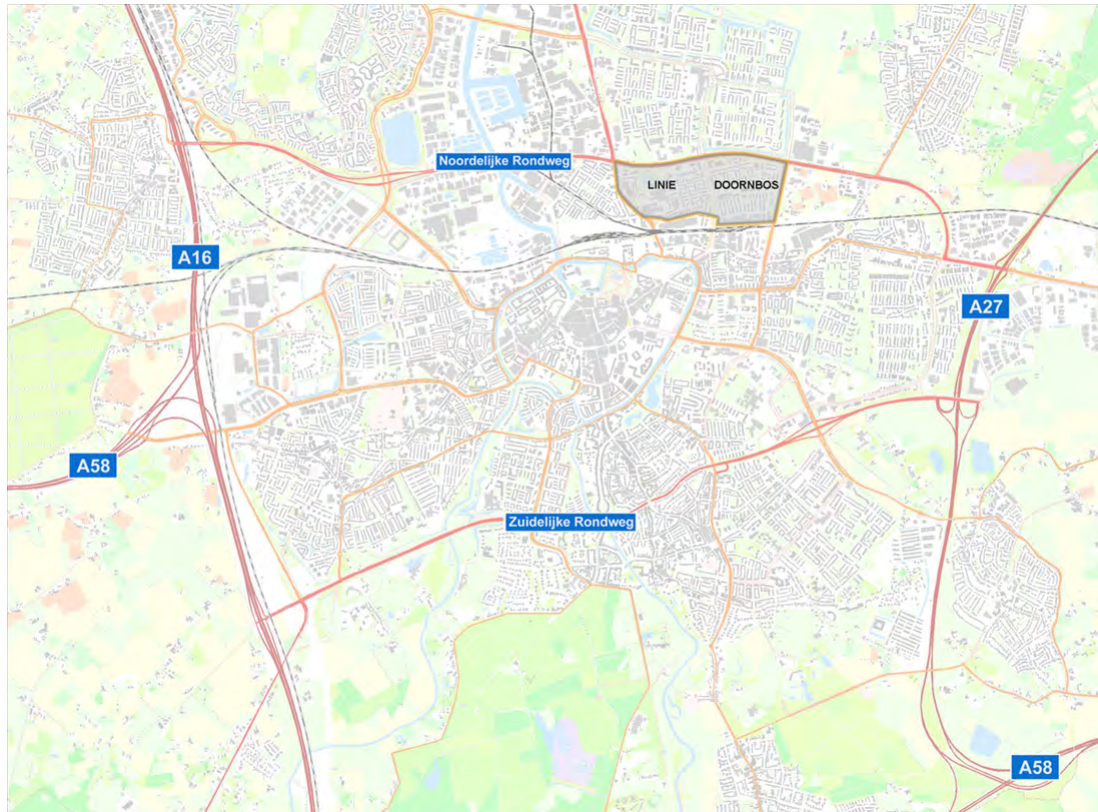


# Ruimtelijke Visie Doornbos en Linie

## 1 Inleiding

De buurten Doornbos en Linie vormen tezamen met de wijk Belcrum en het te ontwikkelen Havenkwartier de zone waar de komende decennia intensief gewerkt wordt aan de realisatie van een modern stedelijke woonmilieu. Gelegen tussen de binnenstad en de Hoge Vucht, tussen de noordelijke rondweg en het spoorweg, tussen de Kapittelweg en de Mark zullen werkgelegenheid, wonen en voorzieningen zijn genesteld in en tussen industriële monumenten, cultuurhistorische structuren en bestaande en nieuwe stadsbuurten.



Figuur 1: Ligging Doornbos en Linie in Breda

### 1.1 Aanleiding en doelstelling

De structuurvisie Doornbos en Linie is een gebiedsgerichte uitwerking van de "Structuurvisie Breda 2020" van december 2007 en is gepositioneerd binnen zowel het kader van de "Ontwikkelingsvisie Hoge Vucht, Doornbos en Linie 2010-2015" van december 2010 als voor het westelijk deel van Linie binnen het kader van "Structuurvisie Spoorzone 2025" van april 2005.

Op dit moment wordt de Structuurvisie Breda 2030 opgesteld. De structuurvisie Breda 2030 doet uitspraken over de ontwikkelingen op stedelijk niveau. Structuurvisie Breda 2030 doet geen gedetailleerde uitspraken op de schaalniveau van Doornbos en Linie. Gelet op de meervoudige opgave die speelt in Doornbos en Linie is een gebiedsgerichte structuurvisie voor Doornbos en Linie gewenst naast een structuurvisie op stedelijk niveau.

Er is daarom voor gekozen om een structuurvisie voor deze buurten op te stellen. Op basis van de op 1 juli 2008 in werking getreden Wet ruimtelijke ordening (Wro) hebben structuurvisies een wettelijke status als visiedocument. Deze structuurvisie vormt daarom het toetsings- en afwegingskader voor concrete ruimtelijke initiatieven. Deze structuurvisie, opgesteld onder de Wro, legt de ruimtelijke en functionele hoofdlijnen vast, ter borging van duurzame kwaliteit en om bewoners, eigenaars en initiatiefnemers inzicht te geven in het gemeentelijke ruimtelijke beleid en ambities voor deze buurten. De structuurvisie Doornbos en Linie beschrijft de ruimtelijke, programmatische- en realisatiemogelijkheden voor de korte en lange termijn. Hierbij wordt onderscheid gemaakt tussen het vastleggen van de hoofdgedachte en flexibiliteit voor de uitwerking. De hoofdgedachte wordt gevormd

door de beschrijving van de hoofdstructuur, terwijl de mate van flexibiliteit binnen deze hoofdgedachte toeneemt naarmate de opgave verder in de toekomst is gelegen of er nader onderzoek noodzakelijk is.

## 1.2 Het plangebied

Het plangebied wordt begrensd door de nieuw aan te leggen Verlengde Spoorlaan ten zuiden van Linie en de nieuw aan te leggen HOV-route ten zuiden van Doornbos, de Kapittelweg in het oosten, de Nieuwe Kadijk in het noorden en de Terheijdenseweg in het westen (zie figuur: Ligging Doornbos en Linie in Breda en Plangebied Doornbos en Linie).

Het noordelijke terrein van Drie Hoefijzers (tussen het spoor en de nog te realiseren Stationslaan) inclusief de ontsluiting daarvan is een zelfstandig project, dat wordt ontwikkeld in het kader van Via Breda als uitwerking van de "Structuurvisie Spoorzone 2025".



Figuur 2: Plangebied structuurvisie Doornbos en Linie

## 1.3 Visie

### Ruimte

Hoofdstuk 2 omvat de toekomstige ruimtelijke structuur van Doornbos en Linie, geplaatst in het perspectief van de stad. De uitspraken hebben betrekking op wijk- en buurniveau en gaan in op stedenbouwkundige en architectonische uitgangspunten, de structuur en principes voor de openbare ruimte en de functionele structuur van de buurten.

Link: [Ruimtelijke Visie](#)

### Programma

Daarnaast is in hoofdstuk 2 een programma op hoofdlijnen voor wonen en voorzieningen voor Doornbos en Linie opgenomen. Hierbij wordt gewerkt met een buurtprofiel voor zowel Doornbos als Linie: wie wonen er straks en wat is de voorzieningen behoefte. Het aanbod van de voorzieningen in Doornbos sluiten aan op een volledig pakket aan dagelijkse voorzieningen van de wijk. Het voorzieningenniveau in Linie voorziet in de behoefte van de bewoners van Linie, maar waarin ook plaats is voor voorzieningen die het niveau van de buurt overstijgen

Link: [Thema's](#)

### **Realisatie**

In de uitvoeringsagenda (hoofdstuk 3) is uitgewerkt welke middelen, welke instrumenten en op welk moment de gemeente inzet op de realisatie van de projecten uit de structuurvisie Doornbos en Linie. De structuurvisie geeft op een hoog schaalniveau de gewenste ontwikkelingen weer, waarbij een berekening op een abstract niveau past. In een later stadium, wanneer voor de deelopgaven uitwerkingen worden gemaakt, volgt een verdiepingsslag. Het bij dit hoofdstuk opgenomen uitvoeringsprogramma is de samenvatting van de uitvoeringsagenda per project.

Link: [Uitvoeringsagenda](#)

### **1.4 Bijlagen**

Vooraf gaande aan en gelijktijdig met de opstelling van de structuurvisie Doornbos en Linie is er door de gemeente en de corporaties gezamenlijk gewerkt aan visies voor herstructurering in Breda Noordoost. In bijlage 1 worden kort de diverse projecten die betrekking hebben op de fysieke ingrepen in de wijkontwikkeling van Doornbos en Linie toegelicht. In bijlage 2 staat het overige relevante beleid. In bijlage 3 staat een beschrijving van het planproces en de bewonersparticipatie. Tijdens de ontwerpfase van de structuurvisie zijn verschillende mogelijkheden geweest voor bewoners en belanghebbenden om te reageren. De nota van commentaar, waarin de reacties zijn samengevat en de reactie van de gemeente zijn weergegeven, staat in bijlage 4. Bijlage 5 bevat de inventarisatie en analyse van de verschillende beleidsvelden in de buurten. Bijlage 6 bevat de samenvatting van de Cultuurhistorische verkenning. Bijlage 7 bevat de concept randvoorwaarden voor de herontwikkeling van de portiekflats aan de Baliëndijk en Hooilaan. Bijlage 8 bevat het ontwerp van de Hoogwaardig Openbaar Vervoer verbinding tussen de Mark en de Oosterhoutseweg. In bijlage 9 staat het ontwerp van de Stationslaan en het Faamplein opgenomen.

Link: [Bijlagen](#)

## **2 Ruimtelijke visie**

De ruimtelijke visie van de structuurvisie bestaat uit een verbeelding en een toelichtende tekst. In dit hoofdstuk wordt de ruimtelijke visie aan de hand van hoofdkeuzes en deelkeuzes toegelicht. In De hoofdkeuzes beschrijven de visie voor Doornbos en voor Linie als geheel en schetst het perspectief voor de twee gebieden in hoofdlijnen. In de deelkeuzes wordt aan de hand van thema's de visie verdiept.

### **2.1 Hoofdkeuzes**

#### **2.1.1 Doornbos 2.0**

De opgave voor Doornbos is het ontwikkelen van een levensloopbestendig buurt door programmatische en ruimtelijke kwaliteitsimpulsen. Hiervoor wordt de diversiteit van het woningaanbod vergroot, worden voorzieningen uitgebreid en de ruimtelijke structuur versterkt. Het gaat om gerichte ingrepen die de buurt de komende decennia aantrekkelijk moet houden voor jong en oud.

Deze opgave leidt er toe dat in Doornbos sprake is van versterking op structuurniveau en vernieuwingen op gebouwniveau. Bij de vernieuwingen op gebouwniveau gaat het in eerste instantie om de portiekflats aan de Baliëndijk en de Hooilaan en een zorgsatelliet in zorgcentrum Balieweide. Later gaat het om het onderzoeken van mogelijkheden voor de vernieuwing van basisschool de Liniedoorn.

Deze ontwikkelingen worden niet alleen ingezet als programmatische bouwopgave, maar ook om de hoofdstructuur te versterken, waarbij wordt ingezet op twee accenten. Enerzijds is dit het maken van onderscheid tussen de woon- en werkgebieden en de groenstructuur. Anderzijds is dit het herkenbaar maken van de buurt aan de omsluitende wegenstructuur.

Voor het voorzieningenniveau in Doornbos wordt ingezet op het leveren van een breed aanbod dat voorziet in de behoefte van de bewoners. Voor het winkelcentrum Baliëndijk is het uitgangspunt intensiever en effectiever ruimtegebruik binnen de bestaande situatie.

De primaire ontsluiting voor het bestemmingsverkeer voor het bedrijventerrein aan de Koele Mei zal over de Kapittelweg worden geleid. In eerste instantie zal dit middels bewegwijzering via Klaverweide

plaats vinden. Later, bij herontwikkeling rondom de aansluiting Baliëndijk – Kleine Geren of bij herontwikkeling in Doornbos-oost kunnen hiervoor ook fysieke maatregelen worden genomen. De ontsluiting van het bedrijventerrein via het Zustersveld wordt in stand gehouden als secundaire ontsluiting van het bedrijventerrein.

Thema: [Wonen](#), [Maatschappelijk](#), [Voorzieningen](#), [Openbare ruimte](#), [Infrastructuur](#), [Milieu](#)

### 2.1.2 Kanteling van Linie

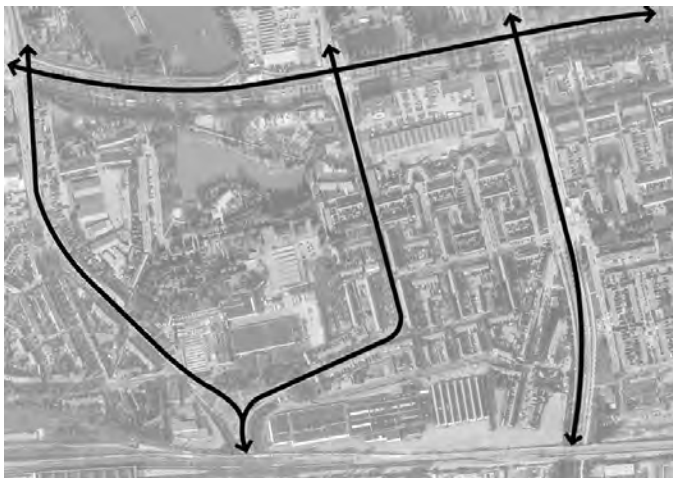
De positie van Linie in de stedelijke structuur gaat de komende decennia veranderen. Linie zal zich ontwikkelen naar een gemengd stedelijk milieu in de directe invloedssfeer van de spoorzone. Daardoor is Linie uiteindelijk niet meer de zuidelijkste buurt van Breda Noordoost maar, samen met het Havenkwartier, de Belcrum en Doornbos, een van de noordelijke buurten binnen de stadsring. Ook de ontsluiting en geleiding van de buurt kantelt. De aansluiting voor autoverkeer via de Edisonstraat op de Nieuwe Kadijk (noord-zuid) is geknipt. De ontsluiting vanaf de Doornboslaan en Terheijdenseweg versterkt de oost-west richting in Linie die wordt ondersteunt in de openbare ruimte (Copernicusstraat - Archimedesstraat / Buys Ballotstraat / Stationslaan). Het nieuwe park van het project Binnen-Buiten versterkt dit ook.

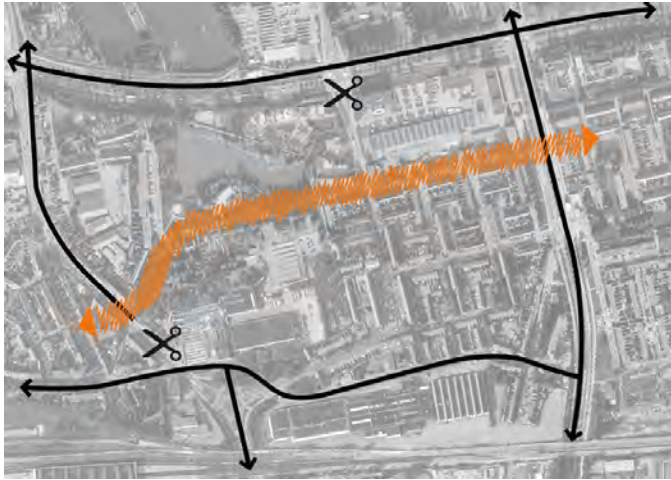
De Edisonstraat die haaks op deze oost-west georiënteerde verbindingen en ontwikkelingen is gesitueerd vormt de historische hoofdader en een belangrijke route voor langzaam verkeer tussen Hoge Vucht en het stadscentrum. De oorspronkelijke entree van Liniekwartier aan de Stationslaan (Christiaan Huygensstraat) blijft gehandhaafd.

Ten aanzien van het voorzieningenniveau in Linie wordt ingezet op het leveren van een aanbod dat deels voorziet in de behoefte van de bewoners van Linie, maar waarin ook plaats is voor voorzieningen die het niveau van de buurt overstijgen en waarvoor mensen speciaal naar Linie toe komen. In 2009 is het Edisonplein, waaraan een deel van de voorzieningen is gelegen, heringericht. De ambitie voor het Edisonplein is meer dan instandhouden wat er nu is: het plein moet weer een betekenisvolle, centrale plek worden in het veranderende Linie.

De centrale positie van het Liniepark en Edisonplein speelt een wezenlijke rol; ze vormen de schakels in zichtlijnen, de routing voor langzaam verkeer en het sociaal-maatschappelijke leven binnen Linie.

Thema: [Wonen](#), [Maatschappelijk](#), [Voorzieningen](#), [Openbare ruimte](#), [Infrastructuur](#), [Milieu](#)





*Figuur 3. De kanteling van de Linie*

## **2.2 Twee radialen en een ring**

Een radiaal is verkeerskundig een onderdeel van verbindingen naar een centrum vanuit het buitengebied. Een ring is verkeerskundig een ontsluiting rondom het centrum.

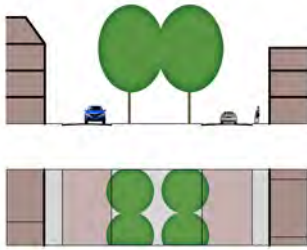
Twee radialen en een ringweg maken onderdeel uit van het plangebied. Dit zijn de Terheijdensweg aan de westzijde en de Doornboslaan door het midden. De Kapittelweg in het oosten is onderdeel van de stedelijke ringstructuur. In het gebruik is er een groot verschil tussen de Terheijdensweg, de Doornboslaan en de Kapittelweg. De Terheijdensweg is deels een historische uitvalsweg van Breda, de Doornboslaan is een parkway uit de jaren '60 van de 20e eeuw en leidt naar het stadscentrum, terwijl de Kapittelweg juist oostelijk om het centrum heen gaat en de zuidelijke wijken en dorpen van Breda bereikbaar maakt.



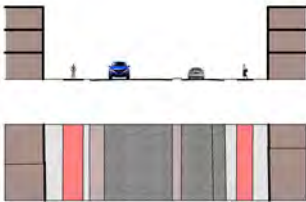
*Figuur 4. Tussen de radialen: Terheijdenseweg, Doomboslaan en Kapittelweg*



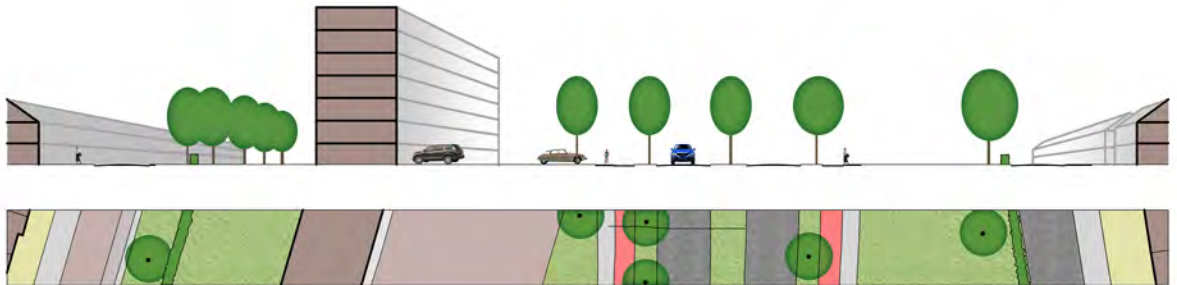
*Profiel A: Boschstraat*



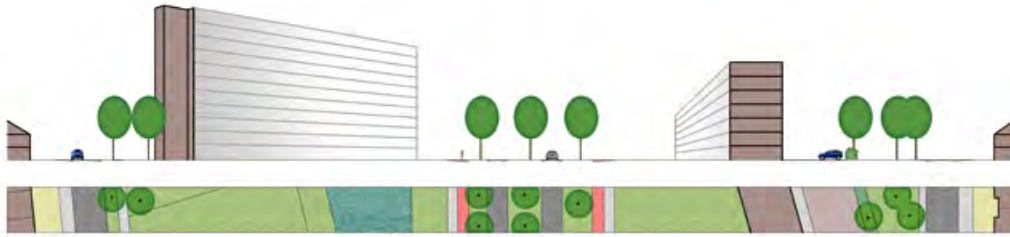
*Profiel B: Nieuwe Boschstraat*



*Profiel C: Teteringenstraat*



*Profiel D: Doomboslaan*



*Profiel E: Doornboslaan*

### **2.2.1 Terheijdenseweg**

Aan de westzijde van Linie ligt de Terheijdenseweg. Sinds eeuwen vervult de Terheijdenseweg een functie als uitvalsweg uit de stad. De Terheijdenseweg bestaat uit twee delen: het historische tracé, de Oude Terheijdenseweg, loopt vandaag de dag dood aan de noordzijde van het station, terwijl de huidige Terheijdenseweg die rond 1950 is gerealiseerd het spoor middels een viaduct kruist. Ter plekke van Linie is de Terheijdenseweg een ontwikkelingslint van de stad: kleinschalige woningbouw en grote bedrijven gebroederlijk naast elkaar. In de visie wordt ingezet op het behouden van de programmatische diversiteit en versterken van omgevingskwaliteit. Een belangrijke stap hierin is de afsluiting voor autoverkeer tussen Terheijdenseweg en Spoorlaan nabij de Faam, op te heffen. Zo wordt de Terheijdenseweg de ontsluiting voor Linie en de Belcrum en niet meer een ontsluiting van het station en de binnenstad.

Link: [Twee radialen en een ring](#)

Thema: [Infrastructuur, Milieu](#)



*Figuur 5. Terheijdenseweg ontwikkelingslint*

### **2.2.2 Doornboslaan**

### Twee radialen en een ring

De Doornboslaan kent binnen het gehele tracé verschillende uitwerkingen, maar is in hoofdlijnen continu, namelijk een parkway: weg met een ruim profiel, groene bermen, laanbeplanting en secundair ontsloten (woon)bebouwing waarbij de bebouwing vanaf de weg zichtbaar is. In zijn zuiverste vorm is dit te vinden in het deel ten noorden van de Nieuwe Kadijk. Deze geënceneerde opzet is kenmerkend voor meer wegen in Breda die de periode van de jaren '60 zijn aangelegd voor de auto, zoals de Claudius Prinsenlaan en de Graaf Hendrik III-laan.

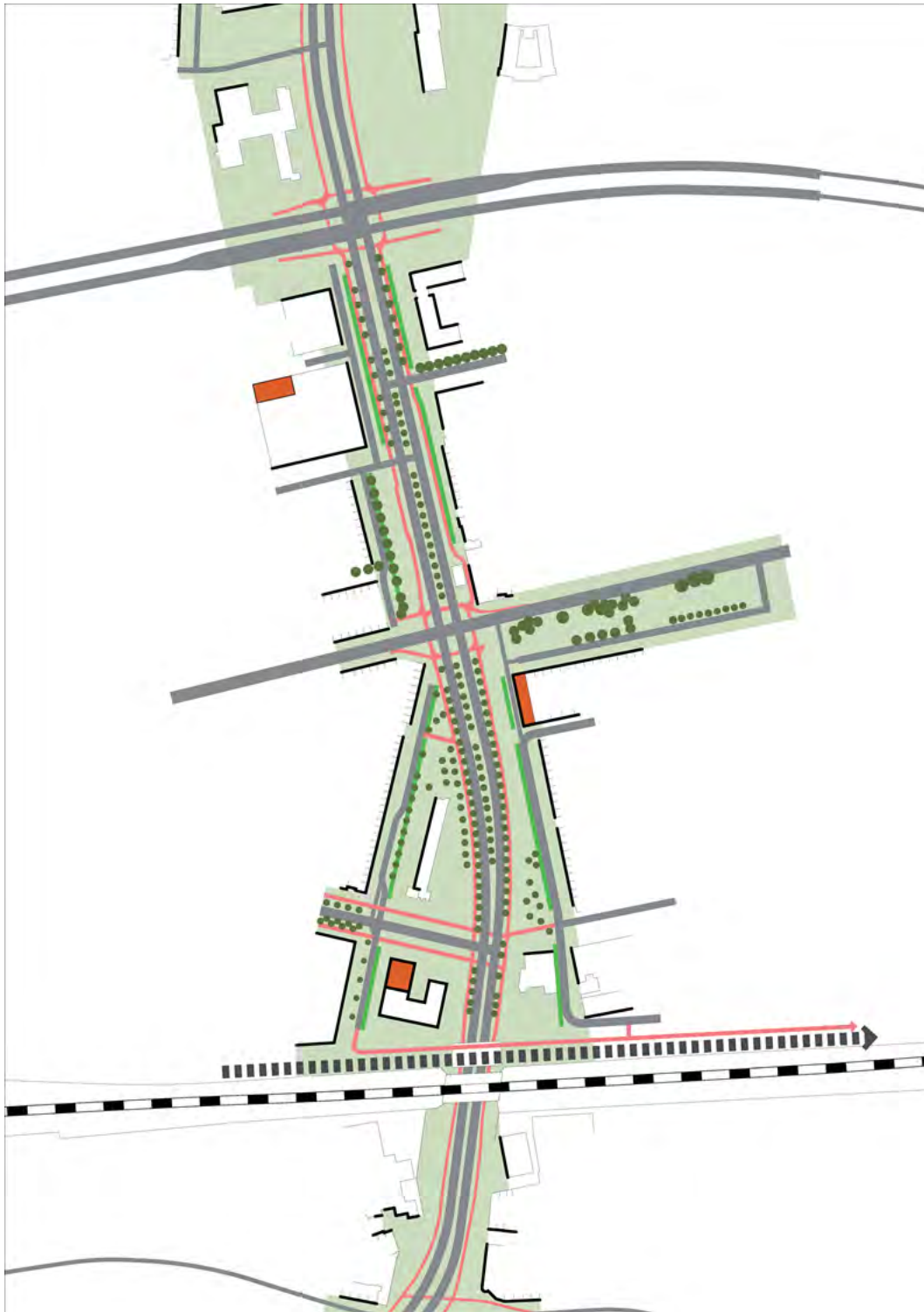
Binnen de verkeersstructuur van Breda behoudt de Doornboslaan zijn wijkontsluitingsfunctie, maar krijgt door de aansluiting van de Stationslaan te maken met een grotere verkeersafwikkeling van en naar de Noordelijke Rondweg. Het huidige profiel met 2x2 rijstroken is hiervoor toereikend. De kruising met de Stationslaan dient zich te voegen naar de karakteristiek van de Doornboslaan met bijbehorende groene ruimte. De kruising ligt in een verbreding van de ruimte langs de Doornboslaan, met de flat in de Vuchtstraat als solitair element in de ruimte. Dit gebied dient beschouwd te worden als een onderdeel van de parkwaystructuur van de Doornboslaan. De karakteristiek van de Stationslaan verandert hier van een laan met een begeleidende beplanting en bebouwing, naar een weg liggend in het groen.

De kruising bij de Baliëndijk werd ervaren als een barrière door de voetgangers die van uit Linie de winkelstrip aan de Baliëndijk bezoeken. De aanpassing betrof het verbeteren van de oriëntatie aan beide zijden van de Doornboslaan en het comfort voor de voetgangers.

In het stuk tussen het spoorviaduct en de Nieuwe Kadijk maakt de Doornboslaan een flauwe bocht naar links. In dit deel van de parkway is ruimte om, in eerste of tweede lijn, een aantal ruimtelijke accenten te realiseren. De woontoren die onderdeel is van Breda BinnenBuiten op het voormalige Brabant Water terrein is hiervan een voorbeeld. Daarnaast wordt hiervoor ruimte gezien bij het winkelcentrum aan de Baliëndijk en mogelijk ten zuiden van de Stationslaan, buiten het plangebied van deze structuurvisie.

Link: [Twee radialen en een ring](#)

Thema: [Infrastructuur, Milieu](#)



Figuur 6. Visie voor de Doornboslaan



*Figuur 7. Doornboslaan parkway*

### **2.2.3 Kapittelweg**

Aan de oostzijde van Doornbos ligt de Kapittelweg. De Kapittelweg vervult een stadsontsluitingsfunctie en is functioneel vergelijkbaar met de Nieuwe Kadijk. In de huidige situatie is de kwaliteit van de Kapittelweg en de herkenbaarheid van Doornbos aan de Kapittelweg laag. Er is hier geen sprake van een geënceneerde parkway, zoals bij de Doornboslaan, waardoor vanaf de Kapittelweg de stedelijke omgeving niet wordt ervaren. Hier ligt een kans om deze stedelijke omgeving bij transformatie, met name rondom de kruising Kapittelweg met de Baliëndijk, de wijk Doornbos alsnog zichtbaar te maken.

Link: [Twee radialen en een ring](#)

Thema: [Infrastructuur, Milieu](#)



*Figuur 8. Kapittelweg stadsradiaal*

### **2.3 Doornbos 2.0**

De opgave voor Doornbos richt zich op: herkenbaarheid van Doornbos aan de parkways, een gerichte transformatie van met name de portiekflats, behoud en versterking van de aanwezige voorzieningsstructuur en een kwaliteitsimpuls van het groen en de openbare ruimte.

### **2.3.1 Herkenbaarheid aan de parkways**

Zowel aan de zijde van de Doornboslaan als aan de zijde van de Kapittelweg liggen kansen om de herkenbaarheid van Doornbos te vergroten. Aan de Doornboslaan kan dit door het realiseren van een appartementencomplex dat als een soort kop in het verlengde van de bouwstrook van het winkelcentrum staat. Deze bouwopgave kan worden gecombineerd met een aantal ingrepen in de openbare ruimte. Zo kan gelijktijdig met deze ingreep een knip worden gemaakt in het Zusterfeld, tussen de Baliëndijk en de Vaartbossen. Hiervoor moet dan tevens het stuk van de Baliëndijk, dat voor de winkels is gelegen, worden geheerprofileerd, zodat daar weer twee richtingen verkeer mogelijk is vanuit de Abdijstraat. De bouw van de appartementen en de ingrepen in de infrastructuur bieden tevens ruimte om de langzaamverkeer structuur rondom de kruising met de Doornboslaan te verhelderen en zo de oversteekbaarheid van de Doornboslaan te verbeteren.

Aan de zijde van de Kapittelweg is de ingreep groter van omvang. Hier worden kansen gezien om een ontwikkeling mogelijk te maken die zowel georiënteerd is op de Kapittelweg als op de Baliëndijk en Kleine Geren. Deze kans komt in beeld zodra er sprake is van een herontwikkelingsopgave van het oostelijke deel van het appartementencomplex Balienhoek, eventueel in combinatie met de transformatie van de portiekflat aan Kleine Geren. Door deze opgaven te combineren met het verleggen van Kleine Geren wordt er voldoende ruimte tussen Kleine Geren en de Kapittelweg gerealiseerd voor een ontwikkeling die georiënteerd is op zowel de Kapittelweg als de Baliëndijk. Tot slot ligt er ook bij herontwikkeling van de school aan de Hooilaan / Beemd een kans om de oriëntatie en positie van deze school te veranderen en meer op de omgeving, waaronder de Nieuwe Kadijk, in te spelen. Momenteel ligt om deze school de buitenruimte van de school. Bij herontwikkeling zou de buitenruimte van de school juist binnen het bouwblok een positie moeten krijgen zodat het gebouw direct in de groenstructuur en aan de Nieuwe Kadijk gesitueerd is.

Thema: [Infrastructuur, Milieu](#)

### **2.3.2 Transformatie portiekflats**

De komende decennia zullen de portiekflats aan de Baliëndijk transformeren. Hierbij worden programmatische en ruimtelijke kansen gezien.

Programmatisch biedt transformatie kansen voor zowel senioren, zorgwoningen als starters. Met de vernieuwing van de portiekflats kan het aanbod aan woningen in Doornbos worden verbreed met eigentijdse woningen en woningtypen die nu ontbreken.

Ruimtelijk biedt transformatie de mogelijkheid om een kwaliteitsimpuls in de openbare ruimte te realiseren: verbetering van de aansluiting en situering van de gebouwen op maaiveld; verbetering van de oriëntatie op de Baliëndijk; verduidelijking van het onderscheidt en de overgang tussen openbaar en privé.

In de eerste fase van de veranderingen in Doornbos gaat het om de gebouwen aan de Baliëndijk tussen Beemd en Doornboslaan. Hier staan appartementen- gebouwen van vijf lagen hoog die geen oriëntatie hebben op de Baliëndijk. Het parkeren is aan de voet van het gebouw gesitueerd, in de openbare ruimte. De begane grond is in gebruik voor garageboxen en bergingen en is daarmee geen "levende laag". Bij de herontwikkeling van deze locaties dient de oriëntatie van het gebouw te worden gekeerd en zich enerzijds, met een gebouw van maximaal 5,5 laag, te richten op de Baliëndijk en anderzijds met een gebouw van maximaal 3 lagen, te oriënteren op het plantsoen in de woonbuurtjes. Deze gebouwen zijn vormgegeven als één bouwvolume waarbinnen tenminste één parkeerplaats per woning wordt gerealiseerd. (zie afbeelding op pagina 14) In deze paragraaf is een aantal studies opgenomen die inzicht geven in de te realiseren volumes en de mogelijke aantallen en typen woningen. De studies zijn vertaald in concept randvoorwaarden die in de bijlagen zijn opgenomen en dienen voorafgaand aan verdere ontwikkeling in een overeenkomst en/of bestemmingsplan te worden uitgewerkt. De opgaven aan de Baliëndijk, tussen Doornboslaan en Kapittelweg dienen uiteindelijk duidelijk als één gebouwenfamilie te herkennen zijn.

De twee locaties aan de Baliëndijk bij de Mollenberg dienen ontwikkeld te worden vanuit dezelfde ambitie als voor de andere gebouwen aan de Baliëndijk. Deze gebouwen staan al georiënteerd op de Baliëndijk en dienen bij herontwikkeling met name de aansluiting en oriëntatie op maaiveld te verbeteren door het parkeren onder of achter het gebouw te situeren en een gebouw te ontwikkelen met een overhoekse oriëntatie op de Kapittelweg / Beemd. Voordat hier sprake kan zijn van een herontwikkeling zal de invloedssfeer van het aan de Kapittelweg gelegen LPG-tankstation nader moeten worden onderzocht. Deze voorziening kan bijvoorbeeld invloed hebben op het te realiseren programma en de gestelde bouwfysische eisen.

Aan de Hooilaan staan dezelfde gebouwen, maar dan georiënteerd op de Hooilaan. Hier geldt een

zelfde ambitie als bij de Baliëndijk: het realiseren van een beter op de omgeving aansluitend gebouw, waarbij het parkeren onderdeel uitmaakt van de bouwoopgave. De garageboxen die achter de gebouwen zijn gelegen kunnen een ontwikkelingsmogelijkheid bieden. Indien de garages worden verworven neemt het beschikbare perceel toe en kan een geheel nieuwe typologie worden ontwikkeld: een klein, alzijdig georiënteerd blok met een collectieve binnenruimte. Twee locaties aan de Hooilaan liggen op een hoek, aan de Doornboslaan en Beemd. Hier is de opgave een gebouw te ontwikkelen met een voorzijde aan zowel de Hooilaan als aan de Beemd of Doornboslaan. In de bij deze paragraaf opgenomen figuren zijn een aantal studies opgenomen die inzicht geven in de te realiseren volumes en de mogelijke aantallen en typen woningen. De studies zijn vertaald in concept randvoorwaarden die in de bijlagen zijn opgenomen. In tegenstelling tot de behandeling van de gebouwen als één familie aan de Baliëndijk kan er aan de Hooilaan een palet aan gebouwen ontstaan en kan elke locatie vanuit een specifieke oplossing en specifiek programma worden vorm gegeven.



*Figuur 9. Bestaande situatie Baliëndijk: een brede rijweg (7 meter) met direct aanliggende trottoirs en parkeervoorzieningen voor de appartementen in de openbare ruimte*



*Figuur 10. Ambitiebeeld Baliëndijk: een versmalde rijweg (5,5 meter) met aan de zijde van het park een vrijliggend trottoir en parkeervoorzieningen voor de appartementen binnen het bouwblok opgelost*



*Figuur 11. modelstudies voor de herontwikkelingslocaties aan de Baliëndijk en Hooilaan, tussen Beemd en Doornboslaan. (wit bestaande bebouwing, blauw, nieuw of transformatie bebouwing)*

*Figuur 12. Modelstudies voor de herontwikkelingslocaties aan de Baliëndijk en Hooilaan, tussen Beemd en Doornboslaan.*



*Baliëndijk model 1:*

- 5 grondgebonden woningen: circa 310m<sup>2</sup>
- 4 patiwoningen: circa 185m<sup>2</sup>
- Mogelijkheid voor (half-)verdiepte parkeerkelder



**Baliëndijk model 2:**

- 16 / 20 appartementen: circa 100-120m<sup>2</sup> in 4/ 5 lagen
- 6 starterswoningen: circa 105m<sup>2</sup>
- Mogelijkheid voor (half-)verdiepte parkeerkelder



**Baliëndijk model 3:**

- 16 / 20 appartementen: circa 100-120 m<sup>2</sup> in 4 / 5 lagen
- 4 pationwoningen: circa 220 m<sup>2</sup>
- Mogelijkheid voor een (half-) verdiepte parkeerkelder



**Hooilaan model 1:**

- 20 appartementen: circa 105-120 m<sup>2</sup> in 4 lagen
- Halfverdiepte parkeerkelder
- Behoud garageboxen



Hooilaan model 2:

- 12 patiowoningen / rugzakwoningen: 125-140 m<sup>2</sup>
- Aankoop garageboxen noodzakelijk
- Halfverdiepte parkeerkelder
- Mogelijkheid om eigenaren bestaande garage ondergrondse parkeerplaats aan te bieden

Thema: [Wonen](#), [Maatschappelijk](#), [Voorzieningen](#), [Openbare ruimte](#), [Infrastructuur](#), [Milieu](#)

### 2.3.3 Hooilaan

Het gebied tussen de Hooilaan en de Nieuwe Kadijk is een gebied met een gemengd gebruik. Er zijn zowel kantoren, voorzieningen als woningen gesitueerd. Volgens bewoners is er sprake van aantasting van de leefbaarheid door verkeersoverlast en het veranderende gebruik van de woningen tussen Hooilaan en Nieuwe Kadijk.

Om de verkeersoverlast te beperken wordt voorgesteld de Hooilaan tussen Beemd en Mollenberg te knippen, waarmee dit deel voor autoverkeer niet meer gebruikt kan worden. Zo wordt de Hooilaan als alternatieve route voor de Nieuwe Kadijk onaantrekkelijker.

Het veranderde gebruik van de drive-in woningen gelegen aan de noordzijde komt doordat een deel van deze woningen niet meer door “gezinnen” wordt bewoond, maar voor kamerbewoning wordt verhuurd. Dit gebruik is niet in strijd met het bestemmingsplan, maar heeft wel tot gevolg dat er op een andere wijze gebruik wordt gemaakt van de openbare ruimte en er sprake is van toegenomen parkeerdruk. Aangezien er geen sprake is van strijdig gebruik, kan kamerbewoning niet worden verboden. Wel zal er onderzocht worden of er ruimte is om de parkeerdruk beter te faciliteren en zal er in het nieuw op te stellen bestemmingsplan bekeken worden of het gebruik van de woningen als woon-werk woningen mogelijk is. Hierdoor kunnen deze woningen voor nieuwe doelgroepen interessant worden en de leefbaarheid verbeteren. In het nieuwe bestemmingsplan zullen nieuwe gevallen van kamerbewoning en de bijbehorende effecten wel als strijdig worden aangeduid.

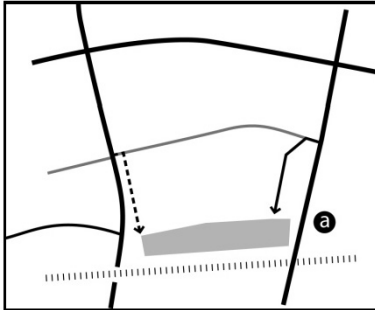
Thema: [Wonen](#), [Maatschappelijk](#), [Voorzieningen](#), [Openbare ruimte](#)

### 2.3.4 Koele Mei

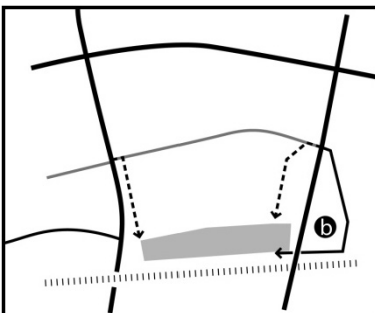
De Koele Mei is in de “Structuurvisie Bedrijventerreinen Breda 2020” een van de te consolideren De Koele Mei is in de “Structuurvisie Bedrijventerreinen Breda 2020” een van de te consolideren bedrijventerreinen van de stad. “In deze gebieden dient een (actieve) vorm van beheren te worden uitgevoerd, zonder dat functieverandering wordt nagestreefd. Een duurzaam kwaliteitsniveau door actief beheer wordt gegarandeerd. De aard van het ruimtegebruik en de ruimtebeleving ondergaan geen of nauwelijks wijziging. Bij consolideren gaat het vooral om “op eigen kracht” (initiatief van de bedrijven zelf) en “met de tijd mee”. Het betreft hier vooral de werkterreinen in de stad nabij woonwijken/buurten. Deze (kleinschalige) terreinen leveren relatief veel werkgelegenheid en zorgen voor de gewenste differentiatie en diversiteit in de stad. Het handhaven van de functie en kwaliteit is daarvoor van groot belang (behoud toekomstwaarde van deze bedrijventerreinen, Structuurvisie Bedrijventerreinen Breda 2020). In de structuurvisie Doornbos en Linie wordt daarom ook ingezet op behoud van de bedrijvenfunctie in dit gebied en versterking van de ligging door verbetering van de ontsluitingsstructuur.

Ter verbetering van de positie van het bedrijventerrein en verbetering van de woonkwaliteit wordt gekozen voor het bundelen van de verkeersstromen naar het bedrijventerrein, in eerste instantie via de Klaverweide.

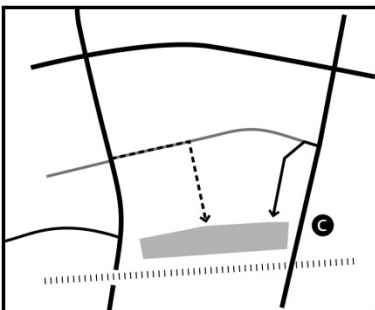
Figuur 13. Ontsluitingsmogelijkheden Bedrijventerrein



Uit onderzoek is gebleken dat een directe aansluiting op de Doornboslaan niet mogelijk is. De primaire ontsluiting voor het verkeer voor bedrijventerrein zal over de Kapittelweg – Klaverweide worden geleid. In eerste instantie zal dit middels bewegwijzering plaats vinden. Later, bij herontwikkeling rondom de aansluiting Baliëndijk – Klein Geeren kunnen hiervoor ook fysieke maatregelen worden genomen. De ontsluiting van het bedrijventerrein via het Zustersveld wordt in stand gehouden als secundaire ontsluiting van het bedrijventerrein.



Indien in de toekomst Doornbos Oost verder wordt ontwikkeld is het mogelijk te onderzoeken of de verbinding Doornbos Oost – Smalle Reep hierin mee ontwikkeld kan worden. Indien deze aansluiting wordt gerealiseerd kan de aansluiting via de Klaverweide worden ingericht als secundaire aansluiting voor het bedrijventerrein.



De uitbreiding van het winkelcentrum en de reconstructie van de aansluiting van het Zustersveld aan de Baliëndijk vindt bijvoorkeur niet eerder plaats dan de realisatie van de ontsluiting van de Smalle Reep via Doornbos-oost. Indien deze verbinding er nog niet is dient onderzocht te worden of de Abdiestraat zodanig kan worden ingericht dat deze geschikt is als secundaire verbinding naar het bedrijventerrein, waarbij Klaverweide als ontsluiting voor het vrachtverkeer dienst blijft doen.

Thema: [Wonen](#), [Openbare ruimte](#), [Infrastructuur](#), [Milieu](#)

Link: bijlage [Structuurvisie Bedrijventerreinen Breda 2020](#)

## 2.4 Linie

De ontstaansgeschiedenis van Linie heeft geleid tot een ruimtelijke structuur van schotsen en fragmenten. De hoofdingreep is om deze schotsen als onderscheidbare velden te herontwikkelen. Huidige en voormalige fabrieksterreinen blijven zo herkenbaar als eigenstandig onderdeel van het stedelijk weefsel. Uitbreiding van het Liniepark zoals heeft plaats gevonden bij de ontwikkeling van

BinnenBuiten en het realiseren van aansluitende openbare ruimte is een middel om de schotsen van elkaar te scheiden en biedt tevens een verbindende, visuele en functionele buitenruimte op buurtniveau voor de omliggende woon- en werkmilieus.

De gewenste ingrepen zetten vooral in op een zorgvuldige transformatie van de voormalige fabrieksterreinen en slecht functionerend openbaar gebied. Voor de woonbebouwing die er nu al staat, Liniekwartier, geldt dat het aandeel grondgebonden woningen wordt gekoesterd.



Figuur 14. Ontsluitingsmogelijkheden Bedrijventerrein

#### 2.4.1 Liniekwartier

Liniekwartier bevat betaalbare grondgebonden eengezinswoningen en goedkope winkelruimte in de directe nabijheid van het stadscentrum. Dit biedt in de context van de ontwikkelingen in de directe omgeving (Via Breda en Linie) ruimte voor een specifieke doelgroep die zorgt voor de ‘gentrification’ (opwaardering van een buurt of stadsdeel op sociaal, cultureel en economisch gebied) van Liniekwartier. Op stadsniveau krijgt de levendigheid en dynamiek van Linie hiermee een belangrijke betekenis; een die bij integrale sloop en nieuwbouw wordt gemist. De inzet van de structuurvisie is dan ook om vanuit de bestaande stedenbouwkundige structuur, de cultuurhistorie en het wonen binnen Liniekwartier een laagbouwmilieu te behouden. Op basis van de verkenningen zijn de volgende uitgangspunten geformuleerd die als vertrekpunt dienen van de stedenbouwkundige en architectonische uitwerkingen:

De cultuurhistorische waarde vormt voor Liniekwartier een uitgangspunt bij revitalisering, waarbij ruimte wordt geboden voor herinterpretatie. Uitgangspunt vormt hierbij: Het behoud van het Edisonplein en één geheel stempel (verkavelingspatroon dat herhaald wordt);

Revitalisering van het overige gebied, met het behoud van de stedenbouwkundige opzet (routes, massa, oriëntatie) en de architectuurtaal (een aanpak analoog aan Carré Mollière en Heinsiushof in Heuvel).

De waarde van Liniekwartier en de kaders die dit stelt aan de herontwikkeling zal voor de uitwerking van Liniekwartier worden beschreven in een beeldkwaliteitplan.

Programmatisch is het uitgangspunt het realiseren van ten minste 50% grondgebonden woningen in Doornbos en Linie.

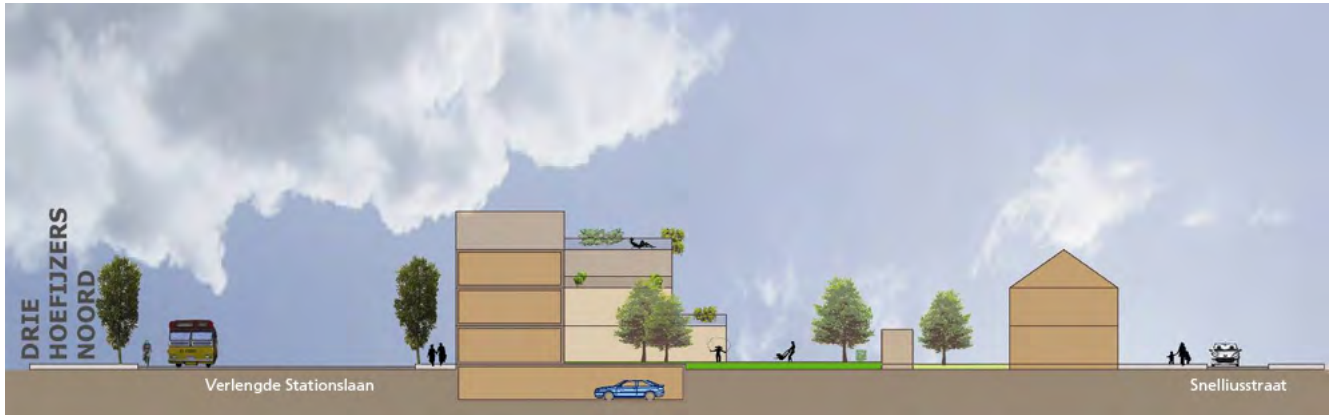
- Vernieuwing van de openbare ruimte met behoud van bestaande kwaliteiten. De groene blokpleintjes in overleg met bewoners herinrichten.

Thema: [Wonen](#), [Maatschappelijk](#), [Voorzieningen](#), [Openbare ruimte](#), [Infrastructuur](#), [Milieu](#)

#### 2.4.2 Liniekwartier aan de Stationslaan

Aan de zuidkant van Liniekwartier vragen de Stationslaan en de toekomstige transformatie van Drie Hoefijzers-noord om een stedenbouwkundig en milieutechnisch antwoord. Hier zou woningbouw in circa vier lagen, georiënteerd op de Stationslaan op zijn plek zijn. De voorkeur van deze woningen liggen aan de Stationslaan, terwijl de parkeergelegenheid, die gerealiseerd dient te worden op eigen

terrein, vanuit de Snelliusstraat wordt ontsloten.



Figuur 15. Doorsnede voor het principe van de herontwikkeling van Liniekwartier aan de zuidzijde, langs de te realiseren Stationslaan

Thema: [Wonen](#), [Maatschappelijk](#), [Openbare ruimte](#), [Infrastructuur](#), [Milieu](#)

### 2.4.3 Liniepark

Het Liniepark is het wijkpark voor Belcrum, Linie en Doornbos. Het is de grote groene openbare ruimte tussen het de Archimedesstraat en de Nieuwe Kadijk waarin de vijver een prominente plek inneemt door zijn omvang en centrale ligging.

Op dit moment ontbeert het huidige Liniepark verblijfskwaliteit. Het park kan de drager van de identiteit zijn van gebouwen en functies die er in en omheen liggen. De gebouwen en functies zorgen dan voor sociale veiligheid in het park. Als park en omgeving op elkaar zijn afgestemd versterken ze elkaar. Van deze samenwerking is momenteel geen sprake. Het park is nu een ruimte tussen de gebouwen (zoals het woonwagenkampje, de Koninkrijkszaal, de moskee, de Archimedesstraat locatie) en naast de functies (zoals de Nieuwe Kadijk). Elementen keren zich eerder van elkaar af dan dat ze van elkaar afhankelijk zijn. Het bereiken van deze symbiose is een belangrijke opgave die voor het park en de ontwikkelingen er in en omheen is weggelegd. Belangrijk hierin is de manier waarop de overgangen tussen privé en openbaar worden vormgegeven. Met de realisatie van BinnenBuiten wordt zowel een vergroting van de openbare ruimte gecreëerd, als een voorbeeld gegeven hoe park en gebouwen op elkaar kunnen reageren.

Als toevoeging op de openbare ruimtestructuur in Linie wordt ingezet op een, op het Liniepark aansluitende, openbare ruimte in de richting van de Stationslaan. Deze ruimte is op niveau van Linie belangrijk bij de realisatie van de schotsenstructuur. Op deze manier wordt de centrale openbare ruimtestructuur gerealiseerd die de schotsen van Linie van elkaar scheidt en tevens een hoogwaardige visuele en functionele buitenruimte biedt op buurtniveau. De openbare ruimte wordt zowel als scheiding tussen de schotsen als binding in routes en als identiteitsdrager op buurtniveau ingezet. Programmatisch bevat het park mogelijk ruimte voor aanvullende en eventuele compenserende waterberging. Tevens zou de ontmoetingsfunctie van het park verbeterd moeten worden. Uiteindelijk krijgt het park een meer oost-west orientatie.

Thema: [Wonen](#), [Openbare ruimte](#), [Infrastructuur](#), [Milieu](#)

### 2.4.4 Parkkwartier

Het Liniepark is het wijkpark voor Belcrum, Linie en Doornbos. Het is de grote groene openbare ruimte Het parkkwartier is de naam voor het gebied tussen Doornboslaan, Nieuwe Kadijk, Copernicusstraat en Liniepark. Tot begin deze eeuw waren hier aan de zijde van de Nieuwe Kadijk de bedrijven Brabant Water en Essent gevestigd en stonden er aan de zijde van de Copernicusstraat appartementen en hofjes met (senioren)woningen. Tussen Liniepark en de Nieuwe Kadijk ligt een woonwagenkamp en stond tot begin deze eeuw een scoutinggebouw.

De woningen aan de Copernicusstraat en de gebouwen van Brabant Water zijn gesloopt. Hiervoor in de plaats is aan de zijde van de Nieuwe Kadijk de GGD gevestigd en zijn de appartementen gebouwd aan de zijde van de Copernicusstraat. Tussen deze appartementen en de Copernicusstraat is een parkstrook aangelegd die aansluit op het Liniepark langs de Archimedesstraat. Met deze transformatie

worden zowel werkgelegenheid als woningvoorraad vernieuwd, een aanvulling geleverd op de openbare ruimte structuur van Linie en de positie van de Nieuwe Kadijk als stadsontsluitingsweg benadrukt.

Een verder transformatie van het gebied zal in de toekomst moeten voortbouwen op de met deze ontwikkeling ingezette kwaliteit: versterken van het stedelijke beeld aan de zijde van de Nieuwe Kadijk en het versterken van de woonkwaliteit aan de zijde van de Copernicusstraat en het Liniepark. Echter, door het ontbreken van programma voor transformatie van deze locatie wordt in deze structuurvisie ingezet op behoud van de ontstane situatie in afwachting van passend programma.

Thema: [Maatschappelijk](#), [Openbare ruimte](#), [InfrastructuurMilieu](#)



Figuur 16. Vijver van het Liniepark



Figuur 17. Bestaande Liniepark

#### **2.4.5 Faam en Archimedesstraat**

In de “Structuurvisie Bedrijventerreinen Breda 2020” is de Terheijdenseweg een van de gebieden in de stad waar transformatie van bedrijven wordt voorzien: “In deze gebieden vindt omvorming plaats door

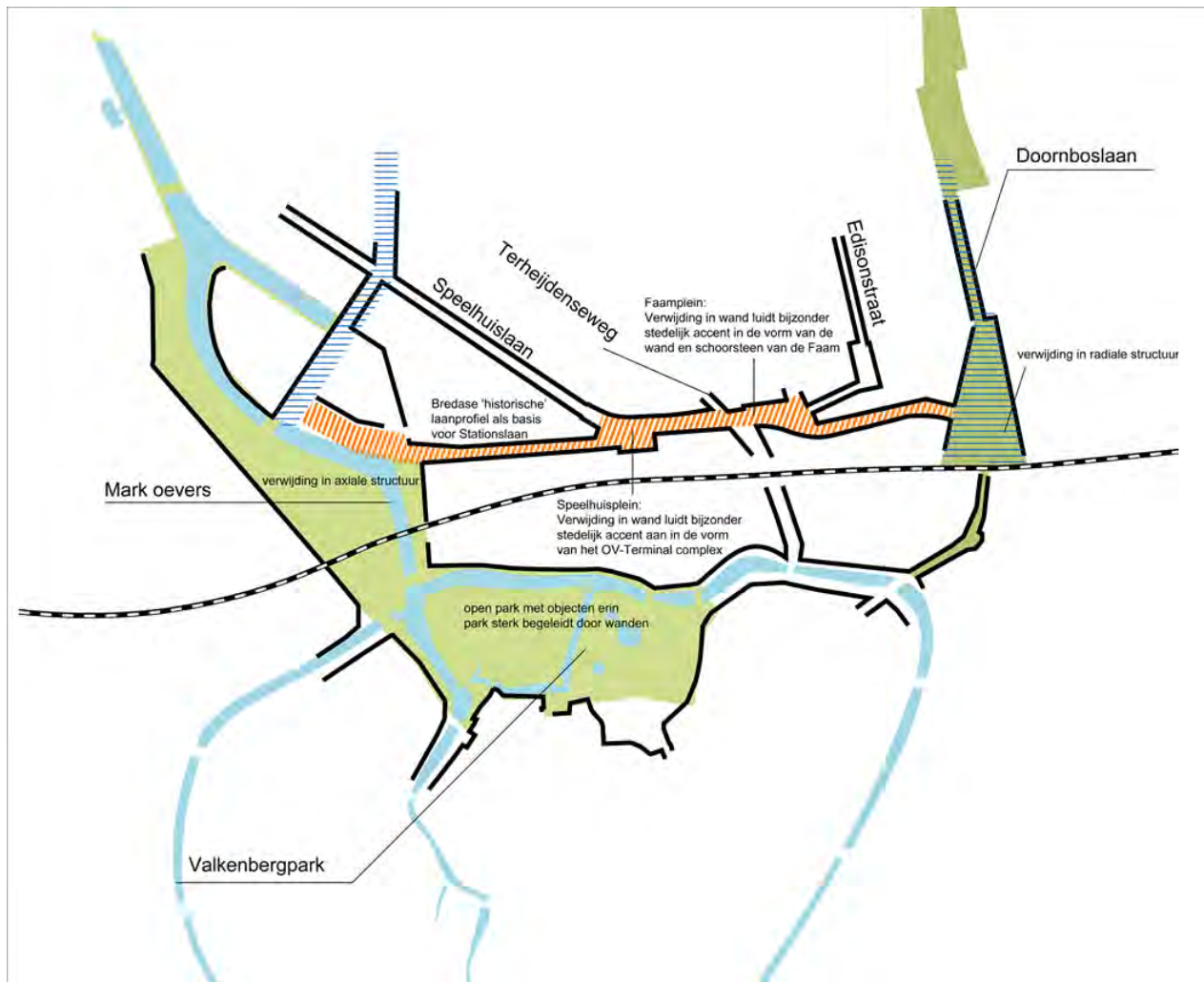
middel van functieverandering. Andere/nieuwe kwaliteiten worden geïntroduceerd. Er vindt verandering van ruimtegebruik en ruimtelijke kwaliteit plaats. Met de verandering van de ruimte verandert ook de beleving van de ruimte door de gebruikers ervan.” (Structuurvisie Bedrijventerreinen Breda 2020, p. 31)

Een transformatie op deze prominente plek in de stad zet in op een verandering van functie en betekenis waarbij gebruik moet worden gemaakt van bestaande karakteristieken van het gebied. De plek heeft de potentie om tussen het Liniepark en de Stationlaan te veranderen in een gemengde stedelijke buurt met compacte bebouwing. Wonen kan een van de functies zijn in het gebied, zeker op de locatie aan de Archimedesstraat.

In de discussie over de stedelijke programmering en bij het opstellen van de Structuurvisie Doornbos en Linie is de mogelijke transformatie van deze locaties gewogen. Wenselijkheid (omgeving, werkgelegenheid) en mogelijkheid (programma, ruimte) speelden hierbij een belangrijke rol. De conclusie is dat tot 2021 ruimte wordt geboden om het terrein aan de Archimedesstraat dat grenst aan het Liniepark te ontwikkelen naar een grondgebonden woonmilieu. Binnen de stedelijke woningbouwprogrammering is tot 2021 geen programma beschikbaar voor deze locatie. Het woningbouwprogramma dat hier gerealiseerd wordt, dienen de corporaties binnen hun eigen contingent te vinden. Gezien zowel de stedelijke programmering als de rol van Faam in de werkgelegenheid voor Breda wordt transformatie van de locatie van Faam niet voorzien voor 2022.



Figuur 18. Bestaande schoorsteen De Faam



Figuur 19. stedelijke hoofdruimtes rondom Via Breda

#### 2.4.5.1 De Faam

Aan de zuidzijde van Linie, waar rond de kruising van de Terheijdenseweg en de Stationslaan het Liniekwartier, De Faam, Belcrum, Stationskwartier en Drie Hoefijzers noord samenkomen, ligt een opgave die enerzijds vraagt om wederzijds respect van de getoonde karakteristieken van de buurten en anderzijds een gezamenlijke opgave is in de te vormen ruimte.

Dit "Faamplein" speelt samen met het "Speelhuisplein" een belangrijke rol in de beleving en oriëntatie aan de noordzijde van station en stadscentrum. Hier verweven de nieuwe stedelijke structuur van de Stationslaan en de (radiale) historische structuren van de Edisonstraat en de Speelhuislaan met elkaar. Hier kruist het gemotoriseerde verkeer voor het Stationsgebied en het langzaam verkeer tussen binnenstad en Hoge Vucht elkaar. Deze dynamiek van historie en vernieuwing; snel en traag; lokaal en internationaal is de dynamiek die een rol speelt in de inrichting van deze ruimte.

Het cultuurhistorisch waardevolle aanzicht op de Faam, met het oude fabrieksgebouw, de beletterde muur en schoorsteen vormt een belangrijk beeldmerk voor Linie aan de zijde van het station en de binnenstad. Zolang de Faam hier is gesitueerd zal dat beeld behouden blijven.

Mocht een transformatie vraag voor de locatie zich aandienen, dan is het uitgangspunt dat aan het Faamplein een symbiose wordt aangegaan met de cultuurhistorische elementen van de Faam. Bij de ontwikkeling van dit terrein dienen activiteiten een plek krijgen die passen bij deze centrale, dynamische stedelijke positie. Stedelijke voorzieningen en bedrijvigheid passen hier, zolang het terrein transformeert van een gesloten enclave naar een deel van het stadsweefsel. Onderdeel van de opgave is een op het Liniepark aansluitende langzaamverkeerrelatie te realiseren. Zo kan op termijn hier de binnenstad weer aan sluiten op de Hoge Vucht.



Figuur 20. Ruimtelijke verkenning herontwikkeling Archimedesstraat



Figuur 21. Inspiratiebeelden voor een stedelijk milieu op het terrein aan de Archimedesstraat

Thema: [Wonen](#), [Maatschappelijk](#), [Openbare ruimte](#), [InfrastructuurMilieu](#)

#### **2.4.5.1.1 Beeldbepalend element**

Het cultuurhistorisch waardevolle aanzicht op de Faam, met het oude fabrieksgebouw, de beletterde muur en schoorsteen vormt een belangrijk beeldmerk voor Linie aan de zijde van het station en de binnenstad. Zolang de Faam hier is gesitueerd zal dat beeld behouden blijven.

Mocht een transformatie vraag voor de locatie zich aandienen, dan is het uitgangspunt dat aan het Faamplein een symbiose wordt aangegaan met de cultuurhistorische elementen van de Faam.

#### **2.4.5.2 Locatie Archimedesstraat**

Omdat de transformatie van Faam en de Archimedesstraat niet gelijktijdig plaats vindt zal van een vernieuwing van de aanhaking van Linie, Doornbos en Hoge Vucht aan de binnenstad bij het Faamplein voorlopig geen sprake zijn. Gelegen tussen Liniekwartier en Belcrum is er op het terrein aan de Archimedesstraat ruimte voor een gedifferentieerd milieu. Hierin is hoofdzakelijk ruimte voor een woonfunctie, eventueel aangevuld met ruimte voor aan huis gebonden beroepen en wijk economie. Tussen Liniepark en Faam ontstaat zo een stedelijke woonbuurt met grondgebonden woningen, die aan de noordzijde een symbiose aangaan met het Liniepark. Het grondgebonden woningtype sluit aan bij het woningtype in Belcrum en Linie, de stedelijkheid kan hoger zijn dan in deze bestaande buurten en kan inspelen op de nabijheid van het station. Hierdoor zal het gebied zich onderscheiden in de stedenbouwkundige structuur, de openbare ruimte, de architectuur en de geboden parkeeroplossingen. Op deze manier wordt een schots aan Linie toegevoegd.

De ontwikkeling speelt in op de bijzondere buitenruimten die in Linie aanwezig zijn: het Liniepark en het Edisonplein. Als toevoeging op de openbare ruimtestructuur in Linie wordt ingezet op een, op het Liniepark aansluitende, openbare ruimte in de richting van de Stationslaan. Deze ruimte is op niveau van Linie belangrijk bij de realisatie van de schotsenstructuur. Tevens is het de drager van toekomstige langzaamverkeersroute tussen Stationslaan en Liniepark en verder naar de Hoge Vucht. Op deze manier wordt de centrale openbare ruimtestructuur gerealiseerd die de schotsen van Linie van elkaar scheidt en tevens een hoogwaardige visuele en functionele buitenruimte biedt op buurtniveau. De openbare ruimte wordt zowel als scheiding tussen de schotsen als binding in routes en als identiteitsdrager op buurtniveau ingezet.

Voor de Faam geldt dat door de mogelijke ontwikkeling de beslotenheid wordt opgeheven, een verbinding wordt gemaakt met de omgeving en stedelijke voorzieningen en bedrijven het gebied meer op de kaart zetten.

#### **2.4.6 Lachapelle**

Lachapelle ligt tussen de Lachapellestraat en de Terheijdenseweg, tussen lint en park, aan de westzijde van Linie. In dit gebied is een menging van rijwoningen, appartementen en maatschappelijke voorzieningen aan de straten met bedrijvigheid op het binnenterrein. Deze menging van functies is kenmerkend voor dit deelgebied en past in de stedelijke ligging.

Tussen Terheijdenseweg, Lachapellestraat en Mincklerstraat is het derde bedrijventerrein (naast het terrein aan de Archimedesstraat en Faam) gelegen dat in de "Structuurvisie Bedrijventerreinen Breda 2020" deel uitmaakt van het gebied Terheijdenseweg. Tot voorkort was hier de houthandel Cantrijn gevestigd. Het bedrijfsterrein blijft voorlopig een bedrijfsfunctie behouden. Er kan hier een nieuw bedrijf worden gevestigd, waarbij rekening gehouden moet worden met de omliggende woonbebouwing.

In het gebied tussen de Mincklerstraat en de Nieuwe Kadijk zijn zowel woon- als maatschappelijke functies gelegen. Het is een gebied dat zich afkeert van de Nieuwe Kadijk. Tot 2022 worden er geen veranderingen voorzien. Na 2022 kan afweging plaats vinden over gewenste programmatische transformatie van dit gebied. Ruimtelijk is er de ambitie om bij transformatie in te zetten op herkenbaarheid aan de Nieuwe Kadijk. Zo kan de positie in de stad, de nabijheid van Via Breda en de binnenstad, beter beleefd worden aan de stadsontsluiting.

Voor de functies aan de zijde van de Noordelijke Rondweg is tot 2022 geen verandering voorzien. Na 2022 kan discussie over mogelijke transitie plaatsvinden.

Thema: [Wonen](#), [Openbare ruimte](#), [Infrastructuur](#), [Milieu](#)



Figuur 22. La Chapellestraat

## 2.5 Thema's

### 2.5.1 Wonen

#### *Doornbos: Identiteit versterken*

Het aantal eengezinswoningen moet minimaal hetzelfde blijven en bij voorkeur zelfs toenemen met bijvoorbeeld patiowoningen voor ouderen. Een deel van de huurwoningen kan worden omgezet in bereikbare koopwoningen met mge-constructie (Maatschappelijk Gebonden Eigendom). Dit vergroot het aandeel koopwoningen, waardoor mensen meer keuze hebben in dit segment.

Een deel van de appartementen dat er nu staat en in bezit is van WonenBreborg wordt gesloopt en vervangen door nieuwbouw. Deze nieuwbouw dient te bestaan uit eengezinswoningen, patiowoningen en appartementen voor ouderen, starters en mogelijk studentenstudio's. De locatie van de flats aan de Baliëndijk lenen zich het best voor appartementen en patiowoningen voor ouderen, omdat zij hierdoor dichterbij de voorzieningen zitten. Op de locatie van de flats aan de Hooilaan kunnen studentenstudio's, appartementen en eengezinswoningen voor starters worden gebouwd. De studio's zijn van belang om jeugd in de buurt te houden.

Alle (ver)nieuwbouwwoningen moeten voldoen aan de Nota Kwaliteit Wonen, energieneutraal zijn en de slagingskansen op een geschikte woning voor ouderen vergroten.



Figuur 23. Doornbos, pre-fab woningen

#### *Linie: Identiteit veranderen*

De toekomstige identiteit kan verschillen per deelgebied. Het Liniekwartier kan zich onderscheiden van de overige gebieden door een hoger aandeel eengezinswoningen met een authentieke woonsfeer (jaren vijftig/ klassiek). Door samenvoeging of juist handhaving van kleine stadswoningen kan de doelgroep jonge starters, die een betaalbare eengezinswoning (kluswoningen) dichtbij het centrum willen, worden bediend. In het parkkwartier is juist de kwaliteit van het park, dat voor de meeste bewoners vanuit hun woning zichtbaar is, de drager van de identiteit. De locatie aan de Archimedesstraat biedt de ruimte om in een stedelijke, moderne woonomgeving op loopafstand van het station en de binnenstad te wonen.

Het aandeel eengezinswoningen zal voor heel Linie in 2022 uitkomen op circa 60%. Dit is vergelijkbaar met het aandeel eengezinswoningen in 2012.

#### *Kwaliteit verbeteren*

Bereikbaar wonen (financieel) is ook een kenmerk van nieuw Linie. Voor heel Doornbos en Linie geldt dat er naar een woningvoorraad wordt gestreefd van minimaal 30% bereikbare huur- en koopwoningen, waarvan minimaal 15% in de huur. Het aantal eengezinswoningen dient in absolute zin minimaal te worden gehandhaafd en het aandeel mag niet verder dalen dan 30% eengezinswoningen in de nieuwe (deel)buurt. Om de bereikbare koopwoningen ook in de toekomst bereikbaar te houden is een koopconstructie vereist. De nieuwbouwwoningen moeten voldoen aan de Nota Kwaliteit Wonen en verhogen de slaagkans van een ouderen of gehandicapte op een geschikte woning.

#### *Vooruitkomen/ wooncarrière maken*

De huidige woningvoorraad van Linie bestaat grotendeels uit bereikbare huur. Bij kwaliteitsverbetering van de bereikbare voorraad in het gebied komt de volgende woonstap, namelijk bereikbare koop, naar voren. Er zijn natuurlijk meer stappen te maken in een wooncarrière: Goede zorgappartementen, patio's voor ouderen, middeldure eengezinswoningen, andere woonsferen, etc.. Niettemin zal dit gebied steeds meer gekenmerkt gaan worden door mensen met een bovenal stedelijke woonwens en een voorkeur voor de ligging van het gebied in combinatie met betaalbare woningen.

## **2.5.2 Maatschappelijk**

### *Doornbos*

De structuurvisie gaat ervan uit dat de ruimtelijke kwaliteiten van Doornbos worden behouden en versterkt. In Doornbos worden geen grootschalige ruimtelijke ingrepen voorzien. Door de grote ingrepen in de directe omgeving wordt echter rekening gehouden met een verslechterende leefbaarheid wanneer op sociaaleconomisch gebied niet wordt ingegrepen. Extra aandacht zal in de komende jaren uitgaan naar de jeugd en naar de senioren in de buurt, naar het verbeteren van mogelijkheden tot participatie en naar het samenleven.

In ruimtelijke zin kan dit enerzijds worden ondersteund door een goede inrichting van het publieke domein waardoor bijvoorbeeld jeugd wordt gestimuleerd te sporten en te spelen en buurtbewoners elkaar vanzelfsprekend kunnen ontmoeten. Anderzijds kan een brede school een randvoorwaarde bieden, waar naast de onderwijsfunctie van de Liniedoorn andere kind- en buurtfuncties hun plek kunnen vinden. Om de maatschappelijke, ruimtelijke en financiële haalbaarheid van een dergelijke ontwikkeling te toetsen wordt in de toekomst een haalbaarheidsstudie verricht.

Als belangrijke functie voor senioren en mensen met functiebeperkingen is het huidige ouderensteunpunt Balieweide, eigendom van Singelveste, uitgebouwd naar een zorgsatelliet. De zorgsatelliet biedt de bewoners van Doornbos en Linie een versterkte restaurant- en ontmoetingsfunctie en een uitgebreid dienstenaanbod.

Van een herontwikkelingsopgave voor basisschool de Liniedoorn is voorlopig geen sprake. Wel zijn inmiddels- vanwege het verdwijnen van de wijkcentrumfunctie van het voormalige buurthuis Doornbos- afspraken gemaakt tussen de basisschool en de zorgsatelliet aan de Balieweide om te komen tot een betere afstemming van de vraag naar welzijnsactiviteiten – het aanbod ervan en de huisvestingsmogelijkheden. De wijkcentrumfunctie van buurthuis Doornbos is verdwenen. Onderzoek vindt plaats naar een andere bestemming van het gebouw (verkoop).

### *Linie*

Het buurtprofiel voor het toekomstige Linie geeft vooralsnog geen aanleiding tot ruimtelijke aanpassingen van de (maatschappelijke) voorzieningen. De bestaande voorzieningen in Doornbos en Linie bieden voldoende voor de (toekomstige) bewoners van beide buurten.

Door de ontwikkeling van Linie ontstaan er op of om het terrein van de Faam wellicht mogelijkheden voor een toevoeging aan de culturele as die loopt van het centrum van Breda via het Drie Hoefijzer terrein tot in de Belcrum. Ook ontstaan er in de zuid-west punt van deze buurt wellicht mogelijkheden voor een toevoeging van een (stedelijke) maatschappelijk functie in de sfeer van onderwijs of cultuur en eerstelijns gezondheidszorg.

### *wijkaanpak*

De visie op de wijkaanpak is beschreven in 'Burgerkracht', wijkontwikkeling 3.0'. één van de kernpunten van 'Burgerkracht is de wens om bewoners te stimuleren en in staat te stellen zelf verantwoordelijkheid te nemen voor de leefsituatie en leefomgeving. Ruimtelijk kan dit consequenties hebben, bijvoorbeeld door in te stemmen met veranderend gebruik van de openbare ruimte op initiatief van bewoners. We vragen dit ook van partners in de stad. Zo wordt bijvoorbeeld met de corporaties gesproken over inplaatsingsbeleid, waarbij bewoners korting krijgen op de huur indien hier minimaal 10 uur per maand vrijwilligersactiviteiten in de wijk tegenover staan.

## **2.5.3 Voorzieningen**

### *Doornbos*

In buurtcentrum Baliëndijk dient te worden gestreefd naar een aanbod van een volledig pakket aan dagelijkse voorzieningen. Door het efficiënter en effectiever gebruiken van de beschikbare ruimte kan in eerste instantie aan de wensen vanuit de ondernemers worden tegemoet gekomen. Zo biedt bijvoorbeeld de uitbreiding van de Jumbo ter plaatse, het winkelcentrum voldoende perspectief om in de toekomst te blijven functioneren als sociaal en economisch "hart van Doornbos en Linie".

### *Linie*

Het Edisonplein heeft een eigen positie met specialistische winkels die niet relevant zijn voor de structuur op het gebied van dagelijkse artikelen. Het plein biedt ruimtelijk en economisch onvoldoende perspectief om te functioneren als buurtwinkelplein. Het beleid is hier gericht op stabilisatie, specialisatie en functie verbreding (bijvoorbeeld een tandartsenpraktijk die hier reeds gevestigd is). Er wordt gestreefd naar een plein waarin naast kleinschalige detailhandel ook andere kleinschalige

economisch functies een plek kunnen krijgen. Het plein moet functioneren als vanzelfsprekende ontmoetingsplek voor de buurt en haar bewoners en zo bijdragen aan de sociale cohesie en de leefbaarheid van de buurt. Gelijktijdig kan door de specialisatie en verbreding van het aanbod op het plein de positie van het plein op stedelijk niveau worden versterkt en ingespeeld worden op de kanteling van Linie. Met de herinrichting van het Edisonplein zijn hiervoor de fysieke condities geschapen.



Figuur 24. Linie, voorzieningen aan Edisonplein

#### 2.5.4 Openbare ruimte

De openbare ruimte krijgt qua inrichting, vorm en materiaalgebruik een kwaliteitsniveau dat past bij de ambities voor het gebied. Dat uit zich in de vormgeving, het netwerk van openbare ruimte, en in de keuze voor de onderdelen zoals verharding, verlichting, groen, (kwel)water, verkeer, kunstwerken, etc.. De ruimte in het gebied en alle onderdelen daarvan zullen direct na aanleg onderhevig zijn aan de effecten die elk gebruik met zich meebrengen. Gebruik betekent slijtage, vervuiling. Dus wordt ook gevraagd naar een ontwerp en inrichting, aansluitend op het gewenste gebruik van de openbare ruimte, het onderhoud en beheer; in het bijzonder voor die delen die zeer intensief en met grote verscheidenheid aan gebruikers wordt gebruikt. Pas dan zullen de ruimtelijke ambities uit deze structuurvisie voor langere tijd geborgd kunnen worden.

Het woongebied zal veranderen. Gebouwen worden gesloopt en de bestaande openbare ruimte neemt andere vormen aan en krijgt andere dimensies. De bewoners beïnvloeden door het gebruik ervan de inrichting van de openbare ruimte.

#### *Inrichtingsaspecten Doornbos*

In de openbare ruimte van Doornbos liggen kansen om de ruimtelijke structuur te versterken en tegelijkertijd de bruikbaarheid te verbeteren. Voor een deel maken deze deel uit van ingrepen die gerelateerd zijn aan bouwopgaven. In andere gevallen gaat het om zelfstandige ingrepen in combinatie met ontwikkelingen in en om Doornbos, of openbare ruimte maatregelen in het kader van beheer.

Kenmerkend aan Doornbos zijn de grote gazonvlakken. Deze zijn door de jaren heen versnipperd geraakt in kleine en slecht bruikbare groenplekjes. Door het opheffen van onvoldoende benutte straten of straatsegmenten en het opnieuw koppelen van de groenvlakken kan de doorlopende

centrale groenstructuur worden hersteld. Hiermee kan de oorspronkelijke centrale groene ruimte van Doornbos weer een heldere, bruikbare en goed te beheren ruimte worden. Deze ruimte dient bij herinrichting ook duidelijk begrensd te worden, waarmee benadrukt wordt dat het om een zelfstandig ruimtelijk element gaat met een sterke eigen kwaliteit tegenover de woonvelden, die een erfachtige inrichting krijgen. De gazons van Doornbos behoeven een intensief maaibeheer.

De Baliëndijk is een over-gedimensioneerde weg, hetgeen leidt tot hoge verkeerssnelheden en een gevoel van onveiligheid. Daarnaast knipt de weg de groenstructuur doormidden. De weg kan over de gehele lengte versmald worden waarbij de voetpaden vrij in de groenstructuur kunnen komen te liggen. Daarnaast is het noodzakelijk ter hoogte van de Beemd de weg zodanig in te richten dat deze het groen niet meer doorsnijdt, maar er te gast is.

De verbinding tussen de Hooilaan - Beemd en de Mollenberg kan geknipt worden voor autoverkeer. Er dient een verschil te zijn in de wijze van inrichting tussen de buurtontsluitingswegen en de erven zoals Klein Doornbos, Mollenberg en Grensvaart. Indien herinrichting aan de orde komt, is de opgave om de erven ook echt als verblijfs- en ontmoetingsgebied in te richten, bijvoorbeeld zonder hoogteverschillen tussen rijbaan en loopzones. Bij de buurtontsluitingswegen (als de Hooilaan en de Baliëndijk) zijn de niveauverschillen juist wel aanwezig.

Naast de kansen die er voor de inrichting van de openbare ruimte in Doornbos liggen, ligt er langs de Kapittelweg mogelijkheden de inrichting in overeenstemming te brengen met de 'parkway' gedachte. Dit kan door het transparant maken van ruimte, het rooien van het dichtgegroeide bosplantsoen. Eventuele nieuwe bebouwing kan zich ook naar de Kapittelweg presenteren.

#### *Inrichtingsaspecten Linie*

Linie is opgebouwd uit verschillende schotsen of velden. Waar bij Doornbos de velden identiek of vergelijkbaar zijn, is bij Linie sprake van contrasten tussen de velden, met het centraal gelegen park als het verbindende element. Daarnaast vormt het stratenpatroon de continuïteit binnen Linie. Uitgangspunt bij herinrichting is te vertrekken vanuit het kwaliteitsniveau van de oorspronkelijke inrichting, maar waar nodig met nieuwe vergelijkbare materialen en inrichtingselementen.

De openbare ruimte van Liniekwartier dient heringericht te worden afhankelijk van de aard van de bouwopgave. De Christiaan Huygensstraat kan versmald worden. Hierbij kan een rustiger straatbeeld worden verkregen als onderdeel van het 30 km/uur gebied, dat voor geheel Linie gewenst is. De vrijkomende ruimte in de Christiaan Huygensstraat kan worden toegevoegd aan de trottoirs en het parkeren. De locatie aan de Archimedesstraat wordt een nieuwe schots binnen Linie, gelegen tussen het Liniekwartier en Belcrum. Dit wordt een woonmilieu met een hoge stedelijkheid. Dit gebied dient zich te onderscheiden in de stedenbouwkundige structuur, de openbare ruimte, de architectuur en de geboden parkeeroplossingen.

Als toevoeging op de oost-west gerichte openbare ruimtestructuur van Linie wordt ingezet op een nieuwe verbinding tussen Liniepark en de Stationslaan. Liniepark kan uitgroeien tot een aantrekkelijk en goed gebruikt buurtpark voor alle bewoners van Linie. Gezien het stedelijke karakter van de functies en de woonmilieus zal het gebruik van het park intensiever worden: Drukte, frequent en divers gebruik, verschillende doelgroepen. Het beheer zal hierop moeten inspelen, door een frequenter beheer toe te passen.

### **2.5.5 Infrastructuur**

#### *Autoverkeer*

In het gebied komen drie categoriën wegen voor zoals benoemd in het Verkeersplan Breda. In het Verkeersplan zijn de Nieuwe Kadijk en de Kapittelweg stadsontsluitingswegen, de Doornboslaan en de Terheijdenseweg wijkontsluitingswegen en de overige wegen erftoegangswegen en erven. Uitgangspunt in de structuurvisie is dat de Terheijdenseweg los geknipt wordt van de Stationslaan. Hierdoor vervult de Terheijdenseweg in de toekomst voor autoverkeer geen ontsluitende functie meer richting het station of richting het centrum. Wel zal de Terheijdenseweg een rol blijven vervullen voor de ontsluiting van het westelijk deel van Linie. De doorverbinding tussen de Edisonstraat en Lachapellestraat is komen te vervallen. Zo kan sluipverkeer door de buurt Linie worden voorkomen en de ontwikkeling aan de La Chapellestraat aansluiten op de kwaliteiten van het Liniepark. De aansluiting van de Edisonstraat op de Noordelijke Rondweg is voor autoverkeer komen te vervallen. Voor de fiets en het openbaar vervoer blijft een oversteek van de noordelijke rondweg behouden. De Doornboslaan wordt derhalve de belangrijkste wijkontsluitingsweg voor Doornbos en

Linie. Uitgangspunt is daarbij dat dit niet ten koste gaat van de oversteekbaarheid van de Doornboslaan tussen Linie enerzijds en Doornbos anderzijds. De verkeersinrichting van de kruising Baliëndijk - Doornboslaan - Buys Ballotstraat is, door de ruime middenberm, zodanig dat er verkeerstechnisch sprake is, en zelfs na realisatie van de ingrepen in de stedelijke verkeersstructuur sprake blijft, van een goede oversteekbaarheid. Wel dient er bij de realisatie van ontwikkelingen in Doornbos en Linie aandacht te zijn voor de oriëntatie en baken functie van bebouwing rondom de kruising. Vanuit het oogpunt van oriëntatie en continuïteit van routes is de ligging en vormgeving van het tankstation aan de Doornboslaan ongunstig. Daar staat tegenover dat aan de zuidzijde van de kruising ruimte is om de oriëntatie bij de oversteekbaarheid te vergroten indien ook de routing naar het winkelcentrum aan de Baliëndijk wordt aangepakt.

#### *Fietsverkeer*

De hoofdfietsroute Edisonstraat - Christiaan Huygensstraat is van slechte kwaliteit. Bij de uitwerking van de plannen in Liniekwartier dient deze route kwalitatief te worden verbeterd. Er wordt een aanvullende fietsroute voorgesteld door het Liniepark.

#### *Openbaar vervoer*

Aan de zuidzijde van het plangebied, evenwijdig aan het spoor, wordt een HOV (Hoogwaardig Openbaar Vervoer) verbinding gerealiseerd. Dit HOV zal een snelle busverbinding realiseren tussen het station van Breda en het centrum van Oosterhout. In Doornbos en Linie zal geen haltering van de HOV plaatsvinden.

### **2.5.6 Milieu**

#### *Lucht en geluid*

De doorstroming van de Nieuwe Kadijk wordt verbeterd. Dit moet zowel voor de luchtkwaliteit als voor het wegverkeerslawaai verbetering opleveren doordat er minder last ontstaat van optrekkend en afremmend (vracht)verkeer. Daarnaast is geluidarm asfalt aangebracht, waardoor de geluidbelasting op bestaande bebouwing langs de rondweg is afgenomen. Eventueel kan plaatselijk nog geluidafscherming met beplanting toegepast worden. De toekomstige grotere verkeersintensiteit op de Doornboslaan is al gecompenseerd door ook hier geluidarm asfalt toe te passen.

De geluidbelasting van de Liniestraat – verlengde Stationslaan op geluidgevoelige bebouwing, zoals woningen, dient in principe beperkt te blijven tot 48 dB. Zowel vanuit het oogpunt van de beoogde identiteit van de Stationslaan als vanuit geluid is het niet wenselijk dat de bestaande gevelwand aan de noordzijde van de Liniestraat in de bestaande vorm gehandhaafd blijft als de nieuwe verlengde Stationslaan er is en de nieuwbouw op het Drie Hoefijzerterrein is gerealiseerd. Er worden in afwachting van herontwikkeling op middellange termijn geluidswerende maatregelen genomen. De noord-zuid oriëntatie van deze bebouwing aan de noordzijde biedt kansen in verband met energie en geluidwering (zonnepanelen, zonnepanelen annex geluidbuffers voor wegverkeers- en spoorweglawaai). Een integrale aanpak van de weg en de aangrenzende bebouwing is daarom aan te bevelen (Opwaardering aanzicht, betere energiehuishouding en binnenklimaat, hedendaags comfort etc.).

Gezien de situering van Linie vlakbij het station, de busterminal en de daar wenselijke faciliteiten voor fiets-, taxi-, huur- en leenautogebruik, zijn mogelijk alternatieven aanwezig voor de eigen auto. Dit biedt in principe kansen om de autodruk op het gebied te beperken waardoor de openbare ruimte mogelijk aan kwaliteit kan winnen.

#### *Water*

Een van de concrete maatregelen die in de toekomst plaats gaan vinden is dat (delen van) het gemengde rioolstelsel wordt vervangen door een (verbeterd) gescheiden rioolstelsel. Hiermee blijft het schone regenwater gescheiden van het vuilwater waardoor de overstort van gemengd rioolwater wordt verminderd en in de toekomst wordt voorkomen. Tevens zal de rioolwaterzuivering hierdoor beter functioneren. De overstap naar een (verbeterd) gescheiden rioolstelsel zal geleidelijk gebeuren en plaatsvinden op "natuurlijke momenten". Dat wil zeggen op momenten dat het riool vervangen moet worden en/of de weg waaronder het riool ligt gereconstrueerd wordt. Bij nieuwe ontwikkelingen dient gelijk een (verbeterd) gescheiden stelsel aangelegd te worden. Om het regenwater, dat wordt afgekopeld, tijdelijk te bergen dienen voorzieningen te worden aangelegd. Hiervoor zijn verschillende

mogelijkheden, bijvoorbeeld een vijver. Wat de impact hiervan zal zijn is op dit moment niet bekend. Wel kan het betekenen dat er ruimte voor water moet worden gevonden.

Indien door nieuw ontwikkelingen het verhard oppervlak toeneemt, moet er waterberging te worden aangelegd om te voorkomen dat het regenwater versneld afgevoerd wordt. Dit kan in de openbare ruimte, maar ook op gebouwniveau (bijvoorbeeld door de toepassing van groene daken) of onder de verharding zijn mogelijkheden om water te bergen. Ook als het verhard oppervlak niet toeneemt, zal er gekeken moeten worden of er mogelijkheden zijn om waterbergingvoorzieningen aan te leggen. Hiermee kan voorkomen worden dat de waterberging bij afkoppelen aangelegd moet worden in de openbare ruimte.

In de plannen van de spoorzone is aangegeven dat de Linievijver in de toekomst gebruikt gaat worden om een deel van de waterberging, die nodig is ten behoeve van deze ontwikkelingen, in te vullen. In de huidige vorm is de Linievijver echter niet geschikt voor deze functie. Om de Linievijver geschikt te maken om meer hemelwater te bergen, dient deze verbonden te worden met ander oppervlaktewater, zodat het water afgevoerd kan worden als de vijver over dreigt te lopen.

#### **2.5.7 Namen**

Naam uit topografische ondergrond, buurtnaam of woord ter verduidelijking van omgeving.

#### **2.5.8 Voorgevel van bebouwing**

Deze geeft de locatie aan van de voorgevel van de bebouwing.

#### **2.5.9 Ruimtelijke orientatie**

Voor Baliendijk

Link naar [2.3.2](#)

Voor Hooilaan

Link naar [2.3.1](#)

Voor hoek Kapittelweg - Baliendijk

Link naar [2.3.1](#)

Voor Liniekwartier aan de Stationslaan

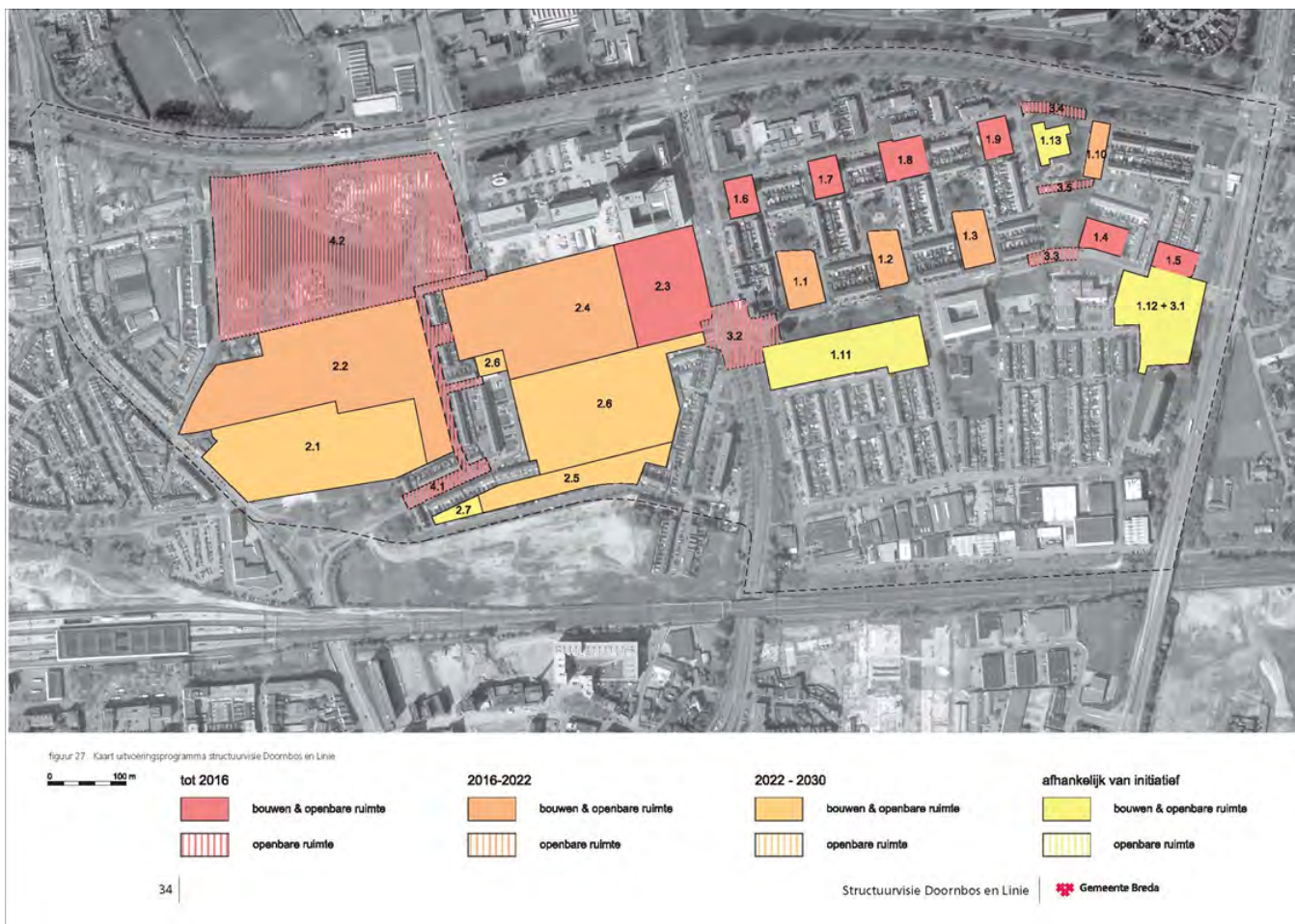
Link naar [2.4.2](#)

Voor Parkkwartier

Link naar [2.4.4](#)

### **3 Uitvoeringsagenda**

Dit hoofdstuk gaat over de realisatie van de projecten uit de structuurvisie Doornbos en Linie. Er is aandacht voor de werkwijze van de gemeente en de planning van de realisatie van de projecten. De "Structuurvisie Doornbos en Linie" geeft op een hoog schaalniveau de gewenste ontwikkelingen weer.



Figuur 25. Uitvoeringsagenda

### 3.1 Programma

Deze paragraaf geeft een beeld van het beoogde te realiseren programma.

#### Doornbos

De opgave in Doornbos tot 2016 richt zich op het bezit van WonenBregburg. Het gaat om de sloop van appartementen en realisatie van appartementen en grondgebonden woningen. Daarnaast beschrijft de structuurvisie ambities en ingrepen voor de (her)inrichting van de openbare ruimte. De herontwikkellocaties zijn te klein voor de financiering van de complete herinrichting van de openbare ruimte in Doornbos. Vanuit de ontwikkeling kan wel een exploitatiebijdrage komen voor de herinrichting van de openbare ruimte. Een globale doorrekening voor de herontwikkeling van de voorzieningen (buurthuis, scholen, zorgcentrum) is buiten beschouwing gebleven. Voor de detailhandel aan de Baliëndijk wordt gekozen voor de instandhouding van het voorzieningenniveau door een intensivering en efficiëntieslag binnen de bestaande situatie. Eventuele herontwikkeling wordt gezien als een volledig privaat initiatief dat geen gemeentelijke prioriteit heeft. De drie portiekflats langs de Baliëndijk, tussen Beemd en de Doornboslaan, zijn door hun ligging geëigend voor een verbreding van functies. Maximaal 50% van het totale programma op deze drie locaties kan, binnen de in de bijlagen geschetste randvoorwaarden, worden ontwikkeld ten behoeve van zorg. Zo ontstaat hier, nabij het winkelcentrum en de Balieweide, een combinatie van wonen en zorg. Bij een transformatie van appartementencomplex Baliehoek, die niet voorzien wordt voor 2022, geldt de opgave om de aansluiting van Baliëndijk op de Kapittelweg te verduidelijken.

#### Liniekwartier

Het spanningsveld van de opgave voor Liniekwartier, een wederopbouw woonwijk uit de jaren '50, is Op basis van de verkenning zijn de volgende uitgangspunten geformuleerd:  
De cultuurhistorische waarde vormt voor Liniekwartier een uitgangspunt bij revitalisering, waarbij

ruimte wordt geboden voor herinterpretatie. Uitgangspunt vormt hierbij:

- Het behoud van het Edisonplein en de stempel als één geheel;
- Revitalisering van het overige gebied, met het behoud van de stedenbouwkundige opzet (routes, massa, oriëntatie) en de architectuurtaal (een aanpak analoog aan Carré Mollière en Heinsiushof in Heuvel).
- Programmatisch is het uitgangspunt het realiseren van ten minste 50% grondgebonden woningen.

### **Archimedesstraat en de Faam**

Vanaf 2016 wordt ruimte geboden om het terrein aan de Archimedesstraat dat grenst aan het Liniepark te ontwikkelen naar een grondgebonden woonmilieu. Binnen de stedelijke woningbouwprogrammering is tot 2021 geen programma beschikbaar voor deze locatie. Het woningbouwprogramma dat hier gerealiseerd wordt, dienen de corporaties binnen hun eigen contingent te vinden. Gelegen tussen Liniekwartier en Belcrum is er op het terrein aan de Archimedesstraat ruimte voor een gedifferentieerd klimaat. Hierin is hoofdzakelijk ruimte voor een woonfunctie, eventueel aangevuld met ruimte voor aan huis gebonden beroepen en wijkeconomie. Tussen Liniepark en Faam ontstaat zo een stedelijke woonbuurt met grondgebonden woningen. Het grondgebonden milieu onderscheidt zich in de stedenbouwkundige structuur, de openbare ruimte, de architectuur en de geboden parkeeroplossingen. Op deze manier wordt een schots aan Linie toegevoegd. De ontwikkeling speelt in op de bijzondere buitenruimten die in Linie aanwezig zijn: het Liniepark en het Edisonplein. Als toevoeging op de openbare ruimtestructuur in Linie wordt ingezet op een, op het Liniepark aansluitende, openbare ruimte in de richting van de Stationslaan die in de toekomst dienst doet als langzaamverkeersroute tussen Stationslaan en Liniepark en verder naar de Hoge Vucht.

Transformatie van de locatie van Faam wordt zowel gezien de discussie over de stedelijke programmering als gezien de rol van Faam in de werkgelegenheid voor Breda niet voorzien voor 2022.

### **Wonen**

#### *Principes wonen binnen wijkontwikkeling Doornbos-Linie*

In de Woonagenda 2011 – 2014 wordt Breda getypeerd als een dynamische stad met een grote variëteit aan woonmilieus. Om de aantrekkelijkheid van de woonmilieus te versterken wordt ingezet op de versterking ervan.

Ook in de Ontwikkelingsvisie Hoge Vucht, Doornbos en Linie 2010 – 2015 zijn de ambities geformuleerd ten aanzien van het wonen:

Zorgen voor woonmogelijkheden in een aantrekkelijke woonomgeving. We willen de variëteit in woningen, identiteit en beleving van de verschillende buurten vergroten. Hiermee versterken we de concurrentiepositie van Hoge Vucht, Doornbos en Linie. Het nieuwe 'Hoge Vucht, Doornbos en Linie' willen we ook laten zien aan de rest van Breda.

We bieden ouderen en mensen die zorg nodig hebben de mogelijkheid in de eigen woonomgeving te kunnen wonen en leven. We willen mensen in staat stellen zo zelfstandig mogelijk te wonen en leven, ook wanneer zij behoefte krijgen aan begeleiding, ondersteuning of zorg. Om dit mogelijk te maken moet er voor mensen met een beperking voldoende aanbod zijn van geschikte woningen. Tevens moeten er voldoende voorzieningen zijn voor welzijn en zorg.

Het hoofddoel voor de opgave in Doornbos-Linie, als gebiedsgerichte uitwerking van deze ambities, is: "Realiseren van een stedelijk woonmilieu in Noordoost Breda, dat op stedelijk niveau concurrerend is en zich onderscheidt door zijn ligging nabij het centrum en het nieuwe stationsgebied".

Er is in de Woonagenda 2011-2014 een aantal elementen benoemd om te sturen op voldoende diversiteit in de woonmilieus binnen Breda: aantal woningen, aantal appartementen, prijsklasse, eigendomsvorm.

Om het hoofddoel te bereiken gelden voor deze elementen de volgende voorwaarden

- aantal woningen: toevoegen van woningen door transformatie van grote, gesloten bedrijventerreinen naar stedelijke woon-werkmilieus is een belangrijk onderdeel in het versterken van het stedelijk woonmilieu in Doornbos en Linie, in het bijzonder van Linie.
- aantal appartementen: door variëteit te behouden in het aanbod appartementen en eengezinswoningen wordt de mogelijkheid geboden een wooncarrière in het gebied te maken. Voor Doornbos-Linie wordt gestreefd naar een verhouding van 50% - 50% tussen grondgebonden woningen en appartementen. Een afwijking van maximaal 10% hierbij toegestaan.

- prijsklasse: door de variëteit in prijsklassen te vergroten wordt de mogelijkheid geboden een wooncarrière in het gebied te maken. Er wordt daarom gestreefd naar het vergroten van de kansen op een middeldure (eengezins)woning. Uitgangspunt voor Doornbos-Linie is dat het absolute aantal bereikbare woningen tenminste wordt gehandhaafd.
- eigendomsvorm: door de variëteit in eigendomsvormen te vergroten wordt de mogelijkheid geboden een wooncarrière in het gebied te maken. Door toevoeging van nieuwe en door verkoop van bestaande huurwoningen wordt gestreefd naar het vergroten van het aanbod betaalbare koopwoningen (peildatum 2001, 492 woningen) en van het aanbod middeldure koop- en huurwoningen.

Deze doelen zullen niet op elk moment allemaal worden gehaald. De flexibiliteit zit hem in de tijd en het schaalniveau. In het eerste deelgebied BinnenBuiten is een begin gemaakt met vooral bereikbare en middeldure huurappartementen om ruimte te maken voor doorstroming en verdere wijkontwikkeling van Linie en Doornbos. Ook biedt (collectief)particulier opdrachtgeverschap, bijvoorbeeld via kluswoningen, de mogelijkheid om de wijkontwikkeling kleinschalig en met grote betrokkenheid van oude en nieuwe bewoners in Linie uit te voeren. Tevens vergroot de variëteit de investeringsbereidheid in panden, openbare ruimte en het draagvlak voor voorzieningen en wijkeconomie.

### **3.2 Locatie eisen**

Alle plannen in de openbare ruimte van Doornbos en Linie dienen te voldoen aan de gemeentelijke eisen met betrekking tot uitvoering, planning, materiaalgebruik en beheer zoals is vastgelegd in 'Taal van de Stad'. Ook dienen de plannen te voldoen aan toegankelijkheidseisen. Het is een streven om voor de gebieden een politiekeurmerk af te geven. Tenslotte dienen de plannen getoetst te worden aan de uitgangspunten van duurzaamheid, gedeelde ruimte en herkenbaarheid zoals vastgelegd in de Visie Openbare Ruimte Breda 2020 van 2009. Hieronder worden gebiedsspecifieke locatie eisen geformuleerd.

#### **Doornbos**

De aanpak van Doornbos kenmerkt zich als consolidatie. Dit betekent voor de openbare ruimte een continuering van het gebruikte materialenpalet (met eigentijdse middelen) in geval van herstel, vervanging of uitbreiding. Kenmerkend is de ontspannen inrichting van de openbare ruimte met ruime straatprofielen en een rustig materialenpalet: hoofdstraten asfalt, woonstraten gebakken klinkers. Overal liggen grijze merwebasalt betontegels en merwebasaltbanden. De verlichting bestaat uit hoge masten van 6 tot 8 meter langs de doorgaande wegen en paaltop armaturen op een 4 meter hoge mast in de woonstraten. Groen is overal aanwezig in de vorm van grasvlakken met bomen en flatgebouwen staan in of aan de rand van het groen. Bij sloop- of nieuwbouwprojecten dient de openbare ruimte rondom de complexen aan te sluiten bij de directe omgeving. Van belang hierbij is het handhaven van de bestaande bomen. Rekening dient te worden gehouden met een minimale afstand van 2 meter tot de kruin van de bomen. Per boom zal de levensvatbaarheid moeten worden onderzocht. Parkeren voor de nieuwbouw zal integraal in het complex plaatsvinden.

Bij appartementencomplex Baliehoek wordt ingezet op het verleggen van Kleine Geren. De uitvoering van deze weg heeft dezelfde kwaliteit als de bestaande verbinding. De zone langs de Kapittelweg dient zich te ontwikkelen tot een parkwaytypologie, waarbij de weg, de bebouwing en het groen tot een geïntegreerde ruimte worden ontwikkeld.

#### **Linie**

Voor Linie geldt een transformatiestrategie. Hierbij worden verschillende woongebieden ontwikkeld (schotsen) met elk een eigen kwaliteit. In de openbare ruimte zijn deze verschillen zichtbaar, terwijl de doorgaande wegen, zoals de Copernicusstraat, als bindende elementen een herkenbare kwaliteit kennen.

#### *Liniekwartier*

- Intensief gebruikt woongebied met een dichte verkaveling. Deze legt een grote druk op de openbare ruimte, die daarom intensief beheerd moet worden en zorgvuldig ingericht, met duurzame materialen;
- Hergebruik van gebakken klinkers of nieuw materiaal van dezelfde kwaliteit;
- Nieuwe grijze betontegels met merwetoeslag (zwarte spikkels in beton);
- Nieuwe straatverlichting, conische masten met paaltop armaturen in de woonstraten en nieuwe 6 meter masten met uithouder en kofferarmaturen in de doorgaande straten;

- Bomen in de straten waar mogelijk behouden, grote kastanje bomen behouden;
- Onderzoek kwaliteit van de bomen in verband met levensvatbaarheid en groeiomstandigheid;
- Nieuwe bomen van de tweede orde in de woonstraten;
- Stallingvoorzieningen voor fietsen (beugels) bij toegangen naar appartementen;
- Bij eengezinswoningen muurtje als afscheiding. Bij appartementen geen inritten in de openbare ruimte, maar in het gebouw. Strakke uitgifte contouren rondom appartementengebouwen.

#### *Liniepark*

- De gebruikswaarde van het Liniepark zal verbeterd moeten worden om het een sterke recreatieve functie te geven voor de buurten die er omheen zijn gesitueerd;
- De toegankelijkheid van het park dient te worden vergroot, door de padenstructuur beter te laten aansluiten op de omgeving;
- Indien de bestaande gebouwen in het park gehandhaafd blijven, zullen deze sterker als een onderdeel van het park moeten functioneren en zal de directe omgeving rondom de gebouwen hierop moeten aansluiten door een strakke begrenzing.

#### *Archimedesstraat en Faam*

- Intensief gebruikt hoogstedelijk gebied, met woon- en werkfuncties ontwikkeld vanuit een complex-benadering;
- Duurzame materialen en straatmeubilair met allure;
- Gebouwen hebben duidelijke overgangen openbaar - privé;
- Verkeersgebied is ondergeschikt vormgeven, autoverkeer is er te gast;
- Veel aandacht voor voetganger en fietser door middel van loop- en fietsbanen;
- Verblijfsfunctie vormgeven door zit- en ontmoetingsplekken te maken;
- Doortrekken openbare ruimte vanuit Liniepark richting

### **3.3 Uitvoeringsprogramma**

Hiernaast treft u het uitvoeringsprogramma aan voor de structuurvisie Doornbos en Linie. Hierin zijn de projecten en producten benoemd waarvan wordt verwacht dat die tussen 2012 en 2030 tot uitvoering komen.

Afhankelijk van het daadwerkelijk doorgaan van iedere ontwikkeling zal de structuur van de openbare ruimte in Doornbos en Linie dienen te worden aangepast, hetgeen investeringen vergt. De gemeente zal trachten de kosten van herinrichting van de openbare ruimte te verhalen op de ontwikkelende partijen. Dit zal zij doen met inachtneming van het kostenverhaalsinstrumentarium zoals dat in de Wet ruimtelijke ordening is vervat en hierna nader is omschreven.

Indien in de uitwerking blijkt dat volledige financiering uit de ontwikkelgebieden niet (of niet volledig) mogelijk is, kan de gemeente kiezen om zelf de middelen daarvoor te reserveren of, indien de middelen niet beschikbaar zijn, de uitvoering uit te stellen en/of af te zien van uitvoering.

Gemeld uitvoeringsprogramma wordt periodiek herzien. Bij elke herziening wordt nagegaan in hoeverre projecten en producten in de voorbije periode zijn uitgevoerd, welke achter zijn gebleven en waarom en welke voor de komende periode aan de orde zijn. De herziening van het uitvoeringsprogramma is een verantwoordelijkheid van de raad.

### **3.4 Uitgangspunten**

#### **De Wet ruimtelijke ordening (Wro)**

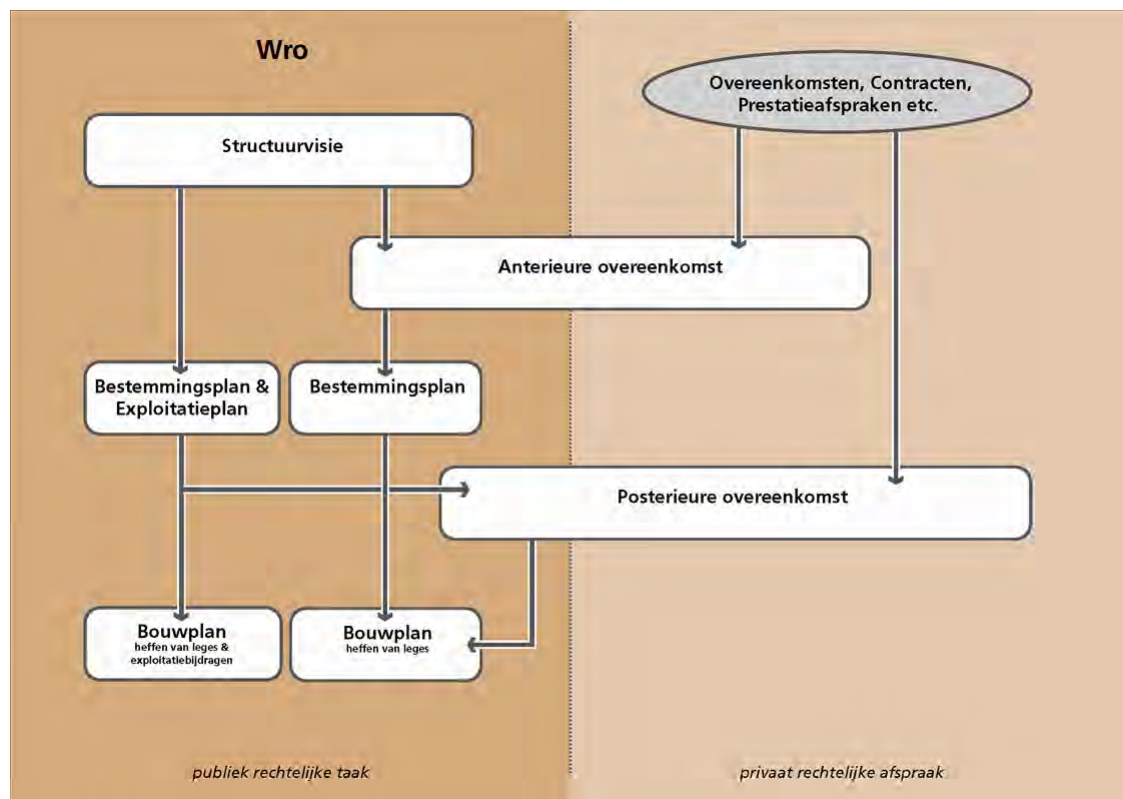
Op basis van de op 1 juli 2008 in werking getreden Wro dienen gemeenten, provincies en Rijk hun beleid neer te leggen in één of meerdere structuurvisies (artikel 2.1 Wro). Vanuit het gedachtegoed dat elke overheidslaag een eigen visie moet hebben op de gewenste ruimtelijke ontwikkeling, ziet de wetgever de structuurvisie als een essentieel instrument om deze visie en de hoofdlijnen van het ruimtelijk beleid voor het hele grondgebied van de betreffende overheid vast te leggen. Dit bevordert de samenhang tussen verschillende ontwikkelingen en maakt duidelijk vanuit welke visie concrete ruimtelijke plannen worden ontwikkeld. De structuurvisie kan gekarakteriseerd worden als een strategisch beleidsdocument. De visie moet de uitgangspunten van het ruimtelijk beleid bevatten. Daarbij dient de structuurvisie ook in te gaan “op de wijze waarop de raad zich voorstelt die voorgenomen ontwikkeling te doen verwezenlijken”. Dat betekent dat in de structuurvisie dient te

worden aangegeven met behulp van welke bestuursrechtelijke, maar eventueel ook privaatrechtelijke, bevoegdheden op welke wijze aan het bereiken van de gestelde beleidsdoelen zal worden bijgedragen. Deze uitvoeringsagenda is een verplicht onderdeel van de structuurvisie. De structuurvisie werkt juridisch gezien niet door richting andere overheden en burgers, dit gebeurt pas bij opstelling van bestemmingsplannen. De structuurvisie is wel een belangrijk instrument in de communicatie naar buiten omdat de structuurvisie de ruimtelijke beleidskeuzen in beeld brengt. De structuurvisie dient ook om beleid tussen overheden af te stemmen. Naast de ruimtelijke uitgangspunten is de structuurvisie het instrument om gewenste ontwikkelingen beleidsmatig te verankeren en een basis te bieden voor anterieure overeenkomsten, bestemmingsplannen, exploitatieplannen en de voeding / inzet van fondsen.

### Anterieure exploitatieovereenkomsten

Ter realisatie van de in de structuurvisie opgenomen ambities zal, voor zover die ambities niet te verwezenlijken zijn binnen de grenzen van de huidige bestemmingsplannen, door de gemeente planologische medewerking dienen te worden verleend. Deze planologische medewerking leidt tot kosten. Daarbij kan bijvoorbeeld gedacht worden aan het bekostigen van noodzakelijke ingrepen in de openbare ruimte.

De gemeente zal, voor zover die ambities bouwplannen betreffen waarvoor de Wet ruimtelijke ordening de mogelijkheid biedt tot kostenverhaal, met ontwikkelende partijen in onderhandeling treden en door middel van het sluiten van een zogenaamde “anterieure” exploitatieovereenkomst een exploitatiebijdrage vragen ter dekking van deze kosten en/of tevens overige zaken die noodzakelijk zijn voor de uitvoering van het beoogde project vastleggen. Een anterieure overeenkomst is dus een overeenkomst over kostenverhaal en dergelijke voordat het bestemmingsplan is vastgesteld.



Figuur 26. Verhouding tussen publiekrechtelijke traject van de Wro en privaatrechtelijke afspraken

### Exploitatiebijdragen

Indien partijen niet tot overeenstemming komen middels een anterieure exploitatieovereenkomst is de gemeente op grond van de Wet ruimtelijke ordening verplicht om de exploitatiebijdrage af te dwingen door middel van het vaststellen van een exploitatieplan op grond waarvan de exploitatiebijdrage als voorwaarde bij de afgifte van bouwvergunning aan de aanvrager wordt opgelegd.

In het uitvoeringsprogramma van de structuurvisie is onder de noemer ‘kostenverhaal’ aangegeven welke onderdelen van het uitvoeringsprogramma zodanig met elkaar in verband staan dat deze in het

exploitatieplan en de exploitatiebijdragen aan elkaar gerelateerd dienen te worden.

Uiteraard kan de gemeente er ook voor kiezen in deze gevallen medewerking aan het wijzigen van het bestemmingsplan (en het opstellen van een exploitatieplan) te onthouden. Bijvoorbeeld indien geen dekking van de kosten voor handen is.

De gemeente zal voor de (her)inrichting de benodigde middelen moeten reserveren. De gemeente zal trachten de kosten van herinrichting van de openbare ruimte te verhalen op de ontwikkelende partijen. Hiervoor gelden twee schaalniveaus: Kosten van openbare ruimte binnen de opgave en kosten van openbare ruimte buiten de opgave maar binnen de buurt.

- De kosten van de (her)inrichting van de openbare ruimte binnen de opgave dienen gefinancierd te worden uit het project;
- De kosten voor ingrepen in de openbare ruimte die de opgave overstijgen dienen in principe door de diverse opgaven die hier profijt van hebben te worden gefinancierd.

Om de beoogde (her)inrichting van de openbare ruimte te kunnen bekostigen zal aan de eigenaren/exploitanten die voornemens zijn om (delen van) de opgave te verwezenlijken een exploitatiebijdrage worden gevraagd. De mogelijkheden om kosten te verhalen zijn overigens beperkt: de kosten kunnen alleen verhaald worden indien deze rechtstreeks verband houden met bouwplannen die door de wet zijn aangewezen. Dit betekent dat de kosten van aanpassingen in de openbare ruimte bijvoorbeeld als er sprake is van renovatie van woningen niet kunnen worden verhaald. Voor kosten die wel rechtstreeks verband houden met bouwplannen die door de wet zijn aangewezen geldt de algemene beperking dat te verhalen kosten in een exploitatie niet hoger kunnen zijn dan de opbrengsten van een locatie (artikel 6.16 Wro). Voor verdere financiering van de ingrepen biedt het Wijkontwikkelingsbudget en eventueel apart te voteren gelden een mogelijkheid. Voor herinrichting van de openbare ruimte in gebieden waarin weinig tot geen ontwikkelingen plaatsvinden die kostenverhaal mogelijk maken, zal in de toekomst mogelijk van de in de 'Visie Openbare Ruimte Breda 2020' geïntroduceerde begrotingspost 'doorontwikkeling openbare ruimte' gebruik kunnen worden gemaakt.

### **Kosten hoofdinfrastructuur**

In deze structuurvisie is vooralsnog geen rekening gehouden met kosten in de hoofdinfrastructuur. De belangrijkste ingrepen hierin zijn reeds gedekt of komen voort uit ingrepen die buiten Doornbos en Linie zijn gelegen.

- De grootste ingreep, de aanleg van het westelijke deel van de Stationslaan ten zuiden van Linie, maakt onderdeel uit van het programma Via Breda en valt buiten het plangebied van de "Structuurvisie Doornbos en Linie".
- Eventuele aanpassingen van de Doornboslaan zijn niet in overwegende mate toe te schrijven aan de veranderingen in Doornbos en Linie. De aanleiding van eventuele aanpassingen komt voort uit de autonome mobiliteitsontwikkeling, ingrepen in de stedelijke verkeersstructuur en ontwikkelingen in en om de stad, zoals Via Breda. Eventuele bekostiging voor de aanpassingen zal dan ook uit de algemene middelen moeten worden gefinancierd.

### **3.5 Jurische consequenties**

Na vaststelling van deze structuurvisie door de gemeenteraad zal de werking voor het in de "Structuurvisie Spoorzone 2025" beschreven deelgebied Liniepark vervallen en de Structuurvisie Doornbos en Linie als gemeentelijk beleidskader gelden.

Ter verwezenlijking van de opgaven uit de structuurvisie kunnen een of meer bestemmingsplannen worden opgesteld. Voorafgaand aan de vaststelling van ieder bestemmingsplan zal de gemeente met ontwikkelende partijen in overleg treden om tot een anterieure grondexploitatieovereenkomst te komen voor die situaties waarin sprake is van een ruimtelijk besluit en een bouwplan in de zin van artikel 6.12 Wro. In deze overeenkomst kunnen onder andere afspraken worden gemaakt over het verhaal van de kosten van grondexploitatie over de in het plan begrepen gronden, over de fasering en over het stellen van locatie-eisen.

Indien de onderhandelingen leiden tot een overeenkomst, en in deze overeenkomst het kostenverhaal volledig is verzekerd, kan ten tijde van het vaststellen van het bestemmingsplan worden afgezien van het gelijktijdig vaststellen van een exploitatieplan. Indien de grondexploitatiekosten niet via privaatrechtelijke weg zijn verzekerd en de gemeente deze kosten desondanks op de betreffende ontwikkelaar wenst te verhalen, ontstaat voor de gemeente van rechtswege de verplichting om, gelijktijdig met het vaststellen van een bestemmingsplan, een exploitatieplan vast te stellen.

De gemeente heeft daarnaast de keuze dit te vermijden door de betreffende ontwikkelingen niet in het

bestemmingsplan te verwerken.

Indien de gemeente deze toch wenst op te nemen in het bestemmingsplan dan dient een exploitatieplan, zoals omschreven, te worden opgesteld.

Na vaststelling van het exploitatieplan kan alsnog een (posterieure) grondexploitatieovereenkomst met ontwikkelende partijen worden gesloten.

Bij het sluiten van de posterieure overeenkomst vormt het exploitatieplan het kader en bestaat beperktere contractsvrijheid.

Indien onverhoopt ook geen posterieure grondexploitatieovereenkomst wordt gesloten, dient in een aan de bouwvergunning te verbinden voorschrift een exploitatiebijdrage aan de aanvrager van de vergunning te worden opgelegd. De structuurvisie kan voorts een grondslag bieden voor de vestiging van een gemeentelijke voorkeursrecht als bedoeld in de Wet voorkeursrecht gemeenten.