# Stationsplein blok Brammelerdwarstraat

## Beeldkwaliteit

Juli 2022



Centrum kwadraat

Gemeente Enschede

# Inhoud


**01 Leeswijzer**

**02 Inleiding**

Bestaande situatie
Ambitiedocument

**03 Context stationsplein e.o.**

Dynamische gebiedsontwikkeling

**Intermezzo**

Historie

**04 Stedenbouw**

Stedenbouwkundig matenplan

**05 Beeldkwaliteit**

Uitgangspunten
Referentiebeelden


# 01 Leeswijzer

Voor het bouwblok Stationsplein / Korte Hengelosestraat / Brammelerdwarsstraat (hierna kort bouwblok Brammelerdwarsstraat) zijn twee afzonderlijke projecten ontstaan die samen een nieuwe ruimte vormen. De schetsontwerpen zijn gebaseerd op de ruimtelijke ambities van het Centrumkwadraat. Voor deze schetsontwerpen is de stadsbouwmeester plus supervisor geweest.
Op basis van deze schetsontwerpen is dit beeldkwaliteitsplan opgesteld.

In het beeldkwaliteitsplan beschrijven wij in grove lijnen de ruimtelijke ambities van Centrumkwadraat en de uitgangspunten voor deze ontwikkeling. Het stationsgebied van Enschede, inclusief het stationsgebouw, zit volop in een dynamisch ontwerpproces. Dit proces loopt terwijl dit kader wordt vastgesteld.

In het beeldkwaliteitsplan proberen we te anticiperen op mogelijke keuzes. Dit beschrijven we in het hoofdstuk 'stationsplein e.o.'

In een korte intermezzo laten we de historische ontwikkeling van de context en het plangebied zien. We beschrijven hierna de stedenbouwkundige inpassing en kaders die naar het bestemmingsplan worden vertaald.
De bebouwing is beeldbepalend voor de noordelijke entree van de stad en het stationsgebied. De lat voor de beeldkwaliteit is daarom zeer hoog.



Bouwblok Brammelerdwarsstraat: Korte Hengelosestraat / Stationsplein / Brammelerdwarsstraat

# 02 Inleiding

## Bestaande situatie

Momenteel is het Stationsplein niet voor een specifiek doel ingericht en mist het een duidelijke identiteit. Het plein wordt gedomineerd door de auto, die vanaf de Molenstraat in 1 richting om het plein heen kan rijden. Via het plein vindt halen/brengen en bevoorrading plaats, maar ook de noordelijke toegang tot de parkeergarage stationsplein wordt ontsloten via deze route. Hierdoor wordt de voetganger naar de smalle randen van het plein gedwongen, de open pleinruimte zelf heeft te weinig aantrekkingskracht en verblijfskwaliteit. De oriëntatie op het Stationsplein is onduidelijk, routes van en naar het centrum zijn niet vanzelfsprekend.



Open ruimtes aan het plein, geborgenheid ontbreekt

Door relatief grote open ruimtes aan het plein, sterk verspringende rooilijnen en relatief lage bebouwing, ontbreekt een gevoel van geborgenheid en beschutting. De pleinwanden hebben momenteel niet de uitstraling die past bij een hoogstedelijk Stationsplein. Daarnaast mist de bebouwing aan het Stationsplein een programmatische invulling die de openbare ruimte weet te activeren en daarmee ten dienste staat van de gewenste verblijfsfunctie van het Stationsplein.



Weinig verblijfskwaliteit, auto is dominant

Binnenin het bouwblok grenzend aan het Stationsplein, het gebied rondom de Brammelerdwarsstraat, ontbreekt momenteel de levendigheid en dynamiek van de binnenstad en heerst een sterk gevoel van sociale onveiligheid. Door de aanwezigheid van maaiveldparkeren en achterkantsituaties in de vorm van erfafscheidingen en blinde gevels heeft dit binnengebied momenteel geen verblijfskwaliteit.

Doordat de entree tot de parkeergarage "Stationsplein" in deze zone is gesitueerd, is ook dit gebied het domein van de auto. Het gebied grenst aan de oostzijde aan de achtergevels van de bebouwing aan de Korte Hengelosestraat. Deze bebouwing maakt onderdeel uit van het historische centrum.



Maaiveldparkeren en achterkantsituaties domineren nu het binnengebied. Handhaven van de boom biedt aanleiding tot een groene invulling van het nieuw in te richten binnengebied

Het gebied rondom de te ontwikkelen locatie kenmerkt zich door grote verschillen in gevelbeelden en massa's. Zo zijn de massa's van het stadskantoor, Intercityhotel en Muziekkwartier totaal verschillend van de korrel aan de Korte Hengelosestraat. Deze forse massa's manifesteren zich ook verschillend aan de openbare ruimte. Het stadskantoor is noord- georienteerd waardoor er aan de achterzijde een gesloten zijde ontstaat.
Bovendien sluit de spoorlijn het gebouw af van de openbare ruimte van het Stationsplein.



Het Stadskantoor staat met de achterzijde (kont) naar het stationsplein gericht.

Het IntercityHotel is ook aan het Stationsplein gesitueerd. Het gebouw van 40m is fors te noemen maar heeft desondanks geen hele forse footprint. De gevel van dit volume is nogal vlak en passief.
De Entree van dit pand bevindt zich aan de zuidzijde.
Op de begane grond is een commerciele functie gevestigd , deze is in een dubbel hoge plint geplaatst. De plint is nogal plat en saai terwijl er wel veel raampartijen aanwezig zijn.



Geparkeerde fietsen staan voor een passieve en platte gevel.

De bebouwing wat verder zuidelijker vertoont al een aanzienlijk andere korrel en uitstraling. Zo zijn de volumes langs de Korte Hengelosestraat wat individueler en bevinden zich er meer details en karakteristieken in het gevelbeeld.




Een pand met een vrij grote korrel maar toch passend aan de Korte Hengelosestraat vanwege de variatie in het gevelbeeld en uitnodigende plint.



Het historische pand aan de Korte Hengelosestraat 35



Individuele pandjes zorgen voor levendigheid, activiteit in de plint en een tal van verschillende (commerciele) functies

## Ambitiedocument

Het college heeft het ambitiedocument in februari 2020 als toekomstperspectief voor toekomstige ontwikkelingen in de spoorzone van Enschede vastgesteld en ter kennisneming van de Raad gebracht. De ambities voor Centrumkwadraat zijn sindsdien veel meer grootstedelijk en gemengder. Rondom het station zijn we begonnen te werken aan een uniek gebied als een echt verlengstuk van het centrum. Karakteristieke panden, veel ruimte voor groen en een goede verbinding met het station zijn kwaliteiten die je hier straks beleeft.
Functiemenging van wonen, werken en voorzieningen zorgt voor een reductie van de gemiddelde woon-werkafstand en maakt Centrumkwadraat leefbaar.

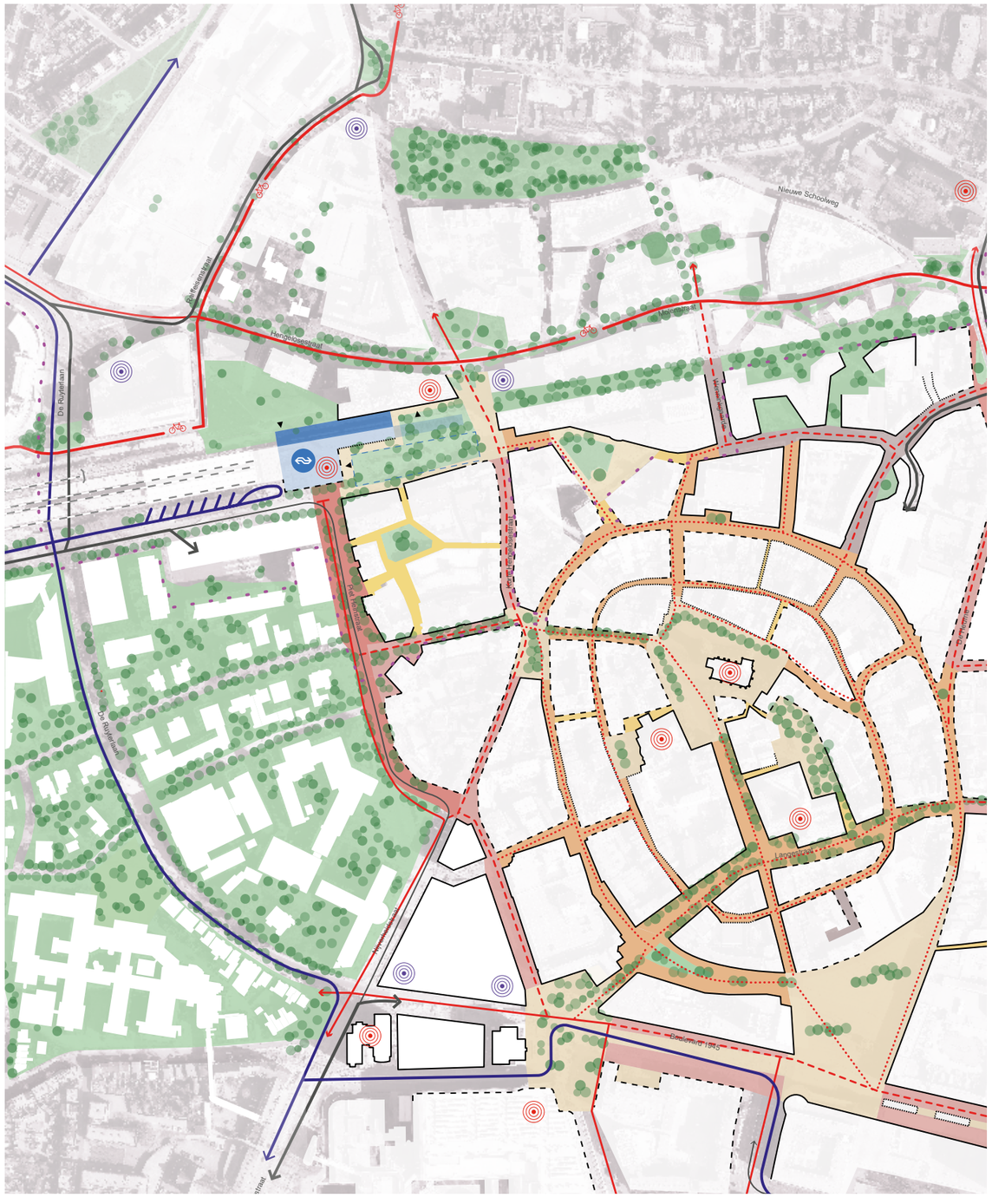
De hoofdambities zijn:

**- Meer duurzaamheid**
Een natuurinclusieve en klimaatadaptieve woon- en leefomgeving met een hoge stedelijke dichtheid

**- Meer leefbaarheid**
Een woon- en leefomgeving die zich voegt in historische context en er een nieuwe laag aan toevoegt

**- Meer bereikbaarheid**
Een auto-vrije woon- en leefomgeving met een gereduceerde aanbod aan parkeergelegheid om niet nog meer autoverkeer aan te trekken



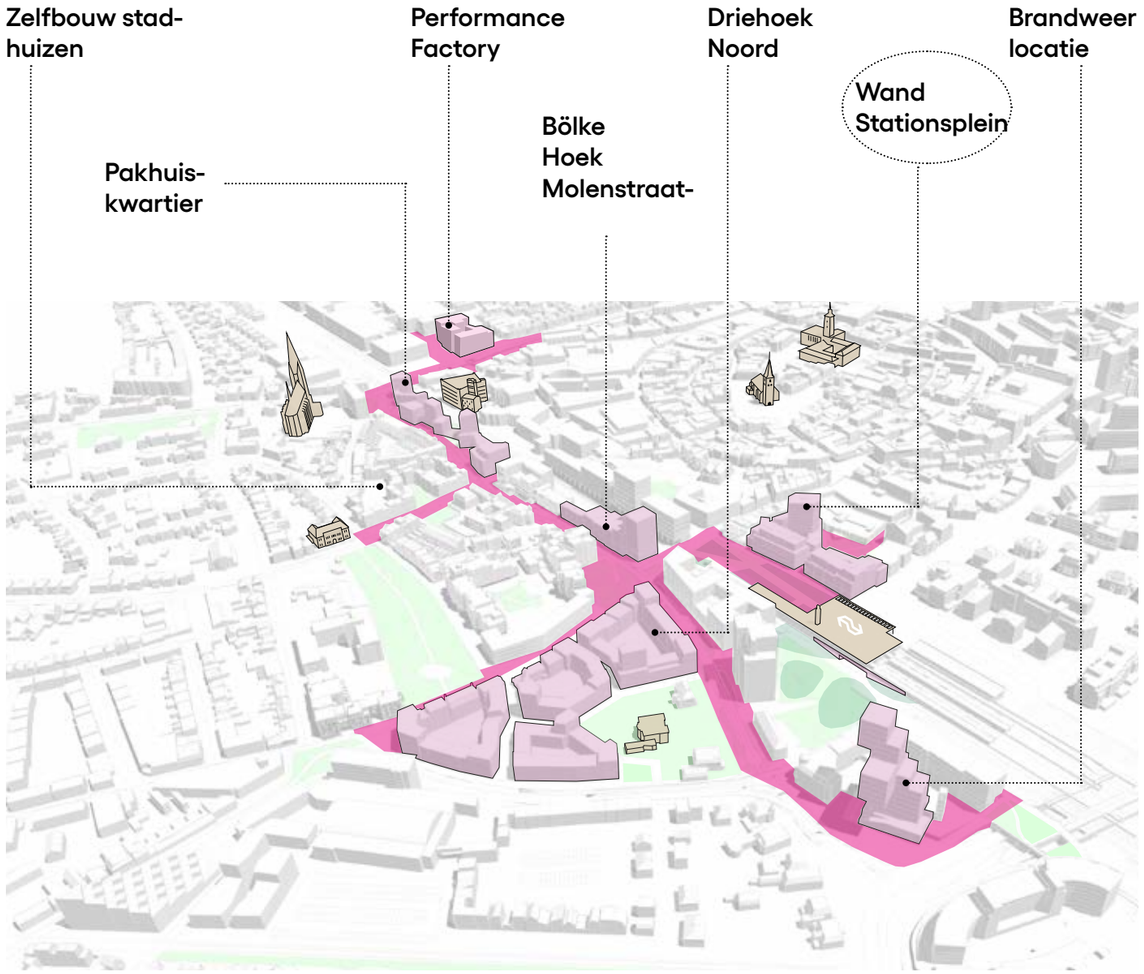




Dynamische ambitiekaart Centrumkwadraat en stationsomgeving - vernieuwd november 2021

# 03 Contextstationsplein e.o.

## Visie en ambtie

Enschede heeft de ambitie om haar Stationsplein te transformeren tot een ruimte in het centrum van de stad dat de bezoekers en treinreizigers een warm welkom geeft, klimaatadaptief en natuurinclusief is ingericht. Het plein krijgt een duidelijk identeit: ontmoeten, verblijven, spelen en groen. Daarvoor gaan we de openbare ruimte compleet vernieuwen die in de huidige situatie vooral op de (auto)verkeersfunctie is ingericht. Om voetgangers en fietsers plus de grote uitdagingen van de klimaatveranderingen central te kunnen stellen gaan we de auto geen ruimte meer bieden op het nieuwe plein. Een betere ontsluiting voor de fiets en de voetganger naar het stationsgebied richting de binnenstad heeft prioriteit, net als goede en helder beleefbare verbindingen vanuit het station naar de Oude markt en het Van Heekplein. Het Stationsplein wordt straks de ontvangstruimte van de stad, een hotspot van gezonde en duurzame mobiliteit. Daarnaast draagt het toevoegen van woonprogramma in combinatie met centrum stedelijke functies bij aan het vergroten van de levendigheid en leefbaarheid van de Stationsomgeving.
Door het naar voren schuiven van de pleinwand en het vergroten van de bouwhoogte gaan we de grote open ruimtes beter begleiden en ontstaat een meer geborgen gevoel op het plein. Het toepassen van een pandsgewijze opbouw van de bebouwing en setbacks in hoogte geven de wand een menselijke maat en schaal. Via heldere zichtlijnen en herkenbare bebouwing ontstaan duidelijke looproutes van en naar het centrum.




Zes majeure gebiedsontwikkelingen binnen Centrumkwadraat

Hoge architectonische kwaliteit van de pleinbebouwing in combinatie met een passend programma benadrukt de ambitie om het Stationsplein te transformeren tot een waardige entree van de stad met hoogstedelijke verblijfskwaliteit. Een naadloze aansluiting van de nieuwe bebouwing op het omliggende stedelijk weefsel en een zorgvuldig opgebouwde gevelwand zorgt voor vanzelfsprekende en herkenbare verbindingen.
Door in de toekomst de ontsluiting van de parkeergarage Stationsplein te verplaatsen naar de Piet Heinstraat, verdwijnt de verkeersstroom over het Stationsplein. Daarnaast wordt onderzocht of de parkeergarage Stationsplein dan enkel nog beschikbaar kan worden gesteld aan abonnementhouders (bewoners en werknemers directe omgeving), of volledig wordt herontwikkeld. Dit is echter pas haalbaar wanneer in de directe omgeving een vervangende parkeervoorziening is gerealiseerd. Voor het binnengebied ligt een grote kans om te transformeren tot een aangename, autoluwe verblijfsruimte, waar gewoond en gewerkt wordt. Het maaiveldparkeren maakt plaats voor bebouwing met de voordeur aan het maaiveld, een groene inrichting van de openbare ruimte zorgt voor een aangenaam verblijfsklimaat. Nieuwe straatjes en een groen pleintje zorgen ervoor dat het binnengebied straks onderdeel uitmaakt van het stedelijk weefsel van het centrum.

Enschede heeft nog meer groot-stedelijke ambities rondom het stationsgebied. Om de verbindingen met (Eu)regio en in de stad te versterken, heeft de gemeente 2021 de ambitie uitgesproken om de spoorlijn richting Münster door de grond te verleggen. Gedurend het jaar 2022 onderzoeken we samen ProRail en de provincie of deze ambitie haal is. Het intensiver van de spoorverbinding tussen Zwolle en Münster en het eventueel doortrekken van de verbinding heeft gevolgen voor de stationsomgeving.



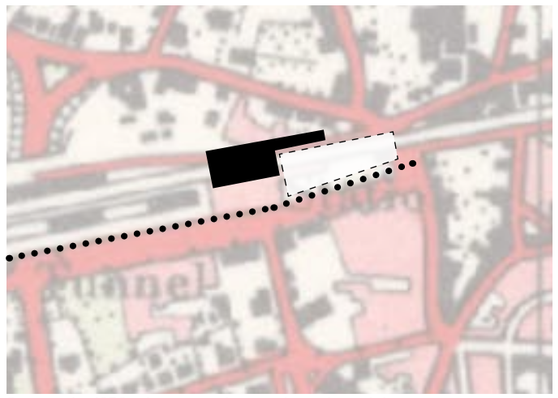

Impressie van een groen en autovrij Stationsoplein

# Intermezzo historie

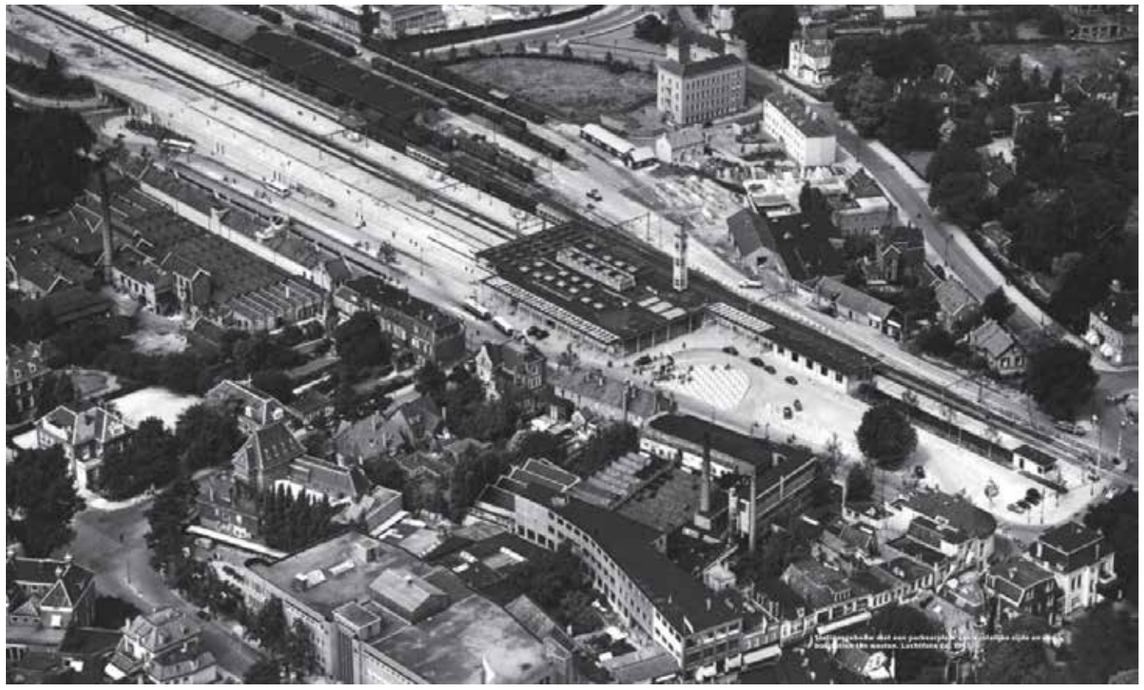
Voor de bouw van het huidige stationsgebouw lag het station buiten de bebouwde kom. De Parkweg was een groene landweg waaraan diverse bebouwing stond; villa's in het groen, woonhuizen en de fabrieken van Ter Kuile en Ter Kuile Cromhoff. De Parkweg was een lange rechte weg die parallel aan het spoor liep, bij het centrum had de weg een lichte knik. Deze knik is ontstaan door het doorzetten van de bebouwing aan de Korte Hengelosestraat en zo sloot de Parkweg indertijd aan op het kruispunt met de Molenstraat en Deurningerstraat. Het stationsplein is ontstaan in de jaren '50 door de bouw van het huidige stationsgebouw. Het nieuwe station ligt nu binnen het dichtbebouwde deel van het centrum en sluit de open ruimte tussen de Parkweg en het spoor af ter hoogte van de knik. Zo ontstond het plein met zijn kenmerkende wigvormige vorm.



Omstreeks 1900; de lichte knik in de Parkweg en losse bebouwing


Omstreeks 1950; nieuwe station geeft stationsplein vorm

Het station is ontworpen door architect H.G.J. Schelling als een laag paviljoen, pal naast het centrum, met als hoogteaccent de ranke klokkentoren die station en plein markeert. De arcade rondom, de fijne detaillering en accenten in de betonornamenten maken het een licht en transparant gebouw. Met zijn vorm begrenst het station de noord- en westzijde van het Stationsplein. Het station is een gemeentelijk monument.

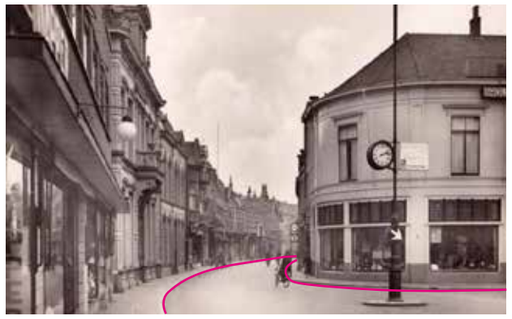

Rond 1955; De oorspronkelijke aangrenzende bebouwing en de specifieke vorm van het stationsplein zijn hier duidelijk zichtbaar, evenals de samgestelde bebouwing van fabriekscomplex van Ter Kuile ten zuiden van het Stationsplein en de historische bebouwing aan de Korte Hengelosestraat

Aan de zuidzijde van het Stationsplein stond destijds aaneengesloten bebouwing aan de Parkweg die het plein een duidelijke begrenzing gaf. In de jaren 70 is deze bebouwing gesloopt, in 1977 werd de parkeergarage Stationsplein gerealiseerd. In 1978 zijn op de hoek Stationsplein en Piet Heijnstraat het huidige ABN-AMRO pand en het naastgelegen Ricoh pand gebouwd. De openbare ruimte werd nog meer ingericht voor de auto, met de bouw van deze panden aan het Stationsplein werd een grotere schaal en maat geïntroduceerd.


Nieuwe bebouwing aan het Stationsplein uit de jaren '70 zorgde voor schaalvergroting


Korte Hengelosestraat 1915; de rijkheid in detaillering van de verschillende kleinschalige panden is goed te zien

De Korte Hengelosestraat is een oude verbindingsweg tussen Hengelo en Enschede en bestaat uit kleinschalige, veelal rijk gedetailleerde panden uit verschillende tijdsperiodes. Deze panden geven de straat vanuit cultuurhistorisch perspectief kwaliteit en identiteit. Op de hoek met de Korte Hengelosestraat staat een prachtig hoekpand, gebouwd als ruime stadsvilla. Met zijn kenmerkende afgeronde hoek begeleidt het de entree naar het centrum. Tegelijkertijd introduceert dit pand de kenmerkende kleine korrelmaat van de historische bebouwing van het centrum. Tezamen met het naastgelegen pand aan de Korte Hengelosestraat 33, vormt dit hoekpand een markante en bijzondere entree van de binnenstad van Enschede.


Historische foto hoekpand Korte Hengelosestraat 35


Huidige hoekpand

De rijkheid in detaillering en de individualiteit van de panden geeft aan dat je in het centrum van de stad bent. De nieuwe ontwikkelingen aan het Stationsplein dienen (op een eigentijdse manier) daarop aan te sluiten. De huidige schaal van het Ricoh en ABNAMRO gebouw en de horizontale gevel is geënt op de beleving vanuit de auto niet vanuit het perspectief van de voetganger.


Blauwdruk aanzicht voorgevel; de rijkehdi in architectuur is goed te zien in de balustrade van het balkon en boven de daklijst, en de aangezette entree

# 04 Stedenbouw

## Stapsgewijze ontwikkeling

Versnipperd eigendom in het projectgebied maakt een grootschalige vernieuwing van de bebouwing aan het Stationsplein complex. Dit vraagt om een integrale visie en aanpak om te voorkomen dat op perceelsniveau de verkeerde beslissingen worden genomen.

Het is de intentie om stapsgewijs te komen tot volledige transformatie van de bebouwing aan het Stationsplein en het gebied daarachter. Elke stap dient hierbij een bijdrage te leveren aan de ambities voor Centrumkwadraat.

Het bouwblok nabij  het Stationsplein wordt in dit document beschouwd als Blok A. Binnenin het bouwblok, achter de pleinwand en aan de Brammelerdwarsstraat bevindt zich Blok C.

De herontwikkeling van beide blokken hangt nauw met elkaar samen. De bebouwing tussen Blok A en C ligt aan een gezamenlijk binnenterrein dat semi-openbaar zal gaan worden. Dat terrein zal s'nachts door een poort afgesloten worden. Voor deze blokken is dit BKP geschreven.



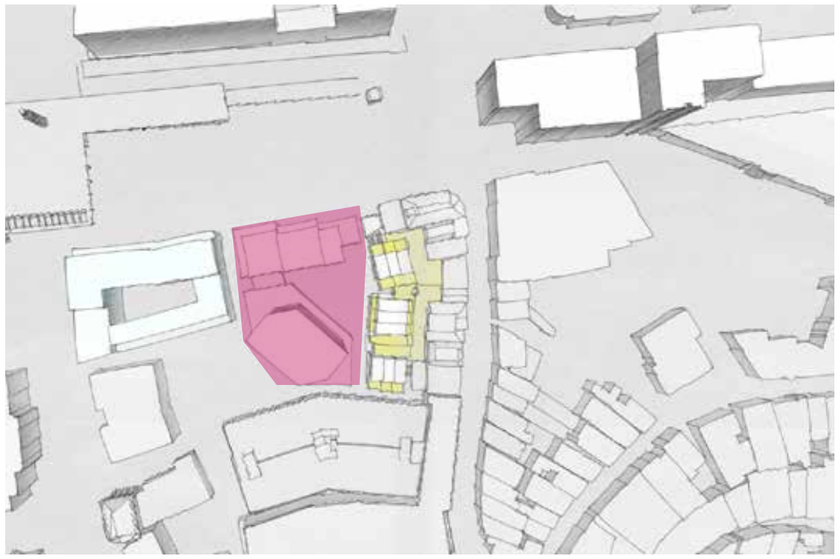

Blok A als onderdeel van de nieuwe wand aan het Stationsplein, blok C als intermediair tussen bestaand en nieuw

Het plan voor Blok A betreft twee gebouwen die onderling met elkaar zijn verbonden middels programma en zijn bereikbaar met één royale entree. Aan het Stationsplein verrijst een nieuwe bebouwingswand die van 3 naar 5 bouwlagen oploopt. Bovenop de 5e laag komt nog een 6de laag, deze is terugliggend t.o.v. de 5e laag.

Het gehele blok zal als een bijzonder gemengd woonconcept ontwikkelt gaan worden. In de plint en de eerste verdieping aan het stationsplein bevindt zich kantoorruimte, shared workingspaces en een horecaconcept, waarmee de levendigheid aan het plein wordt versterkt. Boven deze plint bevindt zich een bijzonder woonconcept gericht op starters en de deeleconomie. Voorzieningen als ezamenlijke daktuinen, werkruimtes, activiteitenruimtes en woonkamers benadrukken dit concept. Op het achterliggende binnengebied (Brammelerdwarsstraat) is ruimte voor woningen die met de voordeur grenzen aan de openbare ruimte. Daarboven zet het woonconcept zich voort naar 6 bouwlagen.

In de tweede lijn, middenin blok A bevindt zich een hoogte accent in de vorm van een bijzonder woontoren van ruim 50m hoog. Door dit hoogte accent in de tweede lijn te plaatsen (dus niet direct aan het Stationsplein) blijft de menselijke maat hier overheersen, terwijl tegelijkertijd verdicht kan worden conform de ambities van Centrumkwadraat.

Het plan voor Blok C bebouwd de ruimte aan de achterzijde van de Korte Hengelosestraat. De lage aanbouwen worden vervangen door nieuwbouw van 1 bouwlaag met daarboven een daktuin. Hierop aansluitend ligt een samengesteld ensemble van 3 volumes. 1 volume is 6 bouwlagen, 2 volumes hebben 5 bouwlagen. Het ensemble staat zichtbaar in de tweede rij en respecteert het cultuurhistorische ensemble aan de Korte Hengelosestraat.



Blok A; herontwikkeling oostelijk deel pleinwand,
nieuwe bebouwing en groen pleintje aan binnengebied schetsconcept



Blok C; herstel en ontwikkeling achterzijde
Korte Hengelosestraat schetsconcept

## Stedenbouwkundige kaders

we noemen in dit hoofdstuk voor de volledigheid en leesbaarheid van dit beeldkwalitietsplan ook de planregels die we in het betsemmingsplan zullen gaan opnemen.

Hoe is de nieuwe bebouwing stedenbouwkundig ingepast. Op de stedenbouwkundige kwaliteiten wordt hier gedetaillerder op ingaan. Het voorliggende ontwerp in een schetsontwerp (SO).



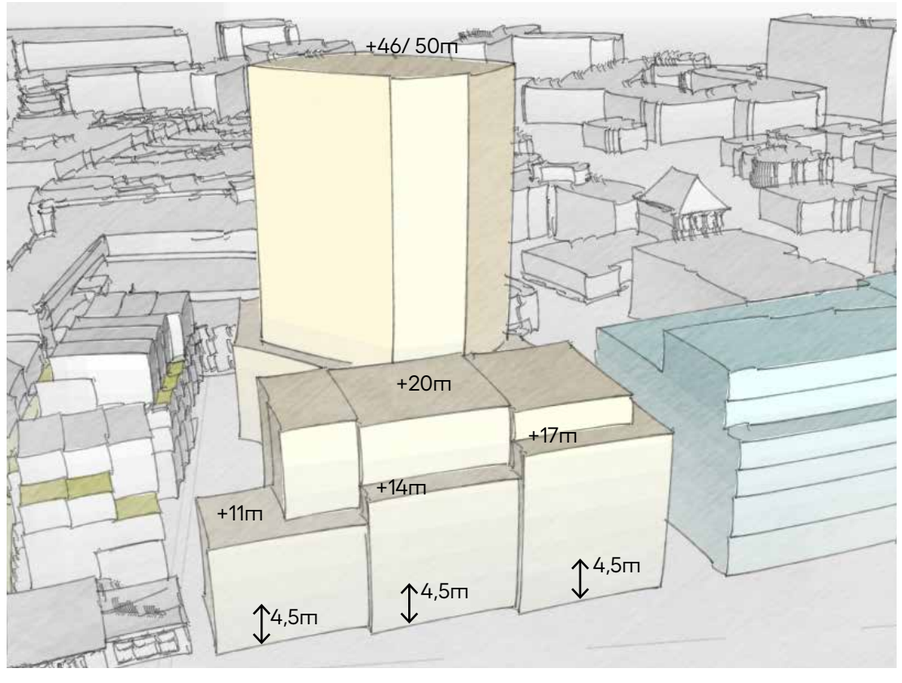
**Concept stedenbouwkundige plan - juli 2022**

## Algemeen

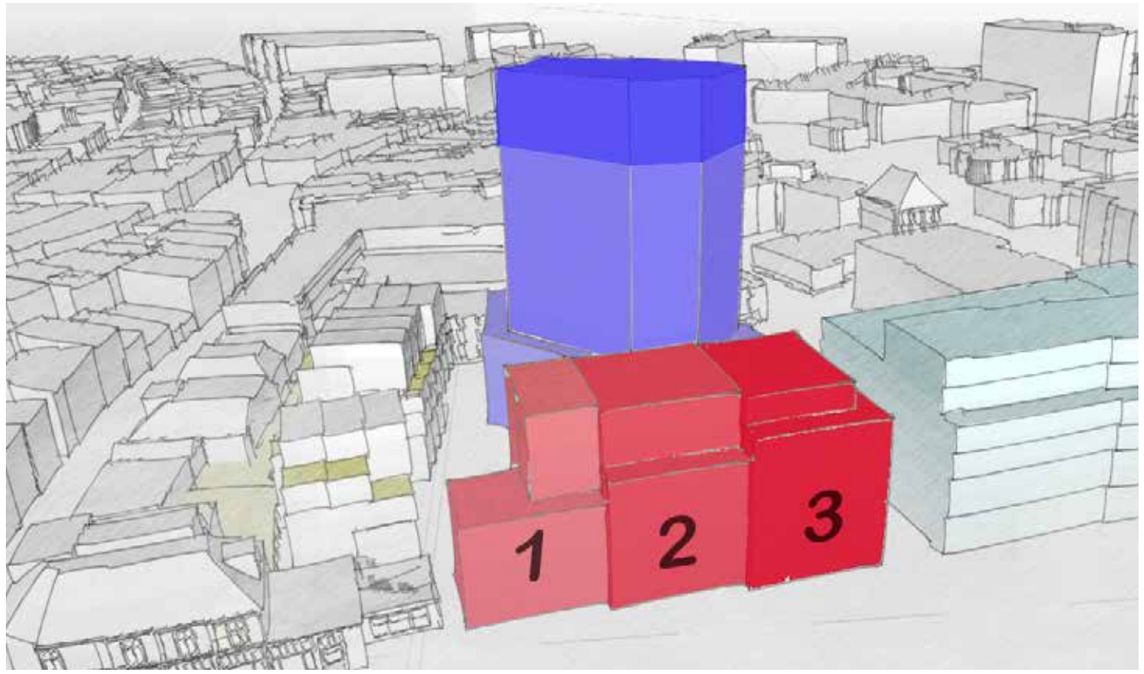
- Blok A en C vormen samen met de historische bebouwing aan de Korte Hengelosestraat een nieuwe stedelijke blok in hoge dichtheid.  De nieuwe binnenruimte wordt geen openbare ruimte.
- De nieuwbouw van blok  A bevat een mix aan vernieuwende woningtypologieën in een co-living concept met een minimale maat van 45m2 (max 10% van de woningen mager kleiner worden uitgevoerd)
- Het programma op de begane grond en eerste etage aan het Stationsplein activeert de aangrenzende openbare ruimte (mix van horeca/cultuur, co-working, kantoren, ...)
- Ontsluiting auto tbv Blok A vindt plaats vanaf Piet Heinstraat/Brammelerdwarsstraat, geen auto ontsluiting vanaf Stationsplein
- Parkeren voor bewoners/werknemers vindt plaats in Stationsgarage of een vergelijkbare oplossing
- Woningen hebben naast groene daken ook buitenruimtes in de vorm van ruime daktuinen en dakterassen voor collectief gebruik

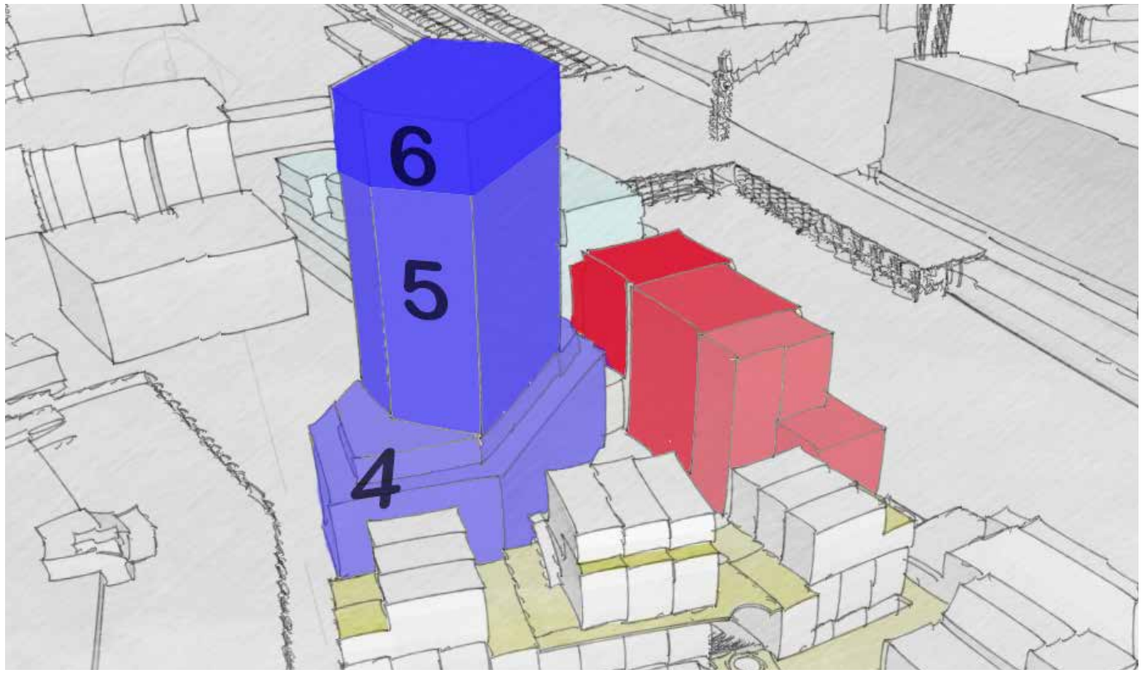
## Klimaatadaptie en natuurinclusief

- De bebouwing heeft groene daken en / of ten behoeve van waterberging, klimaatadaptatie en biodiversiteit, (maken van verticale steppingstones)




De hoogtes inzichtelijk voor Blok A en C




## Massa en hoogtes

Blok A (bebouwing nabij stationsplein, nr 1,2 en 3)

- De vrije verdiepingshoogte van de begane grondlaag aan het stationsplein is minimaal 4,0meter
- Maximale bouwhoogte aan het Stationsplein is 20 meter (6 lagen)

  - De aansluiting van het volume (nr 1) op het hoekpand Korte Hengelosestraat is lager, 3 lagen met een setback naar 4 lagen

  - De twee andere volumes (nr 2 en 3) aan het Stationsplein hebben ook een setback van minimaal 3 meter 4e en 5e laag, zie tekening en verdeling in drie verspringende volumes

Blok A (de woontoren, nr 4,5 en 6)

- De vrije verdiepingshoogte van de begane grondlaag aan de Brammelerdwarsstraat is minimaal 4 meter. Hiervan kan worden afgeweken mits een dubbel hoge woning met een minimaal 2m terugliggende entresol wordt gerealiseerd
- Maximale bouwhoogte aan de Brammelerdwarsstraat en aan het binnengebied is 13 meter (4 lagen), dan wel 16m met setback van 3m
- Het blok heeft een woontoren in de tweede rij met een NW / OZ oriëntatie en een maximale hoogte van 50m, 47m dan wel 10 bouwlagen in de woontoren

# 05 Beeldkwaliteit

## Basis uitgangspunten Enschede

De beeldkwaliteit van de nieuwe bebouwing aan het stationsplein en de Brammelerdwarsstraat is als richtlijnen geformuleerd waaraan in “redelijkheid” wordt getoetst.
In Enschede geldt een hoge beeldregie voor de gebieden en bebouwing die van belang zijn voor de ruimtelijke identiteit en de beleving van de stad. Aan het stationplein betekent dat voor alle bebouwing een zeer hoge architectonische kwaliteit van de bebouwing wordt gevraagd, die gericht is op versterking van de ruimtelijke kwaliteit van het centrum van Enschede.
De stadsbouwmeester toetst alle ontwerpen ‘in de geest van de beoogde identiteit’ aan het doel van welstandszorg, de opgestelde criteria zijn daarbij richtlijnen voor het gesprek.
De indiener wordt verzocht helder positie te kiezen ten aanzien van het architectonisch concept, passend binnen de gestelde criteria voor beeldkwaliteit.
In geval van intensieve planbegeleiding kan ruimte worden geboden aan uitzondering en verbetering. Beschreven criteria mogen innoverende initiatieven en geniale uitzonderingen nooit in de weg staan.

De ontwikkelingen grenzen aan verschillende ruimtelijke identiteiten die als geheel Centrumkwadraat en de (vergrote) binnenstad vormen. De beeldregie in Centrumkwadraat is hoog. Iedere ruimtelijke identieit vraagt om een specifieke, op de plek en de openbare ruimte afgestemde, architectuur. Hoewel Blok A één gebouw is met één woonconcept is het noodzakelijk dat de gevels en volumes licht verschillend op de omgeving reageren. Beide ontwikkelingen verschillen duidelijk in architectonische uitwerking.

De Toren en de bebouwing aan het Stationsplein zijn vanwege de verschillen dan ook anders aangeduid in de illustraties. Ook worden beide ontwikkelingen apart beschreven op het gebied van beeldkwaliteit.

Onderstaande afbeelding laat bijvoorbeeld de bebouwing aan het stationsplein zien; de nummers 1,2 en 3 suggereren drie eenheden. Deze eenheden zijn wel in één volume gebouwd maar stralen zo toch individualiteit uit. de kleurnuance duidt op de gewenste subtiele verschillen in architectuur.

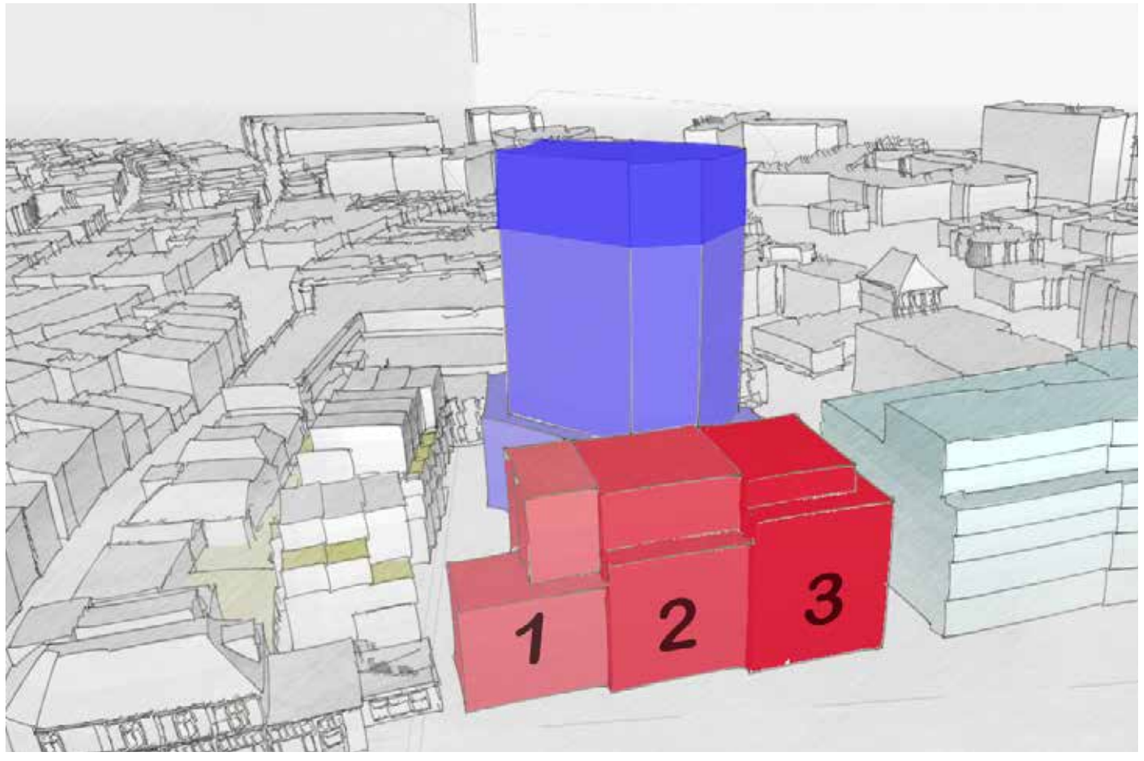


**Plein**

**Toren**

**Steeg**

**Binnenhof (halfopenbaar)**




De ontwikkeling van Blok A in beeld. Het volume aan het stationsplein is opgedeeld in 1,2 en 3 om de pandsgewijze variatie aan te duiden.

# Plein

## Beoogde identiteit

Op het toekomstige stationsplein voel je meteen dat je in de binnenstad bent. Prettige en bruisende sfeer van de Korte Hengelosestraat gaat de hoek om en met de nieuwbouw zetten we een eerste stap. Een uitnodigende dubbel hoge plint van 8m en een groot gebouw, dat uit kleinschalige volumes is samengesteld, voegt zich naar de historische context. De architectuur van de pleinwand heeft de hoogste prioriteit. Door variatie in de gevels van de verschillende volumes ontstaat een levendig en afwisseling gezicht naar het plein.

De bebouwing aan het Stationsplein is aaneengesloten maar vertoont een duidelijke verticale geleding. Hierdoor is de unieke identiteit van verschillende panden duidelijk zichtbaar. De criteria voor de bebouwing aan het Stationsplein zijn de volgende:

- Een pandsgewijze variatie van stijlen is gewenst, door het grove volume op te delen in losse identiteiten sluit het aan bij de bestaande binnenstedelijke omgeving.
- Rijke detaillering en de individualiteit van de gevel ten opzichte van het gehele blok is van essentieel belang om aan te sluiten bij de identiteit vanuit de historie. Het aanbrengen van subtiele verschillen in de gevel wordt de levendigheid ondersteund aan het stationsplein.
- De bebouwing aan het Stationsplein vindt aan de oostzijde zorgvuldig aansluiting op het bestaande karakteristieke hoekpand
- De plint aan het plein is uitnodigend voor de gebruikers van het plein. Transparantie maakt de gehuisveste functie duidelijk zichtbaar en draagt bij aan de beleefbaarheid en contact. Blinde gevels zijn niet toegestaan, de plint op de hoek Stationsplein/ Brammelerdwarsstraat is transparant.
- De gebouwen dienen te worden uitgevoerd in duurzame materialen zoals beton, baksteen of natuursteen.
- Uitkragende gevelelementen aan de zijde van het Stationsplein zijn niet toegestaan
- Op de overgang tussen beide gebouwen ligt een royale dubbelhoge entree, deze is afwijkend vormgegeven. Het betreft een uitnodigende en open pui. Zie hiervoor het referentiebeeld van Happy Italy hieronder afgebeeld.




Het pand waarin de Happy Italy gehuisvest is heeft een dubbel hoge, afwijkend vormgegeven, open entree. Deze is tevens de hoek omgezet.




Baksteengevel met een rijke detaillering en (verticale) geleding



Menselijke maat en geleding van panden



Geleding en verspringing in de gevel



Een plint met dubbele hoogte




Op locatie Stationsplein/ Brammelerdwarsstraat wordt de plint de hoek omgezet.



Aansluiting van panden en geleding tussen volumes



Verticaliteit, geleding en setbacks

# Steeg

## Beoogde identiteit

De Brammelerdwarsstraat is nu een achtererfgebied midden in het centrum. De informele route door het gebied en langs de Stationsgarage krijgt nieuwe voorkanten, woningen met de voordeur aan de openbare ruimte, met een smalle, groene privé zone.

Aan de steeg ligt de hoofdentree en de entree voor fietsenstalling. De dubbelhoge plint met entresol zorgt voor een transparante gevel en een veilig gevoel als je door deze steeg wandelt tevens ontstaat er tegelijk een prettige leefomgeving.

De volgende criteria zijn op deelgebied 'Steeg' van toepassing:

- De bebouwing aan het binnengebied kenmerkt zich door bebouwing met voorkanten en voordeuren, geen blinde gevels, bergingen, erfafscheidingen etc. Achterkanten zijn hier niet gewenst
- De gevel sluit aan bij het meer intieme en ingetogen karakter van een steeg
- De plint heeft een dubbele hoogte
- Om de belevingskwaliteit van de steeg te vergroten dient de gevel te worden voorzien van begroening in de vorm van geveltuinen, verticale begroening, uithangende begroening van setbacks en daktuinen of vergelijkbare oplossingen
- De gebouwen dienen te worden uitgevoerd in duurzame materialen zoals beton, baksteen of natuursteen.



Vergroening en decoaratie langs de gevel



Een steeg met voordeuren, voorkanten en voortuintjes



Geveltuintjes nabij voordeuren  en waterdoorlatende verharding

# Toren

## Beoogde identiteit

De toren is niet alleen aan het stationsplein goed zichtbaar. De toren zal op veel plekken in de binnenstad, vooral op de Oude Markt, goed zichtbaar zijn. Hetgeen wat vooral zichtbaar zal zijn is de ‘Kroon’.  Daarom is het vormgeven van een goede 'afsluiting van de toren' van essentieel belang.

Aan en rondom het plein gaat de toren goed opvallen. De extravagante 6 hoekige vorm en de bijzondere tektoniek door afgeschuinde gevelonderdelen zorgt voor een eyecatcher.

Het hoogteaccent van blok A is een slanke en bijzonder vormgegeven toren met twee afgeschuinde hoeken . De criteria voor de Toren:

- De toren heeft een sterke verticaliteit, waarbij plint, middendeel en kroon onderscheidend van elkaar zijn. Dit kan bereikt worden met setbacks of accenten. Het accent van de kroon wordt aangeduid met afwijkende beeindiging, dit wordt de 'Kroon' genoemd.
- Het gevelbeeld van de toren is veranderend van beneden naar boven, een repeterende gevel is ongewenst
- De toren dient iconisch, onderscheidend en markant te zijn in de skyline van de stad
- de woontoren heeft aan alle kanten setbacks zodat een volume onstaat met verschillende onderdelen (plint, middenstuk, kroon) met een divers silhouet. Het bevat geen herhaling van beneden naar boven
- Woningen hebben groene (gezamenlijke) buitenruimtes in de vorm van ruime daktuinen en dakterassen
- Diepte in de gevel resulteert in accenten qua lichtinval en schaduwwerking
- De gebouwen dienen te worden uitgevoerd in duurzame materialen zoals beton, baksteen of natuursteen.



Accent van de kroon bovenop het middendeel



De Alphatoren met zijn duidelijke afronding (kroon) en onderscheidend silhouet



Diepte in de gevel resulteert in bijzondere schaduwwerking

# Binnenhof (halfopenbaar)

**Beoogde identiteit**

Tussen de nieuwbouw aan het plein dan wel de Brammelerdwarstraat en de Korte Hengelosestraat volgt een tweede ontwikkeling. Door aan de achterkanten van de Korte Hengelosestraat te gaan bouwen ontstaat een smalle binnenhof. Aan de binnenhof liggen ook voor de nieuwbouw stationsplein voorkanten die de levendigheid en leefkwaliteiten aan het hof ondersteunen.

Voorzieningen als fietsenstallingen zijn hoogwaardig ingepast omdat zij mede het uitzicht van nieuwe woningen vormen. Hier is een stevige vergroening wenselijk omdat de begane grond van het stationspleingebouw ook een relatie heeft met dit binnenhof.

- De bebouwing aan het binnengebied kenmerkt zich door levendige voorgevels met voordeuren op straatniveau. Bergingen en fietsenstallingen moeten worden verbijzonderd

- Blinde gevel of grotere, blinde gevelvlakken zijn niet toegestaan tenzij deze gevels met vertciaal groen



Een eigen binnenruimte waaraan gewoond en in gewerkt kan worden



Levendige voorgevels met voordeuren op straatniveau










Impressie van een klimaatadatieve en natruurinclusief ingerichte openbare ruimte temidden van ontwikkeleling blok Brammelerdwarsstraat

# Vergroenen

**Beoogde identiteit**

Binnen dit compact stedelijk bouwblok is er een relatief groot dakoppervlak aanwezig dat in potentie groen/ blauw kan worden gemaakt. Vooral bij de nieuwbouw kun je rekening houden met eisen die je kunt stellen aan gebouwen zodat de natuur- en klimaatopgaven ingepast kunnen worden en bijdragen aan de totale leefbaarheid en ruimtelijke kwaliteit. Er is wel een relatief hoge gebruiksdruk aanwezig op zowel de binnenterreinen als de straten. Hierdoor zou men binnen dit stadstype zo veel mogelijk moeten inzetten op vergroening en lokaal vasthouden en vertragen van hemelwater maar ook hier kijken naar de mogelijke grotere gebieden grenzend aan deze typologie. We doen dit in de aangrenzende openbare ruimte rondom de Brammelerdwarsstraat en ook bij de gevel van de Stationsgarage. De hoeveelheid groen in dit stadstype moet worden opgeschroefd.

Ook moet er gekeken worden naar particuliere en collectieve oplossingen voor de problematiek in dergelijke stadstypen. Naast het aanscherpen van normen (bestemmingsplan) zal er ook moeten worden gekeken naar manieren om klimaatadaptieve en natuurinclusieve maatregelen in de architectuur.

De gekozen criteria die vergroening en/of leefklimaat stimuleren zijn de volgende:

- De bebouwing aan het binnengebied draagt bij aan een goede verblijfskwaliteit van de gezamenlijke ruimte, deze ruimte wordt bovendien gevuld met verblijfsgroen en kijk-groen

- Reduceren van het verhard oppervlak door het gezamenlijke binnenterrein met veel groen / bomen en zo min mogelijk verharding inrichten






Bomen in potten op het dak



Spandraden met klimplanten over een steeg of openbare ruimte



Parkeergarage

Enschede, 20 juli 2022

M. Götz en E. Batterink, SO / stedenbouw

in samenwerking
J. Hammarlund - Bergmann, stadsbouwmeester

de Architecten CIE

en de projectgroep Stationsomgeving Enschede,
Timo Kemerink op Schiphorst, GPO / projectleider

