



MARK VAN HAGEN, NS



WOUTER VELDHUIS, MUST



MARK WIENBELT, ProRail



KOEN VAN VELSEN,  
Spoorbouwmeester



GERT-JOOST PEK,  
Hogeschool Rotterdam en  
SPOTON Consulting

# STATIONS: VAN NAAR 'DYNAMISCHE

STATIONS ONTWIKKELEN ZICH VAN GENERIEKE VERVOERSMACHINE NAAR UNIEKE PLEKKEN IN DE STAD. THIRD PLACES MET EEN STEDELIJK PROGRAMMA. OVER DEZE TRANSFORMATIE – EN MEER – ORGANISEERDE STEDEBOUW & ARCHITECTUUR EEN EXPERTPANEL.

## 1. BIJNA IEDERE STAD HEEFT AFGELOPEN DECENNIUM WEL HAAR STATION(S) VERNIEUWD EN UITGEBREID. WAT KENMERKT DEZE NIEUWE STATIONS?

**MARK VAN HAGEN:** “Kenmerkend is dat de nieuwere stations overzichtelijker en transparanter zijn met voldoende verblijfsruimte, horeca en commerciële voorzieningen aansluitend bij de wensen van de reiziger en bezoeker van het station.”

**KOEN VAN VELSEN:** “De variatie aan stations in Nederland is enorm: groot, klein, oud - nieuw en verschillend in architectuur en type reizigers. Misschien is juist de variëteit wel de belangrijkste gemene deler. Natuurlijk zijn er wel een paar belangrijke rode draden te herkennen, zoals – zeker bij de Nieuwe Sleutelprojecten – de relatie tussen station en omgeving. Stationsgebouwen voegen zich naar de context en zijn of worden behalve ‘van het spoor’ ook betekenisvolle plekken in de stad, niet zelden met een eigen couleur locale. Daarnaast is er de afgelopen jaren duidelijk meer aandacht voor het comfort en de reizigersvoorzieningen. Het project Prettig Wachten, dat een upgrade geeft aan kleine en middelgrote stations, is daar een mooi voorbeeld van.”

**WOUTER VELDHUIS:** “Het station is in de vorige eeuw geëvolueerd van een stadspoort naar een vervoersmachine. De laatste decennia is deze generieke vervoersmachine getransformeerd naar een unieke plek in de stad. Het station is niet langer alleen een schakel in het vervoersnetwerk, maar ook een bestemming op zichzelf geworden met een eigen identiteit. Winkels en ontmoetingsplekken worden niet alleen door reizigers gebruikt maar spelen ook een belangrijke rol in het voorzieningenaanbod van de stad. Dit geldt zowel voor de grote stations, waar complete winkelcentra en ontmoetingsplekken zijn ontstaan, maar ook voor kleine stations in dorpen, vaak de enige plek waar een bloemetje of een kop koffie gekocht kan worden. Door deze ontwikkeling heeft de architectuur van het station weer aan belang gewonnen. Het stationsgebouw is immers een prominent publiek gebouw in de stad en kan bijdragen aan de identiteit van de stad.”

## 2. SLUIT DIE NIEUWE GENERATIE AAN OP HET ONLANGS VERNIEUWDE SPOORBEELD?

**KOEN VAN VELSEN:** “Het Spoorbeeld, het ontwerp en vormgevingsbeleid van het spoor, is recent vernieuwd. De belangrijkste wijziging zit in de verbreding. Het nieuwe Spoorbeeld gaat over de gehele route: van perronbank tot station, van spoorlijn tot kunstwerk en natuurlijk de trein zelf. Daarbij gaat het nadrukkelijk niet alleen om de ‘spullen’ maar ook om de beleving. Het Spoorbeeld focust op de eigenheid en verscheidenheid van het spoor, met oog voor de aansluiting op andere modaliteiten. Met steeds het oog op de reiziger. Toegankelijkheid, comfort, vertrouwen en veiligheid zijn essentiële punten.”

## EXPERTPANEL

Interview: **Wijnand Beemster**

# 'OVERSTAP MACHINES' STADSPORTALEN'

**MARK VAN HAGEN:** "In het Spoorbeeld staat inderdaad de gebruiker en zijn wensen centraal, het station wordt ontworpen voor de reizende klant als eindgebruiker en die wenst een overzichtelijk, logisch en helder station met voldoende voorzieningen om te verblijven of winkels om reisgerelateerde spullen te kopen."

**WOUTER VELDHUIS:** "De inpassing in de stad, de openbare ruimte rondom het station en het publieke karakter van de stations speelt een belangrijke rol in het vernieuwde Spoorbeeld. De meeste recent gerealiseerde stations zetten een belangrijke stap in de goede richting, maar op een aantal cruciale onderdelen valt nog veel te verbeteren. Vooral het publieke karakter van het stationsgebouw staat onder druk door de introductie van de OV-chipkaart, met alle bijbehorende toegangspoortjes. In veel stations is het publieke karakter van de stedelijke voorzieningen in het stationsgebouw, zoals restaurants en winkels, alleen te garanderen als er ingrijpende bouwkundige aanpassingen worden gedaan. De impact van deze opgave is goed te zien bij het Centraal Station Amsterdam, waar nu gewerkt wordt aan twee volledig nieuwe stationspassages zodat zowel reizigers als andere doelgroepen gebruik kunnen blijven maken van het voorzieningenapparaat in het station."

### 3. DE NIEUWE STATIONS ONTWIKKELEN ZICH IN DE RICHTING VAN WAT RAY OLDENBURG 'THIRD PLACES' NOEMT, PLEKKEN OM TE VERBLIJVEN NAAST HUIS EN WERK. WAT VRAAGT DIT VAN HET ONTWERP?

**MARK VAN HAGEN:** "De functie van het station neemt de functie van de aloude marktpleinen meer en meer over. Het zijn de centrale plekken in de stad waar veelsoortige mensen elkaar op dagelijkse basis treffen. Stations transformeren daarmee van 'overstapmachines', naar 'dynamische stadsportalen'. Niet alleen het zo snel en makkelijk mogelijk verbinden van verschillende modi is kernfunctie van het station, maar dankzij de goede bereikbaarheid op verschillende geografische niveaus wordt het een ideale centrale ontmoetings- en verblijfsplek, inderdaad een 'third place'. Bodem traditionele stations vooral reisgerelateerde voorzieningen, de moderne stations zijn meegegroeid met de vraag uit de samenleving en bieden tijdelijke werkplekken, restaurants, (grand)cafés, en non-foodwinkels. Daarnaast zijn er voorzieningen die het wachten veraangenamen, zoals gratis kranten, wifi en TV schermen met infotainment."

**WOUTER VELDHUIS:** "Het station is al lang niet meer het exclusieve domein van de reiziger. Dit maakt de inrichting van het station tot een bijzonder complexe opgave. De lineaire oriëntatie van de reiziger (van A naar B) moet gecombineerd worden met de vele kriskras relaties van andere gebruikers. Maar een belangrijke overeenkomst van alle soorten gebruikers is dat het voetgangers zijn! Dit is één van de meest dankbare doelgroepen om voor te ontwerpen. Voetgangers kunnen makkelijk verleid worden tot verblijven, dwalen en slenteren, waardoor een plek snel aan kwaliteit kan winnen. Comfort, drukte en menging zijn essentiële succesfactoren, ruimtelijke beleving is ook belangrijk maar ontstaat deels ook vanzelf als het druk genoeg is."

**MARK WIENBELT:** "Een prettige verblijfsruimte heeft naast inrichting ook te maken met de aanwezigheid van 'bemensing' op een station. Op kleinere stations zijn maatwerkoplossingen gerealiseerd door wachtruimtes te combineren met commerciële voorzieningen, zoals kiosken of bloemenzaken. Ook een logische inrichting met eigentijds en comfortabel meubilair draagt bij aan een betere beleving."

### BEST PRACTICE VOLGENS

#### MARK VAN HAGEN

"Station 's Hertogenbosch is een mooi voorbeeld waar enkele partijen samen gingen voor kwaliteit en daar samen koersvast in bleven volharden. Het is een van de weinige stations waar al in een vroeg stadium de drie strategieën van versnellen, verdichten én veraangenamen zijn toegepast. De eerste twee strategieën zorgen voor een snelle reis en goede bereikbaarheid, de laatste strategie zorgt voor een hoge (verblijfs) kwaliteit, waardoor de tijdbeleving positief wordt beïnvloed (en de tijd sneller lijkt te gaan). Resultaat is ten opzichte van vergelijkbare stations(omvang) een bovengemiddelde reizigersgroei, bovengemiddelde stijging van reizigersordelen, retailomzet en vastgoedwaarde."



STATION 'S HERTOGENBOSCH.

FOTOGRAFIE: JOS VAN ZETTEN

# DE STAD NEEMT HET STATIONSGEBIED IN ZICH OP

## BEST PRACTICE EN LESSONS LEARNED VOLGENS

### KOEN VAN VELSEN

“Met de variëteit aan projecten is ook het benoemen van best practices lastig. Natuurlijk kunnen we de NSP-stations noemen en een omvangrijke opgave als Amsterdam Centraal waar binnen een monumentale context een ware ‘OV Machine’ gerealiseerd wordt. Daarnaast zijn er kleinere, vaak heel charmante voorbeelden zoals de gerenoveerde wachtruimte van Station Breukelen of de letterlijk fleurige huis/wachtkamer van Station Wolvega.”



HUIS/WACHTKAMER VAN STATION WOLVEGA.



GERENOVEERDE WACHTRUIMTE VAN STATION BREUKELLEN.

**KOEN VAN VELSEN:** “Vanuit het Bureau Spoorbouwmeester besteden we veel aandacht aan de reizigersbeleving en proberen we zo goed mogelijk tegemoet te komen aan de wensen. Dan gaat het om comfort en om specifieke reizigersvoorzieningen. We zien het station niet alleen als een begin- of eindpunt van de reis. Zeker de grotere stations zijn een bestemming op zich. Het zijn overstappunten, plekken om af te spreken en plekken om (wacht)tijd nuttig door te brengen. Voor de ontwikkeling van stations is dat besef van groot belang. Daarom wordt in een ontwikkeltraject het Functioneel Plan van Eisen uitgebreid met voorzieningen, passend bij dat specifieke station. Hoe de wensen van de reizigers zich vertalen naar het station, zien we bijvoorbeeld in Amsterdam bij de recent geopende 1ste klas Lounge. Daarnaast zijn we overal in Nederland bezig met de realisatie van een nieuwe stationsoutillagelijng die met veel aandacht voor het reizigerscomfort is ontworpen.”

## 4. NU HUIDIGE STATIONS ZICH VERNIEUWEN, DRINGT ZICH DE VRAAG OP: BLIJFT HET STATIONSGEBIED ONVERANDERD OF VERNIEUWT DIE ZICH OOK?

**MARK VAN HAGEN:** “Stations en hun omgeving zijn bij voorkeur van hetzelfde kwaliteitsniveau. Reizigers die het station naderen of het station verlaten, maken een ‘holistische reis’, waarin ze de hele reis ervaren als één geheel (Gestalt) zonder onderscheid in verschillende fasen. Mensen ervaren de omgeving grotendeels (95 procent) onbewust en nemen de omgeving ‘for granted’, zeker wanneer mensen (reizigers) zich doelgericht verplaatsen. Wanneer er echter een grote discrepantie in kwaliteitservaring (negatief) wordt waargenomen, komen mensen buiten hun comfortzone, ontstaan negatieve emoties en vervolgens vermijdingsgedrag. Zeker indien het station zelf op orde is, maar de omgeving achterstallig onderhoud vertoont (graffiti, stank, zwerfvuil, et cetera).”

**KOEN VAN VELSEN:** “Stations zijn tegenwoordig onlosmakelijk verbonden met hun omgeving en worden daarom met veel zorg in hun omgeving ingepast. Met een goede mix van specifieke en generieke eigenschappen zorgen we dat de verschillende stations, en de onderdelen van het station – de domeinen- plus hun voorzieningen voor iedereen altijd herkenbaar zijn, dit ondanks de verscheidenheid van stations en stationsomgevingen.”

**WOUTER VELDHIJ:** “De stationsomgeving is op dit moment één van de snelst veranderende plekken in de stad. Niet alleen het binnenstedelijke leefklimaat maakt een grote ontwikkeling door, ook de waarde van slimme knooppunten in het openbaar vervoer groeit op dit moment snel. Dit legt een enorme druk op de ontwikkelingsopgave van de stationsomgeving. In hoog tempo evolueren stationsgebieden zich tot zeer vitale plekken in de stad. De stad van de toekomst wordt op dit moment gemaakt rondom de goed gepositioneerde stations. Daardoor ontstaat er een grote strijd om de ruimte rondom het station, met de voetganger als belangrijkste doelgroep. De stationsomgeving wordt in de toekomst het belangrijkste visitekaartje van de stad. De grote opgave is de transformatie van een stationsomgeving die gedomineerd wordt door infrastructuur naar een stationsomgeving die gericht is op stedelijk gebruik en het comfort en de beleving van de voetganger. Een plek waar zowel gewinkeld, gewerkt en gewoond wordt zodat er 24 uur per dag geleefd wordt. Een tweede cruciale opgave is het realiseren van een comfortabele en aantrekkelijke routing voor voetgangers en fietsers naar andere stedelijke plekken in de omgeving. Veel stations liggen immers net terzijde van het centrum van de stad.”

## “DE STAD VAN DE TOEKOMST WORDT OP DIT MOMENT GEMAAKT RONDOM DE GOED GEPOSITIONEERDE STATIONS.”

**GERT-JOOST PEEK:** “Stationsgebieden veranderen ook, veelal als onderdeel van de ingreep in het station, maar soms ook zonder dat het station zelf op de schop gaat. Ik zie drie belangrijke ingrediënten voor de vernieuwing. Ten eerste een verdere verbetering van de link met het onderliggende OV-net om te komen tot ‘seamless multimobility’. Met de komst van grotere (buitenlandse) spelers op de regionale vervoersmarkten vindt een professionaliseringsslag plaats en komt ook hier de klant meer in beeld. Ook NS en ProRail maken hier grote slagen op het gebied van de link met de fiets, denk aan de nieuwe stallingen die overal verschijnen en het enorme succes van de OV-fiets. Ten tweede is er meer aandacht voor de link met de binnenstad, de rode loper. Het lokale en regionale OV wordt naar de zij- of achterkant van het station verschoven, waar het nog steeds dichtbij is maar niet meer de loop- en zichtlijn met de stads-, dorps, of wijkkern verstoort. Dit creëert rust en overzicht. Gemeenten en NS zouden zich actief moeten inzetten om van de Stationsstraat of –weg weer een levendige winkel- en werkstraat te maken. Met name het werken biedt kansen, denk aan digitale productie (3D-printing) en andere atelierachtige bedrijvigheid waaraan vaak ook een bezoek- en ontmoetingsfunctie is gekoppeld. Ten derde is het stationsgebied inmiddels overal ontdekt als vestigingsplaats voor grootschalige stedelijke functies, zoals onderwijs (ROC’s, Hogescholen), lokaal bestuur (stads-kantoor) en grootschaligere retail (meubels, wit- en bruinoed) en leisure (bioscoop, evenementen). Door deze functie nabij het station te huisvesten wordt de binnenstad ontlast en ontstaan er mogelijkheden voor hergebruik van industrieel erfgoed en in ongebruik geraakte terreinen rondom het station. Denk hierbij aan het ENKA-terrein in Wageningen, de wagenbedrijven in Tilburg en Amersfoort en de fabriekshallen bij station ‘s-Hertogenbosch die na een tijdelijke huisvesting voor het Stedelijk Museum nu worden herontwikkeld tot een versmarkt voor streekproducten met horeca.”

### 5. HOE HOU JE IN DE HUIDIGE CRISIS JE AMBITIES OVEREIND?

**MARK VAN HAGEN:** “Stations zijn bij uitstek complexe omgevingen met veel verschillende partijen, die verschillende belangen hebben, verschillende snelheden en cycli hanteren en verschillende budgets en invloed hebben. Ook zonder crisis is het een hele toer om alle belanghebbenden op één lijn te krijgen en een gezamenlijk doel na te streven, waarin een ieder zich gekend voelt. Aangezien stations en het stationsgebied op centrale plekken liggen en stations meestal de belangrijkste toegang van de stad zijn (visitekaartje) is het van groot belang om ook in crisistijd vast te houden aan de voorgenomen kwaliteitslat en geen concessie te doen aan de kwaliteit, door bijvoorbeeld ‘assets’ te ontwikkelen die op dat moment door de markt gedragen worden (maar niet passen in het oorspronkelijke plan). Geduld is een schone zaak en gedurende de termijn dat de locaties bestaat, is een crisis slechts een kleine interruptie in de bestaansgeschiedenis. ‘Stick to your story’ is het devies, ook in crisistijd.”

**MARK WIENBELT:** “De komende jaren zullen programma's voor verbetering van de toegankelijkheid, veiligheid en fietsparkeren doorlopen. Door lokale ontwikkelingen met dit soort programma's te combineren blijven er kansen en kan er ‘werk met werk’ gemaakt worden. Een goede samenwerking tussen de spoorsector en overheden is hiervoor uiteraard randvoorwaardelijk.”

**WOUTER VELDHIJS:** “Goede plekken bewijzen zich vanzelf, ook in crisistijd. En stationsomgevingen kunnen vaak gerekend worden tot de beter gesitueerde locaties in de stad. Door de crisis wordt echter opnieuw duidelijk dat de stad geen project is. Dus ook de ontwikkeling van een stationsgebied moet niet als een project aangepakt worden, uitzonderingen daargelaten. Een stationsgebied moet de tijd en de ruimte krijgen om te rijpen en ruimte te bieden aan initiatieven die waarde kunnen toevoegen. Dit vraagt dus een heldere visie voor de lange termijn, meer geduld, maar ook een kritische selectie van initiatieven die daadwerkelijk iets toevoegen aan de kwaliteit van de stationsomgeving en de stad.”

### EXPERTPANEL

#### BEST PRACTICE VOLGENS

##### GERT-JOOST PEEK

“Ik heb veel waardering voor de upgradage van de omgeving van Station Voorburg. Ondanks het verlies van de intercity status en een tramverbinding, is de omgeving van het station enorm opgeknapt. Het kantoorgebouw Voorhaghe aan het stationsplein is na jaren van leegstand de nieuwe hoofdvesting van SGS Horizon geworden. Het gebouw is in samenwerking tussen de nieuwe gebruiker en de eigenaar duurzaam herontwikkeld. Even verderop is het voormalige buitenverblijf van Huijgens, Museum Hofwijck, geheel opgeknapt tot een interessante kleinschalige publieksattractie. Onder het viaduct wordt een voormalige autoshowroom al enige jaren gebruikt als fitnesscentrum. Recentelijk is de gehele openbare ruimte opnieuw ingericht met hoogwaardige materialen. Als onderdeel hiervan is een directe voetgangersverbinding met de kantoren in de Haagse Binckhorst aangelegd en zijn de verschillende bushaltes in de omgeving vervangen een centraal busstation. Hierdoor is de overstap van trein op bus en tussen bussen onderling sterk verbeterd. Station Voorburg laat zien dat een integrale aanpak van de openbare ruimte, over domeinen van trein, bus en voetganger heen en met oog voor verbinden over de gemeentegrens, kan leiden tot een kwaliteitssprong. De al dan niet gecoördineerde investeringen in openbare ruimte, OV, commercieel vastgoed en cultuur versterken elkaar en hebben de neergaande ontwikkeling van dit gebied heel omgebogen.”



OV-KNOOP VOORBURG, ONTWERP POSAD SPATIAL STRATEGIES IN DEN HAAG.

# 'STICK TO YOUR STORY' IS HET DEVIES

## BEST PRACTICE VOLGENS

### WOUTER VELDHUIS

"Station Bijlmer Arena is in mijn ogen één van de meest geslaagde hedendaagse stations. Door de verhoogde ligging van de sporen is er een ruime openbare ruimte onder het station gerealiseerd die het winkelcentrum Amsterdamse Poort verbindt met de Arena Boulevard. Daglicht tussen de sporen, doorlopende verharding en royale zitbanken maken van deze moeilijke plek een aantrekkelijke ruimte om te verblijven. Het station zelf is iconisch, maar domineert niet. De stad krijgt maximaal de ruimte om zich verder te ontwikkelen."



STATION BIJLMER ARENA.

**KOEN VAN VELSEN:** "Crisis of niet, wij merken dat de ambities blijven en de ontwikkelingen verder gaan. Hier en daar gaat het natuurlijk wel langzamer dan oorspronkelijk gepland. Dat we de ambities vasthouden, komt ook doordat een duurzame ontwikkeling van stations en stationsgebieden eigenlijk altijd om een lange adem vraagt. Iedereen is daar van doordrongen. Wel zullen we scherp moeten blijven op de kwaliteit. Een kwalitatief hoogwaardig station en een hoogwaardige stationsomgeving zijn essentieel voor de beleving van de reizigers en voor hetgeen het station 'teruggeeft' aan de stad. Succes hangt, zeker in crisistijd, verder af van onze wil en wens de opgaven integraal en in samenspraak aan- en op te pakken. Gelukkig gebeurt dit op veel plekken ook. Daarbij is het belangrijk dat de onderliggende masterplannen, na vaststelling, flexibiliteit in zich houden zodat eventuele aanpassingen gemakkelijk maar wel 'in de geest van het geheel' een plek kunnen krijgen."

**GERT-JOOST PEEK:** "De crisis heeft geleid tot grote veranderingen in gebiedsontwikkeling. En hoewel veel plannen voor de herontwikkeling van stationsgebieden reeds voor de crisis waren vastgesteld inclusief bijbehorende budgetten, zijn de gevolgen voor latere ontwikkelen ingrijpend. De traditionele partners voor gemeenten zijn grotendeels weggefallen, met als belangrijkste de NS, die niet meer inzet op vastgoedontwikkeling buiten het station. Ook de houding van het Rijk is veranderd van actief (Sleutelprojecten) naar reactief (via het versluisende begrip 'adaptief'). Deze gaten worden nu langzaam opgevuld door andere partijen, zoals vastgoedgebruikers die zich in het stationsgebied willen vestigen en huidige gebruikers die willen uitbreiden of verplaatsen. En aan publieke zijde zien we een groeiende rol voor Provincies en regionale samenwerkingsverbanden zoals StedenbaanPlus in de Zuidvleugel van de randstad. Voor de besluitvorming als geheel leiden deze veranderingen tot een meer open proces, waarin in een vroege fase reeds met vele actoren van zeer divers pluimage gezamenlijk wordt gezocht naar een gedeelde gemeenschappelijke ambitie voor het stationsgebied. De veelheid aan belangen biedt kans op meer synergie en betere afstemmen ook op regionaal niveau. En ja, zo'n proces duurt wellicht langer dan voorheen, maar dat is gezien de economische situatie ook niet zo erg.

Voor de planvorming betekent deze nieuwe aanpak dat we af moeten van het maken van complete eindbeelden. Het gaat er nu om een ruimtelijke vertaling te maken van de gedeelde ambitie die robuust genoeg is om houvast te bieden en flexibel genoeg om ruimte te bieden voor verschillende deeltwerkingen. Een complexe gebouwde oplossingen zoals het nieuwe station van Breda of Arnhem past hier niet bij. Beter is het te werken met opzichzelfstaande gebouwen die samen wel een geheel vormen, maar niet noodzakelijkerwijs in één bouwstroom gerealiseerd hoeven te worden. Een voorbeeld van deze aanpak is de ontwikkeling van het stationsgebied Gouda."

## 6. HOE ZIET DE TOEKOMST VAN HET STATION EN HET STATIONSGBIED ER UIT?

**MARK VAN HAGEN:** "Stations zijn inerte functies en daar zal in de toekomst ook weinig verandering in komen. De centrale functie van het stationsgebied: 'verbinden van vervoersmodi', is van alle tijden en dat blijft zo. Wel zal naar de toekomst toe de primaire functie van het station (verplaatsen) steeds meer worden verrijkt met de secundaire functie (verblijven). Stations vormen in toenemende mate plekken van dubbele bereikbaarheid. In een samenleving waar de fysieke en virtuele wereld steeds meer door elkaar gaan lopen vormen het openbaar vervoer en de verblijfsplekken op en rond het station de ideale plekken om 'connected' te blijven met de rest van de wereld (zowel virtueel als fysiek)."

## “DE GROTE OPGAVE IS DE TRANSFORMATIE VAN EEN STATIONSOMGEVING DIE GEDOMINEERD WORDT DOOR INFRASTRUCTUUR NAAR EEN STATIONSOMGEVING DIE GERICHT IS OP STEDELIJK GEBRUIK EN HET COMFORT EN DE BELEVING VAN DE VOETGANGER.”

**WOUTER VELDHIJS:** “Het toekomstige binnenstedelijke stationsgebied zal nauwelijks nog herkenbaar zijn als een knooppunt en inframachine. Alles wat het station zo succesvol maakt (de verknoping van infrastructuur en modaliteiten) wordt steeds meer aan het oog onttrokken door een stedelijk decor. De stad neemt het stationsgebied in zich op en transformeert het tot een aantrekkelijke plek in de stad, een plek waar mensen ook graag komen als ze niet met de trein willen reizen. De betekenis van de openbare ruimte, gericht op de voetganger, wordt dominant, met alle bijbehorende (commerciële) voorzieningen. Ook het stationsgebouw zelf zal in de toekomst weer een meer publiek karakter krijgen. Nieuwe digitale technieken zullen in de nabije toekomst toegangspoortjes voor de OV-chipkaart overbodig maken, waardoor de stationshal en de stationspassage opnieuw herontdekt kunnen worden als prominent stedelijk interieur.”

**KOEN VAN VELSEN:** “Het aantal reizigers blijft groeien. Hetzelfde geldt voor de steden in Nederland. Ik verwacht dan ook dat stations en hun omgeving, zeker de grote, nog meer ‘brandpunten’ zullen worden. Onlosmakelijk verbonden met (een deel van) ons dagelijks leven. Hoe langer hoe meer zullen het daarbij, behalve knooppunten voor de reis ook knooppunten worden voor werken, wonen, leren en verblijven. Daarnaast liggen er zeker ook kansen voor de kleinere en middelgrote stations: van mini-multimodale knooppunten tot hubs in en voor het landschap waar cultuur, leisure en recreatie op aan kunnen haken.”

**GERT-JOOST PEK:** “Ik zie een verdere ontwikkeling van virtuele media als een grote kans voor de verdere ontwikkeling van stationsgebieden. Er ontstaat een steeds grotere verwevenheid van individuele virtuele informatievoorziening en de omgeving. Stations zijn als omgevingen waar de interactie tussen informatie en ruimtelijk handelen groot is, bij uitstek locaties waar hiermee geëxperimenteerd kan worden. Ik denk aan de mogelijkheden van Google-glas en ‘augmented reality’, waarmee bijvoorbeeld gepersonifieerde bewegwijzering kan worden aangeboden. De ruimtelijke consequenties van deze technische mogelijkheden zijn nog niet goed te overzien. Dichterbij is virtuele ‘seamless multimobility’ waarbij WIFI-verbindingen van de bus naadloos overgaan in die van het station en dan die van de trein. En natuurlijk de reparatie van de gemiste kans om de OV-chipkaart in te voeren met algemene betaalfunctie, zoals de Octopus-card in Hong Kong, zodat je met je OV-chipkaart ook bij de AH-to-go kunt betalen en ermee kunt parkeren. Dit alles draagt bij aan een verdere vervlechting van het OV-systeem en de diensten en producten die in het stationsgebied worden aangeboden. Ik zie stationsgebieden als centra met een verzorgingsgebied. Dit is precies de omgekeerde kijk van een ‘catchment area’ waarin genoeg mensen moeten wonen en werken om het station van voldoende reizigers te voorzien. Stationsgebieden zijn ‘Urban Service Area’s’, die de omgeving van allerlei diensten voorzien. Allereerst natuurlijk bereikbaarheid, maar ook detailhandel en andere diensten in de medische en sociale sfeer, zoals de dokterspost, kinderopvang, wijscentrum/bibliotheek. Dit vergroot de betrokkenheid van de wijk bij het station en past in het ‘daily urban system’ van de bewoners. Maar de verzorging kan verder gaan. Zo is het niet onlogisch om het stationsgebied ook een rol te geven in een lokale duurzame energiesysteem. Het elektriciteitsnet van het spoor biedt wellicht mogelijkheden voor het afnemen en leveren van stroom om lokale on-balansen, die ontstaan door opwekking uit duurzame bronnen, te helpen opheffen. Ook is het station wellicht een goede locatie voor de lokale opslag van energie. Dit is op termijn goed te combineren met een parkeergelegenheid van auto’s op waterstof. Dichterbij zijn er kansen voor het gebruiken van de ruimte boven de sporen voor de opwekking van zonenergie en een betere coördinatie van de opslag van warmte en koude door het koppelen van WKO’s. Zeker rondom de grotere stations is het vaak dringen in de bodem en zitten de verschillende gebouwgebonden installaties elkaar reeds in de weg. Door een WKO’s onderling te koppelen en aan te sluiten op stadsverwarming zijn quick-wins te behalen.”

### BEST PRACTICES VOLGENS

#### MARK WIENBELT

“In algemene zin zijn voorbeeldige projecten waarbij zoveel mogelijk doelstellingen verwezenlijkt zijn en de eindgebruiker centraal staat. Een goede samenwerking tussen betrokken partijen is daarbij voorwaardelijk. Het nieuwe station Rotterdam Centraal is een mooi voorbeeld maar ook kleinere stations als Zutphen, Houten en Barneveld Noord zijn goede voorbeelden. Elk station vereist maatwerk, zowel in de samenwerking als in de oplossingen voor de reiziger!”



STATION HOUTEN.

### STATIONSBELEVINGSMONITOR

Mark van Hagen: “Voor de belevingskwaliteit van een station hanteren NS en ProRail de stationsbelevingsmonitor waarmee naast de basiskwaliteiten de belevingskwaliteit wordt gemeten. Het blijkt dat het oordeel over het station voor meer dan de helft wordt bepaald door de belevingskwaliteit. ProRail en NS hebben diverse experimenten uitgevoerd met onder andere (gekleurd)licht, muziek, infotainment, en groenvoorzieningen, om het verblijf op het station te veraangemen. Met dit soort ingrepen ervaart de reiziger het station niet alleen prettiger, maar ze denken ook dat de wachttijd korter duurt, waardoor investeren in belevingskwaliteit een relatief goedkope manier is om de reis (in de hoofden van mensen) te versnellen.”