



N631 - Aanpassing horeca bestemming

toetsing stedenbouwkundige aanvaardbaarheid

N631 - Aanpassing horeca bestemming

toetsing stedenbouwkundige aanvaardbaarheid

Projectgegevens:

Datum:

17 februari 2021

Identificatienummer:

Projectgroep:

Opdrachtgever

Brabantlaan 1

5216 TV 'S-HERTOGENBOSCH

Datum vrijgave

17 februari 2021

Opsteller(s)

Team stedenbouw

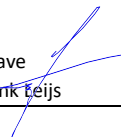
Projectleider

Gertjan Leeuw



Vrijgave

Frank Leijts



Contactgegevens:

Beneluxweg 125
4904 SJ OOSTERHOUT
Postbus 40
4900 AA OOSTERHOUT

E. gertjan.leeuw@anteagroup.nl

Copyright © 2020

Niets uit deze uitgave mag worden verveelvoudigd en/of openbaar worden gemaakt door middel van druk, fotokopie, elektronisch of op welke wijze dan ook, zonder schriftelijke toestemming van de auteurs.

Inhoudsopgave

		Blz.
1	Inleiding	1
2	Situatie en Ontwerp N631	1
3	Inpassing en bouwmogelijkheden	2
4	Stedenbouwkundige randvoorwaarden	4

1 Inleiding

Voor de N631 wordt een bestemmingsplan opgesteld om een spooronderdoorgang bij Rijen mogelijk te maken. Hiervoor is de bestaande horecagelegenheid de Vijf Eiken aangekocht door de provincie, om tijdelijk een aantal wegen te kunnen faciliteren. In de tussentijd wordt een nieuwe onderdoorgang aangelegd onder het spoor door.

Na realisatie wordt de bestaande wegenstructuur aangepast en wordt het terrein voor de horeca aangepast. Op het terrein staat ook een monumentale linde die een aparte aanduiding heeft gekregen. Om e.e.a. mogelijk te maken wordt het bestaande achterste deel van het gebouw gesloopt. Het voorste deel is monumentaal en blijft staan. Datzelfde geldt voor de monumentale boom.

Het is wenselijk om de bestaande bouwmogelijkheden te handhaven, wat betekent dat ook in de toekomstige situatie in totaal 870 m² mag worden gebouwd binnen het bouwvlak horeca.

2 Situatie en Ontwerp N631

Dorpslint

Horecagelegenheid de Vijf Eiken ligt ten westen van de Oosterhoutseweg N631, waar tevens de ontsluiting van op plaats vindt. Het perceel grenst aan de straat 'Vijf Eiken' die voorheen fungeerde als dorpslint van Rijen. De Vijf Eiken en Pastoor Gillisstraat hebben echter sinds de doorbreking van de N631 geen fysieke en visuele connectie meer. Dit is versterkt door bosschages aan de oostzijde van de N631. Ook is er geen lintbebouwing terug te vinden aan de westzijde van de N631 en is na de aanleg van de spoorlijn eind 19^e eeuw het lint al doorbroken en afgebogen parallel aan de spoorlijn. Nu fungeert de verlegde Vijf Eiken enkel ter ontsluiting van enkele woningen, bedrijven, manege en de atletiekvereniging. De straat Vijf Eiken loopt westelijk voor autoverkeer dood en gaat over in een langzaamverkeersroute 'Endebleken' die Gilze met de Leemputten verbindt. Kortom er kan gesteld worden dat er geen sprake is van een oud dorpslint waarop georiënteerd zou moeten worden of behouden moet blijven in het perceel.

Ontwerp N631

Binnen het ontwerp van de N631 vinden veranderingen voor de horecalocatie plaats. Zo zal het perceel niet meer aan de voorzijde verbonden zijn met de N631, maar vindt de ontsluiting aan de achterzijde van het perceel plaats via een omlegging van de weg Vijf Eiken.

Een nieuw fietspad dat op en geheel rondom het perceel loopt zal met name het perceel in noordwest richting doorkruisen. Hierdoor ontstaat een visuele opsplitsing van het horecaperceel. Het fietspad zal tevens aan de zuidzijde een deel van het perceel innemen.

Volume

Horecagelegenheid de Vijf Eiken is georiënteerd op de N631 en is vanaf deze provinciale weg goed te zien door haar prominente ligging, herkenbare gevelbeeld, monumentale boom en bakstenen opbouw. Het perceel is echter niet zichtbaar vanuit de woonwijk in Rijen, aan de overzijde van de N631. De horecagelegenheid Vijf Eiken ligt voor het managecomplex, manage de Vijf Eiken. De manage bestaat uit een grootschalig complex in zowel oppervlakte als hoogte. Kortom, vanwege de ligging aan de Provinciale weg, de ligging naast een grootschalig complex en het ontbreken van

visuele connectie met de kern Rijen kan gesteld worden dat een groot bouwvolume op deze locatie niet storend zal zijn.

3 Inpassing en bouwmogelijkheden

De wenselijke bestemmingen zijn op afbeelding 1 weergegeven. Hierbij is rekening gehouden met het nieuwe fietspad dat het perceel doorkruist. Het oostelijk deel bevat het bouwvlak en het westelijk deel bevat ruimte voor verkeer (parkeren en logistiek).

Bouwvlak horeca

Bouwvolume

Het huidige bouwvolume bestaat uit een hoofdgebouw in twee volumes met een aanbouw aan de achterzijde in glas, een achtergelegen zalencomplex en een verbindend element tussen het hoofdgebouw en het zalencomplex. Alle elementen zijn opgebouwd uit baksteen, met uitzondering van de aanbouw aan het hoofdgebouw. Door de verschillende aan- en uitbouwen is momenteel de plattegrond niet geheel helder meer. Het volume wordt echter verbouwd en deels gesloopt, waardoor er een overzichtelijker geheel ontstaat in een L-vorm.

Voor toekomstige uitbreidingen is het wenselijk om één geheel volume te behouden en geen losstaande bouwvolumes toe te voegen. Aanbouwen zijn toegestaan mits deze in hetzelfde materiaal als het hoofdgebouw worden uitgevoerd. Compact bouwen en overzichtelijke plattegrond is het streven.

Voorgevelbouwlijn

De herkenbare voorgevel, architectonische opbouw en monumentale boom spelen een belangrijke rol in de uitstraling van de horecagelegenheid. Behoud van deze elementen zijn daarom van belang. Daarnaast dienen de monumentale voorgevel en de boom de aandacht te behouden die reeds ook bestaat. De toekomstige bebouwing dient haar representatieve zijde Noord/Noordoostelijk te houden richting de N631. Constructies vóór en gelijk aan de voorgevel zijn daarom niet wenselijk en de constructies dienen voldoende afstand te bewaren tot de boom.

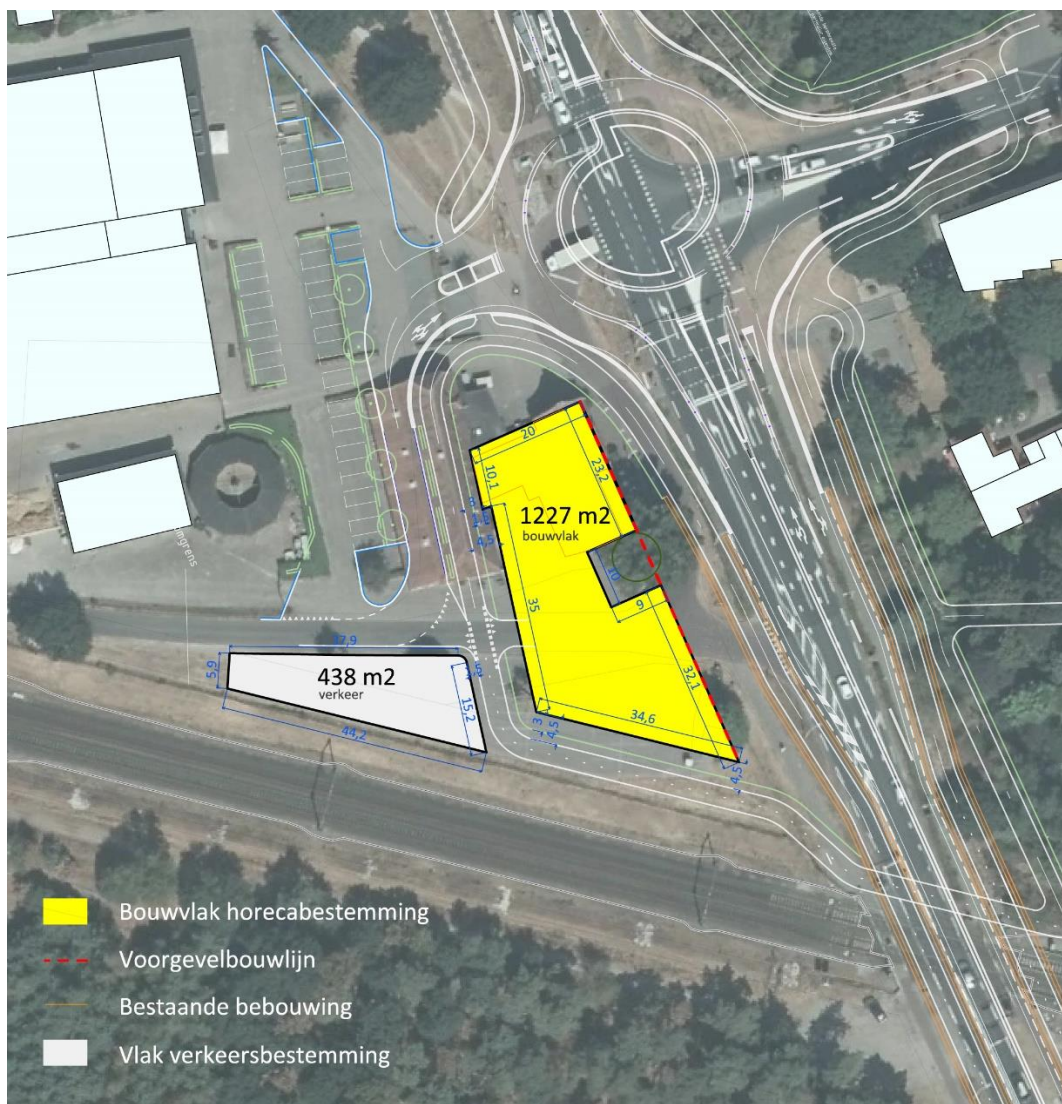
Nieuwe constructies en uitbreiding van het huidige volume is mogelijk, maar dienen rekening te houden met de monumentale gevel en de boom. De ligging van de monumentale voorgevel bepaalt de bouwlijn. Nieuwe constructies of uitbreiding mogen niet de monumentale voorgevel ondermijnen en mogen daarom niet voorbij deze bouwlijn voorzien worden. Daarnaast dient afstand te worden gehouden tot de monumentale boom. Dit gebeurt door het bouwvlak ter hoogte van de boom te laten inspringen. Hierdoor krijgt de boom meer aandacht en past de bebouwing zich hier op aan.

Zij- en achterkanten

Aan de zuid- en westzijde is gekozen voor een afstand van 4,5 meter tussen de het bouwvlak en het fietspad. Hierdoor is voldoende ruimte voor groen en voldoende afstand tussen het fietspad en (toekomstige) bebouwing. Aan de westzijde is echter een kleine uitzondering, doordat de bestaande bebouwing hier korter op het fietspad is gesitueerd. De afstand tot het fietspad bedraagt daar 3m, maar zal gezien de beperkte afstand van de gevel geen belemmering vormen voor groen en verkeersveiligheid.

Verkeer

Het vlak verkeer is bedoeld als ruimte voor parkeren en logistiek van de horecabestemming. Er is rekening gehouden met een mogelijke groenstrook of bufferruimte tussen het vlak verkeer en de weg Vijf Eiken en het nieuwe fietspad. Hierdoor is 1,5 afstand gehouden tussen deze elementen. De aansluiting met de Vijf Eiken en invulling van het vlak dient nader ingericht te worden.



Afbeelding 1: Gewenste bestemmingen

4 Stedenbouwkundige randvoorwaarden

Stedenbouwkundige randvoorwaarden
De gebouwen bestaan uit complementaire bebouwingstypen. Het gehele programma bevindt zich binnen één volume of één ensemble.
De bebouwing heeft een heldere plattegrond. De voorgevel(bouwlijn) overschrijdt niet de bouwlijn van het monumentale pand.
Het is niet toegestaan om voor de voorgevel van het monumentale gebouw permanente constructies te voorzien.
De monumentale en beschermde linde wordt behouden. Het is verboden om constructies te voorzien binnen een radius van 7 meter.
Aanbouwen zijn toegestaan als deze worden doorgezet in hetzelfde basismateriaal als het hoofdgebouw en dezelfde hoogte wordt gehanteerd.
Parkeren dient binnen het bestemmingsvlak verkeer (aangeduid op afbeelding 1) danwel horeca te worden opgelost
Een fietsenstalling, trafo of nutsvoorzieningen zijn ook mogelijk in de bestemming verkeer.
Technische installaties worden binnen het bouwvlak bij voorkeur inpandig opgelost. Bij uitzondering is het mogelijk om deze te plaatsen op het dak (mits de beeldkwaliteit niet wordt geschaad).
De goothoogte bedraagt maximaal 5 meter en de nokhoogte maximaal 11 meter.