

DE STAD VAN DE TOEKOMST

HIER EN NU

*DE STAD
VAN DE
TOEKOMST*



KM

CASUS
BREDA

28 JANUARI 2021

Inhoud

- 01 Probleemstelling
- 02 Agenda
- 03 Ontwerpprincipes deelnemende ontwerpteams
- 04 Uitwerking van de ontdekkingen
- 05 Lessen voor de toekomst



01 Probleemstelling

Breda Noord

Breda Noord bestaat uit een aantal kenmerkende naoorlogse wijken. Qua structuur en opbouw zijn ze helder en komen duidelijk uit een tijd van de overzichtelijke maar nadrukkelijk op woningbouw gerichte periode. De wijkgedachte, waarin in aan een opeenvolging van schalen functies worden toebedeeld komt het hele gebied van de Hoge Vucht en in mindere mate in Doornbos en Linie terug. Ondanks het streven naar een gevarieerd woningtype aanbod, is dat destijds niet helemaal uit de verf gekomen, wel zijn er nog altijd veel voorzieningen dichtbij in de buurt en wijk.

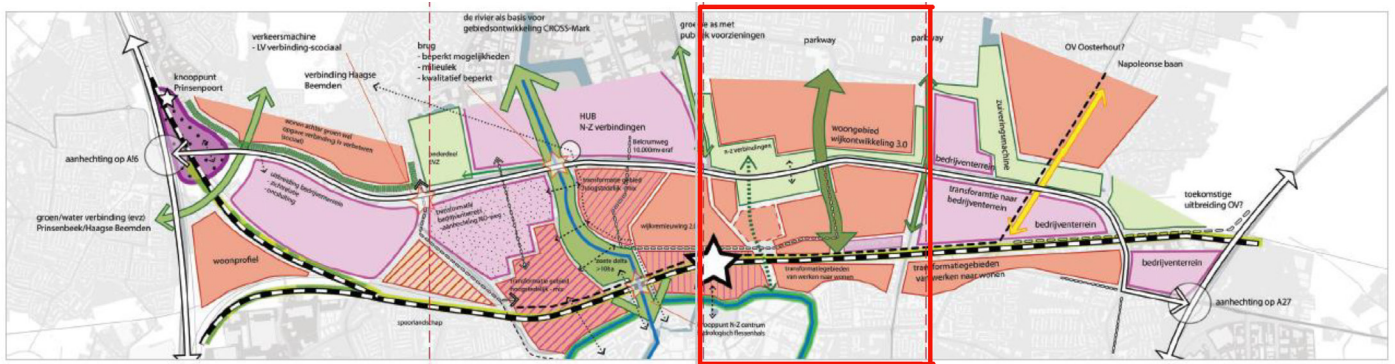
De wijken is in veel sociaaleconomische opzichten zwak. Daarin is in de afgelopen periode en wordt in de komende periode flink geïnvesteerd. De aanpak hiervoor maakt deel uit van het rijks programma van het ministerie van BZK waarin rijk en gemeente zich richten op de leefbaarheid en veiligheid aan de hele noordkant van Breda. Breda noemt deze aanpak Verbeter Breda.

In de directe nabijheid van deze opgave ligt de spoorzone van Breda, nu CrossMark geheten. Hier is met een nieuw station, een gerechtsgebouw en andere grote ontwikkelingen in de toekomst, heel veel in beweging gezet. Daarbij heeft de verbinding van het centrum met het noorden van de spoorbundel veel aandacht gekregen. Ten noorden van de

CrossMark ligt, tussen de wijken Linie en Doornbos en de wijken van Hoge Vucht, een brede naoorlogse ontsluitingsweg: De Nieuwe Kadijk. De Nieuwe Kadijk is een deel van de noordelijke rondweg die aansluitingen heeft op zowel de A16 als de A27 en waarover een groot deel van de Bredaase ontwikkellocaties worden ontsloten.

De opgave die centraal staat in deze casus van 'De stad van de toekomst hier en nu', is om na het spoor nu de stedelijke barrière van de noordelijke rondweg te overbruggen en daarmee de noordkant van de stad te verbinden met de dynamiek van de stad rondom en in het centrum. Dit is onderdeel van de ambitie van de gemeente Breda om de stedelijke dynamiek van de transformatie projecten te verbinden met de sociaal maatschappelijke opgaven in aangrenzende stadsdelen.

In de opgave voor deze workshop wordt gefocust op het gebied ten noordoosten van het station en het vraagstuk hoe de stad hier "te helen". Aan weerszijde van de Nieuwe Kadijk (een van de wegdelen van de noordelijke rondweg) liggen de Hoge Vucht, Doornbos en Linie en twee herontwikkelingslocaties: het voormalige Euretco terrein (nu Eureka) en de Faam-fabriek locatie.



terugdringen milieuoverlast rondweg, betere
Noord-zuid verbindingen tussen de wijken

Vraagstelling:

Het vraagstuk dat centraal staat is hoe de ruimtelijke opgave van met maken en herstellen van verbindingen, waarin routes en het opheffen van de barrière-werking een rol spelen, met een sociaaleconomische aanpak kan worden verbonden. Hoe nabijheid en buurtleven verbonden worden met de stad en de rest van het land. Hoe veel verschillende bewoners en functies, nieuwe en bestaande, verbinding aangaan met het gebied én met de stad. En daarnaast hoe de verbindingsopgave ook een bijdrage levert voor de duurzame en groene opgaven zoals een klimaat adaptieve en een biodiverse stad.

02 Agenda en werkwijze

9:00 start workshop

Voorstelronde, toelichting op de casus door gemeente Breda (zie *01 probleemstelling*), presentatie van de ontwerpprincipes (zie *03 ontwerpprincipes*) door de twee deelnemende ontwerpteams

10:00 aan de slag - ronde 1

De gemeentelijke en gebiedsexperts werden over de twee sessies verdeeld.

Sessie 1: De gedeelde stad als opgave - Team All Inclusive City (Wilfried van Winden, WAM architecten, Leon Emmen, Smartland)

In deze sessie werken we aan de inclusieve stad, en hoe deze kan worden gekoppeld aan de transitieopgaven waar we voor staan op gebied van onder andere klimaatadaptatie, energietransitie maar ook sociale inclusiviteit.

Als we een ingreep doen in de noordelijke rondweg, hoe kan deze dan de verbinding tussen de Hoge Vucht en het centrum versterken? En welke kansen kan dit bieden voor de bewoners van de aanliggende wijken? Hoe kan de herinrichting van de rondweg en de ontwikkeling van de wijken in de tijd gezet worden en stapsgewijs tot resultaten leiden? En welke publiek-private coalities zouden de kar kunnen trekken?

Sessie 2: Ontwerpen op nabijheid (met als kernthema mobiliteit). Team CIAM XXI (Ton Venhoeven, Hermen Jansen, beiden VenhoevenCS)

In deze sessie wordt gekeken naar lokale structuren zoals werkgelegenheid en bereikbaarheid op de schaal van de wijk. Wat kan de rol van een nieuwe invulling van de noordelijke rondweg zijn in het ontwikkelen van de buurten? Kan een ingreep in deze weg leiden tot de versterking van fysieke en sociale structuren? Welke programma's, functies en welk gebruik zijn hier in de toekomst voorstelbaar?

11:00 Wisseling groepen

De workshopdeelnemers werkten telkens een uur aan een van de twee onderwerpen en switchten halverwege de middag.

Zie *04 Uitwerking van de ontdekkingen* voor de uitkomsten van deze werksessies

12:00 plenair gesprek, reflectie op de werksessies en conclusies

Zie *05 Lessen voor de toekomst*

13:00 einde

03 De ontwerpprincipes

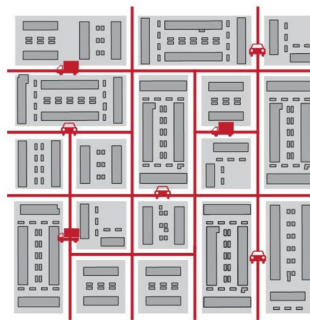
Ontwerpen op nabijheid (met mobiliteit als kernthema)

Door: Ton Venhoeven en Hermen Jansen (VenhoevenCS)

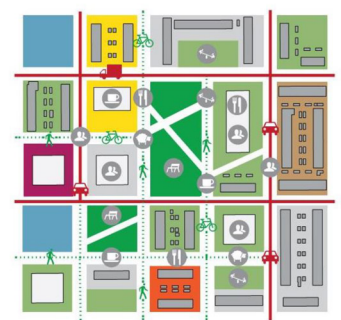
De nabije stad - lokaal wat lokaal kan

De nabije stad is ontworpen met alle mogelijke voorzieningen georganiseerd rond de voetganger. Het team heeft ervaring opgedaan in 'ontwerpen op nabijheid' in het kader van hun plan 'De stad van de toekomst', locatie Alexanderknoop Rotterdam. De nabijheidsstrategie is gericht op het autoluw maken van buurten en het verrijken van buurten met nieuwe functies, voorzieningen en bijzondere openbare ruimte. Hiermee kunnen buurten voor een steeds groter deel zelfvoorzienend worden en neemt de druk op grootschalige infrastructuur af. In het gunstigste geval kunnen zelfs sommige wegen opgeheven worden omdat er minder vervoersvraag ontstaat. Is het denkbaar dat we dan zelfs een 'peak mobility' gaan meemaken? Als alle kansen benut worden dragen zulke buurten in ieder geval ook bij aan de lokale en regionale circulaire economie. Lopen en fietsen worden weer de belangrijkste manier om je door de openbare ruimte te bewegen. De fijnmazige langzaamverkeersnetwerken zijn gekoppeld aan mobiliteitshubs en sterke groen-blauwe stedelijke natuurnetwerken. Met de verschillende transitieopgaven die hier spelen, wordt als volgt omgegaan: je kiest altijd eerst het laagst mogelijke schaalniveau om een probleem op te lossen (op het gebied van water, groen, energie, mobiliteit, circulaire ketens van bijvoorbeeld voedsel en kleding). Als dat niet volledig op het laagste schaalniveau lukt, worden hogere schaalniveaus gebruikt om circulaire ketens te sluiten (reparatie industriële producten, demontage etc.). Deze spelregel leidt in het Rotterdamse voorbeeldproject tot een toekomstvisie voor een sociaal, leefbaar en duurzaam stadsdeel dat klimaatadaptatie en biodiversiteit integreert, maar ook hoogstedelijke dichtheden toelaat rondom de centrale mobiliteitsknoop Rotterdam Alexander.

Rotterdam Alexander 2018



Stad van de Toekomst 2050



Vervang twee van de drie straten door buurtleven



De nabije stad kan hoogverdicht, klimaatadaptief én circulair zijn

Huishouden

Buurtleven

Stationsbiotoop

Metropoollandschap



Organiseer circulariteit op het juiste schaalniveau

De gedeelde stad als opgave

Door: Wilfried van Winden (WAM architecten) en Leon Emmen (Smartland)

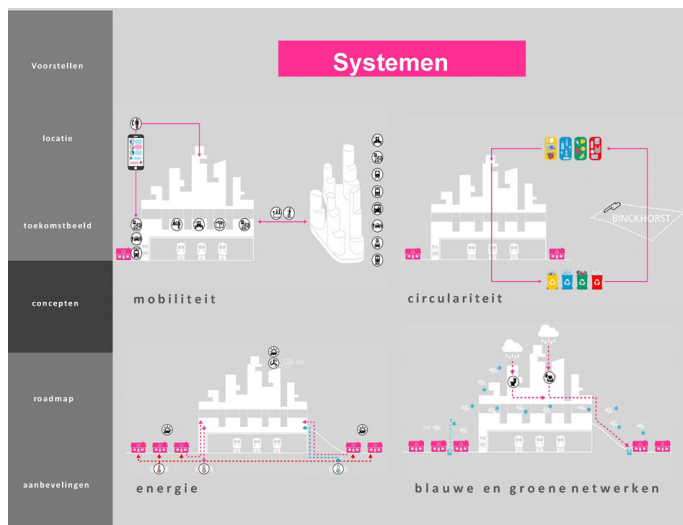
Klimaatadaptatie en sociale inclusiviteit verbinden

Het ontwerpteam heeft in het 'De stad van de toekomst' - traject gekeken naar definities van de inclusieve stad, en heeft daar een visie mee ontwikkeld voor de toekomst van het Central Innovation District (CID) in Den Haag. In deze ontwerpbenadering krijgt de 'open stad' van Richard Sennett een grotere betekenis, de stad die met bottom-up processen werkt, en met membranen in plaats van scheidslijnen.

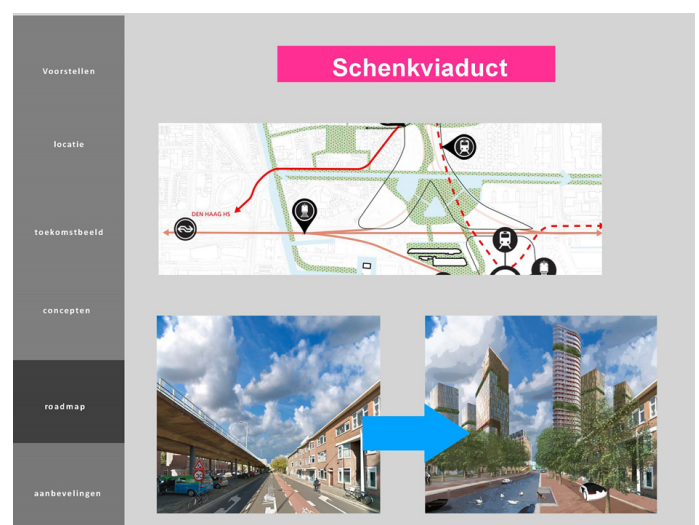
Voor de opgave rondweg Noord in Breda kiest het team de invalshoek van de klimaatadaptatie als kans voor een

sociaal inclusieve ontwikkeling. De wijken die hier liggen hebben door de overmaat aan groene en openbare ruimte, die nu slecht gebruikt worden en geen duidelijke bijdrage leveren aan het welbevinden van de bewoners, de kans te worden ontwikkeld tot een klimaatadaptief en sociaal inclusief gebied.

Het ontwerpteam richt zich daarbij op zowel de bestaande bevolking, de blijvers en stijgers (die naar duurdere woningen binnen het gebied willen doorstromen) als de nieuwkomers, die nieuw elan en andersoortige voorzieningen de wijk in zullen brengen.



De vier transitieopgaven, die gekoppeld met sociale inclusiviteit, de stad van de toekomst kunnen vormen



Klimaatadaptieve transformatie ontworpen voor Den Haag



Blauw-groene netwerken als kans de enorm ruim opgezette wijk in ruimtelijk en sociaal opzicht te versterken

04 Uitwerking van de ontdekkingen

Ontdekking 1: Mobiliteitstransitie en beloopbare stad

De huidige ringbuslijn door de wijk is niet goed in staat om te concurreren met auto of fiets en werkt op veel plekken verstorend voor de kwaliteit van de openbare ruimte. De wijken rondom de noordelijke rondweg zijn voornamelijk ingericht rond de auto, die naar verwachting nog vrij lang een sterke plek zal behouden.

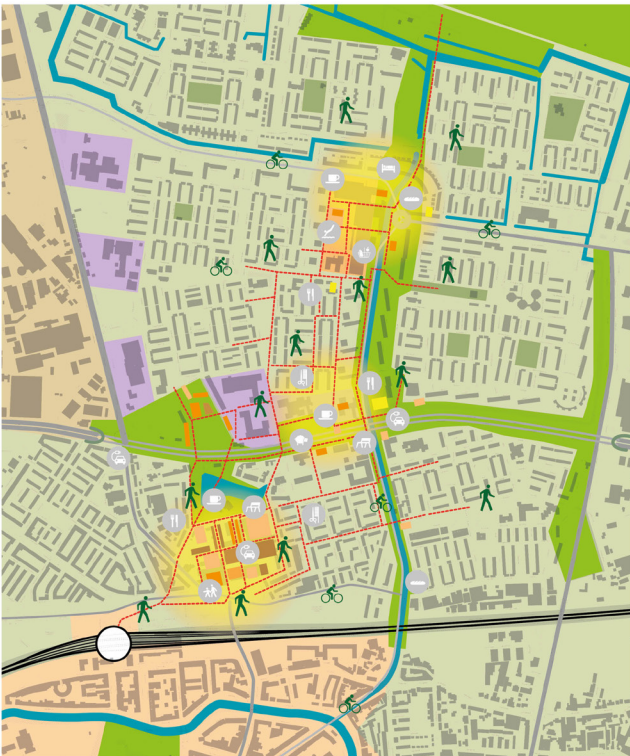
Er liggen op korte termijn kansen om de rol van de voetganger te vergroten en tegelijk deelmobiliteit te introduceren, inclusief concepten zoals mobility as a service. Deelmobiliteit en mobiliteitsdiensten zorgen potentieel voor een reductie van parkeerdruk en bieden kansen om de openbare ruimte te verbeteren. Dit is vooral kansrijk bij nieuwe ontwikkelingen maar op langere termijn kan dit principe uitgerold worden voor de hele wijk. Zeker in de wijken tussen treinstation en de rondweg liggen kansen om bij het ontwerp uit te gaan van de voetganger, die een centrale plek krijgt vóór fietsers, OV en andere mobiliteitsvormen. Om dit te kunnen realiseren is het belangrijk om verschillende functies op loopafstand te situeren.



Ontdekking 2: Verdichting via stepping stones

Het bestaande winkelcentrum Hoge Vucht ligt weliswaar te ver van station Breda om dit alleen via lopen bereikbaar te maken, en niet iedereen kan of wil fietsen. Om toch op korte termijn een aanzet voor transitie te geven stellen we een verstedelijkingsas voor tussen station en winkelcentrum. Door hierlangs een aantal knooppunten voor ontwikkeling aan te wijzen met daartussen ontmoetingsplekken in de openbare ruimte ontstaan 'stepping stones' tussen station en winkelcentrum op loop- en fietsafstand van de buurten. Deze 'verdichtings-as' die zo ontstaat, bouwt voort op bestaande voorzieningen, en verbetert deze. Op de knooppunten kan in hogere dichtheid gebouwd worden, en ontstaat er draagvlak voor de voorzieningen en het gebruik van de openbare ruimte.

Het aantal en de omvang van dergelijke ontwikkellocaties kan in de loop van de jaren toenemen, evenals de ontwikkeling van groene openbare ruimtes. In de buurten kan - als tegenhanger voor deze verdichting - lokaal ook verdunning ontstaan, bijvoorbeeld door het samenvoegen van woningen.



ontmoetingsruimte in het groen



urban sports

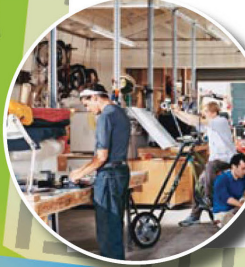


bouwschool



singel

makerspace / r



stadspark

fijnmazig
voetgangersnetwerk

ruimte voor evenementen



ontmoetingsruimtes



kinderspeeltuin

watersingel + (sr



Ontdekking 3: Robuust actief groen

Sport en ontmoeting kunnen een prominente plaats krijgen in het gebied, waarbij de overkluizing van de rondweg mogelijkheden biedt voor een lineair park. Als hier de bebouwing kan worden georiënteerd richting het park, ontstaat hier een plek voor de 'pantoffelparade', voor flaneren, elkaar ontmoeten, sociale activiteiten ontwikkelen, maar ook voetballen, een collectieve moestuin beheren of les krijgen. Dit draagt bij aan de nieuwe vitaliteit van de wijk. Door een flinke afname van het autoverkeer in de wijk zou de Doorn-

boslaan in de toekomst getransformeerd kunnen worden tot aantrekkelijke singel die ook in de waterhuishouding en het ecosysteem een belangrijke rol zou kunnen spelen. Dit biedt kansen om de stad veel sterker te verbinden met het omliggende landschap. Hier kan worden ingezet op recreatie, biodiversiteit en klimaatadaptatie. In de toekomst zou de stad op deze manier aan de noordzijde drie robuuste groenblauwe assen kunnen ontwikkelen: De Mark, De Doornboslaan en de Waterakkers.

repaircafé

volkstuinten



hub + deelauto's

fietsroute



Ontdekking 4: Mobiliteitshubs

Een mobiliteitshub is een voor iedereen goed bereikbare, compacte parkeervoorziening waar, naast gewone auto's ook deelauto's, deelfietsen, stepjes en deelscooters aangeboden worden. Het zijn ook haltes voor het openbaar vervoer. Door mobiliteitshubs aan de rand van autoluwe of autovrije buurten te plaatsen, en die te koppelen aan bestaande voorzieningen zoals onderwijs en het winkelcentrum, kan een modal shift, een verschuiving van mobiliteit, in de richting van langzaam verkeer, ov en deelmobiliteit ontstaan, met positieve gevolgen voor de kwaliteit van de openbare ruimte en de gezondheid van inwoners.

Als er in de wijk wordt bijgebouwd, worden deze nieuwe ontwikkelingen meteen aangesloten bij de mobiliteitshubs die op maximaal 400 meter of 5 minuten lopen liggen. Bij het ontwikkelen van deze mobiliteitshubs kan het aanbod van voorzieningen bij deze hubs naar behoefte variëren: een buurtcentrum, repair café, afhaal- en ophaalpunt, kinderopvang, buurtconciërge, fietsenmaker, co-working, bibliotheek. Deze voorzieningen liggen dan ook altijd op loopafstand.

Ontdekking 5: Circulaire economie

De Hub bij de Doornboslaan biedt ook kansen voor kleinschalige bedrijvigheid en buurteconomie. Hier kunnen betaalbare bedrijfsruimten worden gecreëerd voor (startende) bedrijfjes en detailhandel, maar, in het kader van de circulaire economie, ook hergebruik en reparatie, die helpen de as tussen binnenstad en buitengebied die hier ontstaat, te activeren. Hierbij zou een verbinding kunnen worden gezocht met de bedrijventerreinen aan de Oost en Westzijde van de Hoge Vucht om de circulaire economie in te bedden in het dagelijks leven.

Ontdekking 6: Modellen voor eigenaarschap & inclusiviteit

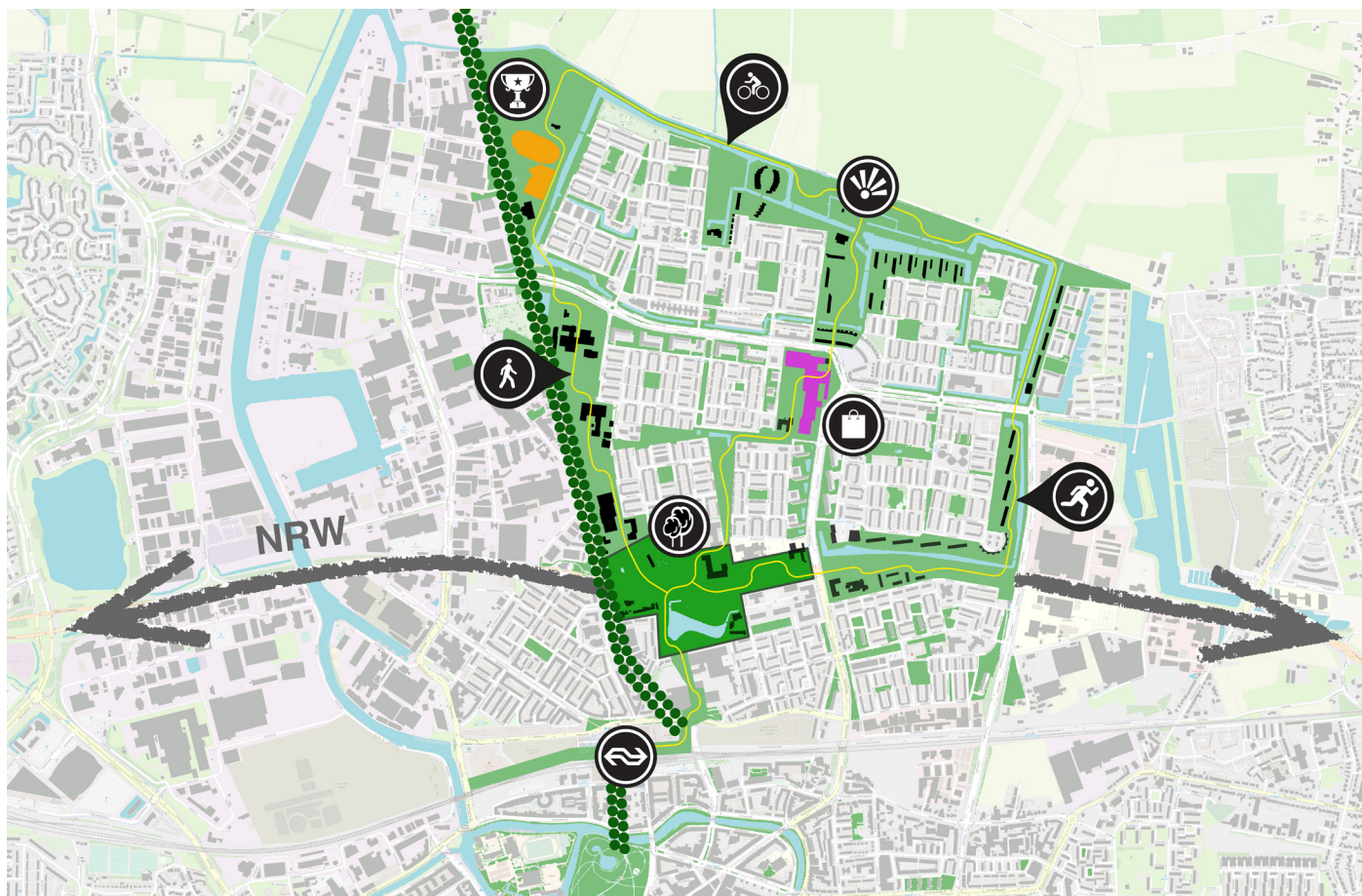
Waar in de wijken Belcrum en de Linie met succes het model van individuele renovatie doormiddel van het beschikbaar stellen van kluswoningen wordt toegepast, kan in de Hoge Vucht, met een hoog percentage huurders, naar andere modellen van eigenaarschap en transformatie worden gekeken. Denk daarbij aan vormen waarbij huurders via huurafracht sparen voor (een deel van) hun huis. Andere vormen zijn bijvoorbeeld het huren van het huis exclusief duurzaamheidsvoorzieningen voor energie, geveltuinen, wateropvang en dergelijke die dan collectief geregeld worden. Het aantal alternatieve modellen ontwikkelt zich snel, maar het algemene doel is duurzaamheid en brede welvaart ook op langere termijn betaalbaar te maken en hoge investeringskosten in het begin te vermijden.

Betaalbare duurzaamheid is ook de basis voor deze vorm van stedenbouwkundige vitalisering die kostbaar auto-bezit overbodig maakt. Voor de openbare ruimte bieden stadslandbouw en voorzieningen voor sociale interactie kansen om de algehele gezondheid van de bevolking te stimuleren. Hier hoort ook een business model bij waarin bewoners minder zorgpremie betalen als zij in een gezonde wijk leven. Voor het goed managen van de vele voorzieningen in de buurt zijn nieuwe concepten als community managers of buurtcoöperaties denkbaar, maar ook traditionelere partijen als woningcorporaties en beleggers. Bij complexe (beheer-) opgaven zoals de mobiliteitshubs met voorzieningen ligt een institutionele partner meer voor de hand.

Ontdekking 7: Bestaande kwaliteiten als vertrekpunt voor meer verblijfskwaliteit

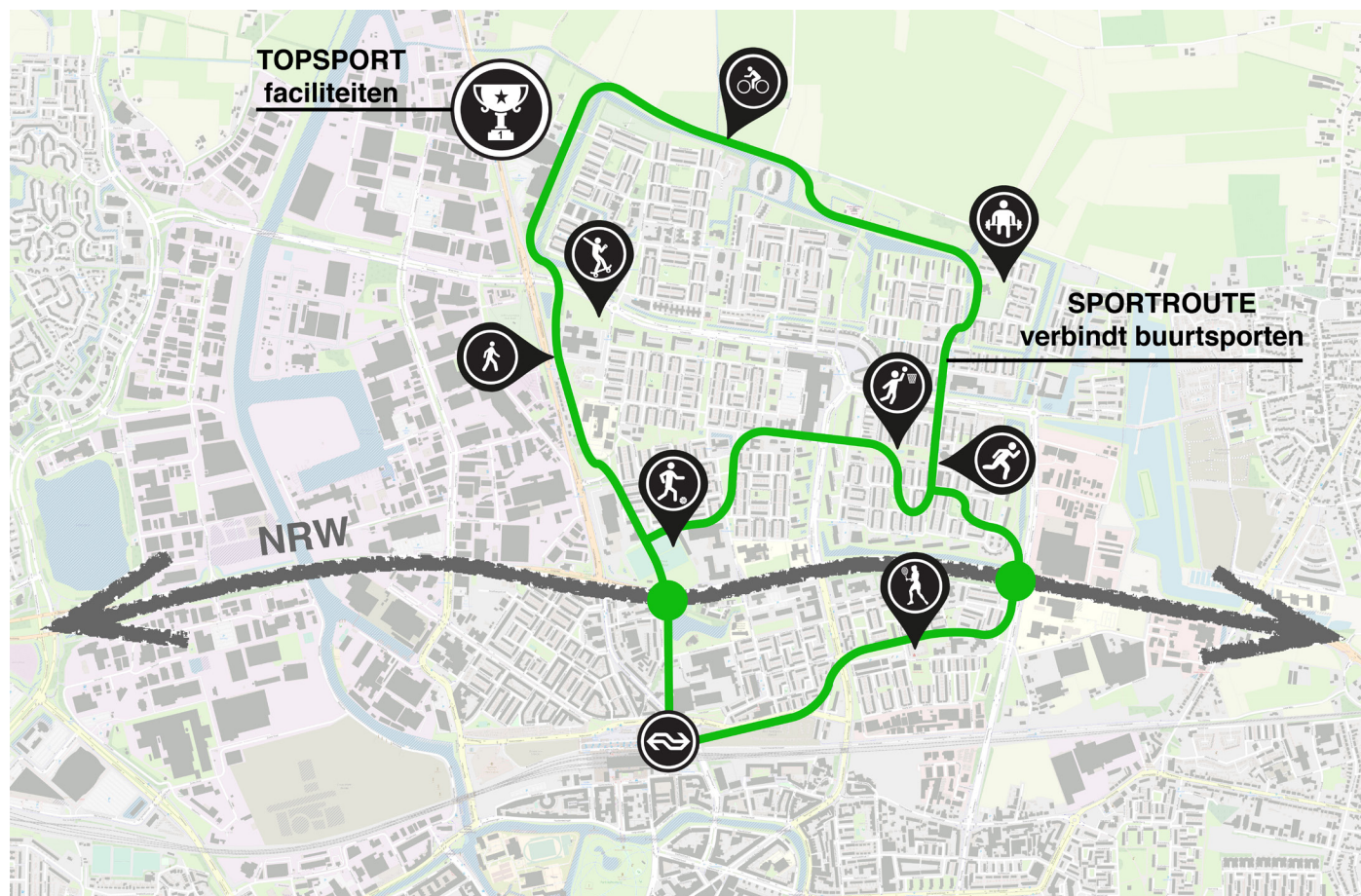
Breda Noord heeft een structuur die gewaardeerd wordt: de ruimte, het groen, de voorzieningen die goed worden gebruikt. Deze bestaande kwaliteiten zouden op een manier kunnen worden ingezet, die beter aansluit bij de behoeften van nu. Een betere inrichting van de openbare ruimte is hier

een sleutel voor, bijvoorbeeld door fietspaden los te koppelen van de wegen en als zelfstandig netwerk door de wijk te leggen. En rondom het winkelcentrum, waar behalve parkeren niets te beleven valt: met een hogere verblijfskwaliteit kan hier buurtleven ontstaan, ontmoeting en interactie.



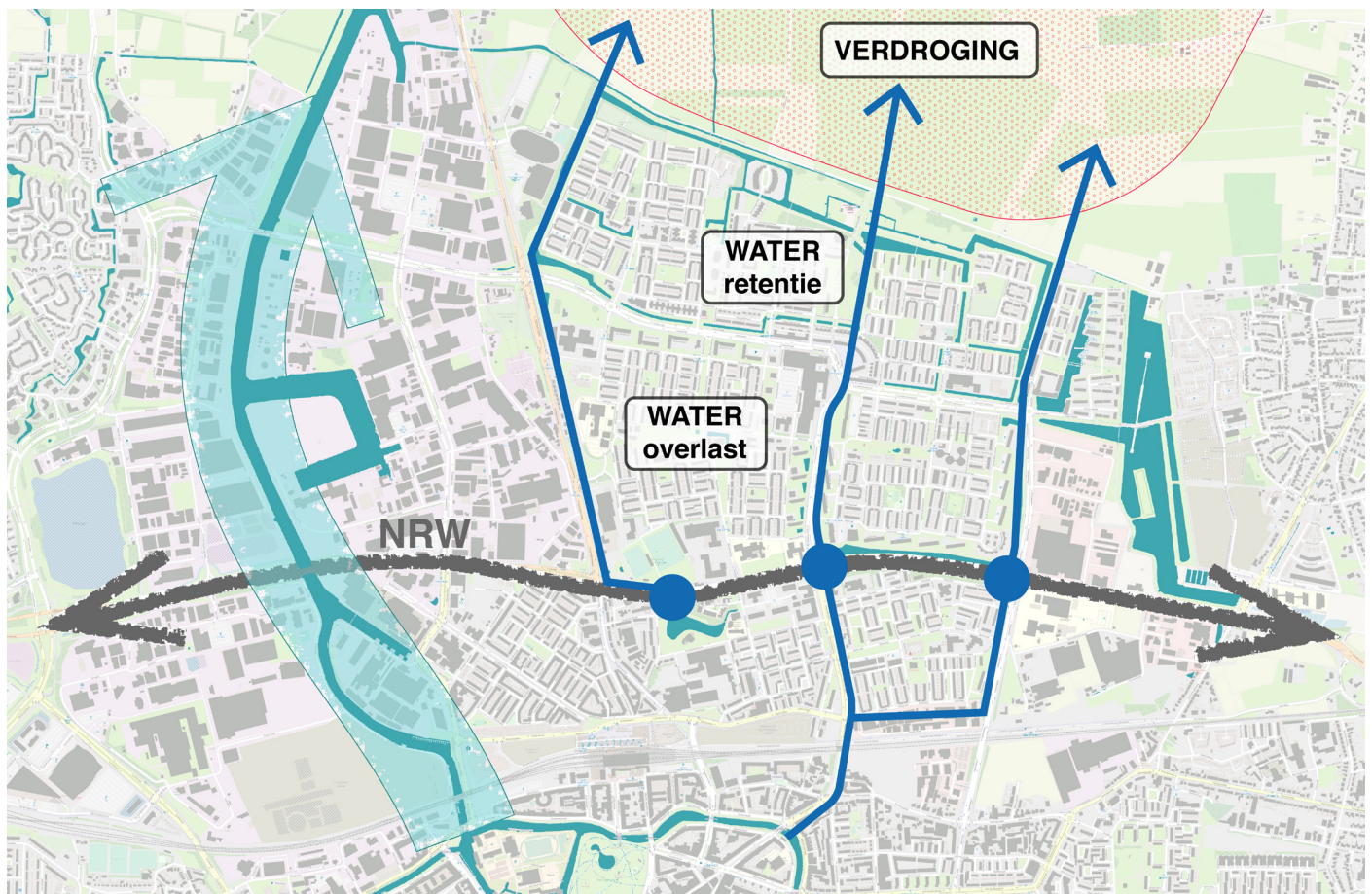
Ontdekking 8: Sport en beweging als trekpleister

Breda Noord heeft een topsportcentrum, een fietsbaan, een ijshal, maar kent ook bewegingsarmoede in de armere wijken. Een sportroute door de wijk, die ook langs bestaande voorzieningen leidt, kan hier verandering in brengen. Door georganiseerde (verenigings)sport te koppelen aan informele buurtsport, kan een aantrekkelijk circuit door dit deel van de stad ontstaan, dat niet alleen door wijkbewoners wordt gebruikt maar ook door andere inwoners van Breda.



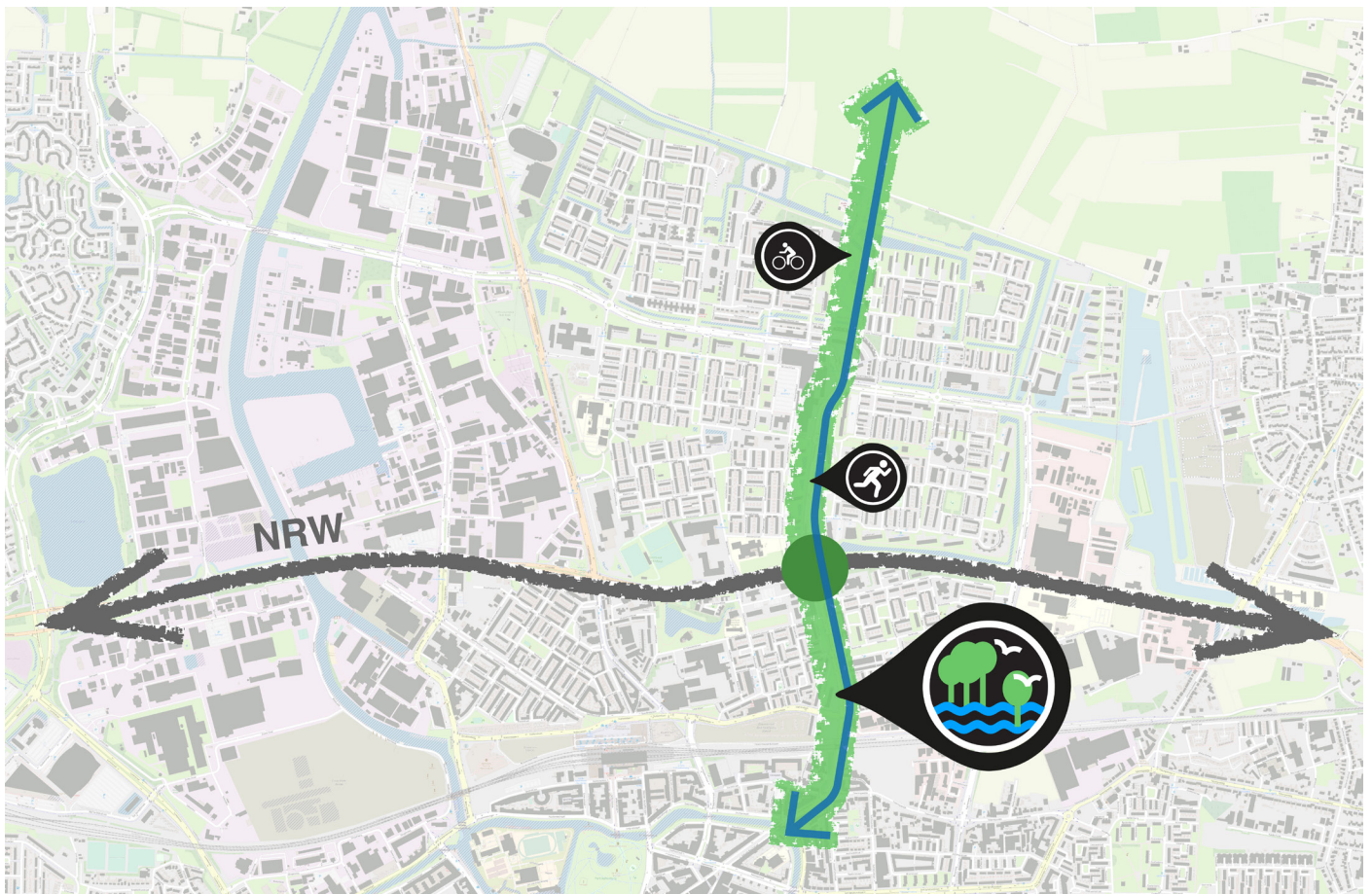
Ontdekking 9: Wateropgave ook op systeemniveau aanpakken

De noordkant van Breda ligt laag, maar buffert het overvloedige water slecht. Dit wordt afgevoerd naar de Mark, in plaats van opgevangen voor droge periodes. Door nieuwe waterverbindingen te maken tussen de noord- en zuidzijde van Breda, zouden wateroverlast en droogte ook door het jaar heen beter uitgebalanceerd kunnen worden.



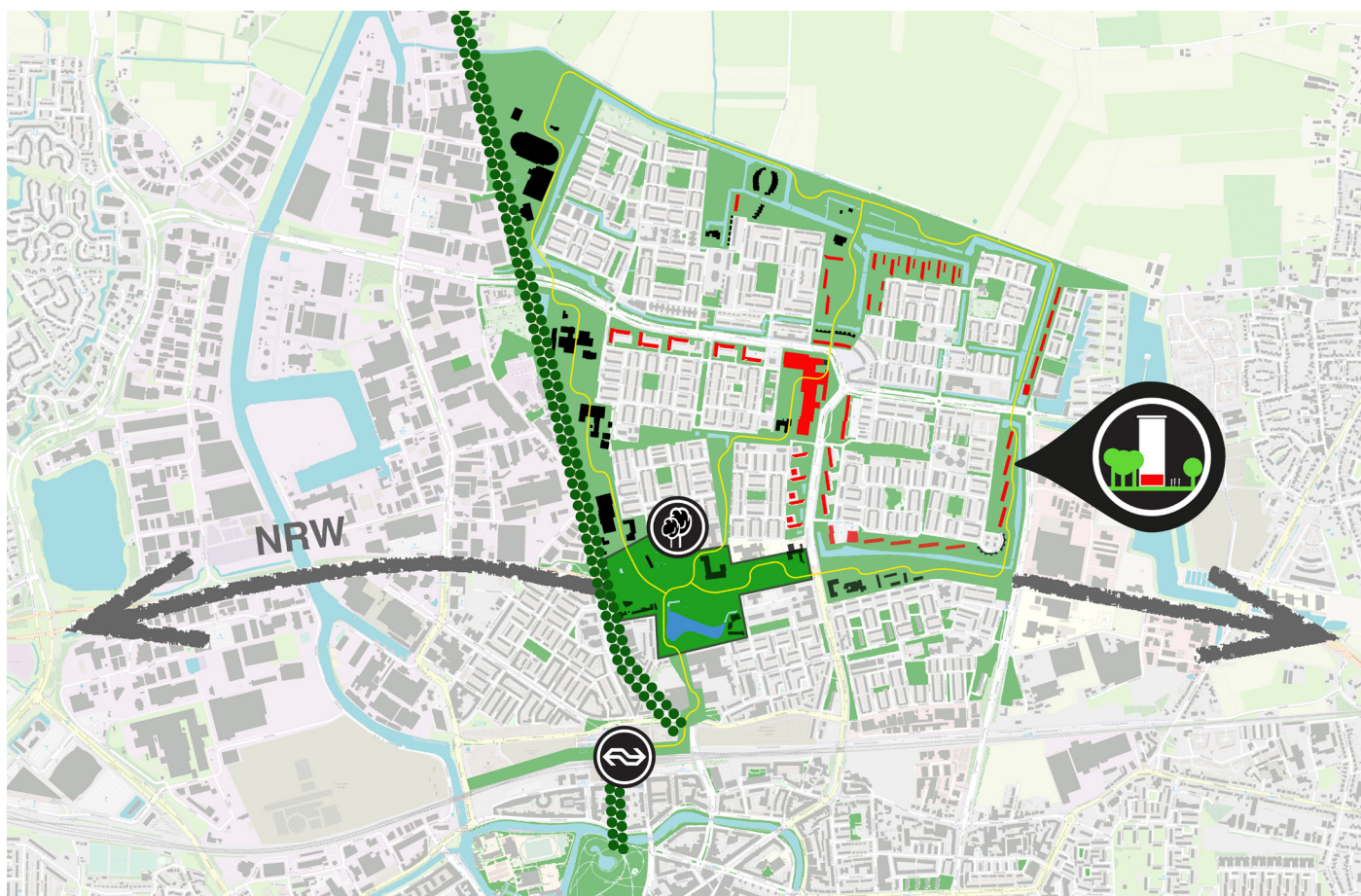
Ontdekking 10: Verbindingen met het buitengebied

Op de langere termijn zou de Doornboslaan kunnen worden afgewaardeerd als autoverkeers-ader, en kunnen transformeren naar een sportbaan, die de binnenstad van Breda met het buitengebied verbindt. Op de kortere termijn zou deze groene verbinding op een andere manier door de wijken kunnen worden gelegd.



Ontdekking 11: De bestaande structuur als opstap naar een gezonde wijkeconomie

In de wijken rondom de noordelijke rondweg zijn veel blinde plinten en garageboxen aanwezig die zouden kunnen worden gebruikt voor kleinschalige bedrijvigheid. Als het bestemmingsplan-technisch makkelijker zou zijn hier bedrijfjes op te starten, zou dit kunnen helpen meer werkgelegenheid te realiseren. Daarnaast zorgt bedrijvigheid voor activiteit op maaiveldniveau, voor levendigheid en voor beter gebruik van de openbare ruimte. Het zou dus van groot belang zijn om vanuit de gemeente (en de corporaties) te sturen op ontwikkeling en behoud van betaalbare bedrijfsruimte in de wijk.





Garage boxen, Jacob Romanstraat



Traiteur



Vintage



Slagerij



Gesloten plinten – geen verbinding met maaiveld, Doornboslaan



Gesloten plinten en kopgevels, Jacob Romanstraat



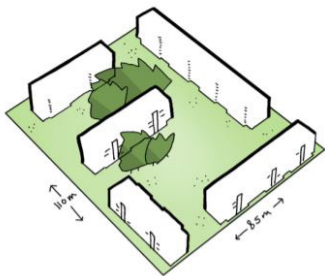
Transformatie van gesloten hoeken en blinde kopgevels, Amersfoort



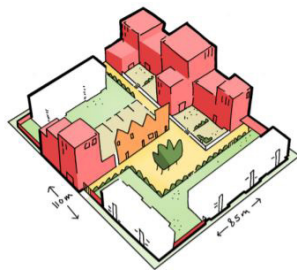
Transformatie van gesloten hoeken en blinde kopgevels, Amersfoort

Ontdekking 12: Ingrepen in de stempelstructuur

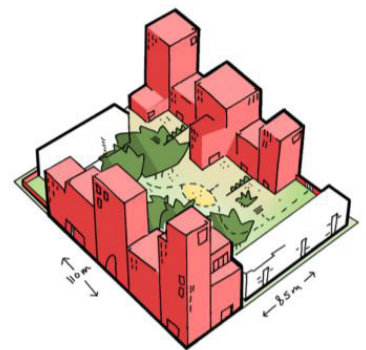
Op blok- en gebouwniveau zou verdichting helpen om meer bewoners in het gebied te krijgen, en daarmee meer draagvlak voor voorzieningen.



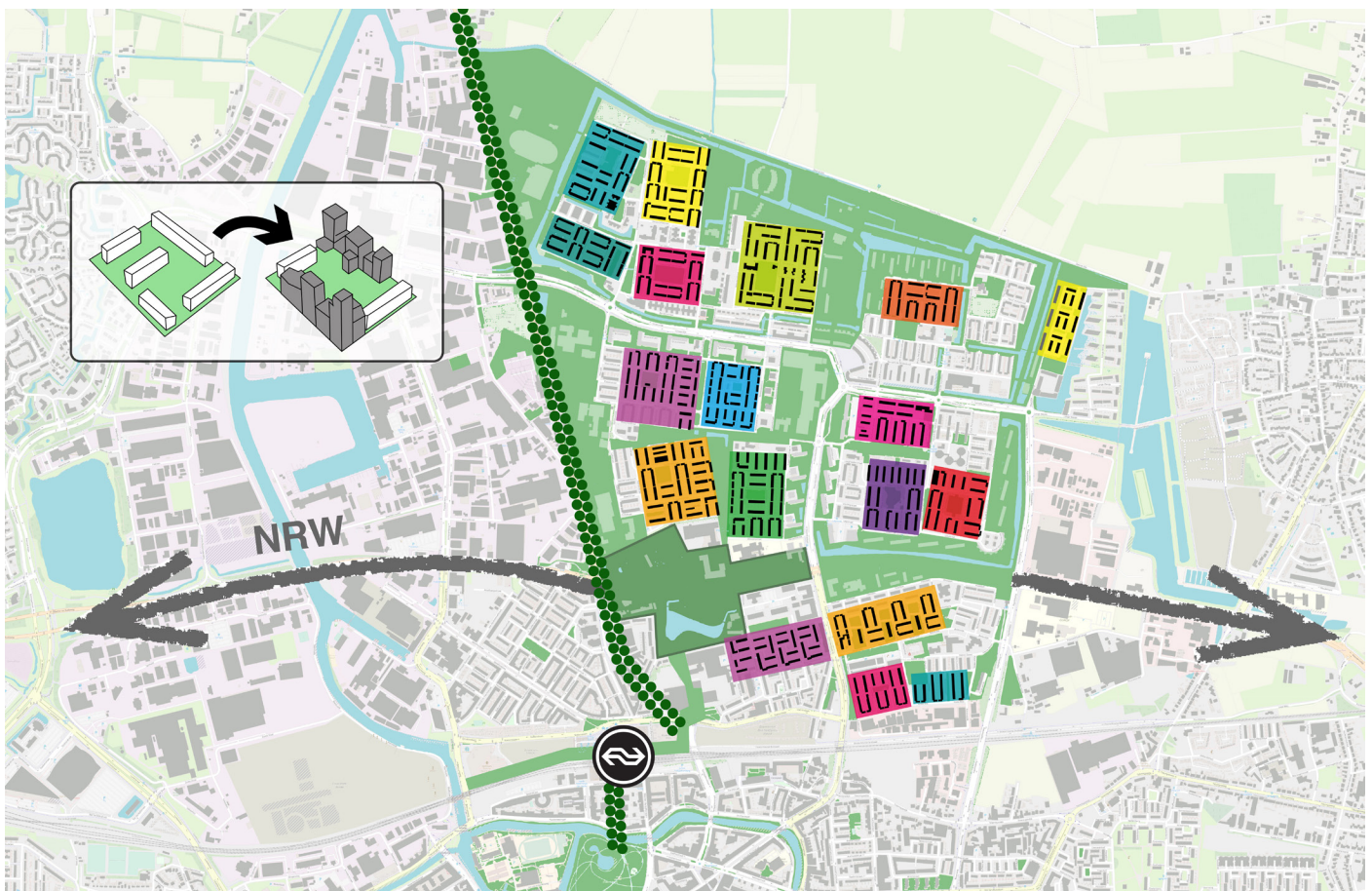
01 open verkaveling; collectieve tuinen



02 combinatie van collectieve, semiopenbare en prive tuinen

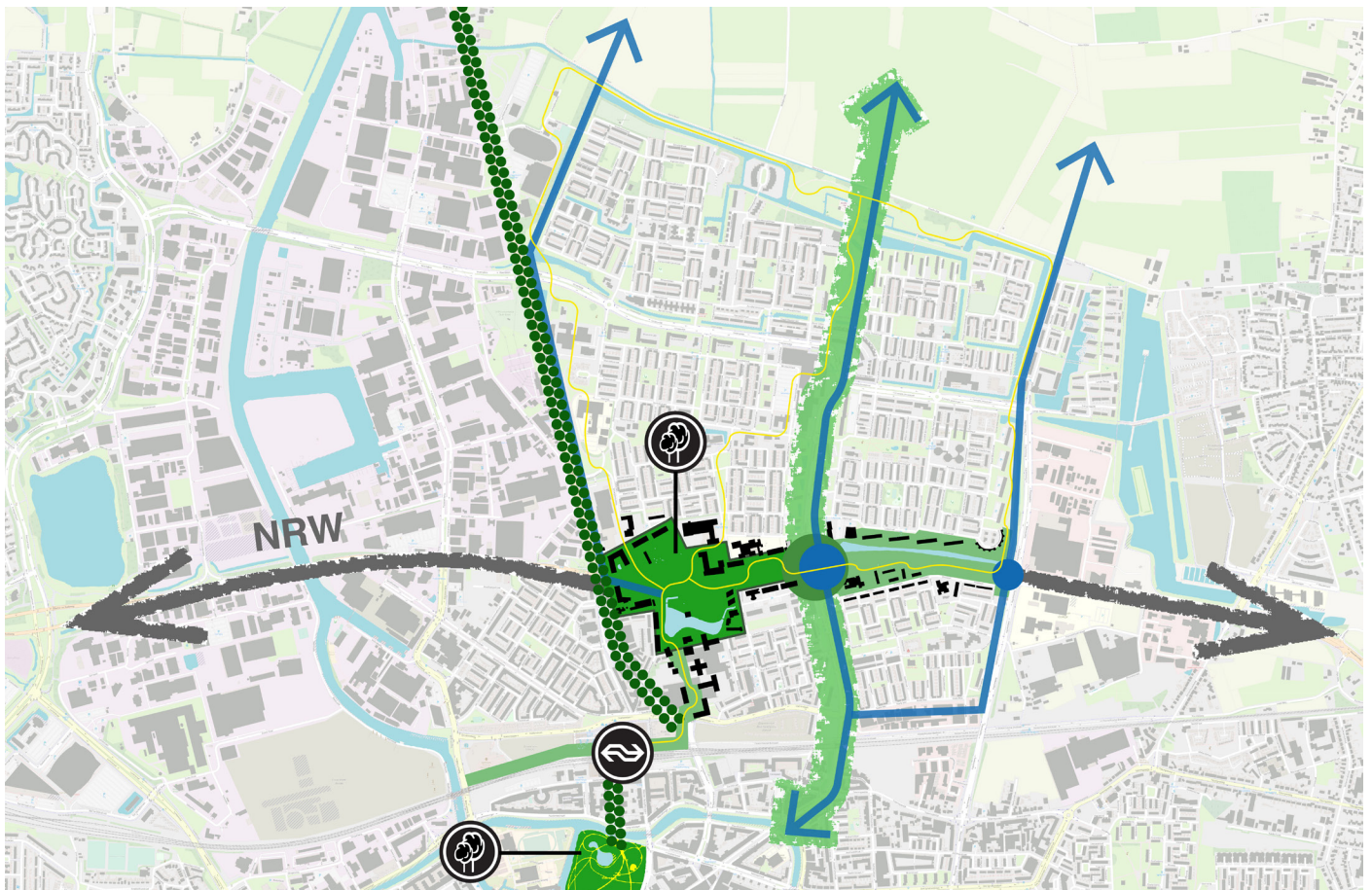


03 gesloten bouwblok met gemeenschappelijke binnentuin



Ontdekking 13: De toekomst van de noordelijke rondweg

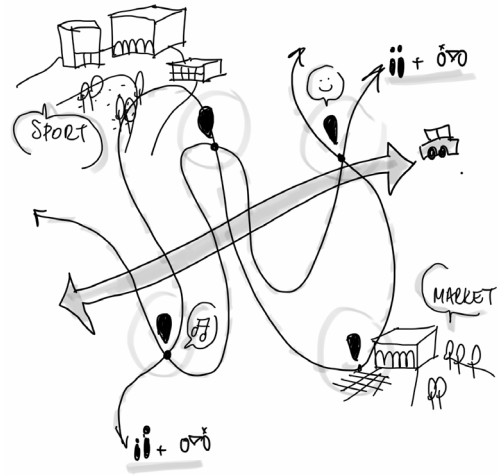
- De noordelijke rondweg zou in de toekomst een plek moeten worden, waar de achterkanten van de wijken als voorkanten zijn vormgegeven, en waar barrières geslecht zijn.
- Groen en openbare ruimte in het rondweg-gebied zijn functioneel en worden goed gebruikt. De strook waar de rondweg doorheen loopt is het nieuwe centrum van Hoge Vugt, Doornbos en Linie.



05 Lessen voor de stad van de toekomst

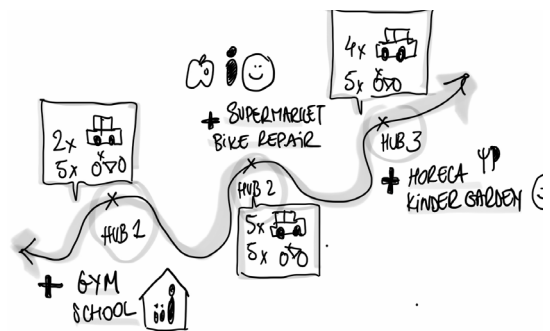
1. De bestaande structuren bieden kansen voor een duurzame ontwikkeling

De stedenbouwkundige opzet van Breda Noord met een overmaat aan ruimte biedt kansen hier op een organische manier de stad van de toekomst te ontwikkelen. Auto- en langzaamverkeersverbindingen voor voetgangers en fietsers kunnen bijvoorbeeld worden gescheiden. En aan de beloopbare verbindingen kunnen ontmoetingsplekken en kleinschalige bedrijvigheid zorgen voor een nieuw soort buurtleven. Ook het organiseren voor andere vormen van eigenaarschap voor de gebouwen hoort bij deze duurzame ontwikkeling.



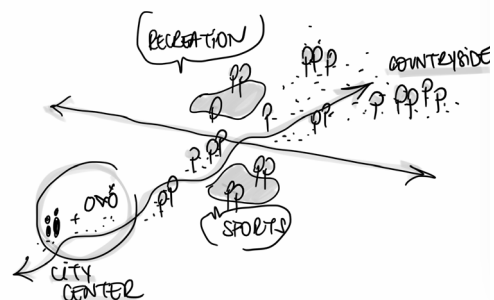
2. Mobiliteits- en voorzieningenhubs als sleutelpunten

Breda Noord kan in de toekomst met minder auto's toe, als er hubs voor deelmobiliteit kunnen worden gerealiseerd. Hier kan iedere bewoner het vervoersmiddel kiezen dat op dat moment het best past bij zijn behoefte. Gekoppeld aan deze hubs zijn verschillende buurtvoorzieningen, waardoor de hubs ook plekken voor zakelijke interactie en ontmoeting worden.



3. Van binnenstad naar buitengebied

Zowel de Doornboslaan als de nieuwe loop- en fietsverbindingen door Breda Noord krijgen een hoge verblijfskwaliteit. Zij kunnen ook dienen als sportroutes en als recreatieve verbindingen tussen de zuidkant van Breda, het centrum en de landenschappen ten noorden van de stad. Op die manier wordt Breda Noord in de toekomst een bestemming voor alle inwoners van de stad.



4. Meer dan ondertunneling van de rondweg

De geplande ondertunneling van de rondweg kan helpen de wijken aan weerszijden beter met elkaar te verbinden, maar is slechts een van de vele maatregelen die nodig zijn hier een inclusief en toekomstbestendig stuk stad van te maken. Een brede sturing op fijnmazige en buurtgerichte werkgelegenheid, omgevingskwaliteit en sociale interactie is de sleutel tot succes.

