

Het station als publieke ruimte

Inspiratie

Het station als publieke ruimte

Inhoud

Inleiding

7

De publieke dimensie als ideaal

8

Privatisering van de openbare ruimte

11

Het station als nieuwe sociale en rituele ruimte

16

Versterking van het station als publieke ruimte

20

Literatuur

26





Inleiding

Dit essay maakt onderdeel uit van de ontwikkeling van een nieuwe visie van de spoorsector op de inrichting, de uitstraling en het ontwerp van stations. Het onderzoekt het publieke karakter van het station en betreft daarin de maatschappelijke en ruimtelijke ontwikkelingen die van invloed zijn op het station als publieke ruimte. Het ontwerp van de publieke dimensie van het station zal als een culturele opgave worden beschreven. Dat houdt in dat het station meer is dan alleen een functionele, commerciële of esthetische opgave; het is ook een maatschappelijke opgave. Het station is een publieke ruimte waar mensen met verschillende achtergronden elkaar treffen. De opgave is om aan deze openbaarheid vorm te geven.

De publieke dimensie als ideaal

Hoe is de publieke dimensie van het station te typeren en waarin verschilt het station van stedelijke openbare ruimtes als parken en pleinen? Het gebruik en de betekenis van stations als publieke ruimtes is te beschrijven aan de hand van verschillende theorieën over stadscultuur en stedelijke openbaarheid. De maatschappelijke betekenis van de openbare ruimte bestaat erin dat ze een domein is waar verschillende sociale werelden, sferen en activiteiten elkaar overlappen. Openbare ruimtes zijn meerduidige plekken waar men de spreekwoordelijke *Ander* tegenkomt en waar men zich moet verhouden tot *ander* gedrag, andere ideeën en andere voorkeuren. Het is daarmee ook een domein van verrassing, confrontatie, (in)tolerantie en reflectie. Deze stedelijke cultuur van openheid, onvoorspelbaarheid en diversiteit is in haar alledaagse verschijningsvorm niet alleen terug te vinden in parken en op straten en pleinen, maar juist ook in een reeks ruimtes die vaak als *semi-openbaar* zijn omschreven. Volgens cultuurfilosoof René Boomkens gaat het hier om zgn. *drempelwerelden*, ruimtes waar individualiteit en collectiviteit elkaar raken. Hij doelt daarmee op cafés, theaters, bibliotheken, ziekenhuizen, musea, sportvelden, ontvangstruimten van vliegvelden, markthallen en stationshallen; ruimtes die gelegenheid bieden voor zowel individuele ontmoetingen als collectieve ervaringen.

Het station neemt in het stelsel van stedelijke openbare ruimtes een bijzondere plaats in omdat het de ervaring van stedelijke openbaarheid intensiveert. Karakteristiek voor het station zijn immers de heterogeniteit van het gezelschap, de gelijktijdige en nabije aanwezigheid van vreemden en de vluchtige confrontaties die men er met hen heeft. Dat maakt het station tot een van de meest stedelijke en waarschijnlijk ook tot een van de meest verbeelde ruimtes in de 20ste eeuwse cinema, fotografie en literatuur. In een sociale geschiedenis van het stationsgebouw uit 1986 beschrijven Richards en MacKenzie ook de bijzondere mix van etniciteiten en sociale klassen op stationslocaties. Lange tijd werden veel stations zó ontworpen en ingericht dat ontmoetingen tussen de verschillende klassen en etniciteiten zoveel mogelijk konden worden vermeden, (aparte wacht ruimten voor verschillende klassen, etc.). De Duitse socioloog Simmel heeft in het begin van de twintigste eeuw de stedelijke leefwijze beschreven als een aaneenschakeling van onpersoonlijke, vluchtige en oppervlakkige contacten. Mensen kunnen zich in de stad alleen staande houden wanneer ze zich wapenen met een zakelijke en gereserveerde houding. Verblijven in de stad en op het station betekent verblijven temidden van vreemden, mensen met een andere levenswijze en achtergrond, die op verschillende manieren gebruik maken van de ruimte. Nergens is de stedelijke openbaarheid zo sterk voelbaar als in het stationsgebouw.

Het station verbindt via het spoor verschillende ver uiteen gelegen plekken met elkaar, maar om op de plek van bestemming te komen, moet je wachten. Je kunt afleiding zoeken door je te verdiepen in een krant of boek, contact te zoeken met andere reizigers of gewoon poppetjes te

kijken. Het komen en gaan van grote en veelkleurige stromen reizigers is een attractie op zich; in die zin fungeert het station misschien nog wel meer als stedelijk theater dan andere stedelijke ruimtes als pleinen en parken. Er speelt zich tussen vreemden een spel af van kijken en bekeken worden. Wie in een stationshal op een bankje zit of op het perron op de trein wacht, kijkt naar de mensen om zich heen. Het uiterlijk en het gedrag van mensen verschaffen aanwijzingen over de identiteit van onbekenden waardoor men ordening kan aanbrengen in de vreemdheid. Men kan er anderen observeren en leren duiden. Voor veel mensen is het station de enige plek waar ze in hun dagelijks leven kennis maken met andere leefstijlen, klassen en etniciteiten.

In de relatief kleine ruimte van een stationsgebouw is de vreemdelingdichtheid aanzienlijk. Net als andere openbare ruimtes drukt het mensen met hun neus op het feit dat ze omringd worden door meer vreemden dan bekenden. Die directe confrontatie met vreemden kan hen uit balans brengen, maar ook de mogelijkheid bieden tijdelijk uit hun eigen kleine wereld treden, stereotypen en stigma's te vergeten en hen dwingen hun (voor)oordeel op te schorten of bij te stellen. In een samenleving waar mobiliteit zo wezenlijk is kan het stationsgebouw opnieuw invulling geven aan het ideaal van het publieke domein. Er kan sprake zijn van confrontaties tussen lokale en globale gemeenschappen, tussen trage en snelle werelden of tussen verschillende maatschappelijke groepen. Politicoloog en planoloog Hajer, de huidige directeur van het Planbureau voor de Leefomgeving, heeft al tien jaar geleden een pleidooi gehouden voor het station als een *heterotopia*, een plek waar de ruimte gelijktijdig en overlappend op verschillende manieren wordt gebruikt (economisch, cultureel en recreatief). In heterotopia's wordt drukte beschouwd als een kwaliteit: juist de veelheid van mensen, levensstijlen en activiteiten geven deze plekken een bijzondere kwaliteit. Als we ervan uitgaan dat bruisende, aan constante verandering onderhevige heterogeniteit het ideaal is, zou het station een optimale maatschappelijk integratieve ruimte zijn. De integratie komt er tot stand via regelmatige, maar relatief afstandelijke observatie en (h)erkenning; mobiele burgers nemen er deel aan activiteiten die buiten hun directe persoonlijke sfeer plaatsvinden.

Een begrippenpaar dat van toepassing is op het station is *single minded space* versus *open minded space* (Walzer, 1986). Single-minded space is een instrumentele en frictieloze ruimte waarvan het ontwerp slechts één enkele gebruiksfunctie heeft. Open-minded space is ontworpen voor verschillende vormen van gebruik, onvoorspelbaar en onvoorzien gebruik inclusief en wordt bevolkt door burgers die verschillende activiteiten ondernemen. Het station is in potentie een open-minded space, maar de geschiedenis leert dat het ook heel goed het tegenovergestelde kan zijn: een plek die een fixatie op orde, regulering en discipline ademt, of juist een plek waar criminaliteit en immoraliteit goed kan gedijen (Richards & MacKenzie). Het begrip open-minded space doet ook

een beroep op ontwerpers. Walzer: *It's not only that space serves certain purposes known in advance by its users, but also that its design and character stimulate (or repress) certain qualities of attention, interest, forbearance, and receptivity.*

Een station wordt als eerder gezegd, niet vanzelf een open-minded space of een heterotopia. Gezaghebbende stadssociologen als Lyn Lofland en Richard Sennett stellen dat niet alleen overlappend ruimtegebruik een voorwaarde is voor het ontstaan van een dergelijke invulling: een publieke ruimte moet toegankelijk zijn voor iedereen, ook voor minder gewenste gebruikers zoals zwervers. Ze moet een lichte, geregleerde vorm van chaos (lees: frictie en onvoorspelbaarheid) faciliteren en toestaan dat gebruikers zich het tijdelijk toe-eigenen en een nieuwe betekenis geven, bijvoorbeeld door er politieke, maatschappelijke en feestelijke activiteiten te organiseren – demonstraties, markten, een fotoshoot voor een bruiloft, etc.

Privatisering van de openbare ruimte

In het debat over de openbare ruimte wordt al enige tijd gesproken over de teloorgang van de publieke ruimte als gevolg van homogenisering, privatisering en esthetisering (zie bijvoorbeeld Sorkin, 1992). Ook wordt gewezen op de gevolgen van de obsessie rond veiligheid, bewaking en controle en van de opkomst van de zogeheten *beleveniseconomie*, waarin het stedelijk leven wordt nagebootst om zo de beleavings- en amusementswaarde te vergroten (in themaparken en shopping malls is deze trend het sterkst voelbaar). De sociale gevolgen van het faillissement van de publieke ruimte kunnen ingrijpend zijn. Toenemende bewaking en privatisering van de publieke ruimte gaan gepaard met de verplaatsing, de marginalisering en zelfs de uitsluiting van bepaalde groepen; men denke aan straatkrantverkopers, (hang)jongeren en daklozen. De privatisering is niet alleen het gevolg van het private bezit en beheer van openbare ruimten, maar heeft vooral ook te maken met het streven naar veiligheid en controle. Openbare ruimten worden (gedeeltelijk) afgesloten of zijn nog alleen toegankelijk voor specifieke (gewenste) groepen. Er ontstaan steeds meer openbare ruimtes die stedelijke openbaarheid simuleren maar waar ongewenst gebruik en risicovol gedrag niet worden getolereerd, en ongewenste gebruikers en risicovolle groepen zelfs actief geweerd.

De sombere vertogen over het verlies van de openbare ruimte worden onderbouwd met voorbeelden van *gated communities*, pretparken, winkelcentra, vliegvelden en soms ook stations. In winkelcentra, bijvoorbeeld, zijn politieke en maatschappelijke activiteiten verboden. Het verschil tussen zulke plekken en echte openbare ruimtes, zo willen de analytici, is dat de toegang ervan een gunst is en geen recht. Het zijn niet langer democratische openbare ruimten die een lichte, geregleerde vorm van chaos toelaten; er is niet langer sprake van getolereerde heterogeniteit.

Over de ernst van de ontwikkelingen die de openbaarheid ondermijnen, zijn de meningen verdeeld. Dat een ruimte privaat beheerd wordt, hoeft namelijk niet uit te sluiten dat het een publieke ruimte is (zie bijv. Hajer & Reijndorp, 2001). Er is geen enkelvoudig contrast tussen het openbare en het private, omdat er allerlei vormen van semi-openbaarheid bestaan. Al sinds mensenheugenis wordt er gesproken over inbreuken op de toegankelijkheid van klassieke publieke ruimtes als parken en passages. Juist in het diffuse overgangsgebied tussen het private en het openbare doen zich nog steeds mogelijkheden voor om de stedelijke openbaarheid te versterken. Privaat ontwikkelde en beheerde openbare gebouwen, mits goed ontworpen en beheerd, kunnen zelfs een uitbreiding vormen van de publieke ruimte. De openbaarheid moet dan wel gekoesterd worden. In het ontwerp van commerciële ruimtes als winkelcentra gaat veel aandacht uit naar het verhogen van de verblijfskwaliteit; marktpartijen spelen in op de hogere eisen van consumenten. Ontwerpen voor openbare gebouwen als bibliotheken en stations echoën een gelijksoortig streven naar verbetering van de verblijfskwaliteit.

teit. De vraag is echter in hoeverre deze gebouwen de klantgerichtheid en winstmaximalisatie van marktpartijen kunnen navolgen en wanneer ze er juist van moeten afwijken. Publiek zijn ze namelijk pas als het vrij te betreden ruimtes zijn die mensen zich tijdelijk kunnen toe-eigenen en waaraan nieuwe betekenissen kunnen worden toegekend. In het station zouden het commerciële programma, de gerichtheid op de beleving en de beveiliging in dienst moeten staan van een versterking van de openbaarheid.

Aangezien stations privaat beheerde openbare ruimtes zijn, is het belangrijk dat we ons afvragen in hoeverre er bij het station niet toch sprake is van een afname van de stedelijke openbaarheid als gevolg van de hierboven genoemde ontwikkelingen. Het thema veiligheid speelt een belangrijke rol omdat reizigers bezorgd zijn over geweld in het openbaar vervoer en vanwege de permanente dreiging van terroristische aanslagen. Toenemende regulering hoeft echter niet per definitie schadelijk te zijn voor het publieke karakter van het station. Dat een openbare ruimte regels kent, is niet zo uitzonderlijk; gebruikers van publieke voorzieningen zijn het al langer dan vandaag, gewend zich te moeten houden aan huisregels die zichtbaar vermeld staan bij ingangen en dergelijke. Een zekere inperking van het gedrag door middel van inrichting of beheer kan er zowel in parken als in openbare gebouwen bovendien voor zorgen dat bezoekers zich comfortabel en veilig voelen. De vraag is wel wat de precieze gevolgen zijn van privaat beheer van delen van openbare ruimtes en gebouwen. Om die vraag te kunnen beantwoorden, moeten we weten om wat voor soort regels het gaat. Welke bezoekers en welke activiteiten worden uitgesloten? Welke beperkingen worden nog meer geformuleerd ten aanzien van de toegankelijkheid van de locatie; worden ze bijvoorbeeld in de avonduren met poortjes afgesloten? De toenemende bewaking (met o.a. beveiligingscamera's) baart sommigen zorgen, maar ook het commerciële programma valt niet bij iedereen even goed in de smaak.

De noodzaak van beveiliging en het verlangen van reizigers om veilig en ongehinderd te kunnen reizen, maakt het station per definitie tot een ander soort publieke ruimte dan de straat. Op zich hoeft beveiliging niet haaks te staan op het bestaan van een open minded space; bezoekers moeten zich namelijk wel veilig voelen en de ruimte moet schoon zijn. In hun kritiek op de organisatie en inrichting van geprivatiseerde ruimten als shopping malls stellen veel sociologen dat een echte publieke ruimte ook ruimte moet bieden aan politieke en maatschappelijke activiteiten. De vraag is of en in welke mate een station aan die eis kan voldoen. Het stationsgebouw zal nooit helemaal voldoen aan de strenge definitie van openbaarheid en de pleidooien voor *urban disorder, the uncertainties of street life, the chaos of the petty-bourgeois economy* (Walzer), omdat het ook aan tal van andere eisen moet voldoen, zoals veiligheid, efficiëntie, overzichtelijkheid en comfort. Smerige stations die worden gefrequenteerd door de stedelijke rafelrand, sluiten namelijk ook weer

andere bevolkingsgroepen uit, zoals middenklasseforensen en gezinnen, die vanaf de jaren zeventig onder andere om die reden het openbaar vervoer de rug toekeerden en overstapten op de auto. Toch is de sociologische kritiek wel degelijk relevant als het gaat om het behouden en versterken van het publieke gehalte van stationsgebouwen.

Sociologen bepleiten wel overlappend ruimtegebruik, maar zijn tegelijk kritisch als het gaat om de toenemende dominantie van de commercie in stationsgebouwen. Hajer: *de bezoekers worden hier niet zozeer aangesproken op hun identiteit als reizende burger, maar als reizende consument*. Niet alleen de commercialisering op zich, maar vooral het gegeven dat er maar één partij is die een aantal formules uitbaat op alle grotere stations, maakt dat de commercialisering kan leiden tot generieke plekken vol bekende winkel- en fastfoodketens. De huidige commerciële uitwerking geeft daarom nog geen invulling aan de publieke functie die stations zouden kunnen hebben. Wat dat betreft, gaat het station in de wijze waarop de ruimte wordt ingevuld, uitgebaat en gecontroleerd steeds meer lijken op het winkelcentrum en het vliegveld. Wordt het vliegveld vaak aangemerkt als een generieke non-place (Augé, 1995), een plaats die eenzijdig is ingericht op functionele eisen en snelle doorstroming, werden treinstations tot voor kort nog altijd beschouwd als open-minded spaces. Dat oordeel is momenteel aan het kantelen, zoals blijkt uit de kritische beschrijving van Rotterdam CS door Van Boxel en Koreman (2007): *Niet de stad, maar de hoofdeigenaar van het station heeft landelijk besloten tot volledige controleerbaarheid van de verblijfs- en ontmoetingsruimten in het station ten bate van het comfort van haar reizigers (...) Hiermee verandert er wel iets wezenlijks aan de beleving van de stad. Bij binnenkomst tref je medereizigers, maar niet de dynamiek van de couleur locale, inclusief de straatartiest, de zwerver, de 'hangende' en skatende jeugd. In deze private-publieke samenwerking staat veel op het spel: het gaat hier namelijk om een van de belangrijkste (potentiële) ontmoetingsruimtes van de stad*.

In de kritische beschouwingen over openbare ruimtes schemert soms een romantische verlangen door naar een geïdealiseerde publieke ruimte die eigenlijk nooit heeft bestaan. Toch is er naast de wijze waarop de commercialisering van het Nederlandse station is gemonopoliseerd wel degelijk een bedreiging voor de openbaarheid ervan. De poortjes bij de in- en uitgangen van stations lijken niemand buiten te sluiten; ze selecteren immers niet op uiterlijk of kleding en laten zich bovendien relatief snel openen. Toch kunnen ze ertoe leiden dat de relatie met de stedelijke openbare ruimte verslechtert, terwijl de ligging van stations ze, anders dan noodgedwongen minder centraal gelegen vliegvelden, juist ruimtelijk inbedt in de stad. Poortjes bij de perrons, zoals je die ziet op buitenlandse stations, hóeven geen probleem op te leveren; ze staan openbaarheid van de hal en de passages immers niet in de weg. Maar waar een station een belangrijke verbinding vormt tussen stadsdelen, zoals in de Centrale Stations van Leiden, Amsterdam, Almere en

Rotterdam, is het belangrijk om de doorgang ook mogelijk te maken voor mensen die niet over OV-pas beschikken. Door de plaatsing van poortjes bij de ingang van het station ontstaat een hardere grens tussen stad en station. Men moet meer moeite doen om het station te betreden; er vindt, met andere woorden, een reductie van de openbaarheid plaats. Daarbij kunnen de poortjes tijdens de spits tot opstoppen leiden, waardoor de passages niet meer goed functioneren als wandelroutes tussen stadsdelen. Ook selecteren ze wel degelijk mensen en hun motieven uit. Ongewenste gebruikers of *undesirables* als daklozen, straatkrantverkopers en hangjongeren wordt het flink lastig gemaakt om gebruik te maken van het station, maar ook andere groepen worden uitgesloten, zoals kinderen en volwassenen zonder OV chipkaart. Volwassenen zonder kaart zullen het stationsgebouw als ontmoetingsplek ook links laten liggen; wat dat betreft wordt het stationsgebouw minder openbaar dan een park of een bibliotheek. De toegang tot het station wordt namelijk een gunst in plaats van een recht. Diegenen die wel over een OV chipkaart beschikken, zullen het station bovendien minder snel als ontmoetingsplek gaan gebruiken aangezien men met chipkaart maximaal 30 minuten zonder kosten op het station kan verblijven. Toch zal niet iedereen zich storen aan deze poortjes. Voor sommige reizigers gaat er juist een geruststellend effect van uit; afwijkend gedrag dat zij als verontrustend ervaren, wordt er immers door belet.

Kenmerkend voor de publieke ruimte van het station is het ambivalente karakter ervan. Een station moet voldoen aan uitvoerig beschreven eisen als comfort, veiligheid en doorstroming en tegelijkertijd is het een publieke ruimte die onverwachte gebeurtenissen faciliteert. Aan welk van deze eigenschappen de grootste waarde wordt toegekend, hangt ook van het type reiziger af. De *zekerheidszoeker* ervaart het station op een andere wijze dan een *levensverrijker* (vgl. de zeven klanttypen die NS onderscheidt in haar visie). Hoe iemand het station ervaart en in welke mate hij open staat voor verrassingen hangt ook van het moment af: tijdens de spits ervaart men chaos doorgaans anders dan tijdens de daluren. Daarom bestaat de opgave eruit om een evenwicht te vinden tussen vertrouwdheid en verrassing. Ontmoetingen met vreemden en bekenden, vertragingen en drukte kunnen verrassen. Daartegenover staat dat wegbewijzing, duidelijke routes, vertrektijden en de bekende vreemden, maar ook voorzieningen als een kiosk waar je koffie en een krantje kunt kopen, vertrouwen wekken. Ook het vooruitzicht van mogelijke ontmoetingen kan voor *zekerheidszoekende* reizigers een geruststelling zijn. Regelmatige gebruikers leren niet alleen andere vaste gebruikers kennen, maar ook verkopers; daardoor wordt de ruimte minder onvoorspelbaar en zelfs betekenisvol. Het station moet echter ook op stadscultureel niveau een betekenis hebben. Op dat niveau ontstaan, buiten de talloze dagelijkse routes en routines om, pas verrassingen als het station zich open stelt voor de stad. De bewoners van die stad moeten zich de ruimte van het station individueel dan wel collectief kunnen toe-eigenen. Dergelijke verrassingen hoeven niet geregis-

seerd te worden, maar wel gereguleerd. Ze ontstaan door een veelvoud aan betekenissen, aan plekken en voorzieningen (zoals een ruime keuze aan goede zitplekken vanwaar men zicht heeft op het komen en gaan van andere reizigers), aan voorzieningen die niet alleen maar te herleiden zijn tot een van de bekende formules of aan culturele activiteiten die worden georganiseerd in de hal van het station. Venters en straatmuzikanten kunnen de verrassende stedelijke sfeer verhogen, maar ze kunnen de doorstroming en de efficiëntie van het stationsgebouw ook belemmeren. In Nederland worden zij, anders dan in het buitenland, om deze en andere redenen niet langer getolereerd.

Het station als nieuwe sociale en rituele ruimte

In de jaren '70 en '80 van de 20ste eeuw ging de aandacht vooral uit naar het vormgeven van stations als frictieloze ruimtes, eenzijdig gericht op snelle doorstroming. Nadat gebleken was dat deze locaties dikwijls gevoelens van verveling en onveiligheid opriepen, werd in de afgelopen twintig jaar met succes meer aandacht besteed aan de verblijfskwaliteit. Niettemin wordt de atmosfeer op stations met name bepaald door een voortschrijdende commercialisering enerzijds en de bestrijding van onveiligheid en criminaliteit anderzijds. Mede door deze ontwikkelingen is het station als publieke ruimte met een belangrijke culturele betekenis minder hoog op de agenda komen te staan. Als de opgave is om stations met name 's avonds veilig te houden en de verblijfskwaliteit te verhogen zonder de publieke betekenis te schaden, moeten we ons afvragen hoe het station als een sociale en rituele ruimte behouden en versterkt kan worden met inachtneming van de huidige eisen en ontwikkelingen. We moeten ons daarbij concentreren op de vraag hoe alledaagse routines van reizen en wachten en minder alledaagse rituelen als afscheid nemen, verwelkomen, feest vieren of demonstreren, zich kunnen hechten aan specifieke plekken in het stationsgebouw. Het station heeft misschien geen politieke, maar wel een maatschappelijke betekenis voor de stad. Het is zowel een doorgangsroute voor forensen en bezoekers als een plek voor collectieve rituelen: een ontmoetingsplek, een hangplek of in sommige gevallen een toeristische bezienswaardigheid. Ook de aanwezige horecagelegenheden kunnen, als ze een goede naam hebben, een belangrijke sociale functie krijgen; dat is bijvoorbeeld het geval met het restaurant 1e Klas op Amsterdam CS en de stationsrestaurant in Middelburg. Station Bodegraven is omgevormd tot een kookstudio en feestlocatie; in de voormalige restaurant van station Driebergen zit nu een natuurcafé. Bekend zijn ook de wachtkamers van station Haarlem die verhuurd worden voor feesten en evenementen; er wordt vergaderd in oude stationsrestaurants en seinhuisjes. Hierbij moet wel opgemerkt worden dat deze activiteiten vaak een parochiaal karakter hebben, m.a.w. dat ze alleen toegankelijk zijn voor genodigden en specifieke groepen.

Buitenlandse voorbeelden tonen aan dat er een stap verder kan worden gezet bij het verrijken van het station met publieke, culturele en commerciële activiteiten. Ze laten zien dat het er niet in de eerste plaats om gaat het station open te stellen voor de stedelijke rafelrand, maar vooral ook om een sociale en culturele relatie met de stad te leggen zodat het station een betekenisvolle plek en bestemming in de stad en in het verkeersnetwerk wordt. In het buitenland wordt bijvoorbeeld op veel meer manieren gebruik gemaakt van de stationshal dan in Nederland. Zo worden in het Zürich Hauptbahnhof in de hal markten en braderieën georganiseerd. In het KulturBahnhof van Kassel zijn overwegend culturele functies gevestigd in voorheen in onbruik geraakte ruimtes. Er vinden jaarlijks verscheidene culturele manifestaties plaats; het gebouw is zelfs één van de locaties voor de vijfjaarlijkse Documenta. Het Project for Public Spaces, een New Yorkse non-profit organisatie die

op basis van de ideeën van de socioloog William Whyte ondersteuning biedt bij het creëren van levendige openbare ruimten, wijst trots op een aantal goed functionerende stations zoals het South Station in Boston waar vijftig evenementen per jaar worden georganiseerd. Het station functioneert bovendien dagelijks als marktplaats en ontmoetingsplaats doordat er tentoonstellingen, concerten, optredens, dansavonden en voorlichtingsactiviteiten op het gebied van gezondheid plaatsvinden. Een ander inspirerend voorbeeld is het Union Station in Washington DC. Om een werkelijke aanvulling op de ketens in het winkelcentrum te kunnen bieden, is in Union Station ruimte gereserveerd voor startende ondernemers als kunstenaars, ambachtslieden en zelfstandige *mom and pop shops*, waar de eigenaren zelf achter de toonbank staan. Een deel van deze ruimte wordt in beslag genomen door etnische bedrijvigheid; het is bestemd voor kiosken die handelaren kunnen huren van 60 dagen tot 12 maanden en waar ze nieuwe producten kunnen uitproberen tegen minimale financiële risico's. Succesvolle ondernemers kunnen doorverhuizen naar commerciële ruimtes in het hoofdgebouw. De activiteiten in het station versterken de stadscultuur en maken het station meerduidiger.

Kijken we naar alledaagse vormen van gebruik (verschillende manieren van lopen, zitten, kijken, wachten en winkelen), dan zijn er vanuit sociologisch perspectief nog zinnige aanbevelingen te doen voor de inrichting, bijvoorbeeld over plekken waar mensen kunnen zitten of staan. De socioloog William Whyte stelt bijvoorbeeld dat succesvolle openbare ruimtes vooral veel zitplaatsen hebben. Naast goed geplaatste banken onderscheidt hij ook richels en trappen als secundaire zitplaatsen. De positie en het materiaal van de banken is belangrijk, evenals de zithoogte en de rugdekking. Dan is er nog het kanteffect: mensen staan of zitten het liefst langs gevels en ruimtelijke grenzen/objecten, maar ook in overgangszones tussen ruimtes waar het mogelijk is beide ruimtes in een keer te overzien. Een stationshal dient ook een zekere 'overmaat' te hebben, zodat er collectieve gebeurtenissen kunnen plaatsvinden. Wat dat betreft, is er een vergelijking te maken met de ontvangsthallen van openbare gebouwen als bibliotheken en ziekenhuizen. In de centrale bibliotheek van Rotterdam functioneert de open entreehal als overdekt plein waar altijd iets te doen is, bijvoorbeeld een potje schaak spelen op het grote, in de tegelvloer gelegde bord. De bibliotheek hanteert klantgerichte principes vergelijkbaar met die van pretparken en winkelcentra, waarbij aangemerkt moet worden dat niet zozeer de entertainmentwaarde voorop staat als wel het verhogen van de verblijfskwaliteit, en de vraag op welke wijze de openbaarheid diepgang kan krijgen. In de hal van het Universitair Medisch Centrum Groningen (UMCG) is een aantal winkelvoorzieningen en een grand café ondergebracht. Hier is veel aandacht besteed aan de plaatsing van de banken aan de randen, met rugdekking en vrij uitzicht op de activiteiten in de hal. De winkel- en horecavoorzieningen versterken de openbaarheid van de hal, die ook een sociale functie vervult voor de naast het ziekenhuis gelegen woonwijk.

Deze openbare gebouwen kunnen als voorbeeld dienen voor stationshallen die soms nauwelijks over goede zitplaatsen beschikken en waar reizigers nergens warm kunnen wachten op hun trein zonder verplicht een consumptie te bestellen. Voor het verblijfsdomein is het van belang dat men er niet alleen comfortabel met anderen kan (af)spreken maar ook dat men er zicht heeft op het komen en gaan van andere reizigers.

Niet alleen de centrale stations van de grote en middelgrote steden vormen een belangrijke culturele opgave, de kleine en middelgrote stations verdienen eveneens aandacht. Vanuit een stadssociologisch gezichtspunt kan een onderscheid gemaakt worden tussen drie typen stations met verschillende publieke eigenschappen. Allereerst zijn er de grootstedelijke centrale stations van de grote en middelgrote steden. Hieronder vallen ook de stations in de dynamische stadsranden die op knooppunten van vervoersnetwerken liggen. Dan zijn er de minder drukke en chaotische middelgrote en dorpse stations met minder voorzieningen, minder personeel, minder winkel- en horecagelegenheden, een minder centrale positie in het vervoersnetwerk en een minder heterogene gebruikersgroep. Hoewel er ook op deze stations sprake is van openbaarheid doordat er overwegend anonimiteit heerst en individuen er even vrij zijn om contact te leggen als om afstand te bewaren, is er toch een belangrijk verschil. Dat de stationshal openbaar is, betekent niet perse dat hij ook druk en levendig is. In deze middelgrote en dorpse stations is een kleinschaligere, vertrouwdere, minder verrassende en minder fascinerende vorm van openbaarheid van het dagelijks leven waarneembaar dan op het centrale station. Toch is er voor wie zoekt nog voldoende afleiding te vinden: men kijkt wat naar andere wachtende reizigers of snuffelt rond in die ene kiosk die wél open is.

Een derde categorie wordt gevormd door de kleine onbemande stations. Die zijn van een totaal andere orde: het is er veel minder druk. Er kan alleen een kaartje uit een automaat worden gekocht; er is geen kiosk, alleen een snoepautomaat; het voormalige stationsgebouw wordt veelal verhuurd. Het ontbreken van zgn. *eyes on the street*, ofwel personeel dat de gang van zaken op het perron in de gaten houdt, kan er debet aan zijn dat met name in de avonduren op dergelijke stations een gevoel van onveiligheid ontstaat. De mate van openbaarheid wordt er overdag anders beleefd dan 's avonds en 's nachts. Tijdens de spits kunnen er veel bekenden of 'bekende vreemden' op het perron staan waardoor er meer contact plaats kan vinden tussen reizigers dan op grotere stations. In de avonduren, wanneer weinig mensen gebruik maken van het openbaar vervoer, kunnen vreemden echter als bedreigend worden ervaren. Omdat er geen afleiding is, duurt het wachten in de beleving doorgaans langer dan in een groter station.

De verschillende typen stations brengen ook verschillende vormen van klantenbinding met zich mee. Door de anonimiteit en de heterogeniteit die grote stations aankleven, is de individuele binding er beperkt. Wel kan er sprake zijn van een functionele of een mentale, en vooral ook van

een culturele binding. Reizigers uit de wijde omtrek kunnen trots zijn op een mooi stedelijk stationsgebouw dat netwerken uit de wijde omtrek met elkaar verbindt. De identificatie met de stations wordt bij sommige reizigers misschien ook versterkt doordat ze zich herkennen in de naar nieuwe grandeur neigende vormgeving en stijl van hedendaagse stations. In kleinere stations spelen andere kwesties; hier zou gestreefd kunnen worden naar een grotere betrokkenheid van de bewoners van één gemeente of stadsdeel (in de VS zou men spreken van *community involvement*), bijvoorbeeld door voormalige stationsgebouwen weer een publieke (horeca)functie te geven, door op verlaten stationspleintjes bebouwing toe te voegen die deze plekken levendiger en sociaal veiliger maken of door op de perrons informatieborden op te hangen met advertenties uit de lokale gemeenschap om van het station weer een betekenisvolle plek te maken. Hajer noemt als interessant voorbeeld het S-Bahn-station Steinebach in de regio München. Hier doet het stationsgebouw dienst als cultureel centrum, café en restaurant. Het heeft de functie van de spreekwoordelijke dorpspomp overgenomen.

Versterking van het station als publieke ruimte

Hoe verhouden de ruimtes in en buiten het station als openbaar gebouw zich tot theorieën over openbaarheid; neemt de openbaarheid van het stationsgebouw af naarmate men er dieper in doordringt? Dat is een belangwekkende vraag gezien het feit dat er bij inrichting en vormgeving van onderdelen van stations wordt uitgegaan van vier verschillende soorten stationsdomeinen. Stationspleinen, stationshallen, passages, perrons, winkels en horecavoorzieningen zijn niet allemaal even openbaar en toegankelijk. Een winkel of een restaurant is een minder publieke ruimte dan een stationshal, maar een café-restaurant waar men vanachter een kopje koffie het stationsgewoel aanschouwt, kan weer een sterker publiek karakter hebben dan een winkel. De vier typen stationsdomeinen kennen verschillende gradaties van publieke toegankelijkheid; de stationshal en het stationsplein zijn het meest openbaar. De indeling in typen ligt echter gecompliceerd, omdat het *ontvangstdomein* en het *verblijfdomein* op hun beurt ook weer kunnen bestaan uit verschillende typen plekken, sferen en clusters met voorzieningen die niet allemaal even openbaar zijn en die bovendien vaak grenzen kennen tussen binnen en buiten die harder zijn dan de grens tussen het ontvangstdomein en het verblijfdomein zelf (soms is deze grens diffuus, of lopen beide domeinen vloeiend in elkaar over). Het onderscheid tussen de domeintypen wordt gemaakt om het station functioneel te kunnen organiseren en om de leesbaarheid van de plattegrond te vergroten, maar in stadssociologisch opzicht hoeft het verschil tussen het ontvangstdomein en het verblijfdomein of tussen het verblijfdomein en het *omgevingsdomein* helemaal niet zo groot te zijn. Wachten en verblijven vindt bijvoorbeeld plaats in zowel het ontvangstdomein als het *reisdomein*, met die kanttekening dat het ontvangstdomein zich ook leent voor collectieve activiteiten. Veranderingen in programma en inrichting kunnen ertoe leiden dat de betekenis van de domeinen verschuift: een restaurant op het perron verhoogt het publieke karakter van het reisdomein; poortjes bij de ingang van een stationshal reduceren het publieke karakter van het ontvangstdomein. Eerder in dit essay heb ik er reeds op gewezen hoe belangrijk het is dat alleen het reisdomein van de perrons binnen de poortjes valt en het verblijfdomein erbuiten gehouden wordt (vgl. buitenlandse stations). Als het verblijfdomein binnen de poortjes valt, is dat een wezenlijke aantasting van het publieke karakter van het station.

Wat is er verder nodig aan inrichting, programmering en regels om de openbaarheid per domein te versterken? De politicoloog Benjamin Barber heeft een aantal aanbevelingen gedaan ter bevordering van de openbaarheid van de Amerikaanse shopping mall. Zo stelt hij dat het mallbeheer verschillende politieke en maatschappelijke activiteiten moet toestaan. Het ontwerp en de inrichting van het winkelcentrum zou daarom net als een stadsplein rekening moeten houden met voldoende verblijfsplekken en zitplaatsen. Bovendien dient de programmering divers te zijn en niet louter gericht op commerciële activiteiten. Barbers aanbevelingen zijn eveneens relevant voor het stationsgebouw. Er zou

moeten worden gezocht naar een mix van commerciële en culturele voorzieningen en er zou ruimte moeten worden geboden aan (on)geplande activiteiten van derden. Op de perrons kunnen de regels streng zijn; in het reisdomein hebben, enkele uitzonderingen daargelaten, alleen reizigers en NS-personeel iets te zoeken. Maar dan: hoe zit het met de reglementen in de andere domeinen? Het is geen bezwaar als een aantal hinderlijke zaken verboden is, zoals nu al in de huisregels wordt aangegeven. Ik ga nog even door: wat is hinderlijk? De meeste reizigers zullen het hinderlijker vinden om aangesproken te worden door agressieve verkopers van producten dan langs een dakloze te lopen die op een bankje voor zich uit zit te staren. In Amerikaanse malls zijn de gedragsregels onderwerp van jurisprudentie; *redelijkheid* is het criterium voor tolerantie. Maar ook redelijkheid is een rekkelijk begrip: terwijl het maken van foto's in openbare gebouwen allerm minst onredelijk lijkt, blijkt dit in veel malls verboden te zijn. Hetzelfde geldt voor optredens van straatmuzikanten. In buitenlandse metrostations treden vaak straatartiesten op; in treinstations is dat doorgaans verboden, omdat muziek de verstaanbaarheid van omgeroepen boodschappen kan schaden.

In het stationsgebouw dienen programmering, inrichting, vormgeving en beheer gericht te zijn op het versterken van de openbaarheid. Er zijn geen gedetailleerde ontwerpregels nodig zoals bij de *zoning laws* in New York (zie Kayden, 2000), maar in het ontwerp van de stationsdomeinen dient wel rekening te worden gehouden met mogelijke activiteiten. Daarom is het wenselijk dat het ontvangstdomein een zekere overmaat heeft. Verder kan de programmering bijdragen aan een sterkere lokale identiteit en een grotere sociale betrokkenheid. Het is misschien enigszins risicovol om de programmering in het verblijfdomein en het ontvangstdomein behalve op de bekende formules ook op zelfstandige ondernemers te richten, maar het geeft deze domeinen wel een sterker eigen karakter. Om hinder te voorkomen en individuele en collectieve activiteiten te reguleren, zijn minimale regels nodig. De vorm die deze regels aannemen, dienen onderwerp van gesprek te zijn, zowel intern als extern. De relatie tussen het ontvangstdomein en het omgevingsdomein is van wezenlijk belang. Voor bepaalde activiteiten zoals politieke demonstraties kan het stationsplein de aangewezen plek zijn, terwijl tijdelijke culturele activiteiten ondergebracht kunnen worden in de stationshal. Noch voor het ontwerp, noch voor de programmering zijn eenduidige formules te geven. Toch wil ik hier per domein een aantal voorstellen doen.

Het ontvangstdomein is het meest gebaat bij een gereguleerde openbaarheid, vormgegeven in minimale regels die gericht zijn op het tegengaan van hinder en die individuele en collectieve activiteiten reguleren. De stationshal dient een zekere overmaat te hebben en te beschikken over voldoende zitplaatsen in de vorm van banken en secundaire zitplaatsen zoals richels. Bovendien moeten bezoekers er kunnen verblijven zonder iets te consumeren. Er moet ruimte zijn voor tijdelijke

culturele evenementen als festivals en tentoonstellingen, maar ook voor onvoorzien gebruik en onvoorziene gebruikers: mensen moeten zich vrij voelen om zich de ruimte tijdelijk toe te eigenen zonder dat reizigers daar hinder van ondervinden.

In het verblijfsdomein is een gereguleerde openbaarheid aan te bevelen. De verschillende plekken, sferen en clusters met commerciële voorzieningen kennen verschillende gradaties van openbaarheid. De regels bewaren het evenwicht tussen commerciële voorzieningen met hun eigen regels (verplichte consumptie, etc.) en de publieke toegankelijkheid en verblijfskwaliteit van de overige ruimten in dit domein. Winkel- en horecavoorzieningen versterken de openbaarheid. Comfortabele verblijfsplekken en een mix aan voorzieningen bedienen verschillende groepen reizigers, per cluster of gemixt. En zijn parochiale domeinen voor verschillende doelgroepen. De inrichting en het ontwerp van de verblijfsplekken is gericht op ontmoeting en biedt gebruikers zoveel mogelijk gelegenheid om naar de voorbijtrekkende reizigersstroom te kijken. Behalve voor de bekende formules is er ook plek ingeruimd voor zelfstandige ondernemers.

Het reisdomein functioneert het meest efficiënt bij een beperkte openbaarheid; ongeplande en onvoorspelbare activiteiten moeten hier resoluut aan banden worden gelegd. Op sommige stations is een beperking van de toegankelijkheid door middel van poortjes waar men alleen met een OV chipkaart doorheen komt, raadzaam. Het reisdomein is gericht op functionaliteit, maar wel met een overmaat aan comfortabele zitplekken, zodat de perrons ook betekenis krijgen als stedelijk theater. In het omgevingsdomein dient een vorm van stedelijke openbaarheid te heersen. Het moet zowel in ruimtelijk als in programmatisch opzicht een goede relatie met de omgeving onderhouden en uitgerust zijn met een mix van functionele voorzieningen, terwijl er tegelijkertijd voldoende ruimte overblijft voor onvoorspelbare gebeurtenissen (van optredens van straatmuzikanten tot demonstraties).

Het onderscheid tussen publieke en private ruimte is diffuus geworden (Banerjee, 2001); hoewel private ruimtes in strikte zin geen onderdeel uitmaken van de publieke ruimte, ervaren de meeste mensen ze vandaag de dag wel als zodanig. De openbaarheid van de stad is bovendien niet langer gelijk te stellen met de openbaarheid van de publieke sector, die zich in het domein van de overheid bevindt. Het denken over de openbare ruimte in termen van openbaarheid is echter nog geen vanzelfsprekendheid bij andere partijen dan de overheid. Daarom is volgens de Spaanse stedenbouwkundige De Sola Morales de verstedelijking van privaat beheerde openbare ruimtes een belangrijke opgave. Het is cruciaal dat eigenaren en beheerders van stations zich ervan bewust zijn dat het station een culturele opgave is voor een publiek domein. Dat betekent dat het ontwerp, de programmering en het beheer gericht moeten zijn op het versterken van de publieke kwaliteit van stationsgebouwen. Het

betekent ook dat er ruimte moet zijn voor andere actoren die betrokken willen raken bij het station, zoals zelfstandige ondernemers, organisaties die iets willen organiseren en reizigers en omwonenden die zich willen inzetten voor het behoud en de verlevendiging van het station.





Literatuur

-
- Augé, M., *Non-Places. Introduction to an Anthropology of Supermodernity* (London 1995)
-
- Banerjee, T., 'The Future of Public Space. Beyond Invented Streets and Reinvented Place' in: *Journal of the American Planning Association* Vol. 67 (2001) p. 9- 24
-
- Barber, B., 'Malled, Mauled, and Overhauled: Arresting Suburban Sprawl by Transforming Suburban Malls into Usable Civic Space' in: Henaff, M. en Strong, T. (ed.), *Public Space and Democracy* (Minneapolis 2001) p. 201-220
-
- Boomkens, R., *Een drempelwereld. Moderne ervaring en stedelijke openbaarheid* (Rotterdam 1998)
-
- Boxel, E. van en Koreman, K. (ZUS), *Laboratorium Rotterdam: Decode Space. Nieuwe perspectieven op de publieke ruimte* (Rotterdam 2007)
-
- Hajer, M., 'Heterotopia's. Overstappen als cultuurpolitieke uitdaging' in: M. Hajer en Halsema, F. (ed.), *Land in Zicht! Een cultuurpolitieke visie op de ruimtelijke inrichting* (Amsterdam 1997) p. 67-80
-
- Hajer, M. en Reijndorp, A., *Op zoek naar nieuw publiek domein* (Rotterdam 2001)
-
- Kayden, J., *Privately Owned Public Space* (Hoboken 2000)
-
- Lofland, L., *The Public Realm. Exploring the City's Quintessential Social Territory* (New York 1998)
-
- Meurs, P., Vanstiphout, W. en Bureau Spoorbouwmeester (ed.), *De Collectie. Bijzondere stationsgebouwen in Nederland* (Rotterdam 2009)
-
- Nio, I., 'De dubbelzinnigheid van het openbare gebouw' in: Cusveller, S. e.a. (ed.), *Ruimte voor openbaarheid* (Bussum 2002) p. 18-29
-
- Richards, J. en MacKenzie, J., *The Railway Station. A Social History* (Oxford 1986)
-
- Sorkin, M. (ed.), *Variations on a Theme Park. The New American City and the End Of Public Space* (New York 1992).
-
- De Sola-Morales, M., 'Openbare en collectieve ruimte. De verstedelijking van het privédomein als nieuwe uitdaging' in: *Oase* nr. 33 (1992) p. 3-8
-
- Urry, J., *Mobilities* (Cambridge 2007)
-
- Walzer, M., 'Pleasures & Costs of Urbanity' in: *Dissent* (1986) p. 470-475
-
- Whyte, W., *City. Rediscovering the Center* (New York 1988)

**Uitgave van
Bureau Spoorbouwmeester
September 2012**

www.spoorbeeld.nl

tekst

Ivan Nio

ontwerp

Reynoud Homan

fotografie

Jannes Linders

**Bureau Spoorbouwmeester
is een samenwerkingsverband
van ProRail en NS**

Beeldrecht disclaimer

Foto's en illustraties zijn van genoemde partijen, organisaties en fotografen, tenzij anders vermeld. Op afbeeldingen berust beeldrecht. Wij zijn ons dit terdege bewust en hebben met grote zorg gepoogd rechthebbenden te achterhalen. We vragen de rechthebbenden die wij niet hebben kunnen bereiken, zich te melden.

Status disclaimer

Dit document maakt geen deel uit van het vormgevingsbeleid maar vertelt over Spoorbeeld en dient derhalve uitsluitend als achtergrondinformatie gezien te worden. Het wordt uitsluitend digitaal aangeboden op de website ter inspiratie en is bedoeld voor de geïnteresseerde lezer.

