

'IJzer op ijzer' is nog steeds het basisprincipe van treinen, maar wat is er voor de rest veel veranderd, niet op de laatste plaats op en rond stations! En wat gaat er nog veel veranderen. Sebastiaan de Wilde, directeur Vastgoed bij NS Stations, neemt ons mee.



# het station én de omgeving

Op reis met directeur Vastgoed NS Stations, Sebastiaan de Wilde

Sebastiaan de Wilde:

**‘Stations zijn echte  
openbare ruimtes  
geworden.’**

[foto: NS Stations]



‘Stations zijn veel meer een integraal onderdeel geworden van de openbare ruimte’, zegt Sebastiaan de Wilde. ‘Waar het vroeger niet veel meer was dan een stationsgebouw, een perron en een trein, zie je nu dat er veel meer voorzieningen onderdeel van zijn. Dat begint al bij de bus: vroeger op een plein apart voor het station, nu steeds vaker geïntegreerd in het gebouw of zelfs op een extra perron, zoals in Utrecht, Heerlen, Amsterdam en Breda. Maar er zijn nog meer dingen bij gekomen: P+R-terreinen, fietsvoorzieningen en winkels met een op de reis afgestemd aanbod.’

### Multimodale knooppunten

Stations hebben zich gaandeweg ontwikkeld tot multimodale knooppunten, waarbij binnen de modaliteiten ook weer variatie zit. Openbaar vervoer kan een bus zijn of een lightrail. De auto kan in bezit zijn, een deelauto of een taxi. En naast ‘gewone’ fietsen zijn er OV-fietsen, elektrische fietsen en bakfietsen. Dit alles moet een plek vinden op of rond stations. Met name de fietsvoorzieningen hebben een enorme ontwikke-

‘Een soepele reis in een aangename omgeving is het hoofddoel voor alle betrokken partijen’

ling doorgemaakt. De Wilde: ‘Het “fietskwakstadium” ligt al lang achter ons. En dat moet ook wel, want het aantal reizigers is de laatste twintig jaar met zo’n 30 procent gegroeid en het aantal mensen dat met de fiets naar het station komt van 30 naar 45 procent, een totale stijging met bijna 50 procent dus! En de groei gaat nog steeds door; fietsparkeervoorzieningen moeten op de toekomstige aantallen worden afgestemd. Dat dat geen overbodige luxe is, heb ik op het nieuwe Rotterdam Centraal ervaren. Bij de oplevering, zo’n vijf jaar geleden, werd er ook een enorme ondergrondse fietsenstalling geopend. Ik zag vlak na de opening een enorme ruimte met amper fietsen. Ik dacht: komt die wel vol? Rotterdam is niet echt een fietsstad. Nu, vijf jaar later is de garage al niet meer toereikend.’

Nu stations veel meer uitstralen naar de omgeving, is ook de grens tussen station en omgeving vervaagd, volgens De Wilde. ‘Stations zijn echte openbare ruimtes geworden. Ze hebben een algemeen toegankelijk deel, maar ook achter de poortjes kan bijna iedereen komen - meer dan 90 procent van de Nederlanders heeft een kaart of pasje. Op nachtelijke uren worden ze vaak afgesloten met het oog op veiligheid en “beheerbaarheid”, maar dat is op sommige andere openbare plekken ook zo.’

### Puzzelen met andere partijen

Een ruimere omgeving en een zachtere grens betekent automatisch dat er meer afstemming nodig is met andere partijen. ‘Voor een soepele reiservaring streven we samen met ProRail als mede-eigenaar van de stations naar een zekere uniformiteit, zodat je op welk station dan ook makkelijk je weg kunt vinden. Tegelijkertijd zoeken we naar oplossingen waarbij de *couleur locale* optimaal uit de verf komt. We doen dat samen met gemeenten en andere partners. De Feyenoordwinkel op Rotterdam Centraal is hier een goed voor-

beeld van. We houden ook in de gaten wat er rond stations in binnen- en buitenland gebeurt. Zo is het interessant om te zien hoe ze in Engeland omgaan met toenemende drukte op de perrons. De snelheid van leren en het overnemen van concepten is dankzij internet en digitalisering sowieso sterk toegenomen. Zo is het principe van je fiets de eerste 24 uur gratis stallen zeer snel doorgevoerd op de meeste stations.'

Dat neemt niet weg dat beheer en inrichting van ieder station altijd weer een puzzel op zich is. De Wilde: 'Je zit met diverse partijen aan tafel met elk weer iets andere belangen. Het is daarbij zaak om voor ogen te houden dat het hoofdbelang - een soepele reis in een aangename omgeving - het hoofddoel is voor iedereen. Je moet niet vervallen in taaie gesprekken over wie de regie heeft, wie verantwoordelijk of aansprakelijk is en wie welke prullenbak leegt. Nee, je moet het echt samen doen, met het hoofdbelang in het achterhoofd. Deze integrale benadering is extra belangrijk omdat er meer partijen betrokken zijn bij het beheer dan vroeger. Dat zal in de toekomst nog sterker naar voren komen. Met de juiste sfeer kom je er altijd uit, zeker als je schaalvoordelen benut: als je toch aanwezig bent met schoonmaakmaterieel, kun je een plek waarvan je strikt genomen niet de eigenaar bent makkelijk even meenemen. Goed beheer is overigens cruciaal om een plek niet te laten verloederen. En gelukkig zie je dat verouderde of kapotte spullen veel sneller worden vervangen dan vroeger. Nieuwe technologieën zoals graffiti-sensors helpen ons daarbij.'

### Iets verder van het station

Kijken we naar een iets ruimere kring rond stations, dan heeft NS ook daar alle belang bij een goed functionerende, prettige omgeving. 'De ervaring van een reiziger begint thuis, niet op het station. En juist in de buurt van stations zie je veel barrières als stoplichten en drukke kruisingen met autoverkeer. Dat zijn hardnekkige barrières maar we moeten alles op alles zetten om ze weg te nemen. Nog steeds claimt de auto een bovenproportioneel deel van de omliggende





▷ Station Breda: geïntegreerde voorzieningen in het stationsgebouw en bouwen boven sporen. Dit zullen we steeds vaker gaan zien bij grote stations. (foto: NS Stations)

# ‘De reiservaring begint thuis, niet op het station’

ruimte als je kijkt naar hoe mensen naar het station komen. Gemeenten zijn voor ons een belangrijke partner om hier verandering in te brengen. Wij kunnen hen vanuit onze specifieke invalshoek - een soepele reis van en naar het station - wijzen op speciale aandachtspunten.’

De Wilde ziet de groei van het aantal treinreizigers ook in de toekomst onverminderd toenemen. Daarmee samenhangend zullen er ook meer gebouwen bij stations worden neergezet, terwijl het er al zo druk is. ‘Ik voorzie dat we steeds meer de hoogte en de diepte in zullen gaan, simpelweg omdat de meeste ruimte al bezet is. En ik voorzie dat bouwen boven sporen nu echt van de grond gaat komen. Ik heb er veertien jaar geleden al mijn proefschrift aan gewijd, maar sindsdien is er, op een enkele uitzondering na, nog weinig bijgekomen; het zijn per definitie technisch moeilijke plekken. Maar de bouwtechniek is er nu rijp voor, bovendien hebben we de ruimte boven het spoor hard nodig. Wij hebben ontwikkelrecht op die plekken en moedigen andere partijen aan om dat samen met ons te doen.’

## De Stationshuiskamer voor kleinere stations

Maar het zijn zeker niet alleen drukke plekken en grote stations waar NS Stations zich mee bezig houdt. De Wilde: ‘Waar we bij grote stations vooral gericht zijn

op snelle doorloop en gemak voor de reiziger, zien we kleinere stations vooral als plekken die, naast de treinfunctie, bijdragen aan leefbaarheid en levendigheid in kleinere plaatsen. Hier ligt dus een maatschappelijke rol voor NS Stations. Om dat handen en voeten te geven, hebben we het concept van Stationshuiskamer gelanceerd en al op meer dan twintig kleinere stations geïntroduceerd. Het zijn plekken waar je even kunt zitten, al dan niet met een kop koffie, mensen ontmoeten, aangevuld met voorzieningen die iets kunnen toevoegen aan de sociale structuur van de dorpskern. Zo is er in Oldenzaal een restaurant voor mensen met een afstand tot de arbeidsmarkt, die en passant ook af en toe de fietsen rechtzetten. In Gilze-Rijen wordt het station gerund door vrijwilligers en ook in bijvoorbeeld Meppel heeft het concept vleugels gekregen. Voor dat soort dingen stellen we graag onze stationsgebouwen beschikbaar. Het is ook een mooie tegenhanger van de automatisering waardoor we juist meer aandacht moeten hebben voor menselijk contact.’

## Verder de toekomst in

Deze trends zijn al ingezet en markeren een groot verschil met stations van pakweg twintig jaar geleden. Ze zullen zich steeds verder ontwikkelen en op steeds meer plekken zichtbaar zijn. Maar daarmee is voor De Wilde de toekomst niet ‘af’. ‘We gaan de treinfrequenties flink opvoeren omdat dat technisch nu mogelijk is. En ook heel interessant: ik zie kansen voor toepassingen met drones. Niet zozeer om reizigers mee te vervoeren, maar voor onderhoud en bezorgdiensten. Met drones kunnen inspecties sneller en veiliger worden uitgevoerd. En drones kunnen makkelijk landen bij stations. Het zijn perfecte plekken om een urgent pakketje te bezorgen en we hebben een landelijk netwerk van dit soort locaties. Dat alles draagt verder bij aan het belang van het station in zijn omgeving en een efficiënte en prettige reizigerservaring, met weer meer reizigers en meer gebouwen bij stations. Daar varen niet alleen de reizigers en stations, maar ook de wijde omgeving wel bij.’ \*



▷ Met het concept van de StationsHuiskamer wil NS bijdragen aan de leefbaarheid en levendigheid op en rond kleinere stations. Op de foto de StationsHuiskamer van BBoxtel. [foto: NS Stations]