

MEMO

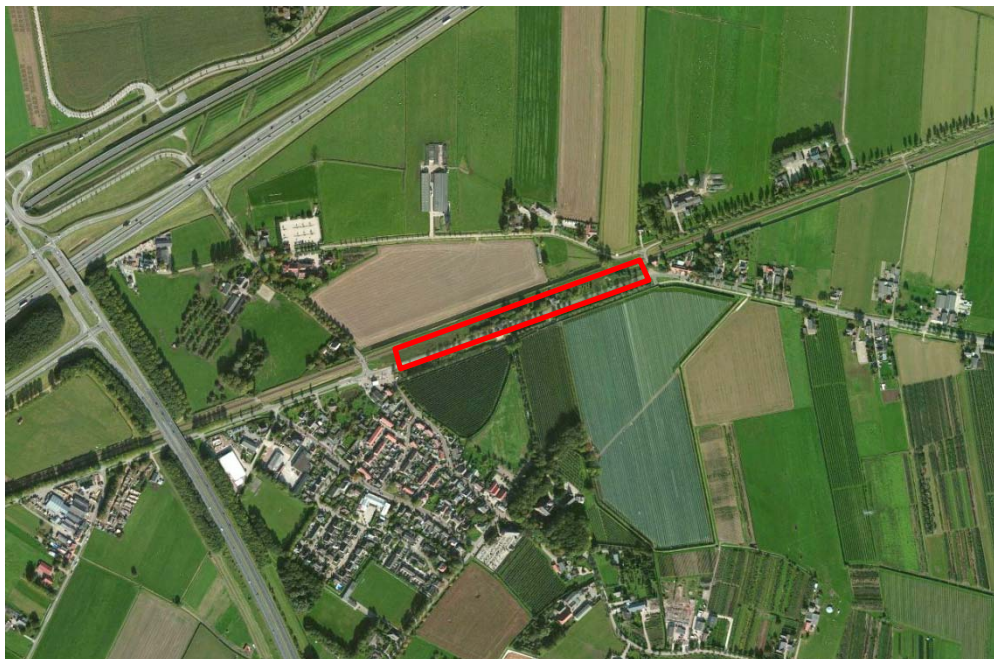
Aan gemeente Neder-Betuwe
Van Buro SRO
Datum 27 februari 2014
Onderwerp stedenbouwkundige onderbouwing herontwikkeling stationsgebouw Echteld
Projectnummer 16.60.01
Bijlage advies vooroverleg welstand en cultuurhistorie

De heer P. Van Liere, is voornemens om het voormalige en historische stationsgebouw van Echteld te restaureren, uit te bereiden en te voorzien van een passende functie (woning met kantoorruimte). Hiervoor is een herziening van het bestemmingsplan nodig. De gemeente Neder-Betuwe is voornemens mee te werken aan het initiatief, omdat met de plannen het gemeentelijk monument behouden blijft. Wel heeft de gemeente als eis gesteld dat er een inrichtingsplan moet worden opgesteld en dat het moet voldoen aan de eisen die vanuit provinciaal beleid worden gesteld aan een dergelijk initiatief. Deze memo biedt een cultuurhistorische, stedenbouwkundige en programmatische onderbouwing van het initiatief. De inhoud hiervan zal ook weer worden opgenomen in de toelichting van het op te stellen bestemmingsplan.

In het kader van het initiatief is op 15 november 2013 reeds een overleg welstand en cultuurhistorie gevoerd. De geïntegreerde Commissie welstand en cultuurhistorie van de gemeente Neder-Betuwe heeft hiervoor een (positief) advies geschreven. Dit advies is als bijlage bij deze memo gevoegd.

Het plangebied

Het plangebied bestaat uit een langgerekt perceel dat kadastraal bekend is als nummer 1256 en ligt ingeklemd tussen de spoorlijn Kesteren-Geldermalsen en de Stationsweg aan de noordzijde van Echteld. Het adres van het stationsgebouw is Stationsweg 3. De gronden aan weerszijden van het gebouw maken deel uit van het voormalig NS-emplacement Echteld en behoren eveneens tot het plangebied. Op tegenover gelegen percelen vindt bomenkweek plaats. Onderstaande afbeelding toont de ligging van het stationsgebouw in de omgeving.

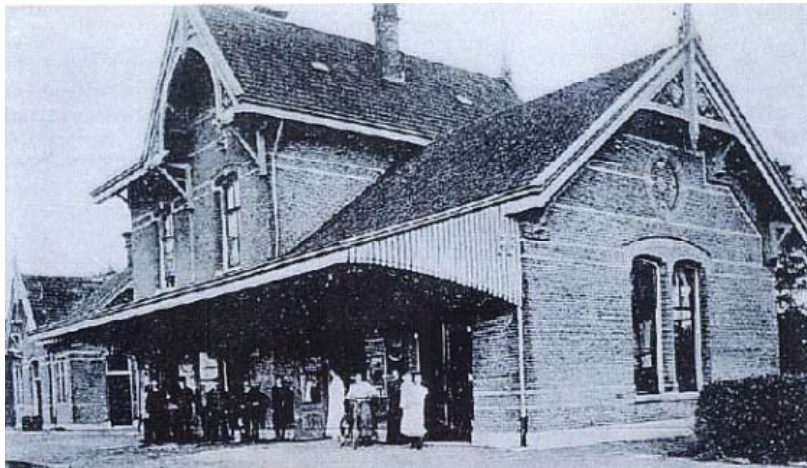


Globale begrenzing plangebied en omgeving (bron Bing Maps)



Cultuurhistorie

Het stationsgebouw van Echteld is gebouwd in 1881. Het is gelegen aan de spoorlijn Elst-Geldermalsen, die werd geopend op 1 november 1882. De lijn werd later doorgetrokken tot Dordrecht en is bekend onder de naam Betuwelijn (niet te verwarren met de later aangelegde Betuweroute). De spoorlijn heeft de tot dan toe slecht bereikbare Betuwe een grote economische impuls gegeven. Door de snelle verbindingen bloeide de regionale fruitteelt op en ontstonden veel fruitverwerkende industrieën.



Station Echteld rond 1900 perronzijde met links retirade (bron: stationsweb.nl)

Het stationsgebouw is een goede representant van de spoorwegarchitectuur uit het laatste kwart van de negentiende eeuw en ontworpen door de architect M.A. van Wadenoyen die meerdere stations langs deze spoorlijn ontwierp. Het station Echteld is hetzelfde type station als dat van Wadenoyen en Beesd. De stationsgebouwen van Wadenoyen en Beesd zijn inmiddels verdwenen en het stationsgebouw van Echteld is daarmee het enig overgebleven gebouw van dit type. Bij het gebouw zijn op een bijzondere wijze elementen van de neorenaissancestijl en de chaletstijl gecombineerd. Dit is onder meer te zien aan de ruime overkraging van het dak en het houtwerk aan de kap. Aan de spoorzijde is een overkapping over het perron aanwezig. In de erker op het perron was het voormalige seinhuis gesitueerd.



Stationsgebouw straatzijde (bron: stationsweb.nl)

Oorspronkelijk bestond het gebouw uit een hoog middendeel met een zijvleugel aan de westzijde en een bijgebouw ten oosten van het gebouw. In het hoge middendeel waren de kantoren gevestigd, alsook de wachtkamer 1^e klasse. In de zijvleugel was de grote wachtkamer gesitueerd. De verdiepingen van het hoge deel bevatte de woning van de stationschef. In het vrijstaande bijgebouw (in dezelfde bouwstijl) was de retirade (toiletten) gesitueerd.

De geschiedenis van het stationsgebouw is op een bijzondere manier met de bewoners van kasteel de Wijzenburgh in Echteld verweven. In de periode van de bouw (1881) was de familie Van Balveren woonachtig op het kasteel. Hoewel Echteld in die tijd klein was, heeft deze familie door haar invloed toch een station weten af te dwingen. Er werd een speciale toegangslaan tussen het kasteel en het station aangelegd, het zogenaamde Laantje naar Parijs. De vervallen resten van de poort zijn nog te zien op de foto uit 1976. In het station was een de wachtkamer 1^e klasse voor de kasteelheer gereserveerd. De naamgeving van het laantje is ontstaan omdat de reis vanaf het station van Echteld veelal leidde naar Parijs.

In de tweede helft van de 20e eeuw is deze spoorlijn steeds meer in onbruik geraakt. Het station van Echteld is tot 1937 voor regulier passagiersvervoer in gebruik geweest, waarna het officieel gesloten is op 15 mei 1938. Het goederenvervoer bleef nog tot 1965 gebruik maken van het station als laad- en losplek voor kolen, suikerbieten en andere goederen.



Stationsgebouw (1976) met verwijderde zijvleugel en restant poort (bron: stationsweb.nl)

Toen het stationsgebouw enkel als laad- en losplek in gebruik was, zijn in de jaren '50 de zijvleugel en het bijgebouw gesloopt. Beide delen waren immers niet meer nodig omdat er geen wachtende passagiers meer waren. Het middendeel is echter behouden. De verdwenen zijvleugel is nog zichtbaar aan het pleisterwerk op de gevel. Na het beëindigen van het station als laad- en losplaats voor goederen heeft het pand vooral leeg gestaan. Het gebouw raakte in verval en er zijn plannen geweest om het

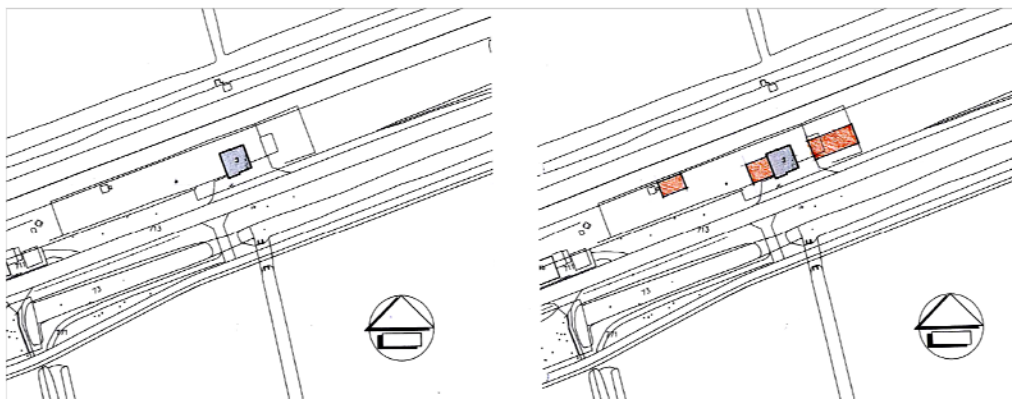
pand te slopen, waarvan de meest concrete in 1981. Daarna heeft het pand de gemeentelijke monumentenstatus gekregen.

Het feit dat het pand als enige stationsgebouw van dit type bewaard is gebleven, gecombineerd met de bijzondere verwevenheid met kasteel de Wijenburg, maken het pand behoudenswaardig. Enkel een restauratie van het pand zal niet voldoende zijn om het pand voor de toekomst te behouden. Gezocht moet worden naar een duurzame functie van het gebouw, zodat ook het blijvende onderhoud bekostigd kan worden en het gebouw ook in de toekomst behouden blijft. Reden voor de gemeente om voorwaarden te scheppen om mee te werken aan het initiatief van de initiatiefnemer.

Naast het cultuurhistorisch belang van het gebouw is de landschappelijke ligging bijzonder. Het gebouw staat relatief solitair in het landschap en is mede daardoor beeldbepalend in de wijdere omgeving. Zo is het pand opvallend zichtbaar vanaf de A15.

Stedenbouw

De initiatiefnemer is voornemens het stationsgebouw te restaureren en weer geschikt te maken als woonhuis. Ook wil hij een zijvleugel aanbouwen aan het stationsgebouw. Verder is het de bedoeling een vrijstaand kantoorgebouw (circa 150 m²) te situeren aan de oostzijde van het stationsgebouw. Aan de westzijde is een kleine kapschuur beoogd.



Situatie bestaand (links) en nieuw (rechts)

Het is bedoeling dat het complex naast een woonfunctie een kantoorfunctie krijgt. Hierbij zal de aanbouw aan het stationsgebouw in gebruik zijn als kantoor en het vrijstaande kantoorgebouw verhuurd worden. De kapschuur fungeert als berging/garage bij de woonfunctie. Door het verhuur van de kantoorruimte worden inkomsten verkregen die mede kunnen dienen om het onderhoud van het hoofdgebouw ook in de toekomst te kunnen bekostigen. Het gebruik, wonen en kantoor, leidt niet tot stedenbouwkundige problemen. Qua invulling van de kantoorruimte is geen sprake van een kantoor met baliefunctie. Zo is er op dit moment concrete belangstelling van een interieurarchitect. Het initiatief is kleinschalig en past qua functie in de omgeving. Er zijn geen verkeersproblemen te verwachten en het terrein biedt meer dan voldoende ruimte om parkeerplaatsen te situeren. Ook is de locatie via de Stationsweg goed ontsloten op omliggende doorgaande wegen.

Architectuur/beeldkwaliteit

Bijgaande afbeelding biedt een impressie van het initiatief (met uitzondering van de kapschuur).



Impressie ontwerp zuidzijde (bron KW320)

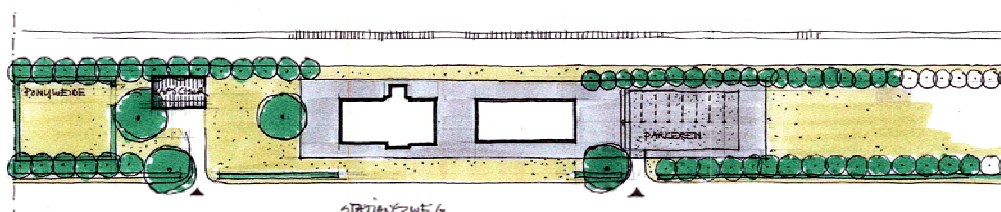
In het ontwerp is te zien dat het stationsgebouw is voorzien van een nieuwe aanbouw en een bijgebouw. De bebouwingsofzet sluit aan bij de terreininrichting in het verleden, toen op de plaatsen van de beoogde bebouwing soortgelijke bebouwing stond. De aanbouw heeft qua vorm en massa exact dezelfde maatvoering als de oorspronkelijk aanwezige zijvleugel (de vroegere wachtkamer). Op de plek van het nieuwe vrijstaande kantoorgebouw aan de oostzijde bevond zich oorspronkelijk het bijgebouw dat tot het stationscomplex behoorde. De maatvoering en kapvorm van dit bijgebouw zijn ook als uitgangspunt gebruikt, waarbij in dit geval het gebouw ten opzichte van het oorspronkelijke gebouw in zijwaartse richting is verlengd. Hiermee wordt het functionele karakter van de bebouwing en het langwerpige karakter van de kavel, evenwijdig aan de spoorlijn, versterkt. Door de maatvoering en situering van de nieuwbouw wordt het oorspronkelijke karakter van het stationsgebouw beter herkenbaar.

De nieuwe aanbouw en het vrijstaande kantoorgebouw zijn voorzien van een moderne architectuur en een sober materiaalgebruik. Door het materiaalgebruik wordt het oorspronkelijke stationsgebouw geaccentueerd en wordt tevens aangesloten bij het functionele karakter van een stationsgebouw. Door de moderne architectuur en het materiaalgebruik van de nieuwe delen blijft het onderscheid tussen het oorspronkelijke historische deel en de nieuwe delen duidelijk herkenbaar.

De maatvoering van de nieuwe aanbouw en het bijgebouw is, evenals het toegepaste materiaalgebruik, in lijn met het uitgebrachte advies welstand en cultuurhistorie.

Terreininrichting

Het gehele terrein gaat na realisatie van de plannen de sfeer uitstralen van een eenheid. Onderstaande afbeelding geeft een impressie van de terreininrichting. Te zien zijn het stationsgebouw met aanbouw en het vrijstaande kantoorgebouw. Verder is aan de westzijde de kleine kapschuur te zien, die duidelijk ondergeschikt is aan de beide hoofdgebouwen. Vanwege de beoogde functie als kantoor is er aan de oostzijde een parkeerplaats gesitueerd.



Impressie terreininrichting (bron KW320/Bart Hoes Groene Architectuur)

De terreininrichting benadrukt door de lijnvormige elementen het langwerpige beeld van het voormalig emplacement van het station. Het iets verhoogde plateau refereert aan een perron en zorgt voor een versterking van de ensemblewerking en daarmee van het stationskarakter. Voor het stationsgebouw is geen hoogopgaande beplanting voorzien, zodat het gebouw zichtbaar blijft vanuit de omgeving. Lage beplanting (hagen, e.d.) zijn echter wel mogelijk. Ook is rondom een eventueel terras beplanting mogelijk om zo enige privacy te creëren. Beoogd wordt verder de terreininrichting zoveel mogelijk aan te laten sluiten bij het omringende landschap, waarbij uitgegaan zal worden van streekeigen beplanting. Het terrein biedt verder voldoende ruimte om aan de eisen voor de benodigde waterberging te voldoen.

Beleidsdoets: ladder duurzame verstedelijking

In de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) geeft het kabinet een totaalbeeld van het ruimtelijk- en mobiliteitsbeleid op rijksniveau. De structuurvisie benoemt 13 onderwerpen van nationaal ruimtelijk belang. Een onderwerp dat niet aan bepaalde gebieden gebonden is, is duurzame verstedelijking. Voor dit onderwerp heeft het Rijk de 'ladder voor duurzame verstedelijking' geïntroduceerd, waarmee zorgvuldig ruimtegebruik door optimale benutting van de ruimte in stedelijke gebieden en het voorkomen van overprogrammering worden nagestreefd. Provincies en gemeenten dienen in hun ruimtelijke besluiten te motiveren of een nieuwe stedelijke ontwikkeling in een actuele regionale behoefte voorziet (trede 1). Als dat het geval is dient gekeken te worden of deze in bestaand stedelijk gebied (inbreiding) past (trede 2). Pas als dat niet het geval is komt uitbreiding in beeld (trede 3). Hierbij moet beschreven worden in hoeverre wordt voorzien in die behoefte op locaties die, gebruikmakend van verschillende middelen van vervoer, passend ontsloten zijn of als zodanig worden ontwikkeld.

Door het ministerie van Infrastructuur en Milieu is een handreiking gemaakt. Deze 'handreiking ladder voor duurzame verstedelijking' werkt verder uit hoe met de ladder omgegaan moet worden.

In het kader van de ontwikkeling van het stationsgebouw Echteld wordt een kantoorfunctie aan de (bestaande) woonfunctie toegevoegd. De gewenste kantoorfunctie wordt deels ingevuld door het eigen bedrijf van de initiatiefnemer. Het te verhuren kantoorpand is zo kleinschalig (kantoorruimte van circa 150 m²) dat het niet voorziet in een regionale behoefte. De ladder voor duurzame verstedelijking hoeft hiervoor niet toegepast te worden, aangezien het plan te kleinschalig van aard is. Anderzijds geeft de ladder voor duurzame verstedelijking ook geen directe grondslag voor ontwikkeling van het initiatief. De locatie ligt niet in stedelijk gebied en is niet 'multimodaal' ontsloten. Echter, in de door het ministerie opgestelde handreiking wordt ook aangegeven dat bij keuzen over ruimtegebruik in trede 2 of 3 er altijd andere elementen voor een goede ruimtelijke ordening aan de orde zijn om tot een heldere ruimtelijke onderbouwing te komen. Cultuurhistorie is één van deze aspecten.

In het geval van de ontwikkeling van het stationsgebouw van Echteld is het aspect behoud van cultuurhistorie van doorslaggevend belang. Door het realiseren van kantoorfuncties in de nieuwbouw is een duurzame exploitatie van het monumentale gebouw op de lange termijn goed te waarborgen. De inkomsten van het te verhuren kantoorgedeelte maken het onderhoud ook in de toekomst financieel uitvoerbaar. Het bouwplan verwijst door haar maatvoeringen naar het bouwkundig ensemble van de stationsbebouwing in het verleden. Gezien het grote cultuurhistorisch belang kan gesteld worden dat het initiatief past binnen de ladder voor duurzame verstedelijking.

Conclusie

De renovatie van het pand, de beoogde aan- en bijgebouwen en de terreininrichting doen recht aan het oorspronkelijk beeld van de situatie en versterken het karakter van het cultuurhistorisch waardevolle stationsgebied. De aanbouw verwijst door de maatvoering naar de oorspronkelijke vleugel die hier gesitueerd was. Het vrijstaande kantoorgebouw op de plek van het voormalige bijgebouw verwijst ook naar de geschiedenis van de plek. Door een zekere soberheid en abstractie zal het oorspronkelijke stationsgebouwtje geaccentueerd worden en wordt tevens aangesloten bij het functionele karakter van een stationsgebouw. Ook landschappelijk gezien blijft het beeld van het hoge middengedeelte behouden, aangezien de aanbouw en het bijgebouw duidelijk ondergeschikt zijn qua massa. De terreininrichting sluit hierbij aan. Door het realiseren van kantoorfuncties in de nieuwbouw is een duurzame exploitatie van het gebouw op de lange termijn goed te borgen. Door het grote cultuurhistorische belang van het stationsgebouw past de ontwikkeling binnen de ladder voor duurzame verstedelijking.