

Ten eerste



ROTTERDAM CENTRAAL

Geopend in maart 2014 (eerste van de Nieuwe Sleutelprojecten), bouw begonnen in 2007. Foto's Jannes Linders



UTRECHT CENTRAAL

Opening op 30 november, bouw begonnen in 2008. Langs de Sleutelprojecten had de hsl moeten stoppen.



DEN HAAG CENTRAAL

Geopend op 1 februari, bouw begonnen in 2011. Ook het Rijk heeft in de Sleutelprojecten geïnvesteerd.

In het nieuwe station begint de stad

Nu vijf grote nieuwe NS-stations na veel reizigersleed dan toch zijn verrezen, gaan honderd middelgrote stations op de schop. Waar moet het station van de toekomst aan voldoen? De bouwmeesters leggen uit.

Door **Kirsten Hannema**



DE VIJF GROOTSTE PROJECTEN VAN DE KOMENDE TIEN JAAR

Intens geleden' heeft hij onder de verbouwingen van de grote NS-stations, de afgelopen vijftien jaar. Rijksbouwmeester Floris Alkemade zegt het met een lach. Voor zijn werk reisde hij vrijwel dagelijks met de trein, van Brabant naar Rotterdam en Parijs. Vertragingen, bouwputten, noodbussen – Alkemade heeft het allemaal meegemaakt. Maar hij zag ook 'iets prachtigs ontstaan': ontvangshallen met internationale allure, levendige stationspleinen, fraaie fietsstallingen, nieuwe stukken stad, met woningen, kantoren en cafés.

Nu zijn de Nieuwe Sleutelprojecten – Arnhem, Breda, Rotterdam, Utrecht en Den Haag CS – klaar. Oké, bijna klaar; het zesde project, Amsterdam Zuid, moet de komende tien jaar nog gerealiseerd worden. Dit zijn de zes stations waar de – nog niet gerealiseerde – hsl-trein had moeten stoppen. Vandaar dat Amsterdam Centraal ontbreekt, al is dat station wel flink verbouwd (en zal het de komende jaren opnieuw onder handen genomen worden).

De rijksbouwmeester, spoorbouwmeester Bert Dirrix, NS en ProRail grijpen deze mijlpaal aan om vandaag een feestje te vieren, met een

symposium in Utrecht. De rijksbouwmeester adviseert over architectuur en de stedelijke omgeving van het rijksvastgoed, de spoorbouwmeester vervult deze rol rond het spoor. Voor de Sleutelprojecten, waarin ook het Rijk investeerde, sloegen ze de han-



Van overstapmachines veranderen stations steeds meer in verblijfsplekken

Bert Dirrix
Spoorbouwmeester



den ineen; station en stationsomgeving werden als totaalplan ontworpen. Vandaag blikken ze terug op de geboekte resultaten, en kijken vooruit.

'Er zijn nog zo'n honderd middelgrote stations waar alles bij elkaar opgeteld een hoop moet gebeuren', zegt Dirrix. 'Het reizen is de afgelopen twintig jaar sterk veranderd. Het loket maakte plaats voor de kaartjesautomaat, daarna kwam de ov-chipkaart met de bijbehorende poortjes. Treinen rijden steeds sneller, en het aantal reizigers groeit, wat spoorzones tot aantrekkelijke vestigingslocaties voor bedrijven en winkels maakt. Van overstapmachines veranderen stations steeds meer in verblijfsplekken.'

'De stations die nu verbouwd gaan worden, zijn kleiner', vult Alkemade aan, 'maar dat is geen excuus om minder aandacht aan het ontwerp te geven.'

Het spoornetwerk is immers zo sterk als de zwakste schakel. Doel voor de komende vijftien jaar is om stations als Assen, Dieren, Zwolle en Zoetermeer Bleizo dezelfde kwaliteit te geven als de nieuwe grote stations. Hoe ze dat voor elkaar willen krijgen? Dirrix en Alkemade leggen aan de hand van de Sleutelprojecten het 'nieuwe station' uit.

BOUW EEN ICOON

Vier leidraden bij de bouw van nieuwe stations (waaronder wat te doen met het oude).

De sobere en doelmatige haltes uit de jaren tachtig passen volgens Dirrix niet meer bij de nieuwe functie van het station als 'place to be'. Iconische architectuur is tegenwoordig het devies – denk aan Rotterdam Centraal ('de Puntzak') of station Arnhem ('de Twist'). Kleinere plaatsen willen net zo goed opvallen, denkt Alkemade. 'Ook daar is de vraag: hoe markeer je zo'n belangrijke knooppunt, hoe geef je vorm aan de identiteit van een dorp of stad?' Zo kan het dat Assen een monu-

mentale houten overkapping krijgt die nauwelijks onderdoet voor de overkapping van Rotterdam. Ook Ede-Wageningen pakt flink uit: het nieuwe station wordt het grootste houten gebouw van Nederland en zal al van ver te zien zijn dankzij de toren met stationsklok. Een 'landmark' hoeft niet groot en duur te zijn, benadrukt Alkemade. 'Het kan ook een bijzondere luifel zijn.'

DOORBREEK BARRIÈRES

'Hoe efficiënter de verbinding, hoe groter de barrière in de stad. Dat is de paradox van de toenemende mobiliteit', zegt Alkemade. Doordat treinen steeds sneller rijden, worden spoorwegovergangen gevaarlijke 'hinderenissen' voor voetgangers en fietsers. Een verbreding van het spoor betekent een bredere doorsnijding van buurten en meer geluidsoverlast. Nieuwe stationsprojecten worden aangegegrepen om blokkades op te heffen. Zo verbindt het stationsgebouw van Breda Centraal

het centrum met de achtergelegen wijk Belcrum via een publieke passage met fietstunnel. Door de mix van functies – bijeengebracht onder een reusachtig dak, dat over het spoorgebouwd is – sluit het ook goed aan op de stedelijke omgeving. In Dieren zullen de twee dorpsheften aan weerszijden van het spoor weldra herenigd worden. De drukke autoweg aan de zuidzijde verdwijnt in een tunnel, waarboven een nieuw plein komt. Parkeren gebeurt straks in de nieuwe garage aan de noordzijde.

Stations op de schop **Ten eerste**



ARNHEM CENTRAAL

Geopend in november 2015, bouw begonnen in 2006. Bekend om de tornadovormige stationshal.



BREDA

Geopend op 8 september, bouw begonnen in 2012. Foto Harry Cock / de Volkskrant



AMSTERDAM ZUID

Het enige van de zes projecten dat, in de komende tien jaar, nog moet worden gerealiseerd.



Een impressie van het nieuwe station van Assen, dat een overkapping krijgt die doet denken aan die in Rotterdam.

Illustratie Bureau Spoorbouwmeester

CREËER OPENBARE FUNCTIES

Een aanpassing aan het spoor betekent meestal dat ook rond het station een en ander moet veranderen. Een mooie aanleiding om de stationsomgeving – die menig gemeente een doorn in het oog is – op de schop te nemen. Zoals het winkelcentrum Hoog Catharijne bij station Utrecht. Of de spoorzone in Tilburg, de leegstaande NS-werkplaats die wordt getransformeerd tot een nieuwe wijk. In de oude bedrijfshallen vind je startende bedrijven en restaurants en er komt een bibliotheek. Juist

de vestiging van openbare functies vindt Dirrix belangrijk. 'Naarmate steden dichtgroeien, dreigen ziekenhuizen en onderwijsgebouwen naar de buitenwijken te verdwijnen. Door ze aan de stations te koppelen, houd je ze bereikbaar voor iedereen.' Staan de ov-poortjes de beoogde publieke rol van het station niet in de weg? 'De poortjes vallen buiten mijn bereik', zegt Dirrix. Maar hij verwacht dat 'ze uiteindelijk niet meer als zodanig beleefd worden, het is een kwestie van wennen'.

HERGEBRUIK HET OUDE STATION

Voor de Nieuwe Sleutelprojecten werden de bestaande gebouwen gesloopt, al keerden in Rotterdam de klok, letters en 'speculaasjes' van het oude station terug in de nieuwe hal. In de toekomst wordt hergebruik – vooral van cultureel erfgoed – belangrijker. 'Door het verdwijnen van loketten en de komst van de ov-chipkaart, hoeft een klein station niet veel meer dan een poortje en een wachtruimte te zijn', legt Dirrix uit. Nieuwe entrees, zoals in Roosendaal, maken de oude gebouwen overbodig, grotere stati-

ons zoals in Zwolle staan groten-deels leeg. Maar voor veel mensen representeren ze nog steeds het station. 'De kunst is om deze monumenten weer onderdeel te maken van de reiservaring door ze een nieuwe functie te geven.' Denk aan een brasserie, een VVV-kantoor of flexwerkplekken. 'In elk geval geen nagelstudio of shoarmazaak.'