

Jaargang 40 | nr 3 | juli 2023

STADDEBOUW & ARCHITECTUUR

Station Amsterdam Amstel:
titaan van het spoor

Sebastiaan de Wilde:
'De omgeving van het station wordt
de nieuwe puzzel'

Het treinstation als
**katalysator voor
woningbouw**



Renovatie & Herstructurering



© The Book Photographer

Reuse to Reduce bestellen?



Scan de QR-code!



© René de Wit

CIRCULAIR BOUWEN IS EEN CULTURELE OPGAVE

REUSE TO REDUCE – EEN PLEIDOOI VOOR HERGEBRUIK

Auteur: Reinoud Schaatsbergen

‘We dachten dat materialen gratis en eindeloos waren. Dat is gewoon niet zo’

BioPartner 5 in Leiden is het eerste Paris Proof Embodied Carbon gebouw in Nederland. Een resultaat dat is voortgekomen uit een goed doordacht proces van hergebruik op grote schaal, ingezet door Popma ter Steege Architecten (PTSA). Volgens Jan Willem ter Steege, medeoprichter van PTSA, is hergebruik namelijk meer dan ‘slechts’ een duurzaamheidsstreven: “Gebruikte materialen hebben leven in zich, er zijn herinneringen in opgeslagen.”

Eerder dit jaar verscheen het boek *Reuse to Reduce – Architecture with a Carbon Budget, The Case of BioPartner 5*. Het boek zet de visie, ambitie en het proces achter het Paris-Proof laboratorium uiteen met bijdragen van architectuurcriticus Aaron Betsky en milieukundige Mantijn van Leeuwen van NIBE. Het boek is als het ware een zoektocht naar antwoorden op diverse vraagstukken die architecten aangaan, zoals het effect van een CO₂-budget op het uitvoeren van het architectuurvak.

Ter Steege: “Wat ons betreft is het streven naar circulariteit een culturele opgave. Al ons vastgoed lijkt tegenwoordig monumentaal bejegend te worden: we voeren ze uit in massief beton om zo te bouwen voor de eeuwigheid. Onder dat mom werden gebouwen met de beste bedoelingen in de jaren '90 ontworpen; intussen slopen we die gebouwen weer.” Bewustwording is wat betreft Ter Steege en zijn medeauteurs het doel van *Reuse to Reduce*, zodat de markt inziet dat we niet alleen veel zuiniger kunnen omgaan met onze omgeving, maar dat we dat ook allang kunnen. “Als je ziet hoe frequent wetenschappelijke gebouwen zoals BioPartner 5 tijdens hun leven zijn aangepast, dan moet je je afvragen of je dit soort gebouwen nog wel

moet materialiseren. Wat ons betreft niet. Gebouwen, maar ook stedenbouwkundige plannen, moeten adaptaties kunnen accommoderen.”

Materiaalherinneringen

Volgens Ter Steege zijn we in ons streven naar een duurzame vastgoedsector onszelf verloren in de techniek. “Duurzaamheid gaat te veel over stikstof en CO₂ en slechts beperkt over natuur, gezondheid en zelfs geluk”, zegt hij. “Architecten kunnen bij uitstek in die domeinen hun expertise bijdragen. We moeten durven de stabiliteit te verlaten.”

Ter Steege vervolgt: “We gaan op vakantie naar Italië omdat we ons aangetrokken voelen door hoe steden als Florence zijn samengesteld. De materialen van die steden hebben een geschiedenis.” Een vergelijking met moderne tijden is makkelijk gemaakt: we beschikken tegenwoordig over veel urban mines. “De waarde ligt voor het oprapen. Het staalskelet van BioPartner 5 is bijvoorbeeld gewonnen uit een nabijgelegen universiteitsgebouw. Wetenschappers die nu in het laboratorium een ruimte huren, zaten jaren geleden als student naast dezelfde structuur te studeren. Materialen herbergen zulke herinneringen en die zijn ondergebracht in BioPartner 5. Je moet die verhalen willen zien. Dat helpt om een plek te maken. Zulke verhalen zijn cruciaal in een stad en in Nederland liggen ze voor het oprapen.”

Sticks and rubble

Werken met andere of hergebruikte materialen wordt op dit moment veelal

vermeden. Men wijst bijvoorbeeld naar onduidelijke of ontbrekende normeringen, waardoor geen garanties kunnen worden gegeven. Volgens Ter Steege is dit slechts koudwatervrees. “Architectuur en bouwen is ook een gewoonte”, zegt hij. “Na de oorlog gingen we veel met beton bouwen en daar zijn we goed in geworden. Ga je op een andere manier construeren, dan komt daar een nieuwe vormgeving uit voort.” Die nieuwe manier van bouwen is met *sticks and rubble*, zoals het wordt beschreven in *Reuse to Reduce*. “Daar moeten we het mee doen, maar uiteindelijk zijn het gewoon ingrediënten waar wij een goed gerecht mee moeten maken.”

Hergebruik gaat echter verder dan materialen. In *Reuse to Reduce* wordt geschreven over *Building 20*, een tijdelijke constructie die ‘onverwachts goed’ bleek te zijn. “Een voorbeeld van anti-architectuur”, noemt Ter Steege het gebouw. “Er worden gebouwen gemaakt en gewaardeerd terwijl ze nauwelijks bedacht zijn. Daar moeten we als architect van leren.” In het geval van *Building 20* bleek de flexibiliteit van het pand de sterkste waarde. Volgens Ter Steege moeten we daar veel meer over na gaan denken. “Ook gebouwen die niet voor duizend jaar ontworpen zijn, hebben betekenis.”

Drie lessen

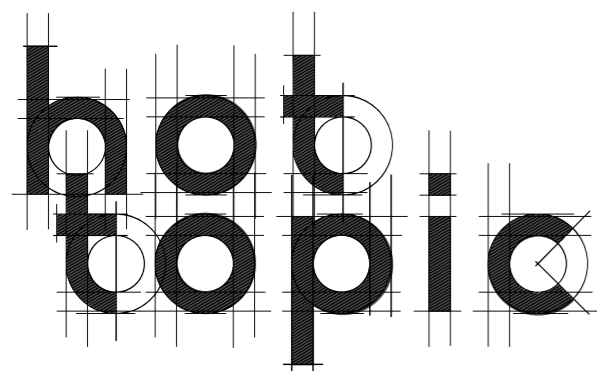
Reuse to Reduce leert lezers drie belangrijke lessen, geordend in drie hoofdstukken: *Gathering, Assembling en Life*. “Met die drie lessen kun je in potentie hele goede architectuur maken”, zegt Ter Steege.

“Verzamel materiaal, assembleer zorgvuldig en focus je op het leven – op aanpasbaarheid. Met die drie aspecten moet je altijd aan de gang binnen circulaire architectuur. Dat is ons pleidooi.”

Volgens Ter Steege zijn we ons als bouwsector decennialang niet bewust geweest van onze impact op de wereld. “We dachten dat materialen gratis en eindeloos waren”, zegt hij. “Dat is gewoon niet zo. Aan de andere kant worden er ook geweldige dingen gemaakt, dus het is niet zo dat we over de hele linie kritiek hebben. Bewuster ontwerpen, dat is waar het mee begint. Daarom hebben we het boek als een collage gemaakt: van papiersoorten en gras en wat dan ook. Je hebt verschillende stemmen nodig, zoals ook die van Betsky en Van Leeuwen, om tot een cultureel antwoord te komen.”

Ontwerpen met een CO₂-budget

De Paris Proof embodied CO₂-eq. methode, opgesteld door Mantijn van Leeuwen (NIBE) in opdracht van DGBC, introduceert een grenswaarde voor materiaalgebonden CO₂-uitstoot waar gebouwen aan moeten voldoen. Hoewel BioPartner 5 niet volgens de methode is ontworpen – de methode en het ontwerp zijn parallel aan elkaar opgesteld – is het gebouw volledig binnen de gestelde grenswaarden gebleven. Daarmee is BioPartner 5 een bevestiging dat er in de praktijk aan deze grenswaarden kan worden voldaan.



‘Ruimtelijke kwaliteit hangt niet alleen van het ontwerp van stations af, maar van de wederkerigheid tussen spoor en omgeving’

–Marianne Loof



© Jont Israël

VAN WENKEND PERSPECTIEF NAAR URGENTIE EN REALITEIT

DE ONTWIKKELING VAN DE VERBINDING TUSSEN STAD EN STATION

Auteur: Marvin van Kempen

Waar stations eerst op- en overstapplaatsen waren, zijn ze nu het middelpunt van gebieden vol activiteit met een diversiteit aan functies zoals wonen, werken en recreëren. Gebieden die stad en spoor met elkaar verbinden krijgen een steeds grotere ruimtelijke betekenis. We spreken Spoorbouwmeester Marianne Loof en ontdekken hoe het spoor en de stad zich ontwikkelden, welke maatschappelijke opgaves en verduurzamingsuitdagingen elkaar raken in de stationsgebieden en hoe de toekomst van het station eruitziet.

Waarom zijn stationskwartieren van belang?
 “In stationskwartieren, de wijken gelegen rondom het station, zien we een samenkomen en een mogelijke oplossing van huidige én toekomstige opgaves waar we in Nederland mee te maken krijgen. Daar wordt het stedelijk programma, met wonen en werken voorop, verknoopt met optimale ov-bereikbaarheid. Al die dynamiek in plannen en projecten toont hoe onze spoorzones, stationsgebieden en stationskwartieren omarmd worden. Deze verdichting en stedelijke dynamiek moet samengaan met een verbetering van omgevings- en leefkwaliteit. Hoe worden dit gebieden waar mensen graag verblijven, publieke ruimten met meer groen en toegankelijke en duurzame mobiliteit? Tegelijkertijd zijn er maatschappelijke- en klimaatopgaves die we moeten invullen, zoals de hoeveelheid woningen die we hier willen bouwen in een klimaatadaptieve omgeving, terwijl we minder CO₂ uitstoten. Die opgaves moeten bij elkaar komen.”

Hoe pakken we dat allemaal aan met een optimaal resultaat?
 “Op papier weten we dat Nederland ingrijpend gaat veranderen en er zijn allerlei wenkende perspectieven rondom het station: beelden van hoogstedelijke, maar prachtig groene omgevingen, fantastische mogelijkheden voor winkelbelevingen en een massale overstap naar duurzame mobiliteit: alle ruimte voor openbaar vervoer, fiets- en loopbewegingen. Dit gaat dus verder dan de numerieke opgaves die vaak de nadruk krijgen, zoals de hoeveelheid woningen die we de komende jaren moeten neerzetten. Het overstijgt dat en draait om de toekomstbestendige omgevingen die we met elkaar moeten creëren. Nederland gaat veranderen en daar zitten we met Bureau Spoormeester middenin.”

Wat houdt jouw rol als Spoorbouwmeester in?
 “In mijn rol geef ik met de adviseurs van Bureau Spoorbouwmeester advies aan NS en ProRail, maar ook gemeenten en provincies over onder andere stedenbouw, architectuur, interieur en landschap en ook kunst.”

“Verder zijn we verantwoordelijk voor de actualisatie, toepassing en doorontwikkeling van het Spoorbeeld. De ontwikkeling, het beheer en het uitdragen van het Spoorbeeld vindt plaats binnen het Bureau Spoorbouwmeester, dat in 2001 op initiatief van de directies van NS en ProRail werd opgericht. Dit bureau opereert als onafhankelijk adviserend orgaan voor ontwerp en vormgevingsopgaves binnen de spoorsector. We inspireren alle bij het spoor betrokken partijen om het Spoorbeeld passend te vertalen.”

Hoe pakt Bureau Spoormeester de opgaves aan en brengt ze samen?
 “Het Spoorbeeld richt zich op het toegankelijk, overzichtelijk en gebruiksvriendelijk maken van spoor en station. Daarnaast daagt het uit om met een andere visie en perspectief naar de ontwikkeling van het spoor en het aangrenzende gebied te kijken. Dat versterken we ook door inspiratiedocumenten zoals de recentelijke publicatie van de Atlas [Spoorbeeld.nl, red.], waarin de ruimtelijke betekenis van het spoor wordt onderbouwd en geïllustreerd met data en kaarten.”

Wat laat die atlas zien en wat hebben we eraan?
 “Er zijn vier invalshoeken – tijd, ruimte, mens en stad – waarmee we het verleden, heden en toekomst onderzochten. De atlas, die we samen maakten met MUST, laat treffend zien dat ruimtelijke kwaliteit niet alleen afhangt van het ontwerp van stations, maar dat het gaat om wederkerigheid tussen spoor en omgeving. Vanzelfsprekend heeft het spoor een logistieke functie, maar het kan nog zo veel meer betekenen voor de omgeving. Het ondersteunt leefbaarheid, gezondheid, ecologie en kan maatschappelijke transitie helpen versnellen, waaronder verduurzaming van mobiliteit.”

Wat was de betekenis van het spoor en hoe is dat geëvolueerd?
 “Sinds de uitrol van het spoornetwerk tussen 1839 is er veel gebeurd. Het aantal kilometers spoor steeg snel tussen ongeveer 1890 en 1920 en verlaagde daarna. Sinds 1980 zien we weer

Spoorbouwmeester Marianne Loof

Marianne is een van de founding partners van LEVS architecten in Amsterdam, bestaande uit ruim 45 medewerkers onder leiding van 5 partners. De expertise van het bureau is de nieuwe stedelijke opgave rondom verdichting, vergroening en verduurzaming. Loof volgde op 1 januari 2022 Eric Luiten als nieuwe Spoorbouwmeester op.



© Z. Jacobs via Shutterstock

Den Haag HS (Hollands Spoor) is getransformeerd tot levendig woon- en werkgebied.

een stijgende lijn. Het gebruik van het spoor werd intensiever en de snelheid waarmee je kon reizen steeds hoger. De komst van het spoor veranderde de ruimte aanzienlijk. De sporen zijn de kern geworden waaromheen ruimtelijke ontwikkelingen plaatsvonden, in de stad én regio. Spoorlijnen werden aangelegd tussen belangrijke steden, zoals de eerste spoorlijn Amsterdam met Haarlem verbond, via Halfweg. Later werd het spoor doorgetrokken naar Leiden, Den Haag, Delft en Rotterdam. De spoorlijn legde de basis voor de Randstad. Een omgekeerde ontwikkeling was ook zichtbaar.”

Hoe veranderde de rol van stations in de loop der tijd?

“Eerst lagen de stations buiten de steden, maar gaandeweg ontwikkelde de stad zich verder beide zijden van het station en het station werd een schakel tussen de twee stadsdelen. Stations werden knooppunten die de trein verbinden met andere vormen van vervoer. Nadat de industrie rondom het station verdween, ontstond er ruimte voor verdichting: de stationskwartieren. Waar eerst de aandacht naar de auto ging, met bereikbaarheid en tunnels onder het spoor, wordt de aandacht verlegd naar fietsers en voetgangers en ander openbaar vervoer. Dat is een logische verandering, want we willen plekken creëren waar mensen zich prettig voelen en willen verblijven.”

En wat kunnen we verwachten voor de toekomst?

“Het nog dieper verweven van het station met het stedelijk weefsel. Het station verandert in

Omgekeerde ontwikkeling: steden vormen zich naar sporen

Waar spoor kwam, was een toename aan bedrijvigheid zichtbaar. Industrie vestigde zich langs het spoor. De steden vormden zich naar waar de sporen lagen; een omgekeerde ontwikkeling. De Oude Lijn is bijvoorbeeld een belangrijke drager voor de stedelijke ontwikkeling van de Randstad. Stations aan de Oude Lijn ontwikkelden zich tot locaties met bedrijvigheid.

Een ander voorbeeld is de bouw van station Den Haag Hollands Spoor, die voor economische prikkels zorgde. Aan de zuidoostzijde werd Laakhavens, een industriegebied ontwikkeld. En aan de noordwestzijde bevond zich woningbouw. De oude industrie is nu verdwenen en het gebied rondom het stations is getransformeerd tot een levendig woon- en werkgebied. Kijken we naar Leiden, dan zien we dat voor- en achterkant van het station zich anders ontwikkelden. De stadszijde werd een bedrijvige plek, maar maakte midden twintigste eeuw plaats voor hoge bebouwing met kantoren, winkels en woningen. Het gebied wordt nu verder verdicht, met een focus op wonen en werken.

‘De stad werd aan beide zijden van het station ontwikkeld en het station werd een schakel tussen de twee stadsdelen’

een mobiliteitshub, maar ook de groei van de stad concentreert zich rond het station. Meerdere ontwikkelingen gaan samen: we willen woningen realiseren en duurzame mobiliteit wordt belangrijker. Rond het station neemt de integratie met andere vormen van openbaar vervoer, wonen, werk en onderwijs alleen maar toe. Van opdrachtgevers en ontwerpers verlangt dit visie, kracht en kwaliteit. De architect krijgt dus een flinke uitdaging voorgeschoteld, want je stapelt opgaves zoals leefbaarheid, vergroening, klimaatadaptatie en mobiliteit. Daarvoor is veel ontwerpkracht nodig!”

“Om dergelijke toekomstbestendige gebieden te realiseren moeten we nu al ontwerpen naar de opgave richting 2030 en 2050. Om ons vervolgens te bedenken: wat hebben we nodig, welke andere beslissingen moeten we nu al maken? Bijvoorbeeld een stevigere focus op klimaatadaptief vermogen van de omgeving en de noodzaak om de uitstoot van CO₂ sterk te verminderen door radicaal anders te ontwerpen door het toepassen van duurzame materialen. Als stations klimaatneutraal, energieneutraal en circulair kunnen zijn, hebben ze ook een inspiratiefunctie. Omdat de klimaatopgaves heel urgent zijn, moeten we ons een perspectief vormen op de stad van de toekomst, om vervolgens terug te redeneren en deze nieuwe werkelijkheid nu al vorm geven.”

VAN VOLGEPROPT PROGRAMMA NAAR AANTREKKELIJK STEDELIJK KNOOPPUNT

Er is een enorme schaa sprong van stationsgebieden, zeker in de grote en middelgrote steden. Maar gaat die ontwikkeling altijd goed? Veel plekken willen wel erg veel oplossen op én rond stations. Dat leidt tot plannen waarin stedelijke programma’s maximaal gestapeld worden: forse bouwblokken met (hoge) torens op hoeken en in setbacks bepalen het beeld.

Is deze aard en mate van verdichting het antwoord? Missen we door de gelijkvormigheid niet juist de kans om aansluiting te vinden op het bestaande karakter van onze steden en komen alle relevante opgaven rondom CO₂-reductie en klimaatadaptatie wel even goed aan bod? Met *Het Nieuwe Stationskwartier* deden we pakweg twee jaar geleden al een oproep aan onder andere overheden, vervoerders en eigenaren om bij de planvorming en investeringen rond stations de handen ineen te slaan.

De veelgelezen publicatie benadrukt de kansen van gebiedsontwikkeling rond stations, de waarde van goede samenwerking, integrale plannen en sturing op ruimtelijke kwaliteit. Ook bevat *Het Nieuwe Stationskwartier* een waarschuwing: waak voor een programma-overload. Een hoge mate van verdichting leidt namelijk niet per definitie tot aantrekkelijke stedelijkheid. Spoorzones, stationsgebieden en stationskwartieren moeten in de eerste plaats onderdeel worden van een veel bredere aanpak en visie van stadsontwikkeling. Zorg dat het stedelijke knooppunten blijven met een aantrekkelijke en hoge mate van ov-bereik, geen vastgoedknooppunten. Dat leidt gegarandeerd tot meer eigenheid, meer diversiteit en een aanzienlijk grotere kans op duurzame en groene 21ste-eeuwse verstedelijking.

Wanneer we kritisch naar de plannen kijken, rijst ook de vraag hoe duurzaam en toekomstbestendig ze zijn. De voorgestelde aard van verdichting anticipeert nauwelijks op noodzakelijke CO₂-reductie. Zo is de focus op stapeling en hoogbouw nog sterk geënt op een reguliere bouwpraktijk met staal en beton als hoofdingrediënten. Daarbij is het goed te beseffen dat de plannen die we nu maken pas over een aantal jaren echt gerealiseerd gaan worden. En dat terwijl de eisen op het vlak van duurzaamheid en CO₂ alleen maar worden aangescherpt. In die zin zijn veel plannen die we nu maken ware CO₂-bommen.

ProRail en NS hebben de afgelopen jaren bewezen met bevlogen publiek opdrachtgeverschap een enorme kwaliteitsimpuls te kunnen geven aan spoor, station en stationsomgeving. Ook tonen de spoorpartijen ambities op ‘de duurzame dossiers’. Neem de aandacht voor circulaire stations en railgebonden gebouwen, de investeringen in energietransitie en het verduurzamen van bestaande stations en perronkappen. Een van de sleutels in dat succes is het slim verknopen van thema’s, projecten en opgaven, alsook een volle inzet op samenwerking met andere (omgevings)partijen, waaronder gemeenten, provincies en stadregio’s.

De Parijse klimaatdoelen naderen met rasse schreden. Willen we die doelen halen, dan zijn snel fundamentele keuzes nodig. We kennen de toekomst, we weten wat er moet gebeuren. Daar horen andere oplossingen bij, geen business as usual, al dan niet verpakt in een groene gevel.



Lees de volledige column van Marianne Loof op Stedebouw & Architectuur door de QR-code te scannen.

‘Een van de sleutels in het succes van het spoor is het slim verknopen van thema’s, projecten en opgaven’



Marianne Loof
Spoorbouwmeester en founding partner van LEVS architecten

STATIONS ALS AANJAGER VOOR WONINGBOUW

Auteur: Guus Puylaert

Stationsgebieden worden meer en meer ontwikkeld tot prettige verblijfsruimtes waar mensen zich graag willen vestigen. Een aangenaam station is een belangrijke voorwaarde om inbreiding mogelijk te maken, vertelt manager stationsprojecten Bart Kooij van spoorbeheerder ProRail. Daarvoor is nauwe samenwerking van meerdere partners essentieel. Bij spoorzone Ede werden infrastructuur, architectuur en woningbouw goed op elkaar afgestemd, vertelt projectmanager Berry van den Hout.

Jaarlijks stelt het ministerie van Infrastructuur & Waterstaat een budget van ruim 200 miljoen euro beschikbaar voor onderhoud en renovatie van stations. ProRail smeert dat budget vervolgens uit over honderden projecten per jaar, begint Kooij. “We proberen onze investeringen af te stemmen op landelijke opgaven, zoals de klimaatagenda en de woningbouwopgave.” Door woningen in de buurt van stations te bouwen, gaan mensen eerder duurzaam reizen, laten ze de auto vaker staan en komt bovendien meer parkeerruimte vrij die gebruikt kan worden om bijvoorbeeld inbreiding te realiseren. “Met de 900.000 woningen die erbij moeten komen, verwachten wij landelijk een reizigersgroei van 30 procent.”

Complexe planningsoperatie

De stations moeten dus voldoende capaciteit hebben om de groeiende reizigersstroom aan te kunnen. Aangezien doorlooptijden van stationsrenovaties langer zijn dan van nieuwe woningbouw,

vraagt dat om een behoorlijk goede planning. Stationsprojecten duren bij ProRail van enkele maanden tot twintig jaar, afhankelijk van de complexiteit en de schaal. Kooij: “Idealiter willen we dat verschillende ministeries hun opgaven op elkaar afstemmen, zodat eerst woningen gebouwd worden bij stations die al gerenoveerd zijn en de reizigersgroei aankunnen. Een goed voorbeeld daarvan is de Merwedekanaalzone in Utrecht. Die nieuwbouwwijk zou niet kunnen bestaan als Utrecht Centraal niet toereikend zou zijn. Daardoor kunnen wij in de tussentijd stations upgraden op locaties waar toekomstige woningbouw gaat plaatsvinden, zoals rond Amsterdam Lelylaan.”

Kooij noemt de gedecentraliseerde ruimtelijke ordening die we in Nederland kennen ‘een partypoooper’. Een gecentraliseerde aanpak zou de planning van woningbouw en stations vereenvoudigen, maar nu moet op meerdere borden tegelijk worden geschaakt. Van den Hout verduidelijkt dat landelijk lastig te voorstellen is welke stations en spoortrajecten qua volumes als eerste op de nominatie staan om aangepast te worden. “Terwijl de coördinatie op landelijk niveau van belang is, vraagt het ook om afstemming op lokaal niveau met partners, zoals gemeenten en ontwikkelaars. Er spelen meerdere belangen en stakeholders, waarbij woningbouw en stationsontwikkeling slechts twee factoren zijn.”

Het spoorproject Oude Lijn vormt een uitzondering op de regel, aldus Kooij: “Daar hebben ProRail, NS, meerdere gemeenten en het ministerie van IenW samen een succesvolle

Bart Kooij,
manager stations-
projecten bij ProRail

Berry van den Hout,
projectmanager bij ProRail



Station Ede-Wageningen



Foto door NS Stations

lobby gevoerd, waarbij de boodschap luidde: de goedkoopste manier om woningbouw te realiseren, is door alle stations op die route te upgraden en renoveren. Dat project is ook opgenomen in het Wopke-fonds (het Nationaal Groeifonds van voormalig minister van Financiën Hoekstra).”

Spoorzone Ede

Het is bij projecten belangrijk om niet ‘per kolom’ naar verschillende modaliteiten te kijken, maar de gehele gebiedsontwikkeling integraal te benaderen. Voor zo’n gebiedsgerichte aanpak werd gekozen bij het project ‘Spoorzone Ede’, dat Van den Hout sinds 2011 begeleidt. In 2007 startte de studie naar de herontwikkeling van station Ede-Wageningen en de nabije omgeving, volgens planning moet de spoorzone in 2025 klaar zijn. Van den Hout: “We kijken vanuit landelijke ontwikkelingen naar de benodigde capaciteit, op regionale schaal naar dienstregelingen en op corridorniveau naar wat er nodig is om dat waar te maken in de omgeving.”

Momenteel telt ProRail op station Ede-Wageningen dagelijks zo’n 19.000 in- en uitstappers, maar in lijn met de woningbouwopgave verwacht de spoorbeheerder er in 2030 zo’n 30.000. Van den Hout: “Dat moet niet alleen het station, maar de gehele omgeving aankunnen. We kijken daarom in samenhang met andere stakeholders naar de bereikbaarheid van de omgeving. Dat gaat, naast het station, over looproutes, fietsroutes en parkeermogelijkheden. Om de lijntje kort te houden hebben we een gezamenlijke projectorganisatie gevormd met mensen vanuit NS, ProRail en de gemeente. Zo kan je de verschillende belangen beter afwegen en tot een gemeenschappelijke visie komen. De ontwikkeling van een goede ruimtelijke omgeving staat centraal. Samen hebben we een integraal ontwerp voor de benodigde voorzieningen en rail- en weginfrastructuur gemaakt en gekeken hoeveel ruimte daarvoor nodig is.”

Kooij vult aan: “De treinreiziger loopt en fietst ook, dus goede loop- en fietsroutes zijn ook in het belang van ProRail. Dienstregelingen zijn als een bloedsomloop, waar in-, over- en uitstappers in bulken op stations aankomen. Dan willen we dus ook weten hoeveel mensen in de auto of op de fiets stappen en hoeveel er lopend hun weg vervolgen. Daarop moet de infrastructuur worden aangepast.” Alleen zodra de treinreiziger het station uitloopt, bevindt hij zich niet meer in het domein van ProRail. De openbare ruimte is het domein van de gemeente. Die ruimte is schaars en dient bovendien allerlei doelen.

Kooij: “Daarom is een efficiënte verdeling zo belangrijk. Dat kan alleen door de gehele omgeving in samenhang te bekijken. Neem station Driebergen-Zeist. De weg die daar is aangelegd loopt onder het spoor door en verbindt de gebieden aan weerszijden met elkaar. Hierdoor zijn de dagelijkse files voor de vroegere gelijkvloerse kruising met het spoor verleden tijd. Ook is daar in 2017 een energieneutrale P+R geopend. Door de hoogte in te bouwen bespaar je ruimte. Mensen parkeren daar hun auto om verder te reizen per trein. Niet veel later, in 2019, heeft de Triodos Bank zijn hoofdkantoor daar gevestigd. Het is inmiddels een echte hub, waarbij alle partijen elkaar versterken.”

Het Nieuwe Stationskwartier

In naoorlogse stations, die vaak sober en functioneel zijn ingericht, stond vooral de doorstroomfunctie centraal. In huidige moderne stationsgebieden is de verblijfsfunctie veel belangrijker. Bureau Spoorbouwmeester publiceerde onder de vorige spoorbouwmeester Eric Luijten de publicatie ‘Het Nieuwe Stationskwartier’. Daarin doet het een oproep aan lokale en regionale overheden, vervoerders, eigenaren, beheerders en vastgoedpartijen om bij de planvorming en investeringen rond stations de handen ineen te slaan en de ontwerpogave gezamenlijk aan te pakken.

Dat gebeurde ook in de spoorzone Ede, vertelt Van den Hout: “Een eenduidig ontwerp voor het gehele gebied wordt door de omgeving gewaardeerd en verhoogt de belevingswaarde. Daarmee wordt het een prettig verblijfsgebied voor omwonenden en verhoogt dat ook weer een aantrekkelijk vestigingsklimaat. Mensen wonen en werken liever in een mooie omgeving.” Kooij, aanvullend: “In de woontoren nabij het station in Ede hoor ik nooit mensen klagen over de omgeving: zij kijken uit op een architectonisch hoogstandje.”

Woningbouw is randvoorwaardelijk

Om stationsprojecten succesvol te maken, is woningbouw randvoorwaardelijk. Inbreiding wordt als één van de opties gezien. Kooij: “Autoparkeerruimte is inefficiënt gebruik van de ruimte, dus ook vanuit ruimtelijk oogpunt is het goed dat de auto steeds meer uit de stad verdwijnt. Als minder ruimte nodig is voor parkeerplaatsen, kan die vrijgekomen ruimte worden gebruikt voor bijvoorbeeld woningbouw en vastgoed of hoogwaardige openbare ruimte. Steeds meer gemeenten en provincies hebben die wisselwerking door. In Amsterdam gaat het nu over het doortrekken van de Noord/Zuidlijn naar Schiphol. Dat is van belang omdat het ruimtelijke ontwikkeling faciliteert.” Ook in landelijk gebied, zoals Friesland en Limburg, ziet hij dat spoorbereikbaarheid

zorgt voor meer activiteit in dat gebied. Kooij: “Parkeerplaatsen maken de grondexploitatie te duur. Door de vrijgekomen ruimte te gebruiken voor woningbouw en vastgoed kunnen we voldoende opbrengsten genereren en bovendien is het ook klimaattechnisch interessant om woningen dicht op elkaar te bouwen. Dat geeft grondeigenaren ook een maatschappelijke reden.”

Omgaan met veranderende ambities

Tijdens langdurig lopende spoorprojecten kunnen ambities wel veranderen of bijgesteld worden. Zo zijn bijvoorbeeld duurzaam materiaal en elektrificatie tegenwoordig hot topics, in tegenstelling tot pak ‘m beet vijftien jaar geleden. Hoe neem je veranderende ambities dan toch mee in langdurende stationsprojecten? Kooij: “Als ambities veranderen kan je ze soms nog wel meenemen in een proces. Ander materiaalgebruik kan je bijvoorbeeld snel toepassen. Alleen nieuwe technieken niet altijd, omdat die ontwikkelingen razendsnel gaan en het ontwerpproces soms al te vergevorderd is om ze in te kunnen passen. Er zit een *early adopters*-risico in het willen integreren van nieuwe ontwikkelingen die zich nog niet bewezen hebben: oude technieken kunnen inmiddels al worden vervangen omdat ze qua rendement verouderd zijn.”

Van den Hout: “Als ik vijftien jaar geleden zonnepanelen in het ontwerp had gespecificeerd, zou ik nu met achterhaalde technieken en een ondermaats rendement bouwen. Je moet systeemkeuzes niet te vroeg in het proces nemen. De overheid wil dat iedereen elektrisch gaat rijden, maar momenteel rijdt het merendeel van de mensen nog een benzineauto. Die mensen moet je wel blijven faciliteren.”

Datzelfde geldt eigenlijk voor de woningbouwopgave, die vijftien jaar geleden lang zo groot niet was als nu. Van den Hout: “Als de gemeente Ede bijvoorbeeld ineens meer huizen moet gaan bouwen, dan heeft dat ook invloed op dit project. In zo’n tijdsbestek kunnen allerlei variabelen invloed hebben, maar we werken vanuit droombeelden met een helder programma.” En op die manier ziet ProRail dat steeds meer stations worden omgetoverd tot spoorzones, waar het aangenaam wonen, werken, recreëren en verblijven is.

‘De gedecentraliseerde ruimtelijke ordening die we in Nederland kennen is een partypooier’