%	60%	80%	70%
Wonen bezoekers	10%	20%	80%	70%	0%	60%	100%	70%
Kantoor / bedrijven	100%	100%	5%	5%	0%	0%	0%	0%
Wonen bewoners	2,1	2,1	3,8	3,4	4,2	2,5	3,4	2,9
Wonen bezoekers	0,1	0,3	1,1	1,0	-	0,8	1,4	1,0
Kantoor / bedrijven	55,0	55,0	2,8	2,8	-	-	-	-
Totaal	57,3	57,4	7,7	7,1	4,2	3,4	4,8	3,9

Nieuwe situatie

Wonen bewoners	13,0	13,0	23,4	20,8	26,0	15,6	20,8	18,2
Wonen bezoekers	1,0	2,1	8,3	7,3	-	6,2	10,4	7,3
Totaal	14,0	15,1	31,7	28,1	26,0	21,8	31,2	25,5

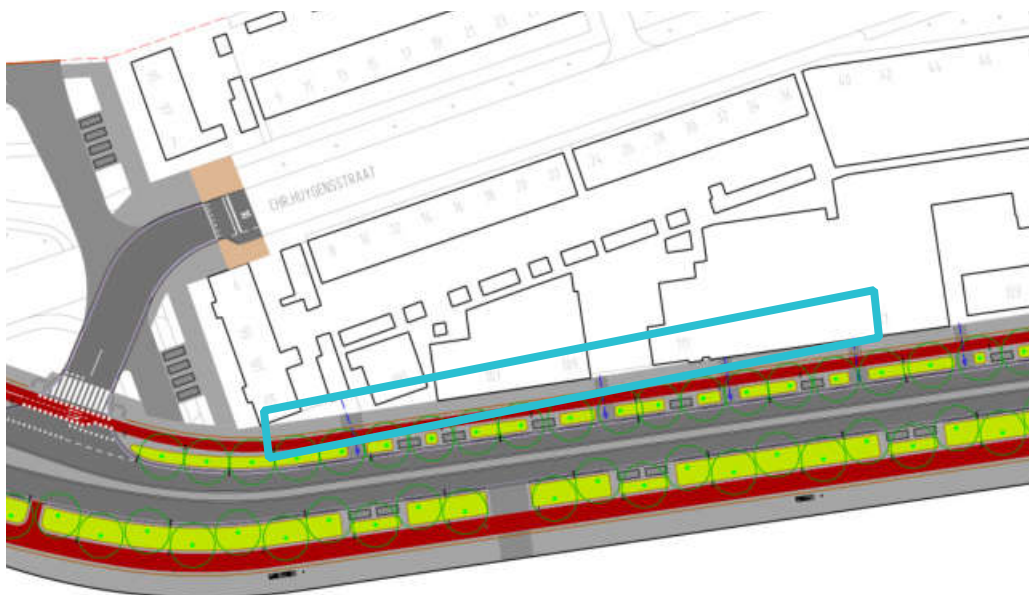
Saldering

Saldo	-43,2	-42,3	24,1	21,0	21,8	18,5	26,4	21,6
-------	-------	-------	------	------	------	------	------	------

Er wordt voorzien in voldoende fietsparkeren, conform de normering van de gemeente. Om fietsgebruik (ten opzichte van de auto) te bevorderen liggen de beschikbare fietsparkeervoorzieningen voor bewoners op maaiveld en zijn ze geconcentreerd nabij de hooftentrees van de gebouwen. De thans aanwezige bedrijfswoning aan de Stationslaan blijft behouden en wordt omgevormd tot 'hub' waar plaats is voor de gemeenschappelijke fietsenstalling en andere te delen faciliteiten.

Met het verdwijnen van de voormalige functie op de planlocatie verdwijnt ook de noodzaak van de destijds extra voorziene parkeerplaatsen aan de Stationslaan. De ambitie is om de Stationslaan te herstellen naar het oorspronkelijke ontwerp van het DO van de Stationslaan.

De vrijkomende ruimte kan dan weer groen worden ingericht (zie de afbeelding hieronder, met blauw omkaderd). Daarbij wordt rekening gehouden met de noodzakelijke ruimte voor laden en lossen (o.a. pakketdiensten, afvalservice) **en fietsparkeren voor bezoekers.**



Schets uit schetsplan MIX Architectuur (in de nadere uitwerking wordt hier van afgeweken)

GELUIDSBELASTING

De locatie ligt binnen de invloedssfeer van wegverkeer en railverkeer. Er is een rapportage opgesteld (bureau Greten) waaruit blijkt hoe hoog de geluidbelasting als gevolg van dit verkeer is.

Uit het rapport blijkt dat railverkeer geen probleem veroorzaakt. De geluidbelasting wordt vrijwel geheel bepaald door autoverkeer in de Stationslaan. Overschrijding van de voorkeurswaarde treedt bij 48 van de 52 woningen op. Uit het rapport blijkt dat deze woningen zo gebouwd kunnen worden dat ze kunnen voldoen aan het gemeentelijke beleid. Daarvoor is het nodig om op maaiveld ‘schermwerking’ te realiseren. Dit is een ontwerpogave waarbij de deelnemers aan de prijsvraag aan Alwel gevraagd wordt om de relicten zo goed mogelijk in te zetten. In hoofdstuk 3 van dit moederdocument zijn hiervoor suggesties gedaan. Op de verdiepingen worden woningen voorzien van balkons die voldoende afschermende werking bieden. De gemeente zal gelijktijdig met de bestemmingsplanprocedure een hogere waarde procedure doorlopen, die leidt tot vaststelling van passende ontheffingswaardes.

Tabel 5.1 Classificering van de kwaliteit van de akoestische omgeving in dB Lden

gecumuleerde L _{DEN}	classificering milieukwaliteit	
< 50	Goed	
50 – 55	Redelijk	
55 – 60	Matig	
60 – 65	Tamelijk slecht	
65 – 70	Slecht	
> 70	Zeer slecht	

In de volgende figuren is de classificatie weergegeven van de twee bouwlagen.



Figuur 5.10 verbeelding classificering, begane grond



Figuur 5.11 verbeelding classificering, verdiepingen

GOEDE RUIMTELIJKE INPASSING

Om een bestemmingsplanwijziging mogelijk te maken moet onderbouwd worden dat sprake is van een goede ruimtelijke inpassing. Voor de belangrijkste aspecten wordt hierna op hoofdlijnen weergegeven welke randvoorwaarden gelden en op welke wijze aan de randvoorwaarden kan worden voldaan. Een deel van de randvoorwaarden wordt nader uitgewerkt in het bestemmingsplan en in het bouwplan.

LADDER VOOR DUURZAME VERSTEDELIJING

Omdat het een binnenstedelijke herontwikkeling is en Breda beschikt over een ruime bouwopgave, ligt het niet voor de hand dat het plan in conflict is met de 'ladder voor duurzame verstedelijking'. In het ontwerpbestemmingsplan wordt een passende onderbouwing opgenomen.

EXTERNE VEILIGHEID

Externe veiligheid is een aandachtspunt dat in het kader van het ontwerp bestemmingsplan nader wordt onderzocht. Er dient voldaan te worden aan de normwaarde van het plaatsgebonden risico. Daarnaast dient de hoogte van het groepsrisico van de spoorlijnen inzichtelijk te worden gemaakt. Voor externe veiligheid moet een verantwoording komen ten aanzien van het Besluit externe veiligheid transportroutes. Mocht op een van deze punten het plan te hoog risico geven, dan is het aan de gemeente om af te wegen hoe met risico wordt omgegaan.

GROEN, KLIMAAT, WATER EN NATUURINCLUSIEF BOUWEN

De bomenkaart van de gemeente Breda geeft geen kapvergunningsplichtige houtopstanden op de locatie aan. Er waren wel enkele volgroeide bomen aanwezig. Het streven was dat bestaande bomen in de hoven werden ingepast. Enkele bomen bleken zich op posities te bevinden waar het bouwplan voorzag in bebouwing. Andere bomen hadden een zeer beperkte levensverwachting. Uiteindelijk is één boom gespaard gebleven. De bouwer zal gevraagd worden deze boom te behouden. In de nieuw aan te leggen stadstuinen worden nieuwe bomen geplant die worden afgestemd op de groeiruimte die ze in het nieuwe plan kunnen hebben en de gevolgen voor de bewoners aan de noordzijde van de locatie. Bij het ontwerp van de Stationslaan is uitgegaan van laanbeplanting aan beide zijden van de weg. Voor zover deze niet voltooid is heeft de gemeente Breda de ambitie om dit alsnog te doen. Met oog op de waterhuishouding op de locatie geldt dat het terrein is nu vrijwel geheel

is verhard, door bebouwing en verharding. Na de herontwikkeling is de bebouwing beperkt tot ca. 60% van het terrein. Er is hydrologisch onderzoek van de bodem uitgevoerd ten behoeve van het waterontwerp voor het plangebied. Voor de nieuwe situatie wordt een waterbuffering van 7 liter per vierkante meter verharding voorzien. Dit gebeurt door de twee stadstuinen wateradaptief in te richten. Het onbebouwde terrein wordt zo min mogelijk voorzien van verharding. Verharding die wordt toegepast is waar mogelijk doorgroeibaar. Op het onverhard terrein worden wadi's toegepast. Aanvullend wordt de mogelijkheid van grasdaken en waterbergende boombunkers onderzocht. Er wordt in overleg met de gemeente Breda een overloop op het openbaar riool gerealiseerd. Voor vuil water wordt een gescheiden rioolvoorziening aangelegd.

ENERGIECONCEPT

Uitgangspunt op deze locatie is om all electric woningen te bouwen, dus geen aansluiting op gas of een warmtenetwerk. De woningen voldoen aan de energie-eisen die in het Bouwbesluit worden gesteld. Dit vraagt vermoedelijk om de opwekking van stroom door middel van zonnepanelen die op de daken van de woningen worden aangebracht. De opwekking van warmte geschiedt door middel van een warmtepomp. De positie van eventuele buitenunits van warmtepompen wordt integraal onderdeel van de architectonische ontwerpopgave. Daarbij is ook aandacht voor de productie van geluid bij een eventuele buitenunit van een warmtepomp. Tevens vindt onderzoek plaats naar cumulatie van geluid van installaties.

BESCHERMING FLORA EN FAUNA

Gelet op de bebouwing van de locatie ligt met name de aanwezigheid van vleermuizen voor de hand. Alwel heeft reeds flora en fauna onderzoek verricht. Naar aanleiding hiervan zijn in 2020 en 2021 mitigerende maatregelen genomen.

STIKSTOF

Wetgeving op het gebied van stikstofdepositie kan de mogelijkheid voor nieuwe bouwinitiatieven belemmeren. Onderzocht is op basis van de actuele regelgeving in hoeverre dit aan de orde is. Uit eerdere rapporten blijkt dat stikstofdepositie de bouw van het project niet in de weg staat. Bij publicatie van het bestemmingsplan wordt een actueel onderzoek opgesteld.

WATER

Op basis van het grond- en hemelwaterbeleid van de Gemeente Breda gelden voor de ontwikkeling de volgende uitgangspunten voor de locatie.

- Bij een toename aan verhard oppervlak ten opzichte van de oude situatie dient 78 liter water per m² toename verhard oppervlak te worden geborgen;
- Voor vervangende verharding dient 7 liter water per m² verharding te worden geborgen;
- Voor waterberging dient bij voorkeur gebruik gemaakt te worden van bovengrondse, zichtbare voorzieningen;
- Lediging van de waterberging vindt bij voorkeur plaats door middel van natuurlijke infiltratie in de bodem;
- De waterbergingsvoorziening(en) dienen voorzien te worden van een overloop op het riool in het openbaar gebied. De locatie(s) voor de koppeling op de openbare hemelwaterriolering dienen in overleg met de Gemeente Breda bepaald te worden
- Bij de inrichting van het plangebied dient voorkomen te worden dat er schade ontstaat bij extreme neerslag;
- Grondwater mag niet tot structurele grondwateroverlast leiden en geen belemmering vormen voor het grondgebruik. Door geohydrologisch onderzoek dienen de mogelijkheden en beperkingen te worden bepaald;
- Afvalwater dient gescheiden ingezameld te worden en in overleg met de Gemeente Breda dienen de locatie(s) voor het aanbieden op de openbare riolering te worden bepaald.

Voor dit plan wordt door de gemeente de toepassing van groene daken, doorgroeibare verhardingen, verlaagde groenzones en waterbergende boombunkers (voor nieuwe bomen) als kansrijke invulling van de waterbergingsopgave beschouwd.

BODEM

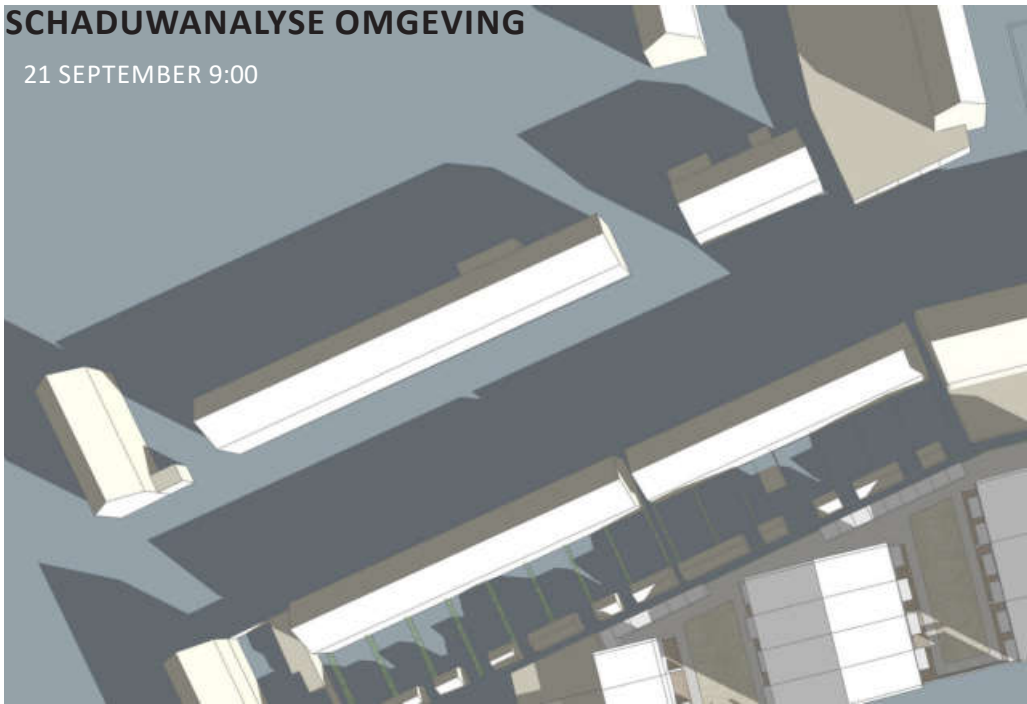
De bodem van de locatie is onderzocht. Daarbij zijn enkele verontreinigingen aangetroffen. Deze worden door Alwel gesaneerd. Nabij de planlocatie bevindt zich een VOCL vlek, de bron daarvan is aangepakt en de monitoring ervan loopt nog. Voor de bouwfase betekent dit dat Alwel bij onttrekking (bemaling) een melding Wbb moeten doen bij de OMWB, omdat mogelijk de verontreinigde pluim aangetrokken zal worden waardoor de verontreiniging beïnvloed wordt.

ARCHEOLOGIE

Er rust in het vigerende bestemmingsplan een dubbelbestemming waarde archeologie op het perceel. Alwel heeft onderzoek laten doen naar de aanwezige archeologische waarden. Dit onderzoek heeft geen waarden aangetoond die behouden moeten worden. Dat maakt het aanvaardbaar voor de gemeente Breda om de dubbelbestemming in het nieuwe bestemmingsplan niet op te nemen.

SCHADUWANALYSE OMGEVING

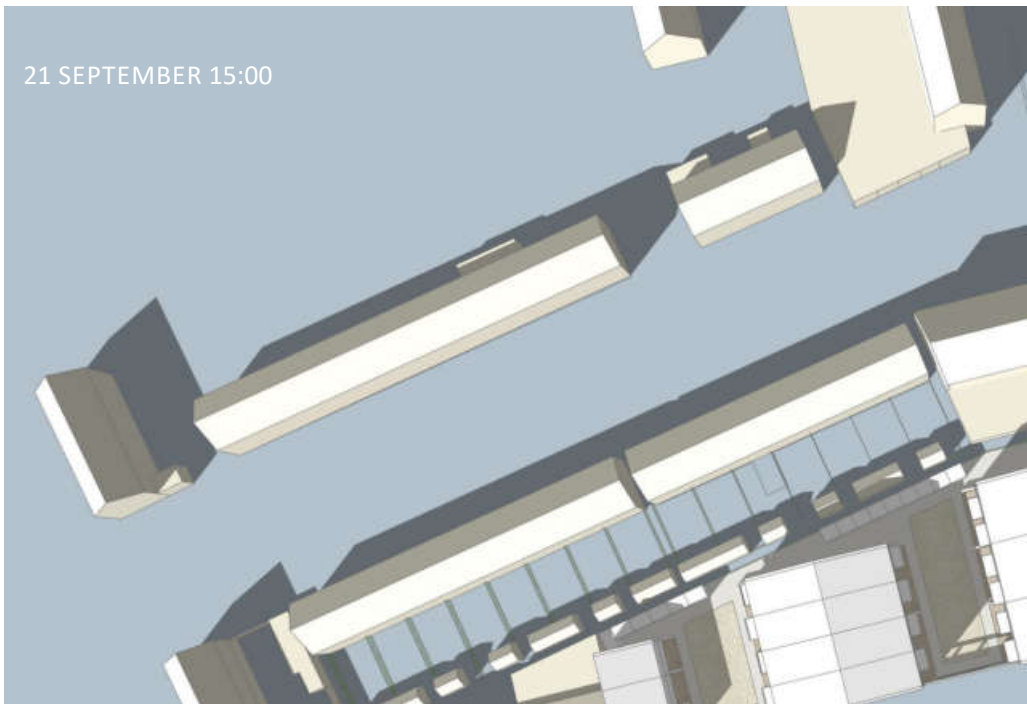
21 SEPTEMBER 9:00



21 SEPTEMBER 11:00



21 SEPTEMBER 15:00



21 SEPTEMBER 18:00

