



**“Rond de Kerkvaart”  
STEDENBOUWKUNDIGE VISIE**

**Gemeente Breukelen**



“Rond de Kerkvaart”  
Stedenbouwkundige Visie

Februari 2009

2424-100

in opdracht van:  
Gemeente Breukelen

**Vollmer & Partners**  
stedebouw en landschap

Goeman Borgesuslaan 77  
3515 ET Utrecht

Postbus 9769  
3506 GT Utrecht

T 030-6664302  
F 030-7551502  
E [info@vp.nl](mailto:info@vp.nl)  
I [www.vp.nl](http://www.vp.nl)



# Inhoud

pag:

<b>1</b>	<b>Inleiding</b>	<b>7</b>
<b>2</b>	<b>Ontstaansgeschiedenis</b>	<b>9</b>
<b>3</b>	<b>Beleid</b>	<b>15</b>
<b>4</b>	<b>Milieuaspecten</b>	<b>19</b>
<b>5</b>	<b>Sterkte-zwakte analyse</b>	<b>21</b>
<b>6</b>	<b>Stedenbouwkundig visie</b>	<b>27</b>
<b>7</b>	<b>Stedenbouwkundige uitgangspunten</b>	<b>29</b>



*Luchtfoto Breukelen met aanduiding visiegebied*

# 1 Inleiding

Het gebied “Rond de Kerkvaart” vormt het middendeel van de kern van Breukelen. Het is het gebied direct ten westen van oude centrum dat aan de oostzijde begrensd wordt door de Straatweg en aan de westzijde door het Amsterdam-Rijnkanaal. Het is een gebied waarin welhaast elk tijdvak zijn sporen heeft nagelaten en daardoor een zekere veelzijdigheid heeft. Het heeft niet de bijzondere allure die de Vechtoevers kenmerkt met de vele buitenplaatsen en het fraaie groen, maar toch zeker een geheel eigen kwaliteit en charme. Een gebied ook dat opvallend gevarieerd is en zowel weidse open ruimte kent, zoals bijvoorbeeld de kanaaloevers, als geborgen plekken.

Drie locaties die zich in het gebied “Rond de Kerkvaart” bevinden, dienen zich nu voor herontwikkeling aan. Deze drie locaties zijn gesitueerd aan het Domineeslaantje, de Wilhelminastraat en de Huyck Aertsenstraat en liggen relatief dicht bij elkaar. Deze gebieden komen op relatief korte termijn vrij voor nieuwbouw. Daarmee ontstaat de kans om interessante nieuwe functies en woningen toe te voegen, om dit deel van de kern meer uitstraling te geven en om de identiteit van het geheel te versterken.

## Opgave

De gemeente heeft opdracht gegeven aan bureau Vollmer & Partners om een stedenbouwkundige studie te verrichten naar het gebied “Rond de Kerkvaart” en een ruimtelijke visie voor dit deel van de kern op te stellen, aangevuld met stedenbouwkundige uitgangspunten voor de drie deelgebieden. Deze uitgangspunten zijn van algemene aard. Ze geven vooral een algemene denkrichting weer, die in een later stadium een concretere vertaling kunnen krijgen.

De opgave kan in een drietal punten worden samengevat.

In de eerste plaats is het van belang om een pakkende visie te ontwikkelen die een kader kan bieden voor niet alleen de drie concrete bouwlocaties, maar ook voor eventuele andere (latere) ontwikkelingen in het gebied. Om te komen tot een solide inpassing van de locaties in de overkoepelende structuren is het zaak de grote lijn en de dragende structuren te ontdekken

in dit deel van Breukelen. In de centrumomgeving zijn deze te herkennen in dragende structuren als de kanaaloevers en de Kerkvaart.

In de tweede plaats is een belangrijk deel van de opgave het waarborgen van een zorgvuldige inpassing van de nieuwbouw in de bestaande woonomgeving. De nieuwbouw zal zich goed moeten inpassen, maar ook niet zonder meer een kopie moeten zijn van wat er naast staat. De nieuwbouw zal altijd een logisch uitvloeisel moeten zijn van de visie. Een goede inpassing vraagt veel van de massaopbouw, hoogte, dakvorm, erfafscheiding en oriëntatie van de nieuwbouw maar ook van de ontsluiting en van de parkeeroplossing.

In de derde plaats ligt hier een bijzondere opgave in de realisatie van een nieuw schoolgebouw op één van de drie locaties. Thema's als intensief ruimtegebruik en het gezamenlijk gebruik van functies kunnen hier mogelijk een rol spelen. Van de stedenbouwkundige studie kan echter niet verwacht worden dat deze resulteert in een kant en klaar eindmodel voor de realisatie van het nieuwe schoolgebouw. De stedenbouwkundige visie zal een uitspraak doen over de opzet in hoofdlijnen en zowel de kaders als een denkrichting meegeven voor de verdere architectonische uitwerking.

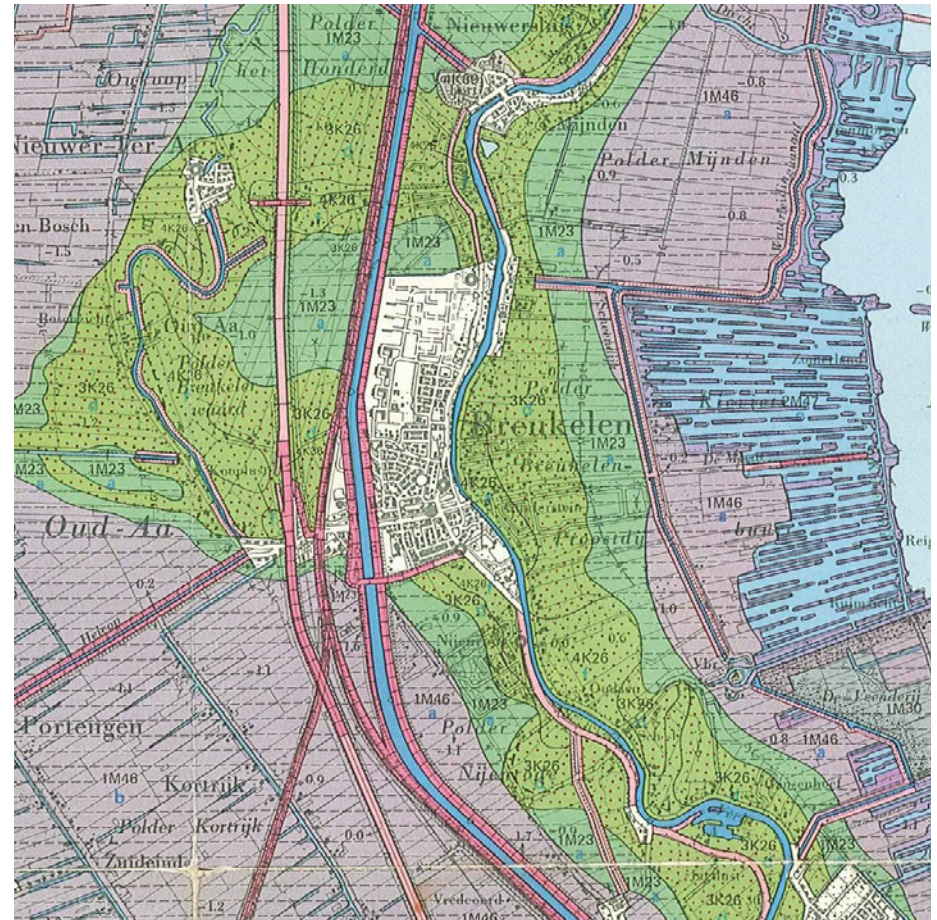
## Leeswijzer

In dit rapport zal in hoofdstuk 2 kort worden ingegaan op de ontstaansgeschiedenis van het gebied. Daarna zal in hoofdstuk 3 het huidige ruimtelijk beleid voor dit deel van de gemeente op een rij worden gezet. Daarna zullen in hoofdstuk 4 enkele relevante milieuaspecten worden behandeld, gevolgd door een sterkte-zwakke analyse van het gebied in hoofdstuk 5. In hoofdstuk 6 zal de stedenbouwkundige visie voor het gebied worden beschreven, gevolgd door een beschrijving van de stedenbouwkundige uitgangspunten voor de verschillende vernieuwingslocaties in hoofdstuk 7.



**Bodemopbouw**

(groentinten: klei en zand, paarstinten: veen)



**Geomorfologische ondergrond**

(groentinten: rivierafzettingen, paarstint: veenontginning, rood: infrastructurele inpassingen)



## 2 Ontstaansgeschiedenis

### 3.1 Ondergrond

#### Bodemopbouw

In het stroomgebied van de Vecht is klei afgezet. Daar buiten bestaat de bodem uit veengronden. Het plangebied ligt in het kleiafzettingsgebied. Opvallend is de meanderende structuur van de rivierafzettingen. Het vormt een sterk contrast met de weidse vlaktes van de omliggende moerasgebieden die later zijn ingepolderd en/of verveend tot plassen.

De nederzettingen zijn aanvankelijk aan weerszijden van de rivier de Vecht ontstaan. Breukelen is een voorbeeld van een dergelijke nederzetting. De ligging langs de oevers van de Vecht is bepalend geweest voor de structuur van het dorp.

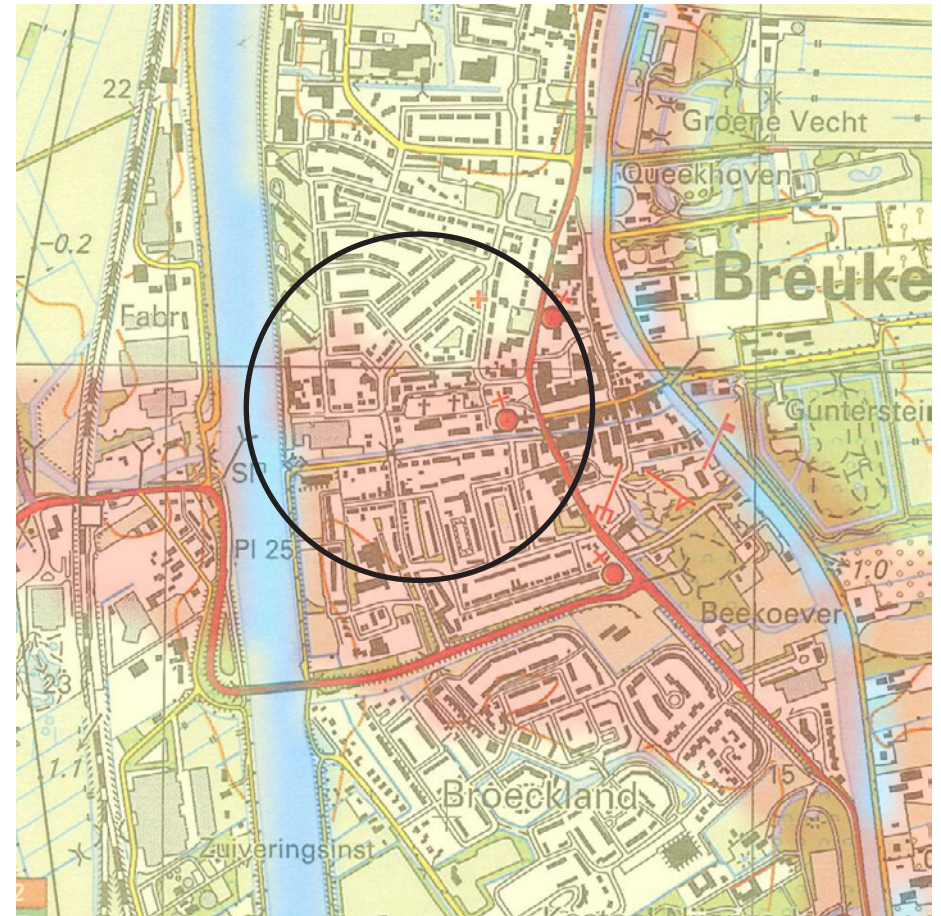
Andere door de mens gemaakte structuren zijn veelal los van de onderliggende natuurlijke structuur ontstaan. Het Amsterdam-Rijnkanaal en de rijksweg A2 zijn daar de meest duidelijke voorbeelden van.

#### Archeologie

De bodem van de gemeente Breukelen herbergt een schat aan sporen en vondsten uit het verleden. Soms zijn ze direct zichtbaar aan het maaiveld maar vaker liggen ze verborgen onder eeuwenoude grondlagen. Het gemeentelijk archeologiebeleid is erop gericht de bodemschatten te behouden en te conserveren. Wordt ergens in de gemeente een bodemingreep gepland, zoals nieuwbouw of bodemsanering, dan verzoekt de gemeente de initiatiefnemers rekening te houden met archeologische vindplaatsen en is het streven om deze te behouden.

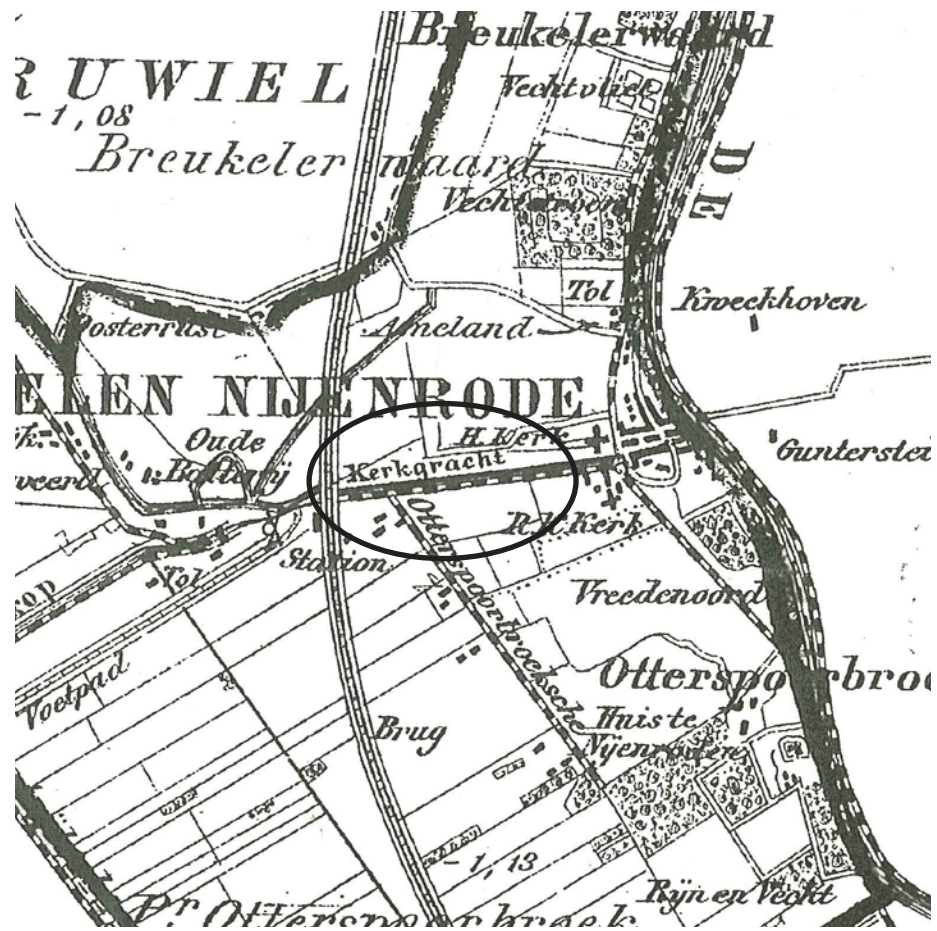
#### Verwachting

De dorpskern van Breukelen en het gebied waarop dit visiedocument betrekking heeft valt grotendeels in de zone met een hoge trefkans. Bij eventuele nieuwbouwontwikkelingen in het gebied zal dan ook afstemming gezocht moeten worden met de gemeente.

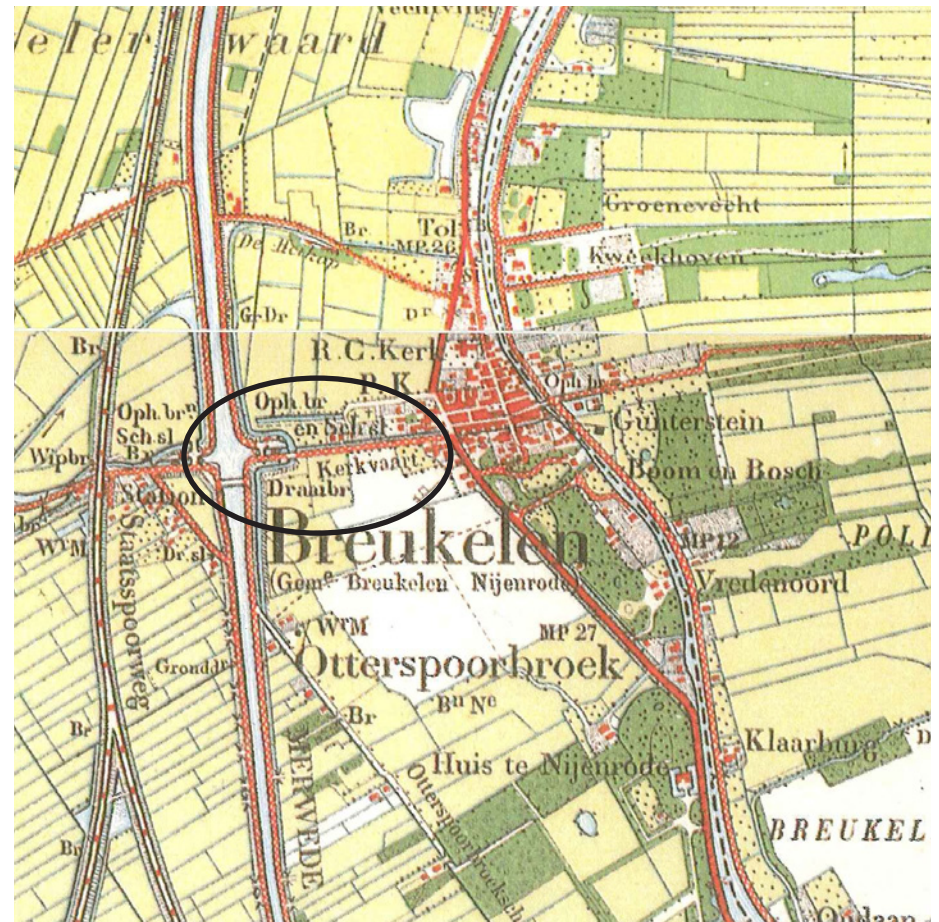


Archeologische waarden (IKAW)

(rood: gebied met hoge trefkans)



Kaartbeeld 1850



Kaartbeeld 1900

### 3.2 Historische groei

Waarschijnlijk was het gebied voor de jaartelling reeds bewoond. Breukelen werd in de 7e eeuw voor het eerst in geschriften genoemd, en heette toen Attingahem, wat verwees naar Atto, een leenheer van de toenmalige Friese koning. De prediker Bonifatius zou hier rond 720 een houten kerkje genaamd Sint Pieter, hebben gesticht. Daarna stonden er achtereenvolgens drie stenen kerkgebouwen. De oudste delen van het huidige stenen gebouw (koor en transept) dateren uit de 15de eeuw en zijn over de fundamenten van de tweede stenen kerk heen gebouwd. De familie van Atto bouwde een versterkt huis dat Breukelerhof heette. Deze naam ging later over op het dorp. In 953 kwam het gebied, dat intussen in handen van de Duitse koning was overgegaan, onder bestuur van de bisschop van Bisdom Utrecht.

In de 12e eeuw werd een tolbrug over de Vecht gelegd, die Breukelen-Nijenrode en Breukelen Sint Pieters met elkaar verbond. In de 16e en 17e eeuw werden langs de Vecht veel buitenplaatsen gebouwd, waaronder Boom en Bosch, destijds eigendom van Engel de Ruyter, zoon van Michiel de Ruyter, en tegenwoordig het gemeentehuis van Breukelen.

De oude kern ligt op de westelijke oever van de Vecht en is in cultuurhistorisch opzicht belangrijk. De loop van de Vecht en diverse grote menselijke ingrepen hebben de ontwikkeling van Breukelen voor een groot deel bepaald. De Kerkgracht, later Kerkvaart, vormde wellicht de eerste verbinding naar het achterland aan de westzijde. De ontwikkeling van Breukelen vond in eerste instantie plaats vanaf de dorpskern aan de Vecht naar het westen. Door de komst van de spoorlijn en het station kwam daar verandering in. Het station was met de dorpskern verbonden via de Stationsweg maar al gauw werd deze door de aanleg van het Amsterdam-Rijnkanaal verstoord. Aanvankelijk bleef de verbinding middels een draaibrug wel in stand, maar de latere verbreding van het kanaal maakte daar een eind aan. Er werd een nieuwe oeververbinding op een geschiktere plaats gemaakt. In deze periode ontstond de eerste groei en werd de kern van Breukelen uitgebouwd. Als laatste noordzuid verbinding is de A2 aangelegd. De barrièrewerking van kanaal, spoor en autosnelweg enerzijds en de ligging van de Vecht anderzijds hebben gemaakt dat Breukelen vooral een ontwikkeling in noordzuidrichting heeft doorgemaakt.



Kaartbeeld 2000



*Monumenten in en om het plangebied  
(bruin: rijksmonumenten, groen: gemeentelijke monumenten)*



*Sluiswachtershuis*



*Woonhuis Marijkestraat*



*Kerkvaart*



*Ophaalbrug*

Voor het plangebied zijn de Kerkvaart en de ernaast gelegen Stationsweg (die overigens geen verbinding meer heeft met het station) de meest bepalende structuren. Verschillende monumenten zoals bijvoorbeeld het sluiswachterhuis en de ophaalbrug herinneren aan de oorspronkelijke betekenis van deze oude verbindingssas. Ook bij de kerk en bij de begraafplaats is de historie nog goed afleesbaar.

De bebouwing direct rond de Kerkvaart dateert voor een klein deel uit monumentale gebouwen van voor 1900, en daarnaast voor een groot deel uit bebouwing uit de periode 1900-1930. Deze bebouwing verraadt dat het hier het oudste uitleggebied van Breukelen betreft. Het oudste woongebied buiten de historische kern. In zijn structuur draagt dit gebied ook de kenmerken van dergelijke eerder spontaan gegroeide uitleggebieden.

Verder van de Kerkvaart bevinden zich de eerste grootschalige uitbreidingswijken van Breukelen. De kern is daarbij eerst in noordelijke richting, en later in zuidelijke richting gegroeid. Deze woongebieden stammen uit de periode 1920 - 1970. Uit latere tijden bevinden zich enkele kleinschalige nieuwbouwinvullingen en verdichtingen. Tussen de woongebieden in bevinden zich her en der enkele scholen en bedrijven.

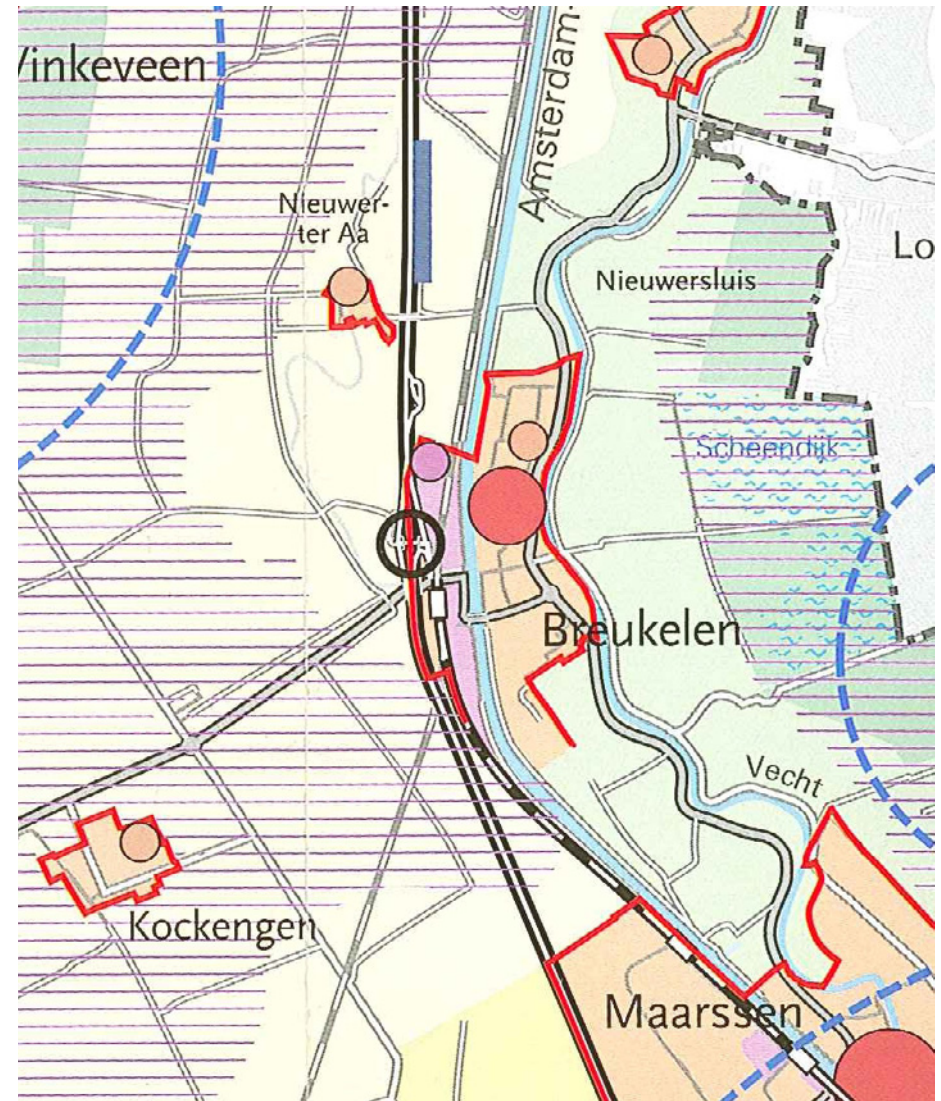
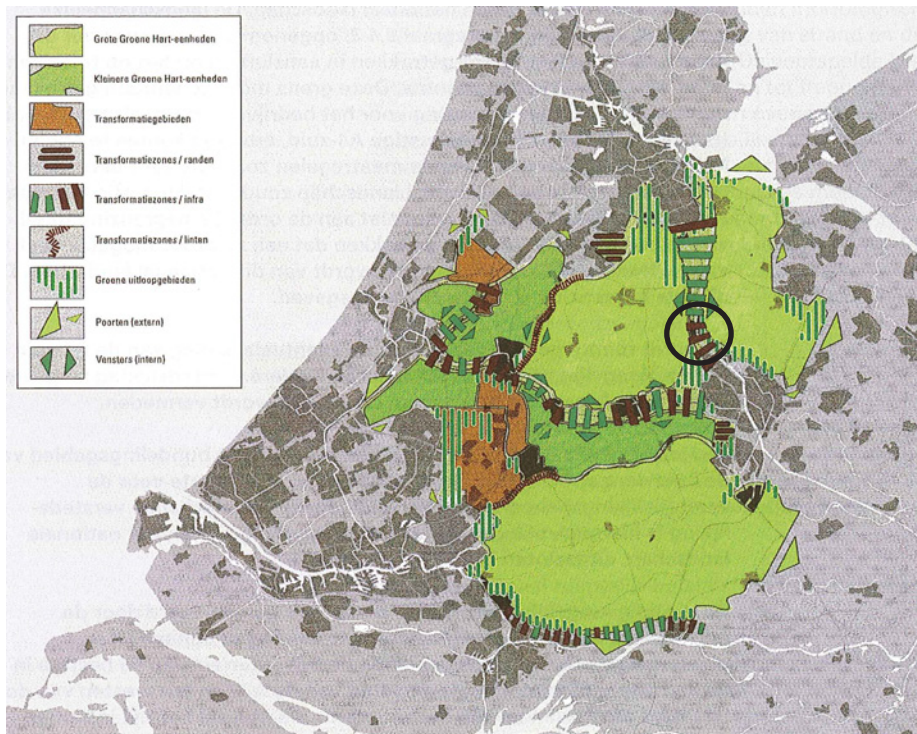
### Monumenten

De historische ontwikkelingen hebben hun sporen achtergelaten. Een aantal oude structuren zijn nog altijd herkenbaar aanwezig. In de Cultuur Historische Hoofdstructuur (CHS) is Breukelen aangeduid als waardevolle historische kern.

Dat komt bijvoorbeeld tot uiting in de aanwezigheid van bijna 100 Rijksmonumenten. Daarnaast bestaat er nog een groot aantal gemeentelijke monumenten. Het gaat daarbij om woonhuizen, boerderijen, buitenplaatsen, maar ook stoepjes en bruggen. Een aanzienlijk deel daarvan ligt in de intensief bebouwde dorpskern van Breukelen. In een strook ten noorden van de Kerkvaart-Dannegracht is een flink aantal monumentale objecten gelegen.

Voor het plangebied zijn met name de volgende monumenten van belang:

- Sluiswachterswoning en schutsluis, Stationsweg 10
- Woonhuis, Marijkestraat 26
- Ophaalbrug, Kerkvaart 26
- Begraafplaats, Kerkplein 1



Kwaliteitszoning Groene Hart (Nota Ruimte)

Uitsnede streekplan

## 3 Beleid

### 3.1 Rijksbeleid

Een belangrijk speerpunt in het ruimtelijk beleid van de rijksoverheid is het Groene Hart. Zoals vastgelegd in de Nota Ruimte is in het Groene Hart aandacht nodig voor een ontwikkelingsgerichte en gebiedsgerichte benadering. Naast de landschappelijke, ecologische en cultuurhistorische waarden van dit gebied, moeten de economische en toeristisch-recreatieve aspecten, alsmede de betekenis die het gebied heeft voor wonen en werken, worden betrokken.

Uitgangspunt voor het programma is een kwaliteitszoning met een indeling in deelgebieden: soms gericht op groene ontwikkeling met beperkingen voor bouwactiviteiten en ontwikkeling van de bestaande steden en dorpen, soms gericht op kwaliteitsverbetering en aanbod van ontwikkelruimte. Het programma geeft invulling en uitwerking aan de kwaliteitszoning.

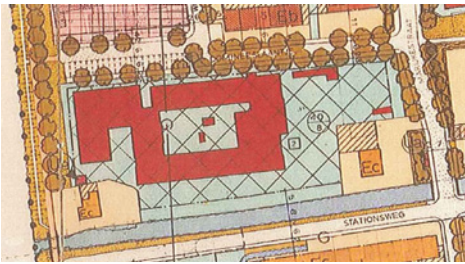
Breukelen ligt in het Groene Hart temidden van een tweetal Grote Groene Hart-eenheden. Het maakt deel uit van een transformatiezone/infra. Ten noorden van Breukelen ligt één van de zogenaamde 'Vensters' die een interne verbinding vormt tussen de twee aanweerszijde gelegen Grote Groene Hart-eenheden.

### 3.2 Provinciaal beleid

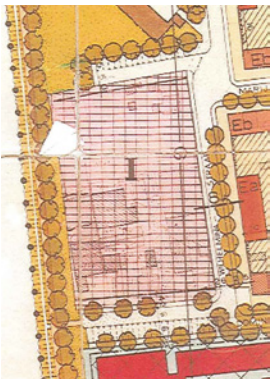
In het vigerende Streekplan 2005-2015 van de Provincie Utrecht is het provinciaal beleid vastgelegd. Het plangebied valt daarbij binnen de gebiedstypering De Vechtstreek.

De Vechtstreek loopt van het centrum van Utrecht tot aan Muiden. Het gebied is in drie delen te onderscheiden: het urbane deel (zone centrum Utrecht tot aan Maarssen), het landgoeddeel (tot Nigtevecht) en het landelijk deel (tot Muiden). Langs de rivier de Vecht komt cultuurhistorisch veel samen: buitenplaatsen en landgoederen, vooral in het gebied tussen Maarssen en Breukelen, archeologische waarden langs en in de rivier en de Nieuwe Hollandse Waterlinie.

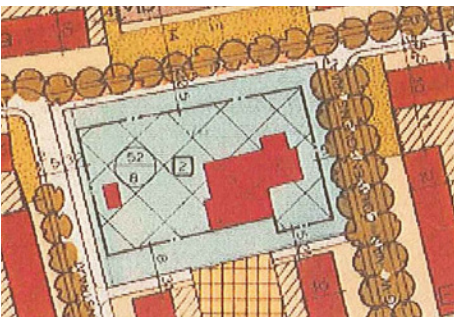
De Vecht en omgeving is in het streekplan beschreven als een bijzonder aantrekkelijk gebied dat zich bij uitstek leent voor recreatief gebruik. De Vecht fungeert, mede dankzij de vele buitenplaatsen en landgoederen, als belangrijke ecologische verbinding tussen de stad Utrecht en het gebied van het Noorderpark en De Venen. Om dit te versterken zijn in de omgeving van Breukelen terreinen aangewezen voor de ontwikkeling van nieuwe natuur.



Bestemmingsplan Breukelen Zuid: locatie Domineeslaantje



Bestemmingsplan Breukelen Zuid: locatie Wilhelminastraat



Bestemmingsplan Breukelen Zuid: locatie H. Aertsenstraat



Conceptkaart uit de Structuurvisie gemeente Breukelen (2002)



### 3.3 Gemeentelijk beleid

#### Bestemmingsplan

Het vigerend bestemmingsplan voor de drie locaties is bestemmingsplan Breukelen Zuid uit 1983. De locatie Domineeslaantje is daarin bestemd voor bebouwing voor openbare en bijzondere doeleinden en bijbehorende terreinen. Deze gronden zijn bestemd voor kerken, scholen, verenigingsgebouwen en gebouwen voor openbare dienstverlening. De locatie Wilhelminastraat is bestemd voor bebouwing voor handel en nijverheid I. De locatie H. Aertsenstraat is bestemd voor bebouwing voor openbare en bijzondere doeleinden, categorie 2. De gronden zijn bestemd voor scholen.

Voor de drie locaties geldt dat er gezocht wordt naar een invulling met woningbouw. Op geen van de drie locaties is dat binnen het vigerend bestemmingplan mogelijk. Een deel van de opgave op de locatie Domineeslaantje omvat de nieuwbouw van een school. Deze functie zou in principe wel passen binnen het bestemmingsplan. De bouwhoogte is echter maximaal 8 meter, wat niet voor alle bouwvormen toereikend is.

#### Structuurvisie 2002

In januari 2002 is de Structuurvisie Gemeente Breukelen vastgesteld. In deze visie worden kansen en knelpunten in de gemeente benoemd en verschillende bouwstenen aangedragen voor de versterking van de gemeente en van de kern Breukelen. De visie is gebaseerd op een aantal pijlers zoals het slechten van barrières, versterking van het groen-blauwe raamwerk, verbetering van de ontsluiting en het zoeken naar hoogwaardige locaties voor nieuwe woningen en bedrijven.

Ten aanzien van het plangebied dat in dit rapport centraal staat, het gebied

“Rondom de Kerkvaart”, doet de visie een belangrijke uitspraak. Het wordt opgevat als onderdeel van een schakelgebied waarin de nieuw te ontwikkelen stationslocatie een hoofdrol speelt. Het schakelgebied is daarbij een voorportaal voor Breukelen en van het Groene Hart. In de visie wordt ook gezocht naar mogelijkheden om de scheidende werking van het kanaal te verzachten en een directe verbinding te herstellen tussen kern en station voor langzaam verkeer.

Voor het gebied binnen de kern wordt gestreefd naar een mogelijke verdichting, met name ten behoeve van huisvesting voor starters en senioren. Dit mag echter niet leiden tot aantasting van groen.

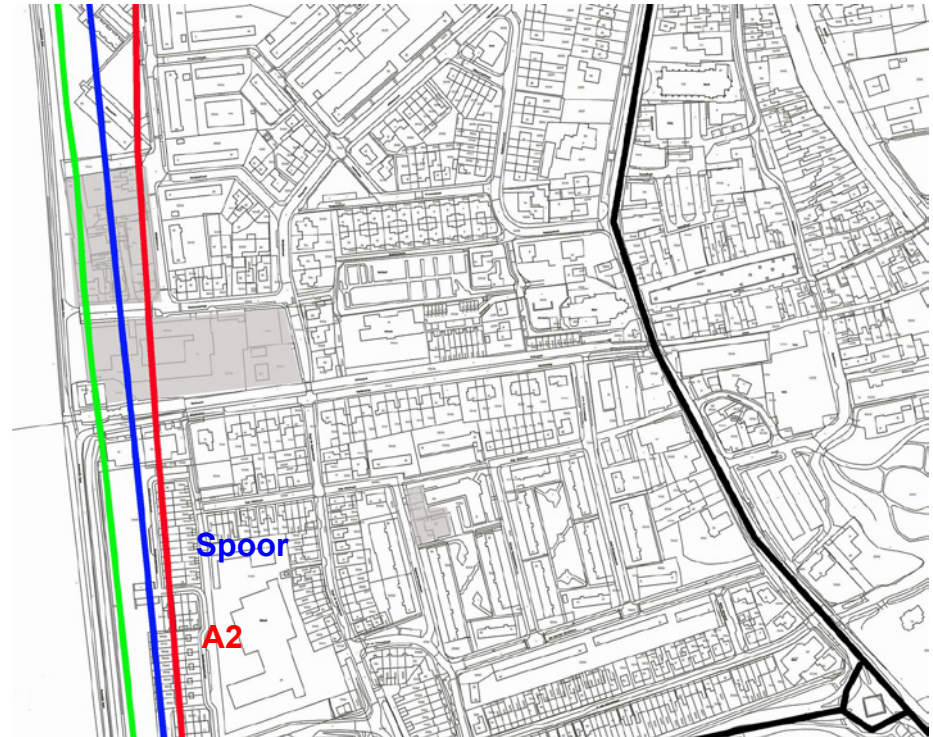
#### Woonvisie





In de woonvisie van de gemeente Breukelen worden de volgende doelen nagestreefd:

- passende huisvesting voor de inwoners;
- variatie in het woningaanbod;
- behoud van bestaande voorzieningenniveau;
- behoud van het groene karakter.

Aandachtspunten hierbij zijn:

- het wonen combineren met zorg;
- het realiseren van nieuwbouw voor ouderen en mensen met een beperking;
- meer mogelijkheden bieden voor starters;
- meer woningen voor jongeren realiseren om ze te behouden voor de gemeente.



-  25 meter uit de oever
-  spoor
-  autosnelweg
-  overig autoverkeer
- Indicatie contouren*

## 4 Milieuaspecten

Met betrekking tot de milieuaspecten kunnen enkele randvoorwaarden en uitgangspunten worden meegenomen, die relevant zijn voor de planvorming. Deze aspecten worden in deze paragraaf kort op een rij gezet.

### *Externe veiligheid:*

- Geen BEVI-bedrijven op bedrijventerrein Merwedeweg (overzijde kanaal);
- Het plaatsgebonden risico speelt binnen 16 meter uit de oever bij het hanteren van de ambitiewaarde van provincie Utrecht;
- Het groepsrisico zal voor het realiseren van een bouwplan nader dienen te worden bepaald en mag boven de oriëntatiewaarde uitkomen;
- Nadere toetsing in verband met de ligging in de nabijheid van de transportassen autosnelweg en spoor is niet noodzakelijk, want de afstand bedraagt meer dan 200 meter.

### *Planvorming langs vaarwegen:*

- Binnen een zone van 25 meter uit de oever is de vaarwegbeheerder belanghebbende;
- Bij bebouwing hoger dan 10 meter en binnen 40 meter van de oever is de vaarwegbeheerder belanghebbende.

### *Geluid:*

- Waar een locatie binnen de contour voor autosnelwegen ligt (600 meter) en binnen de contour voor het railverkeer (350 meter) ligt het in de lijn der verwachting dat er een aanvraag voor een hogere grenswaarde moet worden aangevraagd;
- Geluid als gevolg van overige rijwegen, het betreft hier een 30km-zone dan wel woonerf, speelt voor de locaties geen rol. De relevante 50km-wegen liggen op een te grote afstand om invloed te hebben;
- De A2 wordt verbreed en het spoor is in 2007 verdubbeld. Dit heeft zeker invloed op de geluidbelasting van de gevels. Dit zal nader moeten worden onderzocht.

### *Lucht:*

- De drie locaties liggen ver van de snelweg, de Brugoprit en de Straatweg. Uit andere nieuwbouwlocaties die op een vergelijkbare afstand liggen, is gebleken dat de luchtkwaliteit eventuele nieuwbouw niet onmogelijk hoeft te maken.



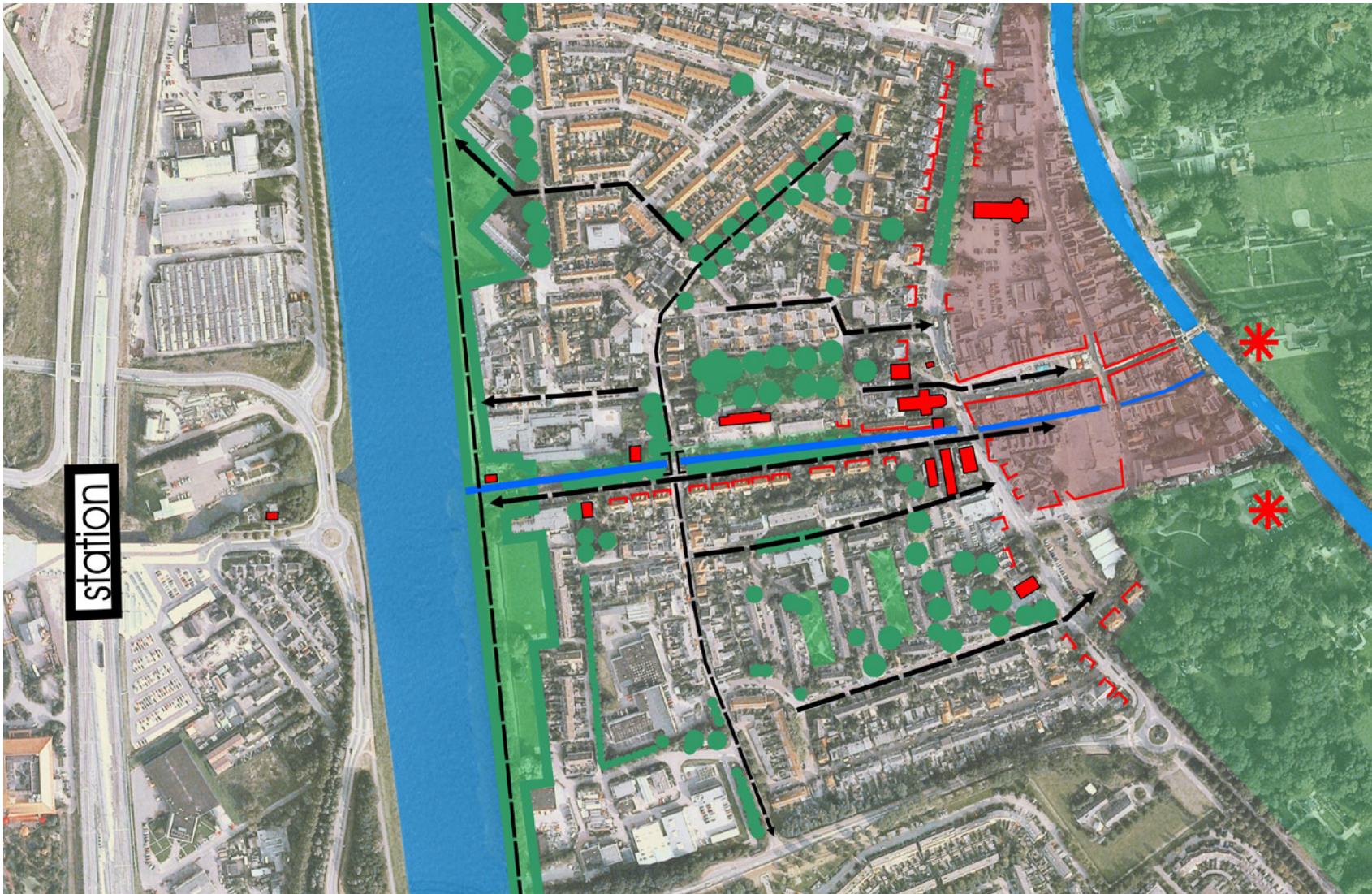
*Luchtfoto visiegebied en diens omgeving.*

## 5 Sterkte-zwakte analyse

Een analyse van sterkten en zwakten is gebaseerd op een stedenbouwkundige methode die de mogelijkheid biedt om een gebied in zijn belangrijkste bouwstenen uit elkaar te halen en deze bouwstenen vervolgens afzonderlijk tegen het licht te houden. Eén van de grondleggers van deze methode is de Amerikaan Kevin Lynch. Aan de hand van grootschalig onderzoek onder bewoners heeft deze onderzoeker aangetoond dat de waardering van gebieden tot een vaste reeks van elementen is terug te voeren (stadspatroom, routing, verbanden, barrières, herkenningspunten, etc.). Latere onderzoekers zoals Jane Jacobs hebben aangetoond dat bepaalde ruimtelijke elementen, zoals bijvoorbeeld een doorkruisende snelweg, een gebied kunnen maken of breken en ook een belangrijke oorzaak kunnen zijn van maatschappelijke problemen en zelfs verpaupering in de hand kunnen werken. Deze methode is in de loop van de twintigste eeuw verder uitgewerkt en gemeengoed geworden bij onder andere het ministerie van VROM en bij de provincies.

Het gebied waar deze visie op betrekking heeft, wordt niet zozeer bepaald door een eenduidig bepalend element zoals een doorkruisende snelweg. Het kenmerkt zich daarentegen door een grote diversiteit en gevarieerdheid. Om te komen tot een integrale visie is het nodig om te definiëren wat de kwaliteiten van het gebied zijn en wat de tekortkomingen. Deze sterkten en zwakten worden in deze paragraaf kort toegelicht.

De sterkten en zwakten zijn bepaald op basis van waarnemingen ter plaatse en de analyse van kaartmateriaal en luchtfoto's. Daarnaast heeft breed ambtelijk overleg plaatsgevonden en is op een aantal momenten afstemming geweest met de bewoners van het gebied. Ook de resultaten van deze gesprekken zijn verwerkt in de analyse van de sterkten en zwakten.



Sterkten

### Sterkten

Het plangebied herbergt een aantal belangrijke elementen en kenmerken die structureerbepalend zijn. Samen vormen zij de basis voor de verdere verbetering van de ruimtelijke kwaliteit.

De sterkten zijn:

- De centrale ligging direct achter het centrum;
- De verbindingswegen naar het centrum;
- De langzaamverkeersroute als belangrijke noordzuidverbinding voor met name scholieren;
- De fraaie omgeving van de Kerkvaart;
- De markante historische bebouwing en bouwwerken met name in de directe nabijheid van de Kerkvaart;
- De begraafplaats als "groene long" in het gebied;
- De weidse oever van het Amsterdam-Rijnkanaal en diens betekenis/ potentie als recreatieve route;
- De groene lanen in het woongebied ten noorden van de Kerkvaart;
- De groene plekken (collectieve binnenhoven) in het woongebied ten zuiden van de Kerkvaart;
- De gevarieerdheid in het gebied (woningtypes, functiemening, verrassende plekken, etc.).



*Sluiswachtershuis*



*Kerkvaart/ woonhuis Marijkestraat*



*Kanaaloever*



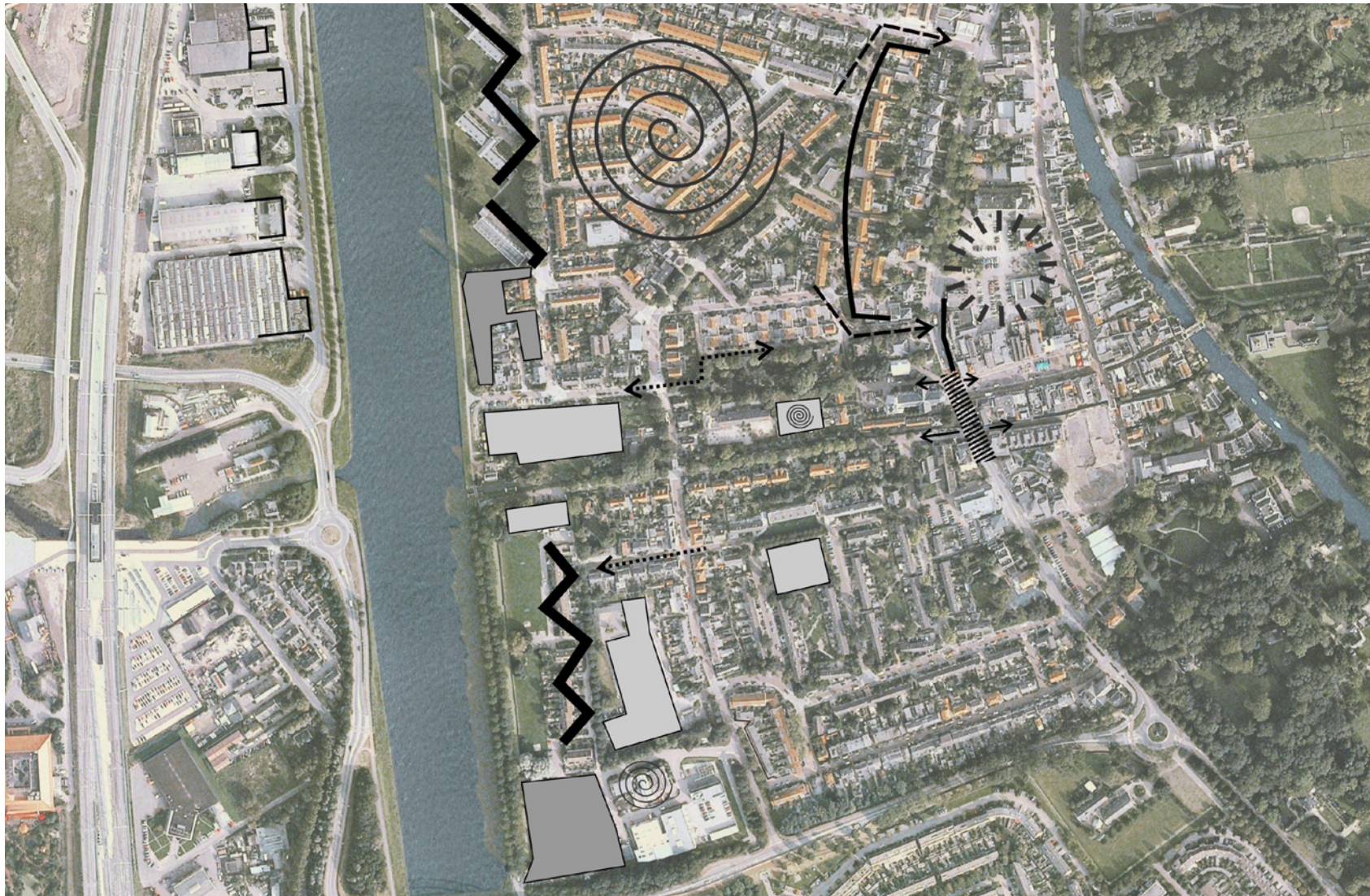
*Een van de groene plekken*



*Kerkvaart*



*Binnentuin*



Zwakten



### Zwakten

Naast sterke ruimtelijke elementen is er een aantal zaken aan te duiden die een negatieve invloed hebben op de structuur en de beleving van het gebied.

De zwakten zijn:

- Het ontbreken van duidelijke verbanden naar de aangrenzende waardevolle gebieden, met name naar het centrumgebied, maar ook naar de oevers van het Amsterdam-Rijnkanaal;
- Veel onderbroken of doodlopende routes;
- De onduidelijke ontsluitingsstructuur voor autoverkeer;
- Het geïsoleerde en in zichzelf gekeerde karakter van tuindorpachtige laagbouwwijk ten noorden van de Kerkvaart;
- De uitgegroeide bedrijven temidden van het kleinschalig woonmilieu;
- Weinig interactie en samenhang tussen de verschillende waardevolle plekken (verbrokkeling);
- Een grotendeels versleten inrichting van het openbaar gebied;
- Het frequent voorkomen van achterkantsituaties langs de openbare weg;
- De matige tot slechte staat van een deel van de woningen;
- De lage architectonische kwaliteit van met name een deel van de naoorlogse bebouwing (grote doosvormige appartementsgebouwen en platte, niet structurerende bebouwing);
- De inbreuk door grootschalige bebouwing binnen de overwegend kleinschalige bebouwingsstructuur;
- De matige tot slechte staat van de laanstructuren, met name in het gebied ten zuiden van de Kerkvaart;
- Het ontbreken van verblijfsgroen en speelplekken, in met name het gebied ten noorden van de Kerkvaart.



*Doosvormige bebouwing*



*Niet structurerende bebouwing*



*Achterkantsituatie*



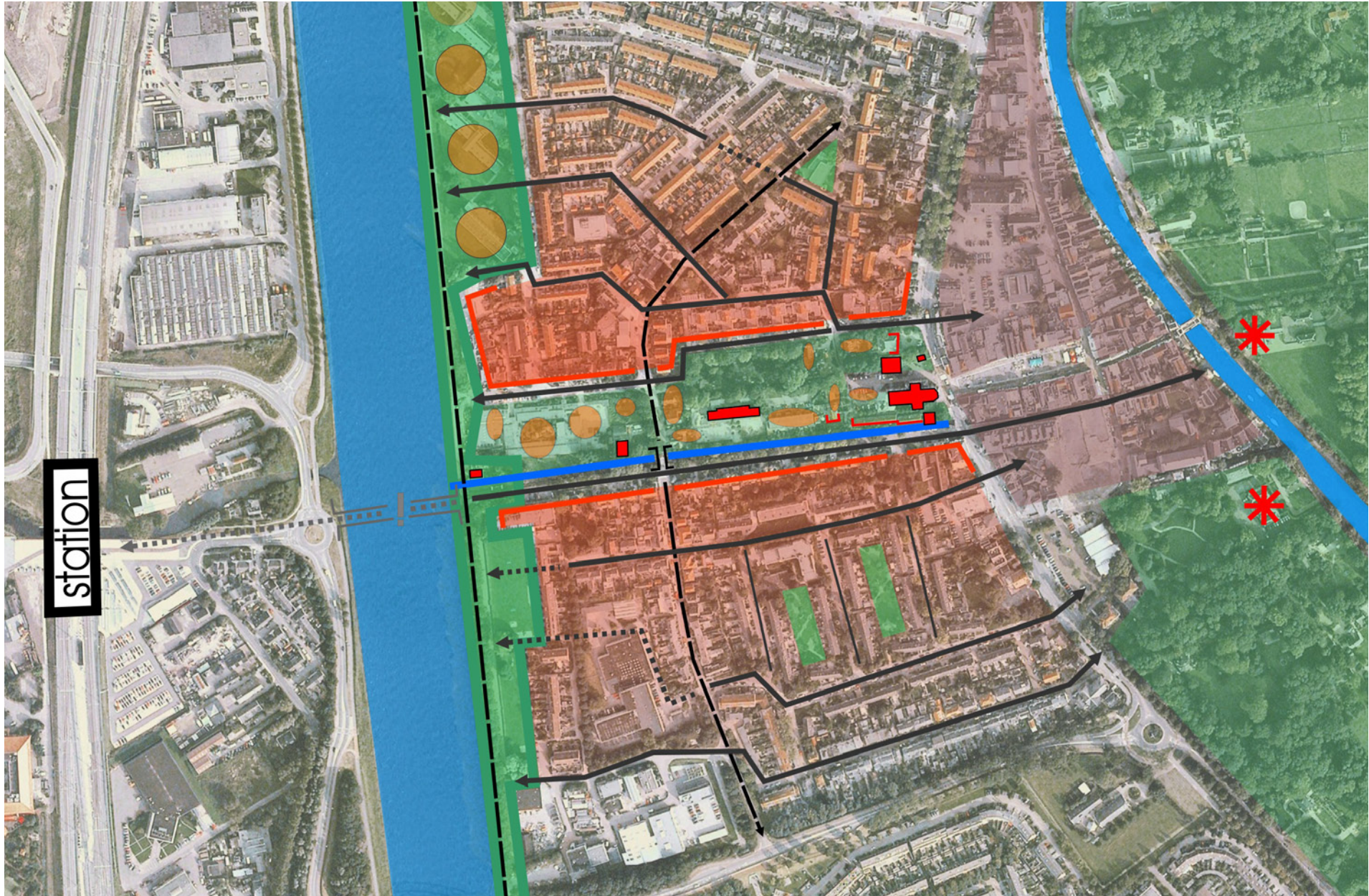
*Grootschalige bebouwing*



*Achterkantsituatie*



*Onvolledige laanbeplanting*



Visie "Rond de Kerkvaart"

## 6 Stedenbouwkundige visie

De stedenbouwkundige visie voor het gebied “Rond de Kerkvaart” is erop gericht om het gebied duurzame kwaliteiten mee te geven en een handvat te bieden voor de toekomstige ontwikkelingen in het gevarieerde gebied, groot of klein. De stedenbouwkundige visie is gebaseerd op een grondige analyse van het gebied, afstemming met bewoners en betrokken ambtenaren en op waarnemingen ter plaatse. De stedenbouwkundige visie kan aan de hand van een aantal bouwstenen worden toegelicht.

### 1: Goede ligging, goede verbanden

Het gebied “Rond de Kerkvaart” heeft een zeer goede ligging: centraal, pal naast het gezellige en historische centrum, dichtbij belangrijke uitvalswegen en dichtbij de weidse oevers van het kanaal. Deze centrale ligging wordt in de visie optimaal benut door de dwarsverbanden centraal te stellen. Met name de oostwestverbanden nemen hierbij een belangrijke plaats in als verbindingen met zowel centrumgebied als kanaaloever. Sommige van deze verbanden liggen er al of zijn relatief eenvoudig tot stand te brengen, andere vragen om een zorgvuldige planning of zijn een toekomstdroom voor de lange termijn.

### 2: Naar het kanaal

Het kanaal biedt een breed en dynamisch panorama. Een weidse openheid die in de verstedelijkende Randstad steeds zeldzamer wordt. De oevers van het kanaal hebben bovendien een kwaliteit die in het achterliggende gebied ontbreekt: ze zijn ruim en ze zijn groen. De stedenbouwkundige visie streeft ernaar dat deze groene ruimte wordt benut en uitgebouwd tot een fraaie groene parkzone waar verblijfsgroen, speelplekken en wandelroutes samengaan. Nieuwbouw langs het kanaal kan de motor zijn voor deze ontwikkeling en ervoor zorgdragen dat deze kanaalzone meer gezicht en herbergzaamheid krijgt.

### 3: De Groene Strip

De Kerkvaart heeft een bijzondere en waardevolle uitstraling dankzij de diverse monumenten, de karaktervolle bebouwing en het vele groen langs deze oude route. Bovendien herbergt het gebied bijzondere plekken als de oude begraafplaats en de omgeving van de kerk. Met het vrijkomen

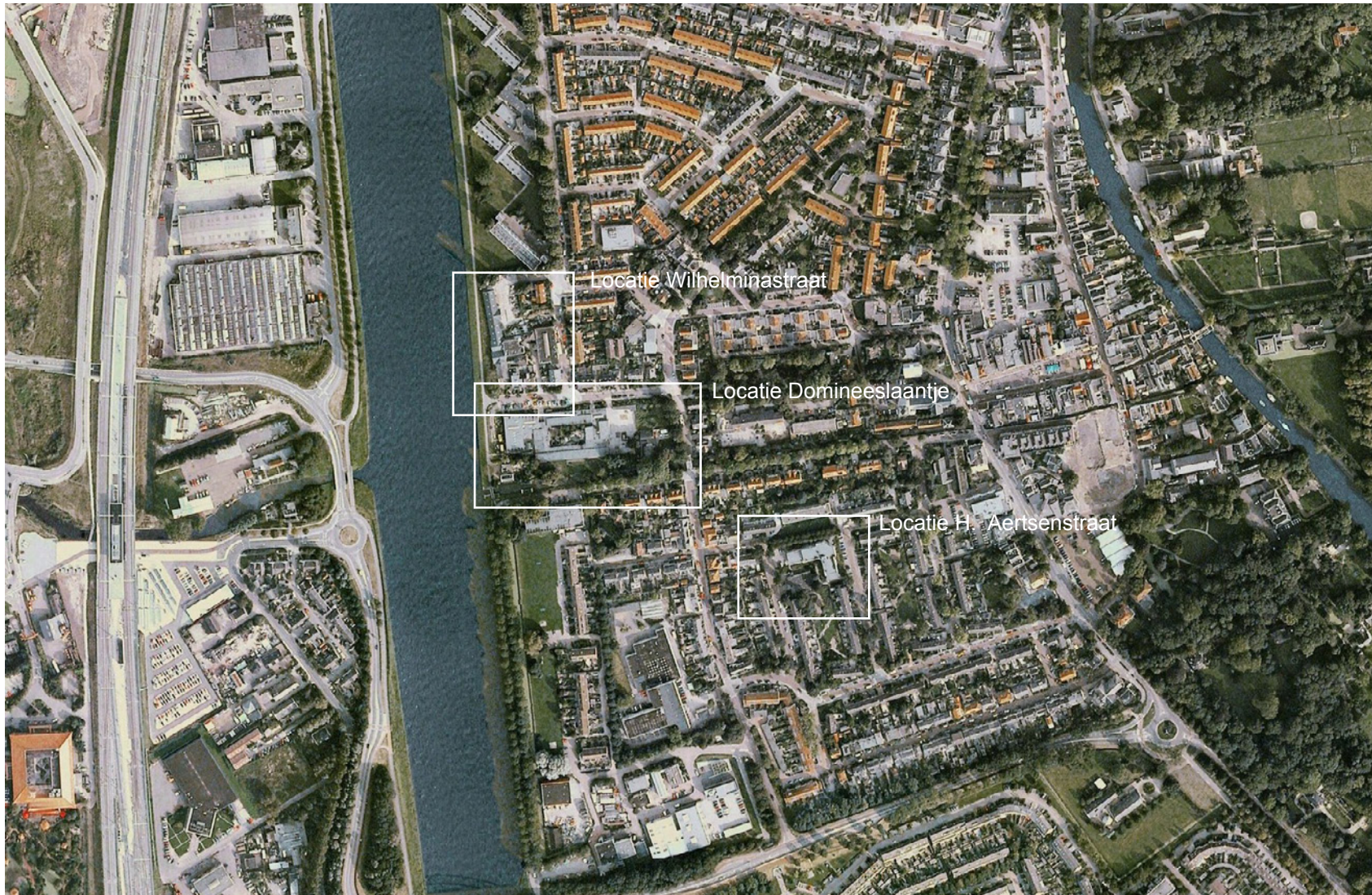
van de schoollocatie aan het Domineeslaantje ontstaat de kans om van dit gebied echt iets bijzonders te maken en de waardevolle groene sfeer langs alle randen van deze centrale zone ervaarbaar te maken. Voor de nieuwe bebouwing (en het bijbehorende parkeren) in deze zone gelden dan ook andere uitgangspunten dan elders. Hier gaat het om woningen en één schoollocatie in een groene parkzone.

### 4: Het gevarieerde wonen

De woongebieden aan weerskanten van de groene strip laten een gevarieerd beeld zien. Sommige delen zijn fraai en levendig, andere delen enigszins verwaarloosd of verpauperd. De visie streeft ernaar om dit gebied van een kwaliteitsimpuls te voorzien in het woningbestand en in de inrichting van het openbaar gebied. Uitgangspunt daarbij is het streven naar variatie. Elders in de gemeente zijn immers al veel standaard straten met standaard rijenwoningen voorhanden. Dit gebied zou juist anders moeten zijn. Door de centrale ligging is het uitermate geschikt voor specifieke doelgroepen als ouderen en jonge starters. Bij de herstructurering van oude school- en bedrijvenlocaties zou dan ook vooral gezocht moeten worden naar bijzondere woningtypes die het gebied nog rijker maakt aan functies en woningtypes.

### 5: Verkeersluw en fietsgraag

Voor autoverkeer is de routing door het gebied verre van optimaal. Voor langzaam verkeer herbergt het gebied daarentegen enkele belangrijke doorgaande routes, met name voor scholieren. Op een aantal punten dreigen onveilige situaties, waar beide stromen elkaar ontmoeten. Voorts is gebleken dat veel bewoners overlast ondervinden van het haal- en brengverkeer van de scholen in het gebied. Het oplossen van een dergelijke verkeersproblematiek ontstijgt het niveau van deze studie, die zich immers eerder richt op de ruimtelijke vraagstukken. Uitgangspunt is het streven naar optimale fietsverbindingen en een heldere, verkeersluwe oplossing voor gemotoriseerd verkeer.



*Locaties stedelijke vernieuwing*

## 7 Stedenbouwkundige uitgangspunten

Binnen het visiegebied bevinden zich drie locaties die zich momenteel aandienen voor vernieuwing. Hier dient de kans zich aan om de uitgangspunten van de visie te verwezenlijken, de stedenbouwkundige structuur te versterken en om het aanzien van het gebied verder te verbeteren. De gebieden vormen vrij bescheiden eenheden binnen de kern. Het zijn kleine transformatiegebieden binnen een veel groter, vrij constant geheel. Derhalve is het van groot belang om bij elke ingreep en elke toevoeging rekening te houden met bestaande structuren en afstemming te vinden op de omliggende bebouwing, wegen, water en groen. Dit wil echter niet zeggen dat er gestreefd moet worden naar een conservering van het bestaande. Het gebied verdient een verbetering en verfraaiing. De visie geeft daarvoor de richting aan.

In dit hoofdstuk wordt eerst kort ingegaan op de situering van de drie locaties. Vervolgens wordt ingegaan op de relatie met de stedenbouwkundige visie, zoals geformuleerd in het voorgaande hoofdstuk en op de bijdrage die de herontwikkeling kan spelen in de realisatie van de geformuleerde ambities. Tot slot worden de uitgangspunten zelf op een rij gezet.

### *Locatie Domineeslaantje*

De locatie Domineeslaantje is gelegen ten westen van het centrum van de gemeente Breukelen. Het perceel wordt begrensd door de Marijkestraat aan de oostzijde, de historische Kerkvaart aan de zuidzijde en door het Amsterdam-Rijnkanaal aan de westzijde. Aan de noordzijde vormt het Domineeslaantje de begrenzing. Op deze locatie zijn momenteel twee scholen gevestigd. Daarnaast is de locatie gunstig gelegen ten opzichte van het centrum. Ten zuidoosten van de locatie ligt het pand Marijkestraat 26 welke een gemeentelijk monument is. Tenslotte is aan de noordzijde van de Kerkvaart bij het Amsterdam-Rijnkanaal een markant voormalig sluiswachterhuisje, een rijksmonument.

Het gebied wordt door een oost-westas (de Kerkvaart, welke Amsterdam-Rijnkanaal en Vecht met elkaar verbindt) en een minder nadrukkelijk aanwezige noord-zuidas (Marijkestraat-Julianastraat) begrensd. Voorts wordt het gebied voor fietsverkeer ontsloten via de Marijkestraat over de ophaalbrug, welke een rijksmonument is. De locatie Domineeslaantje raakt aan de contouren van de historisch gevormde route van de Vecht en de Straatweg en de bijbehorende sfeer van deze historie.

### *Locatie Wilhelminastraat*

De locatie Wilhelminastraat is gelegen ten westen van het centrum van de gemeente Breukelen. Het perceel wordt begrensd door de Wilhelminastraat aan de oostzijde, het Amsterdam-Rijnkanaal aan de westzijde en enkele woningen aan de noord- en zuidzijde, die geen deel uitmaken van het plangebied.

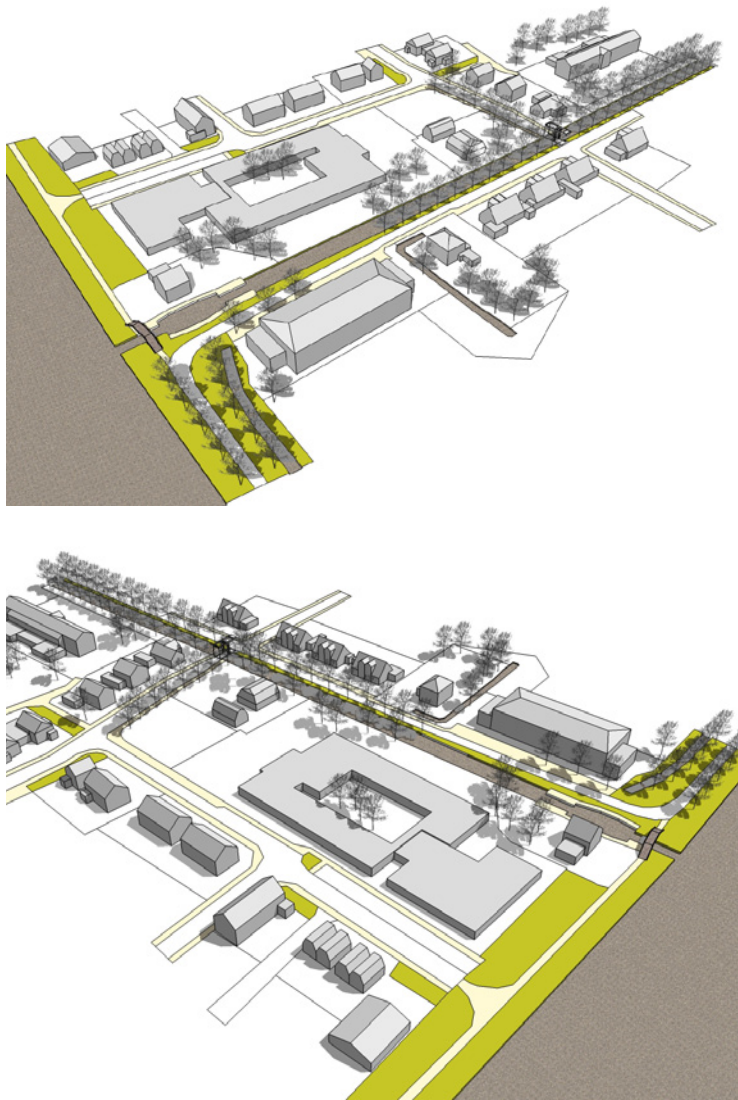
De betreffende locatie is ook gelegen in de wijk De Eendracht. Deze wijk bestaat voor het overgrote deel uit woningen van twee lagen met een kap. Daarnaast is de locatie gunstig gelegen ten opzichte van het centrum. Gezien het provinciale beleid en het gemeentelijk beleid zoals geformuleerd in de Woonvisie ligt het voor de hand de vrijkomende ruimte door sloop van het bedrijfspand te gebruiken voor woningbouw. Ten noorden van de locatie ligt een braakliggend perceel welke eigendom is van de gemeente en gebruikt wordt voor opslag ten behoeve van de gemeentewerf. De gemeentewerf is aan de achterzijde gelegen aan het Amsterdam-Rijnkanaal. De overige omliggende gebouwen zijn grondgebonden woningen. Verder noordelijk bevindt zich het project De Boemerang. De flatgebouwen langs het kanaal zullen daarbij plaatsmaken voor nieuwbouw.

Binnen in het bouwblok hebben zich in de loop der jaren enkele woningen en bedrijfjes gevestigd. Hierdoor is een rommelige en erg compacte situatie ontstaan. De Wilhelminastraat is een buurtweg die grenst aan het Domineeslaantje waar de Danne- en Vijverhofschoon zijn gevestigd. Het is dan ook noodzakelijk om de toekomstige bebouwing en de toekomstige verkeerssituatie in één geheel te bekijken.

### *Locatie H. Aersenstraat*









De locatie Huyck Aertsenstraat is gelegen ten westen van het centrum van de gemeente Breukelen. Het perceel wordt begrensd door de Huyck Aertsenstraat en Dudok de Witstraat. Aan de noord - oostzijde staat een appartementencomplex. Op het perceel was een kinderopvang aanwezig echter deze is onlangs afgebroken.

De betreffende locatie is gelegen in de wijk De Poel. Deze wijk bestaat voor het overgrote deel uit woningen van twee bouwlagen met een kap. Daarnaast is de locatie gunstig gelegen ten opzichte van het centrum.



3d-impressies huidige situatie locatie Domineeslaantje



- |   |                         |   |                         |   |                |   |          |
|---|-------------------------|---|-------------------------|---|----------------|---|----------|
|  | bebouwing               |  | doorgang/-zicht         |  | groen prive    |  | water    |
|  | accent                  |  | ontsluiting             |  | groen openbaar |  | parkeren |
| <b>2+k</b>  | max. twee lagen met kap | <b>3+k</b>  | max. drie lagen met kap |   |                |   |          |

Illustratie stedenbouwkundige randvoorwaarden Locatie Domineeslaantje

## 7.1 Domineeslaantje

### Positionering binnen de stedenbouwkundige visie

In de stedenbouwkundige visie maakt het gebied onderdeel uit van de Groene Strip, de zone waar een bijzondere bebouwingstypologie wordt voorgestaan met ruimte voor groen en boeiende doorzichten tussen de bebouwing.

### Stedenbouwkundige uitgangspunten

In wezen is het versterken van het open en landschappelijk karakter het belangrijkste uitgangspunt. Daarmee wordt een duidelijk nieuwe koers uitgezet en een wezenlijk ander beeld voorgestaan dan de huidige bebouwing met zijn brede lage front. Voorgestaan wordt juist een opener beeld, waarbij het programma meer geclusterd wordt en daarmee ruimte open laat ten gunste van een groen en transparant eindbeeld.

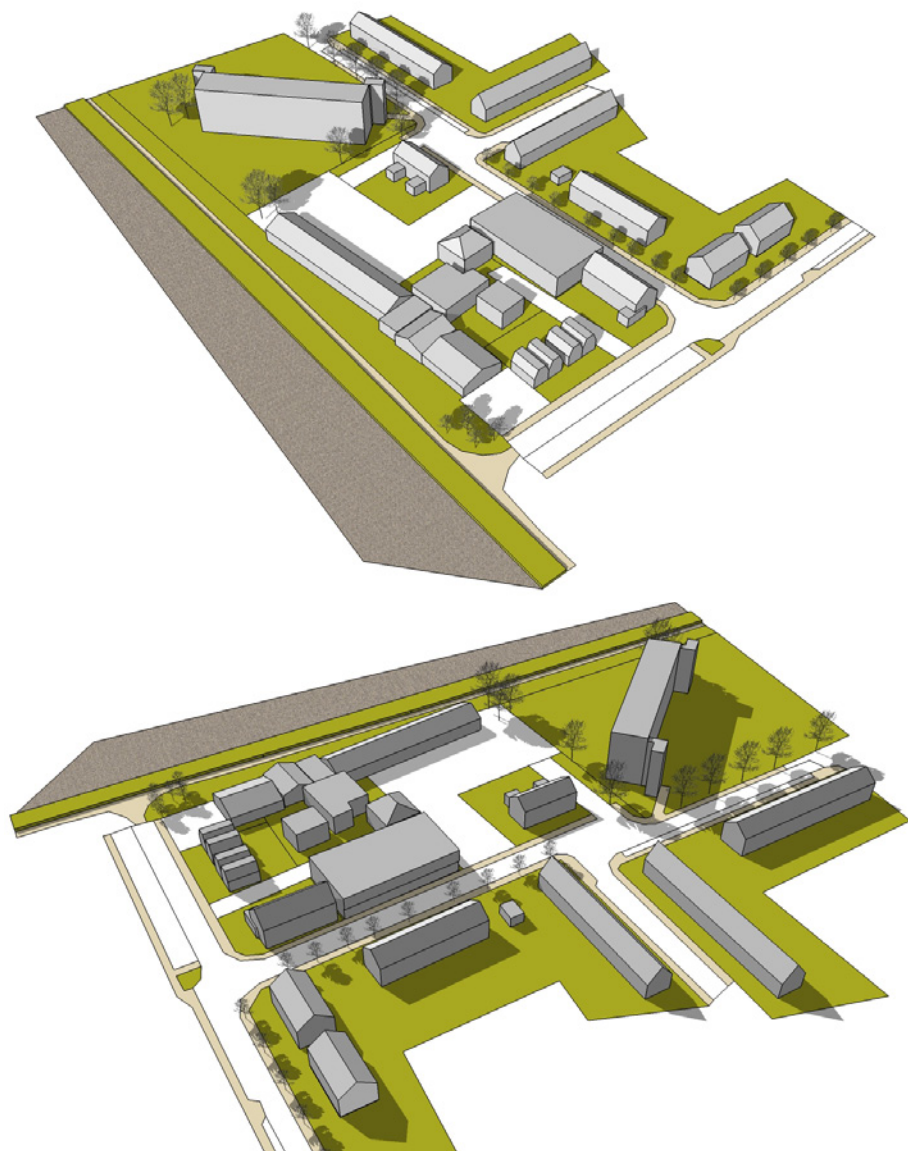
Om dit beeld te bereiken is een bijzondere bebouwingstypologie hier op zijn plaats. Er kan hier gedacht worden aan kleinschalige appartementsgebouwen, verandawoningen, benedenbovenwoningen, ouderenwoningen en andere woningtypes die zich kenmerken door een bescheiden buitenruimte en die opgenomen kunnen worden in een open prakachtige terreinindeling.

De afstemming ten opzichte van de bestaande omgeving en de omliggende woningen dient aan alle zijden zorgvuldig te zijn. De bebouwinghoogte mag hoger zijn dan nu het geval is, maar blijft desalniettemin zeer gematigd. Naar de direct aangrenzende bebouwing is altijd sprake van een overgangsruiimte die groen en open is. De zorgvuldigheid van de stedenbouwkundige inpassing wordt verder onderstreept door de voorgestane situering van het parkeren. Langs het Domineeslaantje zou de parkeerdruk in elk geval niet moeten toenemen. Het wordt op eigen terrein opgelost, bijvoorbeeld in besloten binnenhoven.

De bovenstaande algemene uitgangspunten en de bevindingen uit de voorgaande hoofdstukken (o.a. milieucontouren), brengen ons tot het onderstaand overzicht van stedenbouwkundige randvoorwaarden:











- Er dient sprake te zijn van een open bouwstructuur met groen en open zicht tussen de bebouwing;
- de bouwvolumes dienen een compact karakter te hebben;

- transparantie naar de Kerkvaart dient te worden gerealiseerd in de vorm van enkele doorzichten;
- de bebouwing dient zich met een voorzijde te oriënteren naar de aangrenzende wegen Marijkestraat, Domineeslaantje en naar het kanaal;
- langs de Kerkvaart moet sprake zijn van een openbaar karakter (geen achterkanten of achtertuinen direct aan het water);
- de hoogteopbouw is overwegend twee lagen met een kap, met mogelijkheid tot een stedenbouwkundig accent van drie lagen met een kap;
- de aanwezige monumenten dienen zorgvuldig te worden geïntegreerd in de nieuwbouwplannen, voldoende afstand en afstemming in bouwhoogte dient in acht te worden genomen;
- er dient sprake te zijn van een aflopende reeks in hoogte en frontbreedte van de bebouwing langs het kanaal in de richting van het sluiswachtershuis;
- langs de Marijkestraat dient de bebouwing zich te voegen naar de korrelgrootte van de bestaande bebouwing (overwegend villa's);
- de hoofdvolumes dienen voorzien te worden van een kap (zadeldak, punt-dak);
- de ontsluiting dient via het Domineeslaantje te geschieden;
- het parkeren zal deels langs het Domineeslaantje kunnen plaatsvinden, conform de huidige situatie, maar voorts op eigen terrein en uit het zicht plaats moeten vinden (in een compacte oplossing onder of tussen de bebouwing);
- het bestaande waardevolle groen (bomenlanen en markante solitair) zal zoveel mogelijk moeten worden behouden en ingepast in de plannen of anders vervangen door bomen met dezelfde waarde;
- zowel langs de Kerkvaart als langs het Domineeslaantje moet een groenzone behouden blijven;
- geluidscontouren als die van het spoor en de autosnelweg als mede de eisen van Rijkswaterstaat dienen te worden meegenomen in het ontwerp;
- erfafscheidingen dienen duurzaam te zijn en aan te sluiten op de ambitie voor een groen woonmilieu. Hagen zijn derhalve het uitgangspunt, op kwetsbare plekken versterkt met een hekwerk, zoveel mogelijk opgenomen in het ontwerp van de bebouwing.



3d-impressies huidige situatie locatie Wilhelminastraat



- |   |                               |   |                               |   |                |   |          |
|---|-------------------------------|---|-------------------------------|---|----------------|---|----------|
|  | bebouwing                     |  | doorgang/-zicht               |  | groen prive    |  | water    |
|  | accent                        |  | ontsluiting                   |  | groen openbaar |  | parkeren |
|  | max.<br>twee lagen<br>met kap |  | max.<br>drie lagen<br>met kap |   |                |   |          |

Illustratie stedenbouwkundige randvoorwaarden Locatie Wilhelminastraat



## 7.2 Locatie Wilhelminastraat

### Positionering binnen de stedenbouwkundige visie

In de stedenbouwkundige visie maakt het gebied onderdeel uit van het gevarieerde woongebied, het gebied waar transformatie van oude bedrijvenlocaties zouden moeten bijdragen aan de verrijking van de ruimtelijke kwaliteit en van het woningbestand. Het gebied grenst daarbij aan twee belangrijke structuren: een verbindingssas naar het kanaal en de kanaalzone zelf. Beide assen moeten voldoende maat, een passende inrichting en stedenbouwkundige begeleiding door (woon)bebouwing krijgen.

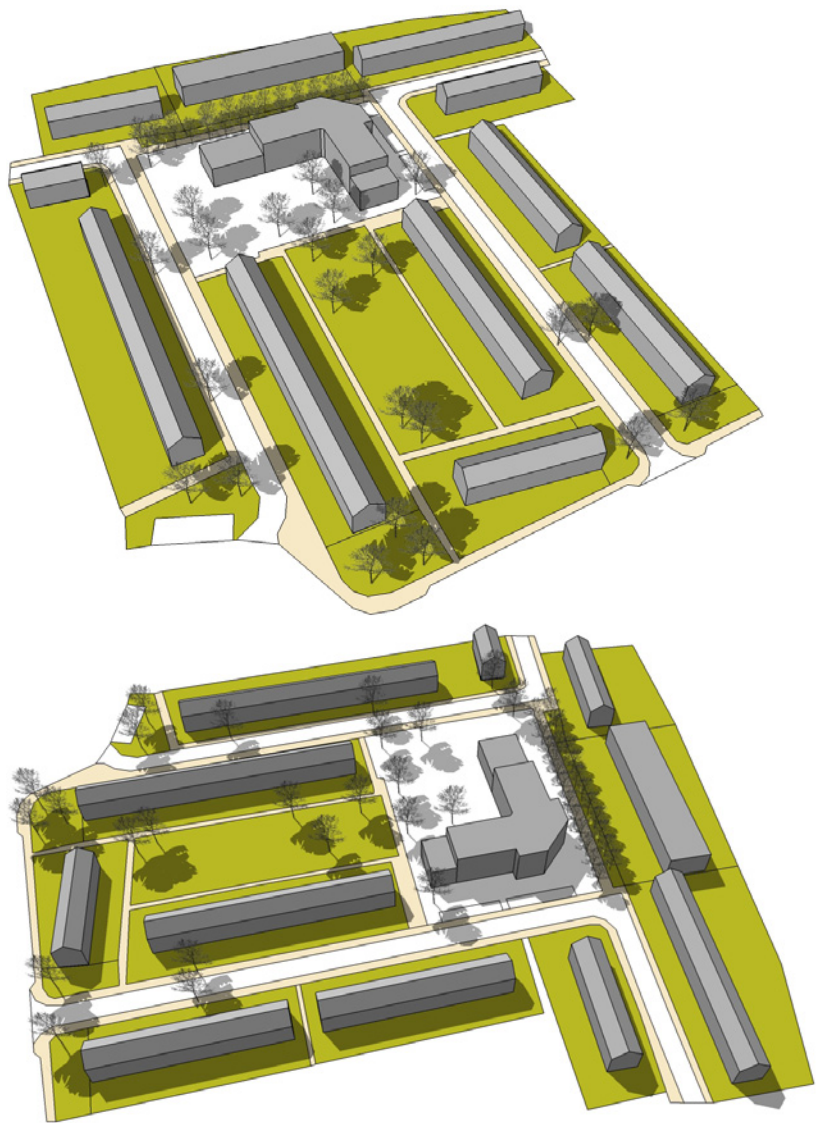
### Stedenbouwkundige uitgangspunten

Uitgangspunt is een totale herinrichting van de locatie Wilhelminastraat. Een ingrijpende transformatie is hier op zijn plaats, waarbij bedrijfsbebouwing en gemeentewerf plaatsmaken voor woonbebouwing. De rommelige buitenranden dienen daarbij plaats te maken voor een afgewogen compositie van woonbebouwing. De locatie wordt daarbij opgevat als een bouwblok, met naar de buitenzijde de voorzijde van woningen en aan de binnenzijde een beloten woonomgeving met tuinen en ruimte voor parkeren. De bestaande woonbebouwing wordt zorgvuldig ingepast binnen de nieuwbouw, door afstemming in maat, schaal en afstand. Uitgangspunt voor de nieuwbouw is dan ook dat deze het gevarieerde, kleinschalige karakter van de bebouwing doorzet. Het bouwblok wordt daardoor uitgewerkt als een optelsom van afzonderlijke panden die elk afgestemd zijn op de maat en schaal van de omgeving. Parceling, variatie in het gevelbeeld en variatie in bouwhoogte zijn middelen die daarbij moeten worden ingezet.

De bovenstaande algemene uitgangspunten en de bevindingen uit de voorgaande hoofdstukken (o.a. milieucontouren), brengen ons tot het onderstaand overzicht van stedenbouwkundige randvoorwaarden:









- de bebouwingstructuur dient een afgerond bouwblok te vormen met voorkanten naar alle omliggende randen;
- bijzonder zorgvuldig zal moeten worden omgegaan met de aansluiting op de bestaande woningen in het gebied;

- de hoogteopbouw zal passen bij die in de omgeving, met overwegend twee lagen met een kap;
- in de noordwesthoek is een accent van drie lagen met een kap of opbouw toegestaan;
- de bouwmassa zal bij de kleinschaligheid van de omliggende bebouwing moeten aansluiten (segmentering of parcelering van de nieuwbouw);
- de bebouwing dient een kap te krijgen;
- een lus rondom de locatie zal de basis vormen van de ontsluiting, een smal woonpad zal daartoe langs het kanaal worden aangelegd;
- het parkeren dient geheel op eigen terrein te worden gerealiseerd (binnen-terrein, parkeergarage onder de bebouwing of drive-in langs de kanaalzone), ook het bezoekersparkeren dient in eerste instantie in het plangebied te worden opgelost;
- het bestaande groen dient te worden versterkt op de routes tussen het kanaal en het centrum;
- de groenzone langs het kanaal dient een fraaie nieuwe inrichting te krijgen, als onderdeel van een grotere doorgaande groenstructuur;
- geluidscontouren als die van het spoor en de autosnelweg als mede de eisen van Rijkswaterstaat meegenomen worden in het ontwerp;
- langs het kanaal dient middels stoepjes de overgang tussen privé en openbaar worden vormgegeven;
- langs de overige zijden zijn voortuinen op zijn plaats met hagen als erfafscheiding.



3d-impresies huidige situatie H. Aertsenlaan



- |   |                         |   |                         |   |                |   |          |
|---|-------------------------|---|-------------------------|---|----------------|---|----------|
|  | bebouwing               |  | doorgang-/zicht         |  | groen prive    |  | water    |
|  | accent                  |  | ontsluiting             |  | groen openbaar |  | parkeren |
| <b>2+k</b>  | max. twee lagen met kap | <b>3+k</b>  | max. drie lagen met kap |   |                |   |          |

Illustratie stedenbouwkundige randvoorwaarden Locatie H. Aertsenlaan

### 7.3 Locatie H. Aertsenstraat

#### Positionering binnen de stedenbouwkundige visie

In de stedenbouwkundige visie maakt het gebied onderdeel uit van het gevarieerde woongebied, het gebied waar de invulling van vrijgekomen plekken zou moeten bijdragen aan de verrijking van de ruimtelijke kwaliteit en van het woningbestand. Het gebied grenst daarbij aan een belangrijke structuur: een verbindingssas naar het centrum. Deze as is ter hoogte van de locatie vormgegeven als een voet/fietspad dat fraai begeleid wordt door een markante bomenlaan.

#### Stedenbouwkundige uitgangspunten

Op deze plek wordt het op zijn plaats geacht om het bouwblok af te ronden. Daarmee wordt kenmerkende structuur van de omliggende woonomgeving doorgezet. Van belang is dat zorgvuldig wordt aangesloten op het bestaande appartementsgebouw, dat zij samen een wand vormen aan de Dudok de Witstraat en dat de zijvleugel langs de H. Aertsenstraat zich weet te voegen in het stedenbouwkundig karakter van deze woonstraat. Verder is het van belang dat het groene binnenhof een nette afronding krijgt aan de noordzijde en dat de toegankelijkheid blijft gewaarborgd. Om dit mogelijk te maken zal een compacte en hoogwaardige parkeeroplossing gevonden moeten worden.

De bovenstaande algemene uitgangspunten en de bevindingen uit de voorgaande hoofdstukken (o.a. milieucontouren), brengen ons tot het onderstaand overzicht van stedenbouwkundige randvoorwaarden:

- voor de bebouwingsstructuur is van belang dat het bouwblok wordt afge maakt, met handhaving van het groene binnenterrein;
- de hoogteopbouw dient in overeenstemming te zijn met de opbouw zoals die aanwezig is in de directe omgeving (twee bouwlagen met kap of terugliggende opbouw aan de zuidzijde, drie lagen, eventueel met kap aan de noordzijde);
- de bouwmassa dient zich te voegen in de schaal van de omliggende bouwmassa's;
- de bebouwing dient een plat dak of een zadeldak te krijgen;

- een parkeeroplossing zal niet op de openbare weg, maar op eigen terrein moet worden gevonden (parkeerhof, parkeergarage onder het blok of in de woningen aan de straat);
- voor de ontsluiting wordt de bestaande wegenstructuur gebruikt;
- het aanwezige groen in de vorm van de 'binnentuin', bestaande grote bomen en het bomenlaantje worden behouden en versterkt,
- eventueel parkeren in een parkeerhof wordt hoogwaardig ingepast met hagen en een begroeiide pergola;
- erfafscheiding dient overeenkomstig de reeds aanwezige erfafscheiding middels hagen te worden voortgezet, op kwetsbare plekken ondersteund met een hekwerk.