



Utrecht Centraal, met het nieuwe stadskantoor van de gemeente Utrecht in de directe omgeving. Gemeenten zijn nog meer dan voorheen belangrijke partners voor het ontwikkelen van stations en de omgeving.

NS Stations wil nog meer samenwerken met gemeenten

Samen stationsgebieden ontwikkelen

Stations zijn belangrijk voor steden en steden zijn belangrijk voor stations. Hoe kijken de Nederlandse Spoorwegen aan tegen de directe omgeving van stations en hoe dragen ze bij aan optimaal functionerende openbare ruimte? Een gesprek met Barend Kuenen, directeur Retail & Services bij NS Stations.

‘**S**tations staan niet op zichzelf. Ze zijn onderdeel van een stad of dorp, het zijn knooppunten in een netwerk van regionaal vervoer, zoals trams, bussen en taxi’s. Daarnaast hebben ze hun plekken opzichte van concentraties van bedrijvigheid en sociale netwerken.’ Barend Kuenen verwoordt

kernachtig de visie van NS op de ruimtelijke en functionele relaties van stations met de omgeving. Die visie is niet altijd hetzelfde geweest. ‘In het recente verleden waren stations wat introvert, gericht op de reis van station tot station, in plaats van de reis van deur tot deur. We zijn veranderd van treinstations



naar OV-knooppunten. Dat is eenvoudig gezegd maar het heeft heel wat implicaties', zegt Kuenen.

Behoeftepiramide

De NS hanteert een soort aangepaste behoeftepiramide van Maslov om stations de juiste functionaliteit te geven, afhankelijk van grootte en positie (zie figuur 1). Aan de basis staat het adagium 'schoon, heel en veilig'. Kuenen: 'Dat lijkt vanzelfsprekend, maar vergeet niet dat we bijvoorbeeld op Rotterdam Centraal nog niet al te lang geleden perron 0 hadden, een soort hangplek voor heroïnejunkies.' Direct daarboven komt snelheid als behoefte van de reiziger. 'Zeker in Nederland zijn veel reizigers gewoontedieren', zegt de NS-directeur. 'Ze willen snel vervoerd worden en precies weten waar ze naar toe moeten, zonder veel gedoe. We richten stations daartoe in als efficiënte overstapmachines.'

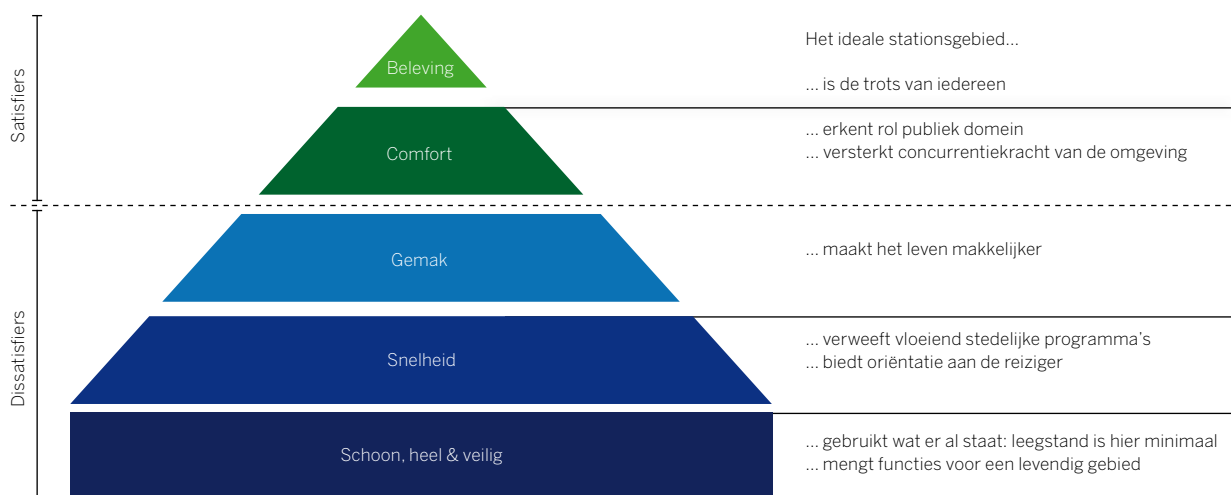
Als stations relatief groot en belangrijk zijn, komen hoger in de piramide nog schijven van gemak, comfort en beleving. Dat laatste niveau gaat bijvoorbeeld over piano's die op steeds meer stations te zien zijn. Kuenen: 'Het kan dan zomaar gebeuren dat je als reiziger getuige bent van een Filipijns zangkoor, begeleid op piano. Een prachtige ervaring. En het nieuwe Rotterdam Centraal als geheel is een mooi voorbeeld van beleving. Daar zijn mensen in Rotterdam en zelfs daarbuiten trots op.' NS hanteert een typologie van in totaal zes stations naar grootte en positie in het netwerk. De behoeftepiramide wordt hier naast gelegd ▶



◀ Barend Kuenen: 'We zijn veranderd van treinstations naar OV-knooppunten.'

WAT DOET NS RETAIL EN SERVICES?

NS Retail en Services, onderdeel van NS Stations (dat onderdeel is van de NS-groep), zorgt voor retail en voorzieningen op stations. Het gaat naast winkels bijvoorbeeld om fietsenstallingen, de OV-fiets, bagagekluisen en toiletten. Alles wat maakt dat de reiziger zich op een prettige manier bediend voelt. Als staatsbedrijf gelden er bepaalde rendementsdoelstellingen op de exploitatie; opbrengsten die daarbovenuit komen worden als het ware teruggeploegd in de kwaliteit van stations en de directe omgeving. Op het station en in de directe omgeving werkt NS Stations veelal samen met ProRail en de betreffende gemeente.



Figuur 1 Klant-wenspiramide met de gouden regels voor het stationsgebied.



◀ Rotterdam Centraal: een mooi voorbeeld van beleving.

▶ Station Leiden: uitstekend verbonden met de stad.



om te kijken wat er nodig is, maar niet op een rigide manier. Het blijft altijd maatwerk.

Veranderde houding

Zeker als een groot station grondig vernieuwd moet worden, is dat een complex gebiedsontwikkelingsproces waar naast NS Stations stevast Prorail en de betreffende gemeente betrokken zijn. Eind jaren negentig van de vorige eeuw, toen de Nederlandse Spoorwegen voor het eerst serieus aan het ontwikkelen sloeg, kreeg het bedrijf al snel een slechte naam bij andere partners. Kuenen: 'Het was de tijd van de aanvang van de Sleutelprojecten en we waren net verzelfstandigd, er was zelfs sprake van een beursgang. Terugblikkend vind ik dat we toen onze taak en ambitieniveau erg nauw hebben opgevat. We waren als het ware te privaat georiënteerd en vonden dat anderen moesten bijdragen aan het realiseren van maatschappelijke ambities. Vandaag de dag benaderen we dat heel anders. We vatten onze rol veel meer maatschappelijk op en zijn een stuk transparanter geworden. We durven te zeggen: "dit is deze ontwikkeling ons waard".'

Bij de vernieuwing van station Eindhoven heeft deze nieuwe houding tot klinkende resultaten geleid, vindt de NS-directeur. 'Prorail, de gemeente en wij hebben onze belangen op tafel gelegd. Prorail wilde meer "transferruimte", ofwel de reizigerstunnel moest verbreed worden.

De gemeente wilde een vrije doorloop onder het station en wij wilden meer voorzieningen, onder andere winkels. We hebben elk van onze belangen gezegd: "Wat is het ons waard om dat te realiseren?" Die bedragen hebben we samengevoegd in een investeringsbudget, waar vervolgens provincie en Rijk ook nog eens aan hebben bijgedragen. Het resultaat is een station waar reizigers beter uit de voeten kunnen, waar het voorzieningenniveau een sprong heeft gemaakt en dat beter is aangesloten op het stedelijk weefsel.'

Per definitie complex

Dat vernieuwingsopgaven op en rond stations altijd complex zijn, staat voor Kuenen buiten kijf. 'Het zijn per definitie gebieden met veel ruimteclaims op een beperkt oppervlak. Fietsparkeervoorzieningen moeten altijd vlakbij het station zijn, verschillende vervoersmodaliteiten moeten een plek krijgen, infrastructuur moet over elkaar heen worden gelegd. En dat alles terwijl de trein letterlijk en figuurlijk door moet.' Kuenen vervolgt: 'Bij fietsenstallingen is een extra probleem dat betaalde stallingen slecht worden benut en (gedeeltelijk) gratis stallingen duur zijn om te realiseren. Maar ze zijn wel cruciaal want ze kunnen handhavingsproblemen rond fietsparkeren verminderen.'

Een ander terugkerend dilemma is het spanningsveld tussen comfort en 'schoon, heel en veilig', met name vandalisme. Kuenen: 'Je ziet dat bijvoorbeeld bij toiletten. Als ze bemand zijn, gaat het nog wel, maar dat is niet altijd mogelijk. Dan kom je uit op afsluitbare kluisdeuren, die toch niet bijdragen aan het gevoel van comfort.' De NS-directeur geeft een ander voorbeeld. 'We willen graag zorgen voor prettige, beschutte wachtruimtes. Maar hoe doe je dat als elke zaterdag-

WEBSITES

www.nsstations.nl



DE MENING VAN DE OV-DESKUNDIGE

We legden Bert van Wee, professor aan de TU Delft en OV-kenner bij uitstek, enkele vragen voor over stationsomgevingen.

Welke kenmerken moet een goed functionerende stationsomgeving hoe dan ook bezitten?

Stations moeten hoe dan ook goed bereikbaar zijn voor verschillende modaliteiten. De mate waarin, verschilt. Zo zal de autobereikbaarheid inclusief parkeren bij een centraal station van een grotere stad minder belangrijk zijn dan bij sommige andere stations. Ook de bereikbaarheid met het lokale openbaar vervoer is niet overal even belangrijk. Bijvoorbeeld: in Amsterdam is die veel belangrijker dan in kleinere stations buiten de Randstad.

Veiligheid (zowel objectieve veiligheid als perceptie daarvan), zowel sociale veiligheid als verkeersveiligheid, is eveneens een must voor alle stations. Daarnaast is het van belang dat stations een aantrekkelijke omgeving bieden en goed bewegwijzerd zijn. En er moeten geen onnodige barrières zijn voor mensen die hun fiets willen stallen. Fietsenstallingen zijn sowieso belangrijk voor stations.

Waar valt nog de meeste winst te behalen?

Uit een prijsvraag van enkele jaren geleden ('van hot naar her') bleek dat er veel 'kleine' maatregelen waren die reizigers voorstelden. Zoals: vertrektijden treinen inclusief perrons op beeldscherm tonen bij de fietsenstalling; binnendoorroute van fietsenstalling naar station langer open houden; betere informatie over vanaf waar en wanneer welke bus vertrekt. Veel laaghangend fruit lijkt nog geplukt te moeten worden.

Wat is uw algehele oordeel over de kwaliteit van Nederlandse stationsomgevingen?

Ik vermoed dat we het in Nederland, in vergelijking met vele andere landen, best goed doen. We hebben aantrekkelijke fietsenstallingen, stations zijn in het algemeen goed bewegwijzerd en dus te vinden, de rol van de auto is vaak beperkt waardoor de stationsomgeving aantrekkelijker is voor voetgangers en fietsers.



avond de ramen worden ingegooid door vandalen? Hetzelfde geldt voor de bekleding van stoelen: je moet ze *hufferproof* maken, maar dat komt de uitstraling en het comfort niet ten goede. Ik vind wat dat betreft het afsluiten van stations met toegangspoortjes, zoals momenteel gebeurt, een goede oplossing: ze komen het comfort op stations ten goede.'

Nieuwe opgaven

De Nieuwe Sleutelprojecten (zoals station Arnhem en Den Haag Nieuw Centraal) naderen hun voltooiing. Maar Kuenen ziet al nieuwe opgaven in het verschiet. 'Voor de kleinere stations willen we de minimale behoeften van reizigers beter invullen, zoals een verwarmde wachtruimte of een toilet. Daarnaast verdienen stations die gebouwd zijn in de jaren '80 van de vorige eeuw, zoals Almere Centraal, speciale aandacht: hoe ga je daarmee verder? En tenslotte ligt er voor de ontwikkeling rond stations waar we de laatste jaren al veel in hebben geïnvesteerd een interessante opgave: hoe gaan we die doorontwikkelen, wat is de volgende stap? Kunnen we een stadskantoor toevoegen, een school, iets wat recht doet aan de hoogdynamische omgeving?'

Zeker voor die laatste ambitie - doorontwikkeling - is de gemeente een logische en gewilde partner voor de Nederlandse Spoorwegen. Barend Kuenen doet een oproep aan gemeenten met een opgave rond stations:

'Ik vind zelf ook dat we in het verleden soms te veel vanuit macht geopereerd hebben, maar we zijn echt veranderd. Ik zou zeggen: toets ons. We kunnen zo veel kennis delen. We zijn bereid er echt kwaliteit en energie in te stoppen, gronden in te brengen als dat nodig is. We willen echt de dialoog voor een betere omgeving met al onze partners voeren.'

'We willen echt de dialoog voor een betere omgeving met al onze partners voeren'

De visie van NS Stations op stationsgebieden is uitgebreid verwoord en in beeld gebracht in de publicatie 'Het stationsgebied als katalysator; Propositie van NS Stations voor de vernieuwing van stationsgebieden'. NS Stations komt de publicatie graag met een persoonlijke toelichting afgeven bij geïnteresseerde gemeenten. U kunt daartoe contact opnemen met Hans Broekman: hans.broekman@nsstations.nl. ●