



Breda Centraal

Alles onder één dak

De aansluiting op de hogesnelheidslijn geeft Breda een internationale impuls. Reden voor een station nieuwe stijl. Reizen, wonen, winkelen en werken onder één dak. “Dit is uniek in Nederland.”

AUTEUR PIEN HEUTS FOTO'S CHRIS PENNARTS



Zodra de Fyra van spoor 8 is vertrokken, wordt een enorme bouwput zichtbaar. In de verte de oude toren van suikerwerkfabriek De Faam. Tussen de hijskranen, heimachines en bulldozers lopen werklui met fluorescerende hesjes en kleurige helmen. Via perron 3 voert een tijdelijke wandelroute met blauwe pijlen de voetgangers naar de noordelijke uitgang van station Breda. Op de noodtrap kijken reizigers in het grote gat dat in 2014 de nieuwe noordzijde van station Breda is. "Ik kan me er nu niets bij voorstellen", zegt een man, "maar volgens de plaatjes krijgen we een hypermodern station." In 2015 heeft Breda een nieuw station. Zes voetbal-

velden groot. Een station met een lange houdbaarheid dat nu al het monument van de toekomst wordt genoemd. Het oude station, dat van 1970 dateert, voldoet niet meer aan de eisen en kan de verwachte reizigersgroei niet aan. Eind 2000 was Breda het laatste station dat tot Nieuw Sleutelproject werd bestempeld. De aansluiting op de hogesnelheidsverbinding met shuttles naar Amsterdam en Brussel en de komst van de Fyra (sinds april 2011) vragen om een station met internationale allure. Behalve Breda heeft het ministerie ook de stations Amsterdam Zuid, Arnhem, Den Haag Centraal, Rotterdam Centraal en Utrecht Centraal tot grootschalige ontwikkelings-

projecten voor de hogesnelheidstrein aangewezen. Deze HSL-stations zijn in de toekomst herkenbaar aan een kunstwerk, een wolk van ledverlichting van John Körmeling, dat als meetingpoint fungeert.

Complexe operatie

Bouwvakkers zijn bezig met de sloop van de kappen op perron 2. Op het spoor dat buiten dienst is staan wagons die het sloopmateriaal afvoeren. "Voor het slopen van de kappen sluiten we steeds een deel van het perron af", legt Marie Claire Horden uit, projectmanager Breda Centraal van ProRail. "Dat is overzichtelijk voor de reiziger en geeft zo



Ingang station Breda, zuidzijde.



Fietsen op het stationsplein.



'Prettig wachten'.

min mogelijk overlast. Het is sowieso een complexe operatie om tijdens de verbouwing open te zijn. Stukje bij beetje verdwijnt het oude station en verrijst een nieuw gebouw." Horden vertelt hoe vanaf de noordkant aan het nieuwe station wordt gebouwd. De noordzijde zal in 2014 worden opgeleverd, de zuidzijde in 2015. De noordkant, die tot nu toe grensde aan een voormalig rangeerterrein en de oude volkswijk Belcrum, zal in 2014 een metamorfose hebben ondergaan. Een inpandige busterminal die even hoog ligt als de sporen, een aanvoerroute naar een parkeerdek bovenop het dak van het nieuwe station, een overdekte fietsenstalling en kantoor- en woonvoorzieningen maken deel uit van het ontwerp van architect Koen van Velsen. "Een station met alles onder één dak", zegt Pieter Akkermans, projectdirecteur NS Stations. "Wonen, (net)werken, winkelen en reizen in één stationsgebouw, dat is uniek in Nederland." "Dit wordt een monument voor de toekomst", vult Jo Mans aan. Hij is aangetrokken als onafhankelijk bouwmanager omdat er niet alleen een nieuw station maar ook veel vastgoed wordt gerealiseerd.

Vermaakfunctie

In het voorjaar van 2012 gaf minister Melanie Schultz van Haagen het startschot voor de bouw van het nieuwe station Breda. De gemeente Breda, ProRail en NS Stations werken nauw samen in 'Breda Centraal', samen vormen ze het projectteam. NS Stations is voor ongeveer 70 procent van het station verantwoordelijk, ProRail voor 20 procent en de gemeente Breda voor 10 procent. In totaal zijn de kosten begroot op ruim 130 miljoen euro. Provincie en Rijk betalen mee. De aansluiting op de HSL-Zuid plus uitbreiding van het aantal Intercity's en Sprinters in het kader van het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer zal naar verwachting het aantal dagelijkse reizigers in 2020 verdubbelen tot een kleine 60.000. Daarnaast zullen zo'n 38.000 busreizigers het station aandoen. "We wilden een multifunctioneel station", vertelt Akkermans van NS Stations. "In de competitie werd het dit ontwerp: een station met 150 woningen, 20.000 vierkante meter kantoorruimte, zo'n 35 winkels en horecagelegenheden, een 36 meter brede

en 70 meter lange ondergrondse passage, 720 parkeerplaatsen op het dak, een fietsenstalling voor ruim 4000 fietsen en een busstation. Uit je woning kun je bij wijze van spreken op de perrons kijken. Vroeger bouwden we stations puur gericht op het reizen, nu hebben stations daarnaast veel meer een verblijf-, werk- en vermaakfunctie."

Weggestopt

In 2015 zal de voorzijde van het station autoluw zijn. Omdat de zuidelijke ingang met groots voorplein iets naar het westen wordt verplaatst, ontstaat een doorkijk naar het statige oude Valkenbergpark, de vroegere tuin van het kasteel van Breda. Nu is het aan deze zijde een komen en gaan van bussen en auto's. Het grote busstation is aan de westzijde gelegen. Een bord stelt de reiziger op de hoogte van de werkzaamheden. Een eindje verderop wachten taxichauffeurs op klanten. Het is rustig deze ochtend. "Als er straks inderdaad meer reizigers komen, vooral ook internationale, zou dat voor ons meer werk moeten betekenen", zegt een chauffeur hoopvol. "Nu zijn we hier een beetje weggestopt." Hij wijst op de wirwar van fietsen die schots en scheef overal geparkeerd staan. "Het is een zootje. In 2014 krijgen we een nette standplaats aan de noordzijde." De huidige stallingcapaciteit is onvoldoende", verklaart Marie Claire Horden van ProRail het wildparkeren. "Het nieuwe station krijgt 4000 plekken. Dat is niet voldoende, daarom zijn we met de gemeente in overleg over extra stallingen." Bij de prilste aanloop naar de plannen voor het station, was de gemeente Breda al nauw betrokken. Een nieuw station nodigt uit tot vernieuwing van de totale spoorzone. 'Via Breda' heet het stadsontwikkelingsplan, waarvan het station, de nieuwe wijk Stationskwartier en de buitenruimte met nieuwe ov-routes onderdeel zijn. Onlangs zijn op het voormalige brouwerijterrein Drie Hoefijzers aan de oostzijde van het station woningen en bedrijfshuisvesting opgeleverd. "Voorlopig ligt onze focus nu even op het Stationskwartier", zegt wethouder Alfred Arbouw, verantwoordelijk voor stedelijke ontwikkeling. "Vanwege de crisis moeten we keuzes maken, sommige plannen hebben we

afgewaardeerd. Van het oude terrein van suikerfabriek CSM aan de noordkant van het spoor blijven we dus nog even af."

Stevige gesprekken

In 2011 trok NS Stations zich terug als vastgoedontwikkelaar van het bredere stationsgebied. Een tegenvaller van anderhalf miljoen voor de gemeente. "We hebben stevige gesprekken met NS Stations gevoerd", verklaart wethouder Arbouw. "Er stond veel op het spel." Meer wil hij er niet over kwijt. Klopt, zegt Pieter Akkermans van NS Stations. "Een paar jaar geleden hebben we besloten ons weer te focussen op de stations. We zijn immers een spoorbedrijf. Op een gegeven moment deden we echter alles, ontwikkelden we ROC's, woningen, stadhuizen en kantoren. Dat is de reden dat we de brede



Nieuwe reizigerstunnel in aanbouw.



Zicht op de wijk Belcrum, noordzijde.

ontwikkelopdracht aan de gemeente Breda hebben teruggegeven." Akkermans beaamt de "stevige gesprekken". "Maar ik vind het prijzenswaardig dat alle partijen toch het station centraal stellen en niet in juridische touwtrekkerij belanden. Dat zegt wel iets over de samenwerking tussen ProRail, gemeente en NS Stations." Arbouw: "Belangrijkste was de zekerheid dat het station er zou komen. Nu de bouw is gestart kunnen we gesprekken met andere ontwikkelaars aangaan."

Vestigingslocatie

Arbouw steekt zijn trots over de komst van het nieuwe station voor de 'negende stad van Nederland' niet onder stoelen of banken. Een nieuw stadsdeel noemt hij het Stationskwartier. En: het zuidelijke vervoerknooppunt van Nederland. Daarnaast wordt Breda volgens hem de poort van West-Brabant. Dat

Roosendaal zijn functie als internationaal station verliest, is sneu. Arbouw somt de voordelen van Breda op: "Met de HSL-shuttle is de reistijd naar Schiphol nog geen uur. Antwerpen, Brussel en Parijs komen met de HSL steeds dichterbij. België heeft plannen de HSL met het Brusselse vliegveld Zaventem te verbinden. En de A16 is verbreed. Tussen de haven van Rotterdam en die van Antwerpen, vormt Breda een uitstekende vestigingslocatie voor het internationale en nationale bedrijfsleven. Het station heeft een aanzuigende werking. We verwachten dat in 2030 vijf- tot tienduizend mensen rond het station werken. Als we komend jaar hov-verbindingen met Oosterhout, Etten-Leur en misschien Bavel hebben gerealiseerd, zijn ook die kernen op een snelle, hoogwaardige manier ontsloten." Op een kaart laat Arbouw zien waar al aan de vrije busbanen wordt gewerkt.

'Wonen, werken, winkelen en reizen in één stationsgebouw, dat is uniek in Nederland'



Reizigerstunnel.



Fyra Breda-Amsterdam.

De huiskamer van de stad, zo stelt de VVD-wethouder zich het nieuwe station voor. "We vinden het heel belangrijk dat het station multifunctioneel is en daardoor sociaal veilig. Doordat wonen, werken, winkelen en reizen gecombineerd zijn, zal er altijd levendigheid zijn. Het station trekt straks de noord- en zuidzijde van de stad bij elkaar. Het wordt echt een enorm belangrijke schakel."

Tolerant

Vanaf perron 8 kijken wachtende reizigers in de bouwput. Cementwagens van Beamix rijden af en aan. Werknemers van de combinatie Ballast Nedam/Hurks van der Linden hebben de heifase achter de rug. Twee weken vertraging heeft het heien opgelopen, omdat 166 van de 950 palen moesten worden geschroefd in plaats van geheid. "Een onafhankelijk bureau constateerde in augustus overschrijding van de geluidsnorm", vertelt bouwmanager Jo Mans. "Er waren maar een paar klachten van omwonenden, maar overschrijding is overschrijding. Sommige bewoners zagen ons liever doorwerken dan dat het werk een paar weken stillag."

"Gelukkig konden de sloopwerkzaamheden op de perrons wel gewoon doorgaan", vult Marie Claire Horden van ProRail aan. "We hebben een strakke planning. De buitendienststellingen voor 2012 en 2103 liggen vast, de dienstregeling is daarop aangepast." Horden zegt ook dat er geen tijd verloren is gegaan aan discussie over de verantwoordelijkheid voor het oponthoud. "We moesten door, de planning staat onder druk en alle partijen willen de schade zoveel mogelijk beperken. Aan tafel gaan we wel een andere keer."

De perikelen rond het heien hebben volgens Horden en Mans duidelijk gemaakt dat de meeste bewoners de bouwwerkzaamheden goed gezind zijn. "We steken als projectteam veel tijd in het informeren van omwonenden. Er is een overlegplatform,



Stationsplein, zuidzijde.



Perrons Breda Centraal.



Parkeren op het dak



Maquette Breda Centraal.

informatiecentrum, een speciaal telefoonnummer, informatieavonden en nieuwsbrieven. Ook willen we regelmatig rondleidingen organiseren. Tijdens het heien merkten we hoe tolerant mensen zijn, als je ze maar betreft bij de problemen en ze continu informeert. We bouwen toch in het hart van de stad en proberen ons daarom als gast te gedragen.”

Maquette van Peys

De tunnel onder het station is in ruwe vorm in 2008 gerealiseerd. Op spoor 3 laat een maquette de handtekening van voormalig verkeersminister Karla Peys zien, die op 31 mei 2006 groen licht gaf voor de “start uitvoering Nieuw Sleutelproject Breda en 3e perron”. Voor de komst van de Fyra was immers een derde perron nodig. In 2015 zal de tunnel dienst doen als 36 meter brede winkelpassage, verbinding met de perrons en als doorgangsroute van noord naar zuid. “Dan krijgt Breda ook eindelijk liften naar de

perrons”, vertelt Marie Claire Horden. Bij de maquette van Peys biedt een opening in de blauwe houten schutting zicht op de reeds gegraven tunnel. De commerciële ruimte voor zo’n dertig winkels en horecagelegenheden heeft exploitant NS Stations nagenoeg ingevuld. “We hebben natuurlijk onze eigen formules met AH to go, Hema to go, Starbucks, Julia’s, Smullers, Shakies en Rituals. Maar er is nog ruimte voor nieuwe formules”, vertelt Pieter Akkermans. Van de vier woonblokken met 150 appartementen, heeft NS Stations er inmiddels drie verkocht aan een woningbouwcorporatie. 54 woningen moeten nog worden verkocht. Akkermans: “Vijf jaar geleden zou je daar je schouders over ophalen. Maar in deze periode is dat veel.” Over de 8000 m2 kantoorruimte maakt Akkermans zich minder zorgen. Een station is een aantrekkelijke vestigingsplaats. Kantoorconcepten zijn op Het Nieuwe Werken afgestemd en een deel is al aan de

Rijksgebouwendienst verhuurd. De Belastingdienst zal zich in het station vestigen en het gerechtshof aan de noordwestelijke kant van het Stationskwartier, aan de nieuwe Stationslaan. Omdat de financiering van dit station al voor de crisis rond was, is deze volgens NS Stations verder niet van invloed op de bouw. “Nu zou het een ander verhaal zijn en zouden we waarschijnlijk kiezen voor gefaseerd bouwen, al naar gelang de behoefte.” Het loopt tegen vijven. De stationshal stroomt vol. Een groepje jongeren kijkt naar een groot tv-scherm. Een stukje verderop in de hal maken reizigers gebruik van de ‘Prettig wachten’-ruimte. Ter compensatie van de bouwactiviteiten heeft Breda als een van de eerste stations een dergelijke verwarmde, comfortabele wachtruimte met tv-scherm geopend. “Ja, prima wachten”, zegt een vrouw die een serie telefoongesprekken afhandelt.



Appartementen.



Busstation naast de sporen.