

Naar een alzijdig station

Loket Knooppunten (2012-2018)

Naar een alzijdig station

Loket Knooppunten (2012-2018)

Terugkijken en vooruitzien

Wat levert het op als het College van Rijksadviseurs (CRa) individuele stations de helpende hand toesteeekt? Dat is namelijk wat het CRa de afgelopen vijf jaar deed: via het Loket Knooppunten kregen negen stations ondersteuning. Als eerste kwamen drie kleine Noord-Hollandse stations aan slag, een jaar later volgden drie grote stations en tot slot was de beurt aan drie voorstadstations. Deze publicatie brengt de oogst van het Loket in beeld.

Was het een succes? Ja, dat was het. Sterker nog: het Loket krijgt een toegift. In een extra tranche zal het CRa sterk verschillende stations als Schiedam, Eijssden en Terneuzen te hulp schieten. Dat wordt de laatste ingreep die het CRa zelf doet, daarna zijn de reguliere overheidsorganen aan zet.

Op basis van de lessen van het Loket pleiten Daan Zandbelt, de Rijksadviseur voor de Fysieke Leefomgeving, en Rients Dijkstra, zijn voorganger en tevens initiatiefnemer van het Loket, voor een nieuwe reeks sleutelprojecten. Niet zes grote van 250 miljoen euro per stuk, zoals in de jaren nul toen de HSL-stations werden aangepakt, maar 250 kleintjes van zes miljoen. Belangrijkste criterium: versterken van de nabijheid. Een Loket XL, zou je dit kunnen noemen.

Leeswijzer

Deze publicatie opent met een korte filosofie van het Loket en de gebiedsontwikkeling-nieuwe-stijl die het voorstaat. Vervolgens verkent Tijs van den Boomen in een reportage hoe de negen stations en hun directe omgeving er eind 2017 bij liggen. En hoe kun je dat beter beoordelen dan door de horeca te testen? Op elk station at hij een goedkoop broodje en een duur broodje. Lekker was het niet altijd, leerzaam wel.

Het tweede deel wordt gevormd door de drie tranches van steeds drie stations. Elke tranche opent met de selectie van de stations, het proces van ontwerpend onderzoek en de tussentijdse conclusies over die tranche.

Na deze introductie passeren per station de resultaten de revue: de adviezen van de ontwerper en de reacties daarop, een analyse en de belangrijkste data van de huidige situatie, de reeds ondernomen acties en de plannen voor de nabije toekomst. Als toegift is er steeds een minieme reisgids met catering, toilet en poëzie.

Het laatste deel blikst terug met negen lessen – geheel in stijl zijn het er drie maal drie. Verder een dubbelinterview met Rients Dijkstra en Daan Zandbelt en bijdragen van Emiel Reiding, directeur Nationale Omgevingsvisie (NOVI), en van Spoorbouwmeester Eric Luiten.

PS

Omdat elk station op meerdere plekken in deze publicatie opduikt, zijn ze aan elkaar gelinkt met paginaverwijzingen. Dat maakt het makkelijk om per station te navigeren tussen reportage, procesbeschrijving en ontwerpadviezen.

Vooraf	3
1. Het Loket	5
Geen champagne!	6
Een reis met negen stops – Tijs van den Boomen	10
2. De stations	25
<i>De Noord-Hollandse stations</i>	26
Beverwijk	32
Hoofddorp	38
Weesp	44
<i>De grote stations</i>	50
Almere Centrum	58
Eindhoven	64
Zwolle	70
<i>De voorstadstations</i>	76
Den Haag Laan van NOI	84
Rijswijk	90
Tilburg Universiteit	96
3. Slotsom	103
Driemaal drie lessen	104
Loket XL – Rients Dijkstra en Daan Zandbelt	108
De steen in de vijver – Emiel Reiding	113
Het hart van de stad – Eric Luiten	114
4. Verantwoording	115
Werkwijze	116
Overzicht betrokkenen	117
Colofon	118

Het Loket 1

Het Loket Knooppunten brak met het klassieke model van gebiedsontwikkeling en rilde dat in voor een samenwerkingsmodel. Niet eindeloos wachten tot de tijd rijp is voor een groots plan (dat vervolgens maar deels wordt waargemaakt), maar een stapsgewijze ontwikkeling van het stationsgebied, samen met de stakeholders. Dat leidt tot verbeteringen op de korte termijn én tot een beter eindresultaat.

'De theorie hebben we nu in de vingers, de volgende stap moet praktisch zijn en daarom start ik bij deze een Loket Knooppunten,' zei Rients Dijkstra bij zijn aantreden als Rijksadviseur Infrastructuur en Stad, begin juli 2012. Zijn aankondiging was een logische reactie op het advies dat de scheidende Rijksadviseur voor Infrastructuur, Ton Venhoeven, zojuist had overhandigd aan minister Melanie Schultz van, toen nog, Infrastructuur en Milieu.¹

Dat advies pleitte namelijk voor 3 x 3 testlocaties om 'de wisselwerking tussen infrastructuur en ruimtelijke inrichting in de praktijk te onderzoeken én te versterken'. Toch kwam Dijkstra's plan als een verrassing voor alle betrokkenen, want hoe zou zoiets eruit moeten gaan zien? Welke locaties zouden mee gaan doen en vooral, wat kun je bij zo'n loket eigenlijk krijgen?

Champagneglazen

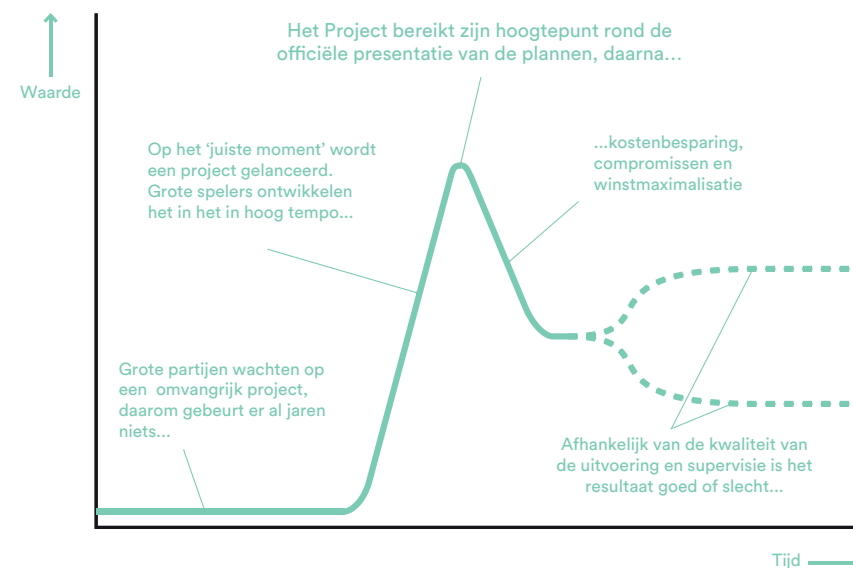
Stad en infrastructuur zijn nauw met elkaar verbonden: zonder infra heb je geen stad, zonder stad heb je wel infra, maar daar heb je vervolgens niks aan. Juist op de punten waar beide werelden goed met elkaar verbonden zijn, bloeit het leven op in al zijn schakeringen, van hoog metropolitaan tot dorps ontspannen. Logisch dus dat vele partijen proberen om de knooppunten beter in te bedden.

Makkelijk is dat niet, want stationsgebieden zijn uiterst ingewikkeld: het eigendom is versnipperd, er zijn veel verschillende actoren met heel verschillende belangen en vergezichten. Klassiek wordt dan gekozen voor een aanpak die even integraal als complex is. Er wordt, desnoods jarenlang, gewacht tot de tijd rijp is en dan wordt een groots, meeslepend plan gepresenteerd dat daarna onvermijdelijk wordt aangepast aan de omstandigheden – lees: uitgekleet – en vervolgens uitgevoerd. Als het al wordt uitgevoerd. Afhankelijk van de kwaliteit van de uitvoering wordt een meer of minder goed resultaat geboekt, maar het eindresultaat ligt altijd beneden de verwachtingen van het fier gepresenteerde plan.

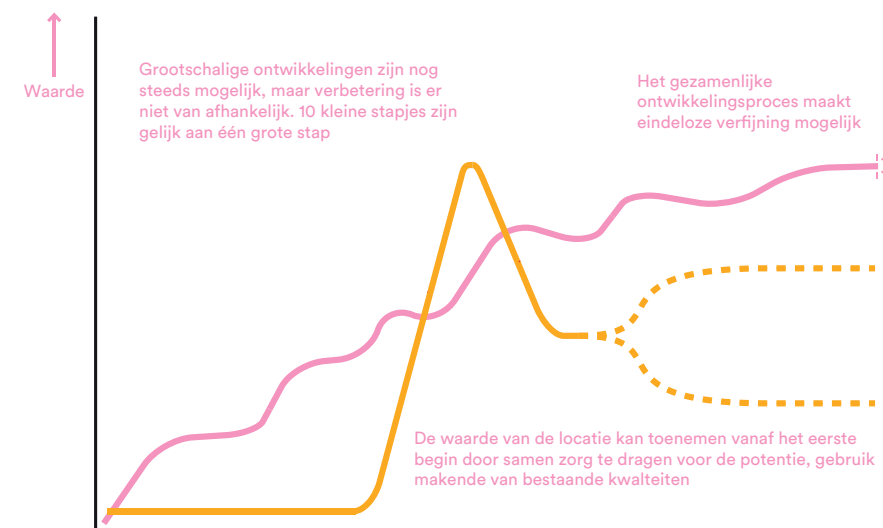
In Nederland vormt het plan dat architect William Alsop maakte voor Rotterdam Centraal misschien wel de beste illustratie van deze manier van ontwikkelen. Het megalomane plan liep op niets uit.² Alsops blikvanger zorgde wel voor een goede bijnaam voor dit soort plannen: champagneglazen. Ze zien er betoverend uit, maar al snel is de sprankelende werking voorbij en volgt de kater. Sterker nog: dat soort plannen worden vaak een blok aan het been omdat ze het zicht ontnemen op de realiteit en op wat je nú kunt doen.

En aangezien dat 'nú' bij de start van het Loket sterk was getekend door de economische crisis van 2008, was de dringend noodzakelijke aanpak van de stationsgebieden zo goed als stil komen te liggen. Reden voor Dijkstra om de champagneglazenplannen te vervangen door samenwerkingsprocessen gebaseerd op kleine stappen die de waarde en potentie van een locatie meteen doen toenemen. Daardoor kun je direct beginnen én bereik je middels een proces van

Het klassieke ontwikkelingsproces



Het gezamenlijke ontwikkelingsproces



steeds opnieuw voortborduren, afstemmen en verfijnen uiteindelijk een hogere waarde dan in het gunstigste scenario van het oude model.

Als opgave voor het Loket formuleert Dijkstra dan ook: 'Er wordt niet gewacht op grote ingrepen of investeringen zoals in de klassieke gebiedsontwikkeling, maar er wordt samen met stakeholders vanaf dag één gewerkt aan een stapsgewijze verbetering van het gebied.' Het doel is om op korte termijn een eerste impuls te geven aan de kwaliteit van het gebied en zo andere partijen te verleiden ook in het gebied te investeren. 'Grote ontwikkelingen blijven mogelijk, maar een kwaliteitsverbetering is hiervan niet langer afhankelijk.'

¹ 'Over stad, spoor en snelweg. Advies over multimodale knooppunten van infrastructuur en ruimtelijke inrichting', College van Rijksadviseurs, 2 juli 2012. Tegelijk met het advies verscheen het boek 'De mobiele stad. Over de wisselwerking tussen stad, spoor en snelweg', Naioio Uitgevers, 2012.

² Toen Gerrit Zalm, de toenmalige minister van Financiën, de maquette van het plan kreeg overhandigd door burgemeester Ivo Opstelten, zei hij: 'Deze komt bij mij op de schouw te staan, zodat ik tegen mijn kleinzoon kan zeggen dat ik er hoogstpersoonlijk voor gezorgd heb dat dit megalomane, veel te dure ding er niet is gekomen.' Bron: 'Gezocht: masterplan voor de Maasstad', NRC Handelsblad, R4, 9-6-2018.

Afb. rechtsboven

De linkervleugel toont de knoopwaarde: hoe scoort het knooppunt in de mobiliteitsnetwerken voor langzaam verkeer, ov en auto? Hoe beter verbonden, des te hoger de waarde. De rechtervleugel weerspiegelt de plaatswaarde aan de hand van de nabijheid, intensiteit en menging van activiteiten. Hoe meer er rondom het knooppunt te doen is, des te hoger de plaatswaarde. Een knooppunt wordt goed benut als beide vleugels in balans zijn.

Afb. rechtsmidden

Het diagram rechtsboven geeft de maximale score weer, in de praktijk haalt natuurlijk geen enkel knooppunt die. Bij de vlinderdiagrammen in deze publicatie geven de volgekleurde vlakken de behaalde scores, de grijze vlakken geven de potentie van de betreffende knoop aan. Van links naar rechts de scores van Almere, Beverwijk en Den Haag Laan van NOI.

Vlindermodel

Het advies van Venhoeven was zeer globaal: er zouden drie schaalniveaus komen – netwerk, corridor en knoop – en regio’s zouden worden uitgenodigd om voor elk niveau locaties voor te dragen. ‘Deze driedeling bleek te abstract,’ vertelt Rick ten Doeschate, de toenmalige rechterhand van Rients Dijkstra. ‘Toen het feestgedruis was verstomd, moest er een praktisch plan komen.’

Over de selectie van de knooppunten worden gesprekken gevoerd met onder andere de Spoorbouwmeester, maar het wordt pas concreet als de Vereniging Deltametropool aan boord komt, een kennisplatform dat een model voor de analyse van knooppunten ontwikkelde.³ Dit zogenoemde vlindermodel kijkt zowel naar de positie van het knooppunt in het netwerk (de knoopwaarde) als naar de functies in de directe omgeving van het knooppunt (de plaatswaarde).

Het model is een concrete uitwerking van het gedachtegoed van *transit oriented development*, oftewel de versmelting van stad en infrastructuur. Veel elementen van de vlinder behoren tot de canon van deze benadering (knoop, plaats, cirkels van 300, 600 en 1.200 meter), nieuw is de grote nadruk op het langzaam verkeer – mede door telling van het aantal lokale wegen en spooronderdoorgangen voor voetgangers en fietsers in een straal van 300 meter – en op de stedelijke mix – menging van functies, ook weer in een straal van 300 meter.

Financiering en fasering

Het blijkt relatief eenvoudig om extra geld te vinden voor het Loket. Ten Doeschate: ‘Er heerste op het ministerie een breed gedeeld gevoel dat we een superieur Rijksnetwerk, hadden, maar dat de toegangspoorten haveloos waren en dat je daar met relatief kleine ingrepen wat aan kon doen.’ Drie directoraten van het ministerie dragen uiteindelijk financieel bij aan het Loket.

Mike Emmerik wordt aangetrokken als projectleider. Hij maakt een plan van aanpak voor de selectie van de in te schakelen ontwerp bureaus, voor de afbakening van de verantwoordelijkheden tussen CRA en de lokale partijen en voor de fasering van de projecten (zie werkwijze op p. 114). Zomer 2013 is het zover: de selectie van de knooppunten kan beginnen.

Criteria

In samenspraak met Vereniging Deltametropool vertaalt het Loket het vlindermodel in drie criteria voor de selectie van knooppunten:

1

Is er voldoende **lokaal draagvlak**? Daarbij wordt gekeken naar twee deelcriteria, waarvan het eerste als harde eis geldt en het tweede tot aanbeveling strekt.

- o voldoende gemeentelijk energie en ambitie om het knooppunt aan te pakken
- o een gemeentelijke visie op het knooppunt

2

Ligt er een **kwalitatieve opgave**, oftewel: kan een relatief kleine ingreep een flinke verbetering tot gevolg hebben? Hiervoor is een bestaande studie uit 2012 gebruikt, die het stationsplein beoordeelde op dertien aspecten en een maximale score van 130 punten toekende.⁴ Van een kwalitatieve opgave is sprake bij een score lager dan 65 punten.

- o allure stationsplein
- o herkenbaarheid
- o uitstraling
- o overzichtelijkheid

3

Is het knooppunt van **strategische betekenis** voor het mobiliteitsnetwerk? Dit criterium wordt geoperationaliseerd in twaalf deelcriteria, die elk één punt opleveren. Alleen knooppunten met een score van minimaal vijf mogen meedingen.

- o direct ontsluiten van gebieden met concentratie van topsectoren
- o direct ontsluiten van stedelijke regio’s
- o multimodaal bereikbaar

Langzaam verkeer

Aanwezigheid ov-fiets, spoorwegovergangen en fietsparkeervoorzieningen, fijnmazigheid netwerk binnen 300 meter

Nabijheid

Intensiteit van gebruik in de eerste 300 meter ten opzichte van het totaal

Openbaar vervoer

Aanwezigheid, frequentie en richtingen van ov-modaliteiten

KNOOP

PLAATS

Intensiteit

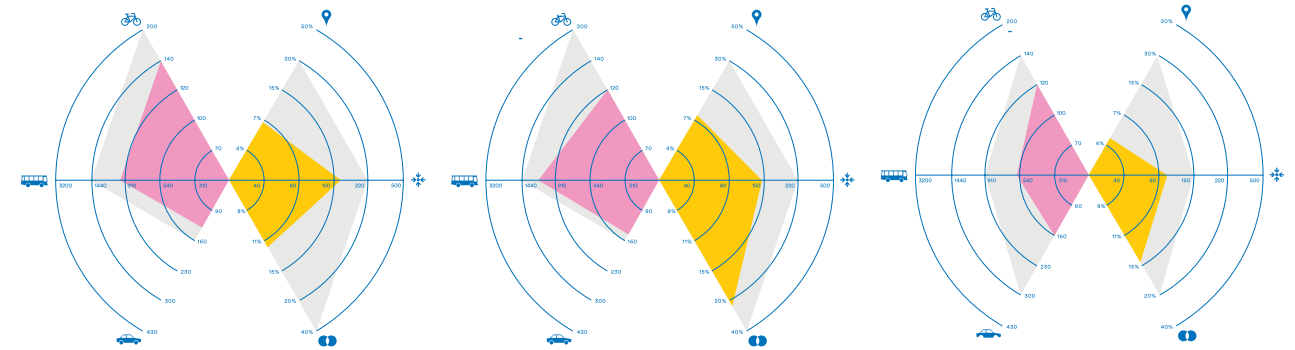
Dichtheid inwoners, werknemers, bezoekers

Auto

Aanwezigheid van snelwegen, snelwegafslagen, regionale wegen en parkeervoorzieningen

Menging

Verhouding inwoners en werknemers per ha.



Almere

Beverwijk

Den Haag Laan van NOI

- o Knoopwaarde
- o Plaatswaarde
- o Ontwikkelpotentie

³ Op basis van het knoop-plaatswaardemodel van Luca Bertolini bouwde de Vereniging Deltametropool voor de Zuidvleugel en Stedenbaan een vlindermodel, dat in de publicatie 'Maak Plaats! Werken aan knooppuntontwikkeling in Noord-Holland' verder is uitgewerkt.

⁴ 'Quick Scan OV-knooppunten Noord-Holland', Grontmij en inno-V in opdracht van de provincie Noord-Holland, oktober 2011 tot januari 2012.

⁵ Het Programma Hoogfrequent Spoor (PHS) is gericht op de lijnen Alkmaar-Eindhoven, Schiphol-Nijmegen en Den Haag-Rotterdam-Breda-Eindhoven. Op het traject Amsterdam-Eindhoven is de frequentie nu al hoog.

Het Loket was zo goed als afgerond, toen Tijs van den Boomen eind 2017 een reis maakte langs de negen stations om te kijken wat de nieuwe aanpak bewerkstelligt. De eerste resultaten zijn dan al zichtbaar en de lokale energie, die ontwerpers met hun visie hebben losgemaakt, belooft nog veel meer voor de nabije toekomst.

Het cliché dat elke reis begint met een eerste stap, geldt bij uitstek voor treinreizen, want ‘het station is de plek waar iedereen voetganger wordt’, zoals voormalig Spoorbouwmeester Koen van Velsen treffend zei. Braaf begin ik mijn reis langs de negen stations van het Loket Knooppunten van het College van Rijksadviseurs dan ook te voet en loop de anderhalve kilometer van mijn huis naar Amsterdam-Sloterdijk. Het afgelopen decennium heb ik dat station zien transformeren van een locatie voor een film over het voormalige Oostblok tot een levendige verblijfsplek met hotels, een supermarkt, restaurants, een park met rollende keukens, een hip café en een wijngaard. Het is dus echt mogelijk om van een knooppunt van infrastructuur een stedelijke plek te maken.



“Kaal, grijs, kantoor te huur, bus, saai, nog meer kantoor te huur”

Het voetpad van Hoofddorp

Zestien spoorminuten verder stap ik uit op een station dat nog het meest doet denken aan het vroegere Sloterdijk: kaal, grijs, kantoor te huur, bus, saai, nog meer kantoor te huur. Een plek waar een voetganger niets te zoeken heeft: de brede verkeersweg met stoplichten laat er geen misverstanden over bestaan voor wie deze plek bedoeld is, de omheinde parkeerplaatsen rond de kantoorgebouwen evenmin. Welkom in autoland.

Een broodje dan maar, want de kwaliteit van de culinaire voorzieningen zegt onmiskenbaar iets over een plek. Reden om op deze rondreis bij elk station in een straal van driehonderd meter twee steekproeven te doen, de eerste op een koopje, de andere in het luxe segment.

De Kiosk verkoopt broodjes Beemsterkaas. Ha, denk ik, lokaal eten, maar het blijkt een vettig, vegetarisch saucijzenbroodje dat niets met Noord-Holland te maken heeft. Het wordt door 74 stations in heel Nederland verkocht. Enigszins ontmoedigd steek ik de brede verkeersweg over, de Van Heuven Goedhartlaan, en stuit op een geel voetpad in aanleg. Aandacht voor voetgangers, dus toch.

Succes heeft vele vaders, zo ook het voetpad dat het station moet gaan verbinden met het bijna anderhalve kilometer verderop gelegen, nu nog volledig onzichtbare, centrum van Hoofddorp. Maar het Loket Knooppunten, of beter gezegd de ingeschakelde ontwerper Emile Revier van Posad, speelde wel een cruciale rol in de situering. Over een goede verbinding tussen het centrum en het bedrijventerrein aan de zuidzijde

Station Hoofddorp
> p29 en 38

“Toevallig was de eerste stop van mijn reis misschien wel het zuiverste voorbeeld van de werkwijze van het Loket”

Station Weesp
> p28 en 44

van het station dachten bewoners, bedrijven en gemeente al langer na, maar ze bleven aanhikken tegen de barrière van infrastructuur en leegstaande kantoorpanden. Het was Revier die met het passtuk kwam: gebruik de noordelijke uitgang van het station en je hoeft minder dan honderd meter te overbruggen.

Voor Emile Revier is het voetpad slechts het eerste onderdeel van een alzijdige benadering van het station. Hij kijkt nadrukkelijk niet alleen naar de centrumzijde, maar ook richting Beukenhorst-Zuid en -Oost: ‘Hoofddorp heeft geen stationsplein, maar als je door je oogbaren kijkt, zie je wel een ring die de noordelijke en zuidelijke ingang verbindt. Die nemen we als raamwerk voor een verdere stapsgewijze ontwikkeling.’ Op de terugweg naar het station besluit ik Posads ring te nemen, loop onder het spoor door, langs het glimmend gebogen hoofdkantoor van L’Oréal en de nieuw P+R en stuit op het Novotel, dat hier sinds twee jaar zit. De perfecte plek voor het tweede broodje van de stationsomgevingtest.

De nabijheid van Schiphol is overduidelijk: binnen ben je ineens niet meer in Hoofddorp, maar in wat vroeger ‘de wereld van Peter Stuyvesant’ heette: het zit vol *bright and young people* die hier zijn voor een fotoshoot. Ik bestel een croque-monsieur, die bestaat uit laagjes heel dun witbrood met veel koude bechamelsaus en bovenop een lauw laagje gegratineerde kaas. Hip is het zeker, lekker niet.

Station Hoofddorp was toevallig de eerste stop van mijn reis, maar tegelijk misschien ook wel het zuiverste voorbeeld van de werkwijze van het Loket. De knoopwaarde – oftewel de waarde van het station in het vervoersnetwerk – is hoog; de plaatswaarde – wat is er aan de hand in de directe omgeving van het station – en de ruimtelijk kwaliteit van de plek staan daarmee in schril contrast.

In Hoofddorp lag er bovendien geen ‘champagneplan’, zoals het Loket megalomane vergezichten à la het plan van William Alsop voor Rotterdam Centraal aanduidt. Gelukkig, want zo’n groots en moeilijk uitvoerbaar visioen blokkeert verbeteringen op de korte termijn vaak. De gemeente was zelf dan ook al druk doende met de verbinding tussen station en centrum. Vlak voor de start van het Loket waren de tegels recht gelegd en de lampen ingedraaid, dus de boel was al aan kant toen het Loket zijn entree maakte.

Het balkon van Weesp

In Weesp hadden ze wél last van een champagnekater. Het begon met het project Openbaar Vervoer Schiphol-Amsterdam-Almere-Lelystad (OV-SAAL), dat een spoorverbreding bij Weesp nodig maakte. De gemeente gaf ruimtelijk bureau Rijnboutt al in een vroeg stadium opdracht om te verkennen hoe ze daarop het beste kon reageren. Het spoor, net als de A1, in een tunnel en een nieuw station direct aan de oever van de Vecht, luidde het advies dat in 2012 met graagte werd omarmd door de gemeenteraad. Het vergezicht sneuvelde in schoonheid: niemand wenste het te betalen. In 2014 trad een nieuw college van B en W aan dat het tunnelplan op de lange baan schoof om de weg vrij te maken voor de vraag: wat nu? De hulp van het Loket kwam als geroepen voor de kleine gemeente, die zich ondanks de steun van de provincie en de metropoolregio in een hoek gedrukt voelde, want het station dreigde door ProRail om technische redenen verplaatst te moeten worden, waardoor het nog verder van de Vecht, en daarmee van het stadscentrum, zou komen liggen.

Op de voorgestelde plek ligt nu een rotonde met een tankstation van Total. Uit het koelvak pak ik een broodje ei, de zakjes peper en zout zijn vochtig en het broodje plakt aan het servetje. Het is slechts een steenworp naar het station en dan nog eens een steenworp naar het zeventiende-eeuwse stadje, maar het voelt als lichtjaren. Als ik wethouder Astrid Heijstee-Bolt later spreek, moet ze zichzelf meer dan eens verbeteren als ze het over ‘de achterkant van het station’ heeft, want ‘dat mag je van stedenbouwkundigen niet meer zeggen’, alleen voelt het hier toch heel erg als juist dat: de achterkant.

Maar ook het stationsplein aan de ‘voorkant’ heeft de uitstraling van een verkeerstuin



op maandagochtend. De looplijnen zijn onlogisch, het busstation is een obstakel, er staan maar liefst drie borden met een stadsplattegrond, maar geen daarvan is actueel. Midden op het plein staat een witte container met een schotelantenne, hier pauzeren de buschauffeurs. Maar er is hoop: een groot bord kondigt de start aan van de herinrichting van het plein.

Het gaat om een bescheiden opknappbeurt, waarvoor landschapsarchitect Bart Brands van bureau karres+brands het basisontwerp maakte. ‘Het is ontzettend belangrijk om “de rommel op te ruimen”, dan doe je meteen iets. De volgende stap wordt de verplaatsing van het busstation naar de andere kant van het spoor.’ Brands toonde aan dat het nieuwe treinstation redelijkerwijs alleen op de huidige plek kan komen te liggen en daarmee bepaalde hij tevens de toekomstige plek voor het nieuwe busstation. Brands stelde ook voor om het station een balkon aan de Vecht te geven, een steiger met terras waar je, naar analogie van de ov-fiets, een ov-bootje kunt huren. De gemeente was enthousiast, maar wilde daarvoor niet het potje van 20 miljoen euro aanspreken dat het ministerie ter beschikking had gesteld voor de inpassing van het nieuwe station. Reden: het balkon is 250 meter verwijderd van het station en daardoor zou er ‘onvoldoende relatie’ zijn om van inpassing te kunnen spreken. De gemeente onderzoekt nu of er op die plek een boardwalk kan worden aangelegd, die doorloopt naar het waterterras dat café ‘t Helletje onlangs aanlegde. Een blik op de kaart leert dat dit terras op driehonderd meter van het station ligt en dus nog net binnen de cirkel die ik mezelf oplegde. Ik eet er een huisgemaakt broodje bal. De zon schijnt, Nederlandstalige muziek komt uit de luidsprekers, ja, dit is Weesp zoals ik me dat had voorgesteld.

Het restaurant van Beverwijk

Na Haarlem doet de Kennemerlijn kleine stationnetjes aan als Bloemendaal, Santpoort-Noord en Driehuis. Beverwijk past wel en niet in die reeks: het is een historische buitenplaats met prachtige landgoederen in de luwte van de duinen – Joost van den Vondel logeerde er al graag –, maar het is ook een echte werkstad. Ruwweg de helft van de gemeente wordt ingenomen door bedrijventerreinen, die door een bundel infrastructuur van het centrum en de woonwijken worden gescheiden: spoor, snelweg A22 en provinciale weg N197. Die laatste groeide eind jaren zeventig uit tot de eerste meubelboulevard van Nederland, iets later streek hier ook De Zwarte Markt neer, die inmiddels is omgedoopt tot De Bazaar. Hoewel beide attracties vlak bij het station liggen – op respectievelijk 600 meter en 1.000 meter – zijn ze geheel op de automobilist gericht, in treinreizigers zijn ze niet

“Het is ontzettend belangrijk om ‘de rommel op te ruimen’, dan doe je meteen iets”

Station Beverwijk
> p30 en 32

“Mensen willen een open ruimte met uitzicht: uitnodigend en laagdrempelig”



geïnteresseerd. En dat is wederzijds: ook de NS vindt het niet de moeite waard om op haar informatiebord de weg te wijzen naar De Bazaar en de meubelboulevard. Langs een grote, lege P+R loop ik naar de spooronderdoorgang, de wanden van het viaduct zijn onlangs fris geschilderd en van vrolijke stripfiguren voorzien. Ook de kop van de haven, aan de overzijde, is door de gemeente keurig opgeknapt. Sinds een jaar staat hier de kraam van Dirk's Vis & Meer, ik bestel een broodje leverworst – net als Beverwijk is Dirk niet kieskeurig in zijn aanbod – en krijg er een gratis kibbeling bij. Ondanks de investeringen in de openbare ruimte en het gemeentelijke actieplan *Mix & Match*, loopt de meubelboulevard nog steeds slecht: veel winkels staan te huur, alleen de kringloop doet goede zaken.

Ook aan de centrumkant heeft de gemeente haar openbare ruimte goed op orde, gelukkig is hier wel economische activiteit te ontdekken. Het stationsplein is onlangs opnieuw ingericht, de donkerrode klinkervloer loopt naadloos door in de hoofwinkelstraat van Beverwijk, de Breestraat. Er staat nog een enkele winkelruimte leeg, maar de actie *Pand zoekt huurder* van de vereniging van 120 eigenaren en drie institutionele partners heeft vruchten afgeworpen.

Midden op het plein, naast een grote vijver, lokt een langgerekt, horizontaal restaurant, ik eet er een broodje caprese. Restaurant Brafoer blijkt net een paar weken open te zijn, vertelt eigenaar Cees Poncin, en het liep meteen storm. 'Vroeger had ik een chic restaurant in het hart van de stad, maar daar zat de sleet op. Mensen willen een open ruimte met uitzicht: uitnodigend en laagdrempelig.' Hij trekt, tot zijn verbazing, ook heel nieuwe groepen mensen: 'Zo eten veel mensen hier bijvoorbeeld een broodje, gaan daarna winkelen in Amsterdam en drinken na afloop een wijntje om hun dagje uit te luiden.' Het restaurant en de Breestraat passen naadloos in de visie die Matthijs Bouw van One Architecture ontwikkelde: het zwaartepunt van Beverwijk stap voor stap verplaatsen naar het station. Niet alles in een keer aanpakken, maar van binnen naar buiten ontwikkelen, van klein naar groot: 'Zorg eerst dat je de directe omgeving op orde hebt, als daar een goede plek ontstaat, ben je al dicht bij de meubelboulevard. Hetzelfde geldt voor de kop van de haven: breng die tot leven. Als je twee plekken hebt, dan komt de verbinding vanzelf.'

De passerelle van Zwolle

De eerste drie stations die het Loket aanpakte lagen alle drie in een straal van twintig kilometer van Amsterdam en horen met 5 tot 15 duizend in- en uitstappers tot de middenmotors. In de tweede tranche, van opnieuw drie stations, boog het Loket zich over de categorie die qua grootte net onder de top zit: Almere, Eindhoven en Zwolle. Hier stappen dagelijks 20 tot 60 duizend reizigers in en uit, daarmee zitten ze in dezelfde categorie als mijn vertrekstation, Amsterdam-Sloterdijk. Er is echter een fundamenteel verschil: deze stations zijn de centrale stations van hun stad en dat geeft ze een heel ander karakter. Hier geen perifeer bedrijventerrein dat ontsloten wordt, maar het economische en culturele hart van de stad.

Zwolle is de meeste klassieke van de drie: een historische stad, die in de tweede helft van de negentiende eeuw net buiten de singelgracht een 'standaardstation eerste klasse van de Staatsspoorwegen' kreeg. Een monumentaal gebouw met dertig dubbele deuren en een kaarsrechte weg naar het centrum, zo lees ik in *De Collectie van Bureau Spoorbouwmeester*. Verheugd reis ik af.

De aankomst op station Zwolle is imponerend: vanaf het perron daal je af naar een helderwitte tunnel die op een luchthaven niet zou misstaan. De grote vrije hoogte, de subtiel gestreepte wanden met afgeronde hoeken en het overvloedige licht verdrijven alle claustrofobische gevoelens. Maar als je naar buiten loopt is het gedaan met de grandeur: eerst de twijfel bij welk poortje je moet uitchecken – de logo's van Arriva en NS lijken wel van dezelfde ontwerper –, vervolgens stuit je in de buitenlucht op een rijtje fastfoodfilialen. Je blijkt langs het oude stationsgebouw te worden geleid, dat zijn functie goeddeels heeft verloren. Er zitten nog wat winkeltjes in, alsmede de kantine van het spoorwegpersoneel en het noordelijke verzamelpunt van de railtenders, de jongens en meisjes die in de trein langskomen met oploskoffie.

Buiten het stationsdomein is het al niet veel beter gesteld: de kaarsrechte weg is verlegd en van een rotonde voorzien, tegenover het station liggen een busstation en een congrescentrum met spiegelglazen gevels. Maar als je de moeite doet even door

Station Zwolle
> p55 en 70

“Maar als je naar buiten loopt is het gedaan met de grandeur”



te lopen, dan ontvouwt zich de grandeur van de negentiende-eeuwse villawijk van Zwolle, met aan je rechterhand het chique Grand Hotel Wientjes, dat lokale producten serveert: het steenovenbrood is belegd met boerenkaas van De Huppe uit Zwolle-Zuid en wordt begeleid door mosterdcrème van de Wijndragers uit de Paxtonstraat. Er lag al een grote hoeveelheid plannen om de verbinding tussen station en centrum te herstellen: de bussen naar de andere kant van het station, de weg voorlangs downgraden en de rotonde vervangen door zebrapaden, de aanleg van een grote fietsparkeergarage onder het stationsplein en de transformatie van het stationsgebouw tot een landhuis van de stad. Ook voor de zuidzijde van het station, waar het nieuwe busstation moest komen, lagen er volop plannen, rijp en groen. Karres+brands, inderdaad hetzelfde ontwerp bureau dat ook Weesp aanpakte, bedacht een carré als ordenend principe door de tunnel onder het spoor en de passerelle over het spoor aan beide zijden van het spoor met elkaar te verbinden, zodat een circuit voor langzaam verkeer ontstond. Daarmee krijgt Zwolle het concrete raamwerk waarnaar de stad snakte sinds het grootschalige *Perspectief Spoorzone* was vastgelopen in de modder van de economische crisis en verzet uit de bevolking. Gemeentelijk projectmanager Wim Korf: 'Het carré is breed omarmd door zowel politiek als bevolking als stakeholders, en daarmee is de patstelling rond het station eindelijk doorbroken. Het is een goed plan, dat past bij Zwolle, niet heel vooruitstrevend, een beetje negentiende-eeuws.'

Ik loop door de tunnel naar Spoorzone Hanzeland aan de andere kant van het station, waar een bord de bouw van het nieuwe busstation al aankondigt. Het busplatform komt dicht tegen de perrons van de treinen te liggen, zodat bus- en treinstation straks één geheel vormen. De ruimte die overblijft wordt ingericht als tijdelijk park. Op termijn kan dit gedeeltelijk worden bebouwd zodat een intiem plein overblijft; ook het erachtergelegen Lübeckplein, een rode stenen pleinvlakte tussen ProRailkantoor, hogeschool en stadskantoor, kan dan worden verdicht.

Plaats is er in ieder geval genoeg op dit Lübeckplein. In de plint heeft zich een Turkse snackbar gevestigd, waar je ook pasfoto's kunt laten maken, handig als je je paspoort of rijbewijs wilt verlengen. Ik bestel een lahmacun, een opgerolde pizza, een blikje bier mag je zelf uit de koelkast pakken.

Het parkeerprobleem van Eindhoven

Ze hebben wel wat van elkaar weg, de stations van Zwolle en Eindhoven: ze hebben een vergelijkbare positie in het spoornetwerk als poort tot hun regio (respectievelijk Noord- en Zuid-Nederland) en ze hebben een soortgelijke nieuwe, glanzend witte spoortunnel die beide zijden verbindt. 'Maar Eindhoven legt meer ambitie aan de dag,' zei Wim Korf van Zwolle met lichte jaloezie.

De spoortunnel van Eindhoven blijkt minder imposant dan de Zwolse, maar dat maakt hij in de breedte meer dan goed. Parallel aan de nieuwe hoofdtunnel en in open verbinding daarmee, ligt namelijk de keurig gerenoveerde oude tunnel. Dit is een van de troeven van Jos Roijmans, programmamanager Spoorzone Eindhoven en daarmee de evenknie van Wim Korf.

Nóg staan de ov-poortjes in Eindhoven open, maar binnenkort gaan ze ook hier dicht. ProRail wil de tunnel dan helemaal afsluiten, maar Eindhoven, dat fors meebetaalde aan de tunnel, wil dat er een openbare doorgang overblijft: 'Het station is een belangrijke interwijkse verbinding.' Maar hoe dan? 'Je zou de oude tunnel bijvoorbeeld buiten de poortjes kunnen houden.'

Ik eet een croissant bij de Chocolate Company, die in de hal van het station zit en een terras heeft dat doorloopt in de nieuwe tunnel en dus tot achter de poortjes steekt. Een glazen borstwering om het terras verhindert dat je straks zonder in te checken de tunnel in kunt. Zo moeilijk is het dus niet om gescheiden regimes te creëren. Aan de voorkant ken ik het stationsplein uit mijn jeugd maar half terug: pal naast het station is een bijna tachtig meter hoge toren verzezen, de troosteloze grasperkjes met het standbeeld van Frits Philips, de hoed in de hand, liggen er nog wel. Over een paar



jaar zal ik hier niks meer herkennen: er komen nog veel meer torens aan het plein te staan, de hoogste wordt 158 meter. Dat Eindhoven zich losrukt van zijn provinciale ketens, merk ik ook in de Skybar op de veertiende verdieping van het hotel tegenover het station. Goedkoop is de clubsandwich met lendeham niet, maar dat kok Casimir Evens jarenlang de scepter van een Belgisch tweesterrenrestaurant zwaaide, proef je eraan af. En het uitzicht op het kleine stationsgebouw is aandoenlijk.

Het Loket hoeft van het plein overigens niets te vinden, want dit is het enige van de negen stations waar alleen de achterzijde onderwerp van studie is. 'We hebben twee voorzijdes, net zoals een rivier twee oevers heeft,' reageert Roijmans onmiddellijk – bij hem is het uitgangspunt over de alzijdigheid van stations duidelijk al dieper ingeslepen dan bij de wethouder van Weesp. Goed, de noordzijde dus, waar vierbaansweg Fellenoord een barrière vormt voor stadsdeel Woensel en de universiteitscampus. Hier is de auto oppermachtig: om aan de overkant te komen moeten voetgangers en fietsers óf een tunnel nemen, óf schuin de onoverzichtelijke asfaltvlakte van het busstation oversteken en vervolgens met behulp van verkeerslichten de vierbaansweg kruisen. Deze laatste optie is favoriet bij de drommen studenten die elke dag via het Limbopad naar de TU Eindhoven stromen.

Ontwerper Emile Revier, ook hij sleepte twee opdrachten van het Loket in de wacht, schetste twee royale oversteekplaatsen voor het langzaam verkeer, maar zijn voorstel struikelt uiteindelijk over een detail. Niet de rijdende auto blijkt het onoverkomelijke probleem, maar de stilstaande. Het blijkt ook na vele gesprekken niet mogelijk een alternatieve ontsluiting te vinden voor een oud NS-parkeerterreintje met 56 plekken, dat weggestopt ligt achter de moderne parkeergarage voor maar liefst 800 auto's. Een verleden als autostad wis je niet zomaar uit.

In Eindhoven heeft het Loket helaas niet voor een doorbraak kunnen zorgen. Roijmans toont zich niet in het minst uit het veld geslagen: 'Het heeft ons gesterkt in de noodzaak de barrière van de Fellenoord definitief te slechten. De studie daarvoor start in 2018.'

Het hotel van Almere

Naar aanleiding van *Spreeuw Centraal*, een fototentoonstelling over spreeuwen op Rotterdam Centraal, begon NRC-journalist Kester Freriks op stationsvogels te letten, en hij ontdekte dat elk station zijn eigen soort trekt: 'Zo heeft Amsterdam Centraal zijn duiven, Leiden Centraal biedt onderdak aan kauwen en op Station Almere leven

“Niet de rijdende auto blijkt het onoverkomelijke probleem, maar de stilstaande”

Station Eindhoven
> p54 en 64

“Nóg staan de ov-poortjes open, maar binnenkort gaan ze ook hier dicht”

Station Almere Centrum
> p53 en 58



huismussen.⁶ En verdomd als het niet waar is, als ik in Almere uitstap, zie ik op het perron twee mussen.

Duiven zijn er helaas ook, die hebben hun vaste stek in de immense rode ruimtevakwerkconstructie, die zowel het station, de sporen als een deel van de haaks erop staande winkelstraat overhuift. Om te voorkomen dat ze hem op zijn kop schijten, zet Peter Slot, als senior stedenbouwkundige onder andere verantwoordelijk voor het stationsgebied, altijd een pet op als hij hier komt. 'Dat dak is een ramp qua onderhoud, maar ja, het station is nog niet afgeschreven, dus ProRail gaat het niet vernieuwen. En dan staat het ook nog eens prominent in De Collectie van de Spoorbouwmeester.' Half grappend, half serieus: 'Waarom hebben ze Lelystad daar niet voor genomen?' Het stationsgebied heeft wat van een maquette om de ideeën van het modernisme te demonstreren. Er staat zelfs een bordje bij: 'Dit station heeft geen voor- en achterkant meer zoals vroeger gebruikelijk was. Vanuit de stationshal wandelt men zo via het stationsplein de winkelstraat in. Met de klok mee treft u verder rond de hal: het centrale busstation waar alle bussen stoppen, het nieuwe zaken centrum met een park op een grote parkeergarage (in aanbouw), en ten slotte onder het viaduct een voorrijplein voor taxi's en privé auto's.' Ik kijk om me heen: check, check, check, zelfs het park op de parkeergarage is inmiddels af, er staan mooie rietpluimen in betonnen bakken. Je ziet de jongeren met skateboards al voor je, die in geen moderne rendering mogen ontbreken.

Alles klopt, maar helaas, het werkt niet. In het zaken centrum is de ene kantoor-toren half gevuld, een tweede staat vanaf de oplevering leeg, een derde is letterlijk niet van de grond gekomen. Het plein onder het viaduct is donker en tochtig, half eronder verscholen liggen een snackbar en een halal supermarkt. Het is met name deze onderwereld, waarop ontwerper Marco Broekman zijn pijlen richt. Hij vult een gereedschapskist met varianten voor het busstation, de fietsenstalling, de overmaat aan stationsopgangen, de onduidelijke fiets- en looproutes en het stationsgebouw inclusief kap, alsmede voor het viaduct en het maaiveld.

In de winkelstraat rijgen de eetgelegenheden zich aaneen, veelal ketens als Subway en Backwerk (waar ik voor 79 cent het goedkoopste broodje van de reis vind), maar ik loop naar binnen bij 't Boemeltje, een authentiek Amsterdams café. 'Het is verschrikkelijk, het stikt onder het viaduct van de verslaafden en gekken en niemand die d'r wat aan doet,' schimpt de serveerster. De Italiaanse bol met carpaccio is een beetje aan de koude kant, maar verder helemaal niet slecht.

Ze klaagt dat het steeds verder bergaf gaat met het station – 'Sinterklaas kwam hier altijd aan, maar nu komt-ie in ene op De Esplanade, voor het nieuwe centrum halen ze alles uit de kast' –, maar toch zijn er, voor wie goed kijkt, ook hoopvolle tekens aan de wand. Keolis, de busmaatschappij die eind 2017 de nieuwe concessie won, heeft samen met de gemeente het busstation opgeknapt. Maar vooral: er zijn bouwvakkers gesignaleerd in de leegstaande toren aan de noordzijde.

Een Duitse keten verbouwt het kantoor tot een viersterrenhotel gericht op de zakelijke markt, met 158 kamers en een brasserie met terras in de plint. Peter Slot is opgetogen: 'Natuurlijk danken we dit aan de overspannen Amsterdamse hotelmarkt, maar even goed was een hotel hier twee jaar geleden nog ondenkbaar. Tijdens het Loket leken backoffices het maximaal haalbare.'

Het toerisme als positieve kracht, het is even wennen vanuit Amsterdams perspectief, waar drukte en overlast de boventoon voeren, maar ook bij station Sloterdijk was tien jaar geleden de komst van een hotel het startpunt voor de vitalisering van een desolate stationsomgeving.

6. 'De stationsspreuk die een vertrekkende trein nadoet', Kester Freriks, NRC Handelsblad, 16 november 2017

“Een maquette om de ideeën van het modernisme te demonstreren”

Station Tilburg Universiteit
> p81 en 96

Het bedrijventerrein van Tilburg Universiteit

De derde en laatste tranche is in zekere zin een mengvorm van de eerste twee. Met 5 tot 15 duizend in- en uitstappers hebben de stations de omvang van de eerste tranche, maar ze liggen in of vlak bij grote steden en daardoor hebben ze ook trekken van de tweede tranche. Het zijn namelijk voorstadstations, die hun belang ontleenen aan het deel van de stad dat ze ontsluiten, zoals een campus of zakencentrum, of aan de overstapfunctie van trein naar regionaal ov.

Bij het eerste station dat ik bezoek is het voorstadkarakter onmiskenbaar, zelfs een stationsgebouw kan er daar niet af. De Zeskant, een standaardgebouwtje van ingenieur C. Douma, staat er nog wel, maar huisvest nu de Kiosk, waar je frikadelbroodjes kunt kopen. Tot 2011 heette dit station Tilburg West en dat is een benaming die op het eerste oog beter past dan Tilburg Universiteit, want van een campus is in geen velden of wegen iets te zien. Dat moet anders, vinden zowel gemeente als universiteit.

Aan de zuidkant van het spoor zie ik sleetse flatjes van vier lagen op een plint van bergingen liggen en aan de noordkant, van oost naar west, een verlopen industrieterreintje, een parkeerterrein en, aan de overzijde van het viaduct dat onder het spoor



“Onder het viaduct door, vervolgens over een loopbrug en dan langs de flatjes over een olifantenpaadje”

door leidt, een tot partycentrum verbouwde boerderij, Boerke Mutsaers.

Een bord probeert studenten te lokken met een dagelijks wisselende *college dish* voor slechts €12,50 inclusief een *bfw*'tje, wat blijkt te staan voor bier, fris of wijn. Maar ook al is het lunchtijd, er is geen student te bekennen. Andere mensen trouwens ook niet. De bediening is allerliefst, maar de wafel met rauwe ham die ze aanprijst laat ik aan me voorbijgaan, de pistolet Boerke Milano blijkt al heftig genoeg. Vreemd om te bedenken dat hier meer mensen in- en uitstappen dan in Beverwijk.

Maar genoeg gegeten, ik ben gekomen voor de universiteit. Een langsdenderende goederentreinen herinnert eraan dat dit geen vergeten boemellijntje is, maar de spoorcorridor van Rotterdam naar Venlo. Borden aan de lantaarnpalen wijzen de weg naar de *university*, maar spreken elkaar tegen, dus volg ik een sliert studenten die onder het viaduct doorlopen, vervolgens over een loopbrug en dan langs de flatjes naar het westen over een olifantenpaadje dat door de gemeente in 2013 is betegeld – een

overwinning van de voetganger die nog niet tot de bordenmakers is doorgedrongen. En dan sta ik, toch nog onverwachts, op de groene, ruime campus.

Hier zie ik dat de treinen vanuit Dordrecht veel dichterbij de campus stoppen dan die uit Den Bosch. Niet dat je dan bij het uitstappen iets anders ziet dan de lage flatjes, maar het is maar 150 meter lopen, in plaats van ruim 500 meter. Tilburg Universiteit is namelijk een zeer asymmetrisch station, de perrons aan weerszijden liggen sterk verschoven ten opzichte van elkaar.

Om een koppeling tussen station en campus te leggen, wil ontwerper Olv Klijn die rare ligging uitbuiten. Een passerelle over het spoor ligt voor de hand, maar ook een route onderlangs biedt kansen om beide perrons aaneen te smeden tot een reusachtige looper. Dit is slechts een van de verbindingen uit het groene langzaamverkeernetwerk dat hij voorstelt als drager van een *learning ecology* waarin maakindustrie, ROC, hogeschool Avans en universiteit elkaar wederzijds versterken.

Aan de westkant wil hij de universiteit dichterbij het spoor brengen, zodat ze de treinreiziger haar gezicht kan laten zien, aan de oostkant beschouwt hij het industrieterreintje als een belangrijke troef: ‘Rondom het station wordt overal al gewoond, op zo'n industrieterreintje mag tenminste nog wat meer.’

De binnenhoven van Den Haag Laan van NOI

Ook het volgende voorstadstation blijkt over een rommelige zone te beschikken, al springt die wat minder in het oog. De spoordijk en het station Laan van NOI liggen weliswaar geheel op Haags grondgebied, maar de Van Alphenstraat, die aan de zuidzijde parallel aan het spoor loopt, behoort toch echt tot het grondgebied van de gemeente Leidschendam-Voorburg. Hier is het wat ongeregelder dan aan de Haagse zijde: de gesloten bouwblokken dateren uit de jaren twintig van de vorige eeuw en op de binnenterreinen vind je nog een garage en een plaatwerkerij. Zowel aan het begin als aan het einde van de straat ligt een tankstation, op het pleintje erachter zit een ouderwetse snackbar, gedreven door een Aziatisch echtpaar op leeftijd. Een broodje gekookt ei kost hier, heel bescheiden, €1,60.

Aan de noordzijde heerst de grote maat, vanaf de jaren zeventig verrezen hier kantoorkolossen, met Herman Hertzbergers ministerie van Sociale Zaken als summum.

Station Den Haag
Laan van NOI
> p78 en 84

“Aan de noordzijde heerst de grote maat, vanaf de jaren zeventig verrezen hier kantoorkolossen”



In 1990 werden de 69 duizend vierkante meter opgeleverd, precies 25 jaar later was het alweer voorbij: het ministerie vertrok, het gebouw werd verkocht aan investeringsmaatschappij Litoro met de verplichting er vijf jaar statushouders te huisvesten. Inmiddels is het pand eigendom van MRP SoZa BV en zorgt leerwerkrestaurant PeP tijdelijk voor wat reuring in de plint van de kolos. De menukaart belooft mooie gerechten van lokale producten, maar ik ben helaas te laat: de deur gaat om drie uur 's middags onherroepelijk op slot.

De langgerekte kantorenstrook ligt als een muur voor Bezuidenhout, de gebouwen keren de wijk hun rug toe en de brede Schenkkade vergroot de afstand nog eens. Precies deze groene kade is de drager van het voorstel dat Civic samen met de lokale partners ontwikkelde voor het stationsgebied: geef de kantoren ook aan deze zijde voordeuren en zorg dat je via collectieve binnenhoven direct kunt doorsteken naar de Wilhemina van Pruisenweg aan de spoorzijde.

Ook op de plek van het huidige station zou Civic liefst een doorbraak maken, dwars door de kolos van Hertzberger, want dat levert de mooiste langzaamverkeerverbinding op tussen Voorburg en Bezuidenhout. Een andere mogelijkheid is een nieuwe, iets westelijker gelegen doorgang. Dat laatste heeft de voorkeur van de gemeente Den Haag, omdat de tunnel dan centraal ten opzichte van de perrons komt te liggen en zo de groeiende passagiersstromen beter kan faciliteren.

Ook voor de inpassing van het snelfietspad tussen Leiden en Delft, dat langs het spoor komt te lopen, ontwikkelde Civic meerdere varianten, met als voorkeur de inrichting van de Van Alphenstraat als fietsstraat. Welke variant het ook wordt, de verbinding met de Binckhorst en station Hollands Spoor zal enorm aan kwaliteit winnen, want nu moet je nog kruipdoor-sluipdoor onder het Schenkviaduct door, trap af, trap op, terwijl je je voorwiel in de fietsgoot probeert te houden.

Het dubbelstation van Rijswijk

Ver is het niet meer naar de laatste stop van mijn reis, slechts vijf spoorkilometers en drie stations, maar als ik uitstap is het contrast groot. In Rijswijk geen spoordijk met twee heel verschillende zijden, maar een tunnel met twee heel verschillende stations. Al ontdek je dat pas als je wat langer rondkijkt, want de treinen stoppen bij de zuidelijk uitgang, dus daar word je automatisch naartoe geleid. De eindeloos ogende tunnel naar de noordzijde inlopen, dat doe je niet voor je lol, dus daarheen richten zich mijn voetstappen.

Daar blijkt het hoofdstation te liggen, een grote glazen piramide die je op het Piramideplein brengt – een officieel stationsplein blijkt Rijswijk niet te hebben, ook niet aan de zuidkant. Het is een wat desolate vlakte met daarop een beeld van drie mannen die, op elkaars schouders staand, op een bal balanceren, en een friettent met de naam Nonstop Lunchroom Hongkong, die over een verrassend grote rookruimte met terrasstoelen beschikt. Net als in Voorburg staat ook hier een Aziatische eigenaar achter de frituur, voor de symmetrie eet ik ook hier een broodje ei, ditmaal een gebakken.

Het tunneldak blijkt op maaiveldniveau bedekt met een grasveld, met daarop acht kleine broertjes van de piramide, die licht in de onderwereld werpen. Ik loop naar het zuidelijke station, dat aan een drukke weg met tram- en bushaltes ligt. Van hier blijf je onder andere met bus 23 naar station Laan van NOI te kunnen – dat is zelfs iets goedkoper dan met de trein – en met tram 17 naar Den Haag Centraal.

Bijzonder aan het zuidelijke station is niet de architectuur, het is een ondergronds station met een tamelijk nietszeggend kantoorgebouw erop, maar de eigenaar. Dit is het enige station van Nederland dat niet van de NS is, maar van de gemeente. Want het was Rijswijk dat zich in de jaren negentig, toen de tunnel werd gegraven en er dus ook een nieuw station moest komen, scherp bewust was van de verwevenheid met het grotere geheel. Terecht, want het verloop van de gemeentegrenzen is nergens zo willekeurig als in de MRDH, de Metropoolregio Rotterdam Den Haag.

In de tijd van de tunnelbouw werd tramlijn 17 over Rijswijks grondgebied doorgetrok-



ken naar vinexwijk Wateringse Veld, waarvoor Den Haag de benodigde grond had geannexeerd. Zo ontstond tevens een directe connectie tussen winkelcentrum In de Bogaard en het zich indertijd snel ontwikkelende bedrijventerrein Plaspoelpolder. Toen NS niet bereid bleek het station te bouwen op de plek waar spoor en tram elkaar kruisten, bouwde Rijswijk er gewoon zelf een. Pal ernaast zit Sir Winston Leisure Center, dat niet alleen een casino, een club en een fitnessstudio herbergt, maar ook een restaurant met 'bruine-café-sfeer'. Ik eet er een zalsandwich, klassiek Engels opgebouwd uit drie sneetjes witbrood en twee lagen zalm, diagonaal gesneden en van houten prikkers voorzien.

Hoe vooruitziend de blik van de gemeente ook was, inmiddels is de loop eruit en kampen zowel bedrijventerrein als winkelcentrum met leegstand. Vooral dat laatste doet pijn: In de Bogaard was lang het symbool van moderniteit, het bewijs dat Rijswijk meetelde. Er heerst onzekerheid hoe het nu verder moet. Ontwerper Pieter Jannink van MUST: 'Rijswijk worstelt met haar identiteit, ze weet niet of ze stad of dorp wil zijn.' Volgens Jannink kan Rijswijk de ogen niet sluiten voor de enorme regionale verstedelijkingsopgave, die ook bij Laan van NOI zo'n grote rol speelt. 'Wij laten de gemeente zien dat je tegelijk kunt verdichten en een relatie kunt leggen met de oude landgoederen in en om Rijswijk. Van de stationspiramide kun je een prachtige kas maken.'

Lokhipsters

Met een hoofd vol beelden kom ik terug op Sloterdijk. Bij Bret, het café in felrode zeecontainers dat in 2015 naast de stationshal verrees, eet ik blauwaderkaas-spinazie-bitterballen en neem er een biertje bij van Brouwerij de Eeuwige Jeugd. Eigen wijn schenken ze nog niet, want de druivenstokken van de aanpalende stadswijngaard zijn pas in de zomer van 2017 de grond in gegaan.

'Lokhipsters' noemt architect Winy Maas van MVRDV de mensen van Bret en de aanpalende Tuin van Bret, en hij bedoelt dat in het geheel niet cynisch.⁷ In ruil voor een lage pacht krijgen ze tien jaar de tijd om te pionieren, in de hoop dat een onherbergzame plek daarmee een menselijke schaal krijgt en nieuwe investeerders aantrekt.

“Van de stationspiramide kun je een prachtige kas maken”

7. Architect Winy Maas in 'City for sale?', de uitzending van Tegenlicht van 17 november 2017.

Station Rijswijk
> p80 en 90

“Acht kleine broertjes van de piramide werpen licht in de onderwereld”

“Lokhipsters kunnen hun werk alleen doen als de druk hoog genoeg is”

Ook op andere stations zag ik deze gebiedsontwikkeling-nieuwe-stijl: Zwolle krijgt een tijdelijk park aan de zuidzijde, bij Den Haag Laan van NOI zit voorlopig een leerwerkrestaurant in het leegstaande ministerie en Hoofddorp is zelfs letterlijk bezig met een van de ‘jongens van Bret’.

Activiteiten en programmering kunnen belangrijke katalysatoren zijn voor een plek, maar lokhipsters kunnen hun werk alleen doen als de omstandigheden kloppen en de druk hoog genoeg is. Op Sloterdijk gingen aan de komst van Bret bijvoorbeeld de verplaatsing van het busstation en de herinrichting van het vrijkomende plein als park vooraf. Ook de transformatie, jaren eerder, van een leegstaand kantoor tot hostel, gaf het gebied een belangrijke impuls.

Wezenlijk is dat het station letterlijk het vertrekpunt is voor het denken over de ontwikkeling van een stad of dorp en dat daaraan een samenhangende visie op het stationsgebied wordt gekoppeld. Alleen dan komt een vruchtbare kruisbestuiving tot stand tussen korte en lange termijn, tussen privaat en publiek, tussen stedenbouw en infra, en tussen bottom-up en top-down.

Stationen

De Noord- Hollandse stations

Beverwijk

Weesp

Hoofddorp



Bij de selectie van de stations voor de eerste tranche (2014-2015) maakt het Loket dankbaar gebruik van het voorwerk dat de Vereniging Deltametropool verrichtte voor de provincie Noord-Holland. Het leidt tot een welhaast perfecte match, want de gemeentes snakken naar inhoudelijke expertise om een goed gesprek te kunnen voeren met de spoorse partijen.

8. 'MaakPlaats! Werken aan knooppuntontwikkeling in Noord-Holland' verscheen oktober 2013 als gemeenschappelijke uitgave van de provincie Noord-Holland en de Vereniging Deltametropool.

9. De groslijst bestond uit: Amsterdam-Holendrecht, Beverwijk, Diemen-Zuid, Duivendrecht, Haarlem-Spaarnwoude, Hoofddorp, Hoorn, Uitgeest en Weesp. 'Werkboek Loket Knooppunten #1', Vereniging Deltametropool, november 2013.

10. 'Werkboek Loket Knooppunten #2', Vereniging Deltametropool, januari 2014.

Selectie

De economische crisis speelt nog in volle hevigheid als de eerste drie stations moeten worden geselecteerd. Het Loket had daartoe drie criteria geformuleerd – lokaal draagvlak, kwalitatieve opgave en strategische betekenis – en Rients Dijkstra wil deze loslaten op alle Nederlandse stations. Maar dat blijkt een te kostbare en tijdrovende operatie, daarom kiest hij voor een pragmatische aanpak.

Er ligt al een uitgebreid onderzoek van Vereniging Deltametropool naar alle 64 treinstations en hoofdbusstations in Noord-Holland: het vuistdikke boek *MaakPlaats!* biedt de data, de vlinders en de potentie van die knooppunten op een presenteerblaadje.⁸ Het is voor Deltametropool een fluitje van een cent om de criteria van het Loket hierop toe te passen. Zo blijven er negen locaties op de zeef liggen, uiteraard allemaal in Noord-Holland.⁹

Voor deze negen knooppunten maakt Deltametropool vervolgens in opdracht van het Loket een quickscan: hoe groot is de plancapaciteit; wie zijn de belangrijkste stakeholders; wat zijn globaal de gewenste acties; welke kansen en bedreigingen liggen er, alsmede wat zijn de sterke en zwakke kanten (SWOT-analyse); waar liggen er routes voor zowel langzaam verkeer, ov als auto's; en tot slot, welke functies vind je in een straal van 1.200 meter.¹⁰ Op basis hiervan maakt Dijkstra de definitieve selectie voor de eerste tranche: Beverwijk, Hoofddorp en Weesp. Dus drie middelgrote stations met een bovenregionale betekenis, alle drie binnen de invloedssfeer van Amsterdam.

De kwintessens van het Loket is 'stapsgewijze ruimtelijke ontwikkelstrategie', juist om kwetsbare champagneglazenplannen – die bij de eerste tegenslag sneuvelen – te voorkomen. Maar wel een weloverwogen strategie, want wie niet weet waar hij naartoe wil, kan geen stap zetten, omdat ook een kleine stap dan de verkeerde richting in kan slaan. Daarom laat het Loket door Deltametropool voor elk van de drie stations een startdocument maken, dat een eerste indicatie geeft van de gewenste maatregelen op zowel korte, middellange als lange termijn. De bandbreedte varieert van het verhelderen van de looproutes naar het centrum tot het afwaarderen van snelwegen en van het toevoegen van voorzieningen aan een station tot een compleet nieuw stationsgebouw.

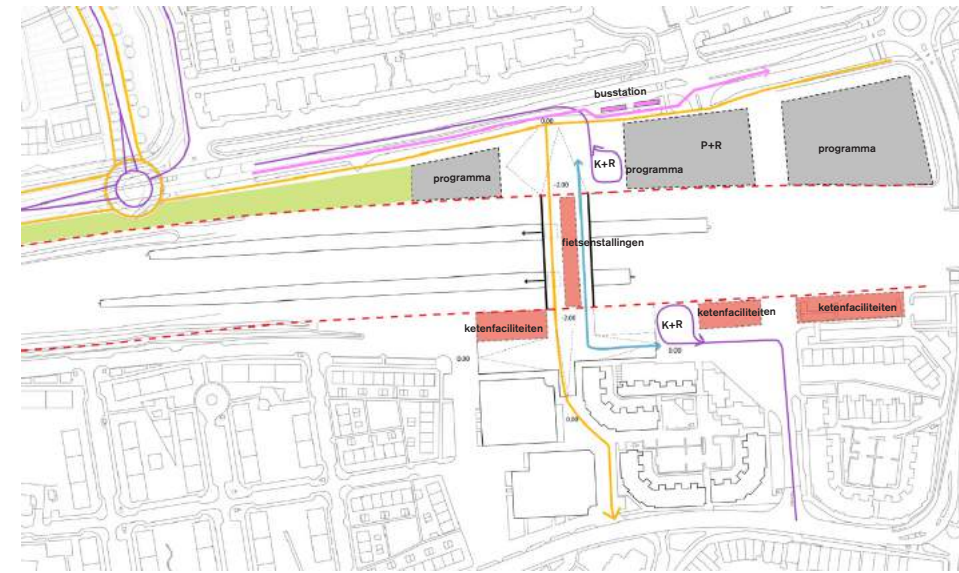
Weesp

De eerste tranche is relatief gemakkelijk: de gemeentes hebben een groot gevoel van urgentie en zijn zich er tegelijkertijd van bewust dat ze de expertise missen om een goed gesprek te voeren met de spoorse partijen. Hulp 'van boven' komt dus als geroepen, ook al betekent 'boven' geen macht in hiërarchische zin, maar vooral kennis en contacten.

Het duidelijkst speelt dat in Weesp: enerzijds dromen de inwoners van champagneglazen in de vorm van een plan van één miljard euro voor de complete ondertunneling van spoor en station, anderzijds ligt er een plan van ProRail om het station nog verder van het centrum te leggen vanwege de noodzakelijke spoorverbreding. Daartussenin staat een gemeentelijk apparaat dat tegenover de plannen van ProRail niet genoeg kennis in het geweer kan brengen om een gezond compromis af te dwingen. En ondertussen ligt het stationsplein er verkommerd bij.

Ontwerper Bart Brands is een van de drie kandidaten die het Loket voordraagt en hij is erop gebrand de opdracht te krijgen: 'Het voelde als een ereschuld: ik heb vijf jaar op het Eiland in de Vecht gewoond en ergerde me bijna dagelijks aan het stationsplein. Maar toen bleek dat eerst het probleem van de spoorverbreding moest worden opgelost. In feite waren het twee klussen tegelijk. Maar wat moet, dat moet.'

Heel concreet laat Brands zien hoe lang de hellingbanen zouden moeten worden op de plek die ProRail voorstelt en welke barrière dat zou betekenen voor het langzaam verkeer. En hij schetst varianten die de beide zijden van het spoor wel goed verbinden voor voetgangers en fietsers. Wethouder Astrid Heijstee-Bolt is er dolblij mee: 'De ontwerpstudies naar de consequenties van de ProRailplannen bevestigden wat we



al voelden, ineens hadden we de objectieve munitie om bij het ministerie randvoorwaarden te stellen.'

Het herontwerp van het plein doet Brands er vervolgens grotendeels in zijn eigen tijd bij – 'noblesse oblige' – en de gemeente voert de eerste fase van de plannen nu uit. Eenvoudig is dat niet, vertelt de wethouder: 'Het kostte jaren om de NS zover te krijgen dat ze hun kaartautomaat van de plaats voor de stationsingang verplaatsen naar een plek elders op het plein. En toen bleken we voor het informatiebord ernaast weer andere afdeling te moeten hebben. Dat is niet makkelijk uit te leggen aan de burgers in de klankbordgroep. Maar goed, het gaat lukken.'

Brands kijkt al weer verder: 'Om Weesps oude fortificatie in een groene setting te herstellen, willen we uiteindelijk twee woonblokken aan het plein slopen en vervangen door stadsvilla's. Eigenaar Ymere had die net gerenoveerd, dus dat werd nu te duur, maar ik ben ervan overtuigd dat dat er ooit van gaat komen.'

Hoofddorp

Als het Loket in Hoofddorp aanklopt, is er al een groot opgetuigd participatieproces gaande om het station via het verpauperde kantorengedoe Beukenhorst-West eindelijk goed te verbinden met het stadscentrum. Procesregisseur Wim van der Lee: 'Bewoners en ondernemers hadden een voetpad geschetst, maar het laatste stuk bleef een hoofdpijn punt: hoe geleid je mensen op een natuurlijke manier van de stationsuitgang langs de parkeergarage en de lege kantoortorens van Beukenhorst-West naar de overkant van de weg?'

Door niet de hoofduitgang te nemen, maar de noordelijker gelegen achteruitgang, schetst ontwerper Emile Revier van Posad. 'Haal de fietsen daar weg, verbreed de stoep en geef de entree wat meer cachet met verlichting en een simpele lambrisering.' Overigens komt zijn oplossing niet direct voort uit een zoektocht naar een betere verbinding met het centrum, maar uit een radicale herinterpretatie van het stationsplein: Revier maakt er een circuit van, waar de gewenste verbinding logisch op aantakt.

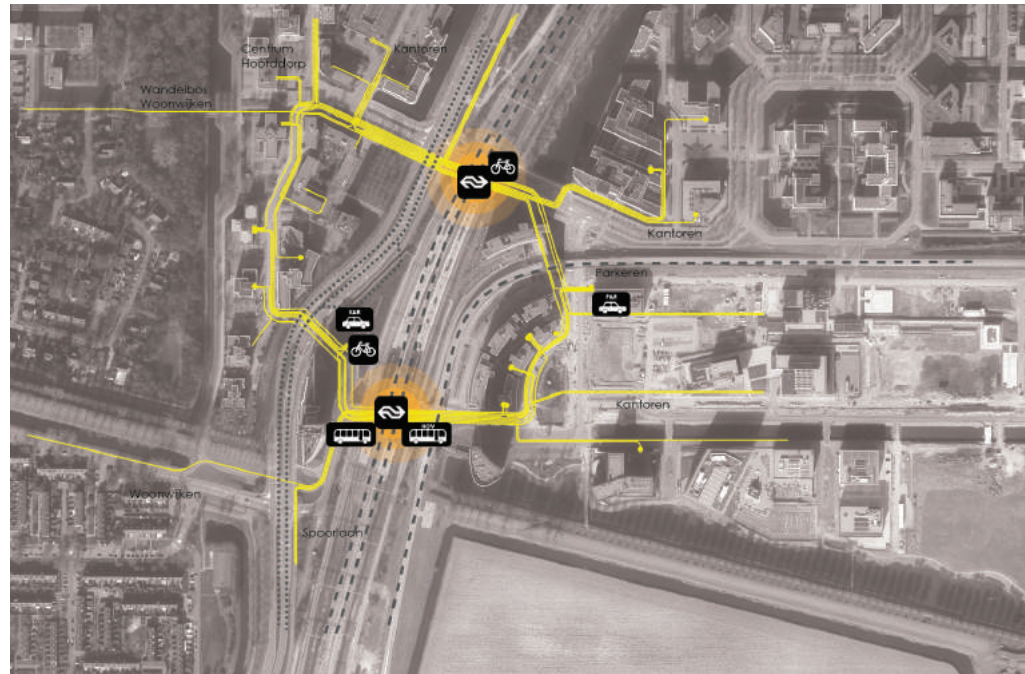
De werkwijze van het Loket sluit goed aan bij de open aanpak van Hoofddorp: procesregisseur Wim van der Lee heeft beide trajecten 'in elkaar gezwaluwd'. Toch brengt dat volgens Revier ook nadelen met zich mee: 'Als burgers mogen beslissen over geld, dan krijgt de aanleg van een bruggetje in het park prioriteit boven de verplaatsing van een fietsenstalling.' Beide zijn echter noodzakelijk voor de gewenste verbinding, wat bij Van der Lee tot hoofdbrekens leidt: 'Het pad is nu bijna klaar, net als de inrichting van een klein festiviteitenplein schuin tegenover het station, maar de opwaardering van de achteruitgang is blijven liggen. Maar die komt, vast en zeker.'

Studie van karres+brands naar de inpassing van het nieuwe station van Weesp en de gevolgen voor de verkeersstromen en parkeervoorzieningen.

Station Weesp
> p12 en 44

Station Hoofddorp
> p11 en 38

Introductie van een stationsring als ruimtelijk raamwerk door Posad. De voetgangersroutes wordt dragend, daardoor krijgt het gebied meer structuur en worden de herkenbaarheid en verblijfskwaliteit vergroot.



Revier had overigens nog een tip: ‘Ga eens praten met “die jongens van Bret”, die station Sloterdijk zo’n sterke impuls gaven.’ Als een van die ‘jongens’, architect Gijs de Waal, een kijkje gaat nemen, valt hij als een blok voor de locatie recht tegenover de noordelijke uitgang: een veldje met kastanjabomen. Daar ziet hij een oude boerderij voor zich, met een horeca-uitspanning. De Waal: ‘Ik wil recht doen aan het pioniersverleden van de Haarlemmermeerpolder en vond een grote schuur uit de jaren dertig die moet wijken voor Schiphol. Een naam was niet moeilijk: Gerrits Hoeve, naar de verzetsheld die de brede verkeersweg zijn achternaam al had gegeven.’ Van der Lee zegt steun toe bij de noodzakelijke wijziging van het bestemmingsplan.¹¹

Beverwijk

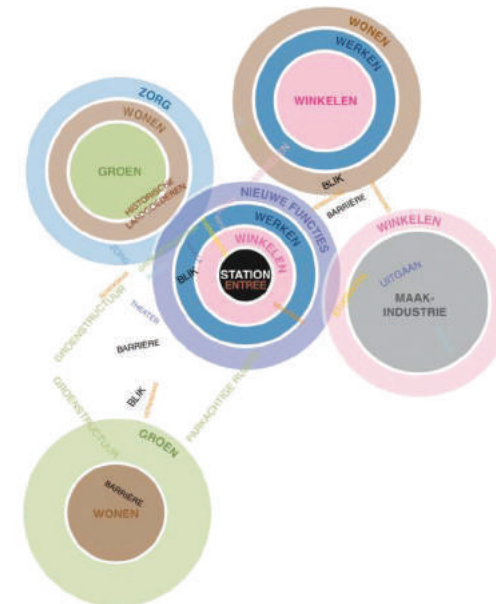
De situatie in Beverwijk, de kleinste van de drie, ligt een beetje anders. Hier geen sterke knoop met een zwakke plaatswaarde zoals in Weesp en Hoofddorp, maar eerder het omgekeerde. Met de herinrichting van het stationsplein is de gemeente al ver gevorderd als architect Matthijs Bouw van One Architecture erbij wordt gehaald als ontwerper: het stadhuis is net opgeleverd, een ondergrondse fietsparkeerplaats is in aanbouw. Maar juist in die tijd besluit NS de frequentie van de Kennemerlijn, waar Beverwijk aan ligt, te halveren. De champagneglazen van Beverwijk – een plan dat onder andere voorziet in een zorgboulevard, een school, een nieuw busstation, een hotel en appartementen – zijn door de crisis kansloos, maar voorlopig durft niemand de stekker eruit te trekken.

‘Alles liep vast, alle partijen trokken zich terug,’ zegt ambtenaar Josselin Bakker, ‘In het collegeprogramma stond niets meer over het station, we mochten er bij wijze van spreken niet eens meer naar kijken. Toen ik over het Loket hoorde, ben ik meteen gaan bellen of we mee mochten doen.’

De visie die Matthijs Bouw ontwikkelt is even eenvoudig als pragmatisch: ‘Beverwijk moest zijn centrum herdenken vanuit de belangrijkste plek, namelijk het stationsplein. De bouw van de fietsenstalling en de herinrichting van het plein liepen al, daar kon je dus op voortborduren. Al schetsend met stakeholders komt hij uit op een vliegermodel, zowel ruimtelijk – van binnen naar buiten – als programmatisch en organisatorisch – van klein naar groot en van korte termijn naar lange.’ Het plan slaat aan, zeker als een lokale ondernemer een groot café-restaurant op het plein wil neerzetten.

Bakker: ‘Het station ligt aan de rand van het centrum, dat kun je niet verplaatsen,

dus moet je het centrum naar je toe halen, stapje voor stapje. Het vliegermodel liet zien hoe belangrijk de aansluiting met de winkels in de Breestraat is. Daar was veel leegstand, we hebben daar met de winkeliers en eigenaren hard aan getrokken.’ Inmiddels zijn bijna alle winkels weer verhuurd, overigens ook omdat het champagneglazenplan aan diggelen is gegaan, dat ook nog eens zo duizend vierkante meter winkels aan Beverwijk had willen toevoegen. Onderdeel van het vliegermodel is verder het plan voor de schapenwei, waar vroeger Ankie’s Hoeve stond. Matthijs Bouw adviseert, gebaseerd op een marktconsultatie door Site Urban Development, om deze locatie in samenhang met parkeerterrein Wijckerpoort te ontwikkelen met grondgebonden woningen en zo aan te sluiten op de oude landgoederen. Inmiddels hebben het Brandwondencentrum en het ROC, die zich tijdens de crisis hadden teruggetrokken, opnieuw belangstelling voor de locaties. Bakker: ‘We wachten rustig af wat zij te bieden hebben, want dankzij het woningbouwplan beschikken we over een plan B.’



Analyse van de potentie van de omgeving van station Beverwijk door One Architecture.

Tussentijdse conclusies

Samenvattend is duidelijk dat de inbreng van het Loket bij de eerste tranche succesvol is, het leidt tot concrete veranderingen en vooral: tot een handelingsperspectief dat ook op lange termijn bruikbaar is. De kennis en expertise van het Loket gaan er nog net niet in als Gods woord in een ouderling, maar veel scheelt het niet.

Opvallend is het grote belang dat de lokale partners hechten aan het gewicht dat de CRA in de schaal legt om mensen van ProRail en NS aan tafel te krijgen. ‘Het zou heel fijn zijn als het Rijk één aanspreekpunt heeft, net zoals wij dat hebben voor burgers in het sociale domein,’ zegt wethouder Heijstee-Bolt van Weesp, ‘nu word je toch vaak van het kastje naar de muur gestuurd.’ En procesregisseur Van der Lee uit Hoofddorp: ‘Dankzij het gewicht van het CRA heb je als kleine gemeente een betere entree bij het ministerie, dat is ook goed voor volgende gesprekken over onze rol in de regio, want als Beukenhors-West straks een woongebied is, kunnen wij als knoop verder groeien.’ Het CRA onderschrijft de noodzaak van meer helderheid en eenduidigheid, niet alleen bij NS en ProRail, maar zeker ook bij de ministeries. Tegelijk bezieet het de gemeentelijke verwachtingen met enige zorg: het CRA kan en wil geen pleitbezorger zijn van individuele gemeentes, maar het realiseert zich tegelijk dat het logisch is dat partijen zijn gezag en expertise in stelling brengen.

11. Het plan voor Hyde Park op Beukenhors-West wordt gemaakt door Winy Maas van MVRDV. Met Gijs de Waal krijgt hij dus zijn eigen ‘lokipster’.

Beverwijk

Situatie

Soms hebben stations gewoon pech, zoals Beverwijk aan den lijve ondervond. Vanuit Amsterdam lopen er twee spoorlijnen naar Uitgeest: de Kennemerlijn, waar Beverwijk aan ligt, en de Zaanlijn. Terwijl de laatste, mede door de aandacht van NS en de provincie, aan reizigersaantallen wint, zakt de Kennemerlijn juist terug. Tijdens de advisering door het Loket verloor Beverwijk zijn ic-status, het aantal treinen naar Amsterdam daalde van vier naar twee per uur. De gemeente protesteerde luid en kreeg er als doekje voor het bloeden in 2017 zowel in de ochtend- als avondspits één trein bij.

De frequentieverlaging was een zure boodschap voor de stad, die op dat moment al fors investeerde in haar stationsgebied. Station Beverwijk is daarmee het enige in deze studie waar de plaatswaarde steeg, terwijl tegelijkertijd de knoopwaarde daalde. Het stationsplein van Beverwijk ligt er inmiddels blakend bij: een nieuw stadhuis (2012), een nog nieuwere fietsenkelder met 2.440 plaatsen (2015) en een splinternieuw café-restaurant (november 2017). Ook de Breestraat, die het enigszins excentrisch gelegen station verbindt met het centrum, ligt er na de herprofilering en revitalisering spic en span bij.

Het stationsgebouw steekt daar wat verlopen bij af, in de leegstaande hal exposeren lokale fotografen, deze pop-upstore is eens per week open. Ook de verdere omgeving stelt teleur: hier overheersen de parkeerplaatsen. Het zijn er zelfs zoveel dat de betaalde P+R van NS, direct naast het station, nooit wordt gebruikt.

Aan de andere kant van het spoor liggen de goeddeels leegstaande meubelboulevard, de kop van de haven (net heringericht) en iets verderop De Bazaar (naar eigen zeggen Europa's grootste overdekte markt). Een relatie met het station ontbreekt, de enige vorm van *way finding* is een verkeersbord voor automobilisten naar 'industriegebied Beverwijk'.

Advies

- o Ingeschakeld bureau: One Architecture
- o Datum advies: september 2016
- o Advies 1: steek energie en geld in de verbinding van het station met het centrum onder het motto: het station kun je niet verplaatsen, dus moet je de stad ernaartoe brengen. Het vliegermodel schetst de stappen, zowel ruimtelijk als programmatisch als organisatorisch.
- o Advies 2: ontwikkel de naastgelegen locaties Ankie's Hoeve (nu een weiland met schapen) en Wijckerpoort (nu een parkeerplaats) in samenhang. Leg een relatie met de oude landgoederen van Beverwijk door aan de noordzijde met grondgebonden woningen te beginnen.

Reacties

- o De gemeente Beverwijk is in zijn nopjes met het vliegermodel.
- o De betrokken ambtenaren noemen het advies een gebiedsvisie, en dat is precies wat in deze pragmatische, projectgeoriënteerde gemeente ontbrak na het sneven van de megalomane plannen voor stationsplein en Meerplein.
- o Het vliegermodel is bovendien een procesaanpak, met sociale, organisatorische en programmatische maatregelen op korte en lange termijn.
- o Het plan voor grondgebonden woningen aan de noordzijde van Ankie's Hoeve laat ruimte om op de zuidzijde van dit kavel en op Wijckerpoort dichter te bouwen. Beverwijk kan hierdoor inspelen op de woningbouwbehoefte van de Metropoolregio Amsterdam.

Station Beverwijk > p13 en 30

Betrokken personen
(de namen van de geïnterviewden zijn gecursiveerd)

- *Josselin Bakker*
(gemeente Beverwijk)
- *Matthijs Bouw*
(One Architecture)
- *Jaqueline Dorenbos-de Hen*
(gemeente Beverwijk)
- *Ronald Kramer*
(gemeente Beverwijk)
- *Rien van der Laan*
(gemeente Beverwijk)
- *Selina Lanson*
(gemeente Beverwijk)
- *Geurt van Randerat*
(SITE urban development)
- *Tim de Rudder*
(gemeente Beverwijk)
- *Jan de Waal*
(gemeente Beverwijk)
- *Cecilia van Weel-Niessen*
(gemeente Beverwijk)

Verwante stations

Drukke

- Amersfoort Schothorst
- Boxtel
- Harderwijk
- Heerenveen
- Meppel
- Zwijndrecht

Vlinder

- Amsterdam RAI
- Duivendrecht
- Hoorn
- Houten
- Oss
- Tilburg Universiteit
- Woerden

Morfologisch

- Almere Muziekwijk
- Amsterdam RAI
- Heemstede-Aerdenhout
- Hoorn
- Oss
- Rotterdam Lombardijen
- Zoetermeer

Knoopwaarde

- 5.494 in- en uitstappers
- 1.216 fietsparkeerplekken (exclusief nieuwe fietsenkelder)
- 503 autoparkeerplekken
- 415 meter tot snelwegafslag A22
- 4x per uur intercity (2x Haarlem, 2x Hoorn)
- 4x per uur sprinter (2x Amsterdam Centraal, 2x Uitgeest)
- 12x per uur bus (lijn 59, 73, 74, 78, 167)

Plaatswaarde

Invloedgebied van 1.200 meter (zie cirkel boven aan rechterpagina). Het ruimtelijk structurerend principe van het stationsgebied is geel gemarkeerd.

- 4.768 inwoners
- 10.901 werknemers
- 35.820 bezoekers

Vlinder

Het vlinderdiagram bevat de knoop- en plaatswaarde (zie onder aan rechterpagina).

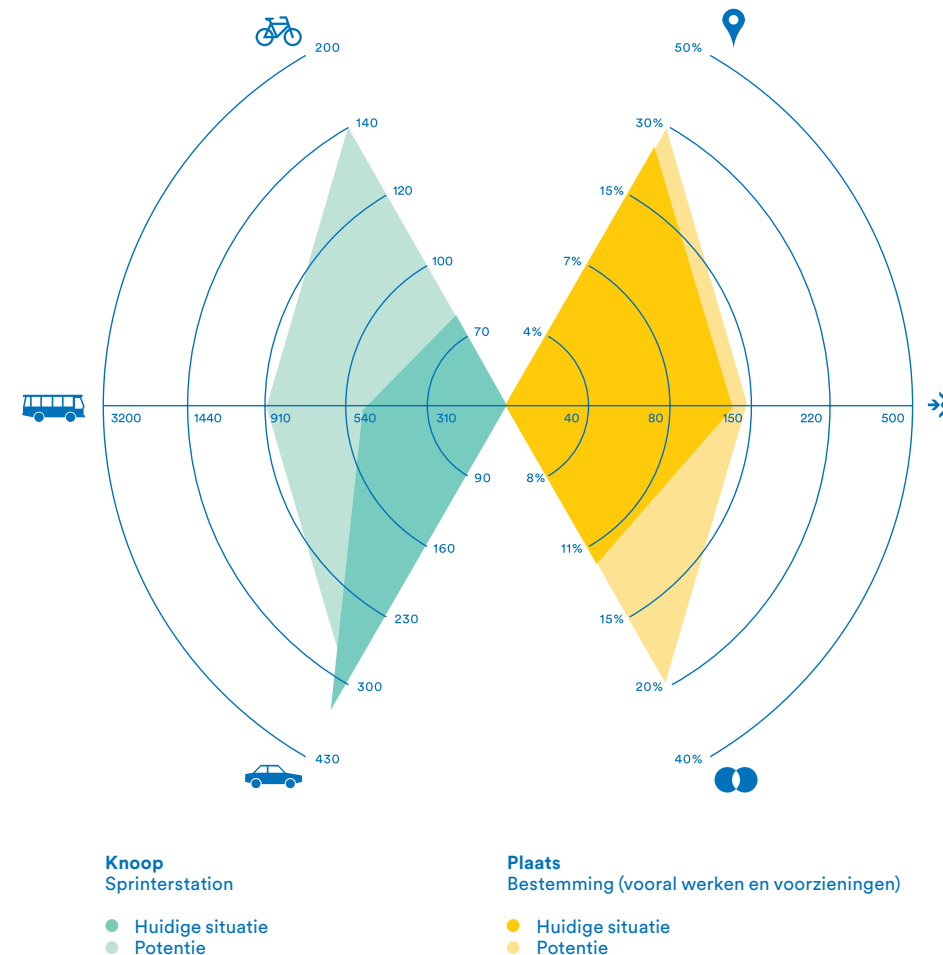
Alle waardes komen uit het *Werkboek Beverwijk*, dat maart 2014 is opgesteld door de Vereniging Delta-metropool. Sindsdien is de frequentie van de treinen uit Amsterdam gehalveerd.

Tussenstand november 2017

- o Midden op het stationsplein ging half november 2015 café-restaurant Brafoer open.
- o Het bestemmingsplan voor het stationsplein is gewijzigd, zodat er aan de oostzijde van het plein, waar nu nog kantoren en banken zitten, ook horeca kan komen.
- o Een evenementenbeleid zorgde onder andere al voor een ijsbaan op de Breestraat tussen stationsplein en Zeestraat.
- o De groenstructuur op en om het stationsplein is aangepakt, de relatie met het tegenover gelegen Landhuis Akerendam is hersteld.

Wat er verder gaat gebeuren

- o Na de crisis trokken het Brandwondencentrum en het ROC zich terug uit de ontwikkelingen rond het station. Nu het stationsplein is opgeknapt en de economie aantrekt, tonen die partijen opnieuw belangstelling. De gemeente Beverwijk reageert welwillend op deze aanvragen: omdat er een scenario voor woningbouw ligt, dat volgens de marktconsultatie door Site Urban Development realistisch is, kan ze rustig bestuderen of zich nu een betere kans aandient.
- o De relatie met de 'achterkant', die in het advies slechts zijdelings aan bod komt, begint actueler te worden. De gemeente heeft een aanvraag ingediend bij het Kennemerpact om een haalbaarheidsstudie te doen naar de mogelijkheid om aan de oostzijde van het perron een extra uitgang te creëren, zodat treinreizigers direct bij het viaduct uitkomen om naar de andere kant te gaan.
- o Aan de achterzijde heeft de gemeente geen grondposities, revitalisering van de meubelboulevard zal vanuit de eigenaren moeten komen. Een van de eigenaren komt nu in beweging en de gemeente gebruikt dit als aanleiding om Site Urban Development opnieuw in te schakelen, dit keer om de wensen en mogelijkheden van alle eigenaren aan de meubelboulevard te inventariseren.
- o Ambtelijk en politiek zet de gemeente druk om de frequentie op de Kennemerlijn weer omhoog te krijgen.
- o Overleg met de NS moet een opening creëren voor herbestemming van de 'puist', de aanbouw van het station die nu deels leegstaat. Op termijn zou hier bijvoorbeeld een hotel kunnen komen.

**Catering**

- Dirk's Vis & Meer, broodje leverworst, €1,50
- Brafoer, broodje caprese, €8,00

**Poëzie**

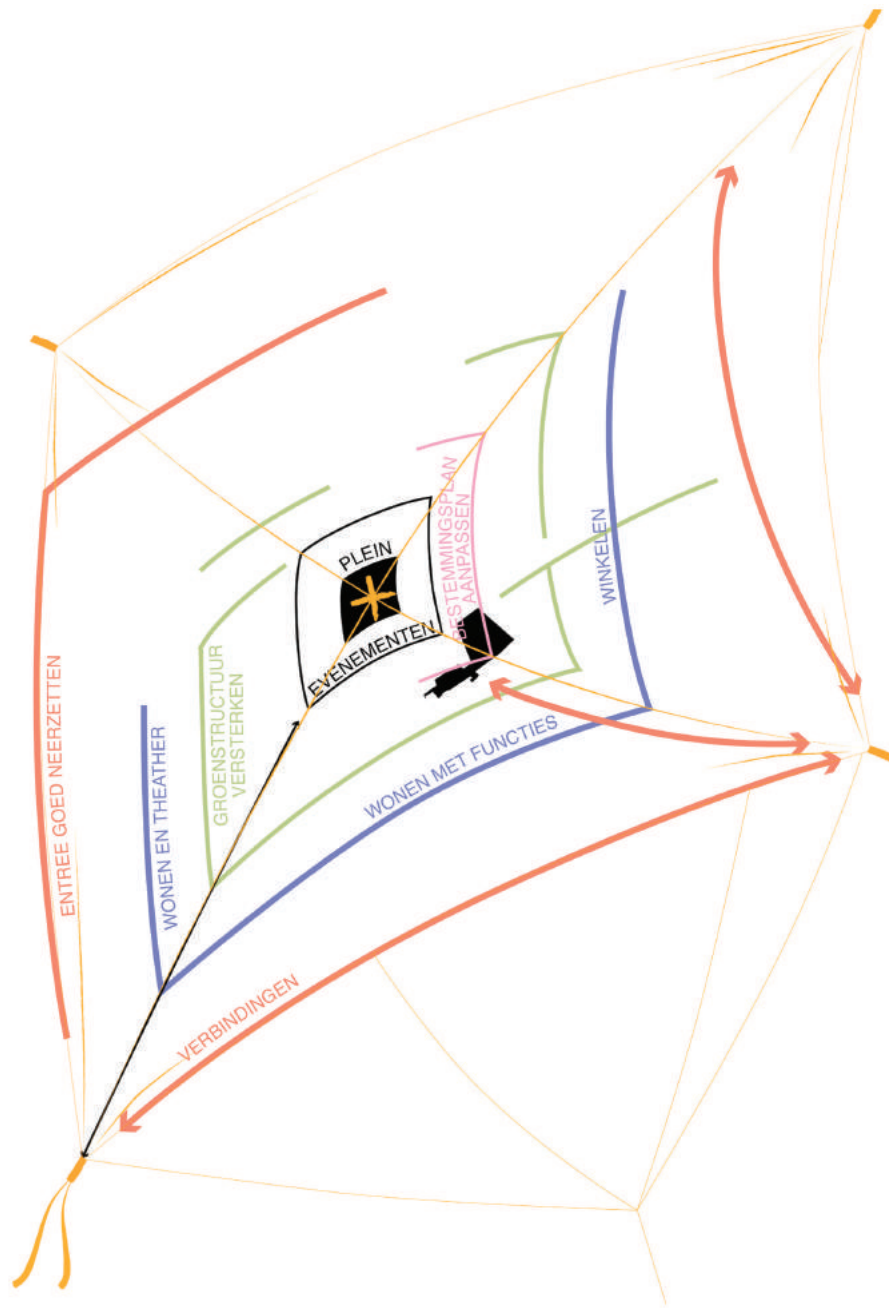
Op de wanden van het viaduct, dat het station verbindt met de meubelboulevard, staat een muurschildering van Max Kisman.

*Wij vliegen elke dag
Heen en weer
Van hier naar daar
In onze dromen
Soms ook 's nachts*

**Toilet**

Geen toilet. Er staat wel een toilet gepland, onzeker is of dat voor 2019 lukt.

De 'vlieger' die One Architecture ontwikkelde voor de ruimtelijke, programmatische en organisatorische stappen rond station Beverwijk. Plus enkele sfeerimpressies.



Hoofddorp

Situatie

Met de knooppaarde van station Hoofddorp zit het wel goed: het ligt op het kruispunt van de Schiphollijn en de Zuidtangent, de HOV-verbinding tussen Haarlem en Amsterdam-Zuidoost. En het wordt nog veel beter, mochten hier daadwerkelijk intercity's gaan stoppen om Schiphol te ontlasten, zoals de Structuurvisie Mainport Amsterdam Schiphol Haarlemmermeer wil.

Helaas steekt de plaatswaarde hier nogal schril bij af. Als je het station aan de centrumzijde verlaat, stuit je op de Van Heuven Goedhartlaan, een tweemaal tweebaans asfaltvlakte. Aan de overzijde ligt Beukenhorst-West, een sleets kantorenpark dat voor iets meer dan de helft leegstaat. Van het centrum geen spoor, of beter: meerdere sporen, want richtingaanwijzers voor voetgangers en fietsers wijzen verschillende kanten op. Met een kwart leegstand doen de kantoren aan de andere kant van het spoor het iets beter, maar ook Beukenhorst-Zuid is, afgezien van een hotel, een nogal monofunctioneel gebied.

Niet alleen de menselijke maat ontbreekt rond station Hoofddorp, ook het menselijk contact. Alles is zelfbediening, zelfs het huren van een ov-fiets. Het ov lijkt bijna een bijkomstigheid, hier heerst de auto. Direct tegen het station aan ligt de grote parkeergarage van de (leegstaande) Pharostoren. Maar ook alle andere bedrijven worden omgeven door een schil van parkeerterreinen achter hekken. De clusters waaruit kantorenpark Beukenhorst-West is opgebouwd, zijn zelfs letterlijk gebouwd rond collectieve parkeergarages.

Maar er zijn veranderingen op til: een aantal ontwikkelaars en beleggers kochten op Beukenhorst-West het merendeel van de kantoren om hier een wijk met drie- tot vierduizend woningen te bouwen. In opdracht van de grootste ontwikkelaar, het samenwerkingsverband van IC-Netherlands en Snippe, maakt MVRDV nu een masterplan voor het gebied.

Een autoluwe wijk ligt niet in de lijn van de verwachting, want een kettingbeding zorgt dat ook de nieuwe eigenaren financieel gebonden zijn aan de parkeergarages. Maar levendiger zal het op Beukenhorst-West in ieder geval wel worden en als de transformatie voltooid is, zullen nieuwe bewoners de knoop weer verder versterken.

Advies

- o Ingeschakeld bureau: Posad Spatial Strategies
- o Datum advies: juli 2016
- o Advies 1: gebruik de ring, die bestaande stationsvoorzieningen als P+R, fietsenstalling, beide ingangen en Kiosk verbindt, als ruimtelijk raamwerk voor een stapsgewijze gebiedsontwikkeling. Aan die ring liggen dertig potentiële projecten die het 'stationsgevoel' van de directe omgeving kunnen versterken.
- o Advies 2: begin met de opwaardering van de noordelijke stationsentree en de aanleg van een rechtstreekse langzaamverkeerverbinding naar het centrum.

Reacties

- o De gemeente Hoofddorp heeft het plan omarmd. Dat geldt ook voor de burgers en ondernemers die actief zijn in het groot opgetuigde participatieproces Hoofddorp-Centraal, dat sinds 2013 werkt aan drie opgaves: de verankering van Hoofddorp in de Metropoolregio Amsterdam (station en omgeving), het winkelcentrum (stadshart Hoofddorp) en Beukenhorst-West.
- o Aanvankelijk was NS Stations niet blij met de opwaardering van de noordelijke entree: bundeling en concentratie van de voetgangersstromen luidt het adagium, dat is sociaal veiliger en commercieel aantrekkelijker omdat iedereen dan langs de Kiosk komt. Maar gaandeweg werd NS enthousiaster en ProRail ziet mogelijkheden om de noordelijke entree een facelift te geven uit het budget voor de verbetering van de herkenbaarheid en zichtbaarheid van stations.

Station Hoofddorp > p11 en 29

Betrokken personen
(de namen van de geïnterviewden zijn gecursiveerd)

- **Hans Dijk**
(Posad)
- **Adam Elzakalai**
(gemeente Haarlemmermeer)
- **Wim van der Lee**
(gemeente Haarlemmermeer)
- **Emile Revier**
(Posad)
- **Marjolein Steffens van de Water**
(gemeente Haarlemmermeer)
- **Bert Uitterhoeve**
(gemeente Haarlemmermeer)
- **Gijs de Waal**
(Bret)

Verwante stations

Drukke

- Amsterdam Lelylaan
- Den Haag Laan van NOI
- Ede-Wageningen
- Enschede
- Maastricht
- Rotterdam Alexander

Vlinder

- Amsterdam Holendrecht
- Amsterdam Lelylaan
- Buikslotermeerplein
- Diemen Zuid
- Haarlem Spaarnwoude
- Heerhugowaard
- Hilversum Sportpark

Morfologisch

- Amsterdam Holendrecht
- Amsterdam Lelylaan
- Diemen Zuid
- Haarlem Spaarnwoude
- Heerhugowaard
- Hilversum Sportpark

Knoopwaarde

- 12.542 in- en uitstappers
- 1.748 fietsparkeerplekken
- 400 autoparkeerplekken
- 1.980 meter tot snelwegafslag a4
- 12x per uur sprinter (2x Amsterdam Centraal, 2x Hoorn Kersenboogerd, 2x Den Haag Centraal, 2x Utrecht Centraal, 2x Leiden, 2x Almere)
- 18x per uur R-net (lijn 300, 301)
- 16x per uur streekbus (lijn 140, 145, 168, 169)
- 4x per uur stadsbus (lijn 161, 162, 163, 164)

Plaatswaarde

Invloedgebied van 1.200 meter (zie cirkel boven aan rechterpagina). Het ruimtelijk structurerend principe van het stationsgebied is geel gemarkeerd.

- 6.268 inwoners
- 16.610 werknemers
- 20.320 bezoekers

Vlinder

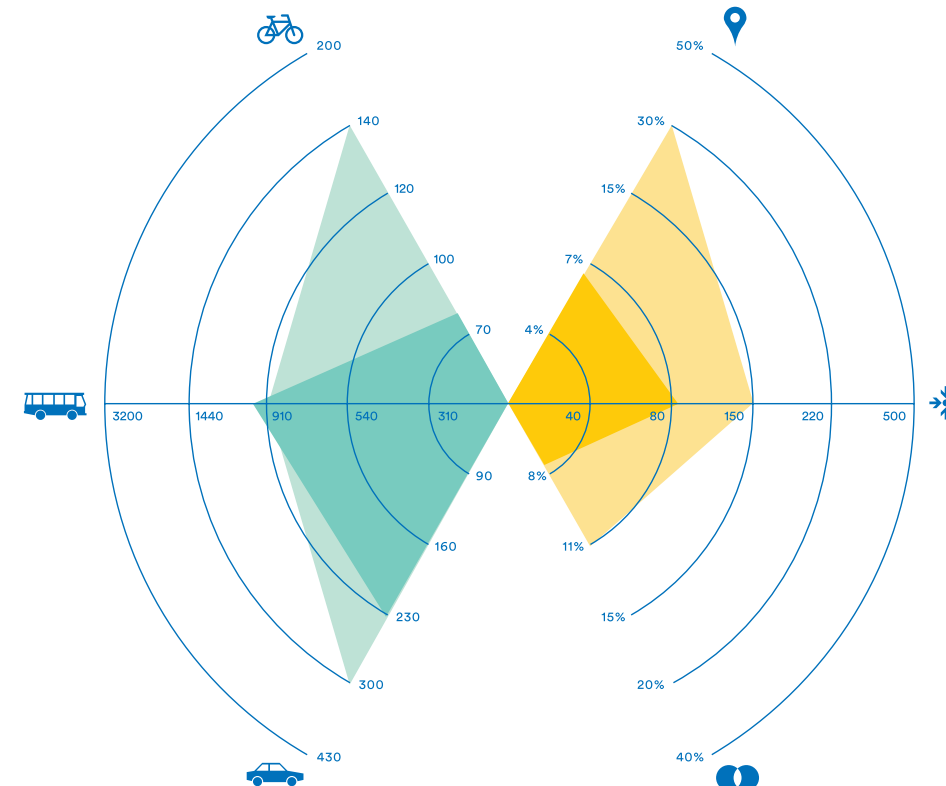
Het vlinderdiagram bevat de knoop- en plaatswaarde (zie onder aan rechterpagina). Alle waarden komen uit het *Werkboek Hoofddorp*, dat maart 2014 is opgesteld door de Vereniging Delta-metropool.

Tussenstand november 2017

- o De aanleg van het voetpad is bijna gereed. Het loopt van de Van Heuven Goedhartlaan via een nieuw aan te leggen brug door het Stadspark recht naar het centrum van Hoofddorp. Kosten: honderdduizend euro.
- o Het is een tijdelijk pad, want de komende vijf jaar wordt een groot deel van de Beukenhorst-West gesloopt en dat betekent veel bouwverkeer dat alles kapotrijdt. Pas na afronding komt er een definitief pad.
- o Het pad is geel, precies de kleur die Posad in het ontwerp gebruikte om de ring aan te geven. Dat is een verwijzing naar het advies, maar het loopt ook vooruit op het witte asfalt met geslepen schelpen dat de gemeente voor ogen staan voor het definitieve pad.
- o Aanvankelijk wilden de bewoners dat het alleen een voetpad zou worden, maar later gingen zij spontaan overstag: het pad in het Stadspark wordt nu ook opengesteld voor fietsers, zo ontstaat een volwaardige langzaamverkeerverbinding naar het centrum.

Wat er verder gaat gebeuren

- o De aanpak van de noordelijke stationsentree ligt nog stil. Hoofddorp studeert op de noodzakelijke verplaatsing van de fietsenstalling naar de overzijde van de Van Heuven Goedhartlaan. Voor de entree heeft de gemeente, met cofinanciering van Stadsregio Amsterdam en ProRail, geld gereserveerd.
- o Op de hoek van de Planetenweg en de Neptunusstraat, zo'n honderd meter verder richting centrum, zou het 'KomEtenplein' definitief worden ingericht als festiviteitenterreintje voor rollende keukens. Doordat de kosten hoger uitvallen dan de begrote 100 duizend euro en door bezwaren van de ontwikkelaars op Beukenhorst-West ligt de uitvoering voorlopig echter stil.
- o In het parkje met kastanjabomen tegenover de noordelijke stationsentree komt permanente horeca. Initiatiefnemer is architect Gijs de Waal, die in Amsterdam eerder Hannekes Boom en Bret opzette. De horecavoorziening wil een link leggen met het agrarische verleden van Hoofddorp en de Haarlemmermeer, daarom heeft De Waal een optie genomen op een oude boerderij die weg moet voor Schiphol. Hoofddorp ondersteunt dit plan door de wijziging van het bestemmingsplan voor haar rekening te nemen, het initiatief zal verder zonder subsidie draaien.
- o Hoofddorp laat de verkeerskundige structuur en de oversteekbaarheid van de Van Heuven Goedhartlaan nu onderzoeken. Posad won de aanbesteding van deze nieuwe opdracht en maakt nu een keuzeboom die met alle opties rekening houdt, zoals een rechtstreekse metro naar Amsterdam, een verdubbeling van het spoor en het verkrijgen van de intercitystatus. Met een keuzeboom kan 'tot op de stoeptegels' worden bepaald welke no-regretmaatregelen de komende jaren al genomen kunnen worden.
- o Om te zorgen voor levendige plinten langs de hele langzaamverkeerverbinding naar het centrum, maakt Stipo een analyse op basis van hun concept *The City at Eye Level*.

**Knoop**
Sprinterstation

- Huidige situatie
- Potentie

Plaats
Bestemming (vooral werken en voorzieningen)

- Huidige situatie
- Potentie

**Catering**

- Kiosk, broodje Beemsterkaas, €1,80
- Novotel, croque-monsieur, €8,00

**Poëzie**

Op het nieuwe gele voetpad van station naar centrum komen twaalf gedichten te staan: vier van kinderen uit Hoofddorp, de rest van K. Schippers, waaronder *De ontdekking*.

Als je goed om je heen kijkt zie je dat alles gekleurd is

**Toilet**

Twee toiletten zonder juffrouw buiten de ov-poortjes, sleutel bij de Kiosk, doordeweeks van 5.30 tot 21.00, zaterdag van 7.00 tot 20.30 en zondag van 8.30 tot 19.00.

De entree aan de noordzijde (1) biedt nu een desolate aanblik. Afhankelijk van de omvang van het budget kan worden gekozen voor een kleine (2), middelgrote (3), of grote ingreep (4). Het is tevens mogelijk klein te beginnen en later door te groeien.



1



2



3



4

Posad formuleerde een dertigtal voorstellen om het stationsgebied van Hoofddorp te verbeteren. Deze kleine stapjes kunnen gezamenlijk tot een grote verbetering leiden.



“Op het grasveld direct tegenover de noordelijke entree van het station kan op korte termijn een horecapaviljoen verrijzen. De ondernemers staan in de startblokken”



Weesp

Situatie

Station Weesp is groot en klein tegelijk. Groot omdat je van hieruit vijf kanten op kunt: Amsterdam Centraal, Schiphol, Utrecht, Amersfoort en Lelystad. Als overstapstation wordt Weesp volgend decennium nog belangrijker wanneer er elke tien minuten treinen gaan rijden tussen Schiphol en Lelystad (OV-SAAL). Veel overstappers dus, maar het aantal mensen dat hier in- en uitstapt is bescheiden: minder dan tienduizend, dat is vergelijkbaar met Assen en Culemborg.

Dat OV-SAAL er komt is zeker, maar onduidelijk is nog hoe de spoorverbreding eruit gaat zien. En dat brengt voor Weesp grote onzekerheden met zich mee. Aanvankelijk dacht de gemeente, aangevuurd door het ruimtelijk plan dat bureau Rijnbouwt maakte onder de titel *Visie Spoortunnel Weesp*, dat ze er een tunnel onder de Vecht uit kon slepen, met een mooi nieuw station aan het water. Maar de benodigde investering van een miljard euro was voor het ministerie van Infrastructuur en Milieu financieel onacceptabel. Om technische redenen moest het station juist naar het westen worden verplaatst, nog verder weg van de Vecht en het centrum. En zo begon het grote schuiven met het station.

Voorlopig ligt het station nog stevig op zijn plaats, op een steenworp afstand van de Vecht. Alleen zie je daar niets van als je uitstapt, het feeëriek riviertje is verborgen achter enigszins moedeloze jaren-zeventigappartementen aan een versleten busplein. Ook van de 'VOC-stad' – zoals Weesp zich op een informatiebord trots presenteert – is niets te zien. Vroeger torende de Sint-Laurentiuskerk nog hoog boven de nieuwbouw uit, maar twee jaar geleden ging de spits bij een grote brand verloren. Aan de andere zijde van het spoor ligt een drukke verkeersweg, de Leeuwendalseweg. Eind jaren negentig van de vorige eeuw begon Weesp hier voorzichtig uit te breiden, er verrees een woonwijkje en een kantorenparkje. Maar de komende jaren wordt het menens, dan wordt de wijk Bloemendalerpolder gebouwd. De komende zeven jaar verrijzen hier in totaal 2.750 woningen. Daarmee zal Weesp ruim een vijfde groter worden dan het nu is en zal het station echt twee voorzijdes hebben. Ook het aantal in- en uitstappers zal dan flink toenemen.

Advies

- o Ingeschakeld bureau: karres+brands
- o Datum advies: oktober 2015
- o Advies 1: ruim het stationsplein grondig op en zorg voor een logische en veilige looplijn naar het centrum van Weesp.
- o Advies 2: leg het nieuw station op de plek van het huidige station, verplaats het busstation naar de zijde van de Bloemendalerpolder en maak dwars door het station een royale doorsteek voor voetganger én fietser.

Reacties

- o De gemeente was verguld met het voorstel voor de herinrichting van het stationsplein. De schetsen zijn uitgewerkt door de gemeentelijke dienst Beheer en Ontwikkeling, omdat dat goedkoper was. Karres+brands heeft daarna nog wel wat puntjes op de i gezet.
- o Minstens zo belangrijk voor de gemeente waren de studies waarmee karres+brands de gevolgen van de verschillende stationslocaties inzichtelijk maakte. Zo bleek de door ProRail gewenste verplaatsing naar het westen te zorgen voor onoverkomelijk grote hellingbanen voor fietsers aan de zijde van de Bloemendalerpolder. Dat gaf de gemeente objectieve argumenten om zich te verzetten tegen de plannen van ProRail.

Station Weesp > p12 en 28

Betrokken personen
(de namen van de geïnterviewden zijn gecursiveerd)

- **Bart Brands**
(karres+brands)
- **Astrid Heijstee-Bolt**
(gemeente Weesp)
- **Fred Kaaij**
(gemeente Weesp)
- **Sabine Reimus**
(gemeente Weesp)
- **Darius Reznik**
(karres+brands)
- **Marcel Tromp**
(gemeente Weesp)

Verwante stations

Drukke

- Alphen aan den Rijn
- Driebergen-Zeist
- Leeuwarden
- Naarden-Bussum
- Roosendaal
- Utrecht Overvecht

Vlinder

- Bussum Zuid
- Driehuis
- Halfweg-Zwanenburg
- Santpoort Noord
- Uitgeest

Morfologisch

- Almelo
- Alphen aan den Rijn
- Bussum Zuid
- Driebergen-Zeist
- Driehuis
- Halfweg-Zwanenburg
- Naarden-Bussum
- Santpoort Noord
- Uitgeest

Knoopwaarde

- 9.517 in- en uitstappers
- 1.957 fietsparkeerplekken
- 360 autoparkeerplekken
- 2.150 meter tot snelwegafslag A1
- 16x per uur sprinter (4x Amsterdam CS, 4x Amsterdam Zuid, 4x Almere, 2x Hilversum-Utrecht, 2x Hilversum-Amersfoort)
- 2x per uur streekbus (lijn 49)
- 3x per uur stadsbus (lijn 106, 110, 122)

Plaatswaarde

- Invloedgebied van 1.200 meter (zie cirkel boven aan rechterpagina). Het ruimtelijk structurerend principe van het stationsgebied is geel gemarkeerd.
- 12.712 inwoners
 - 5.277 werknemers
 - 3.000 bezoekers

Vlinder

Het vlinderdiagram bevat de knoop- en plaatswaarde (zie onder aan rechterpagina). Alle waarden komen uit het *Werkboek Weesp*, dat maart 2014 is opgesteld door de Vereniging Deltametropool.

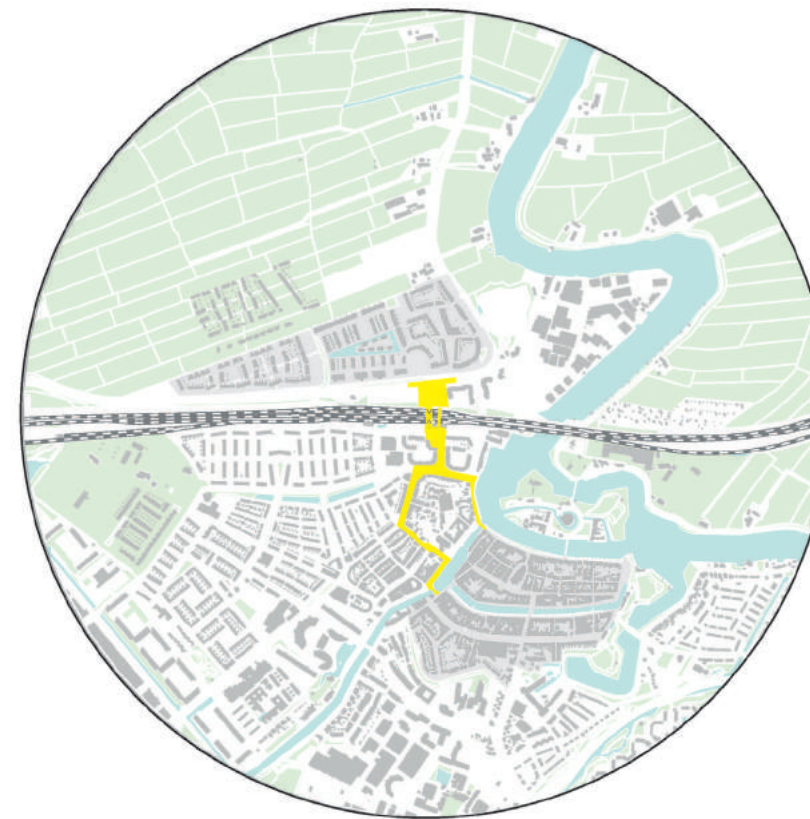
14 Daarnaast heeft het consortium Bloemendalerpolder een bedrag van 6 miljoen euro gereserveerd voor de verbetering van de verbinding tussen het nieuwe stadsdeel en de binnenstad.

Tussenstand november 2017

- o Weesp krijgt van het ministerie van, inmiddels, Infrastructuur en Waterstaat twintig miljoen euro voor de inpassing van het station en de langzaamverkeerverbinding, 250 duizend mag de gemeente nu al in tijdelijke maatregelen steken¹⁴. Weesp stop dit bedrag in het stationsplein en draagt zelf ook ruim drie ton bij, door tegelijk de riolering aan te pakken (werk met werk maken).
- o Ook Ymere, de woningcorporatie die de appartementengebouwen uit de jaren zeventig in bezit heeft, doet mee: zij zorgt voor gevelgroen en LED-verlichting op de semi-openbare ‘Delftse’ stoepen die de gemeente aanlegt.
- o De parkeerplaatsen en het plein aan de noordzijde zijn inmiddels opgeruimd, het groen is fors gesnoeid, de bankjes zijn geschilderd.
- o Het door karres+brands voorgestelde icoon voor toeristen en bezoekers – manshoge letters **WEESP**, naar analogie van **IAMSTERDAM** – is voorlopig in de ijskast gezet. Dat geldt ook voor de toevoeging van functies, een punt dat zowel door de ontwerpers als door omwonenden was ingebracht: Weesp is bang dat die het centrum uithollen.

Wat er verder gaat gebeuren

- o Op het punt waar de wandelroute van het station naar het centrum op de Vecht stuit, willen karres+brands een steiger bouwen. Dit ‘balkon’ biedt zicht op het eiland in de Vecht en de oude stad, bovendien zou je hieraan recreatieve vaarroutes kunnen koppelen (de ov-roeiboot). Helaas had het iets verderop gelegen café ‘t Helletje net al een vergunning gekregen voor een steiger en verzetten natuurbeschermers zich tegen een vergunning voor een tweede. Bovendien vond de gemeente de relatie tussen het balkon en OV-SAAL niet hard genoeg om een bijdrage uit de ministeriële inpassingsgelden te rechtvaardigen. De gemeente onderzoekt nu de mogelijkheid van een boardwalk langs het water.
- o Het busstation wordt naar de noordzijde verplaatst op het moment dat de beslissing over de plaats van het nieuwe treinstation definitief is.



Catering

- Total tankstation Leeuwenveld, broodje ei, €1,95
- Café ‘t Helletje, broodje bal, €4,00



Poëzie

Geen



Toilet

Een ouderwets roestvrijstalen toilet met muntslot. Een informatiebordje over toegang met je mobiel is afgeplakt met een sticker, dit systeem bestaat al jaren niet meer.

Afb. rechterpagina
De zes no-regret-maatregelen van karres+brands



Een paar simpele ingrepen maken de huidige situatie aantrekkelijker en sociaal veiliger.



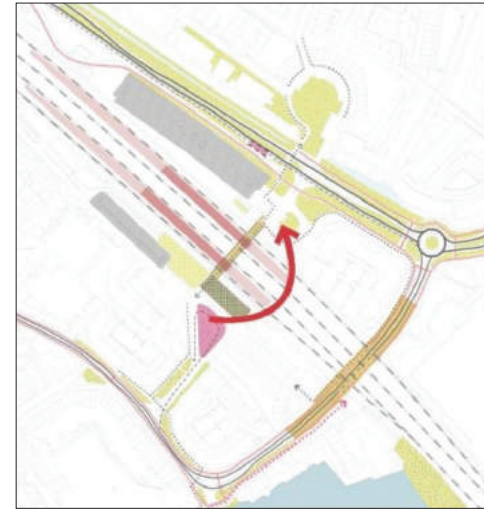
Door de stationsomgeving op te ruimen en de kaartautomaat te verplaatsen wordt de huidige plek aantrekkelijker en overzichtelijker.



De huidige route tussen het station in Weesp en de binnenstad is sleets, onlogisch en weinig aantrekkelijk.



Karres+brands stellen de voetganger centraal in het stationsgebied. De openbare ruimte wordt opgeknapt en loopstromen worden geformaliseerd.



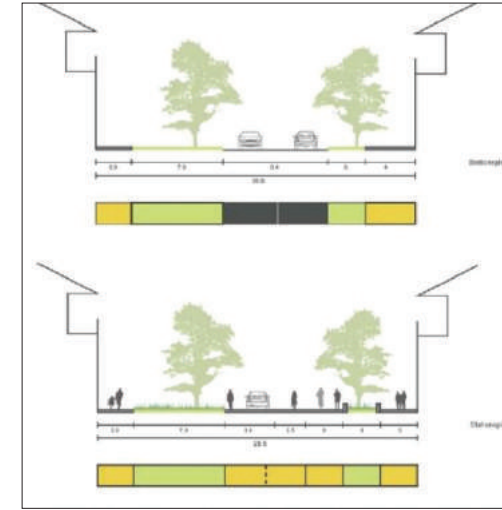
Bus naar Bloemendalerpolderzijde



Functies toevoegen



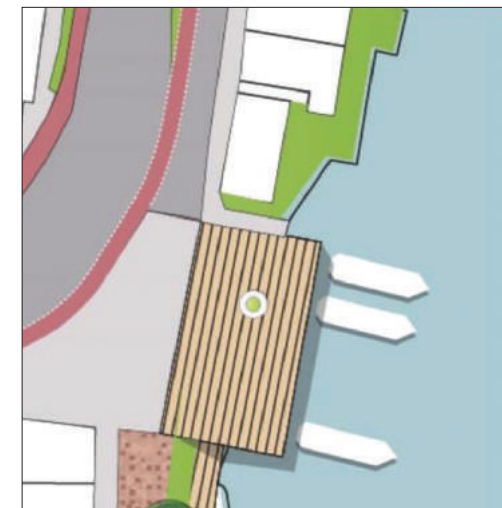
Meester Bouhuijstunnel upgraden



Stationsplein upgraden



Oversteek



Balkon aan de Vecht

De grote stations



Almere

Zwolle

In samenspraak met Bert Dirrix, de op dat moment nieuw aangetreden Spoorbouwmeester, wordt bij de tweede tranche (2015-2016) gekozen voor grote stations. De resultaten zijn wisselend: in Zwolle zorgt de inbreng van het Loket voor een majeure impuls en in Almere voor een gemeenschappelijke onderhandelingsbasis, maar in Eindhoven lopen de inspanningen stuk op een te beperkte opdrachtformulering.

Eindhoven

16. Bert Dirrix was Spoorbouwmeester van 1 januari 2015 tot 1 januari 2018, hij werd opgevolgd door Eric Luiten. Tijdens Dirrix' afscheid werden de resultaten van de studie 'Openluchtstation, de nieuwe opgave: het vitale en comfortabele ontvangstdomein' gepresenteerd.

17. Almere Centrum, Alphen aan den Rijn, Den Haag Laan van NOI, Deurne, Dordrecht, Eindhoven, Nijmegen, Oisterwijk, Oss, Rijswijk, Rotterdam Alexander, Schiedam Centrum en Zaltbommel. Zie: 'Selectie Loket Knooppunten 2015', Vereniging Deltametropool, april 2015.

18. Werd het criterium 'kwalitatieve opgave' in de eerste tranche nog beoordeeld aan de hand van dertien aspecten, vanaf de tweede tranche wordt dat teruggebracht tot vier: openbare ruimte, toegankelijkheid, omgeving en bereikbaarheid.

19. De Alliantiegesprekken zijn een initiatief van bestuurlijk platform Stedenbaan, dat zich sinds 2003 inzet voor Transit Oriented Development in het zuidelijk deel van de Randstad. De eerste Alliantiegesprekken vonden plaats in 2014 en betroffen Gouda, Den Haag Laan van NOI en Delft Zuid.

20. De NSP waren de stations van de geplande Hogesnelheidslijnen Zuid en Oost: Amsterdam Zuid, Arnhem, Breda, Den Haag, Rotterdam en Utrecht. De HSL-Oost is er nooit gekomen, HSL-Zuid bleek uiteindelijk Den Haag niet aan te doen. Toch was het effect van dit project groot: het revitaliseerde niet alleen de zes genoemde stations, maar zette stations in zijn algemeenheid op de kaart als dynamische, hoogstedelijke plekken.

Selectie

Terwijl de ontwerpers nog druk bezig zijn met de drie Noord-Hollandse stations, buigt het Loket zich over de vraag hoe de volgende tranche eruit moet zien. Nieuw is de samenwerking met de spoorse partijen. Had de start van het Loket bij NS en ProRail, en in het verlengde daarvan bij de Spoorbouwmeester, nog geleid tot opgetrokken wenkbrauwen, bij de selectie van de kandidaten voor de tweede tranche voeren Rients Dijkstra en Bert Dirrix, de dan net aangetreden nieuwe Spoorbouwmeester, overleg.¹⁶

Voor Bert Dirrix is deze afstemming even logisch als wenselijk: 'Het is goed dat het College van Rijksadviseurs aan de slag ging met de stationsgebieden, die zijn ruimtelijk gezien cruciaal en gemeentes worstelen daarmee. Maar daarbij kom je elkaar onherroepelijk tegen: zij werken van buiten naar binnen, wij van binnen naar buiten. Een demarcatie is dus nooit helder te trekken.'

Niet alleen het Bureau Spoorbouwmeester, NS en ProRail krijgen de vraag knooppunten aan te dragen voor de tweede tranche, datzelfde verzoek wordt ook gericht aan het ministerie van Infrastructuur en Milieu, de provincies en stadsregio's en de Vereniging Deltametropool. Ook zelf brengt het CRa kandidaten in. Dit alles resulteert in een longlist met 28 knooppunten, van Almere Buiten tot Zwijndrecht. Opnieuw krijgt de Vereniging Deltametropool opdracht de verdere selectie voor te bereiden. De eerste stap is een gesprek met de betreffende provincies, regio's en een aantal gemeentes om te kijken of er lokaal voldoende energie en ambitie aanwezig is, want dat is voor het Loket een noodzakelijke voorwaarde. Uiteindelijk blijven er dertien knooppunten op de zeef liggen.¹⁷ De grootste verschilsterk: met minder dan 2.500 in- en uitstappers is Oisterwijk veruit de kleinste, Eindhoven is met ruim 60 duizend de grootste.

Alle dertien kandidaten worden geanalyseerd aan de hand van de drie criteria die op pagina 8 en 9 staan geformuleerd: lokaal draagvlak, kwalitatieve opgave en strategische betekenis.¹⁸ Doordat het CRa besluit om, in afwachting van de Alliantiegesprekken in Zuid-Holland, de zes knooppunten uit deze provincie door te schuiven naar de derde tranche, komt Deltametropool tot een shortlist met slechts vier namen: Almere Centrum, Eindhoven, Nijmegen, en Oss.¹⁹ Opvallend is dat het, met uitzondering van de laatste, om grote stations gaat, die qua maat net onder de Nieuwe Sleutelprojecten (NSP) zitten.²⁰ Deze worden wel aangeduid als Regionale Sleutelprojecten (RSP): middelgrote steden die mee willen in vaart der volkeren en die de NSP als benchmark beschouwen. Deze nieuwe opgave is reden voor het CRa om, bij nader inzien, te kiezen voor grote stations en Oss buiten beschouwing te laten.

Helaas valt er van de drie overgebleven kandidaten nog een af. In de gesprekken die Mike Emmerik namens het Loket met Nijmegen voert, blijkt het niet mogelijk om tot een integrale opdrachtformulering te komen: de gemeente had Sjoers Soeters al aangesteld als supervisor voor het stationsgebied en er lag een ontwikkelvisie spoorzone. Emmerik: 'Nijmegen had de plannen eigenlijk al klaar liggen en vroeg ons "de westzijde nog eens onder de loep te nemen en partijen bij elkaar te brengen." Waarop ons antwoord was: "Wat jullie nodig hebben, zijn geen plannen, maar geld. En daar kunnen we jullie niet bij helpen."'

Het vrijvallen van een plek in de derde tranche ontpopt zich als *blessing in disguise*. Uit hoofde van zijn functie als Rijksadviseur zit Rients Dijkstra in het Kwaliteitsteam (Q-team) van de Spoorzone Zwolle en daar lopen de zaken niet goed: 'Het Rijk stak veel geld in de spoortunnel, de verplaatsing van het busstation en een ondergrondse fietsenstalling, maar de gemeente Zwolle slaagde er maar niet in die in een samenhangende visie te vatten. Toen heb ik voorgesteld het Loket erbij te vragen.'

De gemeente Zwolle grijpt dat aanbod met beide handen aan.

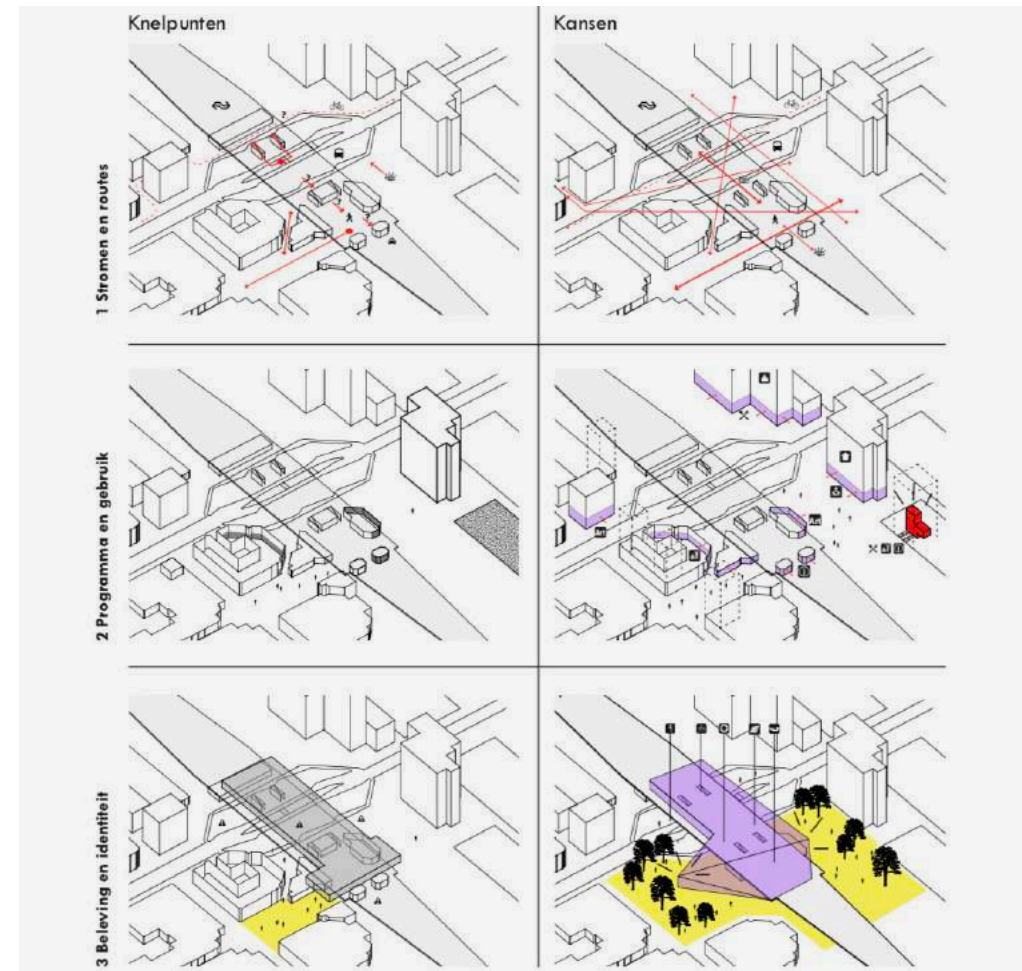
Hoewel 'noodhulp' niet de doelstelling van het Loket was, vindt Dijkstra de inzet toch legitiem: 'Je moet wat doen als ergens zoveel Rijksgeld naartoe gaat en je ziet het fout lopen.' Uitgerekend Zwolle zal uitgroeien tot de succesvolste interventie uit deze tranche.

Almere

Ruimte heeft Almere genoeg, meer dan genoeg. Dat geldt voor de gemeente als geheel, die steeds nieuwe wijken bijbouwt, dat geldt ook voor het station. In het centrum is over een lengte van bijna een kwart kilometer een uitsparing in de spoordijk gemaakt, onder dat viaduct kunnen de ontwerpers eind jaren tachtig met gemak een stationshal met restauratie kwijt, plus een reusachtig busstation, winkeltjes, een taxiplein en een fietsenstalling. En dan blijft er nog meer dan voldoende overdekte openbare ruimte over. Achter de Febo ontstaat een hangplek, die volgens Omroep Flevoland 'drugsdealers, junkies en wildplassers' aantrekt.

In de voorstellen die ontwerper Marco Broekman voor Almere ontwikkelt, spelen het sociaal veilig maken van de overmaatse ruimte en het beter verbinden van beide zijden van het station de hoofdrol. Hij schetst welke varianten er zijn om het stationsgebouw aan te pakken, maar ook welke voor- en nadelen de verplaatsing van het busstation met zich mee brengt, hoe je fietsenstallingen kunt inzetten om de ruimte te geleiden en wat het effect is van het verminderen van het aantal opgangen naar de sporen. 'We brachten de hele bandbreedte voor de middellange én lange termijn in beeld, maar benadrukten ook steeds: doe nú wat.'

Broekman stelt een tijdelijke openbare tuin voor op het lege kavel aan de noordkant, dat de gemeente heeft teruggekocht van een failliete projectontwikkelaar: 'Dan heb je meteen reuring en je neemt mensen mee in de aanloop naar de Floriade in 2022.' Maar de gemeente, NS, ProRail en vastgoedeigenaar Klépierre zijn te druk bezig met alle bouwkundige mogelijkheden en vooral met wie wat moet betalen. En de wethouder droomt al van een vernieuwd stationsgebouw als visitekaartje voor de Floriade, of Broekman daar alvast een rendering van kan maken. Tekent zich een champagne-glazenplan af?



Station Almere Centrum > p17 en 58

Verschillende varianten voor station Almere Centrum door marco.broekman.

De druppel voor Broekman zijn de plannen om op het Floriadeterrein ook een campus te plannen. 'Om de gemeente duidelijk te maken dat ze niet alles uit moet smeren, hebben we een maquette gemaakt met allemaal grote piepschuimblokken rond het station.' Peter Slot, senior stedenbouwkundige van de afdeling Ruimtelijke ontwikkeling en mobiliteit, vertelt hoe lastig het is voor een groeigemeente als Almere 'om de omslag te maken van een ontwikkelende houding naar een beherende'. Maar het kwartje valt: 'Om het kantorengedebied aan de noordzijde van het station tot leven te wekken, hebben we kantoorprogramma in Almere Poort geschrapd. Dankzij het Loket is het stationsgebied een van de sleutelprojecten van Almere geworden. Dat zie je trouwens ook aan de vele kleine ingrepen die we daar in de openbare ruimte zijn gaan doen.'

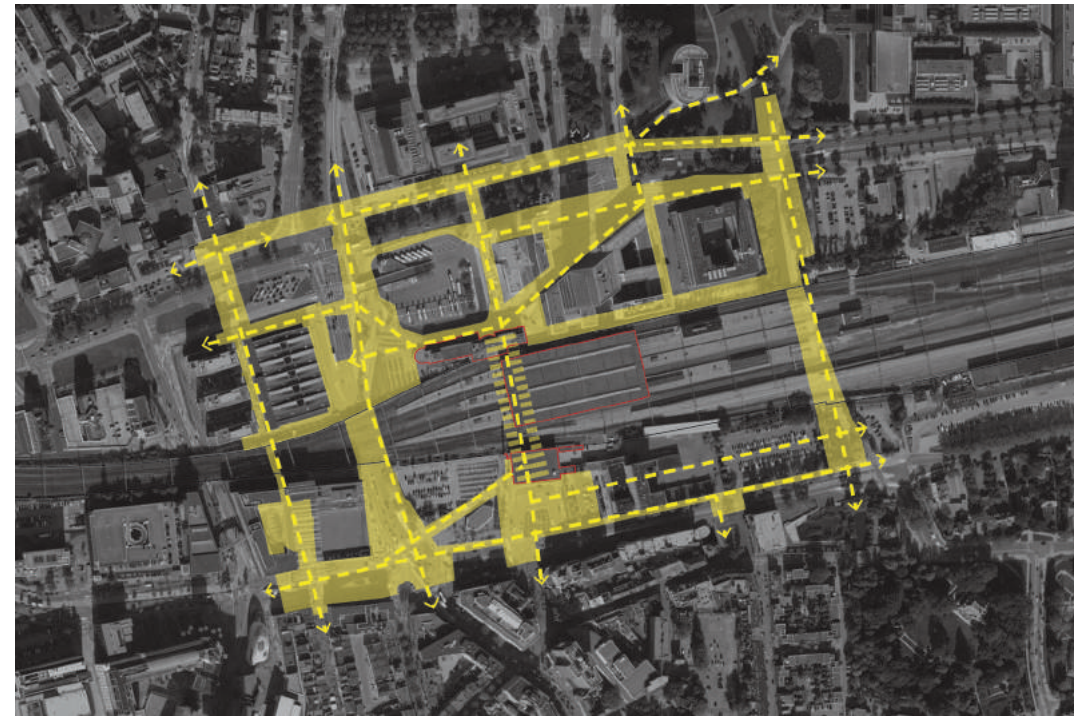
Het advies van Broekman mondt uit in een waaier van vijf scenario's, met in totaal 71 maatregelen. Alle stakeholders kunnen zich vinden in het combinatiescenario dat hij vervolgens opstelt, maar het leidt tot zijn teleurstelling niet tot actie. Slot vindt dat niet erg, integendeel: 'We hebben nu scenario's die voor alle partijen voorstelbaar zijn, dat is een goede basis om te onderhandelen. Dat bleek ook toen zich ineens een hotel meldde voor de lege Martinezoren. Tijdens het Loket speelde dat nog helemaal niet, maar de scenario's absorberen zoiets moeiteloos.'

Ook Hans Broekman, tot eind 2017 landelijk manager planontwikkeling bij NS Stations (en geen familie van Marco), is tevreden over de aanpak van het Loket in Almere: 'De scenario's stellen de discussie scherp, dat zorgt voor een volwassen gesprek, bijvoorbeeld over de vraag hoeveel middelen de gemeente zelf kan bijdragen. Het Loket moet een repertoire aanbieden, geen conclusies trekken, want dat laatste is aan de stakeholders. In Eindhoven ging dat helaas anders.'

Eindhoven

De verbinding van de beide zijden van het spoor is misschien wel het belangrijkste thema van het Loket, behalve in Eindhoven, waar het onderzoek zich op wens van de gemeente beperkte tot één zijde. Op het stationsplein aan de centrumkant verrijst de komende jaren een aantal torens, met in totaal 150 duizend vierkante meter programma, en daar had Eindhoven de hulp van het Loket niet bij nodig. Maar aan de noordkant, dat goed is voor zeventig procent van de bezoekers van het knooppunt, graag.

Met een beetje goede wil zou je de noordzijde het centrum van Brainport kunnen noemen, de tweede economische pool van het land. Van hier vertrekken HOV-lijnen naar de High Tech Campus, Strijp S en Eindhoven Airport; de campus van de TU Eindhoven ligt op vijf minuten lopen. Maar terwijl de kenniseconomie gedijt bij ontmoeting en menging, heerst juist op deze plek nog altijd de naoorlogse logica van de scheiding van functies en stromen: de Fellenoord, een drukke vierbaansweg, snijdt het station af van de campus en de noordelijke helft van de stad; fietsers en voetgangers zijn verbannen naar een onderwereld van tunnels en viaducten. De meest radicale oplossing, ondertunneling van de autoweg, was als champagneplan al afgeserveerd. Emile Revier van Posad, die naast Hoofddorp ook deze opdracht kreeg, inventariseerde en analyseerde, overlegde en masseerde, ontvocht en schoof net zo lang tot hij, dwars over het busstation en de Fellenoord, ruimte had voor twee royale voetgangersverbindingen op maaiveldniveau. Het is een heel precies en gedetailleerd plan, en toch struikelt het in het zicht van de finish: het blijkt niet mogelijk om een parkeerplaatsje voor NS-personeel op een andere manier te ontsluiten. Jos Roijmans, gemeentelijk programmamanager Spoorzone: 'We zijn een paar keer koffie gaan drinken bij NS en KPN, dat een datacentrum naast het parkeerterrein heeft, maar alle partijen zaten er heel strak in. Maar ooit krijgen we dat echt wel voor elkaar, hoor.' 'Dat het plan nu stuk loopt op een paar parkeerplaatsen is natuurlijk krankzinnig,' zegt Revier teleurgesteld, maar toch snapt hij dat de gemeente er niet harder in is gegaan. 'Wij hebben, met oog voor het vervolg, alleen de eerste stap onderzocht en die is per definitie suboptimaal. Ik kan me dus voorstellen dat Eindhoven daarvoor



Analyse van het ruimtelijk raamwerk rond station Eindhoven door Posad.

het gevecht met de stakeholders in het gebied nu niet aan wil en meteen naar de eindoplossing wil.' En dat is precies waar Roijmans op inzet: 'We laten onderzoeken hoe de Fellenoord te transformeren tot een stadsboulevard à la de Amsterdamse Wibautstraat. Dan pakken we meteen ook het busstation mee.'

Een aantal kleinere aanbevelingen van Revier is inmiddels uitgevoerd, maar een wezenlijke verbetering van de noordzijde zit er voorlopig niet in. Is de interventie van het Loket daarmee mislukt? Revier, optimistisch: 'Het is winst dat nu is aangetoond dat de Fellenoord op de schop moet.' Roijmans beaamt dat, maar vindt wel dat het onderzoek te lang is doorgedaan: 'Al eerder werd ons duidelijk dat de langzaam-verkeerverbindingen nog niet gingen lukken, het is simpelweg te vroeg.'

Veel kritischer is voormalig Spoorbouwmeester Bert Dirrix, die zich weliswaar niet direct met het project bemoeide, maar die het knooppunt wel goed kent omdat zijn architectenbureau er om de hoek zit: 'Het probleem dat de gemeente heeft afgebakend was te klein en bovendien niet urgent. Dat wreekte zich.' Ook Daan Zandbelt betreurt het dat de Eindhovense studie te veel gericht was op quick wins: 'Toen de kaarten anders lagen dan verwacht, bleek de voorgestelde ingreep in één klap achterhaald. Verder uitzoemen had een advies opgeleverd dat houdbaar was gebleven.'

Volgens Hans Broekman, verantwoordelijk voor de landelijke planontwikkeling van NS Stations, had het Loket echter nooit moeten beginnen aan Eindhoven: 'Eindhoven is een van de meest complexe knooppunten van Nederland, met een beperkt budget en een kort ontwerptraject begin je daar niks, dat leidt alleen maar tot teleurstellingen.' Dat complexiteit en grootte echter niet alles zeggen, laat het derde en laatste knooppunt uit deze tranche zien.

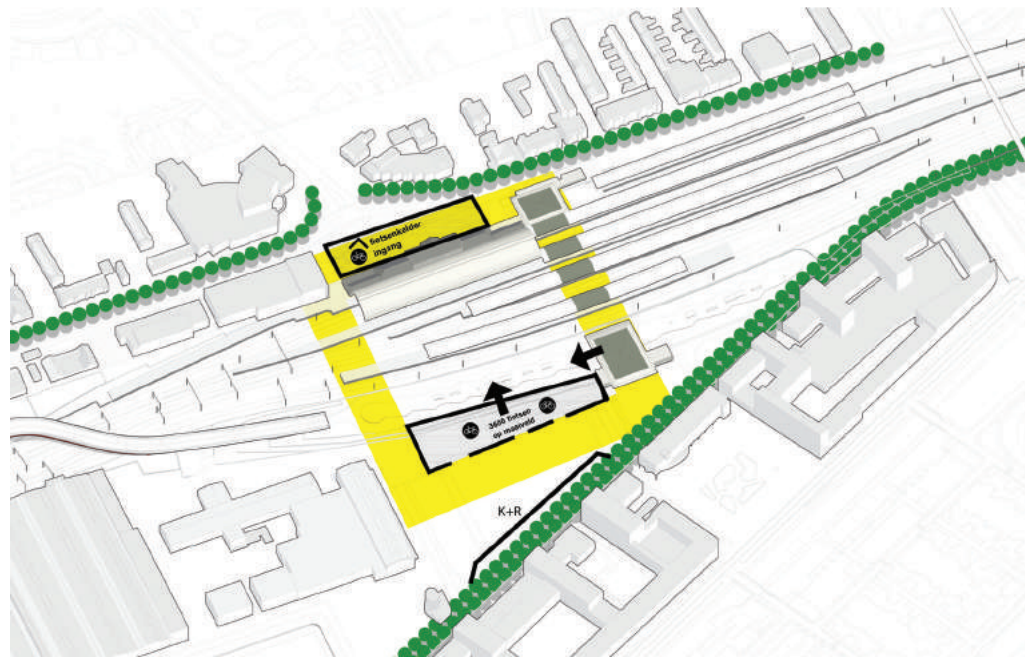
Zwolle

Het was niet zo dat Zwolle geen plannen had voor het station, het lag eerder omgekeerd: de stad grossierde in plannen. Naar aanleiding van de komst van de Hanzelijn had Jo Coenen in 2007 een 'dictionaire' opgesteld voor een gebied van vijf kilometer lang en 350 meter breed. De gemeente had deze stedenbouwkundige visie vertaald in het Perspectief Spoorzone en vervolgens uitgewerkt in 24 deelgebieden. 'Er was 100 miljoen euro beschikbaar, maar een masterplan ontbrak,' zegt Wim

Station Zwolle > p15 en 70

Station Eindhoven
> p16 en 64

Het carré als ruimtelijk organiserend raamwerk voor het stationsgebied Zwolle door karres+brands.



Korf, die in 2015 door de gemeente wordt ingehuurd als projectmanager voor de Spoorzone. 'De spoortunnel was al bijna klaar, maar geld voor een mooie entree ontbrak, dus kreeg de oostelijke uitgang een noodkap. De busbaan over het spoor was aanbesteed, maar voor het busstation was er nog geen definitief ontwerp.'

Mede ingegeven door de zeer kritische bejegening door het toenmalige kwaliteits-team stapt hij naar Rients Dijkstra met de vraag om hulp. Dijkstra komt, de ervaring in Weesp vers in zijn geheugen, met het bureau karres+brands op de proppen en het klikt wederzijds: Zwolle gaat meedraaien in het Loket.

Bart Brands vertelt hoe zijn bureau begon met het busstation: 'Er was het aanlandingspunt van de busbrug en een volumestudie. En de aanwijzing dat er "bomen moesten komen, want dat is Zwols". Toen zijn we gaan tekenen en daarbij werken we altijd op ooghoogte: wat zie je als voetganger?' Brands past het plan een beetje aan, zodat een plein ontstaat. 'Dat richten we eerst in als tijdelijk park, op termijn kan er dan aan de noordzijde bebouwing komen.'

De voorgenomen passage door het Schellepoortgebouw, die voetgangers moest verleiden door te lopen naar het Lübeckplein, vindt hij een slecht idee: 'Dat kost niet alleen een miljoen euro, maar het is vooral tekentafeldenken: je creëert een enorm tochtgat.' Het Lübeckplein moet bovendien niet 'van het station' worden, maar moet 'de huiskamer' worden van het woon- en kantoreengebied Hanzeland.

Essentieel is volgens Brands de vraag hoe het langzaam verkeer van het centrum naar Hanzeland komt en terug, en daarom herdefinieert hij de passerelle over het spoor. Deze voetgangersbrug stond al in eerdere plannen en was vervolgens onder op de stapel van projecten beland. Nieuw is vooral de functie die hij eraan toekent: hij beschouwt de passerelle als het sluitstuk van een carré, dat verder bestaat uit het stationsplein, de spoortunnel en het park annex plein voor het busstation. Daarmee krijgt het stationsgebied een kader waaraan alle projecten kunnen worden getoetst. De gemeente Zwolle is enthousiast en vraagt karres+brands om, in het verlengde van het Loket, de ideeën verder uit te werken. Voor de directe omgeving van het stationsgebied creëert Brands beelden ter inspiratie voor de gebiedsontwikkeling. Ontwerpers die eerder al aan verschillende deelprojecten werkten – van Movares, Team V en Buro Poelmans Reesink, maar ook van de gemeente, NS en ProRail – werken de plannen onder zijn leiding vervolgens uit tot een ontwikkelperspectief.

Het animatiefilmpje dat karres+brands voor de openbare Spoorcafés maakt, blijkt een succes. Het wordt veel gedeeld en er ontstaat niet alleen optimisme bij stakeholders, ambtenaren en politici, maar ook bij de bevolking. Alhoewel vooral veel aandacht

uitgaat naar de houten stationskappen die in het filmpje zijn gemonteerd – 'Ja, die zijn mooi, die willen wel!' – wordt ook het carré als dragend principe breed omarmd en op 30 oktober 2017 door de gemeenteraad vastgelegd in het *Ontwikkelperspectief stationsgebied Zwolle*.

Over het carré van karres+brands is Daan Zandbelt, die Rients Dijkstra opvolgde en dus ook zijn plaats in het Q-team overnam, zeer tevreden, maar hij merkt dat politici en ambtenaren moeite hebben focus te houden: 'Essentieel is dat de markt snel aan de slag gaat met de centrumzijde van het carré. Als de fietsparkeergarage dadelijk klaar is, kan het gebied tussen station en centrum zich ontwikkelen, daar liggen de vruchten van de publieke investeringen voor het oprapen. In Zwolle heerst de neiging alle energie op Hanzeland te richten, terwijl juist zo stevig is geïnvesteerd in het slechten van de barrières tussen station en centrum aan de noordzijde.'

Tussentijdse conclusies

De selectieprocedure van de tweede tranche is een stuk minder strak dan die van de eerste, de keuze voor grote stations komt pas gaande de rit tot stand. Bovendien is Zwolle een zij-instromer, met een geheel eigen problematiek. Door hun grootte en complexiteit hebben de stations uit de tweede tranche elk een eigen, specifieke ontwikkeling doorgemaakt en daardoor verschillen ze sterker van elkaar dan de kleinere stations uit de eerste tranche (en overigens ook dan die uit de derde). Toch zijn er voorzichtig enkele conclusies te trekken.

Elk station draagt een verleden met zich mee van ingrepen, studies en plannen, maar hoe groter het station is, hoe complexer de situatie. Datzelfde geldt voor de belangen die op het spel staan, en voor het aantal stakeholders en de invloed die ze kunnen uitoefenen. Bij zo'n gordiaanse knoop is timing van essentieel belang: soms is er een *window of opportunity* omdat de nood zo hoog is gestegen dat alle partijen bereid zijn om te bewegen. Maar veel talrijker zijn de periodes dat iedereen zijn kaarten voor de borst houdt en advisering uitdraait op een rituele dans.

Hoe moeilijk het ook is om vooraf, en vooral van buitenaf, in te schatten hoe de vlag erbij hangt, een goede analyse van deze zachte factoren voorkomt verspilling van tijd en geld. Ook tijdens het proces blijft timing belangrijk: moet je je beperken tot een globaal advies waarin de belangrijkste stakeholders zich kunnen vinden of is verdere uitwerking en precisering verhelderend?

Principieel is bij elk station de verbinding tussen beide zijden van het spoor een grote kwestie, vooral voor het langzaam verkeer, maar ook hierbij zijn grote stations een slag ingewikkelder dan kleine. Ook de overstap (van trein naar bus en van trein naar fiets) is bij grote stations lastiger, net als de omvang en het daarmee samenhangende gebrek aan ruimtelijke kwaliteit van de busstations.

Die complexiteit speelt het grote station niet alleen in praktische, morfologische zin parten, maar ook politiek-organisatorisch: is er lokaal draagvlak om beide zijden serieus te nemen en om alzijdige ontsluiting als essentieel na te streven, of wil de gemeente vooral een deelgebied ontwikkeld zien? Als dat laatste het geval is, begint advisering al met een handicap.

Bij advisering door het Loket is niet de tekenpen het belangrijkste wapen maar het schetspotlood. Als iemand in staat is om de complexe en woelige worsteling van alledag terug te brengen tot essentiële ruimtelijke keuzes, dan is het wel de ontwerper van buiten. Uiteraard moet hij waken voor simplisme, maar een helder en eenvoudig ruimtelijk kader – zoals een carré, vlieger of ring – kan stakeholders met uiteenlopende deelbelangen voor lange tijd verbinden.

Soms is het te vroeg voor zo'n ruimtelijk kader en is het gezamenlijk doorlopen van het proces en het delen van scenario's het maximaal haalbare. Juist bij grote, complexe stations vormt de financiering een groot en heikel punt, overeenstemming over scenario's is dan de basis voor onderhandelingen tussen de stakeholders, een spel dat per definitie buiten het bestek van het Loket valt.

Almere Centrum

Situatie

Dat een tabula rasa grote voordelen heeft als je een verkeerssysteem moet ontwerpen, is in Almere duidelijk te zien. Deze stad van iets meer dan 200 duizend inwoners heeft maar liefst zes treinstations plus een uitgekiend net van vrije busbanen. Op station Almere Centrum komt dat alles samen in een multimodaal knooppunt uit het boekje: een 240 meter lang viaduct voert de treinen zes meter boven het maaiveld, vanaf het perron zijn er aparte trappen naar de hal, het busstation en zelfs naar de fietsenstalling. Op maaiveldniveau loopt de stad dus gewoon door: voetgangers en fietsers kunnen overal van de ene kant van het station naar de andere. Ruimte zat, en juist daarin schuilt een van de problemen: er zijn te weinig mensen voor te veel ruimte.

Een goede knoop maakt nog geen goede plaats, volgens het eindrapport van het Loket is het hier 'sociaal onveilig, rommelig, truttig, middelmatige kwaliteit, beetje vies, gedateerd, niet vernieuwend en niet duurzaam'. Het busstation is zo uitgestrekt dat je onderweg naar een perron steeds het gevoel hebt dat je door een bus geschept kunt worden. De fietsenstalling aan de westkant is onbemand, supermarkt Day & Night houdt de rolluiken overdag gesloten. Aan de oostkant is onder het viaduct een hangplek voor verslaafden en alcoholisten ontstaan, bij politiecontroles kunnen ze makkelijk weggomen in de smalle gangetjes tussen de Febo en de Turkse supermarkt. De open vakwerkconstructie van de stationskap is een walhalla voor duiven, die alles onderpoepen.

Het nieuwe stadshart gaf Almere tien jaar geleden een boost, maar het trok tegelijk een deel van de energie en bezoekers weg van de winkels aan de stationskant, waardoor er nu gaten vallen in de bezetting. Het Station Office aan de centrumkant staat leeg, om van de kantoortorens aan de noordzijde maar te zwijgen. De 24 duizend vierkante meters van de Martinezoren, die het dichtst bij het station staat, zijn sinds de oplevering in 2010 nog geen dag verhuurd geweest.

Toch zijn er lichtpuntjes: meelifend op de populariteit van Amsterdam verbouwt de Duitse Plaza Hotelgroup de Martinezoren tot hotelkamers en short-stayappartementen. Ook de eerdere komst van Primark, aan de centrumzijde, geeft het stationsgebied een nieuwe impuls.

Advies

- o Ingeschakeld bureau: marco.broekman
- o Datum advies: november 2016
- o Advies 1: pak de openbare ruimte onder het station aan: verwijder de lage plafonds, zorg voor heldere doorgaande routes en goede *wayfinding*, maak een nieuwe (verplaatsbare) fietsenstalling aan de noordzijde, treed op tegen zwerffietsen.
- o Advies 2: maak van het lege kavel aan de noordkant een proeftuin, dat verlevendigt het stationsgebied en is tegelijk een aanloop naar de Floriade 2022.
- o Advies 3: verdicht rond het station, concentreer hier nieuwe woningen, voorzieningen en investeringen.
- o Advies 4: maak fundamentele keuzes over het stationsgebouw (open weefsel versus iconisch gebouw), het aantal stijgpunten (centraal of decentraal), de kap (behoud versus nieuwbouw), het busstation (plaats en omvang), het stedelijk fietssysteem en de Floriade (wat te doen voor 2022, wat erna).

Station Almere Centrum
> p17 en 53

Betrokken personen
(de namen van de geïnterviewden zijn gecursiveerd)

- **Remco Ates**
(NS Stations)
- **Marco Broekman**
(marco.broekman)
- **Tjeerd Herrema**
(gemeente Almere)
- **Karin Laumans**
(Klépierre)
- **Danny Louwerse**
(gemeente Almere)
- **Mattijs Pagie**
(gemeente Almere)
- **Erik Schuurmans**
(ProRail)
- **Peter Slot**
(gemeente Almere)
- **Derk Jan Somsen**
(gemeente Almere)
- **Thijs van der Steeg**
(gemeente Almere)
- **Remco Suk**
(gemeente Almere)
- **Judith Vermaas-Laurijsen**
(gemeente Almere)
- **Floris van der Zee**
(marco.broekman)

Verwante stations

- Drukke*
- Amsterdam Bijlmer ArenA
 - Dordrecht
 - Gouda
 - Hilversum
 - Rotterdam Blaak
 - Zaandam

- Vlinder*
- Delft
 - Dordrecht
 - Gouda
 - Haarlem
 - Hilversum
 - Leiden Centraal
 - Lelystad
 - Nijmegen

- Morfologisch*
- Amsterdam Amstel
 - Dordrecht
 - Enschede
 - Gouda
 - Haarlem
 - Hilversum
 - Lelystad
 - Nijmegen
 - Zaandam

Knoopwaarde

- 23.300 in- en uitstappers
- 828 fietsparkeerplekken
- 1.183 autoparkeerplekken
- 2.150 meter tot snelwegafslag A1
- 8x per uur intercity (2x Den Haag, 1x Groningen, 2x Lelystad, 2x Vlissingen, 1x Leeuwarden)
- 12x per uur sprinter (2x Hoofddorp, 4x Almere Oostvaarders, 2x Amsterdam Centraal, 2x Zwolle, 2x Utrecht Centraal)
- 54x per uur bus (lijn 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 156, 159, 160)

Plaatswaarde

Invloedgebied van 1.200 meter (zie cirkel boven aan rechterpagina). Het ruimtelijk structurerend principe van het stationsgebied is geel gemarkeerd.

- 17.419 inwoners
- 21.807 werknemers
- 33.311 bezoekers

Vlinder

Het vlinderdiagram bevat de knoop- en plaatswaarde (zie onder aan rechterpagina).

Alle waarden komen uit het *Werkboek Almere*, dat april 2015 is opgesteld door de Vereniging Deltametropool.

Reacties

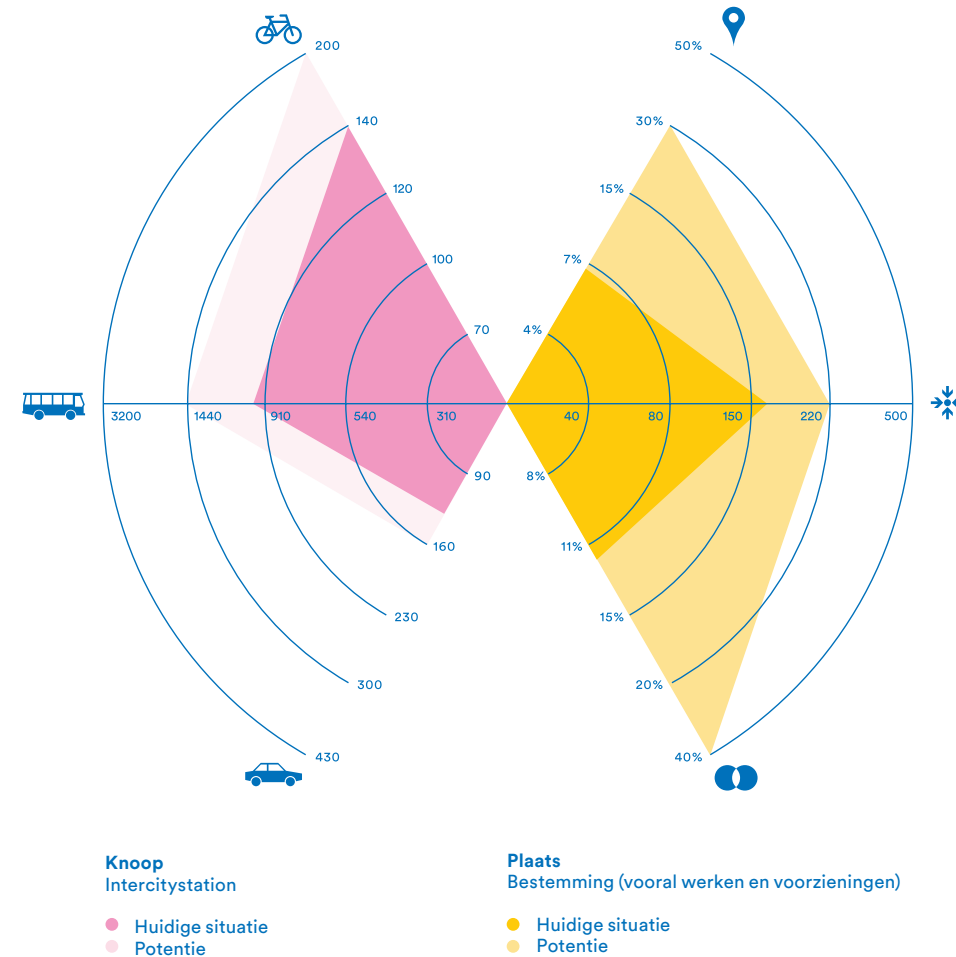
- o In het advies zijn vijf scenario's uitgewerkt, met in totaal 71 maatregelen. Om hun keuze te kunnen bepalen, hebben ProRail, NS Stations en de gemeente Almere na afloop van het Loket opdracht gegeven aan APPM en ProRail om middels Value Engineering waarden aan de scenario's toe te kennen. Deze methode, die is ontwikkeld voor beslissingen over sporen, bleek voor stedenbouwkundige vraagstukken niet geschikt.
- o Enigszins tot verbazing van zowel Loket als ontwerper Marco Broekman toont de gemeente zich desondanks zeer tevreden met het advies. Juist omdat géén keuzes zijn gemaakt, biedt het volgens de gemeente een denkbare voor alle mogelijke situaties, alsmede een startpunt voor onderhandelingen met de andere stakeholders.
- o Belangrijke overall-conclusie voor de gemeente is dat het succes van het stationsgebied staat of valt met concentratie van de investeringen in het centrum van de stad. Almere heeft daarom een rem gezet op de weidewinkels en kantoren in Almere Poort.

Tussenstand december 2017

- o Op het Mandelaplein aan de noordzijde van het station heeft het veiligheidsdenken plaatsgemaakt voor het mengen van stromen. De hekken, die voetgangers vroeger dwongen om bij de Martineztoren over te steken, zijn weggehaald en het plein is deels ingericht als shared space.
- o De verlening van de busconcessie aan Keolis is eind 2017 aangegrepen om het busstation op te frissen: verlichting en looproutes zijn verbeterd en de leegstaande stationsrestauratie is in gebruik genomen als informatiepunt.
- o Voor brommers en scooters zijn parkeervakken gemaakt.
- o Handhaving is serieus ter hand genomen: de hangjongeren zijn weggejaagd, zwerf fietsen worden opgeruimd.
- o De stationshal is opgeruimd, zodat die weer overzichtelijk is.
- o Voor de periode tot 2022 is een intentieovereenkomst met verbetermaatregelen getekend tussen NS, ProRail, de provincie Flevoland en de gemeente Almere.

Wat er verder gaat gebeuren

- o Het aantal fietsparkeerplekken wordt ruim verdrievoudigd tot 500. De onbemande NS-fietsenstalling aan de westkant wordt een openbare stalling, er komt een vernieuwde tweede fietsenstalling aan de noordoostzijde van het station.
- o Om de sociale veiligheid te vergroten worden de loze ruimtes en onoverzichtelijke hoekjes onder het station afgesloten. Dat kan zowel door 'echt' vastgoed toe te voegen als door de nieuw te bouwen fietsenstalling van een schijngewel te voorzien.
- o De procesmanager, die is aangesteld door gemeente, NS Stations, ProRail, provincie en winkeleigenaar Klépierre, boog zich aanvankelijk alleen over het station, maar werkt nu ook op gebiedsniveau.
- o De gemeente gaat zelf ook geld steken in het station, afkomstig uit het Fonds Verstedelijking Almere.
- o Voor 'bestuurlijk trechteren' is het nog te vroeg: de onderhandelingen met NS en ProRail over de fundamentele keuzes uit het advies lopen nog.

**Catering**

- Broodje Backwerk, Laugenvlecht met maanzaad en sesamzaad, €0,79
- Cafe 't Boemeltje, Italiaanse bol carpaccio, €8,95

**Poëzie**

Op de vier zijden van de sokkel van het kunstwerk op het Mandelaplein aan de noordzijde van het station staat evenzovele tekstregels gebeiteld. Onduidelijk blijft wat de eerste regel is, hieronder een poging.

*Het ogenblik eeuwig
Onbegrensd gezichtsveld
Verstilde herinnering
Gebeiteld in het nu*

**Toilet**

Twee toiletten zonder jufvrouw in de hal, sleutel bij de Kiosk, doordeweeks van 5.45 tot 20.30 (donderdag en vrijdag tot 21.00), zaterdag van 7.00 tot 19.00 en zondag van 8.00 tot 17.00.

Afb. linkerpagina 1 t/m 4
Huidige station en stationsplein aan de centrumzijde (1), toevoeging van een nieuwe luifel (2), transformatie van de omliggende kantoorgebouwen (3), bouw van een heel nieuw stationsgebouw (4).

Afb. rechterpagina
Deze impressie laat zien dat het Mandelaplein met relatief eenvoudige (tijdelijke) middelen een groener en aangenamer karakter kan krijgen. Tegelijk wordt het effect verbeeld van een renovatie van de stationsgevel naar Rotterdams model plus de toevoeging van publieke functies aan de plinten van de kantoorpanden.



“Op het Mandelaplein heeft het veiligheidsdenken plaatsgemaakt voor het mengen van stromen”



Eindhoven

Situatie

Aan de centrumzijde is de start van de vernieuwing van het stationsgebied moeilijk over het hoofd te zien: hier verrees vorig jaar The Student Hotel, een slanke toren van bijna 80 meter hoog met 400 kamers. De komende jaren zullen hier nog meer torens verrijzen, met in totaal 150 duizend vierkante meter vloeroppervlak. De openbare ruimte, die nu nog wordt gedomineerd door een schamele VVV-vestiging van sandwichpanelen, gaat daarbij grondig op de schop.

De opgave van het Loket ligt in Eindhoven aan de noordzijde. Ook hier is de economische ontwikkeling van de stad duidelijk zichtbaar: de Rabobank heeft daar een nieuw kantoorcomplex neergezet, de oude wordt nu herontwikkeld, de campus van de TU Eindhoven bloeit. Maar hoe kom je daar? Het busstation en de Fellenoord, een vierbaansweg uit de jaren zestig van de vorige eeuw, vormen een naargeestige barrière.

Verkeerskundig klopt het allemaal: tunnels voeren voetgangers en fietsers onder de autoweg door, maar het is er onplezierig en kil. De oversteekplaats met verkeerslichten op maaiveld dan maar? Daarvoor moet je eerst de taxistandplaats annex Kiss + Ride annex entree van de NS-parkeerplaats kruisen. En die leidt bovendien alleen schuin naar de campus, niet naar de Rabobank en de erachtergelegen Hogeschool. Op zijn zachtst gezegd een onelegante oplossing.

Met uitzondering van de Kennedytoren zijn de gebouwen tussen het station en Fellenoord sleets. Kantoor Noordzicht vormt een lange grijze wand van vier verdiepingen, het even verderop gelegen Beursgebouw is bijna dertig jaar geleden neergezet als noodvoorziening: een gesloten grijze doos die met zijn achterkant naar het station gewend ligt.

Ook het busstation zelf is verouderd. In 1991 was dit het eerste dynamische busstation van Nederland, maar door de sterke groei van het busvervoer – onder andere met de HOV-bussen naar het vliegveld – barst het uit zijn voegen. Een dubbeldeksstation staat hoog op het lijstje met opties van de gemeente, maar moest buiten de studie van het Loket blijven.

Advies

- o Ingeschakeld bureau: Posad
- o Datum advies: juli 2016
- o Advies 1: trek de ‘campusidentiteit’ van universiteit door tot aan het station en geef de noordzijde daarmee de internationale allure die past bij de Brainportregio.
- o Advies 2: creëer nu al aantrekkelijke looproutes op maaiveldniveau: eentje naar de campus en eentje naar de Rabobank. Verplaats daartoe de taxistandplaats, de Kiss + Ride en de toerit tot het NS-parkeerterreintje.

Reacties

- o De gemeente is groot voorstander van het idee om de noordzijde een campusidentiteit te geven en voelt zich door het onderzoek van Posad gesterkt in haar streven de barrière van de Fellenoord definitief te slechten.
- o Het advies om daarop vooruitlopend nu al twee looproutes te creëren, blijkt ondanks de vele gesprekken met alle stakeholders nog niet haalbaar.
- o Op het stationsplein is de toerit tot het NS-parkeerterreintje het struikelblok. Verleggen kan niet, omdat KPN vanwege veiligheidsredenen weigert om de toerit langs zijn gebouw te laten lopen. De andere variant om dit deelprobleem op te lossen – alleen toegang voor NS-medewerkers en gratis parkeerplaatsen voor NS-gasten in de bestaande parkeergarage – stuit op een veto van NS zelf.
- o De resistentie van de Fellenoord is volgens de gemeente groter dan verwacht: de voorspelde afname van het verkeer blijft uit nu de Ruit rond Eindhoven er voorlopig niet komt. Bovendien is de Fietsersbond tegen verplaatsing van

Station Eindhoven
> p16 en 54

Betrokken personen
(de namen van de geïnterviewden zijn gecursiveerd)

- **Marcel Brok**
(provincie Brabant)
- **Anneke Coolen-Pero**
(gemeente Eindhoven)
- **Erik van Hal**
(gemeente Eindhoven)
- **Michiel Jongmans**
(NS Stations)
- **Herman Kerkdijk**
(gemeente Eindhoven)
- **Jos Roijmans**
(gemeente Eindhoven)
- **Nancy Scalzo**
(gemeente Eindhoven)
- **Emile Revier**
(Posad)
- **Ronald Rijnen**
(gemeente Eindhoven)

Verwante stations

Drukke

- Amsterdam Sloterdijk
- Amsterdam Zuid
- Den Haag Centraal
- 's-Hertogenbosch
- Leiden Centraal
- Schiphol Airport

Vlinder

- Delft
- Dordrecht
- Gouda
- Haarlem
- Hilversum
- Leiden Centraal
- Lelystad
- Nijmegen

Morfologisch

- Den Haag Centraal
- Groningen
- 's-Hertogenbosch
- Leiden Centraal
- Nijmegen

Knoopwaarde

- 56.884 in- en uitstappers
- 6.641 fietsparkeerplekken
- 3.744 autoparkeerplekken
- 3.600 meter tot snelwegafslag A2
- 12x per uur intercity (2x Alkmaar, 2x Schiphol, 2x Den Haag Centraal, 2x Maastricht, 2x Heerlen, 2x Venlo)
- 4x per uur sprinter (2x 's-Hertogenbosch, 2x Deurne, 2x Tilburg Universiteit, 2x Weert)
- 62x per uur stadsbus
- 29x per uur streekbus
- 6x per uur HOV-bus Philijs

Plaatswaarde

Invloedgebied van 1.200 meter (zie cirkel boven aan rechterpagina). Het ruimtelijk structurerend principe van het stationsgebied is geel gemarkeerd.

- 19.546 inwoners
- 36.742 werknemers
- 75.850 bezoekers

Vlinder

Het vlinderdiagram bevat de knoop- en plaatswaarde (zie onder aan rechterpagina). Alle waarden komen uit het *Werkboek Eindhoven*, dat april 2015 is opgesteld door de Vereniging Deltametropool. Sindsdien is de frequentie van de intercity naar Amsterdam verhoogd tot zesmaal per uur (Programma Hoogfrequent Spoor).

het fietspad naar de overzijde van de Fellenoord, wat voor de gemeente zwaar weegt.

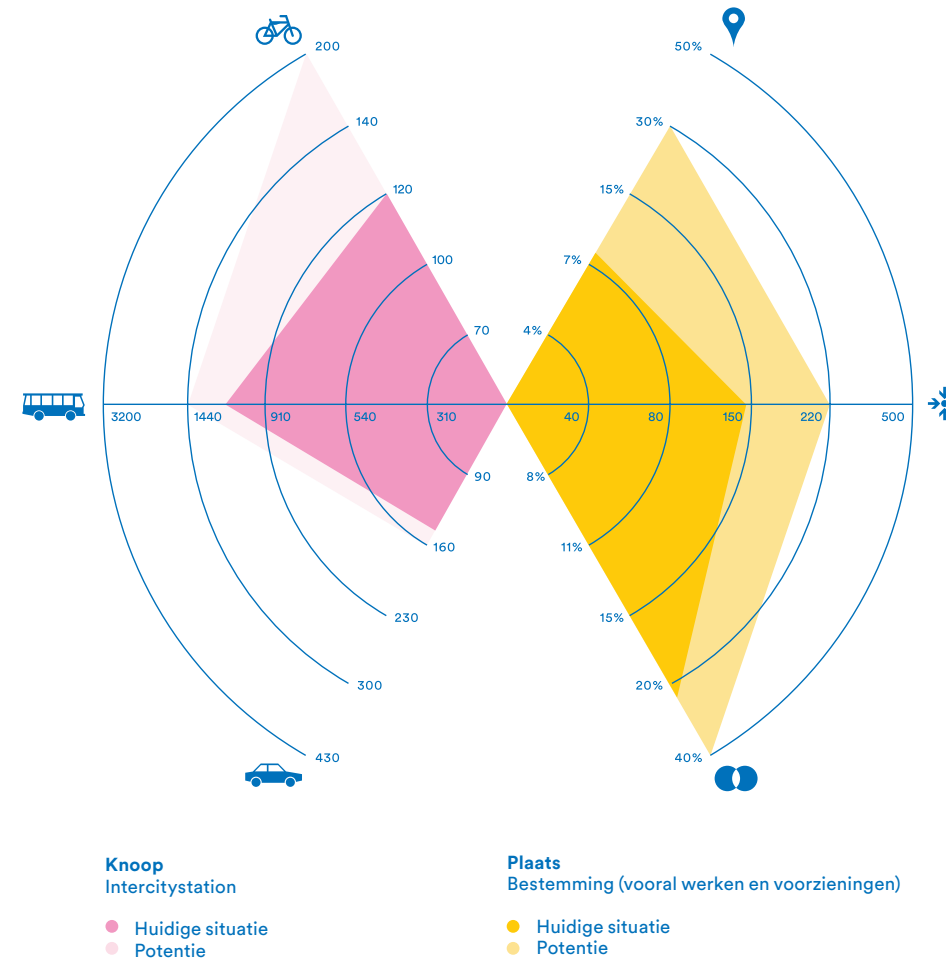
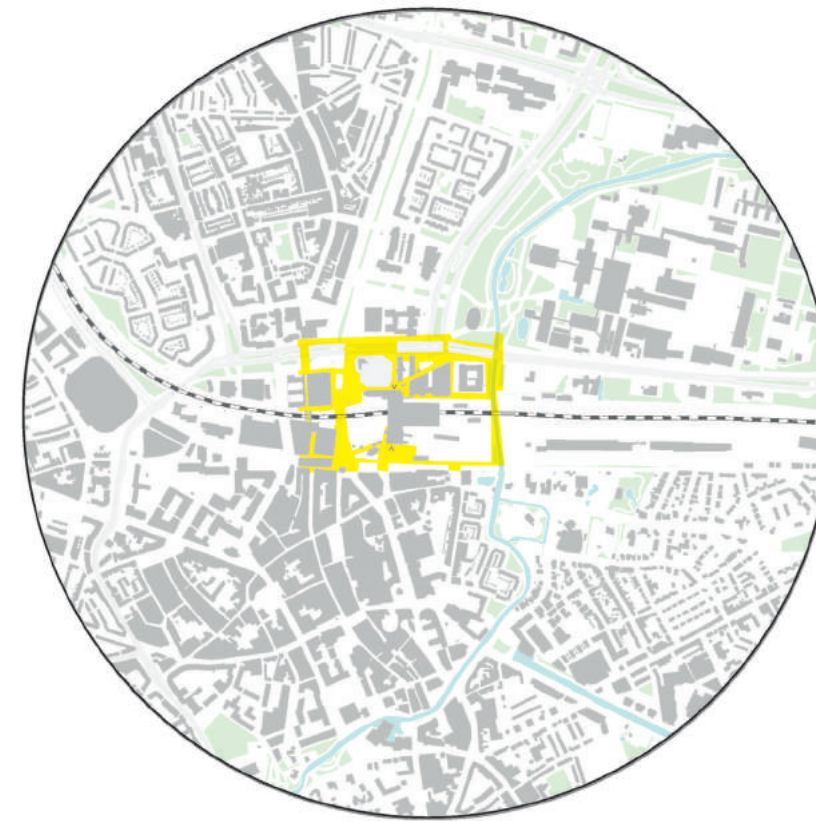
- o Geen onderdeel van het advies, maar voor de gemeente Eindhoven wel een belangrijk punt, is de toegankelijkheid van de nieuwe tunnel die noord- en centrumzijde verbindt en die door ProRail en gemeente samen is betaald. NS wil deze afsluiten met poortjes en dus alleen toegankelijk maken voor mensen met een ov-chipkaart, Eindhoven wil een deel openbaar houden als interwijkse verbinding.

Tussenstand december 2017

- o Met een aantal kleine ingrepen uit het advies van Posad is de verbinding tussen station en campus verbeterd: zo zijn de internationale bussen versneld verplaatst naar de Kennedylaan.
- o De gemeente bestudeert nog hoe de veiligheid en kwaliteit van de Kiss + Ride te verbeteren. De beide looproutes zijn echter voorlopig van de baan.

Wat er verder gaat gebeuren

- o De gemeente heeft RHDHV opdracht gegeven voor een studie om de Fellenoord te downgraden tot een stadsboulevard zoals de Amsterdamse Wibautstraat. In samenhang daarmee wordt het doortrekken van campusidentiteit bestudeerd door KCAP.
- o De eigenaar van het Beursgebouw laat een studie doen naar de integrale herontwikkeling van zijn locatie.



Catering

- Chocolat Company, croissant, €1,75
- Skybar NH Hotel, club-sandwich €13,00



Poëzie

Hoog op de binnenmuur van de stationshal staat een citaat van Mondriaan.

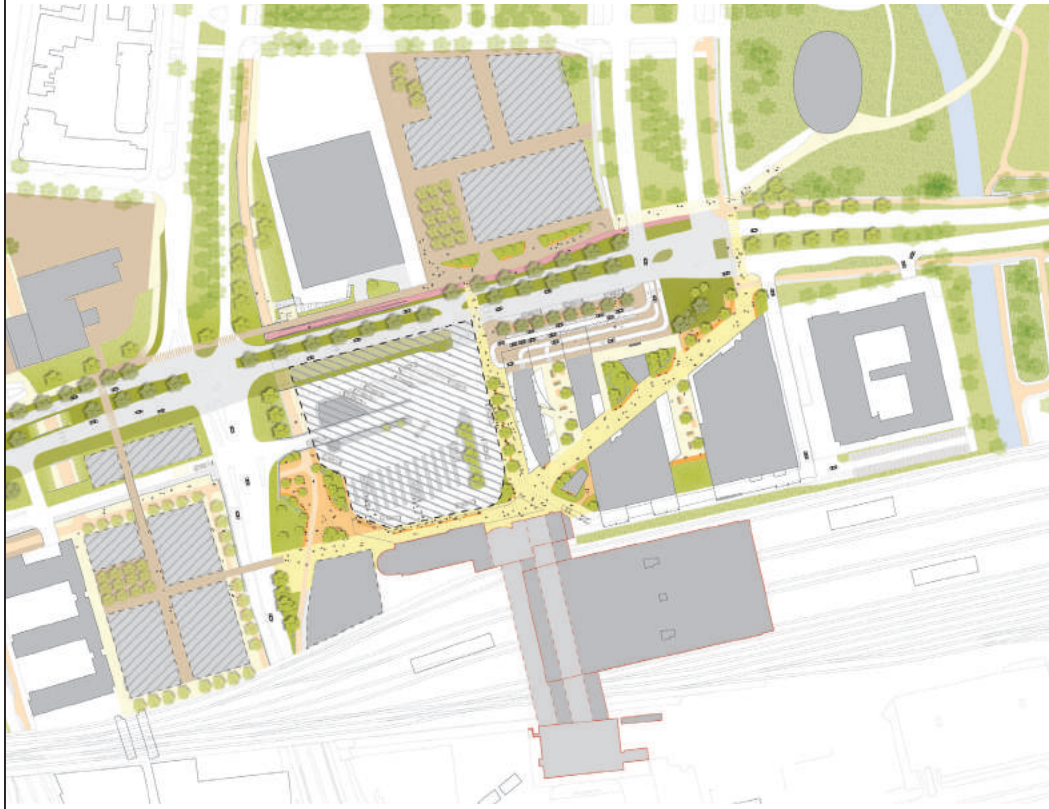
Conventie, een soort herinnering, is het grootste beletsel om te genieten van leven en kunst



Toilet

Sanifair, €0,70 voor toiletbezoek plus een waardebon van €0,50, te besteden bij de middenstand op en rond het station. Gescheiden toiletten voor mannen en vrouwen, nachttoilet aanwezig.

Doorkijk naar de mogelijke situatie op de lange termijn, als de Fellenoord is getransformeerd tot stadsboulevard en er voldoende ruimte is ontstaan voor langzaam verkeer.



Door de huidige Kiss & Ride vorm te geven als shared space, krijgt de voetganger alle ruimte en is de auto enkel nog te gast. Dit zorgt voor prettigere looproutes, onder andere naar de universiteitscampus.



“De gemeente voelt zich door het onderzoek van Posad gesterkt in haar streven de barrière van de Fellenoord definitief te slechten”



Zwolle

Situatie

Dagelijks stappen er in Zwolle ruim 40 duizend mensen in en uit, daarmee komt het station op de twaalfde plaats. Maar deze reizigers kunnen kiezen uit maar liefst acht richtingen en zo bezien is Zwolle het tweede station van Nederland. Om dat te onderstrepen wilde het gemeentebestuur de naam vorig jaar graag veranderen in 'Zwolle Centraal', maar de 200 duizend euro die dat zou kosten, leidde tot protesten in de raad en het plan ging in de ijskast.

Dat neemt niet weg dat het station de afgelopen jaren zijn provinciale veren heeft afgeschud. Ondergronds tenminste: sinds 2015 verbindt een royale, helderwitte tunnel de hoofdsporen en biedt tegelijk ruimte aan horeca, winkels en zelfs een piano. Maar bij het verlaten van het station is het afgelopen met de geruststellend gestroomlijnde esthetiek: je stuit aan de noordzijde op noodlokalen met eettentjes en een mini-supermarkt.

Maar ook als je die wegdenkt, heb je nog geen vrij zicht op de negentiende-eeuwse villawijk die het spoor verbindt met de oude vestingstad. Een busstation, een rotonde met een spiegelglazen congrescentrum en een strak bankgebouw domineren het beeld. Het oude negentiende-eeuwse stationsgebouw, het enige 'standaardstation van de eerste klasse' dat in Nederland gerealiseerd is, staat er wat verweesd bij: sinds station Zwolle letterlijk ondergronds is gegaan, is het vooral in gebruik als kantine voor het spoorwegpersoneel uit de noordelijke regio.

Aan de zuidzijde stuit je op een wand met strenge, roodbakstenen gebouwen en als je daartussendoor loopt kom je op een plein van een al even roodbakstenen gestrengheid met onder andere het stadskantoor, hogeschool Windesheim en ProRail. Alleen een viskraam geeft Hanzeland, een stadsuitbreiding uit de jaren negentig van de vorige eeuw, wat menselijke maat.

Er staan de komende jaren twee grote projecten op stapel voor station Zwolle. Een elegant, langgerekt viaduct gaat de bussen van de centrumzijde, over de sporen heen, naar een nieuw busstation aan de zuidzijde brengen. Aan de centrumzijde komt een grote ondergrondse fietsenstalling met 4.800 plaatsen. Beide ingrepen zullen de *knoop* Zwolle sterk verbeteren, wat ze voor de plaats betekenen was echter lange tijd veel minder duidelijk.

Advies

- o Ingeschakeld bureau: karres+brands
- o Datum advies: oktober 2015
- o Advies 1: gebruik de stadscarré die wordt gevormd door passerelle, tunnel, stationsplein en een nieuw stationspark aan de zuidzijde als drager voor de stedelijke ontwikkeling van het hele stationsgebied.
- o Advies 2: oriënteer het stationspark aan de zuidzijde op de Wagenwerkplaats en laat de kostbare doorbraak door gebouw Schellepoort achterwege.

Reacties

Het *Ontwikkelperspectiefstationsgebied Zwolle* is breed omarmd en is op 10 juli 2017 ondertekend door alle stakeholders en vervolgens op 30 oktober vastgesteld door de gemeenteraad. Op de eerste pagina prijkt pontificaal het logo dat de ontwikkelingen samenvat: een carré.

Tussenstand oktober 2018

Het ontwerp voor de ondergrondse fietsenstalling en het stationsplein is net bekend gemaakt. De bouw zal plaatsvinden van voorjaar 2019 tot eind 2020.

Station Zwolle
> p15 en 55

Betrokken personen
(de namen van de geïnterviewden zijn gecursiveerd)

- **Bart Brands**
(karres+brands)
- **Nynke Jutten**
(gemeente Zwolle)
- **Wim Korf**
(gemeente Zwolle)
- **Jasper Nijveldt**
(karres+brands)
- **Henk Snel**
(gemeente Zwolle)

Betrokken ontwerp bureaus

- Movares
- Team V
- Buro Poelmans Reesink

Verwante stations

Drukke

- Amersfoort
- Amsterdam Zuid
- Arnhem Centraal
- Haarlem
- 's-Hertogenbosch
- Nijmegen

Vlinder

- Delft
- Dordrecht
- Gouda
- Haarlem
- Hilversum
- Leiden Centraal
- Lelystad
- Nijmegen

Morfologisch

- Amsterdam Zuid
- Arnhem
- Delft
- Den Haag HS
- Haarlem

Knoopwaarde

- 40.591 in- en uitstappers
- 6.509 fietsparkeerplekken
- 248 autoparkeerplekken
- 1.900 meter tot snelwegafslag A28
- 11x per uur intercity (2x Rotterdam Centraal, 2x Den Haag Centraal, 2x Groningen, 2x Roosendaal, 2x Leeuwarden, 1x Emmen)
- 11x per uur sprinter (2x Amsterdam Centraal, 2x Utrecht Centraal, 2x Enschede, 2x Kampen, 2x Groningen, 1x Emmen)
- 19x per uur streekbus (lijn 29, 40, 70, 71, 74, 100, 161, 166, 167, 202, 203)
- 2x per uur HOV-bus (lijn 201)
- 30x per uur stadsbus (lijn 1, 2, 3, 4, 5)

Plaatswaarde

Invloedgebied van 1.200 meter (zie cirkel boven aan rechterpagina). Het ruimtelijk structurerend principe van het stationsgebied is geel gemarkeerd.

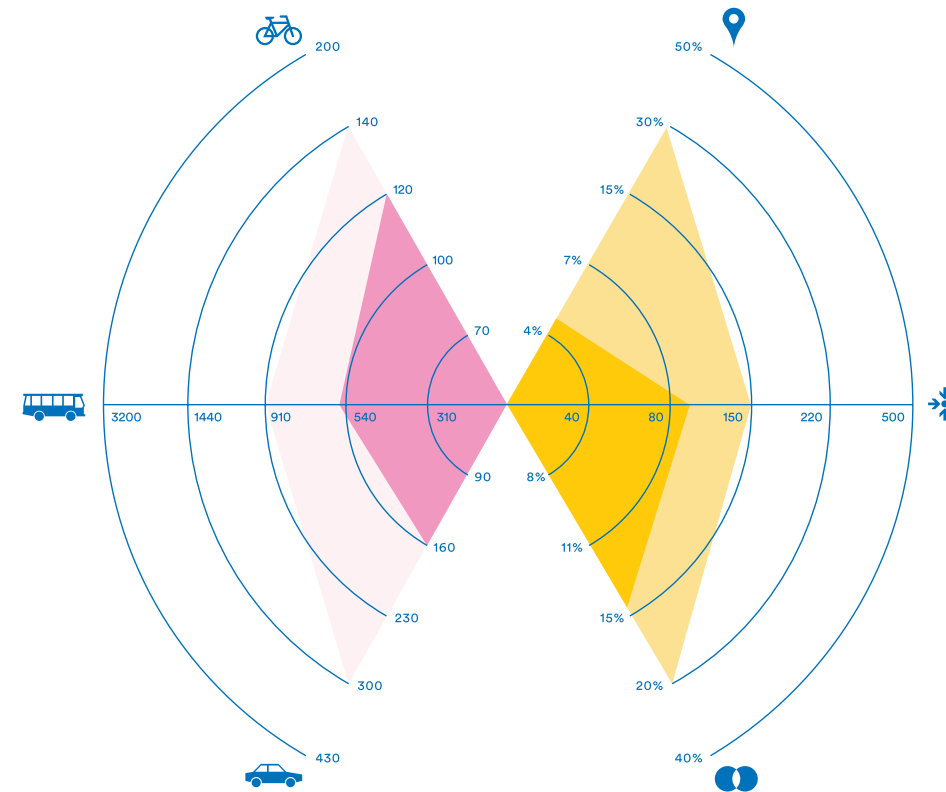
- 18.487 inwoners
- 27.691 werknemers
- 25.368 bezoekers

Vlinder

Het vlinderdiagram bevat de knoop- en plaatswaarde (zie onder aan rechterpagina). Voor Zwolle heeft de Vereniging Deltametropool geen werkboek gemaakt. Wel zijn in 2016 de waardes voor knoop, plaats en vlinder verzameld.

Wat er verder gaat gebeuren

- o Er wordt onderzoek gedaan naar de mogelijkheid om de passerelle op zeer korte termijn te realiseren. Uitgangspunt is een definitieve spooroverkluizing, gecombineerd met tijdelijke aanlandingen.
- o In de schetsen en animatiefilmpjes die karres+brands gebruikte bij de openbare Spoorcafés, waren beide tunnelingangen getooid met royale houten stationskappen. Die beelden maakten zoveel positieve energie los bij de bevolking, dat ze er moesten komen. Nu wordt bekeken hoe die er in detail uit gaan zien, op basis daarvan worden het benodigde budget verworven.
- o De verkeersstroom op het stationsplein wordt zover afgeknepen dat er noch een rotonde, noch verkeerslichten nodig zijn om voetgangers veilig over te laten steken. Zo ontstaat een vloeiende overgang naar het centrum.
- o De gemeente onderzoekt hoe de gebiedsontwikkeling ter hand te nemen: in één grote visie of in samenhangende deelvisies, topdown of in samenspraak met de omgeving, gefaseerd of niet. Dan zal ook duidelijk moeten worden welk deel van de zesduizend nieuwe woningen die Zwolle wil bouwen in het stationsgebied zullen komen.
- o Voor de ontwikkeling van de zuidzijde maakten De Vrienden van Hanzeland – een samenwerkingsverband van eigenaren, ontwikkelaars, ondernemers, de hogeschool, NS, gemeente Zwolle én bewoners – een inspiratiedocument ‘Visie op Hanzeland’.



Knoop
Intercitystation

- Huidige situatie
- Potentie

Plaats
Bestemming (vooral werken en voorzieningen)

- Huidige situatie
- Potentie



Catering

- Bodrum Place, Turkse pizza, €2,00
- Bilderberg Grand Hotel Wientjes, sandwich Huppe kaas, € 10,75



Poëzie

Geen poëzie, wel een piano

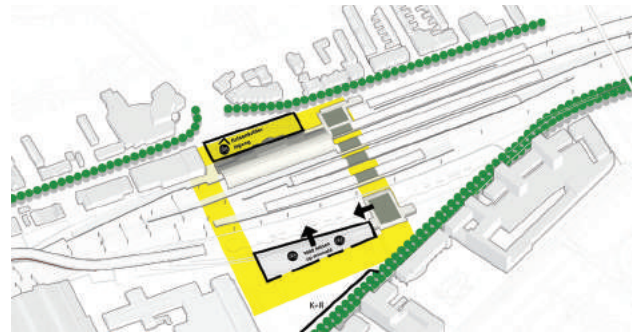


Toilet

Sanifair, €0,70 voor toiletbezoek plus een waardebon van €0,50, te besteden bij de middenstand op en rond het station. Gescheiden toiletten voor mannen en vrouwen, nachttoilet aanwezig.

Afb. linkerpagina 1t/m 4
Het carré (geel) slecht de barrières tussen stad en spoor en vormt de basis voor een stapsgewijze, samenhangende gebiedsontwikkeling.

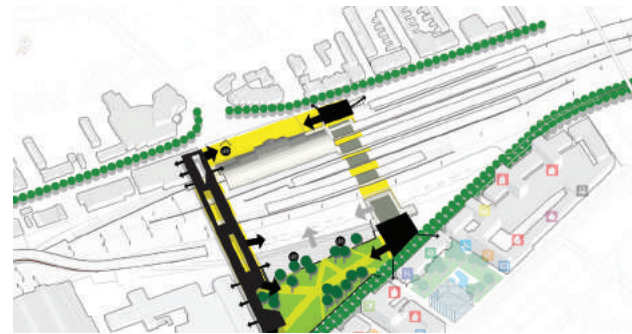
Afb. rechterpagina
Het plein aan de zuidzijde van het station wordt in de visie van karres+brands tijdelijk vormgegeven als park. Indien gewenst kan het in de loop van de tijd transformeren tot een stedelijker gebied..



1



2



3



4



De voorstad- stations

Den Haag Laan van NOI

Rijswijk

Tilburg Universiteit

Bij de selectie voor de derde en laatste tranche (2016-2017) is gekeken naar de strategische positie die stations spelen in het netwerk. Dat leidde tot de uitverkiezing van twee stations in de Metropoolregio Rotterdam Den Haag en één campusstation. Bij deze voorstadstations blijkt de vraag essentieel wat voor milieu je tot stand wilt brengen. En hoe je dat aanpakt.

24. 'Werkboek Rijswijk', Vereniging Deltametropool, oktober 2016 / 'Werkboek Den Haag Laan van NOI', Vereniging Deltametropool, november 2016 / 'Werkboek Tilburg Universiteit', Vereniging Deltametropool, maart 2017.

25. 'Selectie Loket Knooppunten 2016', Vereniging Deltametropool, november 2016.

26. Bilthoven, Bunnik, Den Haag Laan van NOI, Dordrecht, Gouda, Rijswijk, Rotterdam Alexander, Schiedam Centrum, Tilburg Universiteit en Utrecht Leidsche Rijn.

De crisis is voorbij als Daan Zandbelt, die Rients Dijkstra inmiddels is opgevolgd als Rijksadviseur Infrastructuur en Stad, zich buigt over de derde en laatste tranche van het Loket.

Het hernieuwde optimisme over de stedelijke ontwikkeling zie je terug in een accentverschuiving bij de aanpak. Ook de derde tranche houdt de focus op de zoektocht naar concrete stappen op de korte termijn die een proces op de langere termijn in gang kunnen zetten, maar nu wordt ook de lange termijn zelf explicieter benoemd: 'Parallel worden ambities voor de toekomst verkend. Door lange en korte termijn aan elkaar te verbinden, wordt een proces gestart dat kan blijven evolueren.'²⁴

Nieuw is ook de keuze voor een bepaald soort stations. Was het criterium bij de eerste tranche louter geografisch (provincie Noord-Holland) en was bij de tweede tranche de grootte bepalend (stations net onder de sleutelprojecten), nu gaat het om een functionele groep stations, namelijk de voorstadstations.

Deze stations nemen een belangrijke strategische positie in het netwerk in, soms doordat ze een regionale of interregionale functie als een universiteitscampus of een grote kantoorlocatie ontsluiten, soms omdat ze als 'afvangstation' fungeren voor het centrale station van die plaats – reizigers stappen daar al in of uit, al dan niet met een overstap op het regionale ov, wat de druk op het centrale station vermindert. Dat kunnen kleine stations zijn als Rotterdam Noord, maar ook grote als Amsterdam Amstel. Het net wordt in eerste instantie breed uitgegooid, kandidaten komen van het Bureau Spoorbouwmeester (waarmee het Loket inmiddels intensief overlegt), de Nederlandse Spoorwegen, het ministerie van IenM en diverse gemeentes en provincies (met name Utrecht, Zuid-Holland en Noord-Brabant). Dat leidt tot een lijst van in totaal 32 stations.²⁵

Vereniging Deltametropool toetst deze vervolgens gedetailleerd aan de hand van dezelfde drie criteria als bij de eerste tranches: draagvlak, kwalitatieve opgave en strategische betekenis van het knooppunt in het mobiliteitsnetwerk én in de stedelijke omgeving (zie p. 8 en 9).

Net als bij de eerste twee tranches worden die knooppunten afgevoerd die lokaal op onvoldoende energie kunnen rekenen om aan de slag te gaan, zo blijven er tien over.²⁶ De scores van deze tien ontlopen elkaar op de drie criteria te weinig om duidelijke 'winnaars' uit te roepen, dus voert het Loket een reeks gesprekken met stakeholders van verschillende kandidaten.

Op grond van hun potentie voor de verstedelijking van de Metropoolregio Rotterdam Den Haag en hun enthousiasme voor de aanpak worden Rijswijk en Den Haag Laan van NOI geselecteerd. Tilburg Universiteit dankt zijn uitverkiezing aan de strategische ligging naast een in populariteit groeiende universiteit.

Den Haag Laan van NOI

Is het de onopvallende aanblik van het stationsgebouw? De naam die je eerder bij een tramhalte dan bij een intercity- annex metrostation zou verwachten? In ieder geval roept station Den Haag Laan van NOI bij weinig mensen de associatie op van een belangrijk Nederlands kenniscluster. Ook voor Den Haag zelf is dat overigens een tamelijk nieuw inzicht.

In de herfst van 2016 proclameert de gemeente het Central Innovation District (CID), een driehoekig gebied met een oppervlakte van zo'n 400 hectare, dat is opgespannen tussen de stations Den Haag Centraal (met 4,5 duizend studenten van de Campus Den Haag), Hollands Spoor (25,5 duizend studenten van de Hogeschool Den Haag) en Laan van NOI, waar rond hightech firma's als het Duitse Siemens en het Franse Thales wordt gewerkt aan de uitbouw van The Hague Security Delta (HSD) tot een innovatie-campus voor ict en veiligheid.

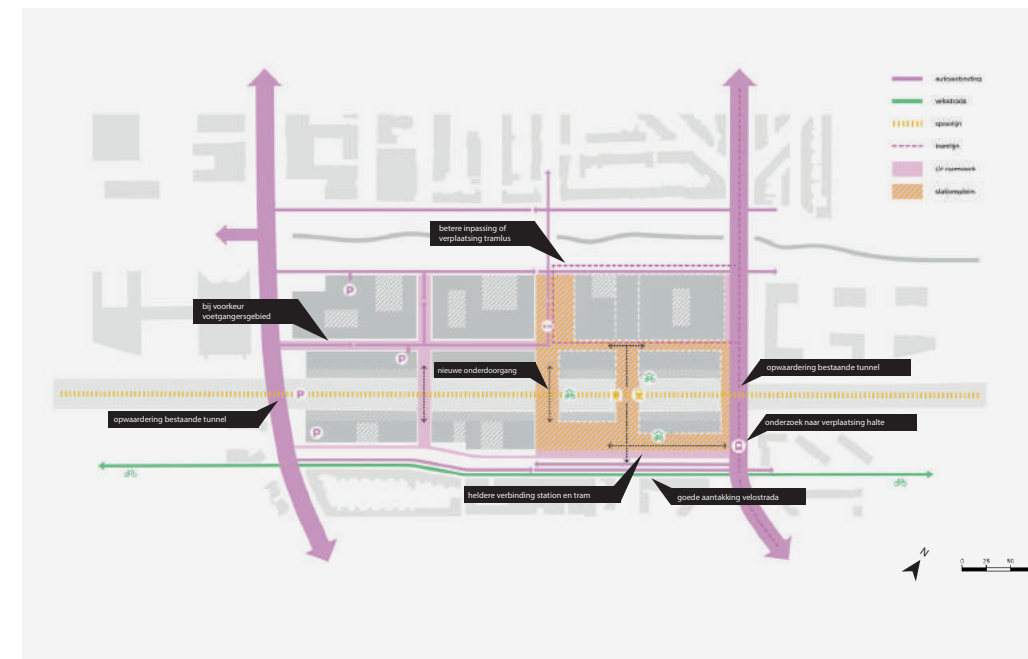
Erik Pasveer, hoofd Stedenbouw & Planologie van Den Haag: 'We ontdekten dat er achthonderd startende ondernemers rond de drie stations zitten. Toen we dat koppelden aan het feit dat we ondertussen een studentenstad zijn, vielen ons de schellen van de ogen.' Het CID is nadrukkelijk niet bedoeld als werklocatie, hier moet de komende

twee decennia ook een groot deel van de woningopgave van Den Haag (50.000 woningen tot 2040) worden gerealiseerd.²⁷

Den Haag ziet Laan van NOI vooral als een belangrijk 'bronpunt' van het CID, zoals blijkt uit de tekening van de driehoek met het station in een van de hoeken. Ontwerper Rick ten Doeschate van Civic vindt dat een eenzijdige benadering: 'Het station is een spin in het web, dat moet je in alle richtingen ontwikkelen en versterken. En dan merk je dat de sterke troef – een grootstedelijk knooppunt in de Randstad – lokaal ook een nadeel is omdat de infrastructuur ter plekke voor grote barrières zorgt.' Samen met de gemeentes Den Haag en Leidschendam-Voorburg en met ProRail, NS, HTM en Bureau Spoorbouwmeester stelde Civic een ontwikkelkader op met twee groene leggers: de Schenkkade aan de noordzijde en de Van Alphenstraat aan de zuidzijde. De kantoren, die nu nog uitsluitend gericht zijn op het spoor, moeten zich ook naar de Schenkkade openen, waardoor de Wilhemina van Pruisenweg, aan de spoorzijde, zich kan ontwikkelen tot een informeel stedelijk binnenmilieu. Ten Doeschate: 'Om het gebied uit te laten groeien tot een stadscampus introduceren we middels binnenhoven en opdeling van de gebouwen een kleine korrel.' Aan de spoorzijde van de Van Alphenstraat liggen kansen voor een mix van woningen en toekomstgerichte bedrijvigheid, als het aan Civic ligt wordt het bovendien een fietsstraat, waar de auto enkel te gast is.

Voor de positionering van het station en het stationsplein ontwikkelt Civic drie varianten, waarbij niet de architectuur van het station centraal staat, maar de relatie tussen station en omgeving. Pasveer is blij met de varianten: 'Al discussiërend met ontwerpers is een nieuw perspectief ontstaan, niet alleen inhoudelijk, ook met stakeholders. Het is de ambitie van Den Haag om samen met gemeente Leidschendam-Voorburg een businesscase voor het CID-gebied op te zetten. Daar zullen ook de partners NS, ProRail en HTM bij aanschuiven. Ik heb er alle vertrouwen in dat we elkaar vanuit een gezamenlijk ontwikkelpotentieel zullen vinden.'

Voormalig Spoorbouwmeester Bert Dirrix noemt Den Haag Laan van NOI spontaan als een goed voorbeeld van de aanpak van het Loket: 'Het advies schetst het brede perspectief, brengt ontwikkelkansen in beeld en verbeeldt toekomstscenario's. Daardoor weet je wat je kunt en moet doen als het krachtenveld verandert.'



27. Agenda Ruimte voor de Stad, Gemeente Den Haag, 2016.

Om een echte stadscampus te creëren komt Civic met een set maatregelen die de openbare ruimte geschikt maken voor voetgangers en fietsers.

Station Den Haag
Laan van NOI
> p21 en 84

Station Rijswijk > p22 en 90

28. Herontwikkeling station Rijswijk, IAA
Architecten, juli 2017.

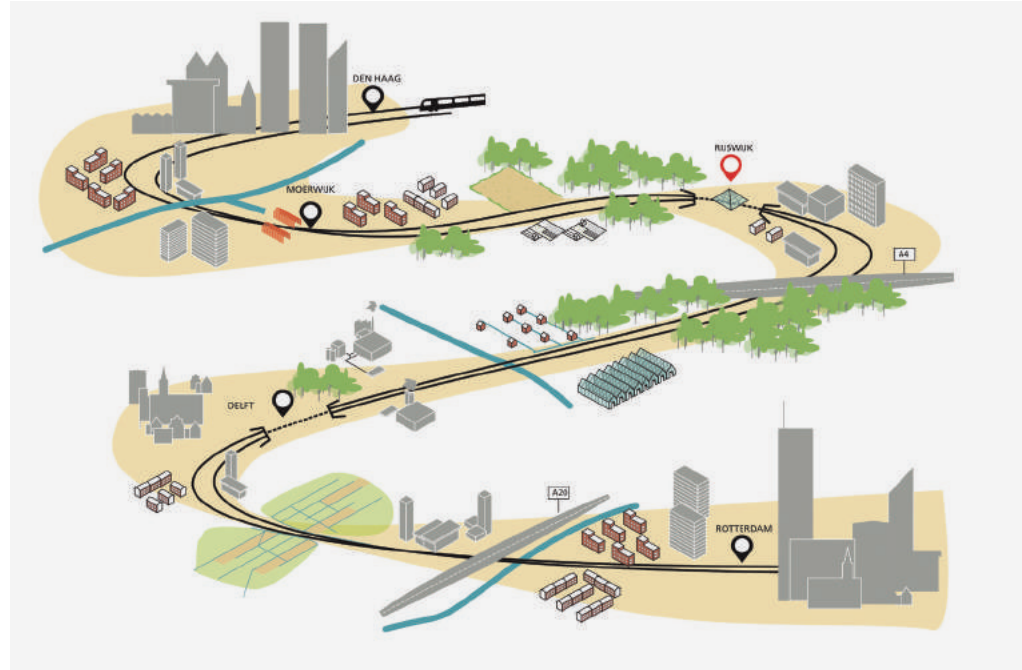
Op zoek naar de onderscheidende kwaliteit van Rijswijk maakte MUST een analyse van de beleving en identiteit langs de spoorbaan.

Rijswijk

Het mag dan wel het enige station van deze gemeente zijn, toch is station Rijswijk wel degelijk een voorstadstation. Aan drie zijden loopt Rijswijk naadloos over in Den Haag en aan de vierde zijde is de grens met Delft al even diffuus. Als de theorie van de bestuurlijke indelingen ergens botst op de werkelijkheid van de agglomeratie, dan is het hier wel. Of het dat nu wil of niet, net als Laan van NOI is station Rijswijk integraal onderdeel van Den Haag, en, verder uitzoomend, van de Metropoolregio Rotterdam Den Haag.

Toch was dat voor de NS begin jaren negentig, toen het spoor werd ondertunneld en een nieuw station dus sowieso noodzakelijk was, geen reden om de stationslocatie tweehonderd meter op te schuiven naar de Sir Winston Churchilllaan, zodat het aan de regionale tram- en buslijnen zou komen te liggen. Nee, het gebouw kwam gewoon op de oude plek terug. De gemeente Rijswijk bouwde toen met Europese subsidie zelf maar een extra stationsgebouw op de juiste plek. 'Als het Loket er toen al was geweest, zou dit nooit zijn gebeurd,' zegt Rob Doesburg, projectadviseur van Rijswijk. Inmiddels gebruikt zeventig procent van de reizigers het gemeentelijke station en wil ProRail, dat het station van NS erfde, van het eigen station af.

In afgezwakte vorm herhaalde de geschiedenis zich in de vroege herfst van 2017, maar nu liep het anders af. ProRail presenteerde het ministerie van IenM een plan om het



eigen station af te stoten en op de plek van het Rijswijkse station een nieuw te bouwen.²⁸ Dat klinkt logisch, maar de vereiste regionale onderbouwing ontbrak en dus kreeg ProRail nul op het rekest. Kortom: het is regionaal of het is niet.

Toch heeft de gemeente Rijswijk zelf ook moeite met de regionale inbedding. Er ligt ondertussen een stapel plannen en studies: naar winkelcentrum In de Bogaard dat half leegstaat, naar het dubbelstation, naar het eveneens met leegstand kampende bedrijventerrein Plaspoelpolder en naar de stadsas die al deze gebieden verbindt. Opvallend daarbij is de geringe aandacht voor de urgente woningopgave van de regio. De rol die Schiedam vervult voor de Rotterdamse woningmarkt, speelt Rijswijk niet bepaald voor Den Haag.

Volgens ontwerper Pieter Jannink van MUST moet de regionale opgave het alfa en omega zijn bij het maken van plannen voor het stationsgebied: 'De ambtelijke capaciteit van Rijswijk is heel klein, dus we stellen elke keer de vraag: "Hoe kunnen we jullie

helpen?" Maar tegelijk sturen we ook.' Annemarie Bakker, gemeentelijk projectleider van het stationsgebied, is blij met die steun: 'Het Loket zorgt voor ervaring, denkkracht en een brede lijn, maar daagt ons tegelijk uit.'

Jannink beperkt het stationsgebied bewust niet tot de cirkel met een straal van 300 meter waarop de aandacht zich meestal concentreert, maar zet de passer op 1.200 meter, waardoor bedrijventerrein en winkelcentrum erin vallen. 'Eerst hebben we drie strategieën opgesteld: Landgoed Rijswijk, Stad Rijswijk en Rijswijk Internationaal. Die schoven we vervolgens in elkaar om het laadvermogen van het gebied te testen: hoeveel woningen kun je kwijt en hoe gaat dat eruitzien? Door zowel in het winkelcentrum als op het bedrijventerrein te mengen, blijkt je veel meer woningen kwijt te kunnen dan de vierduizend waar de gemeente nu vanuit gaat voor dit gebied.'

Bakker is blij verrast door de mogelijkheden, maar het wachten is op een standpunt van het nieuw aangetreden college van B en W. Jannink: 'Ik ben bang dat iedereen straks dankjewel zegt en over gaat tot orde van de dag. Wat mij betreft zou er aan het Loket een resultaatverplichting gekoppeld moeten worden.'

Tilburg Universiteit

Voorstadstation Tilburg Universiteit is van een heel ander type dan de twee Zuid-Hollandse. Niet dat er in de zesde stad van Nederland geen huizen nodig zijn – volgens Primos is de Tilburgse woningmarkt zelfs krappere dan die in Den Haag²⁹ –, maar omdat deze gemeente simpelweg over veel meer ruimte beschikt. In Spoorzone 013 bijvoorbeeld, de vier kilometer lange strook aan de noordzijde van het hoofdstation, waar een ambitieus gemengd programma gestalte krijgt.

De druk op knooppunt Tilburg Universiteit is dan ook veel minder hoog, in eerste instantie lijkt er eerder sprake van onderdruk. Sterker nog: als je een locatie zoekt voor een film over de voorstad, dan gooit dit stationsgebied beslist hoge ogen: geen stationsgebouw, lage flats, een parkeerterrein, een industriegebiedje en zalencentrum Boerke Mutsaers. Van de universiteit geen spoor.

Maar dan valt op dat de treinen grote drommen studenten uitspugen, die in een mum van tijd verdwijnen tussen de flats. De volle treinen laten zien dat de plaatswaarde van dit station veel groter is dan de knooppaarde, bij geen van de negen stations van het Loket is de disbalans zo groot.

Toch is de gemeente Tilburg niet in de eerste plaats bezig met een verhoging van de frequentie of met een echt station. Stijn van de Kerkhof, procesmanager van de



Station Tilburg Universiteit > p20 en 96

29. AFB Research, Primos 2017; Prognose van bevolking, huishoudens en woningbehoefte 2017-2050, 2017.

Fabrications creëert samenhang tussen, van links naar rechts, het 18e-eeuws park De Oude Warande, de campus, station Tilburg Universiteit en de binnenstad.

gemeente, heeft sowieso geen haast: 'Er hoeft hier niet volgend jaar een schop in de grond, het gaat ons om een gebiedsvisie voor de komende vijftien tot dertig jaar.' Het onderzoek van het Loket laat zien dat het moment rijp is voor zo'n visie: 'De corporaties met eigendom rond het station bewegen, de universiteit beweegt, Boerke Mutsaers beweegt.'

Ontwerper Olv Klijn van bureau Fabrications ziet Tilburg Universiteit als een volgende stap in de stedelijke ontwikkeling van Tilburg: 'Als de Spoorzone straks vol is, komt Tilburg Universiteit aan slag. Dat betekent dat je nu niet te klein moet inzetten. Durf groot te denken en laat je inspireren door buitenlandse voorbeelden. Maar verlies je tegelijk niet in wensdromen: je moet tegelijkertijd ontwikkelingen voorkomen die blokkeren én maatregelen treffen die ook nuttig zijn als de stad onverhoopt toch niet verder groeit.'

Klijn schetst daarom een groen netwerk van langzaamverkeerverbindingen, die de huidige harde scheiding van het spoor en de haaks daarop staande verkeersweg verzachten. Zo smeedt hij de vier kwadranten aaneen, waarin het stationsgebied nu nog is opgedeeld. Een stationsgebouw is geen doel op zich voor Klijn: 'De omgeving zou zoveel mogelijk moeten doorlopen tot op het spoor.'

Deze nieuwe structuur moet de drager worden van een learning ecology: een netwerk van onderwijs van alle niveaus en van bedrijven van ict-start-ups tot maakindustrie. 'Tilburg Universiteit moet onderdeel worden van de Brainport.' Noch het programma noch vierkante meters worden in de ruimtelijke verkenning gespecificeerd. Klijn: We moeten voorkomen dat de gemeente zenuwachtig wordt over ontwikkeling van Tilburg Universiteit terwijl de Spoorzone bij het centraal station nog niet af is.'

Tussentijdse conclusies

Voorstadstations hebben een imago probleem, en niet alleen bij het grote publiek, ook bestuurders hebben deze locaties niet altijd direct op hun netvlies. Vreemd is dat niet, want ze liggen letterlijk niet centraal. Maar net zoals het onderscheid tussen de voor- en achterzijde van stations plaats moet maken voor een alzijdige benadering, is ook de tegenstelling centrum-voorstad steeds minder bruikbaar om stedelijke ontwikkelingen te sturen. Juist bij voorstadstations is ondersteuning door het Loket daarom misschien wel het meest gewenst.

De meest in het oog springend opgave is natuurlijk woningbouw: niet bouwen in het weiland maar bij knooppunten van ov. Hiermee is op het regionale niveau al veel kennis en ervaring opgedaan, zie projecten als Stedenbaan (Zuid-Holland), Maak Plaats! (Noord-Holland) en het KAN (Knooppunt Arnhem-Nijmegen). Door hun schaalniveau zijn deze projecten echter per definitie top-down: ze bepalen welk deel van de regionale opgave binnen welke cirkels moet komen. Veel minder aandacht gaat uit naar de praktijk hoe dat dan gestalte moet krijgen. In Rijswijk bleek het Loket een goede manier om de regionale opgave voorstelbaar te maken, en bij Laan van NOI bracht het de samenwerking tussen Den Haag en Leidschendam-Voorburg op gang.

Voorstadstations spelen ook een belangrijke rol in de economische structuur van hun stad en regio, of het nu gaat om retail (winkelcentrum In de Bogaard in Rijswijk), bedrijventerreinen (Plaspoelpolder in Rijswijk, Beatrixkwartier bij Laan van NOI), of campussen (Tilburg University, The Hague Security Delta Campus bij Laan van NOI). Ook hierbij blijkt het Loket een goed hulpmiddel om de klassieke regionale planning concreet te laten landen: wat voor milieu wil je tot stand brengen en hoe pak je dat aan?

Bij uitstek zijn voorstadstations producten van het denken in netwerken en knopen. De noodzaak om de plaatswaarde te versterken is evident. Het zou echter een vergissing zijn om simpelweg functies toe te voegen, zonder oog voor de lokale identiteit, de menselijke schaal en vooral een aanstekelijke menging. Juist ontwerpers kunnen helpen om, denkend vanuit het stationsgebied, de kloof tussen regionale plannen en lokale realiteit te overbruggen.

Den Haag Laan van NOI

Situatie

Het is een vreemd station, Den Haag Laan van NOI, en dat zit niet alleen in de naam. Ook al ligt het station in een van de duurste stukken van de Randstad, ook al is het een knoop van de 'Oude Lijn' (de spoorverbinding Amsterdam-Rotterdam) en de nieuwste metrolijnen van RandstadRail en ook al ontsluit het een van de beste kantoorlocaties van Nederland (Beatrixkwartier),³⁰ toch vind je hier in een straal van 200 meter drie tankstations, waarvan één onbemand. Hoe auto wil je het hebben?

Er zijn meer opvallende contrasten rond dit station op de grens van Den Haag en Voorburg: aan de noordzijde hightech firma's als het Duitse Siemens en het Franse Thales, aan de zuidzijde schadefabriek Spoelstra en garage Sjon. Ook morfologisch kun je hier je hart ophalen: aan de noordzijde liggen van west naar oost eerst hoge kantoorpanden aan een semi-openbare binnenstraat annex informele fietsroute, vervolgens de zestien geschakelde torens die Herman Hertzberger ontwierp voor het ministerie van Sociale Zaken en Werkgelegenheid en die nu wachten op herbestemming en ten slotte weer een strook kantoor-torens; aan de zuidzijde een parkeerterrein en een mooi verwilderd bosje, maar ook gewilde vooroorlogse huizen in een rustige woonwijk met wat bedrijven en buurtwinkels.

Station Laan van NOI ligt op een steenworp afstand van de twee grote stations van Den Haag – naar Centraal is het hemelsbreed 1.200 meter en naar Hollands Spoor 1.800 meter – maar is er tegelijkertijd door enorme barrières van afgesneden: snelweg A12 die zich hier de stad in boort en de kruising van de spoorbundels Amsterdam-Rotterdam en Utrecht-Den Haag. Vergeleken daarbij is de dubbelspoorkeerlus van tramlijn 2, die pal voor het station ligt, een peulenschil, maar dit slecht ingepas-te infrastructurele artefact doet de herbergzaamheid van het gebied evenmin goed. En toch is er ook veel groen in de buurt: aan het oog onttrokken door de kantoor-torens ligt aan de noordkant de brede Schenk-kade, die via volkstuintencomplex Loolaan naar de veenweidegebieden tussen Den Haag en Leiden voert. Ook de duinen zijn niet ver: vanaf Laan van NOI zijn ze sneller te bereiken dan vanaf Centraal – toch beschikt het station vreemd genoeg slechts over enkele ov-fietsen.

De metropolitane druk is groot: Den Haag moet tot 2040 maar liefst 50 duizend woningen bouwen en kan, ingesloten door de zee en een handvol buurgemeentes waaronder Voorburg en Rijswijk, geen kant op. Het gebied rondom Station Laan van NOI biedt kansen om de planvoorraad op relatief korte termijn aan te vullen. Het voormalige ministerie van Sociale Zaken is een van de meest kansrijke locaties, ook de Voorburgse zijde, waar een smalle strook officieel Haags is, biedt perspectief. Maar niet alleen woningen zijn dringend nodig: de stad moet zich ook economisch verder ontwikkelen en heeft de driehoek van de stations Laan van NOI – Den Haag Centraal – Hollands Spoor aangewezen als *Central Innovation District*, een 'grootstedelijke toplocatie van landelijke betekenis'. Waar Hollands Spoor zich in de jaren negentig ontwikkelde tot de centrale locatie van de Haagse Hogeschool en er rond Centraal in de jaren nul steeds meer dependances van de universiteiten van Leiden en Delft een plaats vonden, moet de Laan van NOI de kern worden van een internationaal gerenommeerde innovatiecampus voor ict en veiligheid.

Advies

- o Ingeschakeld bureau: Civic architects
- o Datum advies: maart 2018
- o Advies 1: voeg een aanzienlijk woonprogramma toe aan de zone langs het spoor, met name op het onbebouwde terrein aan de Van Alphenstraat en op de locatie van het voormalige ministerie van Sociale Zaken.
- o Advies 2: zorg voor een programmatische mix die bijdraagt aan een centrum-stedelijk campusmilieu.
- o Advies 3: maak de groene Schenkzone tot drager van het gebied en geef de

Station Den Haag Laan van NOI
> p21 en 78

Betrokken personen
(de namen van de geïnterviewden zijn gecursiveerd)

- Peter Baalbergen (Leidschendam-Voorburg)
- Liesbeth Boeter (Bureau Spoorbouwmeester)
- Robin Bleichrodt (ProRail)
- Bert Dirrix (Spoorbouwmeester)
- Rick ten Doeschate (Civic)
- Mark Gommers (ProRail)
- Don de Greef (Leidschendam-Voorburg)
- Valerie Koppelle (Den Haag)
- Erik Meijer (NS)
- Louis de Nijs (Den Haag)
- Erik Pasveer (Den Haag)
- Hans van der Stok (HTM)
- Wouter van de Wiel (Leidschendam-Voorburg)

Verwante stations

Drukke

- Amsterdam Lelylaan
- Apeldoorn
- Duivendrecht
- Hoofddorp
- Maastricht
- Rotterdam Alexander

Vlinder

- Amsterdam Bijlmer ArenA
- Amsterdam Sloterdijk
- Groningen
- Rotterdam Alexander
- Schiedam Centrum
- Utrecht Vaartsche Rijn

Morfologisch

- Amsterdam Bijlmer ArenA
- Amsterdam Sloterdijk
- Rotterdam Alexander
- Schiedam Centrum
- Utrecht Vaartsche Rijn

30. In 2014 stond het Beatrixkwartier op de tweede plaats van de ranglijst die Jones Lang LaSalle elke twee jaar opstelt van 230 Nederlandse kantoorlocaties. In 2016 zakte het Beatrixkwartier naar de vijftiende plaats.

Knoopwaarde

- 14.516 in- en uitstappers (exclusief metro)
- 708 fietsparkeerplekken
- 156 autoparkeerplekken
- 500 meter tot snelwegafslag A12
- 8x per uur intercity (2x Amsterdam Centraal, 2x Vlissingen, 2x Lelystad, 2x Dordrecht)
- 8x per uur sprinter (2x Haarlem, 2x Utrecht Centraal, 4x Den Haag Centraal)
- 36x per uur Randstadrail (HTM-lijnen 3 en 4, RET-metrolijn E)
- 12x per uur tram (HTM-lijn 2)
- 8x per uur bus (HTM-lijn 23)

Plaatswaarde

Invloedgebied van 1.200 meter (zie cirkel boven aan rechterpagina). Het ruimtelijk structurerend principe van het stationsgebied is geel gemarkeerd.

- 24.327 inwoners
- 19.024 werknemers
- 0 bezoekers (geen publieksfuncties aanwezig, bezoekers bedrijven tellen hier niet mee)

Vlinder

Het vlinderdiagram bevat de knoop- en plaatswaarde (zie onder aan rechterpagina). Alle waarden komen uit het *Werkboek Den Haag Laan van NOI*, dat november 2016 is opgesteld door de Vereniging Deltametro-pool.

kantoorblokken ook aan die zijde een voorkant. Gebruik de binnenstraat als een, mogelijk autovrij, binnenmilieu en breek de blokken open zodat collectieve binnenhoven ontstaan. Breng samenhang aan in de openbare ruimte en vergroen het gebied.

- Advies 4: onderzoek de positionering van de tramhalte met als doel verbetering van de overstap tussen tram en trein.
- Advies 5: maak onder het spoor een extra verbinding tussen Den Haag en Voorburg voor langzaam verkeer en vernieuw het station, zodat het station en de ontwikkelingen aan de Voorburgse zijde beter worden verbonden. De nadruk ligt niet op het stationsgebouw, maar op de kwaliteit van de openbare ruimte in het stationsgebied (hiervoor zijn drie varianten ontwikkeld).
- Advies 6: maak van de Van Alphenstraat een fietsstraat om de Velostrada – het fietspad van Leiden naar Den Haag Mariahoeve – door te trekken naar Hollands Spoor. Zo’n gemengde straat waar de auto te gast is, is te verkiezen boven een separate fietssnelweg.

Reacties

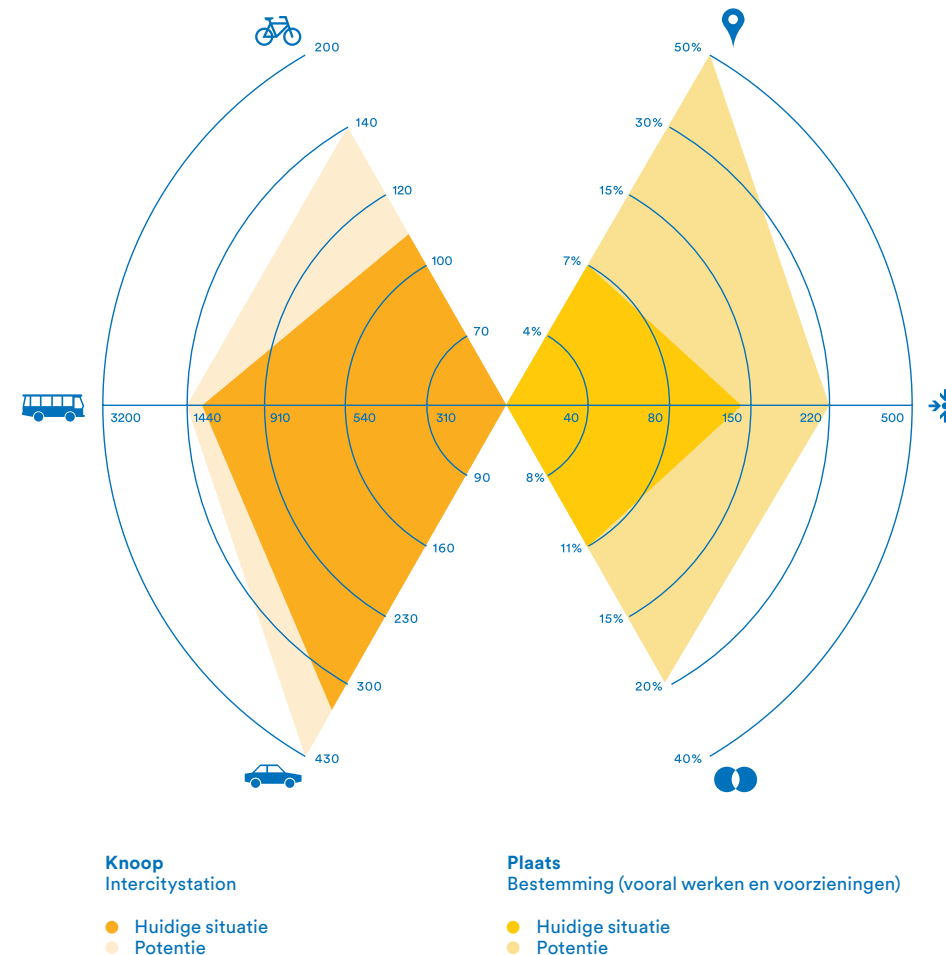
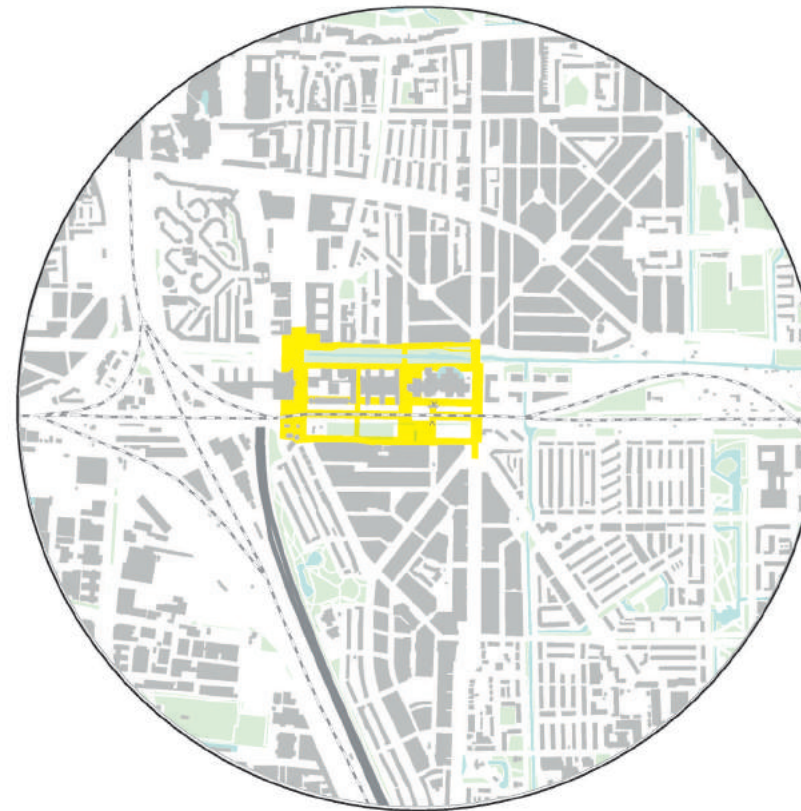
- Het station als centrum voor een internationale stadscampus, met de Schenkade en de Van Alphenstraat als dragers, wordt door de gemeentes Den Haag en Leidschendam-Voorburg onderschreven. NS Stations, ProRail en HTM volgen dit proces met grote belangstelling.
- Belangrijker nog dan het ontwerp van Civic in enge zin, vindt de gemeente Den Haag de rol die het ontwerp speelde bij het op gang brengen van ‘het goede gesprek’ tussen de beide gemeentes en de vervoerspartijen. Het ontwerp maakte het mogelijk om opties te verkennen en allianties te smeden, waardoor consensus over de gewenste richting voor het gebied is ontstaan.
- De gemeente Den Haag wil het advies gebruiken om de ambitie in het gebied aan te jagen. Uitstraling en inpassing van het station zijn volgens Den Haag nu onder de maat, in sommige opzichten gewoon slecht, in andere opzichten hooguit een zes min. De gemeente wil een station dat in alle opzichten erg goed is, een rapportcijfer acht of negen. Voor de korte termijn wil ze er ten minste een ruime voldoende van maken.

Tussenstand december 2017

Nog niets

Wat er verder gaat gebeuren

- Den Haag en Leidschendam-Voorburg willen samen opdracht geven om een businesscase op te stellen voor het stationsgebied. Gunstig is dat de spoorse partijen grondposities in het gebied hebben, en daarmee een financieel belang bij gebiedsontwikkeling.
- De toekomstige ambitie voor het gebied, waaronder de positionering van de gewenste tunnel voor voetgangers en fietsers, hangt nauw samen met de herbestemming van het voormalige ministerie van Sociale Zaken en Werkgelegenheid. Den Haag gaat hierover afspraken maken met de eigenaar van het gebouw in een planuitwerkingskader.
- De gemeente Den Haag gaat het gebied rondom Laan van NOI met prioriteit tot ontwikkeling brengen en gaat hiervoor een gebiedsagenda opstellen. Hierin wordt ook de aanpak van de openbare ruimte opgenomen.



Catering

- Snackbar Fleuren (Voorburg), broodje ei, €1,60
- Leerwerkrestaurant PeP (Den Haag), broodje filet américain, €6,95



Poëzie

Bij station Laan van NOI spelen de straatnamen een woordspel. De wegen van Den Haag en Voorburg die naar het station leiden, heten respectievelijk:

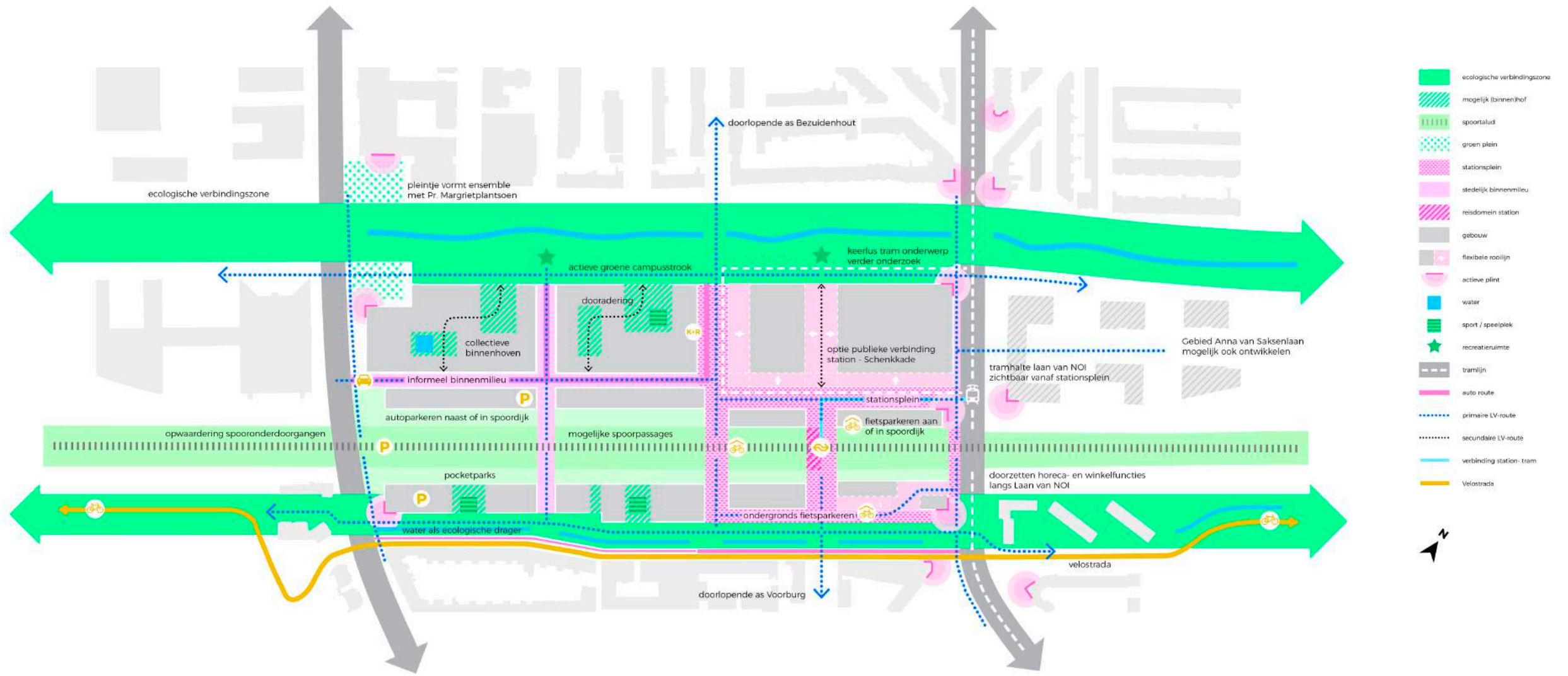
Laan van Nieuw Oost-Indië
Laan van Nieuw Oosteinde



Toilet

In de stationstunnel is een toilet zonder juffrouw, sleutel bij de Kiosk, doorde-weeks van 6.00 tot 20.00, zaterdag van 8.00 tot 16.00 en zondag van 9.30 tot 17.00.

In het ontwikkelkader van Civic wordt de Schenkzone de groene drager van het gebied, met een kwalitatief hoogwaardige openbare ruimte. Ook de Van Alphenstraat krijgt een groen-blauwe identiteit, met een hoofdrol voor de fiets. Verder moeten er goede langzaamverkeersverbindingen komen tussen beide zijden van het spoor, met daartussen ruimte voor nieuwe ontwikkelingen.



Civic wil de verblijfskwaliteit van het stationsgebied verhogen door de groene kwaliteit van de Schenkzone door te trekken naar het station.



Rijswijk

Situatie

Station Rijswijk is door reizigersvereniging Rover in 2016 uitgeroepen tot het slechtste station van Nederland: ‘Donker, slecht verlicht, het stinkt er en het is er altijd koud.’ Nu is er op dat onderzoek nogal wat aan te merken – het waren welgeteld elf leden die dit station nomineerden, één meer dan Amsterdam-Muiderpoort en Uitgeest – maar evengoed blijft het opmerkelijk dat een station van twintig jaar oud zo slecht scoort. De problemen hebben veel te maken met de ontstaansgeschiedenis, die, om het voorzichtig uit te drukken, geen toonbeeld is van integrale gebiedsontwikkeling. De spoorlijn tussen Den Haag en Rotterdam is een van de drukste van Nederland, in de jaren negentig van de vorige eeuw waren de spoorbomen in Rijswijk overdag een derde van de tijd gesloten. Een tunnel was dus onvermijdelijk en de gemeente hoestte, omgerekend, 10 miljoen euro op en de NS 45 miljoen. Over de plaats van het station konden ze het echter niet eens worden. NS wilde het grofweg op dezelfde plaats terugbouwen, Rijswijk betoogde dat het beter tweehonderd meter naar het zuiden kon worden verplaatst, op de plek waar spoortunnel en Churchillaan elkaar kruisten. Daar lag immers de entree van bedrijventerrein Plaspoelpolder, waar 45 duizend mensen werkten, en daar zou ook de verlengde tramlijn 17 stoppen, die Den Haag ging verbinden met de nieuwbouwwijk Wateringse Veld.

De NS zette door en liet architect Theo Fikkers aan de noordzijde van de tunnel een spectaculaire glazen piramide bouwen. Maar Rijswijk gaf zich niet gewonnen en bouwde aan de zuidzijde met een EU-subsidie van, omgerekend, 2,6 miljoen euro, als enige gemeente van Nederland een eigen station. De treinen stopten keurig in het midden.

Wie had gelijk? De reiziger natuurlijk: 70 procent koos voor de zuidkant en NS liet de treinen al snel aan die kan stoppen. Het NS-station op het, inmiddels omgedoopte, Piramideplein ligt er mistroostig bij. Maar ook het zuidelijke station, waar de reiziger automatisch naartoe wordt getrokken, floreert niet: veel kantoren in het stationsgebouw staan leeg en het jaarlijkse onderhoudsbudget van bijna twee ton drukt zwaar op de gemeentelijke begroting – daarin voorzag de Europese subsidie niet.

Het dubbelstation is misschien wel maatgevend voor de situatie van Rijswijk: het nabijgelegen winkelcentrum In de Bogaard was ooit een van de modernste van Nederland, maar kampt inmiddels met grote leegstand. Ook op de Plaspoelpolder is de leegstand groot – de werkgelegenheid liep terug naar 35 duizend – maar het dieptepunt lijkt achter de rug. Dat Shell eind 2017 het vertrek van haar onderzoekscentrum aankondigde, was dan ook een stevige domper. Lichtpunt is dat het European Patent Office momenteel een nieuw kantoor bouwt voor 1.750 werknemers. Maar snelweg A4 – de oprit ligt nog geen 500 meter van de voordeur – is voor het EPO belangrijker dan het op twee kilometer afstand gelegen station.

De gemeente Rijswijk zit ondertussen natuurlijk niet stil: naast het ontwerpend onderzoek van het Loket Knooppunten lopen er nog twee onderzoekstrajecten. De gemeente wil het zuidelijke station overdragen aan de spoorse partijen, daarom liet ze samen met ProRail en NS Stations onderzoek doen door IAA Architecten. Hier rolden meerdere varianten uit, bij elk daarvan is externe financiële steun onontbeerlijk. Wegens het ontbreken van een goede regionale inbeddingsvisie, reageert het ministerie van IenW vooralsnog afwijzend.

De leegstand in het winkelcentrum houdt de gemoederen van de Rijswijkers veel meer bezig dan de stations. Reden voor de gemeente om APPM in te schakelen om voorstellen te ontwikkelen voor In de Bogaard en voor de aanpalende Prinses Beatrixlaan, die door de gemeente Den Haag als ‘inprikkers’ is aangewezen, een beslissing waar Rijswijk niet blij mee is.

StationRijswijk
> p22 en 80

Betrokken personen
(de namen van de geïnterviewden zijn gecursiveerd)

- **Annemarie Bakker** (gemeente Rijswijk)
- **Rob Doesburg** (gemeente Rijswijk)
- **Pieter Jannink** (MUST)
- **Jelle van Kampen** (MUST)
- **Marijke van der Lely** (gemeente Rijswijk)
- **Raymond Parlevliet** (NS Stations)
- **Damaris Verleun** (gemeente Rijswijk)

Verwante stations

Drukke

- Castricum
- Culemborg
- Heerhugowaard
- Houten
- Oss
- Weert

Vlinder

- Amsterdam RAI
- Duivendrecht
- Hoorn
- Houten
- Oss
- Tilburg Universiteit
- Woerden

Morfologisch

- Best
- Delft
- Rotterdam Blaak
- Rotterdam Lombardijen
- Zaandam

Knoopwaarde

- 7.371 in- en uitstappers
- 582 fietsparkeerplekken
- 83 autoparkeerplekken
- 1.400 meter tot snelweg-afslag A4
- 8x per uur sprinter (4x Den Haag Centraal, 2x Breda, 2x Roosendaal)
- 9x per uur streekbus
- 7x per uur tram (lijn 17)
- 29x per uur stadsbus

Plaatswaarde

Invloedgebied van 1.200 meter (zie cirkel boven aan rechterpagina). Het ruimtelijk structurerend principe van het stationsgebied is geel gemarkeerd.

- 20.665 inwoners
- 15.195 werknemers
- 14.609 bezoekers

Vlinder

Het vlinderdiagram bevat de knoop- en plaatswaarde (zie onder aan rechterpagina).

Alle waardes komen uit het *Werkboek Rijswijk*, dat oktober 2016 is opgesteld door de Vereniging Delta-metropool.

32. Bij de redactiesluiting van deze publicatie was de advisering voor Rijswijk nog niet geheel afgerond, de grote lijnen waren echter wel helder.

Advies

- o Ingeschakeld bureau: MUST
- o Datum advies: zomer 2018³²
- o Advies 1: kies voor de variant Extra Large uit het onderzoek van IAA Architecten. Oftewel: vernieuw het zuidelijke station, sluit het noordelijke station, maak metroachtige toegangen in het midden van de spoortunnel en zorg dat treinreizigers iets meekrijgen van Rijswijk (verbinden onder- en bovenwereld).
- o Advies 2: bepaal wat de gewenste identiteit van Rijswijk is binnen de Metro-poolregio Rotterdam Den Haag.
- o Advies 3: stel de verdichtingsstrategie vast voor het stationsgebied in bredere zin (een cirkel met een straal van 1.200 meter) en kies daarbij in een straal van 600 meter voor menging van functies (dus zowel wonen in het winkelcentrum als op het bedrijventerrein).
- o Advies 4: hergebruik de glazen piramide als kas en leg zo een relatie met de landgoederen en parken aan de noord- en zuidzijde van Rijswijk.

Reacties

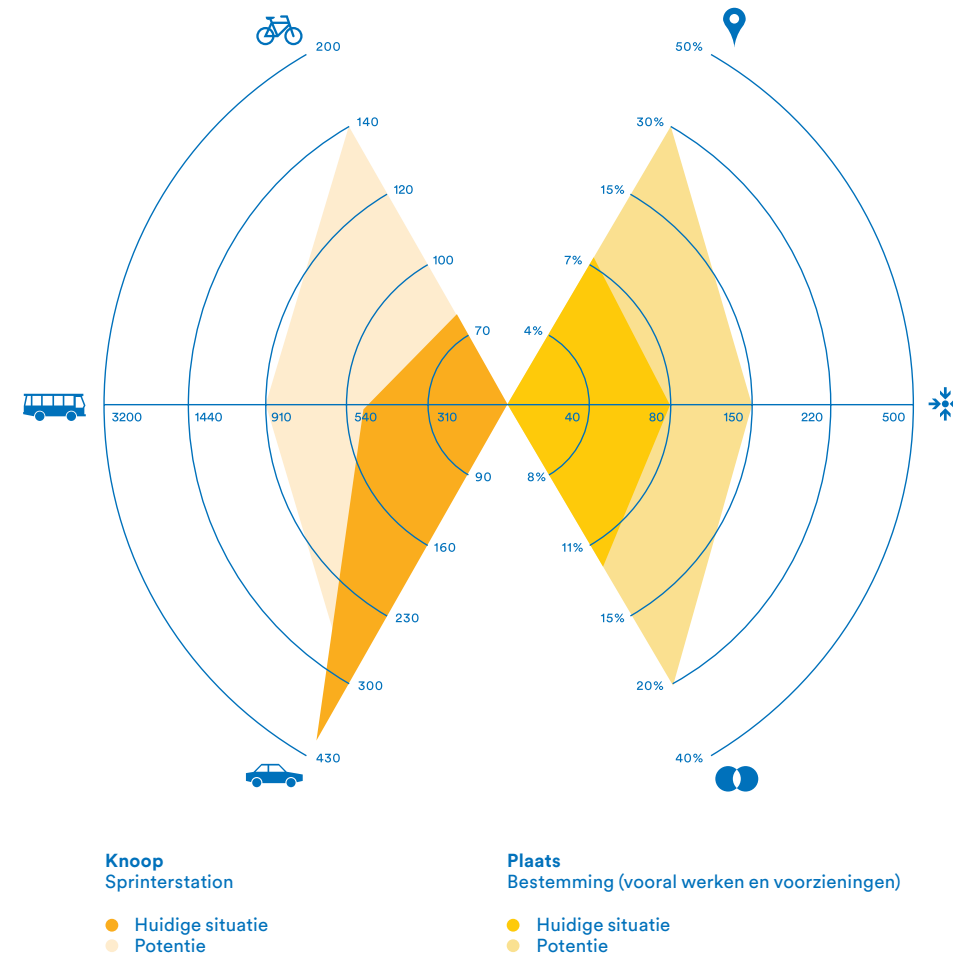
De gemeente is erg gelukkig met de hulp van het Loket en de adviezen van MUST. De aandacht verschoof daardoor van alleen maar ‘schoon, heel en veilig’ naar de werkelijke opgave: de metropolitane verstedelijkingsopgave.

Tussenstand februari 2018

Kleine aanpassingen aan het station en de omgeving.

Wat er verder gaat gebeuren

- o Afspraken maken binnen de Verstedelijkingsalliantie over het aantal woningen dat Rijswijk toevoegt.³³
- o De gemeente gaat met NS, ProRail en het ministerie van IenW in gesprek over aanpassing van het stationsgebouw.



Catering

- Nonstop Lunchroom Hongkong, broodje gebakken ei, €2,00
- De Halve Maan (onderdeel van het Sir Winston Leisure Center), zalm sandwich, €9,85



Poëzie

Geen



Toilet

Het station van de gemeente Rijswijk zelf heeft geen toilet, het NS-station heeft in de hal nog een ouderwets roestvrijstalen toilet met een muntslot.

33. De Verstedelijkingsalliantie is een samenwerkingsverband van de acht gemeentes langs de spoorlijn Leiden-Dordrecht.

Verbeelding van de potentiële kwaliteit van de stationsomgeving. Deze schetsten borduren voort op de negen lessen die MUST heeft getrokken:

1. Versterk het gemengd stedelijk knooppunt midden in de Metropoolregio
2. Groen is de onderscheidende kwaliteit binnen de regio
3. Verbind en werk samen met de omgeving
4. Creëer een comfortabel (overstap)station voor fiets en voetganger
5. Benut het tunneldak als levendig stadspark
6. Reserveer ruimte voor een tweede stadsentree van het station
7. Realiseer een sterke verbinding richting Plaspoelpolder
8. Zet in op aantrekkelijke en continue langzaamverkeernetwerken
9. Maak werk van de meerzijdige benutting van verdichtingskansen



Tilburg Universiteit

Situatie

Waar is de universiteit? Dat is het grote raadsel als je uitstapt op het station dat in 2011 werd omgedoopt van Tilburg West in Tilburg Universiteit. Om je heen jarenzestigflats van vier verdiepingen, een brede weg die het spoor onderlangs kruist in een betonnen bak, een groot parkeerterrein en een café-restaurant dat is gehuisvest in een gebouw dat een kruising is tussen een chalet en een boerderij.

Het is een openluchtstation, dus in een vloek en een zucht sta je buiten op de stoep. Naast het oude zeshoekige wachthuisje, dat sinds een paar jaar een Kiosk herbergt, staat eenabri met een plattegrond en de tekst ‘Hoe gaat u verder?’ Goeie vraag. Tilburg University, de Engelse benaming, blijkt binnen de standaardcirkel van de NS te vallen: een kwartier lopen oftewel zo’n 900 meter. Maar concrete aanwijzingen hoe daar te komen ontbreken.

Wie uit Breda komt, hoeft overigens een stuk minder ver te lopen, want Tilburg Universiteit is een asymmetrisch station. Sinds het westelijke perron eind 2017 werd verbreed en verlengd, sta je binnen 150 meter op het terrein van de campus. Maar ook hier is van een logische entree geen sprake. ProRail had haast – de aanleiding voor de verbouwing was een reiziger die van het smalle perron was gevallen – en dus moet je nu op goed geluk doorsteken tussen een flat en een bosje.

De relatie tussen station en campus is zo goed als non-existent en dat wringt eens te meer nu de universiteit fors investeert en wil doorgroeien van 13 naar mogelijk 20 duizend studenten. Pal naast het spoor nadert het zelfstudiecentrum met plaats voor 2.500 studenten zijn voltooiing en de universiteit verkent nieuwbouwplannen voor de ernaast gelegen parkeerplaats – op 80 meter van het westelijke perron.

Ook met andere grote voorzieningen in de directe omgeving heeft het station nauwelijks een relatie: winkelcentrum Westermarkt, de drie vestigingen van Hogeschool Avans, het ROC en het enigszins onderkomen bedrijventerrein aan het spoor. Wel goed ontwikkeld is de fietsverbinding aan de noordzijde van het spoor, die momenteel als snelfietsroute 261 wordt doorgetrokken naar Waalwijk.

Advies

- o Ingeschakeld bureau: Fabrications
- o Datum advies: zomer 2018³⁵
- o Advies 1: maak een goed station. Dat betekent:
 - A. Maak heldere en hoogwaardige looproutes, zorg voor goede fietsbereikbaarheid en verbeter de overstapmogelijkheden tussen verschillende modaliteiten (trein, bus, fiets).
 - B. Schep eenheid in het gebied door de vier kwadranten te verbinden, de openbare ruimte te verbeteren en verblijfskwaliteit toe te voegen. Additioneel programma zorgt voor activering van het gebied en verbetering van de sociale veiligheid.
 - C. Bewerkstellig een verhoging van de frequentie van de treinen om de knooppaarde in overeenstemming te brengen met de huidige, maar vooral met de toekomstige plaatswaarde.
- o Advies 2: creëer rond het station een ‘ecologie voor leren’. Stel een gebiedsvisie op voor het gebied in een straal van een kilometer rondom het station die inzet op het behouden en uitbreiden van onderwijs in brede zin. Zorg bovendien dat naast de universiteit ook de hogeschool, het ROC en bestaande leerbedrijven in het gebied dragers worden van deze ecologie.
- o Advies 3: maak een groen-blauw netwerk. Versterk de huidige groen-blauwe elementen in het gebied en verbindt ze met de langzaamverkeernetwerken rondom het station. Sla zo een brug over het spoor en investeer in een robuust ruimtelijk netwerk dat het station verbindt met de wijken, de stad én met de klimaatdoelstellingen van de regio.

Station Tilburg Universiteit
> p20 en 81

Betrokken personen
(de namen van de geïnterviewden zijn gecursiveerd)

- **Gijs Evers**
(gemeente Tilburg)
- **Mario Jacobs**
(gemeente Tilburg)
- **Stijn van de Kerkhof**
(gemeente Tilburg)
- **Olv Klijn**
(Fabrications)
- **Hein van Lieshout**
(Fabrications)
- **Marco Visser**
(gemeente Tilburg)

Verwante stations

Drukke

- Amsterdam RAI
- Castricum
- Goes
- Heerhugowaard
- Heerlen
- Hilversum Sportpark

Vlinder

- Amsterdam RAI
- Beverwijk
- Duivendrecht
- Hoorn
- Houten
- Oss
- Woerden

Morfologisch

- Delft Zuid
- Enschede Kennispark
- Hilversum Sportpark
- Maastricht Randwyck
- Nijmegen Heyendaal

35. Bij de redactiesluiting van deze publicatie was de advisering voor Tilburg Universiteit nog niet geheel afgerond, de grote lijnen waren echter wel helder.

Knoopwaarde

- 6.929 in- en uitstappers
- 504 fietsparkeerplekken
- 228 autoparkeerplekken
- 4.000 meter afstand tot snelwegafslag A58
- 6 x per uur sprinter (2x Eindhoven, 2x Dordrecht, 2x 's-Hertogenbosch)
- 6x per uur stadsbus (lijn 2, 3)
- 1x per uur streekbus (lijn 130)

Plaatswaarde

Invloedgebied van 1.200 meter (zie cirkel boven aan rechterpagina). Het ruimtelijk structurerend principe van het stationsgebied is geel gemarkeerd.

- 20.729 inwoners
- 10.197 werknemers
- 28.317 bezoekers

Vlinder

Het vlinderdiagram bevat de knoop- en plaatswaarde (zie onder aan rechterpagina). Alle waardes komen uit het *Werkboek Tilburg Universiteit* dat maart 2017 is opgesteld door de Vereniging Deltametropool.

Reacties

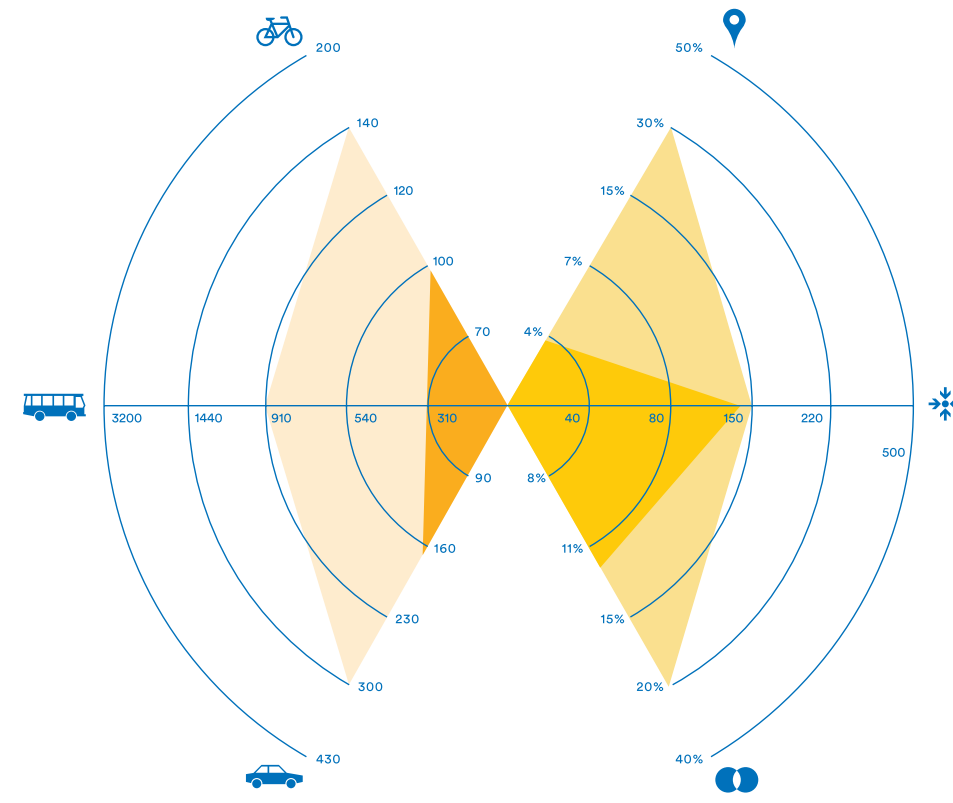
- o De gemeente is blij met de brede ruimtelijke verkenning van Fabrications. Dankzij deze studie staat het knooppunt op de ruimtelijke agenda, die tot nu toe werd gedomineerd door de Spoorzone rond het hoofdstation van Tilburg.
- o Ook de scope van het project is dankzij Fabrications vergroot. Was de opdracht aanvankelijk enkel gericht op de relatie tussen station en campus, inmiddels wordt gekeken naar de hele strook tussen de onderwijsboulevard (Professor Cobbenhagenlaan) en de Wandelboslaan. Daar vind je alle niveaus van onderwijs, alsmede een winkelcentrum en een bedrijventerrein.

Tussenstand februari 2018

Nog niets.

Wat er verder gaat gebeuren

- o De visie biedt een kader voor een intensieve samenspraak met onder andere Tilburg University, die wil uitbreiden, de woningcorporaties Tiwos en Wonen-Breburg, die aan weerszijden van het spoor veel bezit hebben dat aan groot onderhoud toe is, en de eigenaar van de Boerke Mutsaers, die het café-restaurant annex zalencentrum ingrijpend wil herontwikkelen.
- o Mede op basis van deze gesprekken gaat de gemeente Tilburg het komende jaar het gewenste programma voor het gebied vaststellen.
- o De gemeente gaat samen met een aantal grote spelers, zoals de woningcorporaties en de universiteit, werken aan een gezamenlijke visie voor het gebied.



Catering

- Kiosk, frikadelbroodje €1,50 (aanbieding)
- Boerke Mutsaers, pistolet Boerke Milano, €9,95



Poëzie

Geen echt gedicht en ook nog eens tijdelijk, maar de tekst op dit spandoek is te mooi om niet te vermelden:

*De Tunnelplekkers
Presenteert
Carnaval
Bij Boerke Mutsaers*



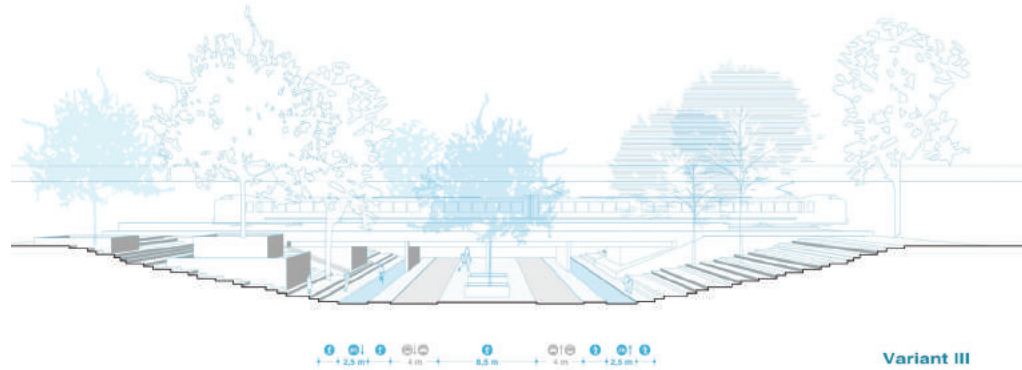
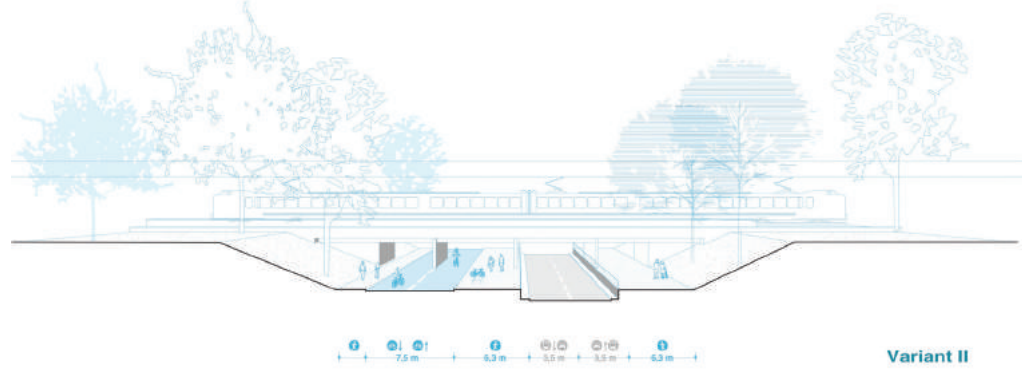
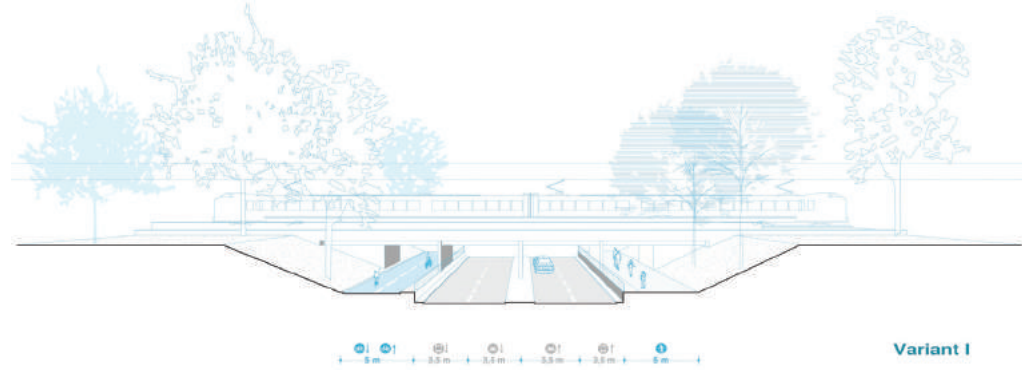
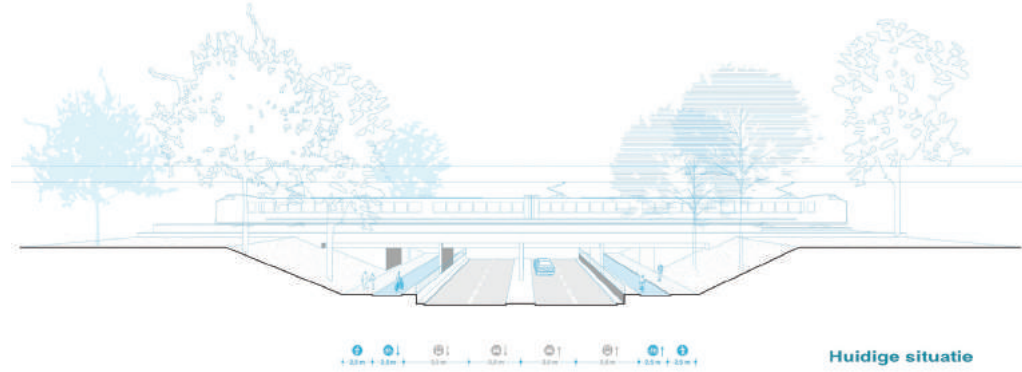
Toilet

Een toilet zonder juffrouw, sleutel bij de Kiosk, doorde-weeks van 6.45 tot 18.00, zaterdag van 8.00 tot 15.00 en zondag niet.

De Statenlaan, die het gebied doorsnijdt, is geheel op de auto ingericht. Om de verblijfskwaliteit rondom het station te verbeteren en een betere relatie te leggen met de campus, schetst Fabrications verschillende opties. Centraal daarbij staat dat de weg aantrekkelijker moet worden voor fietsers en voetgangers.

Afb. rechterpagina

Mogelijke ontwikkeling van de stationsomgeving, waarbij het campusmilieu overloopt in de stationsomgeving. De groenblauwe structuren in het gebied vormen samen met de langzaamverkeernetwerken de ruimtelijke dragers. Om die manier wordt het station verbonden met de omliggende wijken en de stad.



W

slotson

Het Loket begon in 2012 even improviserend als bescheiden: ‘De theorie hebben we nu in de vingers, de volgende stap moet praktisch zijn.’ Na vijf jaar en negen stations is het tijd om de balans op te maken. Niet met theoretische bespiegelingen, maar met handzame ervaringen en praktische tips.

1. Inhoud

1.1 Stel het station centraal

Stations zijn de schakels van de landschappelijke metropool Nederland, ze verbinden dorp, stad en regio. Dat maakt stationsgebieden tot dé plekken waar infrastructuur en stedenbouw elkaar kunnen bevruchten.

- o Maak een goede analyse van de plek die het station inneemt in de regio, want stedelijke patronen zijn sterk in beweging en oude hokjes en indelingen kloppen vaak niet meer.
- o Maak de ontwikkeling van het station leidend in de regionale en stedelijke planning.
- o Stel een projectgroep in zodat alle kennis en informatie direct beschikbaar is.
- o Zorg voor politieke dekking en prioritering.

1.2 Ontwikkel het station alzijdig

Een goed station is geen machine, maar een levend deel van de stad. Het moet dus aan alle kanten zijn ingebed.

- o Beschouw het station als een spin in een web en niet alleen als een toegangspoort, want daarmee doe je zijn potentie tekort.
- o Een station heeft geen voor- en achterzijde. Zinnige interventies zijn alleen mogelijk als je oog hebt voor zijn alzijdigheid.
- o Ontwikkel een heldere hoofdstructuur rond het station, die houvast biedt voor de ruimtelijke ontwikkelingen op korte en middellange termijn en voldoende opties openhoudt voor de lange termijn.
- o Leg nadruk op de ontsluiting voor het langzaam verkeer. Maak circuits voor voetgangers en fietsers, zo blijven stations bereikbaar, toegankelijk en inclusief.

1.3 Bevrijd het station van zijn gebouw

Stations verdwijnen als gebouw, in essentie worden ze allemaal openluchtstations.

- o Het station is nooit af, de technologie blijft zich ontwikkelen. Maar één ding is zeker: mensen blijven altijd voetganger. Zorg dus dat de straat doorloopt tot op het perron.
- o Definieer opnieuw wat binnen en buiten is, wat station is en wat openbare ruimte. Maak deze ruimtelijk morfologische definitie leidend, niet de eigendomsverhoudingen tussen gemeente, NS en ProRail.
- o De plaats en inrichting van het busstation hebben grote invloed op het functioneren van het stationsgebied. Meestal is die invloed negatief: oplossing van het busprobleem scheidt ruimte, vaak ook letterlijk.

2. Proces

2.1 Teken en praat

Ontwerpend onderzoek helpt om common ground te ontdekken: uitgangspunten en oplossingsrichtingen die voor alle betrokkenen voorstelbaar zijn. Deze ‘ontwerpstabieleit’ overbrugt verschillen in ritme, tijd en zekerheid.

- o Het proces is minstens zo belangrijk als de visie, besteed dus veel aandacht aan de sociale, organisatorische en programmatische kanten.
- o De uitkomst van ontwerpend onderzoek hoeft geen ontwerp te zijn: het kan ook een scenario zijn, een dragende structuur of een programmatische interventie.
- o Teken niet te veel, dat is contraproductief. Ontwerpend onderzoek vergt beheersing, hoed je voor dichtgetimmerde plannen waardoor betrokkenen hun hakken in het zand zetten.
- o Bepaal de juiste schaal op het continuüm tussen stoeptegel en HSL-netwerk. In de praktijk zijn meestal verschillende schalen tegelijkertijd belangrijk, maar een cirkel met een straal van 300 meter hoort er altijd bij.

2.2 Zorg voor regie

Het station is letterlijk een poort naar de wereld, dus is een open oog voor het grotere perspectief noodzakelijk. Niet alleen aan het begin van het proces, maar permanent.

- o Betrek provincies en metropoolregio’s veel nadrukkelijker dan voorheen bij de aanpak van stations, want zij spelen een cruciale rol in het mobiliteitsnetwerk en in de regionale ruimtelijke planning.
- o Zorg bij alle partijen voor één aanspreekpunt. Dus niet alleen bij Rijk, NS en ProRail, maar ook bij provincie, regio en gemeente.
- o De praktische kennis en de onafhankelijke, richtinggevende adviezen van het CRA kunnen vastgelopen processen vlot trekken. Als een oliemannetje kan het CRA toegang regelen tot de juiste personen, dat is wat anders dan de directe beleidsbeïnvloeding die lokale partijen soms verwachten.

2.3 Maak ademende plannen

Vreemde ogen dwingen, juist daarom kan een ontwerper helpen om ambitie scherp te stellen. Dat maakt vervolgens gesprekken met alle betrokkenen mogelijk.

- o Maak een plan dat past bij de spankracht en plancapaciteit van de lokale partijen. Een ademend plan, dat meesurft op processen die al aan de gang zijn en dat geen ontwikkelingen blokkeert.
- o Identificeer kritische vraagstukken, schets een aannemelijk perspectief en houd dingen die onnodig compliceren buiten de discussie. Maak het apolitiek, zet argumenten op een rij en haal politieke angels eruit.
- o Wees nieuwsgierig. Je begint niet op een blanco vel, zeker bij de grote stations is er al heel veel gestudeerd en ontworpen. Hoed je voor naïviteit en zelfoverschatting.
- o Laat de toegevoegde waarde van het station zien, bekijk de knoop zonder vooroordelen. Breng de kansen breed in beeld, zonder te gaan *engineeren*.
- o Heb geduld, wees vasthoudend. Accepteer dat succes vele vaders kent, wees dienend en stap op tijd uit de schijnwerpers.

3. Tijd en geld

3.1 Definieer de termijn

Een goed plan schetst een perspectief dat voorbij de waan van de dag reikt, en zet tegelijk aan tot handelen in het hier en nu.

- o Leg je in het begin niet vast op de tijdhorizon, de essentie van ontwerpend onderzoek is nu juist de frisse, deskundige blik buiten de vaste kaders. Soms ligt de sleutel bij de korte termijn, soms juist bij de heel lange.
- o Het zwaartepunt van ontwerpend onderzoek voor stations ligt meestal op de middellange termijn, maar onvermijdelijk moet je op korte termijn wat doen (volgend jaar beginnen) en moet je rekening houden met de lange termijn (twintig jaar en verder).
- o Wees utopisch en realistisch tegelijk. Laat inspirerende vergezichten zien, ook vanuit de internationale ontwerppraktijk. En accepteer tegelijk dat je huurcontracten voor stationsvoorzieningen niet zomaar open kunt breken en dat je beslissingen uit het verleden niet zomaar terug kunt draaien.

3.2 Let op Kairos

Tijd is één ding, de juiste tijd een ander. De Griekse god Kairos verpersoonlijkt het geschikte moment, de uitgelezen kans om een doel te bereiken.

- o Zorg dat het proces op gang komt met bescheiden eerste stappen. Dat is niet hetzelfde als quick wins, want daarbij lijkt het alsof je iets doet terwijl dat wat je echt wilt niet kan. Het gaat erom stappen te nemen in lijn met je visie.
- o Quick wins bestaan dus niet, maar dat maakt opruimen, struiken snoeien en stoeptegels recht leggen niet minder belangrijk. Dat kan enorm helpen om mensen te motiveren en stimuleren.
- o De economie trekt aan, dat vertekent het beeld net zo goed als de crisis van de afgelopen jaren. Met name rond de grote steden is de stuwkracht enorm. Grijp

de kansen die er nú liggen, maar houd in je plannen rekening met mindere tijden, de volgende crisis komt onverwacht.

- o Ga niet te lang door met (ontwerpend) onderzoek. Als de opties en scenario's grondig verkend zijn, is het de beurt aan de directies en wethouders om knopen door te hakken of compromissen te bereiken.

3.3 Investeer

Niet alleen de juiste tijd is essentieel, ook het juiste budget.

- o De spoorwereld lijkt maar twee standen te hebben: beheer en onderhoud binnen strakke jaarlijkse budgetten óf investeringen van tientallen of honderden miljoenen euro's in één keer. Het tussenniveau ontbreekt vaak, terwijl je met een paar miljoen soms een essentieel verschil kunt maken.
- o Ook het Rijk weet niet goed raad met de budgetkwestie. Voor de Nieuwe Sleutelprojecten is indertijd 1,5 miljard euro uitgetrokken, maar over de volgende stap heerst op het ministerie grote onzekerheid. De andere stations vergen samen ook een budget van 1,5 miljard euro, kies daarbij voor een slimme, flexibele verdeling en taakstelling.

In het maquettehok op de vierde verdieping van het ministerie van Financiën, waar het College van Rijksadviseurs onderdak vindt, laten de vorige en de zittende Rijksadviseur hun licht schijnen over vijf jaar Loket Knooppunten. En passant lanceren ze een nieuw plan, een loket XL.

Rients Dijkstra was een echte autorijder toen hij in 2012 aantrad als Rijksadviseur Infrastructuur en Stad. Noblesse oblige, dus hij besloot vaker de trein te nemen: 'Anders weet je niet waar je het over hebt.' Zijn voornemen was om zijn reizen min of meer gelijkkelijk te gaan verdelen over auto, trein en fiets, maar inmiddels is de auto al lang onder een derde gezakt: 'Ik vind autorijden nu zo ongelofelijk saai: je uitzicht is beperkt tot de vangrails, en in je cocon maak je gegarandeerd niks mee. Terwijl je in het ov, te voet en op de fiets voortdurend in de werkelijkheid bent.'

Rond die tijd stapte ook Daan Zandbelt steeds vaker op de trein. Niet omdat hij wist dat hij in 2016 zelf zou aantreden als Rijksadviseur, maar gewoon omdat het kon: 'Ik was indertijd bezig met het onderzoek naar Mid-Size Utopia, de gordel om de Randstad, en de combinatie van ov-chipkaart, apps als 9292 en de ov-fiets zorgde ineens voor de kwaliteit en flexibiliteit die daarvoor alleen de auto had. De facto veranderde het ov van een puntontsluiting in een vlakontsluiting, waardoor je vrijelijk kunt bewegen.' Beiden zagen met lede ogen hoe de stationsgebieden erbij lagen. Dijkstra: 'Het contrast met de Nieuwe Sleutelprojecten was maximaal, alles onder de top zes was dramatisch slecht: schamele en haveloze plekken waarvoor niemand aandacht had.' Maar dat was toch logisch gezien

de crisis? 'Onzin, gebrek aan geld is geen reden voor gebrek aan aandacht. En juist met aandacht begint goede stedenbouw.' Zandbelt valt hem bij: 'Er is altijd geld, al is het maar uit het reguliere beheer en onderhoud. Maak kleine stappen, als grote stappen niet, of nog niet, mogelijk zijn.'

Verloren bekisting

De avond dat het boek *De mobiele stad* werd gepresenteerd door zijn voorganger Ton Venhoeven, lanceerde Dijkstra spontaan het Loket Knooppunten. 'Ik keek naar de wethouders en ambtenaren in de volle zaal en dacht: het theoretisch kader hebben we met dit boek op orde, wat zij nu nodig hebben zijn praktijkvoorbeelden – hoe pak je het aan?' Dijkstra had op dat moment nog niets te bieden, behalve een idee dat hij voor de IABR had uitgewerkt over een alternatieve vorm van ontwikkelen: geen klassiek groot plan dat onvermijdelijk deels wordt uitgekleeft, maar een samenwerkingsmodel dat kleine én grote stappen mogelijk maakt en uiteindelijk letterlijk meer waarde schept (zie ook p. 7).

Daartoe moest hij, heel *down to earth*, zo snel mogelijk ontwerpers en bestuurders samenbrengen. 'Met mijn rechterhand stapte ik naar gemeentes met de simpele vraag: waar zit je mee en waar kunnen we mee helpen? Aanvankelijk schrok-



ken ze zich dood: daar kwam "het Rijk" ineens op bezoek, wat wilden die nou? Maar het werkte toen ze merkten dat we echt luisterden. In de begintijd was onze belangrijkste taak om te tolken tussen ontwerpers en bestuurders, professionals die elkaar niet zelden misverstaan.' Hoe verschillend beide mannen ook overkomen – Dijkstra streng en scherp, Zandbelt eerder zacht en meegaand –, voor beiden is een luisterende, onderzoekende houding de essentie voor een ontwerpend onderzoek als het Loket. Zandbelt: 'Als je niet kunt luisteren, kun

je geen stedenbouwer zijn. Natuurlijk ontwerp je, dat is het middel dat je inzet bij je onderzoek. Maar als bijvoorbeeld beter inzicht in de opgave het doel is, of het creëren van draagvlak tussen stakeholders, dan kan het ontwerp aan het einde ook verdwenen zijn, als een verloren bekisting bij het storten van beton.'

Een maatje te groot?

Gaande het Loket verschoof de aandacht van kleine stappen naar een overkoepelend ruimtelijk raamwerk dat zowel

Daan Zandbelt is Rijksadviseur voor de Fysieke Leefomgeving. Binnen het College van Rijksadviseurs (CRa) richt hij zich op mobiliteit en verstedelijking, energietransitie en ruimtelijke ordening. Hij werkt onder meer aan Dashboard Verstedelijking, Schaalsprong Fiets en Ringwegen & Stad. Daarnaast neemt hij zitting in verschillende kwaliteitsteams. Zandbelt is als partner verbonden aan De Zwarte Hond, een bureau voor architectuur en stedenbouw met vestigingen in Rotterdam, Groningen en Keulen. Hij werd als stedenbouwkundige en architect opgeleid aan de TU Delft, waar hij ook vijftien jaar verbonden was aan de leerstoel Stad & Regio.

Rients Dijkstra was van 2012 tot 2016 Rijksadviseur Infrastructuur en Stad en was in het College van Rijksadviseurs (CRa) de initiatiefnemer van onder meer het Loket Knooppunten en de studies naar Nederland Fietsland en Stad & snelweg. Dijkstra studeerde architectuur en stedenbouw aan de TU Delft en werkte daarna voor de ArchitectenCie en het Office for Metropolitan Architecture (OMA). In 1994 richtte hij zijn eigen bureau Maxwan op, hij maakte onder andere masterplannen voor Leidsche Rijn, Leiden Centraal, Rotterdam Centraal, Ring Antwerpen en River Moscow. Daarnaast is hij hoogleraar Urban Design aan de faculteit Bouwkunde van de TU Delft.



kleine als grote stappen mogelijk maakt. Zandbelt, die deze ontwikkeling in de praktijk zag ontstaan: 'Het gaat om sobere, neutrale structuren die houvast bieden in tijden van zowel laag- als hoogconjunctuur. Vaak zijn ze terug te brengen tot een simpel diagram: een

“Als je niet kunt luisteren, kun je geen stedenbouwer zijn”

vierkant, een ruit, een cirkel.' Het beste voorbeeld is volgens Zandbelt station Zwolle, waar landschapsarchitect Bart Brands orde in de veelheid aan plannen en plannetjes bracht, door een carré voor het langzaam verkeer te introduceren. 'Eindelijk kreeg de gemeente houvast om hoofd- en bijzaken te scheiden: wat moet nu, wat kan later? Wat is hard en wat is zacht, wat is goedkoop en wat duur? Wat is privé en wat publiek, wat basis en wat extra? In het kwaliteitsteam, waarin ik Rients opvolgde, gebruiken we dit carré nog steeds om iedereen bij

de les te houden.' Zwolle is voor Dijkstra het bewijs dat de aanpak van het Loket, anders dan critici van met name NS en ProRail menen, wel degelijk ook bij grote stations werkt: 'Juist bij grote, complexe projecten is het belangrijk om overzicht te houden en je niet mee te laten slepen in de zwaarte en traagheid van het proces.'

Toch was het niet toevallig dat het enige station waar het Loket nauwelijks iets tot stand bracht, een groot station was, namelijk Eindhoven. Zandbelt: 'Achteraf zijn we hier met een te beperkte opdracht aan de slag gegaan: alleen de noordzijde kwam in beeld en dan ook nog eens zonder ingrijpende stappen. De hoop dat we vanuit beheer en onderhoud, dus van onderop, bij de structuur uit konden komen, is niet bewaarheid geworden.' Ook het Loket kan zich niet onttrekken aan de wetmatigheid dat zonder goede opdracht geen goed resultaat mogelijk is.

Geheugenverlies

De tegenvaller die Dijkstra en Zandbelt bij het Loket constateren, is dan ook van een heel andere orde. Dijkstra: 'Het was hard om te merken dat de gemeentes nauwelijks in staat zijn om als inhoudelijke partner te opereren. De goede wil is er, geen twijfel, maar bijna overal ontbreekt een goede ruimtelijke denker die het overzicht heeft.' Zo hebben de ontwerpers die zich bogen over station Tilburg Universiteit, lang gewerkt aan het idee om het spoorviaduct om te vormen tot een komvormig plein. Pas heel laat realiseerde de gemeente zich dat het viaduct deel is van een waterkering. Zandbelt wijt het geheugenverlies aan de bezuinigen ten gevolge van de economische crisis, maar volgens Dijkstra begon het al veel eerder: 'Tijdens de voorafgaande hausse zijn de diensten al uitgekled. Als vakwereld hebben we onvoldoende de onmisbaarheid en rijkdom van samenhang weten te verdedigen. In plaats daarvan verloren we ons in het ontwerpen van champagneglazen.' Inmiddels staat, dankzij de nieuwe hausse, het belang van stedenbouw weer op het netvlies van gemeen-

tes en regio's, maar een geheugen heb je daarmee niet zo maar terug. Mede daarom zou Dijkstra de stations van het Loket wel gedurende lange tijd willen monitoren: 'Bijvoorbeeld eens per jaar een korte update: hoe gaat het, werkt het raamwerk nog, wat moet anders of beter?'

Zorgplicht

Actieve monitoring zou goed passen bij de zorgplicht die Dijkstra, tegenwoordig hoogleraar Urban Design aan de TU Delft, bepleit voor de overheid: 'Twintig jaar lang heeft het Rijk zich onbevoegd verklaard op het gebied van de ruimtelijke ordening onder het motto: daar gaan wij niet over, dat is een zaak van de regio's. Daardoor vielen overal gaten, ik ben blij dat de politiek op haar schreden is teruggekeerd en dat Binnenlandse Zaken nu werkt aan een Nationale Omgevingsvisie.'

Zandbelt: 'Het Rijk kan niet achteroverleunen en niets vinden van bijvoorbeeld station Zwolle, het is de poort naar het noorden van het land. Dat betekent niet dat het Rijk moet zeggen wat Zwolle moet doen, maar wel dat het samen met gemeente, provincie en andere stakeholders de gezamenlijke ambities en doelen verkent. Want als het daar goed gaat, gaat het ook goed met Nederland. En omgekeerd. Die aandacht is niet voorbehouden aan grote stations. Neem een voorstadstation als Den Haag Laan van NOI. Dat is wezenlijk voor het functioneren van de Zuidelijke Randstad. Hoe zou het Rijk daar geen mening over kunnen hebben?' Dijkstra: 'Vooruitdenken is niet voorbehouden aan het ministerie, ook NS en ProRail moeten zich veel actiever opstellen en voorbij hun eigen winkel kijken.'

250 × 6

Hoe moet het verder met het Loket? En welke rol moet het CRa spelen in de ruimtelijke regie die het Rijk moet gaan nemen? Zandbelt: 'Het Loket was zo succesvol dat we er in het kader van het toekomstbeeld openbaar vervoer in

De steen in de vijver

Hij was zes jaar geleden medeopdrachtgever van het Loket, nu plukt hij er in zijn nieuwe functie als directeur Nationale Omgevingsvisie de vruchten van. Emiel Reiding over het succes van Rotterdam Centraal, de voordelen van de *pedelec* en het belang van horizontale processen.

Om duidelijk te maken hoeveel je met stationsontwikkeling kunt bereiken, hoef je alleen Rotterdam Centraal maar te nemen. Als je in de jaren negentig het station uitliep, stuitte je eerst op Perron Nul, de junkieopvang van de Pauluskerk, en daarna op een drukke verkeersader. Dat daarachter ergens het centrum van de stad lag, dat moest je maar geloven – zo voelde het in ieder geval niet. Hoe mooi het nieuwe station is hoef ik hier niet uit te leggen, belangrijker is de geweldige impuls die het gaf aan de wijde omgeving. Het Kruisplein en de Westersingel vormen nu een majestueuze entree voor de stad, ook de West-Kruiskade is hard op weg haar schamele verleden van zich af te schudden. De noordzijde ondergaat eveneens een enorme impuls, zie het succes van de Luchtsingel en de Hofbogen, de revitalisering van de Provenierswijk en de op stapel staande transformatie van de oude gevangenis tot de Tuin van Noord. Het is alsof je een steen in een vijver gooit, die steeds wijdere kringen trekt.

Hoe snel en ingrijpend de ontwikkelingen verlopen, merk ik ook aan mijn eigen forensengedrag. Aanvankelijk pendelde ik met de auto van Oegstgeest naar Den Haag, kon ik meteen de kinderen naar de crèche brengen. Toen de kinderen groter werden, bleek de trein een beter alternatief. En sinds vier jaar neem ik de *speed pedelec*, over het fietspad langs de A44 zijn de 19 kilometer een fluitje van een cent. En als het vriest is er nog altijd het ov – dat kost me van deur tot deur nog geen 25 minuten. De technische en stedelijke ontwikkelingen grijpen op elkaar in en dat biedt geweldige kansen voor een duurzamere inrichting van ons land. Stations hebben een ongekende potentie voor de grootstedelijke systemen, zeker als we ze beter verknopen met auto's, (elektrische) fietsen en lopen. Maar we doen ze tekort als we ze alleen beschouwen als knooppunten in het mobiliteitssysteem: de netwerkfunctie moeten we koppelen aan de woningbouwopgave en de agglomeratiekracht van onze steden. Met ontwerpend onderzoek kun je laten zien dat het tegelijk mooier, groener én gezelliger kan worden.

Dankzij het Loket van het CRA hebben we nu veel meer zicht op de potentie van knooppunten, deze publicatie staat bol van de inspirerende voorbeelden voor gebiedsgerichte ontwikkeling. In mijn vorige functie als Hoofd Strategie van het Directoraat-Generaal Bereikbaarheid van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat stond ik aan de opdrachtgeverszijde van het Loket. Inmiddels werk ik voor Binnenlandse Zaken aan de Nationale Omgevingsvisie en ben ik een dankbaar ontvanger van de vele adviezen.

Het belangrijkste advies van het Loket is voor mij de regie: hoe zorg je ervoor dat alle stakeholders betrokken zijn. Dat betekent per definitie dat lokale spelers – zowel de gemeente als burgers en marktpartijen – een grote rol moeten krijgen, naast de spoorse partijen, de regionale overheden en het Rijk. Essentieel is dat het proces horizontaal wordt ingericht: het Rijk moet zich realiseren dat het slechts een van de spelers is, maar omgekeerd moeten de andere partijen ook niet afwachten tot het Rijk een beslissing neemt of in zijn eentje het geld fourneert. Die tijden zijn voorbij, we moeten samen aan de bak.

Emiel Reiding – Directeur Nationale Omgevingsvisie

je naar je werk kunt lopen of fietsen, dat zorgt voor een wezenlijke reductie van de mobiliteit.' Een rijksoverheid die alleen de hand op de knip houdt is aan Dijkstra en Zandbelt niet besteed.

Aandacht

We hebben geen flauw idee hoe de wereld in pak 'm beet 2075 functioneert, toch moeten we nu beslissingen nemen over de infrastructuur en de inrichting van de steden en het platteland. Het is aan ruimtelijk denkers om te zorgen dat deze investeringen een veerkrachtig systeem opleveren, dat onverwachte schokken en onvoorziene technologieën niet alleen kan opvangen, maar liefst ook nog om weet te buigen in ons voordeel. Zandbelt: 'Als je naar de ritmes van de stad kijkt, dan zie je de functies van gebouwen snel wisselen, de panden zelf blijven veel langer staan. Nog sterker geldt dat voor de stadsplattegrond: die handhaaft zich vaak eeuwenlang, al verandert de manier waarop ze wordt gebruikt. Neem de Amsterdamse Wibautstraat die evolueerde van een spoorlijn naar een autoweg waar later een metrolijn onder kwam en nu naar een stadsboulevard met ruimte voor fietsers en voetgangers.' Dijkstra: 'We moeten zorgen dat we flexibiliteit en adaptiviteit inbouwen, voorbij de conjunctuur en de waan van de dag. En dat vereist, heel ouderwets, aandacht.'

2040 nog een tranche aan toevoegen, met drie heel verschillende, archetypische stations. Schiedam als voorbeeld van een station dat in potentie een ongelofelijk hoge plaatswaarde heeft en dat tegelijkertijd zijn knoopwaarde, door de ombouw van de Hoekse Lijn, ziet groeien. Eijsden als een echte plank in de wei, waar nu nog geen tweehonderd mensen in- en uitstappen, maar dat een poort naar het landschap zou kunnen worden. En Terneuzen als voorbeeld van een groot regionaal busstation.' Maar dat wordt wel het laatste kunstje van het CRA op dit gebied: 'Wij zijn een buitenboordmotor, daarna moet de reguliere machinerie van het ministerie het overnemen.' Ideeën over een nieuwe lijn voor het Rijk hebben ze te over. Zandbelt: 'De Nieuwe

“Het Rijk zou heel veel kleine sleutelprojectjes moeten hebben, niet zes van 250 miljoen, maar 250 van zes miljoen”

Sleutelprojecten waren fantastisch, maar we zitten in een andere tijd, het gaat niet langer om grote, solitaire projecten, maar om een samenhangend programma. Dijkstra: 'Het Rijk zou heel veel kleine sleutelprojectjes moeten hebben, niet zes van 250 miljoen, maar 250 van zes miljoen.'

Zandbelt, enthousiast: 'Het Rijk gaat dan natuurlijk niet bepalen wie wat waar moet doen, steden en regio's moeten projecten aandragen, maar het Rijk zit wel aan tafel en kijkt en denkt mee.' Dijkstra: 'Daarbij moeten worden getoetst of een aanvraag bijdraagt aan het vergroten van de keuzevrijheid in wonen, werken, recreëren, verplaatsen. Monoculturen zijn kwetsbaar, die moet je mengen en verrijken.' Zandbelt noemt nog een tweede hoofdlijn voor de beoordeling: 'Vergroot een project de nabijheid? We moeten af van de huidige trend dat verder beter is. De nadruk ligt nu te veel op *daily urban systems* en dus op de snelheid. Terwijl het een enorme kwaliteit is als

Het hart van de stad

Landschapsarchitect Eric Luiten, de net agetreden Spoorbouwmeester, wil de potentie van stationsomgevingen beter benutten. Op zijn programma staat een analyse van de potentie van middelgrote en kleine stations. De inzichten van het Loket Knooppunten komen hem daarbij goed van pas.

Waar oorspronkelijk kerk en stadhuis de structuur van de stad domineerden, en later volkshuisvesting en winkels, zijn het de laatste decennia mobiliteit en in het bijzonder stations die de stedenbouwkundige ontwikkeling bepalen. Vooral de laatste vijftien jaar zien we de enorme ruimtelijke en economische spin-off van de publieke investeringen in grote stations. Reden te over voor een secure analyse van de wijze waarop vernieuwde stations gebiedsontwikkeling in gang zetten en omgekeerd, van de wijze waarop gebiedsontwikkeling doorwerkt in de architectuur en de programmering van stations.

De grondslag van de moderne stadsontwikkeling met haar wisselwerking tussen openbaar vervoer en vastgoed is misschien wel gelegd in de jaren zeventig, toen Hoog-Catharijne en het nieuwe Utrecht Centraal werden gebouwd, al spreken sommigen in dit verband liever van een houdgreep. Even los van de bereikte ruimtelijke kwaliteit en de stadshistorische offers die daarvoor nodig waren, is toen de ontdekking gedaan dat de entree van de stad niet meer aan de rand ligt, maar in het hart. Ik woonde in Den Bosch toen ook daar het station werd vernieuwd. Het waren de jaren negentig en ik zag hoe de verbetering van de bereikbaarheid van het Paleiskwartier de aanleiding vormde voor een ambitieus stadsontwikkelingstraject. Het werd, dankzij een goede mix van particuliere en publieke bestemmingen, een excellente wijk. Inmiddels woon ik in Delft en ook daar zie ik de grandioze impact van de spoortunnel en het nieuwe station op de kwaliteit van de stad. Juist daar waar een gemeente alleen nog binnen de bebouwde kom verder kan verstedelijken, is zo'n structurele operatie van historisch belang.

De vernieuwde HSL-stations vormden de epicentra van investeringen in nationaal en regionaal spoor, retail en vastgoed. Dat leverde een duizelingwekkende waardevermeerdering op, zowel in financiële, maatschappelijke als ruimtelijke zin. Omdat de prognoses unaniem een verdere groei van het reizigersvervoer over het spoor laten zien, zal de aandacht voor de stationsomgeving alleen maar verder toenemen. Nu de grote stations onder handen zijn genomen, verleggen ProRail en NS hun aandacht naar de middelgrote en kleine knopen in het netwerk. Ook daar is het zaak de focus te richten op het stationsgebied in de ruimste betekenis van het woord. Reden voor Bureau Spoorbouwmeester om zich de vraag te stellen welke generieke mechanismen en welke specifieke verschijnselen we kunnen onderscheiden als we de recente knooppuntontwikkeling tegen het licht houden. Welke lessen zijn te trekken uit de ervaringen van de laatste jaren en hoe kunnen NS en ProRail daar strategische, proactieve noties aan verbinden?

We zijn dan ook erg blij met de resultaten die het Loket Knooppunten van het College van Rijksadviseurs heeft opgeleverd. Juist omdat de kwaliteit van de stationsomgeving en de gemeentelijke verantwoordelijkheid centraal stonden, leverde het Loket waardevolle input op voor onze eigen verkenning. We gaan de inzichten die in deze publicatie worden gepresenteerd de komende jaren dan ook verder uitbouwen, zodat we in de nabije toekomst de ruimtelijke potentie van het openbaar vervoer op alle schaalniveaus kunnen verzilveren.

Eric Luiten – *Spoorbouwmeester*

Verant- woordiging

Overzicht betrokkenen

De personen die lokaal bij het Loket waren betrokken, staan vermeld op de betreffende stationspagina. Daarnaast waren onderstaande mensen landelijk actief.

- Hans Broekman (NS Stations)
- Rients Dijkstra (College van Rijksadviseurs)
- Bert Dirrix (Spoorbouwmeester)
- Michel Duinmayer (ministerie IenW)
- Mike Emmerik (College van Rijksadviseurs)
- Mariana Faver (Vereniging Deltametropool)
- Paul Gerretsen (Vereniging Deltametropool)
- Miriam Ram (Vereniging Deltametropool)
- Emiel Reiding (ministerie IenW)
- Daan Zandbelt (College van Rijksadviseurs)

Werkwijze

Het Loket Knooppunten is een project van het College van Rijksadviseurs (CRA), het onafhankelijke adviescollege dat het kabinet gevraagd en ongevraagd adviseert over ruimtelijke kwaliteit.

Rients Dijkstra startte het Loket bij zijn aantreden als Rijksadviseur Infrastructuur en Stad op 1 september 2012. Daan Zandbelt volgde hem op 1 september 2016 op als Rijkadviseur voor de Fysieke Leefomgeving en rondde het Loket in de zomer van 2018 af. Mike Emmerik fungeerde gedurende de hele periode als projectleider.

Het Loket had een budget van 450 duizend euro. De helft daarvan was afkomstig uit het reguliere budget van het CRA. Drie directies van het ministerie van, toen nog, Infrastructuur en Milieu stelden elk 90 duizend euro aanvullend ter beschikking. Dit waren respectievelijk de directie Wegen en Verkeersveiligheid, de directie Openbaar Vervoer en Spoor en de programmadirectie Beter Benutten.

Essentieel bij de selectie van de stations waren drie criteria: is er energie bij de gemeente? Heeft het station een strategische plek in het netwerk? En: is het mogelijk en noodzakelijk om de plaatswaarde te verhogen?

Het Loket heeft in totaal negen stations aangepakt, verdeeld over drie tranches. De manier waarop deze stations zijn geselecteerd, is in deze publicatie per tranche toegelicht (zie p. 28, 52 en 78). Voor alle stations geldt dat de Vereniging Deltametropool, in samenspraak met het CRA en de betreffende gemeente, een startdocument opstelde. De enige uitzondering is Zwolle: de Rijksadviseur had daar reeds zitting in het Q-team voor de Spoorzone en was derhalve goed op de hoogte van de lokale situatie.

In de aanloopfase van het Loket had het CRA een groslijst opgesteld van vijftien ontwerpbureaus die in staat werden geacht om de ontwikkeling van een stationsgebied in gang te zetten. Criteria die het CRA daarbij hanteerde: stedenbouwkundige expertise met bewezen affiniteit voor infrastructuur, gekoppeld aan een dienstbare taakopvatting (geen sterallures of ontwerpdrift). Deze bureaus kwamen voor een

studiemiddag bij elkaar om de werkwijze van het Loket verder aan te scherpen. Op basis van het startdocument koos het CRA uit deze groslijst steeds drie ontwerpbureaus, die zich vervolgens inhoudelijk presenteerden aan de betreffende gemeente. Het was de gemeente die de uiteindelijke bureaukeuze maakte, het opdrachtgeverschap lag bij het CRA. Het honorarium voor de bureaus bedroeg 50 duizend euro (inclusief btw). De helft daarvan kwam uit het budget van het CRA, de andere helft werd betaald door de betreffende gemeente. De gemeentelijke bijdrage was niet alleen nodig om financiële redenen, maar ook om het lokale commitment zeker te stellen. Eén gemeente bleek niet in staat het benodigde bedrag vrij te maken, het CRA heeft het ontbrekende bedrag toen bijgepast.

Elk adviestraject werd opgeknipt in drie losse opdrachten, die steeds met een rapport en een gemeenschappelijke sessie werden afgerond. Dat was tevens het moment waarop elk van de partijen – gemeente, CRA en ontwerpbureau – kon besluiten om de samenwerking te beëindigen en het traject met een ander ontwerpbureau voort te zetten. Van deze mogelijkheid is in de praktijk geen gebruik gemaakt.

De drie opdrachten vielen samen met de fases van het adviestraject:

1. Analyse

- Verkenning van eerdere studies en plannen
- Inventarisatie van de knelpunten in de huidige situatie
- Inventarisatie van de knelpunten met het oog op de plannen
- Inventarisatie van de stakeholders en hun ambities

2. Ideevorming/scenario's

- Welke oplossingen zijn denkbaar
- Welke oplossingen zijn haalbaar

3. Uitwerking/strategie

- Welke ingrepen kunnen op korte termijn worden uitgevoerd (no-regret-maatregelen)
- Welke ingrepen zijn op langere termijn nodig en welke stappen zijn nu nodig om die gerealiseerd te krijgen

Colofon

Naar een alzijdig station is een publicatie van het College van Rijksadviseurs en vormt de evaluatie van het Loket Knooppunten (2012-2018). De interviews zijn gehouden tussen 28 november 2017 en 9 februari 2018. Ook de reportage vond plaats in de winter 2017/2018.

Contactpersoon/Projectleider

Mike Emmerik
(mike.emmerik@rijksoverheid.nl)

College van Rijksadviseurs (CRa)

Floris Alkemade
(Rijksbouwmeester)

Berno Strootman
(Rijksadviseur voor de Fysieke Leefomgeving)

Daan Zandbelt
(Rijksadviseur voor de Fysieke Leefomgeving)

Bezoekadres
Korte Voorhout 7
2511CW Den Haag
Postadres
Postbus 20952
2500 EZ Den Haag
T 0881158171

www.collegevanrijksadviseurs.nl

Tekst en interviews
Tijs van den Boomen

Beeld
Mike Emmerik i.s.m.
de deelnemende bureaus

Ontwerp
LAVA

Cover
Wijtze Valkema

November 2018

Het klassieke model van gebiedsontwikkeling belooft gouden bergen, maar leidt in de praktijk tot vertragingen en suboptimale resultaten. Met het Loket Knooppunten koos het CRa daarom voor stapsgewijze ontwikkeling, samen met de stakeholders.

Gerenommeerde ontwerpbureaus testten dit nieuwe model bij negen stations. Deze publicatie brengt de oogst in beeld en wijst en passant de weg naar de beste broodjes in de buurt van die stations.

Tot slot de negen lessen die het CRa formuleerde om de nabijheid en verblijfskwaliteit van stationsgebieden te vergroten.

Stations

- Almere Centrum
- Beverwijk
- Den Haag Laan van NOI
- Eindhoven
- Hoofddorp
- Rijswijk
- Tilburg Universiteit
- Weesp
- Zwolle

Ontwerpbureaus

- Civic Architects
- Fabrications
- karres+brands
- marco.broekman
- MUST
- One Architecture
- Posad

Lessen

- Stel het station centraal
- Ontwikkel het station alzijdig
- Bevrijd het station van zijn gebouw
- Teken en praat
- Zorg voor regie
- Maak ademende plannen
- Definieer de termijn
- Let op Kairos
- Investeer