

Drie parallelle visies

Structuurvisie
Breda2030

Visie
binnenstad
2030

Ontwikkelperspectief
Via Breda



Gemeente Breda

Attractief Centrum verbindt stad en regio in ambitie en energie

1. Drie parallelle visies

Momenteel worden parallel drie visies op (delen van) Breda tot ontwikkeling gebracht, en voor de zomer aan de gemeenteraad voorgelegd. Het gaat om de Structuurvisie, Visie Binnenstad en Via Breda. In deze kadertekst wordt uitgelegd dat dit een weldoordachte keuze is geweest. Tevens wordt inzicht gegeven in de onderlinge samenhang.

De *structuurvisie Breda 2030* wordt opgesteld, niet alleen vanuit een wettelijke verplichting, maar vooral ook om richting en kader te creëren voor ruimte, programma en realisatie in een sterk veranderende context van de ruimtelijke ordening en gebiedsontwikkeling. De visie “stad in evenwicht” uit 2007 geeft hiervoor te weinig houvast.

De *Visie binnenstad* komt voort uit stedelijke afspraken om te komen tot een ruimtelijk-economische visie op de binnenstad, mede ingegeven door ontwikkelingen in de economie en de gelegenheden welke zich aandienen in het centrum. De uitdaging die deze visie stelt is om samen met de partners in de stad door te pakken op de succesvolle investeringen (ca 800 miljoen) vanuit de visie uit 1992. Actuele thema's daarbij zijn o.a. het versterken en uitbouwen van de aantrekkingskracht van de binnenstad (city making), goede bereikbaarheid en verblijfskwaliteit.

De herijking van het *ontwikkelperspectief en de realisatiestrategie van Via Breda* wordt ingegeven door de veranderde condities op de vastgoed- en financiële markten. De structuurvisie Via Breda uit 2004 ging nog uit van zeer aanzienlijke woningaantallen en grote hoeveelheden vierkante meters voor kantoren en bedrijven, gefaseerd uit te voeren in 7 grote gebiedsontwikkelingen. Hoewel het gebied van Via Breda de meest vooraanstaande ontwikkellocatie blijft van de stad, is een bijstelling van het ontwikkelperspectief aan de orde. De (inter)nationale bereikbaarheid van het HSL knooppunt blijft hierin het onderscheidende aspect.

Via Breda + Binnenstad = Centrum

De onderlinge relatie van deze visies is groot, de uitdaging voor de planvorming Via Breda en de visie binnenstad is om te zorgen voor een goede aansluiting van de nieuwe dynamiek bij de vertrouwde aantrekkingskracht. Hierdoor ontstaat één goed aaneengesloten centrumgebied met complementaire, aanvullende, herkenbare identiteiten en kwaliteiten.

2. Betekenis van het centrum voor de stad en de regio

In voorgaande paragrafen zijn de kernwaarden van de stad Breda benoemd. Veel van deze kernwaarden zijn direct gerelateerd aan het centrum van de stad: kernstad in de regio, gastvrijheid centraal (winkelen, ontspannen, zaken doen), onderwijsstad, plek voor creatief en vernieuwend ondernemerschap, oud en nieuw erfgoed, en ook stad van de menselijke maat.

Ook de hoofdlijnen van de visie raken het centrum in al zijn dimensies:

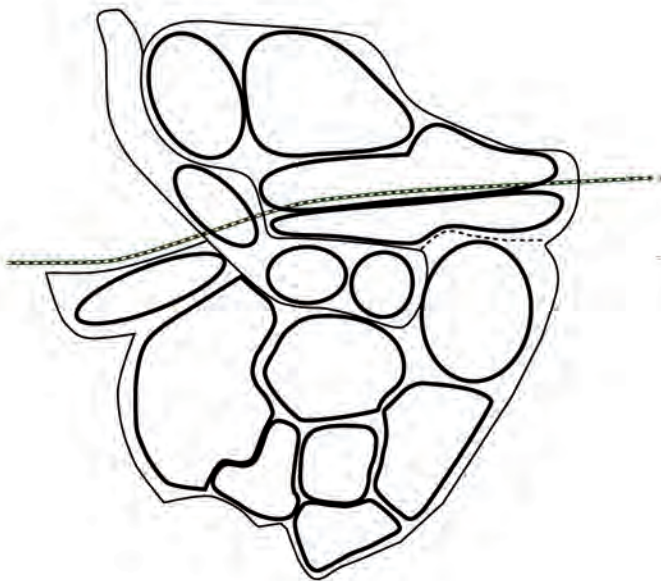
- Het Knooppunt Breda bouwt aan de economische kracht en de regionale positie van Breda, en heeft een sterke relatie met mobiliteit (profit/prosperity). Veel knopen (spoor, fiets, OV, auto) en netwerken (o.a. werken, wonen, ontspannen, onderwijs, cultuur) komen samen in het centrum;
- Breda Markstad stelt de kansen en kwaliteiten van water in de stad centraal, als drager en gangmaker van cultuurhistorie en identiteit (planet). Zeker ook in het centrum biedt de kwaliteit van het water veel kansen! De Mark vormt één van de belangrijkste verbindingen tussen Via Breda en binnenstad, die verder moet worden uitgebouwd;
- Breda's Mozaïek beschrijft de kwaliteit van de stad als een ongedeelde en verbonden verzameling van gebiedskarakteristieken (people). De uitbreiding van het centrum met nieuwe (formele en informele) milieus biedt nieuwe impulsen en mogelijkheden om de stad nog aantrekkelijker te maken. Deze nieuwe milieus betreffen het nieuwe station, Stationskwartier, brouwerijterrein, havenkwartier, Seelig Zuid en de vertreklocaties belastingkantoor en rechtbank;
- De keuze voor een compacte stad komt zeker tot uiting in het centrum, maar vraagt hier ook om aandacht waar het gaat om de effecten van klimaatverandering.

Het centrum van de stad is een van de belangrijkste (her)ontwikkelingsgebieden in de structuurvisie Breda 2030. Een samenhangende ontwikkeling van de binnenstad en Via Breda is zowel van belang voor de versterking van de positie van Breda als centrumstad in de (Eu)regio, als voor de stad zelf.



Afb. 1. verhouding visie voor de stad en visie binnenstad

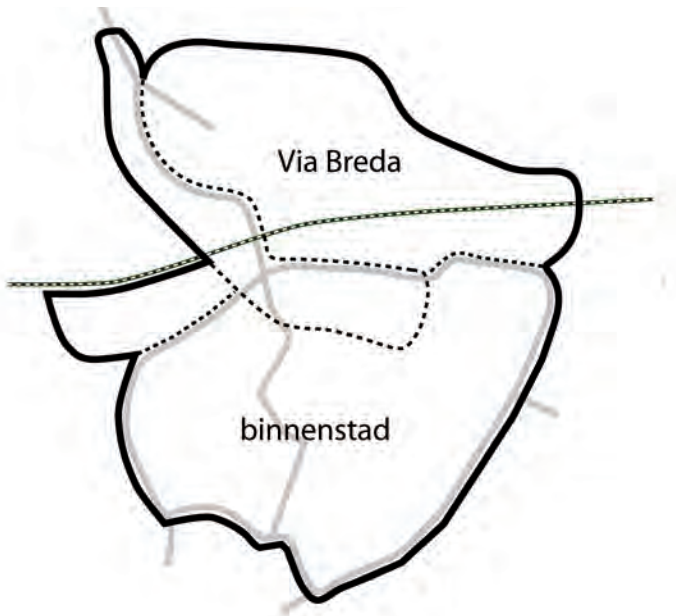
Dit kaartje geeft de verhouding weer tussen de visie voor de stad en de visie voor de binnenstad in combinatie met herijking van het ontwikkelperspectief en de realisatiestrategie voor Via Breda.



Afb. 2. mozaïek (plekken en profielen)

Het centrum bestaat uit de stadsdelen gevormd door de 'huidige' binnenstad en de ontwikkelingen gepaard gaande met Via Breda. Het water en de cultuurhistorie zijn de dragers van het gebied. De openheid, gevormd door het Park Valkenberg, het Kasteel en de Markoevers (langs de Mark, tussen Singel en noordelijke rondweg) vormt een zelfstandig en kwalitatief hoogwaardige ruimte die de twee samenhangende en complementaire stadsdelen met elkaar fysiek en mentaal verbindt. Tevens biedt deze zone ruimte om de stedelijke dynamiek, middels evenementen, cultuur, waterbeleving, etc. een plek te geven. Één grote open, stedelijke structuur gelegen midden tussen alt- en nieuw stadt.

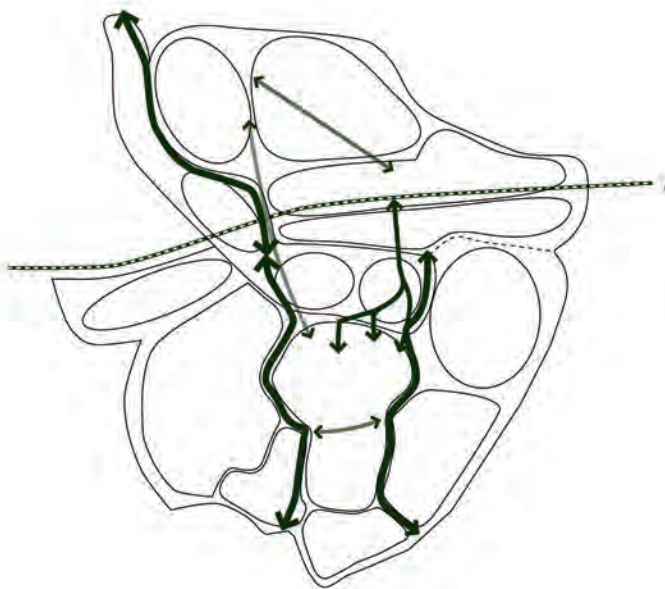
Met het veranderen van de inzichten ten aanzien van het CSM terrein is de positie van het Nassau Wallon (Slingerweg/Tramsingel) gebied ook in een ander daglicht komen te staan. Een nieuwe ontsluitingsstructuur over het CSM terrein is niet meer evident. Om de kwaliteit cultuurhistorische waarde van de singels te versterken kan Nassau Wallon op termijn een belangrijke bijdrage leveren voor de ontsluiting van de binnenstad. De potentie van het gebied ligt in de combinatie van ontsluiting en de invloedssfeer van zowel Via Breda als van de binnenstad.



Afb. 3. centrum

Binnen het centrum zijn verschillende stadsdelen te benoemen, analoog aan de systematiek van het mozaïek in de structuurvisie.

De complementariteit tussen de binnenstad en Via Breda wordt bewerkstelligd door verschillende deelgebieden helder te profileren. Zo zal het wonen in (groot) Belcruim anders zijn dan het wonen in het Chassé Park maar zullen de winkels in en rond het station ook duidelijk in het kader staan van reizen in tegenstelling tot de 'funshop' winkels in de binnenstad.



Afb. 4. verbindingen

De samenhang tussen de Binnenstad, Via Breda en daarbinnen gelegen deelgebieden wordt gewaarborgd door te voorzien in heldere verbindingen. Zowel het verder uitwerken van de West- en oostflank dragen daartoe bij maar bijvoorbeeld ook het versterken van de relatie tussen de Willemstraat en de binnenstad, middels het versterken van cultuur.

Tevens ligt er een grote en kwalitatieve opgave in het verder versterken van de waterrelatie tussen de havens van de binnenstad en Via Breda. De Markoevers zijn daarbij van belang om voor zowel op de korte termijn, het toevoegen van een uniek binnenstadmilieu als op de langere termijn, de opgave ten aanzien van de klimaatadaptie een plek te kunnen geven.

3. De doelstellingen van de visie binnenstad

De visie binnenstad is in eerste instantie ruimtelijk-economisch ingestoken, in het verlengde van een eerder opgestelde economische visie. De hoofddoelstellingen van de visie binnenstad zijn:

- de economische motor van Breda draaiende houden (programmatische en ruimtelijke aantrekkingskracht, werkgelegenheid);
- de inhoudelijke basis scheppen voor het op te stellen ontwikkelingsgerichte bestemmingsplan binnenstad;
- het borgen van een programmatische en ruimtelijke aansluiting op Via Breda;
- het formuleren van een uitvoeringsprogramma dat onder andere als basis dient voor de op te stellen Wijkplannen Stadshart-Valkenberg, Fellenoord-Schorsmolen en Chassé-Oud Boeimeer.

De visie binnenstad koestert de vertrouwde aantrekkingskracht van de binnenstad en bouwt deze uit. Met de dynamiek van Via Breda ontstaat er een aaneengesloten gebied met meerdere herkenbare identiteiten en kwaliteiten. Om een tijdsbestendige kwaliteit van de binnenstad als hart en aanjager van de stad vast te houden en verder uit te bouwen wordt hier ingezet op :

- Versterking van het centrum als toeristisch-recreatief product, voor zowel de Bredanaars als de bezoekers;
- Het voltooiën van reeds ingezette ontwikkelingen (doortrekken rivier, winkelcircuit afronden met Achter de Lange Stallen, vergroenen Oostflank, aanpak stadserf);
- Behoud en versterking van de leefbaarheid van de binnenstad, o.a. door aandacht te besteden aan goede woon-en werkmilieus en het voorzieningenniveau;
- Het borgen van een goede bereikbaarheid van de binnenstad voor alle modaliteiten, omleiden van verkeer dat geen bestemming heeft in de binnenstad, zorg dragen voor goede verbindingen met de rest van de stad;
- Inzetten op duurzame inrichting, gebruik en beheer. Klimaatadaptatie en de kansen hierbij voor groen en water in de binnenstad spelen hierbij een rol.

4. De doelstellingen van de ontwikkeling van Via Breda

De hoofddoelstelling van de versterking van de sociaaleconomische structuur van de stad blijft ook de komende periode voor Via Breda overeind. Het doel van de transformatie is om in ongeveer twintig jaar tijd en in nauwe samenwerking met de betrokken eigenaren, marktpartijen en bewoners, een nieuw stadsdeel tot stand te brengen. In dit stadsdeel zal door een mix van functies een duurzaam, attractief en levendig gebied moeten ontstaan, met een hoge ruimtelijke kwaliteit en goed bereikbaar voor alle vormen van vervoer.

Deze hoofddoelstelling krijgt vorm in:

- de gefaseerde transformatie van deelgebieden;
- realisatie van de OV-Terminal als vliegwiel voor de transformatie;
- de zorg voor de bestaande buurten Belcram en Spoorbuurt;
- integrale verbetering van bereikbaarheid;
- in nauwe verbinding met de programmatische ontwikkeling van regio, stad en binnenstad.

Vier centrale kernwaarden zijn richtinggevend voor de ontwikkeling van dit gebied:

- **Bereikbaar**, Via Breda is de lobby van Breda en de poort van Brabant. Toegankelijk en open voor iedereen. Het is een komen en gaan van mensen. Via Breda verbindt mensen met elkaar. Ontmoeten is er vanzelfsprekend;
- **Internationaal**, Via Breda is onderdeel van een grensoverschrijdend netwerk en heeft een internationaal karakter. Hoge kwaliteit, allure en duurzaamheid zijn er vanzelfsprekend. Het is er prettig zaken doen, wonen en vertoeven. Via Breda verbindt Breda en haar regio met de rest van de wereld. Schiphol en de wereldhavens van Rotterdam en Antwerpen liggen op een steenworp afstand. Amsterdam, Brussel en Parijs zijn onze nieuwe burens;
- **Dynamisch**, Via Breda is en blijft in beweging. Via Breda is verrassend, experimenteel en daagt uit tot ondernemen, werken, leven en presteren. Flexibiliteit, authenticiteit, aanpasbaarheid en multifunctionaliteit staan garant voor ontwikkelen en groeien. Via Breda geeft kracht, energie en levenslust. Via Breda slaapt nooit;
- **Bourgondisch**, Via Breda is gastvrij, gezellig en vol met passie. Of je er op doorreis bent, werkt, recreëert of woont; in Via Breda verblijven is samen genieten, plezier hebben, je thuis voelen, veilig zijn. Via Breda is overvloedig, heeft karakter en maakt je nieuwsgierig naar het historische hart van onze stad. Via Breda smaakt naar meer!

In zijn concrete uitwerking zijn speerpunten voor de uitwerking van de visie:

- Prioriteit en voortvarende realisatie van de OV-Terminal en het Stationskwartier inclusief het nieuwe Gerechtsgebouw;
- Afronding van de gebiedsontwikkeling Drie Hoefijzers;
- Slechting van de barrière van het spoor, versterken van de verbindingen over en langs de rivier de Mark en via een stelsel van attractieve verbindingen met de binnenstad (Valkenberg, Willemstraat, Speelhuisklaan);
- Aansluiten op de opwaartse spiraal van de Belcrum als extra vliegwiel voor Via Breda en de doorontwikkeling naar het Havenkwartier;
- Het ingezette transformatiemanagement voor het Havenkwartier met ruimte voor innovatie en vernieuwing van de stedelijke economie doorzetten. Bijvoorbeeld op het gebied van cultuur.

In Via Breda komen alle sporen samen en worden mensen met elkaar Verbonden In Ambitie. Evengoed speelt de centrale spoorzone een belangrijke rol in het Verbinden In Ambitie van verschillende stadsdelen.

5. Samenhangende ambities leiden tot ongekend ontwikkelperspectief voor het Centrum van Breda

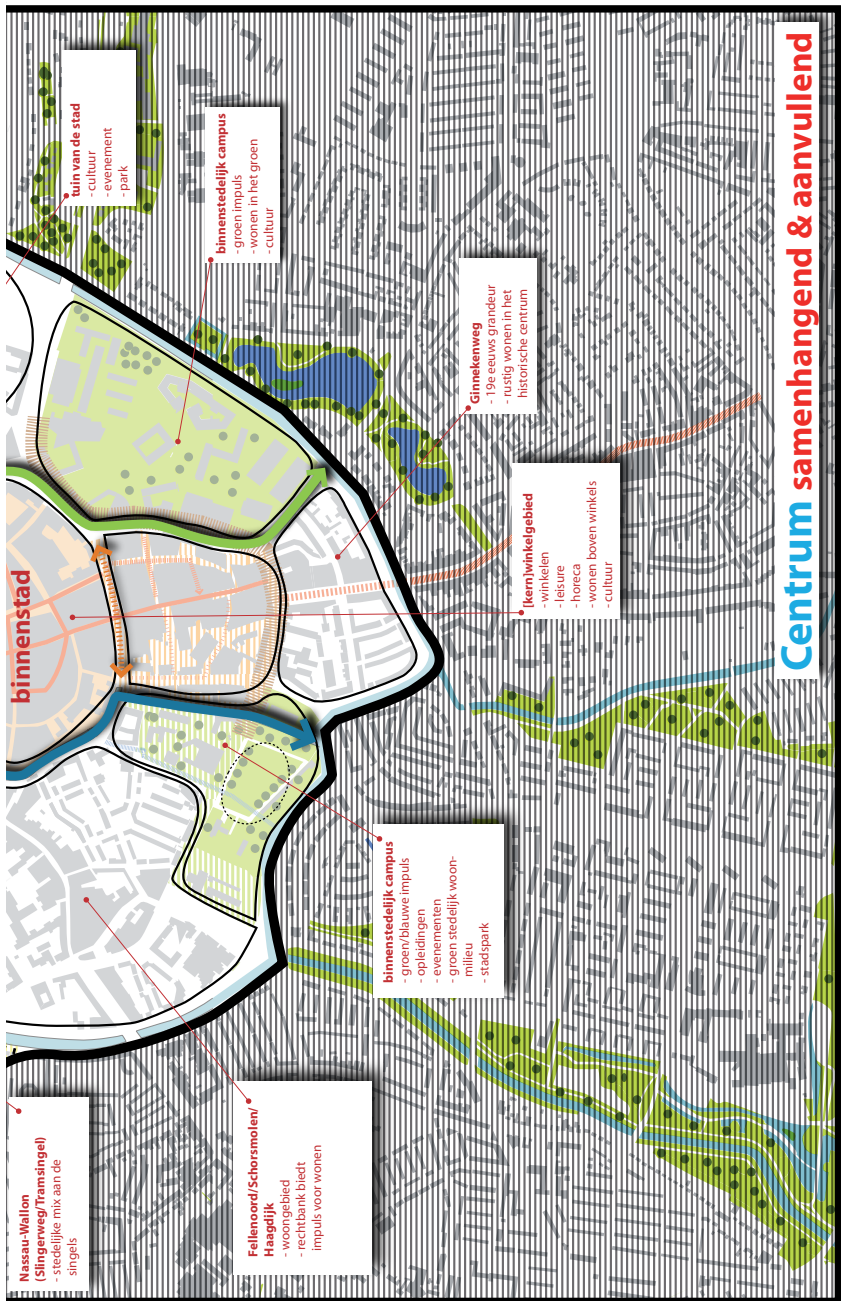
De ambities voor de binnenstad en voor Via Breda zijn absoluut complementair, en bieden een historische kans voor de ontwikkeling van het centrum van de stad, qua programma en ruimtelijke dimensie randvoorwaardelijk voor de ontwikkeling van de stad als geheel.

De uitwerking van dit perspectief is neergelegd in onderstaande kaart, waarop binnen het centrumgebied de onderscheiden profielen en karakteristieken van de diverse gebiedsdelen zijn opgetekend op basis van de hierboven omschreven ambities. Deze profielen sluiten nauw aan bij de benoemde kernwaarden en hoofdlijnen van de stedelijke visie (knooppunten, kwaliteit van water, stedelijk mozaïek). Cruciaal zijn de benoemde verbindingen.

Dit ontwikkelperspectief geeft een indruk van de mogelijkheden die er bestaan voor een bruisende, diverse, multifunctionele, formele en informele ontwikkeling van het centrum van de stad, met voldoende ruimte voor initiatief. Het is geen blauwdruk voor toekomstige ontwikkelingen.



Afb. 5. centrum: samenhang & complementariteit



6. De MAB (Mobiliteits Aanpak Breda) en het Centrum

In de structuurvisie Breda 2030 wordt uitgebreid ingegaan op de Mobiliteitsaanpak tot 2040. Hier wordt kort ingegaan op de uitgangspunten en effecten van deze aanpak voor het centrum, welke onderdeel uitmaken van de visie Binnenstad.

In de MAB wordt het noodzakelijke (economische) autoverkeer op een aantal plekken in de stad optimaal gefaciliteerd. De autobereikbaarheid van de economische toplocaties (binnenstad, bedrijventerreinen, spoorzone etc) krijgt hiermee een forse impuls. Doordat dit autoverkeer wordt gebundeld op twee hoofdassen, namelijk de noordelijke en zuidelijke rondweg, ontstaat letterlijk ruimte en lucht in de stad. Dit komt niet alleen ten goede aan de verblijfskwaliteit maar biedt ook uitgelezen mogelijkheden voor andere, mogelijk innovatieve vervoersvormen. De fiets en het openbaar vervoer krijgen daarmee een nieuwe, sterkere positie. Dit heeft een positief effect op het aandeel interne autoritten. Er verandert iets; de binnenstad en de wijken kunnen luwer worden. Ingrijpen op de singels (o.a. Belcrumweg, Wilhelminasingel) is hiervoor randvoorwaardelijk.

Het goed bereikbaar houden van het centrum (binnenstad en Via Breda) is mogelijk met investeringen voor het autoverkeer vooral aan de noordelijke rondweg, en inzetten op optimalisatie van de zuidelijke rondweg en aanbieden van passende alternatieven (bijv. voor de functies aan de Claudius Prinsenlaan).

Er is sprake van een gevoelige balans. Locaties, welke voor hun ontwikkeling afhankelijk zijn van de noordelijke rondweg, kunnen concurrerend worden ten opzichte van elkaar. Dit leidt tot een noodzaak om vervroegd ingrijpende en (voorzover nu in te schatten) voor de stad onbetaalbare investeringen te doen.

Het *CSM terrein* heeft een bedrijfsbestemming, gebaseerd op de oorspronkelijke functie als biocentrale. Een gemiddeld bedrijventerrein kent een 5 a 6 maal hogere verkeersintensiteit als de voormalige centrale tijdens piekmomenten in de campagne. Dit legt een onevenredige claim op de capaciteit van de noordelijke rondweg, met directe gevolgen voor de bereikbaarheid van de spoorzone, Via Breda, de binnenstad en de bedrijventerreinen grenzend aan de as. De strategie voor deze ontwikkeling moet daarom gericht zijn op het temporiseren van de ontwikkeling en een gefaseerde programmering richting 2030. Maar ook het verminderen van het autoverkeer door een extensiever

programma dat niet of nauwelijks spitsgebonden is en door een directere link te leggen met het station.

De ontwikkeling van het **Havenkwartier** hangt direct samen met een zogenaamde dedicated ontsluitingsstructuur voor Via Breda: een ontsluitingsstructuur bestaande uit de Belcrumweg <> Stationslaan <> Doornboslaan. Hierin verwerkt de Belcrumtunnel geen regionaal autoverkeer meer. De Doornboslaan verwerkt minder autoverkeer naar de binnenstad. Op deze manier wordt voor de bereikbaarheid van Via Breda en de binnenstad ruimte gecreëerd op de Belcrumweg en de aansluiting op de noordelijke rondweg. Het verkeer vanuit de binnenstad wordt zo snel mogelijk naar de noordelijke rondweg gestuurd. De Lunetstraat kan hierbij aan de westzijde een belangrijke rol vervullen mits maatregelen op de westelijke en noordelijke singelring worden getroffen in combinatie met maatregelen op de noordelijke rondweg. Ook aan de oostzijde mag de singelring niet als alternatieve route gaan fungeren. Maatregelen op de oostelijke en zuidelijke singelring zijn noodzakelijk. De strategie voor deze ontwikkeling is een gefaseerde uitvoering tussen 2020 en 2030, een ontwikkelprofiel dat aansluit op Via Breda en het station en het voorbereiden van ondersteunende maatregelen op de Belcrumweg en oostelijke singelring.

7. Hoe ziet de uitvoeringsagenda voor het centrum er globaal uit vanuit dit ontwikkelperspectief, in de structuurvisieperiode?

Om de ambities voor het centrum van Breda te bereiken liggen er op het snijvlak van Structuurvisie, Visie Binnenstad en Via Breda een aantal uitwerkingsopgaven.

Op dit moment gebeurt er al veel. Over het brouwerijterrein, het stationskwartier en over de infrastructuur is hierboven al gesproken, maar ook in het Havenkwartier, in het gebied Tramsingel / Slingerweg en in de Belcrum is het nodige in uitvoering. Er zijn plannen voor de Lange Stallen, voor de kop van de Catharinastraat en voor het hotel in de Nieuwstraat. De bouwkranen zijn voorlopig het centrum nog niet uit.

In de uitvoeringsparagrafen van de structuurvisie voor de stad en de visie binnenstad is een perspectief geschetst voor de uitvoeringsagenda van het centrum. De daadwerkelijke invulling hangt sterk af van particuliere initiatie-

ven, van beschikbare middelen en van keuzen welke door de raad worden gemaakt. De volgende elementen zijn zeker aan de orde op deze agenda:

mobiliteit

- Garanderen optimale bereikbaarheid station Breda Centrum en binnenstad voor stad en regio (Mobiliteits Aanpak Breda), en internationale betekenis station Breda Centrum (incl. HSL verbindingen met Antwerpen en Rotterdam), en blijven inzetten op spoorverbinding Breda – Utrecht;
- Inzetten (ook kwalitatief) op cruciale verbindingen centrale spoorzone en binnenstad binnen de singels (zie de kaart);
- Borgen van de verbinding van het Centrum van Breda met prominente locaties (o.a. Bavelse Berg, onderwijs/gezondheidszorg Claudius Prinsenlaan, Woonboulevard);
- Omleiden van verkeer dat geen bestemming in de binnenstad heeft in combinatie met verbeteren van de verblijfskwaliteit van de openbare ruimte.

leisure / water

- Ontwikkeling van de Markzone met watergebonden activiteiten, 3e fase Mark, ondersteuning waterhuishouding, verbinding Breda met Volkerak en Biesbosch.

programma

- Programmatisch ruimte en flexibiliteit geven aan vraaggerichte en innovatieve realisatiestrategie Via Breda;
- Realisatie nieuwe oorspronkelijke woonmilieus, combi's wonen / werken, in groot Belcrum en resterende binnenstadlocaties;
- Vertreklocaties Rechtbank en belastingkantoor ontwikkelen in samenhang met herontwikkeling Seelig (wonen, evenementen, evt. onderwijs);
- Onderscheidende verbetering / aanvulling winkelstructuur aan zuidzijde (Achter de Lange Stallen), geen nieuwe perifere locaties;
- De doorontwikkeling van Breda als "binnen- en buiten" evenementenstad vraagt om meer variatie en aanbod van overnachtingsmogelijkheden.

cultuur

- In het kader van culturele hoofdstad 2018Eindhoven|Brabant worden vanuit verschillende sectoren "proeftuinen" ontwikkeld, die met de culturele speerpunten beeldcultuur en erfgoed in gedachte, kansen biedt voor een impuls voor de Mark, Havenkwartier, pand Parade en eventueel Seelig;

- Centrale rol van erfgoed en beeldcultuur, inbedden op een dynamische en innovatieve wijze in de stedelijke ontwikkeling en laten aansluiten bij de sociaal maatschappelijke opgaven;
- Historische thema's als Nassaustad, de Tachtigjarige Oorlog en Van Gogh worden benut als onderscheidende en bindend thema's voor centrum en Via Breda.

afbakening, posities, rollen en realisatie

- Met CSM overleg over (her)ontwikkelstrategie terrein voormalige suikerfabriek, belang stedelijke verbindingen koppelen aan gefaseerde (eventueel tijdelijke) waardecreatie, ook gekoppeld aan de kwaliteit van het water en ontsluitingsstructuur;
- Met defensie in overleg over vrijkomende defensie terreinen en toegankelijkheid van het kasteel;
- Een gebiedsvisie opstellen voor Nassau-Wallon. De potentie van het gebied ligt in de combinatie van ontsluiting van de binnenstad en de ligging aan de singel en binnen de invloedssfeer van zowel Via Breda als van de binnenstad. Het programmatisch onderscheid ligt in het accent op ontwikkelingen gerelateerd aan beeldcultuur / creatieve industrie;
- Eenduidig beleid op citymaking opstellen en uitvoeren. Citymaking gaat over de wervingskracht van Breda waarbij het centrum de voornaamste asset is. Citymaking vraagt een combinatie van het behouden, versterken en uitbreiden van het aanbod en tegelijk het beter vermarkten van de reeds aanwezige kracht en pracht. Essentieel bij citymaking is het organisatie-model waarmee aan het centrum zal worden gewerkt door gemeente en andere belanghebbenden. Dat zal de komende perioden verder worden ontwikkeld;
- Opstellen en uitvoeren van flankerend beleid wat nodig is als gevolg van de op handen zijnde gewenste impulsen in het kernwinkelgebied. Het gaat hierbij om leegstandsaanpak in het dwaalmilieu rondom de historische kern en het herdefiniëren van de voormalige aanloopstraten zoals Haagdijk en Boschstraat. (combi wonen, winkelen, cultuur, ambacht).