

TRANSFORMATIE STATIONSGBIED MAAKT BRED A HIP EN BRUISEND

Uitdagingen bij bewoners en gebruikers leggen

De afschuw is nog bijna af te lezen van het gezicht van Bertwin van Rooijen, programmamanager van Via Breda. 'Het gebied rond het station zag er niet uit, er was veel braakliggend terrein met oude spoorrails waar gras tussen groeide. De wijken ten noorden van het spoor, die jarenlang in de stank en het lawaai hadden gezeten, waren ook behoorlijk aan het afglijden.' Met Van Rooijen en communicatieadviseur Peter Jeucken zitten we in het stadskantoor van Breda. Op tafel ligt een dik boekwerk met foto's en tekeningen van Via Breda, het programma van zo'n 1 miljard euro dat het stationsgebied radicaal van aanzicht deed veranderen.

Breda zag de nieuwbouw van het station van meet af aan als een kans om de samenhang van de hele stad te verbeteren. Van Rooijen: 'Rondom het station ligt een gebied zo groot als het stadscentrum, in feite een tweede stad. Door het spoor was het gescheiden van de rest van de stad. We zagen het als excellente openbare ruimte, die bij de stad getrokken moest worden. Het station fungeerde als vliegwiel in de plannen. Daarom hebben we het stationsgebouw bewust ook twee voorkanten gegeven.'

Eén vliegwiel is niet genoeg voor zo'n groot gebied. De gemeente wees daarom een aantal 'knopen' aan die de gebiedsverbetering moesten helpen ondersteunen. Eén

daarvan was een oude conservenfabriek. De gemeente kocht die aan en liet alleen huurders toe die iets met cultuur te maken hadden. Ook werd bepaald dat wie gemeenschapstaken verricht, zoals het schoonhouden van de omgeving, minder huur hoefde te betalen.

Aan het gebied zijn functies toegewezen waarvoor in het oude centrum geen plaats was. Zo zitten er nu veel creatieve bedrijven, waaronder een geluidsstudio van stro en een kleine bierbrouwer. Er is een skatepark, Pier15, en een stadsstrand, Belcrum Beach, dat helemaal door vrijwilligers wordt gerund. Alles gebeurt op basis van ondernemerschap of vrijwilligheid: subsidies komen er niet aan te pas.

Het gebied is nog lang niet af. Zo wil de gemeente van het terrein waar de suikerfabriek stond een waterbergingsgebied maken, omdat hier veel water, onder meer uit België, naartoe stroomt. Ook de woningbouw in het Havenkwartier is nog niet voltooid. Zo wil Amvest nog 300 woningen realiseren op de plaats waar nu drie fabriekshallen staan.

Bijzonder is dat de gemeente het Havenkwartier 'regelvrij' maakte. Dat houdt in dat de bewoners en gebruikers samen, als goede burens, de spelregels bepalen, zolang ze de veiligheid in het gebied maar in acht nemen. Dat was ook voor de gebruikers nieuw. 'Hoeveel decibel mogen we produceren?', vroegen ze bijvoorbeeld aan me', herinnert Van Rooijen zich. 'Dan zei ik: dat mogen jullie zelf bepalen. Zolang je maar geen ruzie met je burens krijgt. Dan gingen ze meteen hun burens enquêteren.'

Dat de gemeente meer als een soort procesbegeleider dan als regelgever optreedt, was ook voor veel ambtenaren wennen. Van Rooijen: 'Toen we aankondigden dat we het gebied regelvrij gingen maken, kregen we briefjes van ambtenaren: dat gaat helemaal mis!' Jeucken: 'Maar het heeft nu een olievlekwerking. Mensen zien dat iets ook een succes kan worden als je de traditionele aanpak van vinkjes zetten en controleren loslaat.'

Regionaal knooppunt wordt een centraal punt

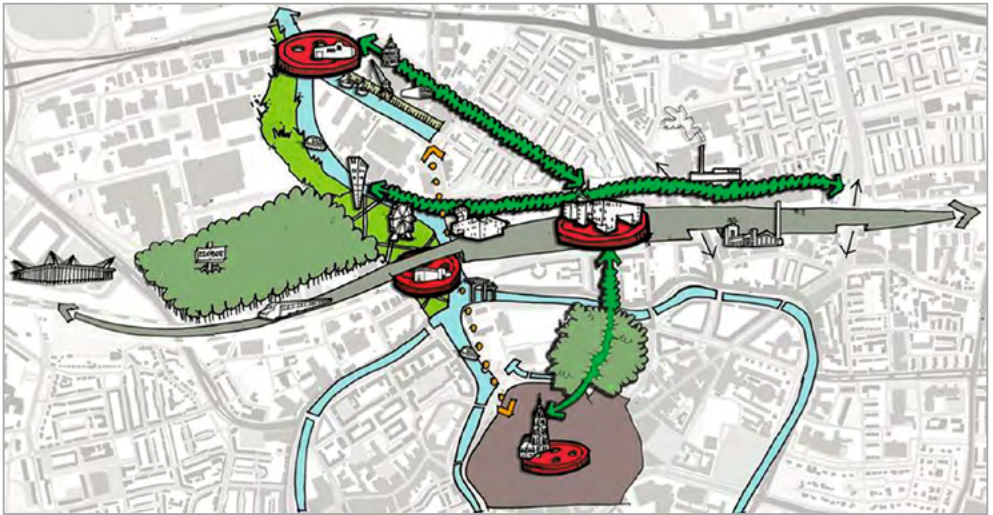
Het programma Via Breda transformeerde het station van Breda van een regionaal knooppunt in een hoogwaardige OV-terminal die deel uitmaakt van het HSL-traject. Breda werd zo een scharnierpunt tussen Antwerpen/Brussel en Rotterdam/Amsterdam. Het betrof een Nieuwe Sleutel Project; het Rijk verleende extra geld voor een goede stedenbouwkundige inpassing. Dit jaar werd het station uitgeroepen tot mooiste gebouw van Nederland. In het stationsgebied zijn appartementen gebouwd, is een gerechtsgebouw in ontwikkeling en komt een internationaal hotel en zakencentrum. De wijken rond het station zijn ook aangepakt. Met name het Havenkwartier is nog volop in ontwikkeling. In dit gebied van zo'n 10 hectare zaten grote bedrijven, zoals een suikerfabriek en een ijzergieterij. Hier is ruimte geboden aan start-ups, creatieve industrie, recreatie en woningbouw. Bijzonder is dat de gebruikers 'regelvrij', maar ook subsidievrij, aan de slag gingen.



Luchtfoto Station Breda

De ingrediënten van Via Breda waren complex: een groot gebied, een lange looptijd en veel betrokken partijen, zoals het Rijk, NS, ProRail en commerciële ontwikkelaars. Toch verliep het proces sneller dan verwacht, zegt Van Rooijen. 'Dat in het station veel functies onder één dak kwamen, waar alle partijen mee te maken hadden, was een bindende factor. Verder zag je een versnelling optreden zodra er iets te zien was. Dat gebeurde nota bene tijdens de economische crisis.'

De ruimtelijke resultaten mogen er zijn. Was met name het Havenkwartier voorheen een no go-area, waar je je 's avonds niet vertoonde, nu is het er hip en levendig. Jeucken vertelt: 'Laatst was ik op een dinsdagavond bij de Drie Hoefijzers, de voormalige



Inzetten op samenhang in de stad

bierbrouwerij. Alle terrassen zaten vol. En vorig jaar was er een evenement over stoomtreinen, georganiseerd door bewoners van Belcrum, waar duizenden mensen op af kwamen.’

Ook de woonwijken ten noorden van het centrum, Belcrum en de Spoorbuurt, hebben geprofiteerd. Zo is er flink geïnvesteerd in de openbare ruimte. Dit gebeurde op een manier die past bij Breda, zoals de twee het formuleren. Van Rooijen: ‘Dat houdt in: sober, maar met gebruik van hoogwaardige materialen. We hanteren strakke straatprofielen en volgen het historische stratenplan, met onder meer dertig meter brede lanen omzoomd door bomen. We proberen er geen Efteling van te maken, met om de paar meter iets anders. Dat is een cultuur die we hier al dertig jaar hanteren bij het inrichten van de publieke ruimte.’

Het gebied direct bij het station trekt veel private investeerders. De vierkantemeterprijzen zijn er de hoogste van de stad en hebben inmiddels een Randstad-niveau bereikt. Gewenst? Ja, knikken Van Rooijen en Jeucken. Ze wijzen op de positieve gevolgen voor de werkgelegenheid nu er zich al hoofdkantoren van Amerikaanse bedrijven vestigen.

Het voorheen kwakkelende Belcrum geldt qua woningverkoop inmiddels als een van de meest dynamische buurten van Nederland. Verwijzend naar Belcrum Beach adverteren makelaars met termen als ‘wonen aan het strand’.

Veel economische en culturele reuring dus. Maar het belangrijkste effect van Via Breda is misschien wel psychologisch, zeggen de twee. Jeucken: ‘Breda heeft zijn trots ermee teruggekregen.



Station Breda - Stadszijde



De Speelhuislaan in Belcrum

Zelfs Bredanaars die het station niet mooi vinden, zeggen: hierdoor zijn bijzondere dingen gebeurd.' Van Rooijen: 'Van een bourgondisch provinciestedje waaruit de elite vertrok naar Amsterdam en Rotterdam, zijn we een bruisende stad aan het worden die een grotere regio bedient en die de mensen weer aan zich bindt.'

Maar de twee waarschuwen tegen tevreden achterover leunen. Van Rooijen: 'We moeten blijven focussen op toegevoegde waarde. Als je dat niet doet, dreigen slaapwijken te ontstaan. Er zijn en blijven culturele vliegwielen nodig. En ondernemers moet je blijven prikkelen en uitdagen. Laat ze bijvoorbeeld zelf bijdragen aan het opknappen van gebouwen. Onze taak is het om scherp te selecteren. Als een kandidaat zegt 'voor het geld hoef ik het niet te doen' valt ie af. Zo'n houding is bij een project als dit dodelijk.'

DO:

- Timmer een plan niet dicht, durf het ook voor jezelf spannend te maken

DON'T:

- Controleren, beheersen en beperken