

Ruimtelijke Visie Doornbos en Linie

4 Bijlagen

4.1 Programma wijkontwikkeling

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 de herstructurering. Hieronder worden kort de diverse projecten die betrekking hebben op de fysieke ingrepen in de wijkontwikkeling van Doornbos en Linie toegelicht.

4.1.1 Burgerkracht, wijkontwikkeling 3.0

Sinds 2001 werken partners in de stad aan wijkontwikkeling. Gemeente en corporaties investeren extra op fysiek en sociaal gebied in die wijken die kampen met (relatief) grote achterstanden en complexe gestapelde problemen op diverse terreinen. In eerste instantie is vooral ingezet op fysieke maatregelen en in de loop der jaren steeds meer op sociaal maatschappelijk en sociaal-economisch gebied. Eind 2009 is het "Programma Wijkontwikkeling 2.0" voor de jaren 2010 en 2011 vastgesteld. Ook toen was het nodig om de bakens te verzetten. In 2.0 waren ook de inhoudelijke en financiële afspraken met de corporaties (8+8 miljoen euro) opgenomen.

In 2011 heeft de Rekenkamer van Breda wijkontwikkeling kritisch bekeken. Eén van de constateringen was dat er veel tot stand is gebracht, maar dat we er nog niet zijn. Naast de bevindingen heeft de Rekenkamer een zestal aanbevelingen gegeven.

De veranderingen van de afgelopen jaren maken een andere insteek van wijkontwikkeling noodzakelijk. Van 2.0 gaan we naar 3.0. Dit betekent dat wijkontwikkeling opnieuw tegen het licht wordt gehouden om te bepalen wat we de komende drie jaar gaan doen en waar we extra op moeten inzetten.

Fysiek afmaken waarmee we begonnen zijn, met de notie dat de komende tijd het accent minder op de ruimtelijke en stedenbouwkundige aspecten zullen liggen, maar verschuift naar het verbeteren van de dagelijkse leefomstandigheden.

Meer vraaggericht; waar heeft de burger nu het meest en direct behoefte aan om zich prettig en veilig te voelen in zijn wijk. Een meer praktische aanpak dan voorheen, met een sterkere focus op werk en jeugd. Er is minder geld en dat betekent een slimme, creatievere inzet van alle partijen: allereerst de gemeente die een strakke regie voert en praktische en laagdrempelige aanspreekpunten heeft in de wijk. En die samen met de woningcorporaties dicht tegen de uitvoering aanzit.

Daartegenover staat dat de gemeente ook meer verwacht van de bewoners zelf; nemen van eigen verantwoordelijkheid voor de leefsituatie en leefomgeving en ondersteuning waar nodig van gemeente of andere instanties. Bewoners moeten ook bereid zijn hun steentje bij te dragen.

Al bij al richt Wijkontwikkeling 3.0 zich vooral op stijging van burgers op de participatieladder, op het versterken van kansen voor jeugd en jongeren. Het derde doel van wijkontwikkeling, prettig wonen in een goed onderhouden, bruikbare en veilige leefomgeving, wordt daarbij beschouwd als basisvoorwaarde.

De gemeente, de drie Bredase woningcorporaties pakken dit samen met de wijkbewoners (voor en door betrokken bewoners) en in samenwerking met alle andere partijen in de wijken op door te komen tot een efficiënte en effectieve, integrale wijkaanpak met een focus op meedoen en jeugd, met een veilige, onderhouden en bruikbare leefomgeving als randvoorwaarden ('de basis op orde').

Meer efficiëntie, effect en integraliteit worden bereikt door een scherpere focus op bepaalde wijken (uiteindelijk vier ontwikkelingswijken) en enkele doelen (meedoen en werk), een sturende rol van de gemeente, een heldere overlegstructuur en doorzettingskracht en mandaat voor de samenwerkende professionals in de wijk.

Wijkontwikkeling 3.0 richt zich op viertal wijken; doorgaan in Hoge Vucht Doornbos Linie, in de Driesprong en doorgaan met het Wijkimpuls Haagse Beemden (voornamelijk gericht op Kesteren, Muizenberg). Starten in Haagpoort en Tuinzigt en afbouwen van de Heuvel als ontwikkelingswijk, met handhaving van de inzet op het sociaal-economisch thema's.

In intensief overleg met wijkbewoners, uitvoeringsoverleggen in de wijken, met de woningcorporaties

zijn de uitvoeringsplannen opgesteld en is er draagvlak voor de verdere uitvoering de komende drie jaren.

In totaal is in het uitvoeringsprogramma wijkontwikkeling 3.0 19,6 miljoen euro beschikbaar voor de komende 3 jaar. Een fors gedeelte daarvan (ca. 12 miljoen euro) wordt ingezet op fysieke projecten. Voor alle duidelijkheid, die 19,6 miljoen euro is het bedrag dat extra naar de ontwikkelingswijken gaat. De 'regulier' financiële inzet van onderwijs, economie, jeugd, onderhoud, sociale zaken, cultuur, sport etc. zijn niet in dit overzicht opgenomen.

De verdeling van de 19,6 miljoen over de jaren 2012, 2013, 2014 betreft resp. 11,6 miljoen, 4,3 miljoen en 3,6 miljoen euro. De gemeente zet daarvoor ruim 17 miljoen in. De bijdrage van de 3 woningcorporaties aan het uitvoeringsprogramma is 2,4 miljoen euro. Daarnaast investeren de corporaties ook rechtstreeks in de ontwikkelingswijken, zowel fysiek als voor sociaal-economische programma's.

4.1.2 Pleinenproject Breda - Tilburg

Tussen 2004 en 2012 werkten de gemeente Breda en Tilburg met de woningcorporaties samen aan de revitalisering van vier pleinen. Het ging hierbij om het Dr. Struyckenplein en het Edisonplein in Breda en om het Verdiplein en het Pater van den Elsenplein in Tilburg. Dit project in het kader van het Innovatieprogramma Stedelijke Vernieuwing (IPSV) heet "ruimte om vooruit te komen". Met het pleinproject probeerden de gemeenten Breda en Tilburg met de woningcorporaties een versnelling te weeg te brengen in de integrale aanpak van vier pleinen in wijkontwikkelingsgebieden. Integraal staat voor ruimtelijke, sociale, economische activiteiten, zowel fysieke als niet-fysiek en zowel op de korte als de lange termijn. Voor deze aanpak is vanuit IPSV een subsidie toegekend.

Het Edisonplein is een van de twee bijzondere openbare ruimtes in Linie, die een levendig hart van de buurt Linie moet vormen met ruimte voor voorzieningen, ontmoeting en verblijf. De aanpak voor het Edisonplein in Linie is het voeren van transitiebeheer. Het doel van transitiebeheer is betrokkenen gemotiveerd te houden om energie te steken in het plein. Het plein moet schoon, heel en veilig zijn. Naast een pleinmanager die de ondernemers begeleidt is het Edisonplein met dit doel heringericht. Het transitiebeheer heeft 2019 als perspectief. Afhankelijk van de ontwikkeling van het Edisonplein zal dan opnieuw de positie van het Edisonplein worden bekeken.

De ambitie is hoger dan een beheersmatige instandhouding maatregel. Uitgangspunt is dat het transitiebeheer en de herinrichting een positieve uitwerking heeft naar het gebruik van het plein en dat het plein weer een betekenisvolle centrale plek wordt in het nieuwe Linie. Niet alleen het plein is heringericht, ook de gevels zijn aangepakt. Hierbij is onder andere een eenduidige luifel met reclame uitingen aangebracht.

Na de periode van tien jaar moet de levensvatbaarheid van het plein worden aangetoond, waarna eventuele ingrepen aan de orde zijn of waarna de inrichting van het plein als uitgangspunt wordt genomen voor een langere instandhouding.

4.1.3 Masterplan Openbare Ruimte Hoge Vucht

In 2009 is het Masterplan Masterplan openbare ruimte 2020 Hoge Vucht – Doornbos - Linie vastgesteld. Het Masterplan openbare ruimte dient twee doelen: het agendeert openbare ruimte opgaven in Hoge Vucht, Doornbos en Linie voor de komende jaren en dient als toetsingskader voor initiatieven. Het uitvoeringsprogramma van het Masterplan is in 2012 met het vaststellen van het uitvoeringsprogramma 'Burgerkracht, wijkontwikkeling 3.0' herijkt. Naast een bezuiniging was er ook sprake van een verschuiving van middelen, ten gunste van Doornbos en Linie. Het uitvoeringsprogramma t/m 2014 is geïntegreerd in het uitvoeringsprogramma 'Burgerkracht, wijkontwikkeling 3.0'.

4.2 Overig relevant gemeentelijk beleid

Naast het programma wijkontwikkeling zijn verschillende structuurvisies, opgesteld door de gemeente Breda, van invloed op het gebied Doornbos en Linie.

4.2.1 Structuurvisie Breda 2020

De "Structuurvisie Breda 2020" vormt het algemene beleid- en toetsingskader voor de ruimtelijke ontwikkelingen op de lange termijn (2020). De beleidsbeslissingen hebben betrekking op de ambities van de stad, het te realiseren ruimtelijke programma, de ruimtelijke structuur en de ruimtelijke planning en uitwerkingen.

Doornbos en Linie vallen vanuit dit stedelijk perspectief zowel binnen de herstructureringsopgave als in de stedelijke transformatiezone.

Herstructureringsgebieden: wonen, werken en buitengebied

Bij herstructureringsgebieden gaat het om kwaliteitsverbetering van het huidige ruimtegebruik. Het gaat daarbij om woon-, werk- en buitengebied. De Hoge Vucht, Doornbos en Linie behoren tot de te herstructureren woongebieden van Breda en tot de 56 aandachtswijken van het rijk.

Stedelijke zones: Transformatiegebieden intensivering

De uitstekende internationale bereikbaarheid en transferiumkwaliteiten, de aantrekkelijkheid van de (groene, gelede, historische) stad en de vrijetijdsprogramma voor zowel de Bredanaars als hun (zaken)gasten, maken het voor Breda mogelijk zich te manifesteren als centrum van West-Brabant, poort van BrabantStad en als stad in Europa. De ambitie om de zichtbaarheid van de stad kwalitatief te versterken, moet vooral vorm krijgen in de A16 zone en in de ontwikkeling van VIA Breda. Het voorstel voor de stedelijke zones is intensivering van ruimtegebruik, met multimodale bereikbaarheid, meervoudig ruimtegebruik, themagerichtheid en vormen van compacte stedelijkheid. Ontwikkeling van hoogwaardige architectuur en openbare ruimtes wordt hier gestimuleerd, onder andere bij hoogbouw.

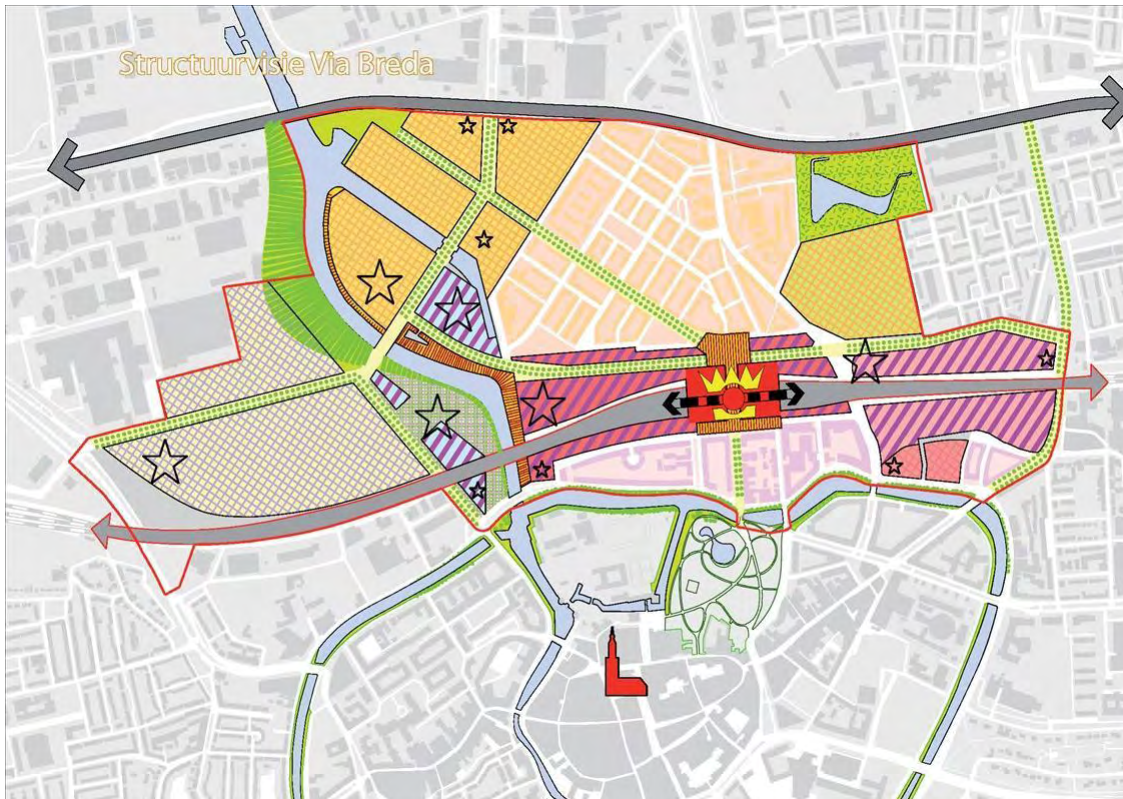


Figuur 27. Integratiekaart Structuurvisie Breda 2020

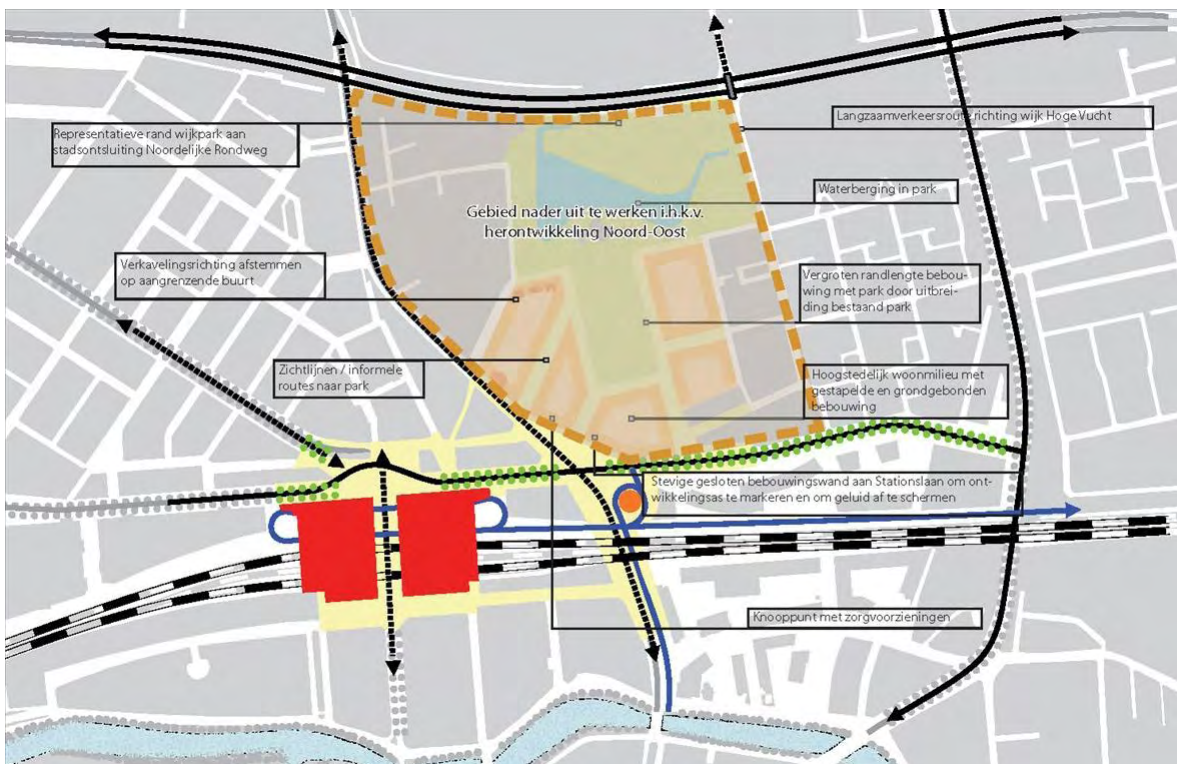
4.2.2 Structuurvisie Breda 2030

Op dit moment wordt gewerkt aan het opstellen van de Structuur Visie Breda 2030. Mocht bij de vaststelling ervan er aanleiding zijn om (delen van) de Structuurvisie Doornbos en Linie te herzien, zal

daar dan toe besloten worden



Figuur 28. Structuurvisiekaart uit structuurvisie Spoorzone 2025 (april 2005)



Figuur 29. Liniepark; groene ruimte in een stedelijke setting.

De ligging tussen het park en de OV-terminal biedt uitstekende voorwaarden voor het creëren van een stedelijk woonmilieu met compacte woonbebouwing in hoge dichtheden. De nabijheid van het station is aantrekkelijk voor doelgroepen die nabij de binnenstad willen wonen en per openbaar vervoer reizen. Mensen die er voor kiezen om compact te wonen in stadswoningen of appartementen met uitzicht op een stedelijk park. In de woonbuurt kunnen woon-zorgconcepten worden toegepast die de buurt ook voor ouderen aantrekkelijk maakt. Door uitbreiding van het park in de nieuwe buurt wordt de ontwikkeling van een stedelijke parkbuurt met een hoge dichtheid mogelijk. Aan de zuidzijde krijgt het gebied een bebouwingwand, om daarmee het knooppunt van de Stationslaan en de Terheijdenseweg te markeren.

4.2.3 Structuurvisie Spoorzone 2025 (april 2005)

In de “Structuurvisie Bedrijventerreinen Breda 2020” worden vier strategieën benoemd om de kwaliteit eVia Breda is het begrip dat staat voor de ontwikkeling van de Spoorzone in het centrum van de stad. Een vernieuwende en uitdagende aanvulling op die stad. Maar vooral een kwaliteitsverbetering. Met interessante kansen voor ondernemen, wonen, werken en cultuur. Via Breda ontwikkelt zich, onder regie van de overheid, in een nauw samenspel met ondernemers. Ontwikkeling, invulling en fasering sluiten aan bij kansen die zich in de markt voordoen. Eén oog voor de stad en één oog voor de markt geven scherpte en diepte aan het perspectief voor Via Breda.

(zie figuur: Structuurvisiekaart Spoorzone 2025 (april 2005) en figuur Ruimtelijke verkenning en beschrijving Liniepark in structuurvisie Spoorzone 2025 (april 2005)).

4.2.4 Structuurvisie Bedrijventerreinen Breda 2020 (november 2008)

In de “Structuurvisie Bedrijventerreinen Breda 2020” worden vier strategieën benoemd om de kwaliteit en kwantiteit van de bedrijventerreinen te waarborgen: consolidatie, herstructurering, transformatie en nieuwe uitleg. Voor de structuurvisie Doornbos en Linie is hieruit af te leiden wat de stedelijke betekenis en toekomstwaarde is van de bedrijventerreinen Koele Mei en Terheijdenseweg (Faam en Archimedesstraat (voormalige locatie van Euretco)).

Koele Mei

De Koele Mei is in de “Structuurvisie Bedrijventerreinen Breda 2020” een van de consolidatiegebieden 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” en „met de tijd mee”.

Het betreft hier vooral de werkterreinen in de stad nabij woonwijken/buurtten. 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).”

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.

Terheijdenseweg

De Terheijdenseweg is in de “Structuurvisie Bedrijventerreinen Breda 2020” een van de transformatiegebieden in de stad.

“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)

In de structuurvisie Doornbos en Linie wordt daarop aansluitend voor de terreinen van de Faam en Archimedesstraat (het voormalige terrein van Euretco) ingezet op transformatie van de bedrijfsfunctie in dit gebied naar een gemengd stedelijk gebruik.

4.2.5 Maatschappelijke Visie Breda 2020

Meedoen@breda (vastgesteld in juni 2011.)

De gemeente Breda werkt aan een nieuwe balans tussen ambities en financiële mogelijkheden. Verantwoordelijkheden worden herschikt, vanzelfsprekendheden vallen weg, er openen zich nieuwe wegen voor samenwerking en innovatie. Daarbij wordt een grotere inzet van de burger verwacht, we willen bereiken dat de economische en sociale verdien capaciteit van Breda ten volle wordt benut. Economische ontwikkeling, arbeidsparticipatie en zorg voor elkaar zijn de trekkers om Breda vitaal te

houden en de stad te laten zijn waar iedereen kan wonen, werken en leven.

Op sociaal-maatschappelijke gebied staat Breda voor grote uitdagingen. De regionale demografische en maatschappelijke ontwikkelingen resulteren in een toenemende vraag naar zorgvoorzieningen, bijvoorbeeld huishoudelijke verzorging en AWBZ-voorzieningen. Er staat ook spanning op het aanbod van geschoold personeel op de arbeidsmarkt. Nu al moeten sectoren grote moeite doen om gekwalificeerd personeel te vinden. Na 2015 zijn er meer arbeidsplaatsen dan werknemers in Breda en haar regio. Samen met overheid- en onderwijspartijen zal alles op alles worden gezet om de juiste match van werkzoekenden naar werk te maken. Onder het motto dat iedereen meedoet naar vermogen. Hoe dan ook zal de vraag naar arbeid groot zijn, wat kansen biedt voor de uitdagingen waarvoor de gemeente via 'Meedoen' staat.

Deze uitdaging vraagt om fundamentele vernieuwing in de uitvoering van onze sociaal-maatschappelijke taken. We gaan uit van een nieuw sturingsprincipe: iedereen kan iets, iedereen doet iets. Wij zien het als onze opdracht om de gemeentelijke inzet zo te richten dat Bredanaars binnen individuele mogelijkheden participeren in onze stad: Meedoen@Breda.

Scherpe inhoudelijke keuzes zijn daarbij onvermijdelijk, maar daar kan het niet bij blijven. Sturing is ook nodig op innovatief opereren, samenwerking zoeken in het veld en de vragen van de burger centraal stellen. Helder formuleren waar partijen in de stad verantwoordelijk voor zijn en verantwoordelijkheid geven aan (particuliere) initiatieven. Dat betekent in de eerste plaats dat we als gemeente een duidelijke visie hebben waarvoor we zelf verantwoordelijkheid nemen en welke investeringsruimte daarvoor beschikbaar is.

Visie op meedoen van burgers

Alle Bredanaars doen met al hun capaciteiten naar vermogen mee aan de maatschappij van nu en van morgen. Met de inzet van de 'participatieladder' wordt ook gekeken of dat het maximaal haalbare niveau is, of dat de persoon in kwestie nog meerdere stappen kan zetten. Daarmee worden de aanwezige talenten ten volle benut voor de persoon zelf, voor de sociale omgeving en voor de stad. Aan alle Bredanaars wordt ook gevraagd een bijdrage te leveren om zo voor zichzelf en voor elkaar te zorgen. Er wordt een sterk beroep gedaan op de eigen verantwoordelijkheid van mensen. Het gaat om het maximaal benutten en inzetten van de eigen kracht en creativiteit van burgers. De eigen sociale netwerken benutten. Als die netwerken niet voldoende zijn om zaken aan te pakken, dan kan een collectieve voorziening worden benut. Als echt maatwerk nodig is, volgt professionele inzet, als vangnet.

Visie op meedoen van maatschappelijke partners

De gemeente neemt een andere rol dan voorheen; alleen waar dat echt nodig is zorgen we voor collectieve voorzieningen of voor inzet op maat. De overheid is daarbij overigens één van de partijen in de stad. Op basis van gewenste resultaten en helderheid over investeringsruimte, gaat zij actief op zoek naar partners, sluit allianties en stuurt op samenwerking. Dit College wil daarbij ruimte scheppen voor innovatief ondernemerschap en jarenlang opgebouwde subsidierelaties heroverwegen.

Wat verstaan we onder meedoen ?

Meedoen is een werkwoord, een term waaruit actie spreekt. Het staat voor actieve participatie van (groepen) burgers aan de Bredase samenleving. Meedoen manifesteert zich op drie niveaus:

- Economische participatie
Het gaat om het hebben van werk (arbeidsparticipatie) en activiteiten die gericht zijn op arbeidsinpassing, zoals re-integratie (Sociale Zaken en Werkgelegenheid, UWV) en werken via de sociale werkvoorziening (BSW Bedrijven)
- Maatschappelijke participatie
Het gaat om meedoen aan sociale, recreatieve, sportieve of culturele activiteiten, om deelname aan initiatieven voor verbetering van leefbaarheid en sociale cohesie, om vrijwilligerswerk, om betrokkenheid bij schoolactiviteiten. Het gaat om bewonersparticipatie, sociale activering, dagbesteding (voor groepen die vanwege lichamelijke of geestelijke beperking niet betaald kunnen werken);
- Zorg en ondersteuning
Het gaat om kwetsbare mensen (verslaving, werkloos, dakloosheid, schulden); het versterken van de mogelijkheden om zichzelf te redden, samen met hun sociale omgeving.

Meedoen is daarmee ook het ultieme resultaat van de gemeentelijke doelstellingen op de gemeentelijke beleidsvelden en voorzieningen zoals de WMO, sport, jeugd, ouderen, cultuur, volksgezondheid, maatschappelijke zorg, vrijwilligers, WWB en WSW, arbeidsmarkt en onderwijs.

4.3 Planproces

De structuurvisie Doornbos en Linie is tot stand gekomen in een gezamenlijk proces met bewoners en woningbouwverenigingen en middels workshops en regulier en incidenteel extern en intern overleg.

4.3.1 Smaak van de Buurt

Gekozen is voor een nieuwe wijze bij het betrekken van bewoners bij het planproces die aansluit bij het gemeentelijke waarderend vernieuwen. Het bureau B_Inmotion heeft de opdracht gekregen dit proces handen en voeten te geven; het project De Smaak van de Buurt.

Tussen 15 oktober 2007 en 10 januari 2008 eten 130 buurtbewoners en 13 ambtenaren en corporatiemedewerkers rendang, hete kip, shoarmasoep, couscous, pastela en boerenkool in 13 huiskamers in Doornbos en Linie. Het gezamenlijk eten moet inspireren tot frisse ideeën over de toekomst van de buurt en de huiskamer zal bijdragen aan een ontspannen en vertrouwde sfeer. Vooral bewoners die niet actief aan belangenverenigingen en inspraakavonden deelnemen worden zo over de streep getrokken om toch eens mee te denken over de toekomst. B_in motion is in die weken veel op straat en langs de deuren geweest om mensen aan te spreken en uit te nodigen. De reacties zijn, op een enkeling na, verrassend positief. Er is soms wel de nodige scepsis: "Alles is toch al lang beslist". Maar de buurtbewoners beseffen tegelijkertijd dat als je niks doet er ook niks gebeurt en dat deze uitnodiging een kans is om je steentje bij te dragen in een vertrouwde sfeer. Dit was de insteek van De Smaak van de Buurt.

PROGRAMMA

13.00 UUR OPENING DOOR DE WETHOUDERS OOMEN EN SNIER.

13.30 UUR PRESENTATIE VAN DE NIEUWE PLANNEN.

EXPEDITIES: 14.00 EN 15.30 UUR

BUURTEXPEDITIE LINIE / BUURTEXPEDITIE DOORNBOS

ONTMOETINGSREISJES 14.15, 15.15 EN 16.15 UUR

WORKSHOPS: TUSSEN 14.00-17.00 UUR

DE SMAAK VAN ALIA EN SALKA, DE SMAAK VAN IRENE, DE GROENE SMAAK EN DE COOLE KIDS SMAAK

17.30 UUR MODESHOW COOLE KIDS!

TUSSEN 4.00-17.00 UUR GELEGENHEID OM DE OVERZICHTSMAARTEN TE BEKIJKEN EN OVER DE PLANNEN TE PRATEN MET VERTEGENWOORDIGERS VAN DE GEMEENTE.

Bij de info-stand kunt u een plekje reserveren voor de expedities en workshops. Als u via de antwoordkaart uw reservering heeft doorgegeven, dan kunt u bij de info-stand uw button-ticket afhalen.

De SMAAK VAN DE BUURT

Bij al uw verhalen en ideeën, geboden tijdens de avondjes met en bij de buurtbewoners van Linie en Doornbos, zijn de nieuwe plannen voor de toekomst van de buurt geboren. Praten van Lida (stadsdeelwerkzame Samenleving) en zijn collega's, vertaalen en maken de plannen in een concreet ontwerp. Wij nodigen u graag uit voor de feestelijke presentatie van de plannen op zondag 21 september.

Figuur 30. Uitnodiging voor de manifestatie op de Baliëndijk, 21 september 2008



Figuur 31. Bewonersparticipatie tijdens bijeenkomsten in het kader van "de smaak van de buurt"

De Smaak van Linie

Uit ieder gesprek in Linie komt unaniem naar voren dat de bewoners plekken missen waar ze elkaar tegen komen. Dat kunnen schone speeltuintjes zijn, of een uitgestippelde route waar onderweg bankjes staan (voor ouderen die niet te lang op de been kunnen zijn). Gezamenlijke ontmoetingsplaatsen, of dat nu groen, plein, winkel of speelplek is, zorgt voor een veiliger gevoel. Het internationale karakter van de buurt dat nu als moeilijk/onhandig/onveilig/ongezellig wordt ervaren, kan ten goede worden gekeerd en voor een hippe uitstraling gaan zorgen. Met bijvoorbeeld het Edisonplein als een internationale bazar met eettentjes, exotische maar ook ouderwetse Hollandse winkeltjes, een ontmoetingsruimte en een badhuis (hamam). Jong en oud, allochtoon en autochtoon komen elkaar tegen, omdat de voorzieningen aan gezamenlijke behoeftes en interesses voldoen. Dit is leuk om over te filosoferen. Breda krijgt nu een hippe internationale buurt met wereldstedelijke allure. Een echte publiekstrekker. Kijk maar hoeveel mensen iedere zondag naar Beverwijk rijden! Alleen in Breda hoef je dan geen last van files te hebben want de buurt ligt dicht bij het station. Het behoud van het unieke oude gedeelte van Linie zal ook veel goed doen aan de nostalgische en gezamenlijke, volkse sfeer, als deze op een goede manier gecombineerd wordt met geschikte nieuwbouw voor jong en oud, welgesteld en minder bedeeld. Al met al zoals kunstenaar Yuri het zegt 'een buurt om van te leren'!

Wat ook ons is opgevallen is dat er erg veel onzekerheid is onder de bewoners. "Hoe lang kan ik hier nog blijven?", "kan ik wel in Linie blijven wonen?", is het nog zinnig om een nieuwe keuken aan te schaffen?". Dat zijn de vragen waarop de bewoners antwoord willen. Ze krijgen het antwoord niet

tijdens de huiskamergesprekken, maar zijn toch bereid om enthousiast mee te denken aan de toekomst. Dat is heel bijzonder om mee te maken. En bewonderenswaardig. Uit de reacties van de deelnemers blijkt dat de angst dat “toch alles achter je rug om wordt beslist” door de Smakelijke Ontmoetingen een beetje wordt verzacht.

Maria was de eerste Liniëbewoner die acht buurtgenoten en Peter Verheijden van de gemeente met open armen ontving in haar huiskamer. Bovenbuurvrouw Lita had gelooft. De Indonesische loemploaaitjes en een goddelijke rendang waren de basisingrediënten voor een vruchtbaar gesprek. Els woont pas een jaar in Breda, maar meldde zich direct aan met haar huiskamer in Doornbos. Hier werd een grote pan erwtensoep met veel plezier geëet door een tafel vol buurtgenoten en Nel de Bruin van de gemeente. Hoe erwaarde Maria deze avond en wat zijn haar verwachtingen van de buurt? Wat verwacht Els van de plannen die eind september gepresenteerd worden?

MARIA Ik vind het hartstikke leuk, die onbekende buurtbewoners over de vloer. Juist omdat je er dan achter komt dat het hier heel divers is en dat het zo moet blijven. Ik hoop dat Linië in de toekomst een multiculturele wijk blijft. En dat er ook hogere inkomens bijkomen. Waar ik het acht eraf wel met buurtgenoten over heb gehad, is dat we moeten oppassen dat de wijk in de tijd die nu komen gaat niet verloofert. We zitten toch in een overgangsfase en over een tijdje ook in een bouwput. Misschien dat mensen van het milieuforum extra rondjes door de buurt kunnen lopen? Of dat we in ieder geval op elkaar blijven letten. Ik wil ook zo graag alle buurtgenoten op het hart drukken: blijf goedvrij tegen elkaar zeggen en maak een praatje, zodat je weet hoe dat het met elkaar gaat en dat je er voor mekaar bent. Diversiteit is juist zo leuk, maar het moet wel van twee kanten komen.

De Smaak van Linië is wat mij betreft: multicultureel, maar er zou wat meer galatime tussen moeten zitten om het meer vastigheid te geven. Het is nu een beetje los zand. Ik ben blij dat ik heb meegesproken. Het idee is heel origineel en simpel tegelijk. Samen iets eten, doe het gewoon en het werkt! Nu hoop ik wel dat we op 21 september te horen krijgen wanneer het gebeurt. Een tijdsplan. Zodat we voor eens en voor altijd weten waar we aan toe zijn.

ELS Het eten was heel leuk en grappig. Ik heb een aantal mensen later nog eens gezien. En ik heb me aangemeld bij de bewonersvereniging. Het is een wijk met heel verschillende gezichten. Iets meer gezamenlijkheid zou leuk zijn. Ik denk dat het goed is dat er iets meer komt voor jongeren. Ik heb na lopen denken hoe ik daar een steentje aan bij zou kunnen dragen. Ik heb al wel gemerkt dat die mensen van café de Corner hun best doen om weer wat meer te organiseren in de buurt. Zo hebben ze laatst een wielerveer nieuw leven ingeblazen. Op 21 september hoop ik dat ik iets in de plannen herken waaraan je ziet dat er een bodem ligt voor meer activiteiten en ontmoetingen tussen bewoners onderling.



Ik de haas van Linië wordt een de haas die haasdraken, een en appeltaal gevast...

Figuur 32. Pagina uit de uitnodiging van de slotmanifestatie van de 'Smaak van de Buurt', 21 september 2008



Figuur 33. Bewonersparticipatie tijdens bijeenkomsten in het kader van de 'Smaak van de Buurt'8

De Smaak van Doornbos

Doornbos heeft als uitdaging om een 'levensloopbestendige' buurt te worden. Aantrekkelijk voor jong en oud. Het woningaanbod moet hierop worden aangepast. Er zijn geen gelijkvloerse woningen voor ouderen bijvoorbeeld, terwijl in Doornbos het aantal ouderen de komende tijd zal toenemen. Een zorgkruispunt in de buurt van een gevarieerd winkelcentrum zou ideaal zijn. Doornbos wordt vooral gewaardeerd om zijn rust maar er is ook angst dat het een slaapbuurt wordt. De winkelstrip loopt goed maar kan wel wat meer variatie gebruiken zodat mensen er wat langer blijven hangen. Een meer gebruiksvriendelijk parkje aan de Baliëndijk kan er voor zorgen dat kinderen kunnen spelen terwijl de ouders elkaar ontmoeten. Op deze manier kan er meer samenhang in de buurt komen. Bewoners worden eerder gestimuleerd om samen iets te doen, ondernemers raken meer geïnspireerd tot samenwerken. Er wonen in Doornbos genoeg mensen die met prachtige dingen bezig zijn, de jonge voetballers, de oudere dame met haar fitnessclub, de sportclub voor vrouwen. Allemaal zoeken ze naar een plek waar ze elkaar kunnen ontmoeten. Die plek mag een centrale rol krijgen in de buurt. De grijsheid van de buurt kan ook een reden zijn dat bewoners minder snel geneigd zijn om iets te ondernemen. Doornbos mag van de meesten best wat meer kleur uitstralen. Dat kan in de nieuwbouw zitten maar ook in een blikvanger aan de Doornboslaan, aan de entree van de wijk, zodat iedereen zegt "dát is Doornbos!". "Doornbos moet een wijk zijn waar voor ieder wat wils is. Geen eenzijdigheid, want dat zal de wijk de das om doen". Doornbos moet een prettige woonbuurt zijn met niet te veel toeters en bellen: "Het mag wel leven, maar het moet ook een rustige wijk blijven". Om de bewoner

meer zorg voor woning en omgeving te geven verkoopt WonenBreburg huurwoningen zodat huurders eigenaar worden.

De combinatie tussen industrie en wonen is bijzonder. Het verkeer dat daar mee gepaard gaat moet in goede banen worden geleid. Vooral omdat er veel kinderen in Doornbos wonen. De aanleg van de aansluiting van de nieuwe Spoorlaan op de Doornboslaan is een kans om de verkeersoverlast aan het Zustersveld te beperken. Hetzelfde geldt voor het in goede banen leiden van het werkverkeer dat zal blijven komen zolang er bedrijvigheid is aan de Koele Mei en de Smalle Reep. De bewoners denken er graag over mee, maar blijven kritisch kijken naar de uiteindelijke plannen!

Buurtmanifestatie

In september 2008 werd De Smaak van de Buurt afgesloten met een manifestatie. Aan de bewoners en belangstellenden zijn die dag de 'voorgenomen hoofdkeuzes' gepresenteerd.

Workshops

De gemeentelijke projectgroep heeft voor het opstellen van de structuurvisie een drietal workshops gehouden met als onderwerpen:

- De toekomst van Linie: Over Liniekwartier en de (leegstaande) bedrijventerreinen aan de Archimedesstraat en Cantrijn. Bij deze workshop zijn de eigenaren woningcomplexen en van de bedrijvenlocaties betrokken;
- De toekomst van Doornbos: Hoe om te gaan met de portiekflats, de effecten van de veranderingen in de omliggende wijken en de potenties van Doornbos;
- Voorzieningen: Het wat en waar van het gewenste voorzieningenpakket, maatschappelijk en commercieel.

Projectgroep

Voor het opstellen van de structuurvisie is een ambtelijke projectgroep in het leven geroepen. Deze projectgroep is uitgebreid met vertegenwoordigers van de woningbouwverenigingen Singelveste, WonenBreburg en Laurentius, die in het plangebied eigenaar zijn van de woningen en/of bedrijventerreinen. Op de agenda van de projectgroep stond ook de stand van zaken van het Edisonplein in verband met de activiteiten in het kader van sociaal en fysiek beheer en de gewenste toekomst van deze winkelstrip.

Een belangrijke bouwsteen voor de structuurvisie is het buurtprofiel. De discussie hierover is onder andere gevoed door de resultaten van een onderzoek van Smart Agent. Het onderzoeksbureau kreeg de opdracht om inzicht te verschaffen hoe, en onder welke voorwaarden, mensen uit de zogenoemde 'rode' wereld in Linie zouden willen wonen. Mensen uit de rode wereld zijn op zoek naar stedelijkheid, een diverse bevolkingssamenstelling en gevarieerde bebouwing. Mensen met deze inslag zijn het beste in staat om als eersten een buurt met een moeilijk imago te 'ontdekken'.

4.3.2 Nota van Commentaar: inspraak reactie en antwoorden

Hier onder de door de verschillende belanghebbenden ingediende zienswijzen en de reactie daarop van de gemeente:

Singelveste AlleeWonen

1. Algemeen

In het algemeen merken we op dat deze tweede versie van de structuurvisie Doornbos en Linie een realistischer beeld geeft van de ruimtelijke ontwikkelmogelijkheden van het gebied en beter aansluit bij de hedendaagse aanpak van natuurlijke wijkvernieuwing en de mogelijkheden binnen de huidige economische omstandigheden.

Antwoord Gemeente Breda

n.v.t.

2. Algemeen

We onderschrijven de hoofdgedachte dat Linie zich zal ontwikkelen naar een gemengd stedelijk milieu in de directe invloedssfeer van de Spoorzone. De structuurvisie is ons inziens voldoende richtinggevend om deze kanteling van de buurt mogelijk te maken. Wel missen we op een aantal essentiële onderdelen uw visie, zoals we in de punten 3 t/m 6 nader zullen toelichten.

Antwoord Gemeente Breda

n.v.t.

3. Inrichting Faamplein.

Wij zien het als een gemiste kans op samenhang, dat een visie op het Faamplein ontbreekt. Weliswaar is het zo dat de transformatie van Faam en de Archimedesstraat niet gelijktijdig zal plaatsvinden, zodat van een vernieuwing van de aanhaking van Linie, Doornbos en Hoge Vucht aan de binnenstad bij het Faamplein voorlopig geen sprake zal zijn. De ontwikkeling en aanleg van de nieuwe Stationslaan is echter van dermate grote invloed op het Faamplein, dat nadenken over de transformatie van dit gebied niet kan worden uitgesteld.

Antwoord Gemeente Breda

In de structuurvisie staat een visie op de transformatie van Faam en Archimedes locatie. Dit heeft niet geleid tot een aanpassing van het moment waarop de transformatie van de Faamlocatie plaats zal vinden: voor 2020 wordt dit niet voorzien. In B9 staat het voorlopig ontwerp voor het Faamplein opgenomen.

4. Ontwikkeling Liniepark.

In de structuurvisie wordt gesteld dat het huidige Liniepark meer verblijfskwaliteit moet krijgen en drager moet worden van de identiteit van gebouwen en functies die er omheen liggen. Een visie op hetgeen dan zou moeten gebeuren ontbreekt echter; te denken valt aan reeallocatie van de bestaande bebouwing. Vervolgens geeft u aan dat u inzet op uitbreiding van het Liniepark richting Stationslaan als toevoeging op de openbare ruimtestructuur in Linie. We maken ons zorgen over de onduidelijkheid over uw intenties met betrekking tot het Liniepark. En mogelijk opschuiven van dit park in zuidelijke richting beperkt de ontwikkelmogelijkheden van de Archimedesstraat en kan leiden tot niet geringe kostenverzwaringen.

Antwoord Gemeente Breda

De structuurvisie zet niet in op re-allocatie van de bestaande functies in het Liniepark. De structuurvisie formuleert een opgave in het bereiken van samenhang tussen het park en de gebouwen in het park. Deze opgave komt aan bod zodra er ingrepen in het Liniepark plaats vinden. De hoofdingreep voor Linie is de ontwikkeling van schotsen als onderscheidbare velden. De openbare ruimte houdt de schotsen onderscheidbaar en biedt buitenruimte op buurniveau voor de omliggende woon- en werkmilieus. Deze buitenruimte is niet per definitie een voortzetting van het Liniepark.

5. Edisonplein.

U gaat er vanuit dat het Edisonplein vooral een ontmoetingsplek moet zijn voor de buurt en haar bewoners en bijdraagt aan de sociale cohesie en de leefbaarheid van de buurt. Bij de transformatie van de buurt naar stadswijk past echter een plein met een wat meer ambitieuze doelstelling. Wij zien meer kansen voor het Edisonplein als multiculturele- en functionele plek met een grotere uitstraling.

Antwoord Gemeente Breda

In eerste instantie vatten we het Edisonplein op als een plein met een functie voor de buurt. Tegelijk kan door de ingezette specialisatie en verbreding van het aanbod op het plein de positie van het plein op stedelijk niveau worden versterkt en worden ingespeeld op de veranderingen in Linie. Met de herin-richting van het Edisonplein zijn hiervoor de fysieke condities geschapen.

6. Woonprogramma.

In de structuurvisie is een gedetailleerd woonprogramma bepaald voor Doornbos en Linie. Naar onze mening biedt dit onvoldoende ruimte en flexibiliteit om de gewenste kanteling voor Linie te realiseren. We zijn van mening dat de genoemde percentages in de tabel 'Woonprogramma Linie' in het programma eerder richtinggevend zouden moeten zijn en als zodanig moeten worden aangepast in de structuurvisie, zodat een eventuele bijstelling van percentages gedurende de uitvoering van plannen mogelijk is. Ook is niet altijd helder of percentages bedoeld zijn voor Linie, Doornbos of voor het gehele gebied. Zo wordt gesteld dat het aantal eengezinswoningen in absolute zin minimaal gehandhaafd moet worden en niet verder mag dalen dan 30% in de nieuwe (deel)buurt. Is dit percentage bedoeld voor heel Doornbos en Linie?

Antwoord Gemeente Breda

Voor het toekomstige woonmilieu van Linie zijn de elementen bereikbare huur en woningtype (wijk met qua oppervlak veelal eengezinswoningen) essentiële elementen om meer differentiatie in de wijk te realiseren. De flexibiliteit zit hem vooral in het aspect tijd en het benoemen van de ondergrens, namelijk behouden van het absolute aantal bereikbare huurwoningen en eengezinswoningen in de wijken Doornbos en Linie samen. Hier zal de gemeente scherp op sturen en de overige elementen zijn richtinggevend.

De teksten over het woonprogramma zijn in de structuurvisie aangepast zodat er geen verwarring meer kan ontstaan.

7. Openbare ruimte.

We hebben zorg over de vormgeving en inrichting van de openbare ruimte. Deze is op veel plaatsen in Linie versleten en toe aan vervanging. De transformatie van Linie vraagt om een goed ingerichte openbare ruimte. Aan de herinrichting van de openbare ruimte stelt u hoge kwaliteitseisen, vastgelegd in 'Taal van de Stad'. Eerdere ervaring in Geeren-Zuid heeft geleerd dat deze kwaliteitseisen niet betaalbaar zijn. Tegelijk stelt u, dat u de kosten van herinrichting wilt verhalen op de ontwikkelende partijen en u verwacht daarbij dat dit slechts ten dele zal lukken. In het laatste geval heeft u de vrijheid om uitvoering uit te stellen of zelfs af te zien van uitvoering. Mocht een en ander niet haalbaar zijn, wat heeft dat voor consequenties voor de plannen? Heeft u bijvoorbeeld een prioritering van de plannen in het openbaar gebied, waaruit blijkt welke onderdelen eventueel het eerst worden aangepakt? We zien uw voorstellen op dit gebied graag tegemoet.

Antwoord Gemeente Breda

Het college heeft bij de besluitvorming over de ontwerp structuurvisie Doornbos en Linie in mei 2011 besloten dat, als een herontwikkeling in een deelgebied zich aandient, zal worden onderzocht in hoeverre de openbare ruimte kan en moet worden aangepakt. Het college heeft in januari 2012 besloten medewerking te verlenen aan de herontwikkeling van Liniekwartier Noord. Geconstateerd is dat de openbare ruimte niet meer aan de gewenste beeldkwaliteit (en het gebruik ervan) voldoet. Gebleken is dat de kosten van de openbare ruimte niet verhaald konden worden op de ontwikkelende partij. De gemeente heeft daarop middelen beschikbaar gesteld voor de planvorming en de aanpak van het eerste stempel van de openbare ruimte in het plangebied uit het wijkontwikkelingsfonds. Als gemeente streven we naar de kwaliteit zoals vastgelegd in Taal van de Stad en de visie openbare ruimte 2020. Het is een technisch/maatschappelijke basiskwaliteit die borg staat voor een duurzame openbare ruimte. In de praktijk wordt altijd gezocht naar een balans tussen beeld-/gebruiks- en duurzame kwaliteit en de haalbaarheid.

8. Archimedesstraat

We onderschrijven van harte uw visie op de ontwikkeling van de Archimedesstraat naar een gedifferentieerd milieu, een combinatie van wonen en wijkconomie.

Antwoord Gemeente Breda

Ter kennisgeving.

9. Kostenverhaal

Enkele opvallende zaken ten aanzien van kostenverhaal van het openbaar gebied:

- U stelt dat de kosten voor een aantal ingrepen in de openbare ruimte gefinancierd dienen te worden door de diverse opgaven die hier profijt van hebben". Wie bepaalt dit 'profijs'?
- En wat als er bij de ontwikkelende partij wel middelen beschikbaar zijn voor het ontwikkelen van het eigen bouwplan, maar niet voor de exploitatiebijdrage aan de gemeentelijke investeringen in de openbare ruimte. U heeft dan de keuze om medewerking aan het wijzigen van het bestemmingsplan te onthouden. Gaan dan beide ingrepen niet door?
- De ontwikkeling van de Archimedesstraat draagt bij aan verbetering van de situering van bestaande functies en herinrichting van het Liniepark. Dit gaat ten koste van de ontwikkelmogelijkheden van deze locatie. Zie verder onder punt 4.
- De Linievijver moet worden aangepast, om een deel van de waterberging uit de Spoorzone in te vullen. Kunnen we ervan uitgaan dat deze kosten gedragen worden door Via Breda?

Antwoord Gemeente Breda

- Profijs wordt vastgesteld door de gemeente.
- De kosten verbonden aan het bouwplan worden in alle gevallen verhaald. Daaronder begrepen de kosten (in op of aan) de openbare ruimte die een direct en noodzakelijk gevolg zijn van de ontwikkeling, zulks ter bepaling van de gemeente. Zonder overeenstemming over kostenverhaal wordt het bestemmingsplan niet in procedure gebracht en vastgesteld. Dat zal tot gevolg hebben dat ontwikkelingen niet doorgaan als een bestemmingsplanwijziging nodig is. In het geval van Doornbos Linie heeft het college besloten dat, als blijkt dat de kosten van de openbare ruimte niet of slechts ten dele kunnen worden verhaald op de ontwikkelende partij, de gemeente expliciet zal overwegen of er middelen voor de aanpak beschikbaar kunnen worden gesteld.

In het uitvoeringsprogramma worden relaties tussen projecten aangegeven als er sterke samenhang is tussen de verschillende in de structuurvisie benoemde projecten. Zo wordt aangegeven dat bij de uitwerking afstemming plaats dient te vinden. Dit geldt onder andere voor de locatie Archimedesstraat en het Liniepark. Of er sprake kan zijn van kosten verhaal

is geregeld in het besluit ruimtelijke ordening. Onder reactie 4 is de visie op de ruimtelijke afweging toegelicht.

- Als de gemeente ervoor kiest om riolering te vervangen wordt gezocht naar de optimale wijze van afwatering. Als het rioolbedrijf ervoor kiest om die afwatering via de Linievijver te laten lopen zullen ook de kosten van de benodigde maatregelen door de gemeente worden gemaakt. Singelveste AlleeWonen is hierin geen partij. Mocht Singelveste in de aanpak van Liniekwartier kiezen voor bebouwing op bestaand 'groen', dan zijn kosten voor de retentieopgave (die ontstaat door het toevoegen van woningen in het groen) voor rekening van Singelveste AlleeWonen.

10. Uitvoeringsprogramma

Enkele aandachtspunten bij het uitvoeringsprogramma:

- U geeft aan dat berekeningen zijn uitgevoerd voor projecten die tot uiterlijk 2020 geagendeerd staan. Projecten na 2022 zijn slechts indicatief bekeken, maar zijn wel opgenomen in het uitvoeringsprogramma. We vinden het realistischer om een uitvoeringsprogramma te maken t/m 2022.
- Het uitvoeringsprogramma zal periodiek worden herzien. Is dit nog steeds om de drie jaar?
- U stelt dat het gebruik van het Liniepark intensiever zal worden door het stedelijk karakter van de functies en de woonmilieus en dat frequenter beheer daardoor noodzakelijk is. In het uitvoeringsprogramma wordt hier geen rekening mee gehouden.
- In het uitvoeringsprogramma voor Doornbos wordt gesproken over de herontwikkeling / uitbreiding van het zorgcentrum Balieweide (onder nummer 1.15). Dit complex betreft niet zorgcentrum Balieweide, maar appartementencomplex Baliënhoek. Van een grote herontwikkeling is echter nog geen sprake.

Antwoord Gemeente Breda

De gemeente is van mening dat een doorkijk naar de toekomst, daar waar mogelijk, zinvol is.

Ja, het bestuur zal om de drie jaar een herziening van het uitvoeringsprogramma vaststellen.

Beheersfrequentie maakt geen onderdeel uit van het uitvoeringsprogramma.

De naamvoering is aangepast. De structuurvisie schetst een kader voor de ontwikkelingen voor de komende 20 jaar. Een van de ambities is versterking en verhelderen van de groenstructuur. Kansen hiervoor liggen onder andere rondom de Baliënhoek. Dat hier in de nabije tijd geen aanpassing plaats zal vinden is ons bekend, vandaar dat de ontwikkeling in het uitvoeringsprogramma niet in de tijd is vastgezet.

11. Stationslaan.

Er is enige onduidelijkheid over de begrenzing van het plangebied. Wordt deze gevormd door de nieuw aan te leggen wijkontsluitingsweg (Stationslaan) of door het spoor?

- In de structuurvisie wordt gesproken over de inrichting van een campusruimte i.r.t. de Stationslaan. Wat wordt hiermee bedoeld?
- De structuurvisie stelt dat handhaving van de woonbebouwing langs de Stationslaan, het zuidelijk deel van Liniekwartier, ongewenst is gezien de toenemende geluidsbelasting. We zijn bezorgd over wat dit betekent voor onze bewoners in dit gebied. Wat wordt de aanpak van deze bestaande bebouwing zolang nieuwbouw niet gerealiseerd kan worden? Hoe gaat u om met de planschade? Graag zouden we met u daarover nader overleg hebben.
- **Voor de luchtkwaliteit verwacht u geen problemen, gezien de huidige stand van zaken. We hebben wel zorg over de toekomstige stand van zaken, gezien de grote toename van de verkeersdruk. Graag ontvangen we uw berekeningen cq. metingen voor dit onderdeel.**

Antwoord Gemeente Breda

- De zuidelijke grens voor de structuurvisie is bij Linie de Stationslaan en bij Doornbos de HOV/fietsroute. Zowel Stationslaan als HOV/fietsroute vallen binnen de begrenzing van deze structuurvisie. De uitvoering van Stationslaan en HOV/fiets verbinding maakt deel uit van Via Breda.
- Ter hoogte van Linie is geen sprake meer van een streven naar een campus uitstraling. De tekst in de structuurvisie is aangepast.
- Het nader overleg is inmiddels gestart.
- Er zijn in het kader van de bestemmingsplannen Stationslaan en OV-terminalcomplex (OVTC) al berekeningen gemaakt naar de luchtkwaliteit vanwege de Stationslaan. Ook is er

in het kader van de Monitor Luchtkwaliteit 2011 gerekend naar de luchtkwaliteit vanwege alle drukke verkeerswegen in Breda ook voor het jaar 2020.

Uit al deze berekeningen blijkt dat er geen overschrijdingen van de normen voor fijn stof en stikstofdioxide optreden.

Dat is voor de Stationslaan ook niet te verwachten gezien de wijdse opzet van deze verkeersader en het feit dat er geen groot aandeel zwaar vrachtverkeer op deze weg gaat rijden. De OV-bussen van en naar de OV-terminal voldoen thans al aan de EEV-norm voor dieselloertuigen. De komende jaren zullen de OV-bussen weer schoner worden.

Provincie Noord Brabant

12. Programmering

Het is niet duidelijk of in het kader van het herstructureringsprogramma ook een verdichting van de woningbouw plaatsvindt, waarbij er meer woningen worden gerealiseerd, dan gesloopt. Zodoende zijn de consequenties in relatie tot regionale woningbouwafspraken niet duidelijk. Een nadere onderbouwing ten aanzien van het woningprogramma is daarom gewenst. Dat geldt temeer omdat bijna 100% van de geplande woningbouwcapaciteit (voor de komende 10 jaar) al vast ligt in de geldende bestemmingsplannen, en er maar weinig ruimte is voor het toevoegen van woningen aan de bestaande harde plancapaciteit.

Antwoord Gemeente Breda

Toevoeging van maximaal 250 woningen is vanaf 2016 voorzien op een voormalige bedrijfslocatie aan de Archimedesstraat in Linie. Over deze herontwikkeling zijn afspraken gemaakt tussen gemeente en woningbouwcorporaties in het kader van de stedelijke herprogrammering (o.a. in 2011 vastgestelde document 'Gedeelde Koers'). De gemeente houdt zich aan de gemaakte afspraken met de provincie over maximale toevoeging van woningen tot en met 2020.

In het overige herstructureringsprogramma is geen sprake van verdichting, wel van een beperkte verdunning.

Klankbordgroep Linie en Bewonersbelangencommissie 'Het Liniekwartier'

13. Stedenbouw en architectuur

De stedenbouwkundige opzet van de wijk is karakteristiek. Een combinatie van overzichtelijkheid en functionaliteit. De architectuur met haar karakteristieke garages maakt de uitstraling compleet, die bewoners zo waarderen. Maar ook de stedenbouwkundigen/architecten uit de selectieprocedure om in het voorjaar 2010 een bureau te selecteren die de plantontwikkeling mede vorm zal geven, noemden alle vijf de stedenbouwkundige opzet en de architectuur waardevol en karakteristiek. De architectuur is als ambtelijk gekenschetst.

In het algemeen waarderen de bewoners de uitstraling en sfeer van de wijk. Dat wil niet zeggen, dat zij niet openstaan voor veranderingen. Wel moeten die veranderingen passen binnen de bestaande karakteristiek van de wijk en niet de unieke uitstraling en sfeer aantasten.

In uw visie wordt op meerdere plaatsen hoog opgegeven van de cultuur historische waarde van het Liniekwartier. Er wordt aangegeven dat de buurt als een 'Gesamtkunstwerk' is ontworpen en 'de bebouwing van Linie is typeren als een compositorische bouwdoos van vier repeterende elementen: de portiekflat, de eengezinswoning, de bejaardenwoning en de rij parkeerboxen'. Over de positionering van het Liniekwartier in de toekomst Breda wordt gesteld: 'Behoud van het Liniekwartier kan bijdragen aan een specifiek en karaktervol buurtprofiel'. Dat lijkt heel geruststellend, maar uw visie heeft ook een andere kant. Dan wordt er gesproken over 'transformatie', 'herinterpretatie' en 'gentrification'. Onduidelijke begrippen, waarvoor uw visie helemaal niet duidelijk maakt wat dat voor het Liniekwartier gaat betekenen. Maar als de aanwijzing 'een aanpak analoog aan Carré Mollière en Heinsiushof in Heuvel de lading dekt is dat het einde van het unieke karakter en de sfeer die onze buurt nu kenmerkt.

Om het behoud van de stedenbouw en architectuur te waarborgen is het vastleggen in een beeldkwaliteitplan een goede mogelijkheid. Wij bevelen deze stap dan ook aan.

Antwoord Gemeente Breda

De bewoners vragen aandacht voor het behoud van de stedenbouwkundige opzet en de architectuur in Linie. Dat veranderingen moeten passen binnen de bestaande karakteristieken van Liniekwartier wordt gedeeld. Het doel is het bereiken van een karakteristiek, duurzaam, vernieuwd woonmilieu. Planontwikkeling dient daarom uit te gaan van behoud van aanwezige karakteristieken maar tevens invulling te geven aan de nieuwe positie van Linie in Breda. De structuurvisie zet daarop in ruimte door een gemengde (renovatie en sloop - nieuwbouw) aanpak, waarbij de cultuurhistorische waarde van

Liniekwartier het uitgangspunt is.

Het advies van de bewoners om afspraken over het behoud van stedenbouwkundige en architectonische waarden in het gebied een plek te geven in een beeldkwaliteitplan wordt overgenomen. Het opstellen van een beeldkwaliteitplan voor Liniekwartier is toegevoegd aan het uitvoeringsprogramma.

14. Betaalbaarheid

Betaalbaarheid is een belangrijk kenmerk van het huidige Liniekwartier. Alle woningen behoren nu tot de categorie 'betaalbaar'. Naar schatting met een onderverdeling van 90% sociale huur en 10% koopwoningen in het lage prijssegment. Sociale huur betekent voor ons een huur onder de aftoppingsgrenzen voor de huurtoeslag. Uit uw visie blijkt dat het van u wel een klap minder mag. U schrijft over tussen de 20 en 25 % sociale huur en tussen de 5 en 15 % sociale koop voor het Liniekwartier. In totaal zal 'bereikbaar' een aandeel van tussen de 30 en 35 % hebben. Los van het feit dat u 'bereikbaar' niet concretiseert vinden wij het een onaanvaardbare aderlating dat ineens tweederede van de sociale voorraad uit onze buurt moet verdwijnen. Wij hebben geen concrete motivatie voor dit onderdeel uit uw visie kunnen halen.

Voelt u niet aan dat dit – zeker in de huidige woningmarkt- een bedreigend perspectief is voor de huidige bewoners? Mogen mensen met een portemonnee met bescheiden inhoud niet op een fantastische plek in onze stad wonen? Twee voorbeelden van vragen die bij ons komen bovendrijven. Zowel de gemeente als Singelveste Alleewonen zegt veel minder ruimte te hebben voor investeringen als enkele jaren geleden. In veel wijkvernieuwingsgebieden zijn de beperkte financiële mogelijkheden reden om eerste eens goed kijken met het bestaande kan worden gedaan. Dat werpt op veel plaatsen vruchten af en is een les, die we ook voor het Liniekwartier kunnen gebruiken. Laten we op basis van het mooie en waardevolle bestaande bepalen hoe het Liniekwartier de toekomst in gaat in plaats van transformatie bij voorbaat als belangrijkste instrument te bestempelen. Wij zijn er dan van overtuigd dat die aanpak veel investeringsruimte en ontwikkelingstijd zal besparen.

Antwoord Gemeente Breda

Betaalbaarheid is zeker een belangrijk element in de huidige woningmarkt. De visie is vooral gericht op de lange termijn. Er komen meer woningen in Doornbos-Linie, bijvoorbeeld in het nieuwe deelgebied Parkkwartier. De visie is erop gericht dat in alle deelgebieden bereikbare huurwoningen komen. Belangrijk is dat er eerst bereikbare huurwoningen zijn toegevoegd in het Parkkwartier, namelijk in het project BinnenBuiten (circa 100 bereikbare woningen). Eerst toevoegen en dan weghalen. Sloop/nieuwbouw vindt alleen plaats als er sprake is van kwaliteitsverbetering, die ook afzetbaar is in de actuele woningmarkt. Indien er geen haalbaar plan mogelijk is worden alternatieven overwogen zoals bijvoorbeeld renovatie. Alleen maar kleine appartementen terugbouwen is niet wenselijk. Deze staan er al.

Daarnaast is het niet wenselijk om de stedelijke opgave voor bereikbare woningen in wijken met reeds hoge percentages bereikbare woningen te accommoderen. Door de huidige woningmarkt neemt het aandeel bereikbaar al vanzelf toe in de nieuwbouwplannen.

15. Openbare ruimte

Net als de woningen is ook de openbare ruimte in het Liniekwartier aan slijtage onderhevig. Dat geldt voor zowel de verhardingen als de plantsoenen en het groen. Wij hebben geen zicht op de kwaliteit van de ondergrondse infrastructuur, maar denken op basis van de leeftijd van onze wijk, dat daar onderzoek naar moet worden gedaan. Ook voor het openbaar gebied moet een onderhoudsplan worden gemaakt en uitgevoerd.

Op verschillende aspecten hebben de bewoners opmerkingen en wensen. We noemen er enkele:

- De verkeersveiligheid wordt als onvoldoende ervaren. Te hard rijden en sluijverkeer worden genoemd.
- Er wordt op dit moment geen parkeerdruk ervaren. De vraag is op welke wijze ook in de toekomst de beschikbaarheid van parkeerplaatsen geen probleem wordt;
- Voorzieningen voor jongeren, kinderen en ouderen en de netheid worden niet goed beoordeeld;
- Voorzieningen op het (vernieuwde) Edisonplein worden als niet aantrekkelijk genoeg beoordeeld.

Het openbare gebied vormt een essentieel onderdeel van de woonomgeving. Het is een heel bepalende factor voor een bewoner om zicht te vestigen in de wijk. Als dit onderdeel niet op orde wordt gebracht zal het moeilijk zijn om investeringen van gemeente, corporatie en bewoners rendabel te maken. Met een gebrekkig openbaar gebied kan niet worden gesproken over een toekomstbestendige wijk.

Feitelijk vinden we dat hetgeen over het openbaar gebied en de voorzieningen wordt gezegd wel perspectief bieden. In uw opsomming voor de inrichting van het openbaar gebied in § 3.2 onder het kopje 'Liniekwartier' op bladzijde 30 en 31 wordt u zelfs aantrekkelijk concreet. Het vormt een prima basis voor het opknappen van ons versleten openbaar gebied.

Maar... in uw visie komt meermaals de passage 'Financieel is het uitgangspunt dat de bouwopgave voldoende waarde moet genereren om een kostenneutrale ontwikkeling mogelijk te maken, waarbij de aanpak van de openbare ruimte in Liniekwartier uit de transformatie moet worden bekostigd' voor. U nuanceert dit met een andere passage '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 kostenverhaalinstrumentarium 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' (pagina 31).

Voor ons bevat deze houding van de gemeente om twee redenen een schrikbeeld:

1. Het gezeur tussen de gemeente en Singelveste AlleeWonen over de verdeling van de kosten gaat al enige tijd voort en vertraagt de planontwikkeling;
2. Elke bijdrage van Singelveste AlleeWonen aan het openbaar gebied gaat ten kosten van de al onder druk staande budgetten voor onze woningen. Daar komt nog bij dat de gemeente als eigenaar en publieke beheerder van het openbaar gebied de verplichting heeft om dat openbaar gebied in goede staat te brengen te houden. Gaat u ook met de pet rond in gebieden met woningen van eigenaar/gebruikers, voordat u onderhoud pleegt? Waarom probeert u wel in het Liniekwartier onder de financiële consequenties van uw onderhoudsverplichting uit te komen?

Antwoord Gemeente Breda

Zie antwoord 7

16. Fasering en planning

Zoals eerder aangegeven duurt de planvorming al vele jaren, zonder dat er uitzicht is op een concreet plan dat uitgevoerd zal worden. Ondertussen wordt de verpaupering van de wijk steeds meer zichtbaar. Voor de bewoners is het belangrijk dat er nog dit jaar een uitvoerbaar plan komt dat de toekomst van de wijk voor tenminste 25 jaar waarborgt. Ook de uitvoering moet eindig zijn, om in de toekomst een ongestoord woongenot te kunnen realiseren. Voor het plan moet eerst de analyse van de huidige situatie worden afgerond en de uitgangspunten en kader voor het uitwerken van een plan moeten worden vastgesteld. Daarna kan in een beperkt aantal stappen aan de planontwikkeling worden gewerkt. Na elke stap moeten conclusies worden getrokken en vastgesteld, die de basis vormen voor de vervolgstap.

Een dergelijke urgentie ontbreekt ten enenmale in uw visie. Tot 2016 zijn er voor Liniekwartier helemaal geen activiteiten opgenomen in het uitvoeringsprogramma. Grofweg de helft wordt aangepakt in de periode 2016-2022 (Noord) en de rest (Zuid) na 2022 dat een uiterst rekbare indicatie is.

We snappen het belang dat de gemeente en de corporatie bij fasering hebben. Als we denken in stempels en letten op de urgentie van het onderhoud van de woningen en het openbaar gebied moeten het Liniekwartier Noord en Zuid bij voorkeur in zes fases, maar maximaal in 10 fases worden aangepakt. De aanpak van de bebouwing aan de Liniestraat (spoorzone) kan als een extra fase worden beschouwd. De tegelijk aan te pakken minimale eenheid is een woningblok. Het is bewoners niet aan te doen dat over een lange periode er telkens wordt gewerkt in hun huizenblok. Wij denken dat in 2022 sprake moet zijn van het revitaliseerde Liniekwartier. Meer precies aangegeven moet volgens een strakke planning Liniekwartier Noord in 2016 zijn opgeknapt en Liniekwartier Zuid moet er aansluitend in 2020 weer goed bijstaan, zodat het geheel aan het begin van het derde decennium van deze eeuw weer toekomstbestendig is.

Antwoord Gemeente Breda

De planning en fasering van de herontwikkeling in de structuurvisie is gebaseerd op de planning die opgenomen is in de Alliantie (afsprakenkader tussen gemeente en de corporaties actief in Breda). In de Alliantie is gesproken over het naar voren halen van de herontwikkeling van Liniekwartier Zuid (in verband met de aanleg van de verlengde Stationslaan). Nu staat deze ontwikkeling gepland na 2022. De verwachting is dat Singelveste niet eerder dan 2022 zal willen starten in Liniekwartier Zuid. Dat betreuren we als gemeente, maar het betreft een afweging waar we als gemeente geen zeggenschap over hebben.

17. Werkwijze en betrokkenheid bewoners

Bewonersparticipatie wordt vaak genoemd, maar zelden beleden. Er zijn gelegenheden waarop bewoners beperkt hun mening en visie kunnen geven. Bewoners maken geen deel uit van het hart van de plannenmakerij, zoals projectgroepen en werkgroepen.

Voor het Liniekwartier is de aanpak tot nu toe blijkt weinig vruchtbaar. Nog steeds is de richting waartoe de planvorming moet leiden niet duidelijk, laat staan dat er al zicht is op een concrete aanpak. Wij zien meer in een gezamenlijke planvorming binnen een open planproces, met overleg op basis van argumenten en gelijkwaardigheid. Uiteraard horen partijen daarbij ieders verantwoordelijkheden te respecteren. Elders is in veel voorbeelden aangetoond, dat open planprocessen tot uitstekende, realistische en gedragen plannen leidt. Bewoners in het hart van de planontwikkeling dragen vaak bij aan een voorspoedige voortgang. Niet zelden zijn zij een katalysator tussen de betrokken instanties. Verder ontbreekt nog de wijze waarop de bewoners van het Liniekwartier die niet tot de afvaardiging behoren, worden betrokken bij de planvorming. Ook zij moeten worden meegenomen in de afwegingen die moeten worden gemaakt, zodat zij een gefundeerde mening kunnen vormen over de toekomst van hun wijk.

Antwoord Gemeente Breda

Bij de herontwikkeling van Liniekwartier Noord zijn bewoners (de bewonerscommissie van Linie) volwaardig partner in de planontwikkeling.

Het gemeentelijk uitgangspunt is dat bewoners worden uitgenodigd om mee te doen, maar dat het ook tot de eigen verantwoordelijkheid van mensen behoort om daadwerkelijk mee te doen. Ook wordt verwacht dat de bewonerscommissie zelf mede verantwoordelijkheid draagt voor het betrekken van bewoners bij de planvorming.

WonenBredburg

18. Zorgcluster Baliëndijk / Kleine Doornbos

De zorgpartij Thebe is in overleg met de Bredase corporaties en de gemeente Breda op zoek naar locaties om decentrale vestigingen te realiseren. Een van de locaties die daarvoor in beeld is gekomen, is de locatie aan de Baliëndijk / Kleine Doornbos. Op dit moment vindt onderzoek plaats of het mogelijk is op deze locatie een zorgcluster te realiseren. Dit lijkt mogelijk met dien verstande dat op een aantal vlakken moet worden afgeweken van het woonconcept, zoals dat is voorgelegd in de structuurvisie Doornbos en Linie.

In het woonconcept weergegeven in de structuurvisie wordt uitgegaan van parkeren tussen de blokken. In het zorgcluster wordt deze ruimte in twee lagen bebouwd. Het parkeren – wat vanwege de zorgfunctie beperkter is – moet dan enerzijds plaats hebben in de groenstrook die ligt in het verlengde van de Kleine Doornbos en anderzijds op de locatie van de tegenover liggende garageboxen.

WonenBredburg en Thebe zijn hierover in overleg met de gemeente Breda en met de eigenaar van de boxen. Wij verzoeken u om deze zienswijze in deze structuurvisie mee te nemen.

Antwoord Gemeente Breda

In de structuurvisie wordt de transformatie van de portieketageflats gekoppeld aan de ambitie om een kwaliteitsimpuls voor de openbare ruimte te realiseren. Deze beoogde kwaliteitsimpuls is vertaald in concept randvoorwaarden die in de bijlagen zijn opgenomen. Gezien het ontbreken van zekerheid over de uiteindelijke invulling is ervoor gekozen om de randvoorwaarden als concept op te nemen. Hiermee zijn de ambities inzichtelijk. De concept randvoorwaarden dienen voorafgaande aan verdere ontwikkeling in een overeenkomst en/of bestemmingsplan te worden uitgewerkt, daarbij is er ruimte om in te spelen op initiatieven.

Zodra WonenBredburg met een initiatief komt voor (een van) de locaties kan uitwerking van de randvoorwaarden plaats vinden.

19. Kadijkje (3.1)

In de oude ontwerp structuurvisie was voor de locatie Kadijkje transformatie mogelijk. U stelt voor deze locatie als transformatielocatie op te nemen in de nieuwe ontwerp structuurvisie, met als reden dat deze locatie niet in de programmering van WonenBredburg tot 2022 is opgenomen.

Wij begrijpen uw argumentatie, toch willen wij de ruimte behouden voor toekomstige mogelijkheden (bijvoorbeeld voor verkoop aan externe partijen) en opteren wij hierbij voor behoud van transformatie zodat een woon- en of zorgbestemming ook tot de mogelijkheden blijft behoren.

Antwoord Gemeente Breda

De locatie Kadijkje 5 is geen transformatie locatie. Het staat WonenBredburg of een andere partij vrij om de locatie opnieuw in te richten en/of te verkopen.

4.4 Inventarisatie en analyse

4.4.1 Ruimte

Het plangebied van de structuurvisie bevat industriële complexen uit de tijd van de industrialisatie van Breda en de gebouwde erfenis van de stadsuitbreiding uit met name de jaren '50 en '60 van de 20e eeuw. Het gebied wordt omsloten door infrastructuur op stadsniveau: de Nieuwe Kadijk aan de noordkant, de spoorlijn Breda - Tilburg aan de zuidkant, en de radialen van de Terheijdenseweg en Kapittelweg. Door de ligging vormt het gebied een belangrijke schakel voor (langzaam) verkeer tussen het centrum en de Hoge Vucht en ligt het in de invloedssfeer van de veranderingen die in Via Breda, rondom het station, plaats vinden.

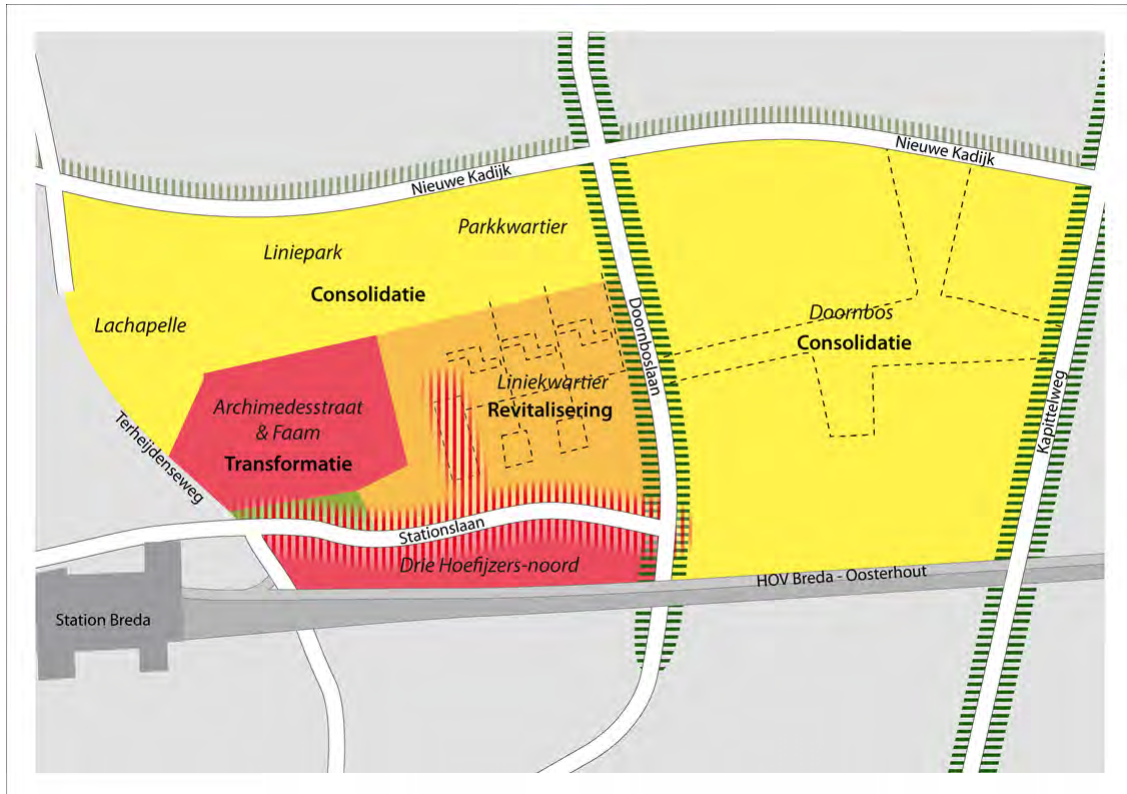
Stedelijke dynamiek

Door de ontwikkelingen in de mobiliteit en de stedelijke ontwikkelingen in en om Breda neemt de rol van de noordelijke rondweg als stadsontsluitingsweg toe. Om de bereikbaarheid van de stad te waarborgen vinden daarom ingrepen in de noordelijke rondweg plaats die de doorstroming van het verkeer bevorderen. Zo is de aansluiting van de Nieuwe Kadijk en de Tilburgseweg recentelijk verbeterd en is bij de kruising met de Oosterhoutseweg een ongelijkvloerse kruising aangelegd. De kruising met de Edisonstraat - Biesdonkweg zal worden afgesloten voor autoverkeer. De komende decennia zal er enerzijds sprake zijn van een toenemende verstedelijking door transformatie van aangelegen terreinen en anderzijds zal er gewerkt worden aan het reduceren van de impact van de weg op de aanliggende functies. In Doornbos zal met name het reduceren van de (milieu) effecten een onderwerp zijn bij ingrepen aan de Nieuwe Kadijk.

Terwijl er aan de noordzijde van het plangebied sprake is van een verschuiving in de verkeersfunctie is er aan de zuidzijde van het plangebied sprake van een verandering van gebruik. Gebieden langs het spoor, tussen de Doornboslaan en de Mark, worden de komende decennia omgevormd van industrie- en rangeerterreinen naar een stedelijk gebied waarin een ov-terminal, kantoren, voorzieningen en woningen worden gerealiseerd. Door deze ontwikkelingen zal de stad functioneel de spoorlijn overkluisen, terwijl de economische en maatschappelijke betekenis van het gebied voor de stad toeneemt. Met name Linie zal in de invloedssfeer van deze ontwikkelingen een nieuwe positie in de stad krijgen; zowel door de veranderende betekenis van de omgeving als door de transformatie van voormalige industriecomplexen in Linie.

Onderdeel van de ontwikkelingen in Via Breda is de aanleg van de Stationslaan. Deze wijkontsluitingsweg vormt de zuidelijke grens van Linie. In Liniekwartier ligt hier een opgave om zowel vanuit woonmilieu als vanuit de betekenis van de Stationslaan een passende herontwikkeling te realiseren. Met de nieuw te maken Stationslaan verandert de betekenis van de Christiaan Huygensstraat. De Stationslaan die aangesloten wordt op de Doornboslaan zal onder andere een functie vervullen voor het verkeer dat nu door Liniekwartier rijdt. Hiermee zal de verkeersstroom via de Christiaan Huygensstraat en het Edisonplein naar verwachting afnemen.

Tot slot vinden er grote ingrepen plaats in de Hoge Vucht. In Geeren Zuid, ten noorden van Doornbos, wordt ingrijpend geherstructureerd. En voor winkelcentrum Moerwijk, in de Hoge Vucht aan de Doornboslaan vinden studies plaats naar de ontwikkelingsmogelijkheden om de aantrekkelijkheid, de betekenis en de positie van het winkelcentrum te versterken.



Figuur 34. Stedelijke dynamiek in Doornbos en Linie

Consolidatie: Van consolidatie is sprake indien er in hoofdzaak sprake is van behoud van functie en beheer van bestaande kwaliteit. *Revitalisering:* Van revitalisering is sprake als bij behoud van de bestaande functie een verbetering van bestaande kwaliteit wordt nagestreefd waarbij de cultuurhistorische waarde expliciet onderdeel uitmaakt van de opgave. *Transformatie* Van transformatie is sprake indien in hoofdzaak er sprake is van een verandering van functie en kwaliteit.

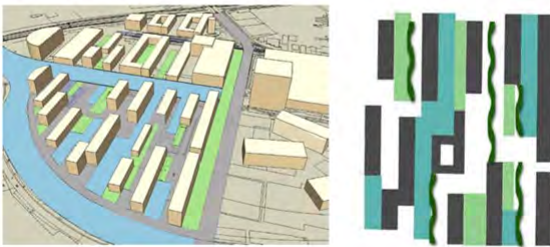
Vier stadse bureu: Havenkwartier, Belcrum, Liniekwartier en Doornbos

In de komende decennia zullen, tussen Nieuwe Kadijk en spoor, tussen Kapittelweg en Mark vier stadse buurten met elk een eigen structuur en historie tot ontwikkeling komen. Gezamenlijk vormen deze vier stadse bureu de noordelijke ring van binnen de stadsring gelegen stedelijke buurten.

HAVENKWARTIER



Stroken verkaveling



Stedelijke verhouding openbaar - privé



Transformatie

Figuur 35. Bebouwingsstructuur Havenkwartier

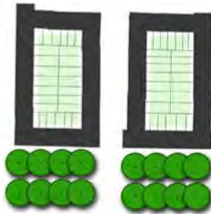
Havenkwartier

Het is de rivier de Mark en de Belcrumhaven die de locatie Havenkwartier een bijzonder karakter geven. De combinatie met het water geeft het gebied een unieke ruimtelijke sfeer. Water, ruimte en kades zijn kenmerkend voor het gebied. Bij de herontwikkeling worden deze kenmerken zoveel mogelijk uitgebuit, zodat een samenspel van stad en water tot stand komt. De oriëntatie op, en de interactie met het water bieden meerwaarde ten opzichte van de bestaande woongebieden. Het levert attractieve woonmilieus op met kades langs de rivier en maakt ook plaatsing van voorzieningen aantrekkelijk.

BELCRUM



Gesloten bouwblok



Straat, (kerk)plein



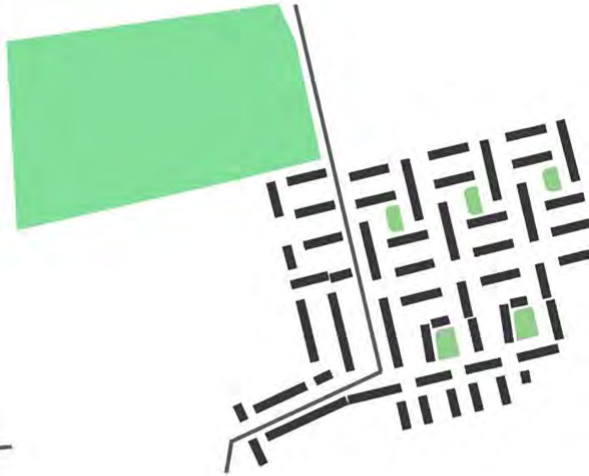
Consolidatie

Figuur 36. Bebouwingsstructuur Belcrum

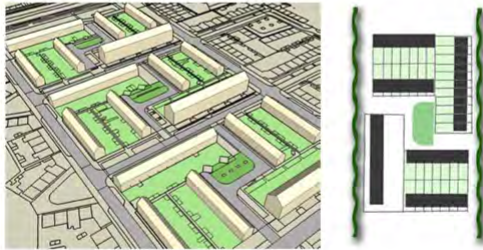
Belcrum

De Belcrum is de bakstenen wereld uit de jaren dertig, met langs de oude route van de Speelhuislaan intieme buurtjes met straten vol hoekverdraaiingen en buurtpleintjes en gebouwen die als poorten een straat afsluiten. Het is een buurt die bestaat uit gesloten bouwblokken, opgezet als een parochie.

LINIEKWARTIER



Opengewerkt bouwblok



Straat, hof, park



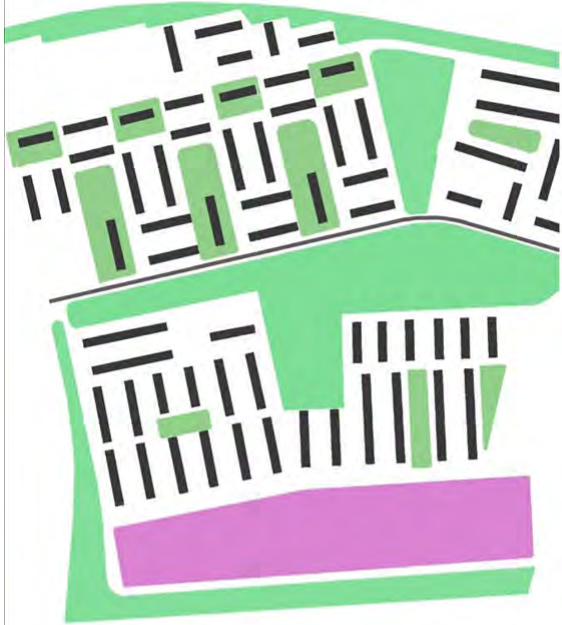
Stempel transformatie

Figuur 37. Bebouwingsstructuur Linie

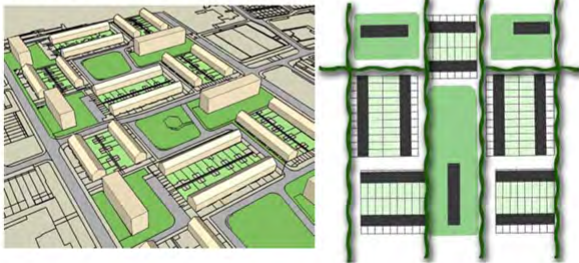
Liniekwartier

Liniekwartier is een vroege jaren vijftig buurt, met daarin fabrieksvestigingen van eerder datum en een park dat min of meer toevallig op deze plek terecht is gekomen. De stedenbouwkundige compositie van het woongebied rond het Edisonplein toont ons hoezeer de ontwerpers ervan waren opgeleid in de jaren dertig, en een gelukkig huwelijk sloten met de naoorlogse woningbouwopgave gestalte moesten geven.

DOORNBOS



Stroken verkaveling



Groen tapijt, solitaire parkbomen



Footprint transformatie

Figuur 38. Bebouwingsstructuur Doornbos

Doornbos

Doornbos tenslotte is gerealiseerd in de jaren zestig, toen de koop-eengezinswoning de dominante module werd om een buurt mee te bouwen. Hier zien we de idealen van de moderne stedenbouw en architectuur terug in het ontwerp van de ruime hoofdstructuur en brede uitwaaierende groene ruimtes: 'het groen', aldus het credo van toen, 'omspoelt de woningen.'

Doornbos

De oostelijke helft van het plangebied, de buurt Doornbos, bestaat voor het grootste deel uit systeembouwwoningen en kent een overwegend particulier bezit. Binnen de buurt is een groot verschil in het aandeel particuliere woningen. Ten noorden van de Baliëndijk liggen de meeste (bereikbare) huurwoningen, terwijl ten zuiden van de Baliëndijk overwegend koopwoningen zijn gelegen. De Baliëndijk, die de Doornboslaan met de Kapittelweg verbindt, is de ruggengraat van de buurt. Ruimtelijk wordt dit benadrukt door de rol van ontsluitingsweg voor Doornbos en de er aan gelegen groenstructuur. Deze royale doorlopende groenstructuur uit het oorspronkelijke plan uit 1959 vormt mede door de inmiddels volgroeide bomen een belangrijke basiskwaliteit van de buurt. In en direct aan de hoofdgroenstructuur, (evenwijdig aan Baliëndijk, Beemd en Abdijstraat) zijn de voorzieningen gesitueerd, een kenmerkende uitwerking voor opgaven uit deze periode. De overduidelijke kwaliteit van de hoofdgroenstructuur heeft ook een nadeel. De oriëntatie van Doornbos is sterk daarop gericht, waardoor de herkenbaarheid aan de omliggende structuren achter blijft. Hiervoor ligt met name bij de aansluitingen van de Baliëndijk aan de Doornboslaan en aan de Kapittelweg een opgave. Tot slot zijn er nog twee gebieden in Doornbos waar werkgelegenheid gesitueerd is. Ten zuiden van de Koele Mei is een bedrijventerrein gelegen waar een aantal auto- en automaterialenhandelaren, steigerbouwbedrijven, een chocoladewerken fabriek, maar ook de voedselbank gelegen zijn. Ten noorden van de Hooilaan liggen, naast een aantal drive-in woningen, een kantoor en een kinderdagverblijf. Er wordt in deze structuurvisie ingezet op behoud van deze werkgelegenheid in de buurt.

Linie

Linie, het westelijk deel van het plangebied, wordt al snel geassocieerd met de zorgvuldig ontworpen woonbuurt Linielkwartier. Feitelijk omvat Linie een aanzienlijk groter gebied met verschillende overblijfselen van de organische groei van de stad direct ten noorden van het centrum. De naam Linie herinnert aan de tijd dat hier de noordelijke verdedigingswerken van de stelling rond Breda lagen. Opvallend zijn de talrijke afgesloten grote fabrieksterreinen zoals van de Drie Hoefijzers, aan de Archimedesstraat en het terrein van houthandel Cantrijn, die inmiddels centraal in de stad zijn komen te liggen. Ooit stond de rij woningen langs de Vuchtstraat als pionier in het veld. Afgesneden door de latere Doornboslaan vormt het nu de rand van Linielkwartier, een illustratie van de ingrijpende en gefragmenteerde ontwikkelingen die zich in dit deel van de stad hebben voltrokken. Het huidige Liniepark functioneert mede door de perifere ligging slecht en vormt op haar beurt weer de erfenis van het beoogd tracé van de noordelijke rondweg die anders is uitgevoerd. De centrale ligging van Linie in de stad heeft er toe bijgedragen dat voorzieningen zoals een moskee, de koninkrijkzaal van de Jehovahgetuigen, een islamitische school en een vrije school, evenals een klein woonwagenkamp, hier een plek hebben gevonden.

4.4.2 Wonen

Vanuit het participatietraject De Smaak van de Buurt, de Woonvisie Breda 2007-2010 en het onderzoek van onderzoek en adviesbureau SmartAgent naar de toekomstige bewoners van Linie kunnen de volgende doelen voor wonen worden benoemd:

- Versterken identiteit: verschillende deelgebieden met een eigen identiteit;
- Kwaliteit verbeteren: bereikbare huur- en koopwoningen van een betere kwaliteit, geschikt voor ouderen, behoud eengezinswoningen;
- Vooruitkomen: een wooncarrière mogelijk maken.

Doornbos

Doornbos is een vijftiger en zestiger jaren buurt met veel eengezinswoningen in de bereikbare huur en de koopsector. Er wonen veel jonge gezinnen en veel ouderen. Het is qua sfeer een prettige buurt voor ouderen. De opzet van de buurt is ruim en lichtig, wat een rustig gevoel geeft en door alle bewoners wordt gewaardeerd. Er is wel een tekort aan geschikte woningen voor ouderen. De opgave is om in de vernieuwing in te springen op het behoud van de opzet van de buurt, maar ook rekening te houden met de behoefte aan meer geschikte woningen voor ouderen.

Het veranderde gebruik van de drive-in woningen aan noordzijde van de Hooilaan komt doordat een deel van deze woningen niet meer door gezinnen worden bewoond, maar voor kamerbewoning worden verhuurd. Dit gebruik is niet in strijd met het bestemmingsplan, maar heeft wel tot resultaat 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 de kamerbewoning niet worden verboden. In een nieuw op te stellen bestemmingsplan zal bekeken worden of het gebruik

van de drive-in woningen als woonwerk woningen mogelijk is. Hierdoor kunnen deze woningen voor nieuwe doelgroepen interessant worden en kan de leefbaarheid verbeterd worden.

Binnen de buurt voelt men een kloof tussen oud en jong, tussen allochtonen en autochtonen en tussen boven (huur) of beneden (koop) de Baliëndijk. (Eindrapport De Smaak van Doornbos, januari 2008). Doornbos heeft als uitdaging om een 'levensloopbestendige' buurt te worden. Aantrekkelijk voor jong en oud. Het woningaanbod moet hierop worden aangepast. Er zijn bijvoorbeeld geen gelijkvloerse woningen voor ouderen, terwijl in Doornbos het aantal ouderen de komende tijd zal toenemen. Uit de onderzoeken voor de "Gebiedsdoelen wonen" blijkt dat er behoefte bestaat om meer slagingskansen te bieden voor ouderen. Dit kan door het bouwen van appartementen en patiowoningen.

Voor het bevorderen van de wooncarrière van de bewoners in de buurt, zijn drie 'doelgroepen' te onderscheiden: ouderen, gezinnen en starters/jonge huishoudens. Voor ouderen dienen met name appartementen en patiowoningen gebouwd te worden, voor starters en jonge huishoudens bereikbare eengezinswoningen en appartementen/ studio's en voor gezinnen de overige bereikbare huurwoningen en bereikbare koopwoningen.

Linie

Liniekwartier is nu een voormalige arbeidersbuurt uit de jaren vijftig met overwegend kleine eengezinswoningen in de bereikbare huur, relatief vaak bewoond door alleenstaanden, met een afnemende sociale samenhang, relatief veel stedelijke voorzieningen en bovenal een multiculturele identiteit. De omgeving van de woonbuurt Liniekwartier zal op termijn transformeren van bedrijventerrein naar een mix van stedelijk wonen, werken en voorzieningen. De opgave is om in de vernieuwing van Liniekwartier goed in te spelen op kansen voor bewoners en rekening te houden met de behoefte van nieuwe bewoners, waarvoor de locatie zeer aantrekkelijk zal worden (Via Breda). Daarnaast bestaat de wens om de sociale samenhang in het gebied te vergroten. De woonvisie zegt hierover: "Hoe meer mensen zich thuis voelen in hun buurt hoe hoger zij de leefbaarheid waarderen". Het creëren van ontmoetingsplekken is hiertoe een middel. Ook ruimte bieden aan gelijkgestemden op straat of woningcomplexniveau is een beproefde werkwijze. Een goed voorbeeld hiervan is bouwen in eigen beheer in groepen (collectieven). Ook door verschillende woonbuurten, met onderlinge variëteit te onderscheiden, kunnen mensen zich beter thuis voelen. De algemene identiteit zal een multiculturele stadsbuurt zijn, vanwege de ligging in combinatie met voorzieningen en huidige en toekomstige bewoners. In Liniekwartier wordt wonen in de bereikbare en middeldure prijssegment, zowel huur als koop en vooral voor starters, jonge gezinnen en moderne stedelingen als uitgangspunt genomen.

4.4.3 Maatschappelijk

Doornbos en Linie zijn ten opzichte van de rest van Breda minder vergrijsd. In 2007 woonden er relatief meer 15 tot 24- en 25 tot 44 jarigen. De bevolking van Doornbos en Linie bestaat voor een relatief groot deel uit niet-westerse allochtonen. Doornbos en Linie hebben te maken met relatief meer sociale achterstanden (gemeten naar inkomen, werkloosheid, opleiding en gezinssamenstelling). De buurten staan op plaats 30 van de 38 buurten in Breda die in deze rangorde zijn opgenomen. Buurten met een betere sociale situatie scoren hoger op de ranglijst.

De sociale pijler van de wijkontwikkeling Breda heeft zich geconcentreerd rond twee concepten die de functie van hart voor een buurt kunnen vervullen: de brede school en woonzorgzones ofwel Geschikt Wonen voor Iedereen. (De GWI gebiedsanalyse en richtinggevende visie (SOAB, november 2008), Uitvoeringsplan en convenant GWI Belcrum/Doornbos/Linie juni 2010.)

Een brede school richt zich op kinderen, hun ouders en buurtbewoners. Het brengt diverse functies samen zodat die elkaar kunnen versterken: onderwijs, kinderopvang, buitenschoolse opvang, ontmoeting (buurthuis) en sport.

Geschikt Wonen voor Iedereen richt zich op de realisatie van een geschikt woonmilieu voor iedereen, met daarbinnen extra aandacht voor ouderen en mensen met beperkingen. GWI is aan te merken als een integrerende aanpak, waarbij de verschillende condities om zo zelfstandig te blijven wonen en functioneren in samenhang worden benaderd. De hoofdelementen zijn:

- Voldoende geschikte huisvesting;
- Een toegankelijke woonomgeving;
- De aanwezigheid van de primaire voorzieningen (winkels, openbaar vervoer, bank/postkantoor e.a.);

- De aanwezigheid van de benodigde zorg- en welzijnsvoorzieningen.

Voorzieningen in Doornbos

- RK basisschool Liniedoorn;
- Peuterspeelzaal Blokkendoosje;
- Ouderensteunpunt Balieweide;
- Centrum eerstelijns gezondheidszorg.

Voorzieningen in Linie

- Islamitische basisschool Okba Ibnoe Nafi;
- Vrije school De Rudolf Steiner School;
- Twee gymzalen;
- Marokkaanse Moskee.

4.4.4 Voorzieningen

Detailhandel

De gewenste verzorgingsstructuur voor de detailhandel is gebaseerd op het uitgangspunt dat iedere bewoner in Breda op een acceptabele afstand zijn dagelijkse boodschappen kan doen. Ruimtelijk is Breda daarom ingedeeld in vier verzorgingsgebieden waarbij Doornbos en Linie in verzorgingsgebied Noordoost vallen. In Noordoost is ruimte voor één wijkwinkelcentrum en twee buurtwinkelcentra. De positie van wijkwinkelcentrum Hoge Vucht is relatief sterk en dit moet zo blijven. In de plannen voor het "Hart van de wijk" waarvan Hoge Vucht een onderdeel is, is dan ook een opwaardering en een uitbreiding van dit winkelcentrum voorzien. In Belcrum kan een buurtwinkelcentrum worden ontwikkeld in samenhang met de plannen voor Via Breda. Hierin dient een moderne full-service supermarkt een plaats te krijgen in combinatie met een sterk aanbod aan dagelijkse en niet-dagelijkse artikelen. Het tweede buurtwinkelcentrum is aan de Baliëndijk in Doornbos. Het Edisonplein in Linie heeft een eigen positie met specialistische winkels die niet relevant is voor de structuur op het gebied van dagelijkse artikelen. Het plein biedt ruimtelijk en economisch onvoldoende perspectief om te functioneren als buurtwinkelplein.

Horeca

Het horecabeleid voor de wijken en buurten is opgenomen in het horecabeleidsplan 2005. Hierin wordt geconcludeerd dat het horeca aanbod in de 'bestaande binnenstad' en in de wijken en dorpen min of meer stabiel kunnen blijven. Daarbij is modernisering van een deel van het bestaande aanbod wel gewenst.

Kleine winkelgebieden staan onder druk. De consument is steeds mobieler en zoekt voor de dagelijkse boodschappen winkelcentra met een volledig aanbod en voldoende parkeergelegenheid. De kleine centra kunnen niet aan deze wens voldoen waardoor detailhandel verdwijnt. De leegkomende panden zijn moeilijk verhuurbaar aan nieuwe detaillisten waardoor het aandeel detailhandel in het winkelcentrum afneemt en het aandeel laagwaardige horeca toeneemt. Om deze neergaande spiraal een halt toe te roepen heeft de gemeente Breda een "Paraplu bestemmingsplan" gemaakt voor de kwetsbare buurtwinkelcentra en winkelstrips. Dit paraplubestemmingsplan bepaalt dat in bepaalde gebieden het aantal horecagelegenheden niet mag worden uitgebreid, dit om de economische functie van deze gebieden te behouden. Hierin is bepaald dat het aantal horecagelegenheden op de Baliëndijk niet mag uitbreiden, bij het Edisonplein wordt zelfs gestreefd naar minder horecagelegenheden.

4.4.5 Bedrijventerrein

oldoende en kwalitatief up-to-date bedrijventerreinen zijn van groot (sociaal) economisch belang voor Breda. Bedrijventerreinen vormen één van de belangrijkste vestigingsmilieus voor bedrijven. Circa 1.400 bedrijfsvestigingen zijn op de Bredase terreinen te vinden, goed voor een derde (30.000 banen) van de totale werkgelegenheid in de gemeente.

De komende jaren wil de gemeente Breda doorgroeien naar een stad met 185.000 inwoners en 110.000 banen. De banengroei dient met name te worden gerealiseerd in kansrijke sectoren als, groothandel/logistiek, kennisindustrie en hospitality. Om deze ambities waar te kunnen maken en daarmee de lokale en regionale economie te stimuleren, is voldoende ruimte voor economische activiteiten noodzakelijk. De gemeente Breda wil daarom in de periode tot 2020, over kwantitatief en kwalitatief voldoende bedrijventerreinen te beschikken.

De in januari 2009 door de Gemeenteraad Breda vastgestelde "Structuurvisie Bedrijventerreinen

Breda 2020" is opgezet rondom een drieledige doelstelling:

- Een kwantitatief en kwalitatief toereikende, ruimtelijke planning van bedrijventerreinen, waardoor enerzijds wordt ingespeeld op economische structuurverandering en anderzijds voldoende prikkels worden gegeven voor een zuinig ruimtegebruik en behoud en ontwikkeling van landschappelijke kwaliteiten;
- Een (her)ontwikkeling van bedrijventerreinen die binnen ruimtelijke kaders voldoende stuurt op ontwikkelingstempo, dichtheid en ruimtelijke kwaliteit;
- Een voldoende herstructureringsstempo van bestaande bedrijventerreinen, waarbij zoveel mogelijk wordt geanticipeerd op het voorkomen van snelle, hernieuwde veroudering.

In de "Structuurvisie Bedrijventerreinen Breda 2020" worden vier strategieën benoemd om de kwaliteit en kwantiteit van de bedrijventerreinen te waarborgen: consolidatie, herstructurering, transformatie en nieuwe uitleg. Voor de structuurvisie Doornbos en Linie is hieruit af te leiden wat de stedelijke betekenis en toekomstwaarde is van de bedrijventerreinen: Koele Mei is een consolidatiegebied en Terheijdenseweg (Faam en Archimedesstraat (voormalige terrein van Euretco)) een transformatiegebied.

4.4.6 Openbare Ruimte

Beleidsveld openbare ruimte

Het beleidsveld openbare ruimte is belast met de integrale regie over de openbare ruimte. Binnen dit beleidsveld worden de afwegingen gemaakt die vanuit sociaal, verkeerskundig, ruimtelijk, civiel, milieu, exploitatie, afval, hulpdienstenbeleid noodzakelijk zijn. De toebedeling van de centrale regie over de openbare ruimte van de stad sluit goed aan bij de werkwijze waarbij fysieke projecten gebiedsgericht zijn, waarin samenhangende structuren ingebed worden in de context van de stad als geheel. Ad hoc oplossingen worden zo teruggedrongen.

De gemeente of derden (ontwikkelaar) legt nieuwe openbare ruimte aan. In beide gevallen stelt de gemeente randvoorwaarden en eisen om ervoor te zorgen dat de in te richten openbare ruimte voldoet aan de Visie Openbare Ruimte 2009. De stedelijke locatie-eisen openbare ruimte die opgesteld zijn onder de Wet ruimtelijke ordening worden gebiedsgericht verfijnd. Hiervoor wordt een traject opgestart dat er in voorziet om per buurt of wijk in nauwe samenspraak met de bevolking een wijkgericht programma van eisen op te stellen. Dit traject wordt in nauwe samenwerking met stedenbouw en maatschappelijke ontwikkeling afgelegd zodat op termijn integrale wijkprogramma's beschikbaar zijn die breed door de burgers gedragen worden.

Extern zal dit proces ingezet worden vanuit urban governance, daarmee wordt bereikt dat bij alle partijen commitment is over de gemaakte keuzes. De beleidsfilosofie openbare ruimte wordt zo niet alleen een gemeentelijk visie maar ook een visie die maatschappelijk breed gedeeld en gedragen wordt

Visie Openbare Ruimte 2020

Het ontwerp, de inrichting, het beheer en uiteindelijke gebruik van de nieuwe openbare ruimte baseert Het ontwerp, de inrichting, het beheer en uiteindelijke gebruik van de nieuwe openbare ruimte baseert zich op de "Visie Openbare Ruimte 2020". De visie is op 3 juni 2009 door de raad van de gemeente Breda is goedgekeurd. Met de visie Openbare ruimte 2020 wordt voortgebouwd op de kwaliteitsbenadering vanuit het perspectief van de gebruiker van de openbare ruimte en wordt naast behoud van de kwaliteiten van de openbare ruimte gestreefd naar een versterking van het gebruik ervan. De visie:

- stelt de Gebruiker van de openbare ruimte centraal.
- bevordert het gebruik, de inrichting en het beheer ; het goede verblijf en toeven in de Openbare Ruimte
- kiest voor een gedeelde, herkenbare, duurzame openbare ruimte.

De Visie Openbare Ruimte 2020 is gebaseerd op 3 uitgangspunten:

1. Gedeelde ruimte

De gedachte achter de gedeelde openbare ruimte is dat bewoners meer op elkaar zijn aDe gedachte achter de gedeelde openbare ruimte is dat bewoners meer op elkaar zijn aangewezen en daardoor ontmoetingen stimuleert. De openbare ruimte staat zoveel mogelijk soorten gebruik toe en stimuleert deze ook. Het concept is gebaseerd op "shared space", waarin de openbare ruimte niet is opgedeeld in zones, maar ruimte is voor iedereen.

2. Herkenbare ruimte

De strategie is om de openbare ruimte zodanig te gebruiken, in te richten en te onderhouden dat de burgers een duidelijk sociaal herkenningspunt hebben. Naast het opwekken van een thuisgevoel moet het ook een beleving van sociale veiligheid in de openbare ruimte opleveren.

3. Duurzame ruimte

Een duurzame ruimte is duurzaam in beheer, gebruik en inrichting. Draagt bij aan veiligheid duurzame ruimte is duurzaam in beheer, gebruik en inrichting. Draagt bij aan veiligheid en leefbaarheid in het algemeen. En is daarom meer dan een milieudoelstelling. De strategie duurzame ruimte ondersteunt de herkenbaarheid en maakt dat gebruik, inrichting en onderhoud van de openbare ruimte goed aansluit bij het karakter van de natuurlijke, sociale en culturele omgeving. Een duurzame ruimte is ook sociaal duurzaam.

Bij herinrichten en ontwikkelen van bestaande of nieuwe openbare ruimten zullen de in de Visie Openbare Ruimte 2020 genoemde waarden worden gehanteerd: Gedeelde ruimte, Herkenbare ruimte en Duurzame ruimte. Bij de aanleg van de openbare ruimte van de projecten in Doornbos en Linie, zijn deze van toepassing. De openbare ruimte structuur in het stedenbouwkundig plan dient daar waar mogelijk aan te sluiten op de in de visie genoemde waarden.

Naast het ontwerp en de aanleg van dit project vindt aansluitend een onderzoek plaats óf en op welke wijze de volgende beheerambities kunnen worden nagestreefd.

- Het beheer sluit aan bij het gebruik van de openbare ruimte.
- Het beheer is duurzaam.
- Het beheer en onderhoud sluiten aan bij de karakteristieken (herkenbaarheid) van de wijk.

Bij aanleg van de openbare ruimte worden randvoorwaarden en eisen gesteld om te zorgen dat de in te richten openbare ruimte voldoet aan de Visie Openbare Ruimte 2020. Hiervoor wordt een traject opgestart dat er in voorziet om in de buurt in nauwe samenspraak met de bewoners een buurtgericht programma van eisen op te stellen. Een integraal programma, dat breed door de bewoners gedragen wordt.

Gebiedtype

In Doornbos en Linie is het "Gebiedtypeplan Woongebieden" (als onderdeel van het Openbare Ruimteplan) van toepassing, waarin

- standaardbeheer het beheerniveau is in de openbare ruimte;
- het ontwerp van de nieuw ingerichte delen van de Linie opnieuw gewaardeerd dient te worden met bijpassend beheer.

In het gemeentebrede beleidsdocument "Programma van eisen, randvoorwaarden vanuit beheer openbare ruimte bij het voorlopig en definitief ontwerp" worden punten vanuit verschillende beheerdisciplines genoemd, zodat er dusdanig wordt ontworpen dat het ontwerp aangelegd en beheerd kan worden, passend binnen de huidige (beleids)doelstellingen.

Om goede afspraken te kunnen maken en afstemming op werkzaamheden (groen, verharding en water/riolering) te kunnen aanscherpen, is het van belang kennis te nemen van de huidige beheer kwaliteit en de gewenste inrichtingskwaliteit van de openbare ruimte binnen de plangrenzen van het structuurvisie.

Voor nieuwe ontwikkelingen geldt onder andere:

- Regenwater en afvalwater zullen gescheiden worden afgevoerd, waarbij het regenwater moet worden geborgen voordat het afgevoerd kan worden naar de hoofdwaterstructuur;
- In relatie tot omliggende woongebieden dient een visie op spelen opgesteld te worden die ook rekening houdt met de ruimtelijke structuur van de woonbuurt;
- Er zal een bewuste keuze gemaakt moeten worden op welke locaties, welke typische gebruiksvormen, zoals evenementen, reclames en dergelijke, wel of niet mogen plaatsvinden;
- In beeld gebrachte beheer knelpunten in de grensgebieden kunnen mogelijk bij herontwikkeling gecorrigeerd of gereconstrueerd worden. Met het oog op werk met werk maken, dient afstemming van de werkzaamheden te worden aangescherpt.

Met betrekking tot de ontwikkeling zullen in het plan 2 typen gebieden in de planvorming relevant zijn voor de gemeente als beheerder en ontwerper van de openbare ruimte.

De ontwikkeling binnen de plangrenzen

- Het ontwerp, de inrichting, het beheer en uiteindelijke gebruik van de nieuwe openbare ruimte baseert zich op de "Visie Openbare Ruimte 2020".
- In het document: "Programma van eisen, randvoorwaarden vanuit beheer openbare ruimte bij het voorlopig en definitief ontwerp" worden punten vanuit verschillende beheerdisciplines genoemd, zodat er dusdanig wordt ontworpen dat het ontwerp aangelegd en beheerd kan worden, passend binnen de huidige beleidsdoelstellingen.

Water

De gemeentelijke ambitie bij herstructurering is een compensatie van 7 mm per m² oppervlakteverharding te bewerkstelligen. Uitgangspunt van dit nieuwe beleid is dat het systeem duurzaam, maar ook doelmatig wordt ingericht. Bij een toename aan verharding dient op grond van waterschapsbeleid 78 mm per m² te worden geborgen.

Spelen

Binnen het plangebied dient in relatie tot omliggende woongebieden een plan op spelen opgesteld te worden op basis van gemeentelijk beleid, zoals het jeugd- en speelbeleid .

De aan het plan grenzende openbare ruimten met de bijhorende woonomgeving

- De huidige beheer- en inrichtingssituatie moet in beeld worden gebracht in de aan het plan grenzende openbare ruimten.
- Deze kunnen mogelijk met de herontwikkeling zodanig gecorrigeerd worden, dat door eventueel "werk met werk" te maken, de omgeving goed aansluit op het eigenlijke project.
- Uit onderhoudsinspecties zal blijken of er straten tegen de plangrenzen zijn waar en op welk termijn "groot onderhoud" nodig is.
- Afstemming op de werkzaamheden dient te worden aangescherpt. Met het oog op werk met werk maken, kan de herstructurering invloed hebben op de planning van het groot onderhoud in de omgeving.

Verder is het van belang:

- Dat een element of beheeractiviteit, die vanwege de kwetsbaarheid of uniciteit bijzonder aandacht vraagt, vroegtijdig deze aandacht krijgt.
- De vraag, of de beheervorm als aanduiding van de taaktoedeling van de beheeropgave een gemeentelijke taak, een private taak, of een vorm van samenwerking is. Uitgangspunt is dat de openbare ruimten in Breda eigendom zijn van de gemeente en vallen onder het beheer de gemeente Breda. Vormen van eigenbeheer en privatisering komen steeds meer in beeld. Op voorhand is het lastig in te schatten of bewoners in zijn voor enige vorm van participatie in beheer, of eigenbeheer van de buitenruimte. Marktonderzoek zou hier antwoord op kunnen geven. De kans van slagen is zeer afhankelijk van het woonmilieu, woondifferentiatie, doelgroepen en inrichtingsplan van de buitenruimte. Reden waarom bij de wens tot een eventueel participerende beheervorm, dit vroeg in het ontwikkelingsproces kenbaar gemaakt dient te worden.

Duurzame (gedeeltelijke) participatie in beheer heeft alleen een positief effect indien bewoners volledig betrokken zijn bij hun omgeving.

Bij de nadere uitwerking van het structuurplan zal naarmate stapsgewijs het ontwerp van het gebied de gebruiksvorm van de Openbare Ruimte concreter gestalte krijgt, ook de beheerdimensie concreter vorm krijgen, richting een voorlopig ontwerp van een inrichtingsplan.

Bij die uitwerking hiervan zal zoveel mogelijk kennis worden benut over goed beheersmatig omgaan met verharding, groen en water. Maar ook zal een bewuste keuze gemaakt worden uit op welke locaties, welke typische gebruiksvormen zoals evenementen, reclames e.d. wel/niet mogen of kunnen plaatsvinden.

Participatie in beheer

Uitgangspunt is dat de openbare ruimten in Breda eigendom zijn van de gemeente en vallen onder het beheer van de gemeente Breda. Vormen van eigenbeheer en privatisering komen steeds meer in beeld. Op voorhand is het lastig in te schatten of bewoners in zijn voor enige vorm van participatie in beheer, of eigen beheer van de openbare ruimte. De kans van slagen is zeer afhankelijk van het

woonmilieu, woondifferentiatie, doelgroepen en inrichtingsplan van de openbare ruimte. Dit vormt de reden waarom bij de wens tot een eventueel participerende beheervorm vroeg in het ontwikkelingsproces kenbaar gemaakt dient te worden. Duurzame (gedeeltelijke) participatie in beheer heeft alleen een positief effect indien bewoners ten volle betrokken zijn bij hun omgeving.

Doornbos

Er is voor Doornbos en Linie geen sprake van een eenduidige typering van de openbare ruimte. De openbare ruimte van Doornbos verschilt van die van Linie, waarbij binnen Linie er verschillen zijn in de openbare ruimte per schots.

Doornbos is een rustige woonbuurt in een groene woonomgeving. De buurt kenmerkt zich door kleinere buurtjes, ofwel woonvelden, binnen een samenhangend netwerk van groene ruimtes. De woonvelden bestaan doorgaans uit stempels of stroken met eengezinswoningen en enkele appartementenblokken. De woonoriëntatie op het groen met een kijk en gebruikswaarde maakt de buurt geschikt voor gezinnen. Rondom het centraal gelegen winkelcentrum heeft de openbare ruimte een formele en representatieve inrichting, terwijl elders de inrichting neutraal en ontspannen is. Er zijn twee hoofdtypen aan groene ruimtes te onderscheiden: binnen de subbuurten zijn kleine plantsoenen gelegen, die bedoeld zijn als verblijf- en speelplek voor de direct omwonenden. Deze plekken kunnen elk een eigen inrichting krijgen en verschillend van karakter worden. Tussen de subbuurten is één grote groene openbare ruimte gelegen: de Baliëndijk met de noordelijke en zuidelijke uitloper. Deze ruimte is eenduidig qua inrichting en heeft een functie voor de gehele buurt. In deze groene ruimte zijn de grotere voorzieningen opgenomen.

Linie

Linie bestaat uit verschillende schotsen met telkens een ander programma. Per schots is de openbare ruimte toegespitst op het specifieke programma en woonmilieu. De inrichting van de openbare ruimte is hierin één van de dragers van de kenmerken van de schots. Hiermee is de plek onderscheidbaar. Het centraal gelegen Liniepark vormt het samenhangende ruimtelijke element dat alle schotsen bindt en waarop alle schotsen georiënteerd zijn. Door de ligging in de nabijheid van het station krijgt Linie een meer stedelijk woonprofiel. De openbare ruimte heeft een hoge gebruikswaarde en wordt intensief gebruikt. Het park wordt intensief door de buurtbewoners gebruikt en bevat recreatieve en maatschappelijke functies (moskee, school).

4.4.7 Infrastructuur

Auto

In het Verkeersplan is een onderscheid gemaakt in drie categorieën wegen: stadsontsluitingswegen, wijkontsluitingswegen en erftoegangswegen.

- De Noordelijke Rondweg fungeert als stadsontsluitingsweg. Dit betekent dat deze weg een functie vervult voor de afwikkeling van het verkeer tussen de verschillende delen van Breda. Doorstroming op deze wegen heeft de hoogste prioriteit. De Noordelijke Rondweg loopt ten noorden van de buurten Doornbos en Linie. Ook de Kapittelweg ten oosten van Doornbos fungeert als stadsontsluitingsweg. Het zijn de belangrijkste routes van en naar beide buurten toe. Over het algemeen zijn dit 70 km/uur wegen.
- Een categorie lager fungeren de wijkontsluitingswegen als ontsluiting vanaf de stadsontsluitingswegen naar de betreffende buurten Doornbos en Linie. De Terheijdenseweg en Doornboslaan en ook de toekomstige Stationslaan hebben of krijgen deze functie.
- De overige wegen in de buurten zelf zijn erftoegangswegen en zijn ingericht als 30 km/uur gebied. Het zijn nadrukkelijk de leefgebieden waar verblijven het belangrijkste uitgangspunt is.

Parkeren

In Doornbos en Linie dient parkeren conform de vastgestelde parkeernorm te worden gerealiseerd. Deze parkeernorm geldt per functie en per gebied en wordt in principe op eigen terrein gerealiseerd. Dit betreft het parkeren voor de (toegevoegde) functies in de buurten zelf.

De verwachting is dat Doornbos geen hinder zal ondervinden van de overloop van parkeren uit omliggende gebieden. De bestaande parkeerplaatsen zijn voldoende voor de functies in Doornbos en zullen dan ook met name hierdoor worden gebruikt. In Linie echter, dat veel dichter is gelegen bij grotere ontwikkelingslocaties, kan verwacht worden dat de toekomstige druk op het parkeren in de buurt tevens afkomstig zal zijn van functies die buiten Linie zijn gelegen. In het huidig parkeerbeleid is de omgeving van de Lachapellestraat opgenomen als gebied waar toekomstig gereguleerd parkeren

mogelijk is. Om te voorkomen dat problemen zich in de rest van de buurt ook gaan manifesteren, dient Linie, bij herijking van het parkeerbeleid, als potentieel toekomstig gereguleerd parkeren gebied te worden aangemerkt.

Fiets

In de fietsbeleidsnota is onderscheid gemaakt naar hoofdfietsroutes en aanvullende fietsroutes. De Noordelijke Rondweg, Kapittelweg, Doornboslaan, Terheijdenseweg en de route via de Christiaan Huygensstraat en Edisonstraat maken onderdeel uit van het bestaande hoofdfietsroute netwerk. De schakel Edisonstraat - Christiaan Huygensstraat is van slechte kwaliteit. Net buiten het plangebied is de fietsroute parallel aan het spoor in de fietsbeleidsnota aangemerkt als ontbrekende schakel. Evenwijdig aan de HOV Breda - Oosterhout wordt hier een nieuwe fietsroute aangelegd.

Openbaar Vervoer

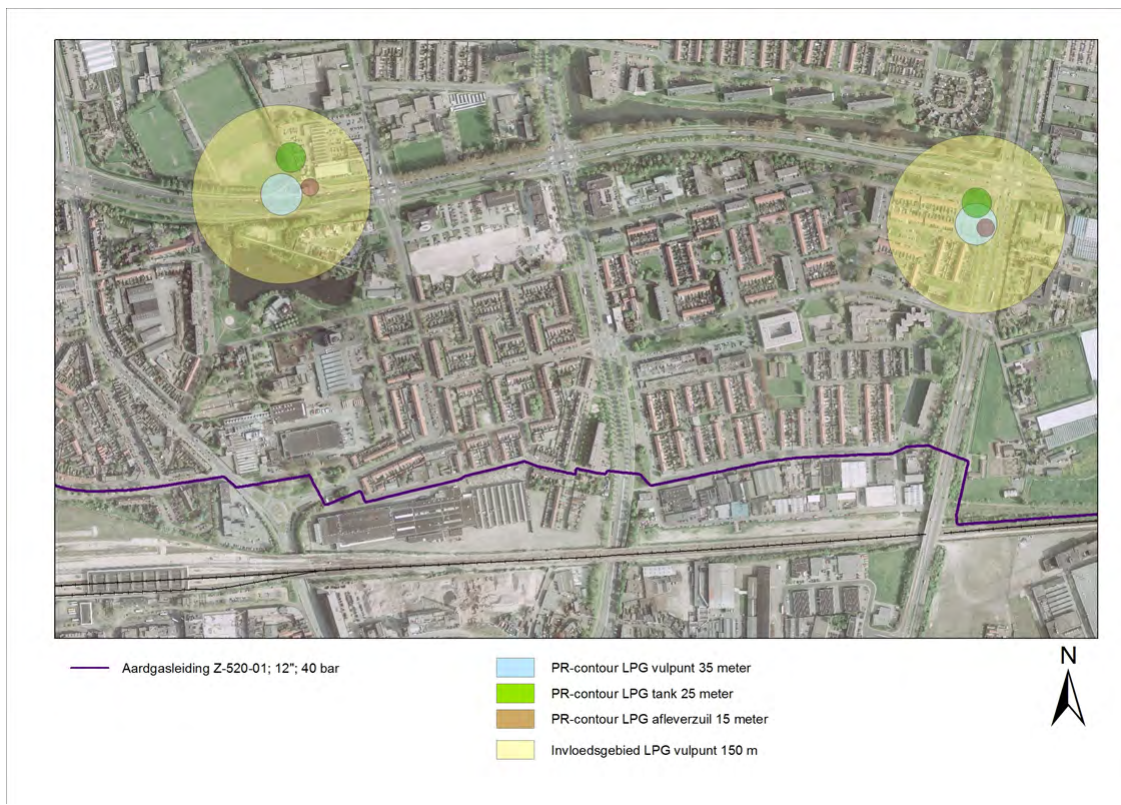
Twee stadsbuslijnen vormen op dit moment de belangrijkste ontsluiting voor het openbaar vervoer in Doornbos en Linie. Lijn 4 rijdt via de Edisonstraat van en naar Hoge Vucht. Lijn 5 rijdt van en naar Hoge Vucht via de Doornboslaan. In de toekomst zal lijn 4 via de Christiaan Huygensstraat, Edisonstraat naar de Biesdonkweg blijven rijden. Lijn 5 zal via de Christiaan Huygensstraat, Edisonstraat, Buys Ballotstraat, Baliëndijk, Hooilaan en Doornboslaan naar Hoge Vucht rijden.

4.4.8 Natuur en Milieu

Hoofdwegen

Nieuwe Kadijk:

- Essentiële verkeersader voor de stad (ontsluiting bedrijventerrein Breda Noord, station, binnenstad en diverse woonwijken) (=druk en blijft druk);
- Veel (zwaar) vrachtverkeer. Doorstroming wordt verbeterd;
- Verkeerslawaaï (zonebreedte 350 meter) reduceren door de volgende mogelijke maatregelen:
 - Geluidarm asfalt; is hier reeds aangebracht;
 - Afscherming, bijvoorbeeld door aarden wallen met begroeiing, eventueel in de vorm van parkachtig landschap;
 - Afschermende niet geluidgevoelige bebouwing (kantoor, bedrijf, sporthal etc.);
- Luchtkwaliteit. Aanbevolen afstand tot gevoelige bebouwing (=scholen, woningen, verzorgingshuizen etc.) minimaal 50 meter, analoog aan nieuwe AmvB gevoelige bestemmingen;
- Fysieke barrière, oversteekbaarheid wandelaars en fietsers, en visuele barrière zijn aan te pakken door:
 - Inrichting openbare ruimte. Ruimte zuidelijk en noordelijk van Nieuwe Kadijk aanpassen. (bebouwing / groen);
- Gevoelige bebouwing langs de Nieuwe Kadijk is onder voorwaarden mogelijk. Zie bijvoorbeeld voormalig Brabant Water terrein: minimale afstand 50 meter (tot zijkant weg), geluidluwe gevels (aan zuidzijde, balkons etc.), gesloten noordgevels (houden verkeerslawaaï, luchtverontreiniging tegen, ook goed vanuit energieoogpunt). Denk aan afstand tot LPG-tankstation (minimaal 150 meter);
- Mogelijkheden van groen inzetten ten behoeve van verkeerslawaaï, luchtverontreiniging en energiebesparing (bijvoorbeeld begroeide gevels).



Figuur 39. Kaartbeeld belemmeringszone

Terheijdenseweg

- Drukke weg, minder verkeer gewenst. Vrachtverkeer van brouwerij is al verdwenen. Knip realiseren. Geen extra verkeer van en naar station;
- Verkeerslawaaï (zonebreedte 200 meter) afgeschermd door bestaande woonbebouwing langs de weg. Geluidarm asfalt is al gerealiseerd;
- Luchtkwaliteit (nieuwe OV-bussen voldoen aan schone EEV-norm, vrachtverkeer is al voor een belangrijk deel verdwenen.)

Doornboslaan

- Bestaat uit 2x2 rijstroken, momenteel onderbelast wat verkeersaanbod betreft.;
- Er is geluidarm asfalt aangebracht vanaf de kruising Baliëndijk tot net voor het spoorviaduct;
- Luchtkwaliteit geen probleem gezien weidse opzet. Bij nieuwbouw wel afstand blijven houden.

Liniestraat - Verlengde Stationslaan

De geluidbelasting op bestaande woningen dient in principe beperkt te blijven tot de voorkeurswaarde van 48 dB.

Door de aanleg van de Stationslaan, tussen Linielkwartier en Drie Hoefijzers noord zal de geluidsbelasting op de bestaande woningen in toenemen. De woningen in de Drebbeelstraat, Stevinstraat en Van Musschenbroekstraat hebben hier het meest last van. Deze woningen zijn met de zijgevels naar de Stationslaan gericht, waardoor het geluid de woningen omspoelt. Het is vanuit woonkwaliteit ongewenst om deze vijf stroken woonbebouwing aan de noordzijde van de Liniestraat in de bestaande vorm te handhaven als de nieuwe verlengde Stationslaan er is en de nieuwbouw op het Drie Hoefijzerterrein is gerealiseerd. Een herontwikkeling met een noord-zuid oriëntatie van deze bebouwing biedt kansen in verband met energiehuishouding en geluidwering (zonnepanelen,

zonnepanelen annex geluidbuffers voor verkeer- en spoorweglawaai).

Het doortrekken van de Verlengde Stationslaan tot aan de Doornboslaan beïnvloedt ook de geluidbelasting op de flat langs de Vuchtstraat/Doornboslaan en enkele woningen langs de Vuchtstraat. Een integrale aanpak van de weg en de bestaande bebouwing is daarom aan te bevelen. (Opwaardering uiterlijke verschijningsvorm, betere isolatie/energiehuishouding, verbetering van het binnenklimaat (ventilatie), voldoen aan algemene hedendaagse eisen voor comfort etc.)

Belemmeringszones

Op het hierbij afgedrukte kaartbeeld staan de belemmeringszones met de grootste impact weergegeven. Het betreft een eerste inventarisatie naar straalpaden, aardgas- en andere ondergrondse leidingen met externe veiligheidsrisico's en LPG-zones rondom tankstations.

Luchtkwaliteit

Gezien de huidige stand van zaken zijn er geen problemen te verwachten. Maar dat is afhankelijk van de hoeveelheid verkeer, het aandeel zwaar vrachtverkeer daarin (diesels) en de aard van de omgeving (nauwe straten). Het OV busverkeer voldoet aan de EEV-norm (Enhanced Environmental Vehicle).

Bodemverontreiniging

Volgens de Bredase Bodemkwaliteitskaart 2005 is de gemiddelde bodemkwaliteit als schoon te betitelen. Dat sluit echter niet uit dat er hier en der in Doornbos en Linie bepaalde bodembedreigende activiteiten hebben kunnen plaatsvinden die mogelijk gesaneerd moeten worden. In het bijzonder zijn dat de plekken waar bedrijvigheid is of was gesitueerd.

Spoorlijn

- Nieuwbouw in Via Breda en Drie Hoefijzers (zuid en noord) zorgt voor meer inkapseling van spoorweglawaai. Indien in Doornbos en Linie hoogbouw wordt gerealiseerd die hoger is dan de omliggende hoogbouw, dient rekening te worden gehouden met afschermdende werking van de bebouwing in Via Breda en Drie Hoefijzers;
- Maatgevend voor het objectieve spoorweglawaai, maar vooral voor de beleving van het spoorweglawaai, is het sterk toegenomen aantal passerende goederentreinen. Door de aanwezige bebouwing worden nu alleen de bebouwingsranden belast en de afgeschermdde woningen minder.

Bedrijven

Garagebedrijf Vriens, Biesdonkweg

- Het garagebedrijf heeft haar activiteiten gestaakt. Er kan zich op deze locatie een nieuw bedrijf vestigen. Dat zal geen negatieve invloed op Doornbos en Linie mogen hebben.

Tankstation Texaco, Nieuwe Kadijk 25

- LPG station, onbepaalde doorzet, tank 31 m³.
- Vulpunt ligt op terrein tankstation, LPG-installatie op terrein garage. Er is een plaatsgebonden risicocontour (10-6) van 40 meter vanaf het vulpunt en 25 meter vanaf het reservoir en de LPG afleverzuil. Dit is een grenswaarde. Met andere woorden er mag niet van worden afgeweken.
- Het invloedsgebied is 150 meter (vanaf vulpunt). Binnen dit invloedsgebied moet het groepsrisico worden verantwoord. Op dit moment is er geen Plaatsgebonden Risico (PR) en Groepsrisico (GR) knelpunt.
 - De vrije school ligt buiten deze afstand;
 - De woonwagenstandplaats ligt ruim binnen deze afstand;
 - De school (Orion-college, Biesdonkweg) bevindt zich deels binnen deze afstand.

Cantrijn Houthandel, Terheijdenseweg

- Het bedrijf is beëindigd. Op de locatie kan een nieuw bedrijf worden gevestigd. De maximale milieubelastingcategorie is 1 t/m 2.

De Faam

- Aanpassingen gaande in kader van handhaving milieuvergunning. Maximale afstand 100 meter vanwege geurhinder.

Tankstation BP, Kapittelweg 25

- LPG station, < 1.000 m3 doorzet;
- Het invloedsgebied is 150 meter (vanaf vulpunt) Binnen dit invloedsgebied moet het groepsrisico worden verantwoord. Op dit moment is er geen PR (=15 meter) of GR knelpunt.

Energie

Op baOp basis van de gemeentelijke Klimaatnota, de Nota Kwaliteit Wonen, prestatieafspraken met woningbouwcorporaties en landelijke afspraken met NEPRON (ontwikkelaars) gelden de volgende doelstellingen:

Voor nieuwbouw dient te worden voldaan aan een EPL van 7,2 en aan een EPC van 0,6 bij realisatie per 2011. Voor bestaande bouw geldt voor corporaties als eis dat voldaan wordt aan label B. Voor particuliere opdrachtgevers bestaan diverse stimuleringsmaatregelen van meerdere overheden waar gebruik van kan worden gemaakt.

Uit studie blijkt dat een collectief energiesysteem voor Doornbos en Linie meerwaarde kan bieden. Dit kan een WarmteKoudeOpslag-systeem (WKO) zijn, maar ook het gebruik maken van de retourleiding van de stadsverwarming of van het warmtenet van een biomassa centrale. Beide laatste opties zijn nieuw en dienen nog in beeld gebracht te worden. Dergelijke energiestudies zouden bij voorkeur in combinatie met studies voor de Hoge Vucht en dan vooral voor Geeren-zuid moeten plaatsvinden. Bij dit alles kunnen de volgende ruimtelijke consequenties worden genoemd:

- Bij de straatprofielen dient voldoende rekening gehouden te worden met het warmtenet;
- Er dient ruimte gereserveerd te worden voor bouwwerken ten behoeve van energieverdeling en -opwerking (10 x15 m²);
- Zuidoriëntatie van woningen en of andere bouwwerken is vanuit energieoogpunt gewenst.

Externe veiligheid

Externe veiligheid slaat op de risico's van gevaarlijke stoffen bij bedrijven en bij alle vormen van transport. Voor Doornbos en Linie zijn in dit kader alleen het spoor en een aardgasleiding langs de zuidzijde van belang. Ruimtelijke ontwikkelingen moeten voldoen aan toelaatbaar geachte risico's zoals vermeld in landelijke richtlijnen en regelgeving. Deze risico's worden uitgedrukt in het Plaatsgebonden Risico (PR) en het Groepsrisico (GR).

Het Plaatsgebonden Risico is de kans dat iemand op een bepaalde plaats overlijdt door een ongeval met gevaarlijke stoffen. Het beleid is er op gericht om geen personen in kwetsbare objecten (zoals woningen, scholen, ziekenhuizen en grote kantoren) en zo min mogelijk personen in beperkt kwetsbare objecten (zoals sportcomplexen en kleine kantoren) bloot te stellen aan een Plaatsgebonden Risico dat hoger is dan 1 op 1.000.000 (10⁻⁶) per jaar. Daarnaast dient aangetoond te worden dat er afdoende maatregelen worden genomen om de risico's en de gevolgen van een eventueel ongeval te beperken.

Het Groepsrisico (GR) is een maat voor de kans dat een bepaald aantal mensen overlijdt als direct gevolg van een ongeval met gevaarlijke stoffen. Het Groepsrisico is hoger naarmate onder andere het aantal personen dat in de omgeving van de gevaarlijke stoffen (bedrijf of transportroute) verblijft groter is en de mate van bescherming die deze hebben lager is.

Een maatschappelijk aanvaardbare grens voor het Groepsrisico is vastgelegd in de zogenaamde Oriëntatiewaarde. Langs transportverbindingen zijn de oriëntatiewaarden 10⁻⁴ per jaar voor 10 slachtoffers, 10⁻⁶ per jaar voor 100 slachtoffers, 10⁻⁸ per jaar voor 1.000 slachtoffers etc.

Brandstofverkooppunt

Het tankstation aan de Nieuwe Kadijk 25 en de Kapittelweg 4 levert onder andere LPG. De plaatsgebonden risicocontour 10⁻⁶ bedraagt 40 meter vanaf het vulpunt, 25 meter vanaf tank en 15 meter vanaf de LPG afleverzuil (grenswaarde). Binnen 150 meter (invloedsgebied) moet het groepsrisico worden verantwoord. Het tankstation aan de Doornboslaan levert geen LPG, de invloedsfeer is dan ook zeer beperkt.

Transport per spoor

Binnen 200 meter van een spoorlijn, waarover gevaarlijke stoffen worden getransporteerd, moet een risicoanalyse worden uitgevoerd voor het in beeld brengen van het Plaatsgebonden Risico (PR) en het Groepsrisico (GR). Het zuidelijke deel van Doornbos en Linie ligt binnen 200 meter van zo'n spoorlijn, de zogenaamde Brabantroute.

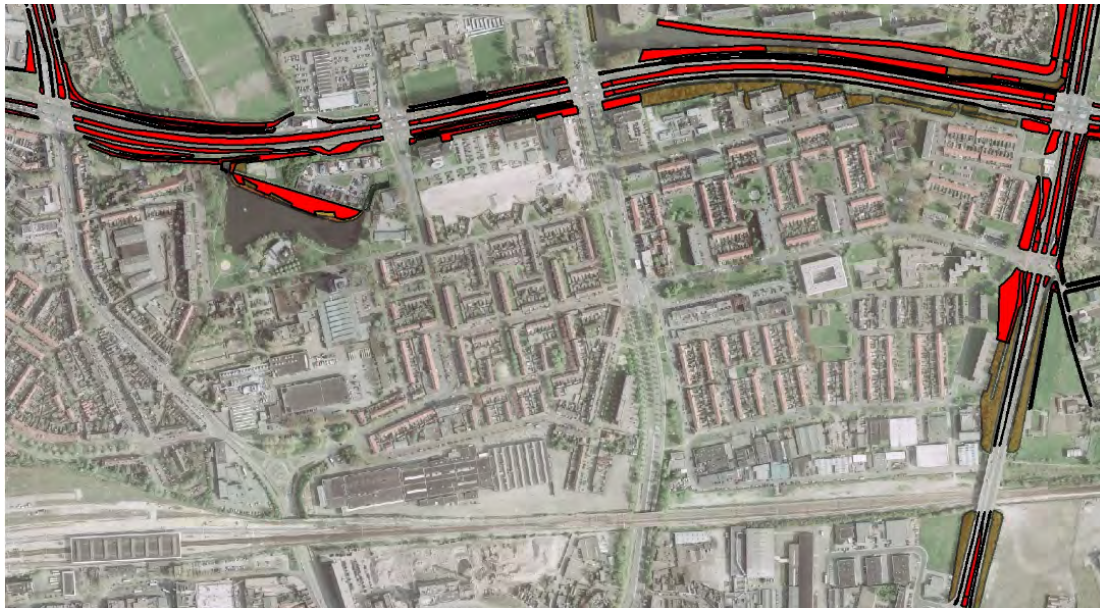
In verband met de planvorming voor het spoorzoneproject "Via Breda" is in 2004 onderzoek

uitgevoerd, waarbij de bestaande situatie van Doornbos en Linie is meegenomen (Risicoanalyse “NSP Breda, invoering maatregelen Ketenstudies”, kenmerk 2004RMV/447/36075/bak, december 2004). Hieruit blijkt dat het Plaatsgebonden Risico voor Doornbos en Linie niet wordt overschreden en dat het Groepsrisico een lichte overschrijding van de oriëntatiewaarde laat zien. Deze wordt echter veroorzaakt door de plannen van “Via Breda” en heeft voor Doornbos en Linie hoogstwaarschijnlijk geen consequenties. Bij de verdere uitwerking van de plannen in Doornbos en Linie zal dit verder bekeken moeten worden.

Aardgastransportleiding

Aan de zuidrand van Doornbos en Linie ligt een hogedruk aardgasleiding. Binnen een straal van 14 meter van het hart van de leiding mogen geen kwetsbare bestemmingen (zoals woningen, scholen, grote kantoren) worden gerealiseerd en zo min mogelijk beperkt kwetsbare objecten (zoals sportcomplexen en kleine kantoren).

Daarnaast gelden allerlei beperkingen binnen 4 meter aan weerszijden van deze aardgasleiding (het zogenoemde zakelijk recht) en dienen alle handelingen achterwege te blijven die een veilig en bedrijfszeker aardgastransport in gevaar kunnen brengen. Denk daarbij aan diepwortelende bomen of het wijzigen van het maaiveldniveau door ontgraving of ophoging.



Figuur 40. Kaartbeeld gemeentelijke ecologische hoofdstructuur

Waterhuishouding

Het beleid is erop gericht om het watersysteem in 2015 op orde te krijgen en te houden. Dit betekent dat er geen sprake is van wateroverlast en dat de chemische en ecologische waterkwaliteit voldoet aan de normen. Dit betekent dat de huidige kwaliteit van het watersysteem niet mag verslechteren en waar nodig verbeteringen moeten worden aangebracht.

Doornbos is relatief laag gelegen. Door de lagere ligging komt in de Doornbos kwel voor. Linie ligt in een intermediair gebied, wat betekent dat afwisselend kwel of infiltratie plaats vindt.

Doornbos en Linie vormen, samen met de Hoge Vucht en Posthoorn, één bemalingsgebied met twee peilvakken. Op dit moment wordt het peilenplan en de grenzen van het peilenplan herzien.

In Doornbos en Linie is vrijwel geen oppervlaktewater aanwezig. Het enige oppervlaktewater binnen het plangebied is de Linievijver. Dit is een losliggende vijver die gevoed wordt door grondwater en hemelwater van het Faamterrein. De Linievijver is niet verbonden met een andere waterpartij. In de Linievijver komen blauwalgen voor. Momenteel loopt er een proef met driehoeksmosselen ter bestrijding van de blauwalgen. De Linievijver is in beheer bij de gemeente Breda.

In Doornbos en Linie ligt een gemengd rioolstelsel. Dat wil zeggen dat het hemelwater samen met het afvalwater wordt afgevoerd naar de waterzuivering. Om wateroverlast te voorkomen is de riolering voorzien van een overstort bij de Mark (buiten het plangebied). Bij deze overstort stroomt het (vervuild) rioolwater over naar het oppervlaktewater op momenten dat het rioolstelsel het water niet kan verwerken ten gevolge van hevige regenval. Er is op dit moment geen sprake van wateroverlast in Doornbos en Linie.

Ecologie

In BreIn Breda is een Gemeentelijke Ecologische Groenstructuur vastgesteld. Deze groenstructuur bestaat uit een aantal grotere natuurgebieden die zo goed mogelijk met elkaar worden verbonden. In het plangebied liggen vrijwel geen groenelementen die onderdeel uitmaken van deze groenstructuur. Alleen de groene zones langs de Noordelijke rondweg en de Kapittelweg, aangevuld met het noordelijke deel van het Liniepark en wat bosschages langs de Kapittelweg maken onderdeel uit van de Ecologische Groenstructuur (Zie figuur). Deze groenstructuur dient gehandhaafd te worden en waar te mogelijk worden versterkt. Indien de groenstructuur wordt aangetast door nieuwe ontwikkelingen zal deze worden gecompenseerd. Uitgangspunt hierbij is dat er een aaneengesloten groenstructuur blijft bestaan.

4.4.8 Natuur en Milieu

Hoofdwegen

Nieuwe Kadijk:

- Essentiële verkeersader voor de stad (ontsluiting bedrijventerrein Breda Noord, station, binnenstad en diverse woonwijken) (=druk en blijft druk);
- Veel (zwaar) vrachtverkeer. Doorstroming wordt verbeterd;
- Verkeerslawaai (zonebreedte 350 meter) reduceren door de volgende mogelijke maatregelen:
 - o Geluidarm asfalt; is hier reeds aangebracht;
 - o Afscherming, bijvoorbeeld door aarden wallen met begroeiing, eventueel in de vorm van parkachtig landschap;
 - o Afschermende niet geluidgevoelige bebouwing (kantoor, bedrijf, sporthal etc.);
- Luchtkwaliteit. Aanbevolen afstand tot gevoelige bebouwing (=scholen, woningen, verzorgingshuizen etc.) minimaal 50 meter, analoog aan nieuwe AmvB gevoelige bestemmingen;
- Fysieke barrière, oversteekbaarheid wandelaars en fietsers, en visuele barrière zijn aan te pakken door:
Inrichting openbare ruimte. Ruimte zuidelijk en noordelijk van Nieuwe Kadijk aanpassen. (bebouwing / groen);
- Gevoelige bebouwing langs de Nieuwe Kadijk is onder voorwaarden mogelijk. Zie bijvoorbeeld voormalig Brabant Water terrein: minimale afstand 50 meter (tot zijkant weg), geluidluwe gevels (aan zuidzijde, balkons etc.), gesloten noordgevels (houden verkeerslawaai, luchtverontreiniging tegen, ook goed vanuit energieoogpunt). Denk aan afstand tot LPG-tankstation (minimaal 150 meter);
- Mogelijkheden van groen inzetten ten behoeve van verkeerslawaai, luchtverontreiniging en energiebesparing (bijvoorbeeld begroeide gevels).



Figuur 38. Kaartbeeld belemmeringszone

Terheijdenseweg

- Drukke weg, minder verkeer gewenst. Vrachtverkeer van brouwerij is al verdwenen. Knip realiseren. Geen extra verkeer van en naar station;
- Verkeerslawaaï (zonebreedte 200 meter) afgeschermd door bestaande woonbebouwing langs de weg. Geluidarm asfalt is al gerealiseerd;
- Luchtkwaliteit (nieuwe OV-bussen voldoen aan schone EEV-norm, vrachtverkeer is al voor een belangrijk deel verdwenen.)

Doornboslaan

- Bestaat uit 2x2 rijstroken, momenteel onderbelast wat verkeersaanbod betreft.;
- Er is geluidarm asfalt aangebracht vanaf de kruising Baliëndijk tot net voor het spoorviaduct ;
- Luchtkwaliteit geen probleem gezien weidse opzet. Bij nieuwbouw wel afstand blijven houden.

Liniestraat - Verlengde Stationslaan

De geluidbelasting op bestaande woningen dient in principe beperkt te blijven tot de voorkeurswaarde van 48 dB.

Door de aanleg van de Stationslaan, tussen Liniekwartier en Drie Hoefijzers noord zal de geluidsbelasting op de bestaande woningen in toenemen. De woningen in de Drebbelstraat, Stevinstraat en Van Musschenbroekstraat hebben hier het meest last van. Deze woningen zijn met de zijgevels naar de Stationslaan gericht, waardoor het geluid de woningen omspoelt. Het is vanuit woonkwaliteit ongewenst om deze vijf stroken woonbebouwing aan de noordzijde van de Liniestraat in de bestaande vorm te handhaven als de nieuwe verlengde Stationslaan er is en de nieuwbouw op het Drie Hoefijzerterrein is gerealiseerd. Een herontwikkeling met een noord-zuid oriëntatie van deze bebouwing biedt kansen in verband met energiehuishouding en geluidwering (zonnepanelen, zonneserres annex geluidbuffers voor verkeer- en spoorweglawaaï).

Het doortrekken van de Verlengde Stationslaan tot aan de Doornboslaan beïnvloedt ook de geluidbelasting op de flat langs de Vuchtstraat/Doornboslaan en enkele woningen langs de

Vuchtstraat. Een integrale aanpak van de weg en de bestaande bebouwing is daarom aan te bevelen. (Opwaardering uiterlijke verschijningsvorm, betere isolatie/energiehuishouding, verbetering van het binnenklimaat (ventilatie), voldoen aan algemene hedendaagse eisen voor comfort etc.)

Belemmeringszones

Op het hierbij afgedrukte kaartbeeld staan de belemmeringszones met de grootste impact weergegeven. Het betreft een eerste inventarisatie naar straalpaden, aardgas- en andere ondergrondse leidingen met externe veiligheidsrisico's en LPG-zones rondom tankstations.

Luchtkwaliteit

Gezien de huidige stand van zaken zijn er geen problemen te verwachten. Maar dat is afhankelijk van de hoeveelheid verkeer, het aandeel zwaar vrachtverkeer daarin (diesels) en de aard van de omgeving (nauwe straten). Het OV busverkeer voldoet aan de EEV-norm (Enhanced Environmental Vehicle).

Bodemverontreiniging

Volgens de Bredase Bodemkwaliteitskaart 2005 is de gemiddelde bodemkwaliteit als schoon te betitelen. Dat sluit echter niet uit dat er her en der in Doornbos en Linie bepaalde bodembedreigende activiteiten hebben kunnen plaatsvinden die mogelijk gesaneerd moeten worden. In het bijzonder zijn dat de plekken waar bedrijvigheid is of was gesitueerd.

Spoorlijn

- Nieuwbouw in Via Breda en Drie Hoefijzers (zuid en noord) zorgt voor meer inkapseling van spoorweglawaai. Indien in Doornbos en Linie hoogbouw wordt gerealiseerd die hoger is dan de omliggende hoogbouw, dient rekening te worden gehouden met afscherpende werking van de bebouwing in Via Breda en Drie Hoefijzers;
- Maatgevend voor het objectieve spoorweglawaai, maar vooral voor de beleving van het spoorweglawaai, is het sterk toegenomen aantal passerende goederentreinen. Door de aanwezige bebouwing worden nu alleen de bebouwingsranden belast en de afgeschermdde woningen minder.

Bedrijven

Garagebedrijf Vriens, Biesdonkweg

- Het garagebedrijf heeft haar activiteiten gestaakt. Er kan zich op deze locatie een nieuw bedrijf vestigen. Dat zal geen negatieve invloed op Doornbos en Linie mogen hebben.

Tankstation Texaco, Nieuwe Kadijk 25

- LPG station, onbepaalde doorzet, tank 31 m³.
- Vulpunt ligt op terrein tankstation, LPG-installatie op terrein garage. Er is een plaatsgebonden risicocontour (10-6) van 40 meter vanaf het vulpunt en 25 meter vanaf het reservoir en de LPG afleverzuil. Dit is een grenswaarde. Met andere woorden er mag niet van worden afgeweken.
- Het invloedsgebied is 150 meter (vanaf vulpunt). Binnen dit invloedsgebied moet het groepsrisico worden verantwoord. Op dit moment is er geen Plaatsgebonden Risico (PR) en Groepsrisico (GR) knelpunt.

De vrije school ligt buiten deze afstand;

De woonwagenstandplaats ligt ruim binnen deze afstand;

De school (Orion-college, Biesdonkweg) bevindt zich deels binnen deze afstand.

Cantrijn Houthandel, Terheijdenseweg

- Het bedrijf is beëindigd. Op de locatie kan een nieuw bedrijf worden gevestigd. De maximale milieubelastingcategorie is 1 t/m 2.

De Faam

- Aanpassingen gaande in kader van handhaving milieuvergunning. Maximale afstand 100 meter vanwege geurhinder.

Tankstation BP, Kapittelweg 25

- LPG station, < 1.000 m³ doorzet;

- Het invloedsgebied is 150 meter (vanaf vulpunt) Binnen dit invloedsgebied moet het groepsrisico worden verantwoord. Op dit moment is er geen PR (=15 meter) of GR knelpunt.

Energie

Op basis van de gemeentelijke Klimaatnota, de Nota Kwaliteit Wonen, prestatieafspraken met woningbouwcorporaties en landelijke afspraken met NEPRON (ontwikkelaars) gelden de volgende doelstellingen:

Voor nieuwbouw dient te worden voldaan aan een EPL van 7,2 en aan een EPC van 0,6 bij realisatie per 2011. Voor bestaande bouw geldt voor corporaties als eis dat voldaan wordt aan label B. Voor particuliere opdrachtgevers bestaan diverse stimuleringsmaatregelen van meerdere overheden waar gebruik van kan worden gemaakt.

Uit studie blijkt dat een collectief energiesysteem voor Doornbos en Linie meerwaarde kan bieden. Dit kan een WarmteKoudeOpslag-systeem (WKO) zijn, maar ook het gebruik maken van de retourleiding van de stadsverwarming of van het warmtenet van een biomassacentrale. Beide laatste opties zijn nieuw en dienen nog in beeld gebracht te worden. Dergelijke energiestudies zouden bij voorkeur in combinatie met studies voor de Hoge Vucht en dan vooral voor Geeren-zuid moeten plaatsvinden.

- Bij dit alles kunnen de volgende ruimtelijke consequenties worden genoemd:
- Bij de straatprofielen dient voldoende rekening gehouden te worden met het warmtenet;
- Er dient ruimte gereserveerd te worden voor bouwwerken ten behoeve van energieverdeling en -opwerking (10 x15 m²);
- Zuidoriëntatie van woningen en of andere bouwwerken is vanuit energieoogpunt gewenst.

Externe veiligheid

Externe veiligheid slaat op de risico's van gevaarlijke stoffen bij bedrijven en bij alle vormen van transport. Voor Doornbos en Linie zijn in dit kader alleen het spoor en een aardgasleiding langs de zuidzijde van belang. Ruimtelijke ontwikkelingen moeten voldoen aan toelaatbaar geachte risico's zoals vermeld in landelijke richtlijnen en regelgeving. Deze risico's worden uitgedrukt in het Plaatsgebonden Risico (PR) en het Groepsrisico (GR).

Het Plaatsgebonden Risico is de kans dat iemand op een bepaalde plaats overlijdt door een ongeval met gevaarlijke stoffen. Het beleid is er op gericht om geen personen in kwetsbare objecten (zoals woningen, scholen, ziekenhuizen en grote kantoren) en zo min mogelijk personen in beperkt kwetsbare objecten (zoals sportcomplexen en kleine kantoren) bloot te stellen aan een Plaatsgebonden Risico dat hoger is dan 1 op 1.000.000 (10⁻⁶) per jaar. Daarnaast dient aangetoond te worden dat er afdoende maatregelen worden genomen om de risico's en de gevolgen van een eventueel ongeval te beperken.

Het Groepsrisico (GR) is een maat voor de kans dat een bepaald aantal mensen overlijdt als direct gevolg van een ongeval met gevaarlijke stoffen. Het Groepsrisico is hoger naarmate onder andere het aantal personen dat in de omgeving van de gevaarlijke stoffen (bedrijf of transportroute) verblijft groter is en de mate van bescherming die deze hebben lager is.

Een maatschappelijk aanvaardbare grens voor het Groepsrisico is vastgelegd in de zogenaamde Oriëntatiewaarde. Langs transportverbindingen zijn de oriëntatiewaarden 10⁻⁴ per jaar voor 10 slachtoffers, 10⁻⁶ per jaar voor 100 slachtoffers, 10⁻⁸ per jaar voor 1.000 slachtoffers etc.

Brandstofverkooppunt

Het tankstation aan de Nieuwe Kadijk 25 en de Kapittelweg 4 levert onder andere LPG. De plaatsgebonden risicocontour 10⁻⁶ bedraagt 40 meter vanaf het vulpunt, 25 meter vanaf tank en 15 meter vanaf de LPG afleverzuil (grenswaarde). Binnen 150 meter (invloedsgebied) moet het groepsrisico worden verantwoord. Het tankstation aan de Doornboslaan levert geen LPG, de invloedsfeer is dan ook zeer beperkt.

Transport per spoor

Binnen 200 meter van een spoorlijn, waarover gevaarlijke stoffen worden getransporteerd, moet een risicoanalyse worden uitgevoerd voor het in beeld brengen van het Plaatsgebonden Risico (PR) en het Groepsrisico (GR). Het zuidelijke deel van Doornbos en Linie ligt binnen 200 meter van zo'n spoorlijn, de zogenoemde Brabantroute.

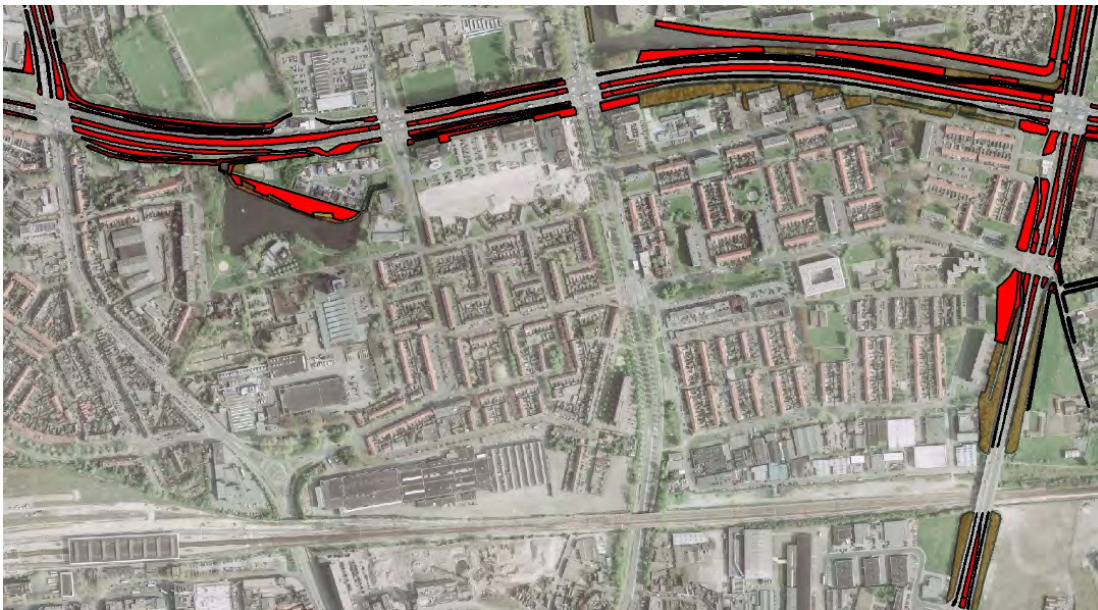
In verband met de planvorming voor het spoorzoneproject "Via Breda" is in 2004 onderzoek uitgevoerd, waarbij de bestaande situatie van Doornbos en Linie is meegenomen (Risicoanalyse "NSP Breda, invoering maatregelen Ketenstudies", kenmerk 2004RMV/447/36075/bak, december 2004).

Hieruit blijkt dat het Plaatsgebonden Risico voor Doornbos en Linie niet wordt overschreden en dat het Groepsrisico een lichte overschrijding van de oriëntatiewaarde laat zien. Deze wordt echter veroorzaakt door de plannen van "Via Breda" en heeft voor Doornbos en Linie hoogstwaarschijnlijk geen consequenties. Bij de verdere uitwerking van de plannen in Doornbos en Linie zal dit verder bekeken moeten worden.

Aardgastransportleiding

Aan de zuidrand van Doornbos en Linie ligt een hogedruk aardgasleiding. Binnen een straal van 14 meter van het hart van de leiding mogen geen kwetsbare bestemmingen (zoals woningen, scholen, grote kantoren) worden gerealiseerd en zo min mogelijk beperkt kwetsbare objecten (zoals sportcomplexen en kleine kantoren).

Daarnaast gelden allerlei beperkingen binnen 4 meter aan weerszijden van deze aardgasleiding (het zogenoemde zakelijk recht) en dienen alle handelingen achterwege te blijven die een veilig en bedrijfszeker aardgastransport in gevaar kunnen brengen. Denk daarbij aan diepwortelende bomen of het wijzigen van het maaiveldniveau door ontgronding of ophoging.



Figuur 39. Kaartbeeld gemeentelijke ecologische hoofdstructuur

Waterhuishouding

Het beleid is erop gericht om het watersysteem in 2015 op orde te krijgen en te houden. Dit betekent dat er geen sprake is van wateroverlast en dat de chemische en ecologische waterkwaliteit voldoet aan de normen. Dit betekent dat de huidige kwaliteit van het watersysteem niet mag verslechteren en waar nodig verbeteringen moeten worden aangebracht.

Doornbos is relatief laag gelegen. Door de lagere ligging komt in de Doornbos kwel voor. Linie ligt in een intermediair gebied, wat betekent dat afwisselend kwel of infiltratie plaats vindt.

Doornbos en Linie vormen, samen met de Hoge Vucht en Posthoorn, één bemalingsgebied met twee peilvakken. Op dit moment wordt het peilenplan en de grenzen van het peilenplan herzien.

In Doornbos en Linie is vrijwel geen oppervlaktewater aanwezig. Het enige oppervlaktewater binnen het plangebied is de Linievijver. Dit is een losliggende vijver die gevoed wordt door grondwater en hemelwater van het Faamterrein. De Linievijver is niet verbonden met een andere waterpartij. In de Linievijver komen blauwalgen voor. Momenteel loopt er een proef met driehoeksmosselen ter bestrijding van de blauwalgen. De Linievijver is in beheer bij de gemeente Breda.

In Doornbos en Linie ligt een gemengd rioolstelsel. Dat wil zeggen dat het hemelwater samen met het afvalwater wordt afgevoerd naar de waterzuivering. Om wateroverlast te voorkomen is de riolering voorzien van een overstort bij de Mark (buiten het plangebied). Bij deze overstort stroomt het (vervuild) rioolwater over naar het oppervlaktewater op momenten dat het rioolstelsel het water niet kan

verwerken ten gevolge van hevige regenval. Er is op dit moment geen sprake van wateroverlast in Doornbos en Linie.

Ecologie

In Breda is een Gemeentelijke Ecologische Groenstructuur vastgesteld. Deze groenstructuur bestaat uit een aantal grotere natuurgebieden die zo goed mogelijk met elkaar worden verbonden. In het plangebied liggen vrijwel geen groenelementen die onderdeel uitmaken van deze groenstructuur. Alleen de groene zones langs de Noordelijke rondweg en de Kapittelweg, aangevuld met het noordelijke deel van het Liniepark en wat bosschages langs de Kapittelweg maken onderdeel uit van de Ecologische Groenstructuur (Zie figuur). Deze groenstructuur dient gehandhaafd te worden en waar te mogelijk worden versterkt. Indien de groenstructuur wordt aangetast door nieuwe ontwikkelingen zal deze worden gecompenseerd. Uitgangspunt hierbij is dat er een aaneengesloten groenstructuur blijft bestaan.

4.5 Cultuurhistorische verkenning

Gezien het toenemende besef dat ook de naoorlogse bouw cultuurhistorische of mogelijk monumentale waarde kan bevatten, is er voor de structuurvisie een cultuurhistorische verkenning (Steenhuis stedenbouw/landschap en Urban Fabric, maart 2008) uitgevoerd. Hieronder is de samenvatting uit deze verkenning opgenomen.

Breda bouwt eigenzinnig

Ten noorden van het spoor en het station liggen van west naar oost drie wijken/buurtten die de opeenvolging van de twintigste-eeuwse stedenbouwkundige concepten fantastisch illustreren. Het zijn de Belcrum, Linie en Doornbos. De Belcrum is de bakstenen wereld uit de jaren dertig, met langs de oude route van de Speelhuislaan intieme buurtjes met straten vol hoekverdraaiingen en buurtpleintjes en gebouwen die als poorten een straat afsluiten. Linie is een vroege jaren vijftig buurt, met daarin fabrieksvestigingen van eerder datum en een park dat min of meer toevallig op deze plek terecht is gekomen. De stedenbouwkundige compositie van het woongebied rond het Edisonplein toont ons hoezeer de ontwerpers ervan waren opgeleid in de jaren dertig, en een gelukkig huwelijk sloten met de architecten die de naoorlogse woningbouwopgave gestalte moesten geven. Doornbos tenslotte is gerealiseerd in de jaren zestig, toen de koop-eeengezinswoning de dominante module werd om een buurt mee te bouwen. Hier zien we de idealen van de moderne stedenbouw en architectuur terug in het ontwerp van de ruime hoofdstructuur en brede uitwaaiende groene ruimtes: 'het groen', aldus het credo van toen, 'omspoelt de woningen.' Alle drie de wijken/buurtten hebben hun eigen verdiensten en tekortkomingen, en alle drie hebben een andere elasticiteit en spankracht om te kunnen reageren op ruimtelijke veranderingen. In dit verhaal typeren we de buurtten Doornbos en Linie vanuit de naoorlogse context van de stad Breda.

Naorlogs Breda onder burgemeester Prinsen

Breda had van 1947 tot 1952 een zeer ambitieuze burgemeester: Claudius Prinsen. Met de voortvarendheid en stijl die zijn Romeinse voornaam eer aandeed, wilde hij Breda op de kaart zetten als aantrekkelijke woon- en werkstad voor alle bevolkingsgroepen. Hij was zich zeer bewust van het belang van een goede stedenbouwkundige structuur van de stad. De verkeersstructuur moest op orde zijn en de stad gezicht geven (de parkway-uitvalsweg Claudius Prinsenlaan is onder zijn bewind ontworpen), de parken, bossen en natuurgebieden moesten gemakkelijk bereikbaar zijn en de mensen moesten wonen en werken in gezonde en harmonieuze omstandigheden. Prinsen had een innig contact met de stedenbouwkundig adviseur die sinds 1938 voor Breda werkzaam was: ir. Pieter Verhagen, compagnon van het Rotterdamse bureau Granpré Molière, Verhagen en Kok. Verhagen had, vooruitlopend op de door Breda zo gewenste annexatie, in 1938 een zogenaamd 'geraamteplan' ontworpen, en dit plan in 1947, nadat de annexatie in 1942 was gerealiseerd, uitgewerkt tot een plan in hoofdzaken. Dit plan in hoofdzaken bevatte het ruimtelijk kader voor de naoorlogse groei van Breda en bleef decennialang voor de dienst Openbare Werken als leidraad in gebruik. Toen Verhagen in 1950 stierf, nam zijn opvolger in het bureau, ir. J.A. Kuiper, het adviseurschap over. Na de bevrijding lag de nadruk in Breda op woningbouw aan de zuidkant van de stad, waar een aantrekkelijke natuurlijke setting met bossen en beekdalen de woongebieden elan zou geven. Er verzeen experimentele woonwijken als de Boeimeer (nog ontworpen door Verhagen, een stempelverkaveling met separate wijkontsluiting, van eerder ontwerpdatum dan het Rotterdamse schoolvoorbeeld Pendrecht) en Heuvel (een bizarre samenkomst van twee stedenbouwkundige concepten), terwijl ten oosten van de stad de wijk Brabantpark (een transformatie en uitbreiding rondom een dertig jaren

parkstrook) gestalte kreeg. Breda kwam op de kaart als woonstad met kwaliteit, goed verbonden aan de hoofdverkeerswegen door de Benelux en gelegen te midden van mooie recreatiegebieden.



Figuur 41. Situatie Doornbos en Linie in 1850 op de huidige plattegrond en contemporaine kaart



Figuur 42. Situatie Doornbos en Linie in 1927 op de huidige plattegrond en contemporaine kaart



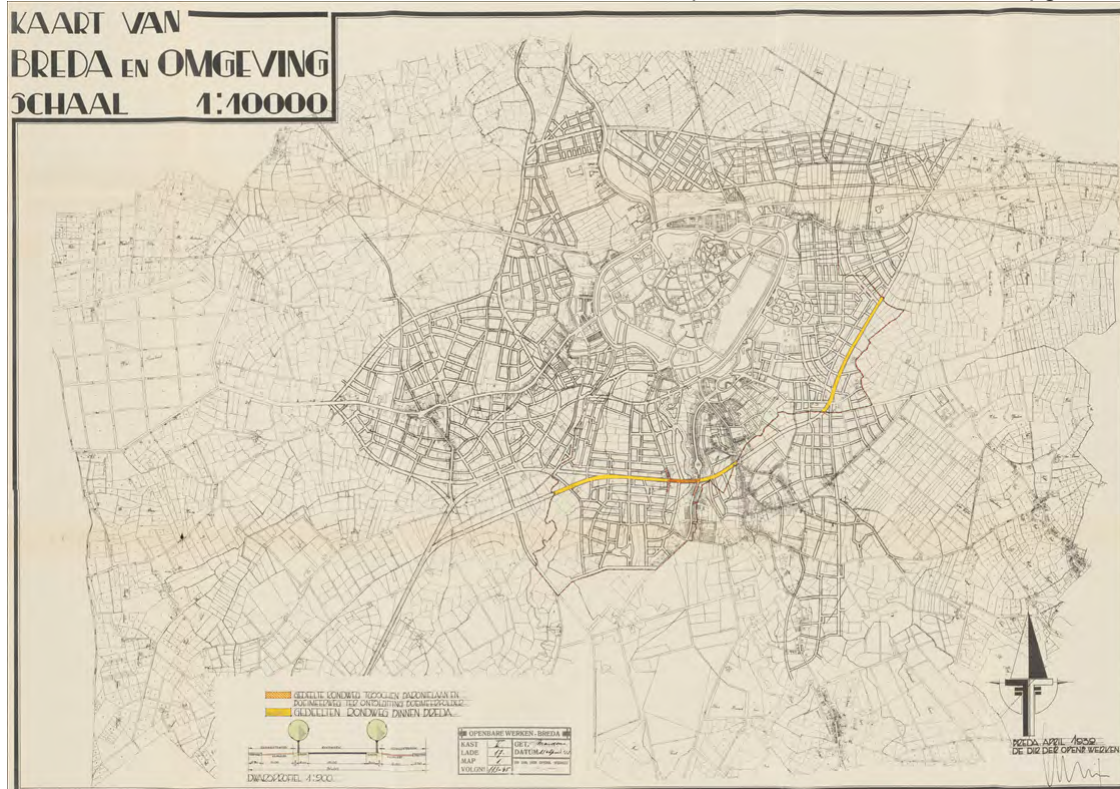
Figuur 43. Situatie Doornbos en Linie in 1969 op de huidige plattegrond en contemporaine kaart

Op Verhagens advies was er ten noordoosten van de spoorlijn maar zeer beperkt woningbouw gedacht. In dit gebied lag de wijk Belcrum als afgerond geheel tegen de Terheidenseweg aan, terwijl aan de overkant van deze weg de laat negentiende-eeuwse industrieterreinen van De Faam en Lachapelle lagen. De Liniestraat volgde in zijn beloop de vroegere contour van de verdedigingswerken. Nog meer naar het oosten hadden tuinders hun gronden en stonden enkele verweesde woningen langs de door de spoorlijn doorsneden Vuchtstraat. Ook lag hier de boerderij Doornbos. Verhagen motiveerde zijn negatieve advies over verdere uitbreiding ten noorden van de spoorlijn in 1949: 'De ligging ten noorden van de spoorbaan doet bij mij de vraag opkomen of het wel verantwoord is, vóór over de ophoging van de spoorbaan is beslist, hier op grote schaal stadsuitleg te voeren. Het is deels van de allerbeste tuingrond, en zover niet, zal het opgehoogd moeten worden. De stadsvorm wordt door deze aanleg zeker niet evenwichtiger.'

Linie rond het Edisonplein: een autonome enclave te midden van ruimtelijke schotsen

Hoewel Verhagen verdere uitbreiding in Linie dus afraadde, waren er al vóór zijn komst als adviseur, namelijk begin jaren dertig, plannen voor een woonbuurt in Linie gemaakt. In het onderdeel IJkpunten van dit rapport is te zien hoe verschillende verkavelingontwerpen elkaar opvolgden, tot in 1952 het op dat moment vigerende (maar nagenoeg onuitgevoerde) partiële uitbreidingsplan uit 1941 werd vervangen door het definitieve en gerealiseerde uitbreidingsplan Liniestraat. Toen bleek dat de praktijk weerbarstiger was dan Verhagens advies, zeker nadat stadssociograaf Paul O.M. Brackel in 1950 het rapport 'Het bouwplan en zijn differentiatie' uitbracht. Hierin werd tot 1963 het aantal te bouwen woningen en de verdeling over verschillende bebouwingstypen vastgelegd. Het bouwtempo moest tot

1968 op 662 woningen gemiddeld per jaar liggen, om de 'noodzakelijke woningvoorraad op grond van de evenredige verdeling der huishoudingen te verkrijgen.' Dat betekende flink doorbouwen op plekken die vacant waren. Bestaande elementen die in het nieuwe plan Linie moesten worden opgenomen



Figuur 44. Plan voor Breda, 1929, Ir. W.F.C Schaap

waren behalve de parketfabriek Lachapelle, De Faam en de spoorzone, een half blok woningen op de hoek van de Vuchtstraat en Liniestraat. Het was dus voor de Dienst Openbare Werken zaak om een woongebied met een eigen sfeer en intimiteit te midden van veelvormige schotsen te ontwerpen. Dat is al direct voelbaar aan de hoofdtoegangsweg die de bewoner als in een trechter de buurt invoert, waarna drie buurtwegen leiden naar het aan de hoofdweg gelegen buurtwinkelcentrum rond het Edisonplein. Daarnaast waren ook de opvattingen over samenlevingsopbouw en differentiatie na de oorlog veranderd. Voor de stedenbouwkundige opzet van Linie betekende dat een omslag van een laagbouwmilieu langs rechte straten rond een groene parkstrook (het jaren dertig ontwerp) naar een verkaveling in buurtjes met een menging van etage- en laagbouw: zogenaamde stempels, een repeterende samenstelling van blokken eengezinswoningen, etagewoningen en bejaardenwoningen om een groene ruimte. De dienst Openbare Werken schreef in de toelichting op het uitbreidingsplan Liniestraat in 1952: 'Daar de stedenbouwkundige inzichten na 1940 grote veranderingen hebben ondergaan is herziening van deze plannen noodzakelijk.' Als buffer tussen de woningen en de industrie- en spoorzones werden volkstuinten opgenomen. In het naburige uitbreidingsplan, Kadijk (het separate uitbreidingsplan dat gold voor het noordelijk gedeelte van Linie), was voldoende wijkoverschrijdend groen opgenomen: enkele sportvelden en een park met waterpartij. Voor bijzondere bebouwing was in het plan geen ruimte vrij gelaten, omdat scholen en kerken in het eerder genoemde plan Kadijk en in de naburige wijk Belcrum voldoende aanwezig waren. Dan was er nog de noordelijke rondweg. Voor en tijdens de oorlog was het traject van deze weg al diverse malen verschoven. In het plan in hoofdzaak dat Verhagen in 1947 had opgesteld, werd de Crogtijk weer verbonden met de Baliëndijk. In het partieel uitbreidingsplan Kadijk 1954 werd dit traject overgenomen. Ten zuiden van de ringweg ontstond zo een driehoekige ruimte, met daarin een gelijkvormige waterpartij. Aan de noordkant van de ringweg zouden sportvelden komen. Maar twee jaar hierna, in 1956, wijzigde de ligging van de weg voor de laatste keer. De Crogtijk werd doorgetrokken naar een noordelijker gelegen punt. Dit betekende dat het driehoekige park een rechthoekig terrein werd, met daarin de reeds gegraven, driehoekige, vijver. Het Liniepark werd dus om deze vijver (ook als zandput gegraven) heen gedrapeerd.

Linie: stedenbouw, architectuur en openbare ruimte als Gesamtkunstwerk

Terug naar het woongebied in Linie. Hoe is dit gebied binnen de naoorlogse Bredase woningvoorraad te typeren? Het eerste wat opvalt is de ruimtelijke en architectonische eenheid. Het woongebied is als een Gesamtkunstwerk ontworpen: de buurtpleinen en binnentuinen, tuinmuren en tuinhuisjes, eengezinswoningen en etagebouw, garageboxen en groenaanleg zijn allemaal zorgvuldig op elkaar afgestemd, terwijl er toch voor verschillende doelgroepen woningen zijn gerealiseerd. De ervaring van de architectuur en de openbare ruimte is een spel van massa en ruimte, volte en leegte, assen en besloten zichten, pleinen en doorzichten. Het geheim achter deze eenheid was het gemeentelijk beleid, dat gericht was op samenhang. Om de bouwkosten in de hand te houden stelde de gemeente voor aan de drie woningbouwverenigingen die de woningen in Linie zouden gaan verhuren om gezamenlijk te bouwen. Iedere vereniging kreeg een eigen architect, maar er werd één bestek gemaakt. Na de oplevering werden de diverse complexen ter exploitatie overgedragen aan de drie verenigingen. Deze gemeentelijke regie was de sleutel voor de stedenbouwkundige en architectonische eenheid van de buurt. De Algemene Bouwvereniging voor Breda en omstreken kreeg na realisatie 87 woningen in bezit: 53 eengezinswoningen en 25 etagewoningen in het noordelijk deel, ontworpen door architect ir. J. de Wilde uit Breda. De RK Bouwvereniging Sint Joseph kreeg 140 woningen in bezit: 110 eengezinswoningen en 30 etagewoningen in het zuidelijk deel van Linie, ontworpen door architect F. Mol, Breda. De NV Volkshuisvesting voegde 89 woningen aan haar bezit toe: 47 eengezinswoningen, 40 etagewoningen en 2 dagwinkels in het noordelijk deel van de buurt, naar ontwerp van architect ir. B.P.J. Oomen (1908-1970) te Oosterhout. En tot slot hield de gemeente Breda 35 etagewoningen in complexen van de drie verenigingen in haar bezit.

Samenhang van de openbare ruimte tot aan het geveldetail

De bebouwing van Linie is typeren als een compositorische bouwdoos van vier repeterende elementen: de portiekflat, de eengezinswoning, de bejaardenwoning en de rij parkeerboxen. Telkens staan deze ruimtelijke bouwstenen gerangschikt in een ander patroon. Niet één straatprofiel is daardoor hetzelfde, elke route heeft zijn eigen compositie. Door een grote variatie in de openbare ruimte aan te brengen ontstaan verschillende 'sferen' en gradaties van meer private naar meer openbare ruimte in de buurt, die door de architectuur versterkt worden. Er zijn collectieve binnentuinen achter de etagebouw, twee soorten buurtpleintjes met rondom voordeuren van eengezinswoningen, buurtpleinen van een hogere orde (met daaraan o.a. bejaardenwoningen) met inmiddels monumentale bomen en tenslotte het Edisonplein, centraal voorzieningencentrum van heel Linie. De woningen staan geclusterd in een compositie van verschillende hoogte en typen, waarbij subtiele variaties zijn verkregen door terugspringende rooilijnen, of net schuin geplaatste rijen eengezinswoningen. De gebouwen zijn van baksteen en versterken de eenheid van de buurt door de identieke architectonische taal die door de architecten is gebruikt. Mol, Oomen en De Wilde waren architecten die hun opleiding in de jaren dertig hadden genoten. Van Oomen is bekend dat hij een leerling was van de Delftse hoogleraar Granpré Molière. Wat waren de heersende overtuigingen in deze vroeg naoorlogse periode, vanuit welke opvattingen werd Linie gebouwd?

Het humane modernisme van Linie: parochiegedachte en vroege Bossche school

Na de bevrijding in 1945 kwam er een nieuw stedenbouwkundig principe voor uitbreidingswijken in zwang, dat in Rotterdam tijdens de bezetting was ontwikkeld: de wijkgedachte. De wijkgedachte was uitgedacht in kringen van links-religieuze intellectuelen, die zich wilden inzetten voor de verheffing van de arbeidersbevolking. In hun zoektocht naar een concept dat na de oorlog tot een nieuwe planmatige ordening van de massawoningbouw zou kunnen leiden zagen zij een naoorlogse samenleving voor zich die geordend zou zijn in herkenbare buurten. Een nieuwe stedelijke cultuur, niet dorps maar ook niet anoniem, zou kunnen ontstaan met een levendigheid en veelheid van indrukken. Cruciaal voor het geleden van de wijk was de reeks van gezin via woning naar buurt, naar wijk en stadsdeel en tenslotte de hele stad. Deze reeks van ontwikkelingsfasen sloot naadloos aan op de toenemende actieradius van de opgroeiende mens en leidde tot een kwantitatieve behoefteanalyse van de woonwijk in de vorm van gestandaardiseerde woningplattegronden en genormeerde afstanden tot wijkgroen en -voorzieningen. De wijkgedachte werd in 1953 door landschapsarchitect en hoogleraar Bijhouwer getypeerd als een zoektocht naar een andere, bredere basis, 'één waarin de mens en de wijzen waarop de mens in sociale groeperingen optreedt, meer tot hun recht komen.' Niet de eenzame, individuele mens was het stedenbouwkundig, maar het gezin, in al zijn stadia: jong, kinderrijk, incompleet en verpleging behoevend. 'Misschien, aldus Bijhouwer, zouden wij dus moeten spreken over gezinsstedenbouw of stedenbouw voor het gezin.' Deze ideeën leefden in progressieve kringen in de jaren vijftig; in een veranderende samenleving, met meer welvaart en allengs meer aandacht voor de psychische ontwikkeling van de mens, werden grote woonwijken gerealiseerd waarin mensen zich

moesten kunnen ontplooiën maar zich ook thuis moesten voelen. Groepering van woningen volgens de wijkgedachte moest door de stad sociale contacten en vermaak zou zoeken. In plaats daarvan zou zijn buurt en wijk het sociale en culturele richtpunt moeten zijn. Recreatievoorzieningen, scholen, speelplaatsen en buurthuizen in de buurt waren dus van het grootste belang. In Rotterdam, waar de



Figuur 45. Betekenis en waarden van Linie voor Breda

Wijkgedachte tijdens de bezetting was uitgedacht, werden de prototypes vanaf 1948 in praktijk gebracht in woonwijken als Pendrecht en Zuidwijk. Daar ontstond een geheel nieuw soort compositie van de stedelijke woonbuurt. De plattegrond van de wijken leek in niets op de stedenbouwkundige praktijk van voor de Tweede Wereldoorlog. Niet langer was het ontwerp opgebouwd uit tweezijdig bebouwde straten met blokken woningen; de tekeningen zagen eruit als composities van geometrisch gerangschikte balkjes in verschillende kleuren te midden van op het eerste gezicht nogal ongedefinieerde groene of open ruimten. Hét vraagstuk en tegelijkertijd dé belofte van die tijd waren nu juist die groene en open ruimten. Daar zouden de buurtbewoners elkaar kunnen ontmoeten, van de allerkleinsten in de collectieve binnentuinen tot de ouderen op het plein.

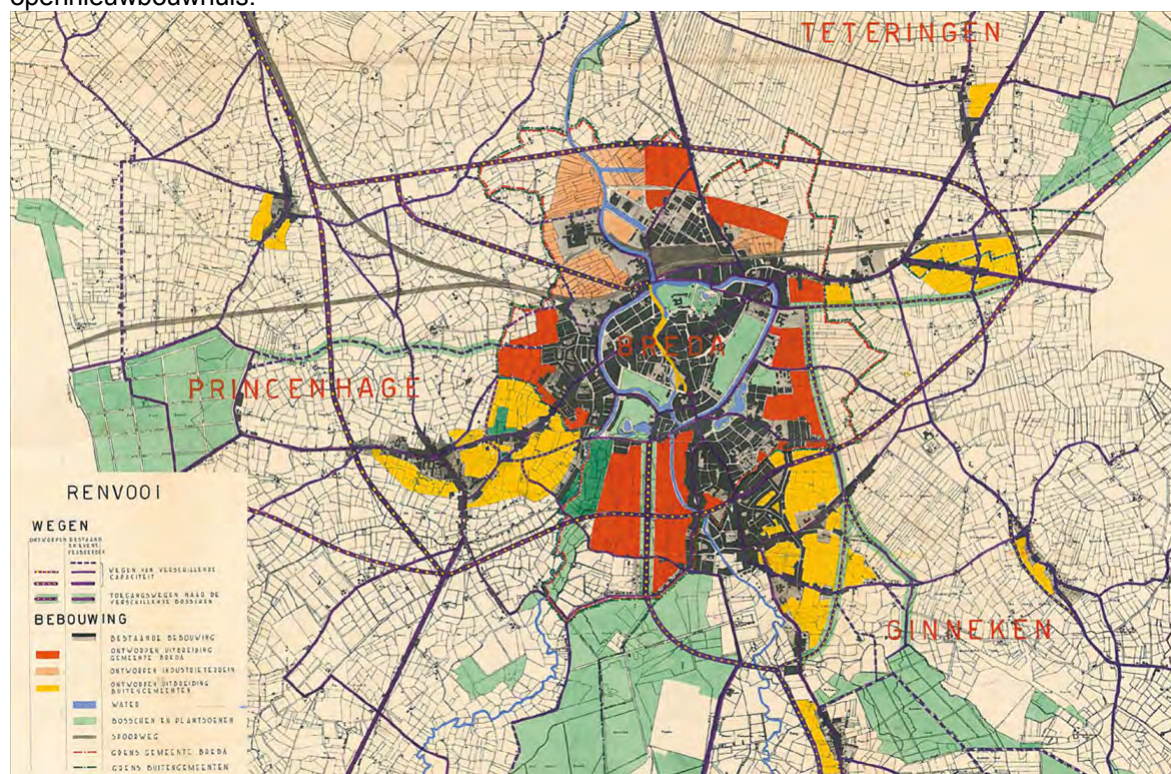


Figuur 46. Spoorwegviaduct aan de Doornboslaan

Bij de nieuwe stedenbouwkundige opzet hoorde in de meeste gevallen ook een nieuwe architectuur: de als 'modern' getypeerde architectuur van een nieuwe toekomst, met geprefabriceerde elementen, veel glas en gestandaardiseerde plattegronden. In heel Nederland sloeg de wijkgedachte aan, vaak net anders uitgewerkt. Hier in Linie is niet gekozen voor het radicale modernisme van Pendrecht, maar is mede onder invloed van de architecten, de stedenbouwkundige dienst en het katholieke klimaat een unieke mengvorm ontstaan die we typeren als 'humaan modernisme'. De stedenbouwkundigen en architecten in Linie namen de moderne verkavelingen van de wijkgedachte als uitgangspunt, maar verwerkten deze in een heel persoonlijke stedenbouwkundige en architectonische vormtaal. Deze architecten werkten in het klimaat van de prille Bossche School, zo genoemd naar de in Den Bosch. Net als Oomen had Van der Laan bij Molière gestudeerd. Molière en zijn compagnon P. Verhagen hadden vroeg in hun carrière naam gemaakt met het Rotterdamse tuindorp Vreewijk (1916), dat tot op de dag van vandaag als lesmateriaal voor colleges stedenbouw gebruikt wordt. Het nieuwe aan Vreewijk was dat de variatie niet in de architectuur werd gezocht, maar in de compositie van de openbare ruimte. Door wisselende straatbreedtes en -verharding, gevarieerde boombeplanting, stoepen en voortuinen, afgestemd op de bezonning, werd het rationele ritme van noord-zuid straten een reeks van stedelijke interieurs. De architectuur was sober, ontworpen in vijf verschillende woningtypen door verschillende architectenbureaus. Tuindorp Vreewijk en de Bossche School - het zijn deze architectonische en stedenbouwkundige invloeden die zijn terug te vinden in het huidige Linie. De ontmoeting van stedenbouw en architectuur heeft een buurt opgeleverd die, vergeleken met Pendrecht en Zuidwijk waar op grote schaal is gesloopt, opvallend duurzaam is gebleken. Alles aan de architectuur en openbare ruimte straalt, hoewel hier en daar wat sleets, nog steeds ambachtelijkheid en verfijning uit.

Positionering van Linie in toekomstig Breda

Het woonmilieu van Linie rond het Edisonplein zal zich, wil zij een aantrekkelijk woongebied blijven op de Bredase woningmarkt, tevens moeten prepareren voor nieuwe groepen bewoners zoals gezinnen, ouderen, jongeren en zorgbehoevenden. Grote troef daarbij zijn de ingrijpende ontwikkelingen rond het station, waar onder de titel Via Breda een nieuw station, appartementen en kantoren worden gerealiseerd. Een nieuwe Stationslaan voert straks langs Linie, dat, als het behouden en zorgvuldig opgeknapt wordt, nieuwe woningzoekenden een woonmilieu biedt dat bestaat uit ruime appartementen en eengezinswoningen in beschutte binnenwerelden, te midden van een verzorgde opennieuwbouwhuis.



Figuur 47. Uitsnede Geraamteplan, Ir. P. Verhagen, 1938

Dit proces van imagoverandering en verhoogde aantrekkingskracht van volkswijken heet gentryfication, volgens Wikipedia 'a phenomenon in which low-cost, physically deteriorated neighborhoods undergo physical renovation and an increase in property values, along with an influx of wealthier residents who may displace the prior residents.' Dit is uiteraard een langzaam proces, en kan ook niet te pas en te onpas op elke woonbuurt worden toegepast. Maar het woonmilieu van Linie bevat een aantal componenten die de kans van slagen wel eens heel groot zouden kunnen maken. Zo kan een gelaagde buurt ontstaan vol identiteit, die een onderscheidend woonmilieu biedt te midden van de vele nieuwbouwappartementen in de nabije omgeving: Via Breda en de Drie Hoefijzers. Behoud van het Liniekwartier kan bijdragen aan een specifiek en karaktervol buurtprofiel.

Doornbos: moderne stedenbouw in de polder

Toen in 1959 het uitbreidingsplan in onderdelen Doornbos werd goedgekeurd, was duidelijk dat de nieuwe wijk (genoemd naar de boerderij Doornbos) een zelfstandige wijk met een eigen winkelcentrum, scholen en kerk moest worden. Doornbos werd ontworpen tussen twee stroken in noord-zuid richting met bijzondere bestemmingen: industrie (langs het spoor) en wijkoverschrijdende voorzieningen (aan de noordrand). In tegenstelling tot Linie, dat als parochie op de Belcrum gericht was, kreeg Doornbos een eigen kerk, ontworpen door Bossche School architect Jan de Jong (1917-2001). De inmiddels gesloopte kerk, die gebouwd was in een sobere, plastische architectuur, kreeg een prominente plek op de dominante drager van Doornbos, de historische Baliëndijk. Langs deze dijk werd de centrale groene ruimte van de wijk ontworpen en verrees het hypermoderne winkelcentrum met horeca, deels op pilotis, van architecten Oomes en Bogaert uit 1961. Dwars op de centrale groene ruimte waren twee kleine groene zones gepland, als geleding tussen de woonbuurten. Ook in deze groene ruimtes was bijzondere bebouwing gepland: een kleuterschool op de noordelijke groenstrook en een wijkcentrum op de zuidelijke groenstrook. Tussen de groene zones kwamen drie woonbuurten met telkens een andere verkaveling en samenstelling van woningtypen, maar allemaal gebaseerd op het naoorlogse stedenbouwkundige principe van 'groen dat tussen de woningen doorspoelde'. Aan de overzijde van de Doornboslaan (dus in Linie) en aan de Kapittelweg sluiten twee hoge woonflats de compositie van Doornbos af. De bungalows aan de noordelijke groene grens van het gebied werden uiteindelijk niet gebouwd en vervangen voor enkele blokken drive-inwoningen van INBO uit 1969.



Figuur 48. Betekenis en waarden van Doornbos voor Breda

Aan de samenstelling van de woningvoorraad in Doornbos is te zien hoe hier begin jaren zestig de omslag naar de eengezinswoning als dominant type werd gemaakt. Er werden in totaal 464 eengezinswoningen gebouwd, 210 etagewoningen in drie woonlagen, 64 flatwoningen in 8 woonlagen, 7 winkels, 42 bejaardenwoningen en vijf blokken met drive-in woningen. De grote aanwezigheid van eengezinswoningen maakt de wijk, juist omdat deze is opgezet volgens het principe van 'spoelend groen', ook wat eentonig. De wandvorming is niet sterk, zodat het groen als het ware weg loopt. Er is bijvoorbeeld te weinig sprekende wandvorming (de wanden zijn ook te laag) rond de groene velden aan de noordzijde van de Baliëndijk om een stedelijk interieur te kunnen vormen, iets dat juist in Linie de hoofdkwaliteit is. De plasticiteit en de afwisseling van de ruimtelijke ervaring is daardoor, in tegenstelling tot Linie, gering. De stoerheid die het ritme van de dwars langs de Baliëndijk geplaatste schijven moet suggereren, wordt in de compositie van de overige bouwvelden niet waargemaakt. Hoewel de wijk net als Linie is gebaseerd op de principes van de wijkgedachte, is door de gehanteerde openheid van het stedenbouwkundige concept de ruimtelijke samenhang en intimiteit in veel geringere mate aanwezig. Doornbos moet het dus hebben van de maat en schaal van de groene hoofdstructuur met strategisch geplaatste bomen rond de Baliëndijk, van de architectonische gaafheid van het winkelcentrum en van de twee groenzones in noord-zuid richting. Complicerende factor voor het overweldigende effect dat deze groenzone zou moeten hebben, is het gegeven dat deze gaandeweg is dichtgeslibd met grote gebouwen, en dat het symbolische hart van de wijk, de kerk, verdwenen is.



Figuur 49. Aanleg Doornboslaan

4.6 Concept randvoorwaarden portiekflats Baliëndijk en Hoilaan

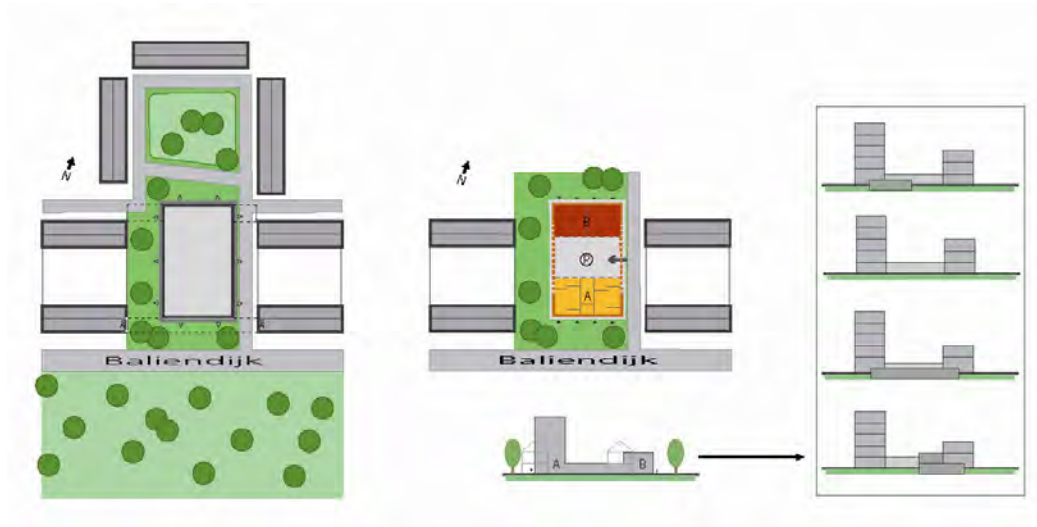
In deze bijlage staan de concept randvoorwaarden opgenomen die in een later stadium worden uitgewerkt en indien noodzakelijk aangepast.

Concept randvoorwaarden portiekflats Baliëndijk

Voor de herontwikkeling van de portiekflats aan de Baliëndijk tussen Beemd en Doornboslaan (locaties 1.1, 1.2, 1.3 in het uitvoeringsprogramma) zijn de volgende concept randvoorwaarden opgesteld:

- De ontwikkeling dient een alzijdige uitstraling te krijgen, die direct in de openbare ruimte staat;
- Aan de Baliëndijkzijde staat de ontwikkeling 2 meter achter de rooilijn van de aangrenzende grondgebonden woningen;
- Aan de noordzijde staat de ontwikkeling maximaal in de huidige noordgrens van het appartementengebouw.
- De bebouwing wordt ontwikkeld in een typologie die uitgaat van twee stroken: een aan de Baliëndijk zijde en een aan de hofzijde;
- De maximale bouwhoogte van bouwdeel A is 5,5 lagen;
- De maximale bouwhoogte van bouwdeel B is 3 lagen;
- De bebouwing staat aan de oostzijde aan de begeleidende noord-zuid ontsluiting;

- De bebouwing laat ruimte voor een plantsoen aan de zuid, noord en westzijde;
- Het parkeren gebeurt voor tenminste één parkeerplaats per woning binnen het bouwblok;
- De ontsluiting van de parkeervoorziening vindt plaats vanaf de oostzijde.



Figuur 50. Randvoorwaarden herontwikkeling Baliendijk

Concept randvoorwaarden portiekflats Hooilaan

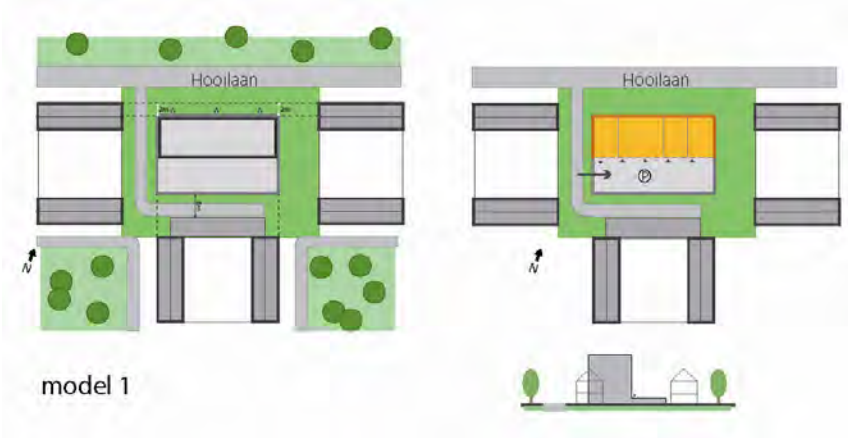
Voor de herontwikkeling van de portiekflats aan de Baliëndijk tussen Beemd en Doornboslaan (locaties 1.6, 1.7, 1.8, 1.9 in het uitvoeringsprogramma) zijn de volgende concept randvoorwaarden opgesteld:

Model 1 (behoud garageboxen):

- De ontwikkeling dient eenzijdige uitstraling te krijgen, die direct in de openbare ruimte staat;
- De primaire gevel is gericht op de Hooilaan;
- Aan de Hooilaanzijde staat de ontwikkeling 2 meter achter de rooilijn van de aangrenzende grondgebonden woningen;
- Aan de zuidzijde staat de ontwikkeling maximaal in de huidige noordgrens van het appartementengebouw.
- De maximale bouwhoogte is 5,5 lagen;
- De bebouwing laat ruimte voor een plantsoen aan de noord, oost en westzijde;
- Het parkeren gebeurt voor tenminste één parkeerplaats per woning binnen het bouwblok, aan de achterzijde van de ontwikkeling;
- De ontsluiting van de parkeervoorziening vindt plaats vanaf de westzijde;

Aanvullende randvoorwaarden voor locatie 1.6 en 1.9:

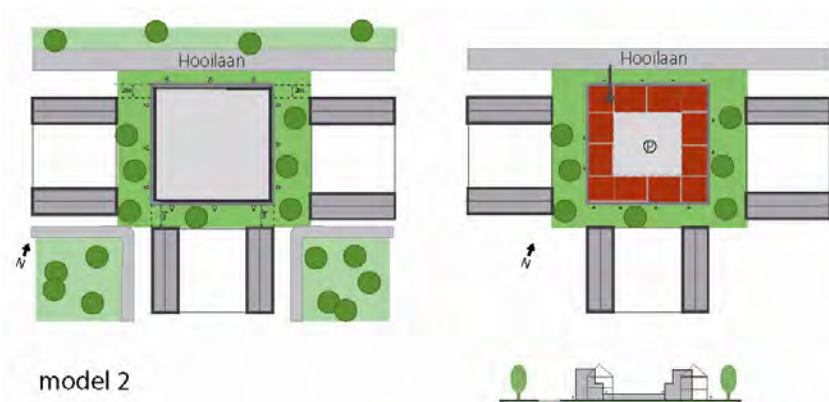
- Deze locaties dienen als een haakvorm ontwikkeld te worden met een primaire gevel naar zowel de Hooilaan als respectievelijk de Doornboslaan of de Beemd.



Figuur 51. Randvoorwaarden herontwikkeling Hooilaan, model 1

Model 2 (ontwikkeling inclusief garageboxen):

- De ontwikkeling dient eenzijdige uitstraling te krijgen, die direct in de openbare ruimte staat;
- Aan de Hooilaanzijde staat de ontwikkeling maximaal 2 meter voor de rooilijn van de aangrenzende grondgebonden woningen;
- Aan de zuidzijde staat de ontwikkeling minimaal op 5 meter van de bestaande noord-zuid gericht woningen;
- De bebouwing wordt ontwikkeld in een typologie die uitgaat van een gesloten bouwblok met een binnenhof;
- De maximale bouwhoogte is 3 lagen;
- De bebouwing laat ruimte voor een plantsoen aan de zuid, noord, oost en westzijde;
- Het parkeren gebeurt binnen het bouwblok;
- De ontsluiting van de parkeervoorziening vindt plaats vanaf de Hooilaan.



Figuur 52. Randvoorwaarden herontwikkeling Hooilaan, model 2

4.7 Ontwerp HOV

Tussen Etten-Leur, Breda en Oosterhout wordt een Hoogwaardig Openbaar Vervoer tracé (HOV) aangelegd. Ter hoogte van Linie en Doornbos loopt de HOV parallel aan het spoor langs een bestaand en een nog te ontwikkelen bedrijfsterrein. Twee nieuwe viaducten maken onderdeel uit van dit plan. Deze twee nieuw te bouwen viaducten worden aan noordzijde van de bestaande spoorviaducten Terheijdenstraat en Doornboslaan gebouwd. De aanleg van de vrijliggende busbaan langs het spoor vormt de aanleiding om een ruimtelijk kader te ontwikkelen. Op basis hiervan kan het ontwerp van de baan en de viaducten verder uitgewerkt worden.

Naast het HOV-tracé wordt een tweerichtingen fietspad aangelegd tussen de Oosterhoutseweg en (voorlopig) de Vuchtstraat, als ontbrekende schakel in

het fietsnetwerk van Breda. De route langs het HOV-tracé vormt een alternatief voor de fietsroute langs de Noordelijke Rondweg. Deze nieuwe route heeft evenals de busbaan ongelijkvloerse kruisingen wat de verkeersveiligheid voor de fietsers ten goede komt.

Visie

De inpassing van de busbaan bestaat uit een drietal onderdelen.

Oost - west verbinding

De landschappelijke karakteristiek van de oostelijke spoorzone wordt hier op een vanzelfsprekende wijze opgepakt. Het landschappelijke thema ontleent zijn identiteit deels aan de bosrijke landschappen ten oosten van Breda en aan de lokale situatie. Voornamelijk de bodemgesteldheid (grondsoort en waterhuishouding) zijn van invloed op de uiteindelijke landschappelijke karakteristiek.

De eenheid van het landschappelijke thema wordt voornamelijk gevormd door de vegetatie, bestaande uit bomen en onderbeplanting. Hoogteverschillen worden zoveel als mogelijk op een 'zachte' landschappelijk wijze ontworpen door middel van taluds. De busbaan ligt zoveel als mogelijk op het bestaande maaiveld. Hierdoor wordt de relatie met de omgeving versterkt en worden de noord-zuid verbindingen benadrukt.

Noord zuid verbinding

Het sterk oost-west gerichte HOV/OV tracé wordt begrensd en doorsneden door een aantal Het sterk oost-west gerichte HOV/OV tracé wordt begrensd en doorsneden door een aantal belangrijke stedelijke verbindingen. Elk van deze noord - zuid verbindingen heeft zijn eigen identiteit, gevormd door de huidige functie en landschappelijke en stedelijke karakteristiek.



Figuur 53. Uitwerking inpassing HOV, westelijk deel



Figuur 54. Uitwerking inpassing HOV, westelijk deel

Terheijdenstraat - stedelijke as

Deze oude verbindingroute tussen Terheijden en Breda wordt in de ontwikkelingen van Stationskwartier en Drie Hoefijzers gekenmerkt door een hoge mate van stedelijkheid. De verkeersfunctie wordt in de toekomst verminderd door het afsluiten van de verbinding met Terheijden. De HOV naar Etten-Leur gaat over het zuidelijk gedeelte van de Terheijdenstraat rijden.

Doornboslaan - Groene as

Verbinding en hoofdontsluitingsweg van het centrum van Breda naar de Hoge Vucht en vv. Het groene profiel wordt getypeerd als parkway. De inrichting bestaat brede groene bermen met bomenrijen, geflankeerd door bouwblokken in het groen.

Kapittelweg – verkeersas

In tegenstelling tot de bovenstaande verbindingen loopt deze infrastructuur over een viaduct over het spoor. Deze verkeersweg vormt een tangent in de hoofdverkeersstructuur van de stad. De dominantie van het viaduct is een bepalend voor het karakter van de directe omgeving, vooral vanaf het spoornivo.

Knooppunten

De derde laag in de visie is die van de knooppunten tussen de oost-west gerichte HOV/OV-route en de noord-zuid gerichte stadsroutes. Op deze knopen spelen vraagstukken als identiteit, sociale veiligheid en oriëntatie. De viaducten vormen de poorten van en naar de stad en hebben daardoor een belangrijke betekenis voor de identiteit en de oriëntatie. De beleving van de reiziger per bus, auto, fiets of voetganger staat centraal in de vormgeving van de onderdoorgangen.

Knooppunt Terheijdenstraat

De kwaliteit van de bestaande en nieuwe onderdoorgang vereist de nodige aandacht voor wat betreft afwerking, zicht en daglichttoetreding, waardoor hier een prettig en sociaal veilig klimaat kan ontstaan. Om de aanleg van het HOV-tracé mogelijk te maken wordt er naast het bestaande spoorviaduct en nieuw viaduct gerealiseerd. Ook deze verbinding krijgt in de toekomst een nog belangrijker functie voor het langzaam verkeer vanwege de ontwikkelingen aan de noordzijde van het spoor (Stationskwartier, Breda Centraal en Drie Hoefijzers Noord).

Knooppunt Doornboslaan

Ook bij de Doornboslaan wordt een nieuw viaduct voor de HOV gerealiseerd gecombineerd met een viaduct voor het geplande fietspad. De Doornboslaan blijft in de toekomst een belangrijke stadsontsluiting voor auto- en fietsverkeer. De groene kwaliteit van de Doornboslaan met de brede bermen en bomenrijen zal zowel aan de noord- als zuidzijde tot aan het viaduct doorlopen waardoor de continuïteit van de parkway gewaarborgd is.

Knooppunt Kapittelweg

De Kapittelweg kruist het HOV en fietspadtracé middels een viaduct wat bovenlangs gaat. Door de grote overspanning van het viaduct ontstaat er een brede, lege onderwereld die nu nauwelijks toegankelijk is. Door het aanleggen van de HOV en het vrijliggende fietspad zal de onderdoorgang openbaar worden. Dit stelt nieuwe eisen aan de ruimte onder het viaduct waar deze routes doorheen lopen, maar ook aan de ruimtes die daarop aansluiten. Om te voorkomen dat hier ongewenste activiteiten plaatsvinden, waardoor de sociale veiligheid in het gedrang komt, zullen deze ruimtes afgesloten worden. Een andere mogelijkheid is het onderbrengen van gebouwd programma onder dit viaduct. Er ligt een nadrukkelijke opgave om voor deze onderdoorgang een integraal ontwerp te maken.

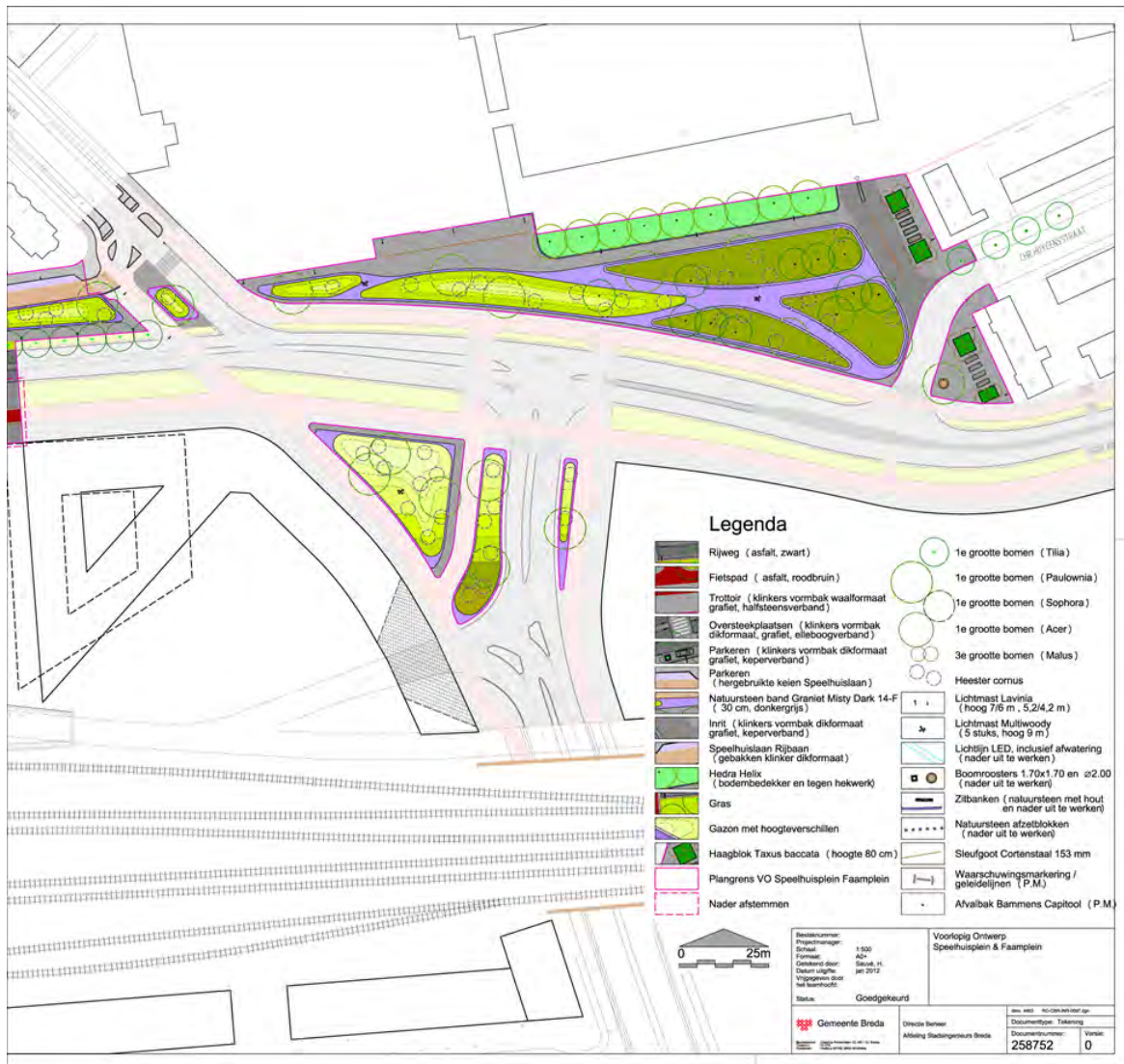
4.8 Ontwerp Stationslaan en Faamplein

De nieuw aan te leggen Stationslaan is een belangrijk ruimtelijk en verbindend element in de ontwikkeling van Via Breda. Dit betreft zowel de inrichting van de openbare ruimte als de vormgeving en programmering van de bebouwing. De Stationslaan verbindt ankerpunten en bijzondere elementen van de diverse ontwikkelingsgebieden aan elkaar.

Het binnen Via Breda gelegen Stationskwartier vormt zich rond het assenstelsel van de Speelhuislaan-Willemstraat en de Stationslaan. Deze twee beeldbepalende assen komen samen in het OV-Terminal complex. Het nieuwe OV-Terminalcomplex is het vliegwiel voor de ontwikkeling van het Stationskwartier. Het is voor de (trein)reiziger de toegangspoort tot de stad en is daarmee het icoon voor het nieuwe stadsdeel.

De Stationslaan is gelegen aan de noordzijde van het OV-Terminalcomplex en ligt ingeklemd tussen de Doornboslaan aan de oostzijde en de Nieuwe Belcrumweg aan de westzijde. De Terheijdensweg wordt voor autoverkeer losgeknipt van de Stationslaan. Deze nieuwe infrastructurele lijn zorgt voornamelijk voor de ontsluiting van nieuwe ontwikkelingen zoals het stationskwartier (ten noorden van het spoor) en Drie Hoefijzers Noord.

In de Structuurvisie Spoorzone is vastgesteld dat de Stationslaan een groene uitstraling krijgt in de vorm van een laan. Deze laan wordt aangetakt op bestaande en nieuwe groenstructuren als Doornboslaan, Speelhuislaan en Nieuwe Belcrumweg. Hiermee wordt de Stationslaan goed verankerd in de totale groenstructuur van Via Breda en de stad.



Figuur 55. Voorontwerp Faamplein



Figuur 56. Ontwerp Stationslaan

Knooppunten

De Stationslaan is te verdelen in 5 verschillende zones. Deze zones onderscheiden zich voornamelijk in ruimtelijke karakteristiek en in het aangrenzende programma. De voor Linie en Doornbos relevante zones zijn:

Van west naar oost onderscheiden zich de volgende zones.

Centrale zone

In de centrale zone komen verschillende stedelijke structuren en voorzieningen bij elkaar zoals; de Speelhuislaan, de Terheijdenstraat, het nieuwe OV Terminalcomplex, het Speelhuisplein en het Faamplein. De Stationslaan verbreedt zich in deze ruimte waardoor het Speelhuisplein en Faamplein gevormd worden. Deze pleinruimtes liggen op knooppunten in de stedelijke structuur en vullen hierdoor een speciale functie in.

Stationslaan Oost

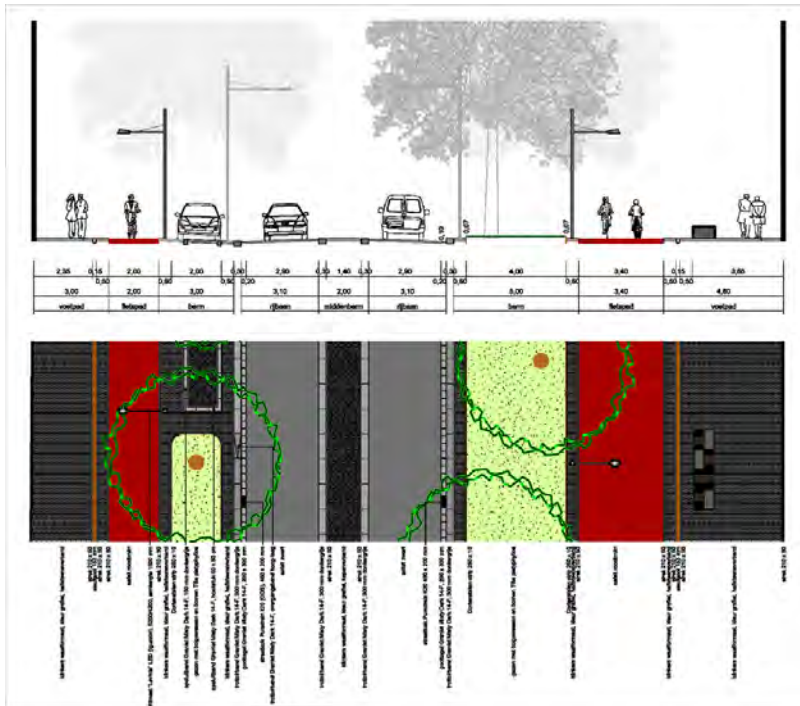
Dit deel van de Stationslaan komt overeen met het Westelijke deel vanwege de vergelijkbare maatvoering van 30 meter. De noordzijde wordt gevormd door de wijk Linie. De bestaande bebouwing grenst hier aan de Stationslaan en op termijn vindt hier in het kader van de Structuurvisie Linie/Doornbos een herontwikkeling plaats. Aan de zuidzijde wordt Drie Hoefijzers Noord ontwikkeld.

Doornboslaan

In het meest oostelijke deel van de Stationslaan vindt de aansluiting met de Doornboslaan plaats. Deze stadsradiaal met de typologie van een Parkway is functioneel hiërarchisch gezien belangrijker dan de Stationslaan. De Parkway gedachte verdient hier de nodige aandacht.



Figuur 57. Profiel Stationslaan ter plaatse van Faamplein



Figuur 58. Profiel Stationslaan ter plaatse van Linie

