

Prettig Wachten

Een aangename overstap

Inspiratie

Caroline Kruit

Prettig Wachten

Een aangename overstap

Inhoud

Inleiding

5

Een aangename overstap

9

Project Prettig Wachten

15

Thema's: meer dan een beschutte plek

23

Overzicht plannen voor Prettig Wachten

31

De volgende aansluiting

77

Projectenmatrix

89

Betrokken ontwerpers

92

Bronnen

96

Illustratieverantwoording

97



Station Zwijndrecht

Inleiding

Wie op station Wolvega de trein aan het eind van de horizon ziet verdwijnen, nestelt zich tussen de bloemen om met een kopje koffie rustig de volgende aan te zien komen. Wachten op de trein is daar geen straf, maar een belevenis.

Prettig Wachten laat zien dat het openbaar vervoer – inclusief het onvermijdelijke wachten – een bijzondere beleving kan zijn in het dagelijkse bestaan van de reiziger.

Datzelfde geldt ook voor de andere stations en stationnetjes waarvoor plannen zijn gemaakt in het kader van het project Prettig Wachten. Voor bijna dertig locaties zijn ideeën en ingrepen bedacht die ook voor andere stations als voorbeeld kunnen dienen. Wachten – een bijna niet te vermijden aspect van het reizen met het openbaar vervoer – krijgt op deze stationlocaties een nieuwe betekenis, een andere en positieve dimensie.

Het project Prettig Wachten is in 2007 geïnitieerd vanuit een ministerieel Actieplan dat met een zogenoemde korte termijn kabinetsambitie het gebruik van het openbaar vervoer wilde stimuleren. Met veel energie en creativiteit maakten ontwerpers – architecten, product-ontwerpers en een kunstenaar – een visie voor de gekozen locaties. Daarna volgde een traject van verfijning van het ontwerp, technische uitwerking en vertaling naar een uitvoering in een stationsomgeving. Om van een idee naar realisatie te komen is in een stationsomgeving geen sinecure, dat is de les die kan worden geleerd van vrijwel alle projecten in Prettig Wachten. Daarom zijn de resultaten van het project – hoe bescheiden de ingreep soms ook was – des te indrukwekkender.

Op het moment van verschijnen van deze publicatie (medio 2015) wordt op vier locaties nog gewerkt aan maatregelen in het kader van Prettig Wachten. Voor een officiële en cijfermatige evaluatie van het project is het nog te vroeg. Maar wel zijn de resultaten van de eerste projecten en daarvan afgeleide initiatieven al zichtbaar.

De voor Prettig Wachten ontwikkelde visies en ideeën zullen bij andere en nieuwe stationsprojecten een extra impuls aan de opgave geven.





Centrale wachtruimte Station Gorinchem



Station Den Haag Moerwijk

Een aangename overstap

Het project Prettig Wachten komt voort uit het Actieplan Groei op het spoor¹ dat het toenmalige ministerie Verkeer en Waterstaat (nu: ministerie van Infrastructuur en Milieu) in november 2007 presenteerde. Met het actieplan werd een reeks aan ambitieuze maatregelen gepresenteerd om het aantal mensen dat gebruik maakt van de trein te laten groeien met 5% per jaar.

Na een omvangrijk onderzoek werden de ambities vertaald naar acties voor een periode van vijf jaar, gekoppeld aan een forse 'investeringsimpuls' voor de betrokken partijen. De acties werden in vijf thema's gerangschikt: voor- en natransport, informatievoorziening, treinaanbod, kaartjes en kennismaking en spreiding van mobiliteit. Als onderdeel van het thema 'voor- en natransport' werd de paragraaf 'Overstap veraangename' gepresenteerd. Uit de in deze paragraaf omschreven situatie, ambities en voorgestelde acties is het project Prettig Wachten geboren.

Voedingsbodem

Met de ambitie om het gebruik van het openbaar vervoer per spoor met 5% per jaar te laten groeien, werd in het Actieplan de lat heel erg hoog gelegd. Tot dat moment lag de groei gemiddeld op 1% per jaar. De percentages worden gemeten in het aantal reizigerskilometers per jaar, zowel over het hoofdrailnetwerk als de regionale lijnen.

Vanuit het omvangrijke onderzoek dat het ministerie in de aanloop naar het Actieplan liet doen, werden belangrijke factoren geselecteerd die voedingsbodem moesten geven aan de ambitie. Samenwerking, oftewel 'de bundeling van krachten' van alle betrokken partijen in de spoorsector, werd gezien als een essentiële factor voor succes op de kortere en de langere termijn. 'Interactie en draagvlak' stonden centraal bij het formuleren van de aanpak, die werd vastgesteld na een reeks brainstormsessies en workshops. Wat de makers van het Actieplan vooral opviel, was het enthousiasme van de deelnemers aan deze sessies – met uiteenlopende achtergronden en verschillende expertises – over het mee mogen en kunnen denken over kansen en mogelijkheden voor groei op het spoor.

Ze leverden creatieve, nieuwe en onorthodoxe ideeën, zo is te lezen in het beleidsstuk. Dit 'multidisciplinaire enthousiasme' is ook herkenbaar bij het project Prettig Wachten.

Samenwerking

Het fenomeen 'wachten' is in relatie tot het gebruik van openbaar vervoer onvermijdelijk. In de regel wordt de wachttijd (door de reiziger zelf) zoveel mogelijk vermeden en beperkt gehouden. Uit onderzoek² is gebleken dat juist de wachttijd het enthousiasme van de reiziger voor het openbaar vervoer significant tempert.

De ambitie voor 'Overstap veraangename' bestond in de basis uit twee delen. Enerzijds was daar de logistieke uitdaging om de overstaptijden te verkorten, een taak die duidelijk bij de vervoerders en ProRail ligt. Het andere deel had betrekking op het veraangename van de wachttijd, oftewel het aanpakken van de wachtfaciliteiten op de stations en perrons. Voor een periode van vier jaar en twintig kleine en middelgrote stations (vijf per jaar) werd daar een financieringsregeling opgezet met een investeringsimpuls van 15 miljoen euro.

In het Actieplan werd ook een aanmoediging gegeven om met de selectie van stations aansluiting te zoeken bij andere, reeds bestaande programma's voor het openbaar vervoer. Stations met een belangrijke knooppuntfunctie voor het regionale openbaar vervoer werden met name genoemd als mogelijke pilotprojecten. Dat had als direct gevolg dat er – als onderliggende doelstelling van het Actieplan – voor de verschillende deelprojecten een intensieve samenwerking moest worden gezocht van NS en ProRail met de regionale vervoerders, overheden en andere belanghebbenden.

Voorbeeldfunctie

Er zijn ongeveer vierhonderd spoorwegstations in Nederland. Ruim 350 stations vallen onder de noemer 'kleine en middelgrote stations'. Dit zijn de stations waarop het Actieplan Groei op het Spoor zich richt in de paragraaf 'Aangenaam overstappen'. In het plan wordt de ambitie omschreven om per jaar de wachtruimten van vijf stations te verbeteren. De ingrepen die bij deze



Trendy 'huiskamer' op station Amsterdam Sloterdijk

reeks stations worden gedaan, zouden als voorbeeld moeten en kunnen dienen voor andere stations met eenzelfde opbouw, situatie en problematiek. Met dat doel is ook deze publicatie door Bureau Spoorbouwmeester geïnitieerd.

Wachtervaring

Wachttijdbeleving kan zowel op een subjectieve als een objectieve wijze worden beoordeeld. In het Actieplan wordt dat onderscheid ook duidelijk gemaakt door de logistiek (objectieve wachttijd) te scheiden van de wachtfaciliteiten op de stationslocaties (subjectieve wachtbeleving). Met de optimalisatie van de wachttijdbeleving – objectief danwel subjectief – groeit de populariteit van het reizen met het openbaar vervoer, zo blijkt uit onderzoek. Mark van Hagen promoveerde in 2011 aan de Universiteit Twente op het onderzoek *Wachtervaringen op treinstations*³. Hij brengt de wachttijd in relatie tot tijd en plaats. Beide factoren zijn van invloed op de beleving van de reiziger en beïnvloedbaar door de aanbieder(s) van het openbaar vervoer. De promovendus combineert in zijn proefschrift praktische en theoretische aspecten van het wachten en heeft die vertaald in een aantal experimenten waarin het effect wordt gemeten van licht, geluid en informatievoorziening en infotainment op de wachtervaring.

Betrouwbaarheid en veiligheid noemt Van Hagen de basiskwaliteiten van het openbaar vervoer: die twee randvoorwaarden moeten bij alle aspecten van het vervoer aanwezig zijn. Als het dan gaat om het reizen zelf, dan zijn toegankelijkheid en snelheid belangrijke kwaliteiten. Bij het opstappen, overstappen en uitstappen tijdens openbaar vervoer zijn comfort en beleving dominant in de ervaring van de reiziger.

Interessant aan het onderzoek is de aangetoonde relatie tussen de beleving van het openbaar vervoer en de waardering van de stationsomgeving. Heeft een trein vertraging, dan heeft dat (ongeacht de duur van de vertraging) een negatieve weerslag op de waardering van het station. Maar andersom geldt ook dat wanneer op een oncomfortabel perron kort moet worden gewacht, die paar minuten bepalend zijn voor de waardering van de reis als totaal.

Stationsdomeinen

In het beleidsplan *Het Stationsconcept: Visie en toepassing* (2010)⁴ is een overzicht gemaakt van de verschillende stationsdomeinen. Gelet op de geschetste complexiteit van het stationsgebied, geven deze domeinen inzicht en duiding van de functies en functionaliteiten van de verschillende elementen ervan. In principe zijn bij elk station vier stationsdomeinen aan te wijzen: een omgevingsdomein, een ontvangstdomein, een reisdomein en een verblijfdomein. Deze domeinen worden met elkaar verbonden door de loopverbindingszone.

Het project Prettig Wachten blijkt betrekking te (kunnen) hebben op alle domeinen, zo blijkt uit de plannen in deze publicatie. Niet in de laatste plaats omdat vooral bij de kleinere stationslocaties de domeinen gekoppeld of overlappend zijn.

In het Actieplan *Groei op het Spoor* worden twee voorbeelden genoemd van wachtruimten die op dat moment (bij verschijnen van het Actieplan in 2007) tot de verbeelding spraken: de trendy 'huiskamer' op station Amsterdam Sloterdijk en de 'oase' op station Duivendrecht. Dit zijn twee grote stations, waar een klein deel van de stationshal is getransformeerd tot wachtruimte met een thema.

Stationsbelevingsmonitor

NS en ProRail meten de waardering van stations aan de hand van belevingscores. Gebruikers van stations worden met een enquête gevraagd naar hun mening over de stationsomgeving en de aangeboden faciliteiten. Dat wordt vertaald naar cijfers op de schaal 1 tot 10. De middelgrote en kleine stations die slecht scoren in deze stationsbelevingsmonitor, laten een vergelijkbare problematiek zien. Veelgenoemde klachten zijn een gevoel van onveiligheid en verlatenheid, kleurloosheid, onoverzichtelijkheid, discomfort en het ontbreken van faciliteiten.

Een goed deel van die opmerkingen is terug te leiden naar significante veranderingen in het openbaar vervoer in het afgelopen decennium. Veel kleinere stations zijn onbemand geraakt.



Oude wachtruimte en kiosk op station Koog-Zaandijk



Aankondiging Prettig Wachten op station Delfzijl



Tijdelijk meubilair in opgeknapte stationshal Gorinchem

De functie van stationschef is al veel langer in onbruik geraakt en met de automatisering van de kaartverkoop en reisinformatie zijn ook de laatste serviceloketten gesloten. Informatie en kaartverkoopmachines zijn soms buiten de stations geplaatst, op of bij de perrons. Stationsgebouwen hebben vaak (deels) een andere functie gekregen, waarbij de wachtruimte is gesloten of opgeheven. Daarmee is ook een zekere anonimiteit over de stationslocaties neergedaald.

Beheer en onderhoud

Uit de stationsbelevingsmonitor blijkt dat ook veel opmerkingen van reizigers zijn terug te voeren op beheer en onderhoud. Het beheer en onderhoud van de stationsomgeving is dan ook een complexe zaak, omdat die verantwoordelijkheid ligt bij verschillende partijen. ProRail beheert het zogenoemde reisdomein en de loopverbindingszones: de perrons en het deel van het station dat de reiziger moet gebruiken om te kunnen reizen. De meeste stationsgebouwen en -terreinen worden beheerd en geëxploiteerd door NS Stations. Gemeenten beheren de openbare ruimte direct grenzend aan het stationsgebied, al dan niet in combinatie met aanbieders van andere vormen van (openbaar) vervoer.

Het beheer van het stationsgebied is door de vele belanghebbenden – daarbij ook lokale overheden en ondernemers – een complexe aangelegenheid. Elke organisatie heeft eigen ambities en programma's die betrekking (kunnen) hebben op het station en het terrein eromheen: vervoersknooppunten brengen niet alleen veel mensen (reizigers) bij elkaar, maar ook belangen en verantwoordelijkheden. Het project Prettig Wachten speelt zich af binnen het speelveld van al deze intenties en randvoorwaarden.

Een nieuwe beleving

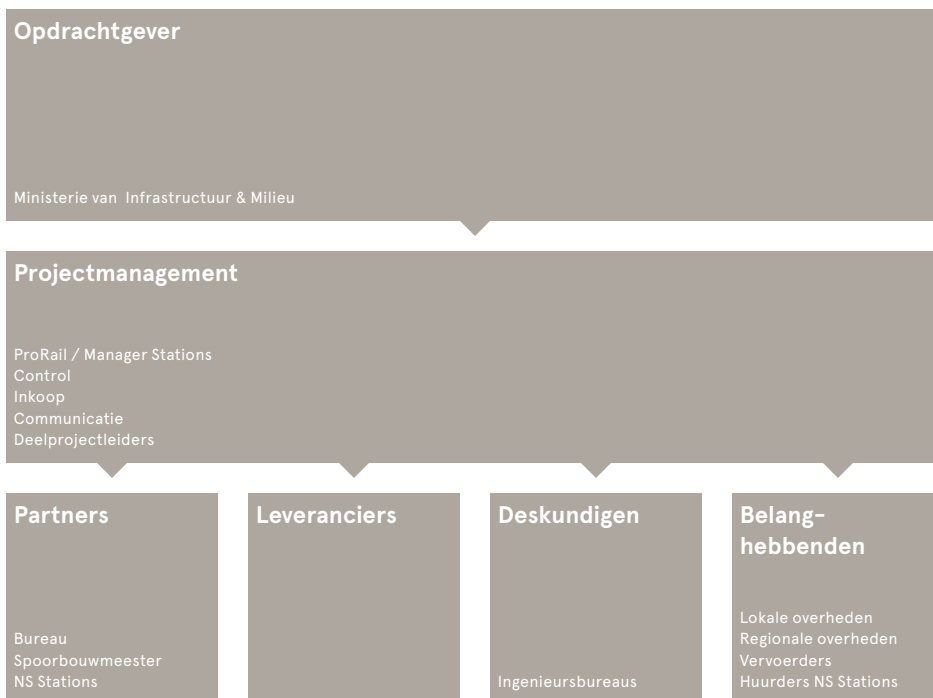
De in deze publicatie getoonde plannen voor het project Prettig Wachten laten veel groen en kleur zien. Het zijn geen Duivendrechtse oases of Amsterdamse huiskamers geworden, maar een rijkdom aan nieuwe ideeën voor stations door het hele land. We zien gerestaureerde monumentale stations met een nieuwe combinatie van functies, wachtruimten

waar de geschiedenis van het station is gevisualiseerd, grote lounge-achtige zitelementen en frisse injecties van kleuren en materialen. Om maar een paar voorbeelden te noemen. Bij de stations van Prettig Wachten is zonder uitzondering verder gekeken dan de wachtkamer, maar is er voor de stationslocatie als geheel verbetering gezocht.

Prettig Wachten is een verzameling van plannen en ideeën die elk zijn getoetst aan de complexiteit van de stationsomgeving. Sommige plannen zijn op die complexiteit gestrand, andere kregen een net iets andere invulling om uitgevoerd te kunnen worden. De ambitie die uit het *Actieplan Groei op het spoor* spreekt, is zeker terug te vinden in de ideeën en het enthousiasme van de vele partijen die aan Prettig Wachten hebben gewerkt. Met de beschrijving van de organisatie, uitgangspunten en processen zijn ook voor andere stationslocaties waardevolle lessen te leren.

Noten

- 1
Actieplan Groei op het spoor. Uitwerking korte termijn kabinetsambitie. Ministerie van Verkeer & Waterstaat, november 2007. Zie ook www.rijksoverheid.nl/onderwerpen/openbaar-vervoer/groei-op-het-spoor.
- 2
Onderzoek ministerie in het kader van *Actieplan Groei op het spoor. Uitwerking korte termijn kabinetsambitie.* Ministerie van Verkeer & Waterstaat, november 2007. Zie noot 1.
- 3
M. van Hagen, *Waiting experience at train stations.* Proefschrift Universiteit Twente, 2011. Uitgegeven door Eburon Academic Publishers, Delft.
- 4
Bureau Spoorbouwmeester, *Het Stationsconcept. Visie en toepassing.* Spoorbeeld, 2012. Zie ook www.spoorbeeld.nl/beleid/station.



2.1
Schematische weergave van
projectorganisatie

Project Prettig Wachten

De categorisering in het Actieplan Groei op het spoor (2007) liet bij de meeste onderdelen geen twijfel over de partij die verantwoordelijkheid voor de acties zou kunnen of moeten nemen. De ambitie omschreven in paragraaf 1.3 – ‘Overstap veraangamen’ – bestond in de basis uit twee delen. Het eerste – logistieke – deel van de opgave werd snel opgepakt door de stakeholders: de vervoerders en ProRail. Maar het tweede deel van de subsidie behorende bij paragraaf 1.3 – ‘Verbeteren wachtruimtes stations’ – bleef wat langer liggen. In het actieplan werd geen duidelijke uitspraak gedaan over de partij die deze kar zou moeten gaan trekken. ProRail pakte de uitdaging op en maakte een plan van aanpak dat in de zomer van 2008 door het ministerie werd goedgekeurd.

Projectorganisatie

Met het ministerie van Infrastructuur & Milieu (toen nog Verkeer & Waterstaat) als initiatiefnemer en de benoeming van ProRail als gedelegeerd opdrachtgever, kon de projectorganisatie worden vormgegeven. ProRail benoemde een projectmanager en organiseerde een stuurgroep om de beslissingstrajecten in de eerste fase van het project te coördineren en begeleiden. In deze stuurgroep hadden vertegenwoordigers zitting vanuit het ministerie, verschillende divisies van ProRail, NS Stations (toen NS Poort) en Bureau Spoorbouwmeester. Voor de fase na de goedkeuring van het ontwerp (engineering en uitwerking richting de uitvoering) werd binnen ProRail een andere projectmanager benoemd, die de aanbevelingen moest coördineren en projectleiders (per locatie) ging aansturen.

De stuurgroep had de taak om toezicht te houden op de planning van het project als geheel, de voortgang van de verschillende deelprojecten, de kwaliteit van de resultaten en de eventuele bijsturing in geval van discussies of conflicterende doelstellingen. Ook had de stuurgroep beslissingsbevoegdheid bij de vaststelling van de aanpak van of keuze voor stationslocaties, het programma van eisen, de toegepaste maatregelen en ontwerpen van de individuele stations. Nadat de laatste ontwerpen waren goedgekeurd en overgedragen aan de uitvoerend projectmanager bij ProRail, werd de stuurgroep opgeheven.

Doelen en nevendoelen

De doelstelling van het project Prettig Wachten was in het *Actieplan Groei op het Spoor* duidelijk omschreven: ‘het verbeteren van de wachttijdbeleving door reizigers op kleine en middelgrote stations, ter bevordering van de groei van het aantal reizigers op het spoor’. De geselecteerde stations zouden representatief moeten in hun categorie, de gekozen ingreep moest fungeren als een pilot die wellicht ook op andere locaties zou kunnen worden toegepast. Het project Prettig Wachten zou een professionaliseringslag moeten betekenen voor de creatie van belevingswaarde op stations. De planning van het ministerie (inventarisatie en projectvoorbereiding in 2008 en 2009, uitvoering van vijf stations per jaar in de periode 2009-2012) werd in eerste instantie aangehouden.

Inventarisatie locaties

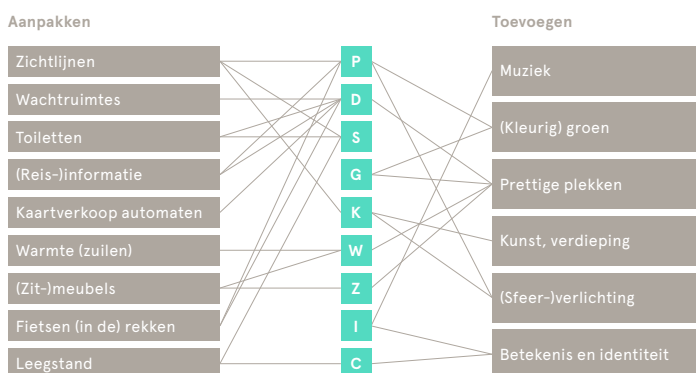
Na de ministeriele goedkeuring van het plan van aanpak van ProRail, werd Willem Boiten benoemd tot projectmanager van het project Prettig Wachten. Hij maakte een eerste inventarisatie van kleine en middelgrote stations die voor het project in aanmerking kwamen. ‘De stationsbelevingsmonitor was daarbij een belangrijk instrument’, vertelt Boiten. ‘Daarbij was het wenselijk om een landelijke spreiding te maken, zodat verschillende vervoerders en beheerders bij ProRail en NS betrokken zouden zijn.’ Voor alle locaties werd gekeken of er andere programma’s (van NS en ProRail – zoals bijvoorbeeld Toegankelijkheid of spooruitbreiding) op de planning stonden, zodat de plannen niet in elkaars vaarwater zouden komen. Daar waar aansluiting mogelijk was op andere programma’s, is die verbinding gezocht.

Een lijst van veertig stations vormde het uitgangspunt voor een tweede fase in het onderzoek van Boiten. De uitgangspunten en doelstellingen van het project werden getoetst aan een analyse van elk afzonderlijk station. ‘Het ministerie had 15 miljoen euro exclusief btw ter beschikking gesteld. Als je dat omrekent naar het voorgestelde aantal van twintig stations, twintig ontwerpen en twintig keer engineering, dan houd je per station ongeveer 3 tot 4 ton euro over voor de uitvoering. Er werd gevraagd om



2.2

Beoordelingscriteria stations



2.3

Inventarisatie mogelijke ingrepen

- P** Personenstromen
- D** Domeinen
- S** Stationchef 2.0
- G** Levend groen
- K** Kleur en licht
- W** Beschutting, comfort, warmte
- Z** Zitelementen, meubels (niet standaard)
- I** Identiteit
- C** Station Centraal

een verschil te maken met een relatief bescheiden bedrag.'

Tegelijkertijd met het project Prettig Wachten liep een ander gezamenlijk programma van ProRail, NS en Bureau Spoorbouwmeester: de ontwikkeling van nieuwe stationsoutillage. Dit programma gaf richting aan de opgaven voor Prettig Wachten. Boiten: 'Daarmee kon de focus echt op de locaties worden gelegd. Een landelijk programma als "outillage" is aanbodedreven, maar voor Prettig Wachten werd de opgave nu juist vraaggedreven: wat is er op dit station aan de hand en hoe lossen we dat op?'

Boiten bezocht alle stations, vergeleek zijn bevindingen met de stationsbelevingsmonitor van ProRail en maakte per station een inventarisatie van doelgroepen, reizigersbewegingen en mogelijke problemen. Bij een aantal stations werden rondetafelgesprekken met reizigers opgezet. 'Deze menselijke invalshoek was een heel nieuwe benadering voor zowel ProRail als NS. Prettig Wachten gaat om de reiziger. Die heeft een probleem met dit station. Aan dat probleem moet iets worden gedaan.' De lijst met stations werd korter, totdat er twintig locaties overbleven. Later zou dat aantal weer groeien.

Keuze voor ontwerpers

Op basis van de informatie die Boiten voor de verschillende locaties vergaarde, ging hij om de tafel met Bureau Spoorbouwmeester. 'Telkens hebben we drie projecten besproken en geprobeerd een oplossingsrichting te bepalen. Op basis daarvan adviseerde Bureau Spoorbouwmeester over de te kiezen ontwerpers'.

Deze fase van Prettig Wachten kwam voor Koen van Velsen vlak na zijn benoeming tot Spoorbouwmeester.¹ 'We hebben vooral heel goed gekeken naar de opgave en wat er voor die specifieke locatie nodig was. Was het een meer landschappelijke opgave, of zou de inbreng van kunst het verschil kunnen maken? Zo hebben we op basis van de eigenschappen van het project drie tot vier ontwerpers voorgesteld aan de stuurgroep. Daar is in overleg gekozen voor het bureau dat de opdracht kreeg. In een enkel geval hebben we verschillende ontwerpers een plan laten maken.'

De voorgedragen ontwerpers hadden weinig tot geen ervaring met het maken van een ontwerp voor een stationsomgeving. 'Wat ik wel belangrijk vond, was dat de bureaus in eerder werk hadden bewezen dat ze een project tot en met de uitvoering kunnen dragen', vertelt Van Velsen. 'Het idee was dat deze ontwerpers – in samenwerking met ingenieurs met spoorervaring – het plan tot en met de uitvoering zouden kunnen begeleiden.'

Met één enkele uitzondering werden voor de stationslocaties kleine en middelgrote architectenbureaus voorgesteld. Voor station Breukelen werd een andere oplossingsrichting gekozen. Willem Boiten: 'Breukelen was een relatief nieuw station, alles oogde netjes en heel. Toch scoorde het niet hoog, een 6,5 in de stationsbelevingsmonitor. Dat was een grote teleurstelling: nieuwe stations moeten toch minstens een 8 kunnen scoren! Hier was duidelijk iets anders nodig dan functionaliteit. Zodoende zijn we op het pad van de geïntegreerde kunst terechtgekomen.'

Bureau Spoorbouwmeester vroeg Tanja Karreman – extern adviseur van het bureau op het gebied van toegepaste kunst – om een voorstel voor kunstenaars te doen. In een beleidsstuk met de titel *Take your Time*, dat juist voor het project Prettig Wachten verscheen, schetste Karreman de mogelijkheden om met kunsttoepassingen de wachtbeleving op stations te vergroten. Zij liet drie kunstenaars hun plannen voor station Breukelen presenteren aan de stuurgroep van Prettig Wachten. Daaruit werd het plan van Sanja Medic gekozen: een voorstel voor een mozaïek op de vloer en een reliëf op het plafond in de nieuwe overkapte wachtruimte op het perron.

Ontwerpprocedure per station

Met zijn eerdere evaluatie onder de ene arm en de voorschriften vanuit NS en ProRail onder de andere, nam Willem Boiten de geselecteerde architecten mee naar de stationslocaties. Voor een eerste kennismaking, met zowel de betrokken partijen als de opgave. Aan de architecten werd een totaalvisie op de locatie gevraagd, ter presentatie aan de stuurgroep. 'En daar kwamen soms grootse en meeslepende verhalen uit



2.4

Stations Prettig Wachten

- Plan door architect/ontwerper/
kunstenaar – (deels) uitgevoerd
- ⊗ Plan door architect/ontwerper/
kunstenaar – niet uitgevoerd
- Uitgevoerde maatregelen in het kader
van Prettig Wachten
- Nog uit te voeren of in uitvoering zijnde
maatregelen

voort', vertelt Boiten. Of de architecten alle richtlijnen gelezen hadden voordat ze met de visie kwamen? Boiten denkt van niet. 'En dat is eigenlijk wel prima, want daardoor kwamen er meer prikkelende voorstellen'.

Na een eerste presentatie kregen de meeste bureaus een vervolgoopdracht om een deel van de visie te vertalen naar een ontwerp, dat binnen budget en planning zou passen. Die planning ging uit van realisatie binnen het jaar: drie maanden ontwerp, drie maanden uitwerking in samenwerking met een ingenieurbureau met spoorervaring, drie maanden voorbereiding, drie maanden uitvoering. Bij een aantal stationslocaties werd het ontwerp gesplitst in deelprojecten, om redenen van planning, wijze van aanbesteding of simultaan lopende programma's.

Planning

In 2009 werden de vijf stations benoemd die als eerste zouden worden uitgevoerd: Delfzijl, Roermond, Rijswijk, Zevenaar en Den Helder Zuid. Bij elk van deze stations was een architectenbureau gevonden en een visie gepresenteerd. Inmiddels (medio 2015) is binnen Prettig Wachten al een flink aantal stations opgeleverd, maar deze vijf locaties laten op zich wachten. Bij een analyse van het ontwerp- en uitvoeringsproces van de vijf 'eerste' locaties wordt de complexiteit en dynamiek van het werken aan het spoor duidelijk: station Rijswijk is het enige project dat volgens de plannen van de architect is opgeleverd, in het laatste kwartaal van 2014. Het project in Delfzijl wacht op de laatste vergunningen na een lang traject met Monumentzorg en aanpassingen van het ontwerp en zal naar verwachting eind 2015 worden opgeleverd. De plannen voor Roermond en Den Helder Zuid zijn om organisatorische en programmatische redenen niet doorgezet volgens de plannen van de architecten. De uitvoering van het plan voor Zevenaar conflicteerde met andere programma's en is om die reden uitgesteld tot later in 2015. En zo is er voor elke locatie binnen het project Prettig Wachten een verhaal te vertellen.

Nieuw Actieplan, 2010

Het ministerie van Verkeer & Waterstaat publiceerde begin 2010 het *Nieuwe Actieplan Groei op het spoor*, dat – zoals de naam al doet vermoeden – meer

inhiel dan een tussenstand van het plan dat twee jaar daarvoor werd gepresenteerd. De paragraaf waar- toe Prettig Wachten behoort, kreeg een uitbreiding met een aanvullende financiering van 5 miljoen euro. Het aantal van vijf stations per jaar werd gehandhaafd, de planning werd uitgebreid tot 2012. Van meer dan de helft van de eerste twintig stations was op dat moment het ontwerp goedgekeurd en waren de voorbereidingen voor uitvoering gestart. Vijf locaties werden aan het plan toegevoegd.

Organisatie uitvoering

Nadat het voorlopig ontwerp was goedgekeurd door de stuurgroep, volgde een traject van engineering en toetsen aan de regels en wetten van de stations- omgeving. In 2011 nam ProRail het besluit om de uitwerking van de projecten vanaf het voorlopig ontwerp volledig neer te leggen bij ingenieurbureau Movares. Daarmee kreeg het ingenieurbureau een rol in het bewaken van tijd, geld en het ontwerp. Bureau Spoorbouwmeester kreeg een bemiddelende rol, daar waar verschillen in inzicht zouden optreden tussen de architecten en de ingenieurs over de uitvoering van de plannen.

Opleveringen

De eerste twee opleveringen van het project Prettig Wachten vonden eind 2011 plaats: de stations Wolvega en Breukelen. In de loop van 2012 volgde station Gorinchem. Het project Prettig Wachten bevond zich op dat moment in moeilijk vaarwater. Medio 2011 was het onduidelijk of Prettig Wachten überhaupt doorgang zou kunnen vinden: de door de economische terugslag ingegeven bezuinigingen maakten dat het programma 'on hold' werd geplaatst.

Begin 2012 kwam er echter weer groen licht. Voor ProRail was dit besluit aanleiding om voor een aantal stroef lopende projecten de knoop door te hakken en op de locaties met standaard oplossingen het wachtcomfort te verbeteren. Juist in die periode nam Annelies Bosman-Neven binnen ProRail het uitvoeringsstokje van Tjebbe Ruskamp over. Het project zat in lastig vaarwater, zo vertelt ze. 'Per project werd gekeken naar het ambitieniveau en in hoeverre dat nog haalbaar was binnen de eerder

Beleving

muziek op stations en inabri's, sfeerlicht, fleurig groen, standaard vitrine voor lokaal nieuws/info/kunst/etc., prettige plek (huiskamer), beprunte folie op grijze en saai wanden

Comfort

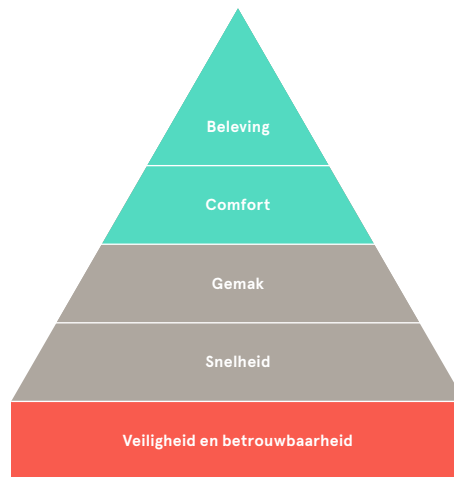
versnelde uitrol stationsoutillage, wachtruimten open, warmtezuilen, bestaande toiletten openstellen

Gemak en snelheid

goed zichtbare reis informatie bus en trein, voldoende kaartautomaten op logische plek, goed zichtbare en effectieve bewegwijzering naar overige domeinen

Veiligheid en betrouwbaarheid

cameratoezicht, bemensd toezicht, toezichts- en handhavingsarrangementen

**2.5**

Beoogde (standaard) maatregelen in het kader van het project Prettig Wachten

vastgestelde budgetten. Voor veel projecten hebben we toch vast willen houden aan het oorspronkelijke plan. De uitvoering heeft veel langer geduurd dan gepland, maar de locaties die inmiddels zijn opgeleverd bevestigen dat we toen de juiste beslissing hebben genomen.'

Communicatie, evaluatie

Met de oplevering van laatste locaties van Prettig Wachten, eind 2015 danwel snel daarna, komt voor ProRail het moment om de resultaten te meten en het project te evalueren. Bosman-Neven werkt met het ministerie van Infrastructuur & Milieu aan een cijfermatige evaluatie voor de inmiddels opgeleverde locaties.

Ondertussen verschijnen ook met enige regelmaat publicaties over Prettig Wachten in de lokale en landelijke pers en de vakpers, zowel over het programma als over de specifieke stationslocaties. Annelies Bosman-Neven noemt communicatie – vanuit de projectorganisatie en pers – een niet te onderschatten factor van het project Prettig Wachten. 'Het is een mooie, maar tegelijkertijd ook lastige boodschap die we brengen met nieuws over Prettig Wachten', zo stelt ze. 'De reiziger moet niet denken dat we berusten in het feit dat hij moet wachten. We investeren ook in treinen, in logistiek. Het moet voor iedereen duidelijk zijn dat voor Prettig Wachten een speciaal potje was gereserveerd en dat we daarmee ook hebben willen investeren in de beleving van de reiziger. Wat de locaties van Prettig Wachten zeker laten zien is dat elke stationsomgeving uniek is. En dat er ontzettend mooie stations zijn in Nederland.'

Noten

1

Koen van Velsen was van 2009 tot en met 2014 Spoorbouwmeester. Per 1 januari 2015 is hij opgevolgd door architect en stedenbouwkundige Bert Dirrix.



Identiteit
 Station Almelo: de nieuwe inrichting van de wachtruimte op het perroneiland uit 1907 verwijst naar de geschiedenis van het station



Heldere organisatie van de domeinen
 Station Zwijndrecht: langs de gevel van de centrale hal zijn zitelementen geplaatst



Heldere organisatie van de domeinen
 Station Gorinchem: verwarmde zitelementen in de wachtruimte annex centrale hal annex zitplaats voor horecagelegenheid

Thema's: meer dan een beschutte plek

Ondanks de grote diversiteit aan stations, locaties en problematiek, geven de ontwerpen die zijn gemaakt in het kader van Prettig Wachten aanleiding voor het formuleren van een aantal gemeenschappelijke thema's. Deze thema's zijn voor een deel te herleiden naar de analyses op basis van de stationsbelevingsmonitor. De wijze waarop ze zijn vertaald door de architecten binnen het project Prettig Wachten, geven echter nieuwe oplossingsrichtingen.

Frisse blik

Niet zozeer de omschrijving van de opgave in het *Actieplan Groei op het Spoor*, maar zeker de ambitie die uit dat plan spreekt, zijn voor de betrokken ontwerpers aanleiding geweest om de stationslocaties als geheel te beoordelen. 'Een frisse blik', zo noemt een van hen de opgave waarvoor hij zich zag gesteld. Als ware reizigers die dagelijks van het station gebruik maken, hebben ze de locaties benaderd en geanalyseerd.

Thema: identiteit

Daar waar reizigers spreken van een gevoel van verlatenheid en kleurloosheid, spreken de ontwerpers van 'anonymiteit'. Een plek die geen identiteit heeft, biedt ook geen geborgenheid of houvast. Voor veel mensen is het station een plek waar ze dagelijks langskomen en die ervaring glijdt in alle anonimiteit langs hen heen en maken ze nauwelijks bewust meer mee.

De uniformiteit van de inrichtingselementen van de stationslocaties draagt bij aan dit gevoel van 'overal en nergens'. De elementen van de standaard outillage mogen dan heel herkenbaar zijn als meubilair of aanduidingen binnen een stationsomgeving, de identiteit van de locatie is soms niet afleesbaar. Veel ideeën voor Prettig Wachten hebben betrekking op dit gegeven. Het is ook een thema dat terugkomt in het vormgevingsbeleid van de spoorsector (Spoorbeeld): de tegenstelling generiek versus specifiek. Enerzijds is de toepassing van standaard outillage en herkenbare elementen in de stationsomgeving onvermijdelijk. Anderzijds is het mogelijk om met eenvoudige ingrepen de verschillende stations en wachtruimten een eigen karakter te geven.

Architect Moriko Kira noemt de anonimiteit van de stationsomgeving als een belangrijke motivator voor haar ontwerpen voor Prettig Wachten. Ze benadrukt daarbij de betekenis die een station kan hebben in het leven van mensen. 'Een station is het toppunt van openbaarheid: het is een gebouw dat heel veel mensen iedere dag gebruiken. Maar daarmee krijgt het ook een onzichtbaarheid, omdat het een onderdeel van het dagelijks leven is geworden. Veel mensen beschouwen een station als wat ik *no-space* zou willen noemen: een ruimtelijke ervaring zonder betekenis.' Kira maakt een vergelijking met Tokio, waar mensen 'makkelijk dertig procent van hun dag in het metrosysteem doorbrengen, in een betekenisloze omgeving. Dat is toch een ontzettende verarming van je leven!' In het kader van Prettig Wachten was het voor haar de uitdaging om een medium te vinden waarmee die alledaagse omgeving een extra dimensie krijgt, een identiteit.

Thema: heldere organisatie van de domeinen

Veel architecten ervaren de stationslocaties op het eerste gezicht als 'rommelig', 'onoverzichtelijk' of zelfs 'onhandig'. Deze bewoordingen zijn herkenbaar uit de onderzoeken naar de locaties. Een onrustig beeld of – in het ergste geval – een nauwelijks te ontcijferen wirwar van borden en meubilair kunnen de reiziger een ongemakkelijk gevoel geven.

Opvallend genoeg zijn het vooral de goede intentie met de reizigers en strenge doelstellingen die aan de basis liggen voor de veelheid van elementen in de stationsomgeving. Met veel stakeholders op een beknopte locatie, die allen een eigen beleid navolgen, is er in de loop van de tijd een letterlijk opeenstapeling van ingrepen ontstaan. Veel architecten hebben in hun visies voor Prettig Wachten aangegeven opnieuw orde in deze 'georganiseerde chaos' aan te willen brengen. Daarbij geeft een aantal ontwerpers aan dat de in de Spoorbeeld-publicatie *Het Stationsconcept* genoemde verdeling in domeinen een handig hulpmiddel is geweest voor een nieuwe rangschikking.



Stationschef 2.0
Station Oldenzaal
Station Wollega



Stationschef 2.0
Station Gorinchem



Stationschef 2.0
Station Barneveld Noord



Personenstromen
Station Oldenzaal



Hans Reineke (Hollandse Nieuwe, werkte aan de stations Rijswijk, Gorinchem en Zwijndrecht) werd bij de locaties van Prettig Wachten geconfronteerd met heel veel van hetzelfde. 'Het stationsgebied is letterlijk volgebouwd met deelverantwoordelijkheden! De prullenbak voor het station is van de gemeente, de prullenbak in het station is van de NS en de prullenbak op het perron is van ProRail. Alledrie de organisaties hebben dezelfde doelstelling: een schoon station. Met die fundamentele opgave hebben wij ons bezig willen houden: hoe je ambities kunt combineren en hoe je daarmee het totaal overzichtelijker kunt maken.'

Thema: personenstromen

Niet alleen Willem Boiten heeft de tijd genomen om de reizigers op de verschillende stations te observeren. De meeste ontwerpers deden dat ook. Zo zijn de reizigersstromen bij veel kleinere stations een dagelijkse herhaling van zetten. Niet alleen hebben architecten hierdoor kunnen inspelen op specifieke doelgroepen, het maakte ook dat ze soms kwamen met structurele voorstellen voor de logistiek van station en spoorbewegingen.

Het station is niet alleen een plek van opstappen, maar het overstappen tussen de verschillende vervoersvormen (fietsen, bussen, auto en trein) vind ook op het terrein van en rond het station plaats. Bij veel locaties is naar de logistiek van deze verbindingen gekeken en is geprobeerd een efficiëntieslag te maken. Deze ambitie is ook onderdeel van andere projecten binnen het *Actieplan Groei op het Spoor* en heeft vooral te maken met een goede samenwerking tussen de verschillende betrokken partijen. In een aantal gevallen zaten deze partijen voor Prettig Wachten om tafel en is – in het kader van verbetering van de wachtvoorzieningen in het ontvangst domein – ook de logistiek van het terrein enigszins aangepast.

Op de stationslocaties waar (enige vorm van) voorzieningen aanwezig zijn, hebben de architecten geprobeerd om zoveel mogelijk reizigers via deze faciliteiten naar het perron te leiden. Niet alleen kan dat gunstig uitpakken voor de omzet van de betrokken ondernemers, het

betekent ook dat de reizigers zien dat er activiteit op het station is.

Bij het station Den Helder Zuid bleken de meeste mensen in de ochtend richting het zuiden te vertrekken, vanaf het perron dat direct in de wind lag: veel mensen tegelijk op een weinig beschutte plek. Het perron aan de overkant dat eenvoudig van beschutting was te voorzien, bleef nagenoeg leeg. Het voorstel kwam om de rijrichting van de treinen om te draaien.

Bij het station Rijswijk was er een vergelijkbare situatie: de meeste reizigers stapten in en uit aan één zijde van de spoortunnel (uitgang Plaspoelpolder), terwijl een enkeling zich naar de andere kant begaf (uitgang Centrum). De trein stopte onherroepelijk in het midden van het perron, waardoor er voor alle reizigers een significante loopafstand was. Haltering aan de zijde waar de meeste mensen moeten uitstappen, lijkt efficiënter.

Het aanpassen (Rijswijk) of omdraaien (Den Helder Zuid) van de haltering leek een gouden greep. Maar zo eenvoudig is dat allemaal niet. In Den Helder Zuid bleek de nieuwe rijrichting te veel consequenties te hebben voor de verkeersstromen in de omgeving van het station, waardoor vervoerder NS geen mogelijkheden zag om de aanpassing te maken. Mede hierdoor raakte het plan van Karres en Brands architecten tussen het wal en het schip. In Rijswijk moet de nieuwe situatie zich gaan bewijzen, nu recent een zogenoemde comfortzone (besloten wachtruimte) ter hoogte van de nieuwe halteringsplaats bij uitgang Plaspoelpolder in gebruik is genomen.

Thema: stationschef 2.0

Ogen en oren: de aanwezigheid van mensen maakt dat de stationsomgeving door reizigers als veiliger en comfortabeler wordt ervaren. Met de automatisering van de kaartverkoop en service-faciliteiten, is bij de meeste kleine en middelgrote stations voor de vervoerders geen aanleiding meer om de stations te bemensen. Stationsgebouwen komen leeg te staan, wachtruimten worden op slot gedaan – want zonder beheer is er geen controle.



Groen in plaats van grijs
Station Amsterdam Muiderpoort



Groen in plaats van grijs
Station Almelo



Bij stations waar de sociale veiligheid werd benoemd als opgave voor Prettig Wachten, hebben de architecten zonder uitzondering gezocht naar een nieuwe of andere invulling van het fenomeen 'stationschef': een persoon of organisatie die – alleen al door aanwezig te zijn – een oogje op het station kan houden. Dat heeft zich in een aantal gevallen vertaald in een nieuwe lay-out voor het interieur van het stationsgebouw, met een integratie van wachtruimte met commerciële ruimte. Dat is overigens nog niet heel eenvoudig te organiseren, door eerder genoemde deelverantwoordelijkheden van de verschillende stakeholders op de stationslocatie.

Met cameratoezicht kan voor een deel tegemoet gekomen worden aan toezicht en beheer van wachtruimten, waar een andere vorm van toezicht lastig of zelfs onmogelijk is. Hier zijn niet alleen kosten aan verbonden, maar komen ook kwesties als (deel-)verantwoordelijkheid en handelingsbevoegdheid aan de orde.

Jacob Friesen (exploitatiemanager bij NS Stations) vertelt dat er binnen zijn organisatie proeven lopen om het beheer anders te organiseren. 'NS Stations onderzoekt momenteel hoe de betrokkenheid van ondernemers op stationslocaties directer te vertalen is naar het beheer van wacht- en toiletruimten en toezicht in algemene zin. Station Wolvega (waar de uitbater van de bloemenkiosk nu ook de rol van beheerder vervult) is een voorbeeld van zo'n pilot.' Volgens Friesen zal NS Stations ook voor andere locaties moeten kijken of afgeweken kan worden van de traditionele protocollen en contracten. Ruimere openingstijden van transfervoorzieningen en commerciële ruimten zijn een punt van aandacht. Daarbij gaat het om een betere afstemming van de reizigersstromen en de openingstijden van de uitbaters (die de wachtruimten openen en sluiten).

Thema: groen in plaats van grijs

Mensen kijken liever naar (levend) groen dan naar vele vierkante meters grijs. In het beleid van de openbare ruimte is in veel gemeenten al een 'groenparagraaf' opgenomen en die tendens zet zich nu ook door op en langs het spoor. Bij een aantal projecten van Prettig Wachten is te zien dat de groene ambitie verder kan

gaan dan een mooie bak op het stationsplein. Ook de perrons, taluds, wanden en zelfs een enkel interieur zijn in het kader van Prettig Wachten voorzien van natuurlijke begroeiing.

Groenperken kunnen worden ingezet om het ontvangstdomein beter te organiseren en verrommeling (bijvoorbeeld door willekeurig geplaatste fietsen) tegen te gaan. Oneindig lijkende perrons kunnen worden 'geproportioneerd' door het zorgvuldig plaatsen van kaders met bloeiende planten. De aanwezigheid van levend groen verzacht de aanblik en tactiliteit van de doorgaans steenachtige stationsomgeving.

Bij een aantal projecten van Prettig Wachten is de groenvoorziening in een later stadium alsnog aan het plan toegevoegd. Er is inmiddels een visie ontwikkeld op groen in de spooromgeving (*Visie op Groen*) om de uitwerking van deze ambitie een eenduidig beeld te laten geven. Binnen de standaard outillage is een ontwerp voor groene eilanden opgenomen.

Thema: kleur en licht

Een fikse schilderbeurt kan voor een stationsgebied al een flinke verbetering in het aanzicht en de beleving betekenen, zo laat een aantal projecten van Prettig Wachten zien. Maar met een injectie van kleur kan aan een gebouw of omgeving ook een nieuwe dimensie worden toegevoegd. De ruimtelijke beleving van een ellenlange tunnel wordt geheel anders wanneer de wanden een donkere kleur krijgen, zoals is te zien in Rijswijk. Het geeft de reiziger meer een gevoel van duiding, zeker wanneer met elementen van licht duidelijk kan worden aangegeven waar de treinen zullen halteren. Een relatief bescheiden wachtruimte krijgt de allure van een hal door de hoge wanden te bekleden met gekleurd glas (zoals in Boxtel). Reizigers krijgen een besef van de geschiedenis van de plek door ze te confronteren met kleuren en beelden van de tijd waarin de stations zijn gebouwd. En wat te denken van opvallende, oranje wachthuisjes op het perron: bij het station Den Haag Moerwijk vrolijken ze de hele omgeving op!



Kleur en licht
Station Bostel



Kleur en licht
Station Den Haag Moerwijk

Thema: stationsgebouw centraal

Het stationsgebied en het stationsgebouw mogen dan een andere verschijning en functie hebben gekregen, dat doet niets af aan de betekenis van de locatie in het geheel van het stedelijk weefsel. De architecten benadrukken dat met hun plannen. Als er een stationsgebouw staat, dan is het niet alleen een kwestie van het koesteren van de architectuur, maar moet er ook gekeken worden naar de functie van het gebouw voor de langere termijn.

Van de in totaal bijna vierhonderd stations in Nederland worden er vijftig gekoesterd onder de naam *De Collectie*. Deze stations hebben een monumentale status en een bijzondere positie binnen de gebouwenvoorraad en plannen van NS en ProRail. Maar vrijwel alle stations in Nederland hebben – al dan niet door hun locatie – een grote cultuurhistorische waarde en bijzondere status. In dat licht is het goed om te zien dat in het kader van Prettig Wachten een aantal ‘vergeten’ stationsgebouwen een nieuwe betekenis heeft gekregen.

Voor met name NS Stations ligt hier een belangrijke uitdaging, als eigenaar en beheerder van veel vastgoed langs het spoor. De aanpak van de kleine stations binnen Prettig Wachten varieert enorm: van het slechten van een muur, het transparant maken van de gevel aan de spoorzijde, tot een zo volledig mogelijk herstel van de oorspronkelijke architectuur. Binnen de (budgettaire) mogelijkheden van Prettig Wachten zijn grote veranderingen gemaakt, die voor veel gebouwen en gebouwtjes een nieuw bestaansrecht betekenen. Een bestaansrecht waarvoor ze – gezien de reden waarvoor ze ooit zijn gebouwd – eigenlijk niet zouden hoeven vechten.

Juist vervoersknooppunten staan centraal in grootschalige, stedelijke en regionale plannen, constateert Leon Teunissen (VMX Architects, ontwerp station Oldenzaal). Hij benadrukt de betekenis van het stationsgebouw. ‘Misschien is het ouderwets, maar in onze beleving heeft het station een significante rol in de stad. En daarmee ook een fundamentele plaats, die investeringen rechtvaardigt.’ Wel kan het gebouw andere functies krijgen, waarbij

station Oldenzaal een goed voorbeeld is. De inzet van de Stichting Werkwijzer, die op het station een restaurant uitbaat waar mensen met een lichte handicap werken, laat zien hoe zo’n initiatief letterlijk in het centrum van de maatschappij een zichtbare plek kan krijgen.



Prettig Wachten op station Breukelen

Overzicht plannen voor Prettig Wachten

Station Almelo 32	
Station Amsterdam Muiderpoort 34	Z Zitelementen, meubels (niet standaard), verbeteren interieur
Station Barneveld Centrum 36	W Beschutting, comfort, warmte
Station Barneveld Noord 38	I Identiteit, specifieke kenmerken van een locatie
Station Boxmeer 40	
Station Boxtel 42	D Domeinen, indeling/benoeming reisdomeinen volgens Spoorbeeld
Station Breukelen 44	P Personenstromen, logistiek in het stationsgebied
Station Delfzijl 46	
Station Den Haag Moerwijk 48	S Stationchef 2.0, toezicht en huisvaderschap
Station Den Helder Zuid 50	G Levend groen, toevoegen flora binnen en buiten
Station Gorinchem 52	
Station Koog-Zaandijk 54	K Kleur en licht voor richting, zichtlijnen en als extra dimensie
Station Oldenzaal 56	C Station Centraal, het station als ontmoetingspunt in stedelijke/ sociale context
Station Rijswijk 58	
Station Rotterdam Alexander 60	
Station Sneek 62	
Station Tilburg Universiteit 64	
Station Venray 66	
Station Wolvega 68	
Station Zevenaar 70	
Station Zutphen 72	
Station Zwijndrecht 74	

Station Almelo

Stationstype 3

De stationshal en perrons zijn verbonden via een tunnel.

Jaar ingebruikname

1865. Het eilandperron stamt uit 1907, het huidige stationsgebouw is een ontwerp van ir. K. van der Gaast en J.H. Baas uit 1962. Het station is voorgedragen als rijksmonument.

Architect

Moriko Kira architect

Betrokken partijen

I&M
BSM
NS Stations
ProRail
Gemeente Almelo
Regio Twente
Provincie Overijssel

Thema's

Z W I G K

Uitvoering

Aankleding hal, toevoegen voorzieningen, inrichting wachtruimte op perron.

Oplevering

2013/2014

Station Almelo mag dan in aanmerking komen voor een monumentale status, het station kreeg een lage reizigerswaardering. Geen prettige plek om te zijn, weinig gelegenheid om comfortabel te verpozen. De stationshal oogde verlaten, reisinformatie was lastig te vinden, voorzieningen ontbraken. De wachtruimte op het perron was niet toegankelijk voor reizigers.

Het stationsgebied van Almelo is omvangrijk en dat leek de opgave voor Prettig Wachten op deze locatie ook. Architecte Moriko Kira vertelt over haar kennismaking met het station: 'Alsof een grote vogel op het stationsplein is geland: Almelo is een prachtig station! De architectuur klopt wel. Maar er gebeurt helemaal niets.' De architecte zag al snel dat een holistische ingreep hier niet nodig was, maar dat de oplossing meer moest worden gezocht in accenten om de ruimte te laten spreken. 'Licht, kleur en textuur toevoegen aan de ruimte, waardoor er leven komt', aldus Kira.

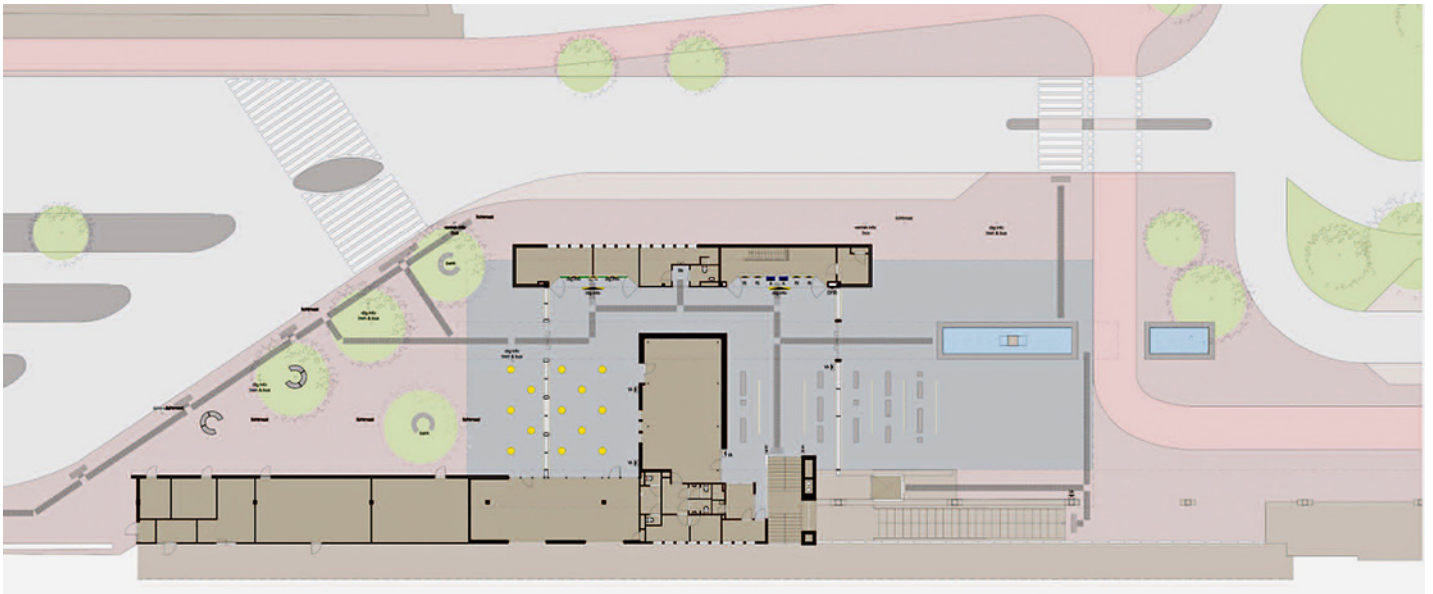
Uit de visie die Kira gaf op het station, werden twee ingrepen gekozen om in het kader van Prettig Wachten uitgewerkt te worden: de stationshal en de wachtruimte op het perron. Deze deelprojecten zijn met een separate planning en aanbesteding uitgevoerd. Voor de stationshal maakte het architectenbureau een ontwerp voor één van de wanden, waar centraal toegang wordt gegeven tot voorzieningen, service en reisinformatie. Er is gekozen voor een

felle kleur blauw voor de bekleding met glazen panelen. Voor een aanvullende impuls van textuur en kleur is een wand met levend groen geplaatst. In de hal is een ruimte gecreëerd voor horeca, waarbij de statafels op het "terras" ook door de wachtende reiziger kunnen worden gebruikt.

De perronbebouwing stamt uit 1907 en heeft een heel andere sfeer en architectuur. 'Met de keuze voor zachte kleuren en foto's van het oude station hebben we geprobeerd om die sfeer te behouden en zelfs te benadrukken'. Deze verwarmde wachtruimte is onbeheerd, maar wel voorzien van cameratoezicht. De grote, ronde zitelementen nodigen uit om rustig te gaan zitten kijken of lezen.



Stationsplein Almelo, huidige situatie



Voor het omvangrijke stationsgebied van Almelo maakte de architect deelplannen om accenten te kunnen leggen. De wacht-ruimte op het perroneiland en de centrale hal kregen een injectie van kleur, textuur en comfort. Ook voor het stationsplein werden plannen gemaakt (links), die niet zijn uitgevoerd.



Station Amsterdam Muiderpoort

Stationtype 3

De stationshal en perrons zijn verbonden via een tunnel.

Jaar ingebruikname

1896. Het huidige stationsgebouw is een ontwerp van H.G.J. Schelling uit 1939. Bij een verbouwing rond 2000 zijn de perrons toegankelijk gemaakt vanaf de straat.

Architect

VenhoevenCS
architecture+urbanism

Betrokken partijen

I&M
BSM
NS Stations
ProRail

Thema's



Uitvoering

Groene aankleding gevel, groenperken op perrons, inzaaien spoorbermen (p.m.), plan door ProRail.

Oplevering

2013

Bij het station Amsterdam Muiderpoort zijn de treinsporen op een dijklichaam geplaatst. De perrons zijn direct toegankelijk vanaf de straat. Het stationsgebouw heeft een andere functie gekregen. Voor het gebied rondom het station maakte Venhoeven CS al eerder een stedenbouwkundig plan, waarbij het vervoersknooppunt een centrale rol speelt in het verbinden van functies en bewoners in het gebied.

Het masterplan voor het Muiderpoort-gebied was al afgerond toen Venhoeven CS werd benaderd in het kader van Prettig Wachten. Architect Jos-Willem van Oorschot vertelt: 'De vraag die we kregen vanuit Prettig Wachten heeft natuurlijk een veel kleinere schaal. We hebben onze plannen dan ook geconcentreerd op de perrons.' Het bureau maakte in eerste instantie een plan voor 'huisjes' op het perron die ook door organisaties uit de buurt te gebruiken zouden zijn. 'Dus niet alleen een kiosk en wachtruimte, maar bijvoorbeeld ook een kas of een expositieruimte', aldus de architect.

Na een eerste presentatie bleken de plannen te schuren langs het programma voor de nieuwe standaard outillage, waarbij ookabri's waren gepland. 'In de tweede versie van onze plannen hebben we gekozen voor het thema "vergroenen"', vertelt Van Oorschot. 'Alle wanden werden ingepakt met levend groen en we tekenden plantenbakken op de perrons. In de overkapping

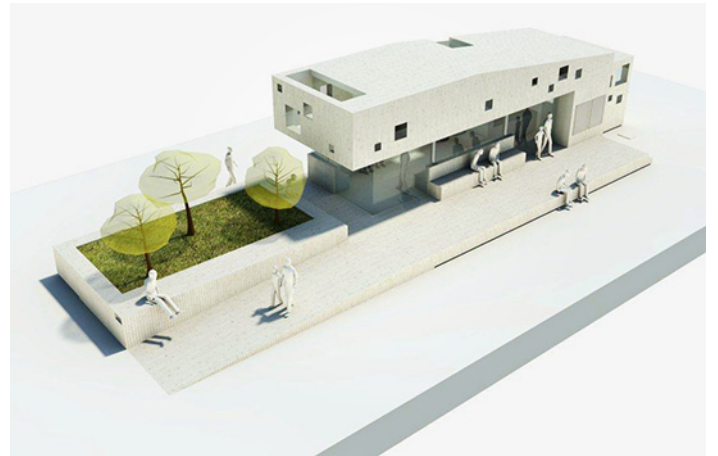
op de perrons maakten we gaten, zodat daaronder bomen of struiken konden worden geplant. Daardoor zou meer licht op het perron kunnen vallen. Het station Muiderpoort zou een groene oase moeten worden.'



Station Amsterdam Muiderpoort, perron oude situatie



De plannen waren in eerste instantie gericht op het intensiveren van het gebruik van de ruimten op het perron, door toevoeging van 'huisjes'. In een volgende fase van de planvorming zijn scenario's bedacht voor het vergroenen van het station en de directe omgeving.



Station Barneveld Centrum

Stationstype 2

Klein station met stationsgebouw dat (gedeeltelijk) nog een stationsfunctie heeft.

Jaar ingebruikname

1902. Groot stationsgebouw NCS is in 1978 vervangen door klein haltegebouw.

Architect

NL Architects

Betrokken partijen

I&M
BSM
NS Stations
ProRail
Gemeente Barneveld

Thema's

I D P K

Uitvoering

2015

Het kleine haltegebouw van Barneveld Centrum is bijna onzichtbaar op de schaal van het voorplein, de parkeer-ruimte (fiets en auto) en de omringende bebouwing. Een horeca-ondernemer gebruikt de helft van het gebouw, de andere helft is wachtruimte.

Voor de architecten was de opgave voor deze locatie in eerste instantie een kwestie van 'optimalisatie van de bestaande wachtruimte'. NL Architects bestudeerde het bestaande gebouw met twee lage ruimten en een toren met klok en zag zowel in het gebouw als direct daarnaast ruimte voor verbetering. Het bestaande stationsgebouw zou worden opgeknapt, waarbij de wachtruimte groter en rolstoeltoegankelijk moest worden gemaakt. Hiertoe zou de wachtruimte worden 'getransplanteerd', oftewel een aantal meters uit de lengte-as wordt geplaatst, zodat tussen snackbar-kloktoren en de wachtruimte een doorgang ontstaat en de zichtlijnen vanuit de wachtruimte optimaal zijn.

De nieuwe wachtruimte is vormgegeven als een transparant paviljoen in dezelfde vormtaal als het oorspronkelijke station. De architecten maakten een voorstel voor een 'interactieve' gevel voor de wachtruimte, waarbij alle gevelpanelen ook fungeren als deur. Door de luifel visueel door te trekken over beide gebouwen, krijgt het station als geheel meer acte de présence. Het deel van de luifel boven de wachtruimte is voorzien van een daklicht.

De plannen liepen hun koers totdat begin 2010 een veel ambitieuzer plan werd gepresenteerd: de herbouw van het oorspronkelijke, grootse en klassieke stationsgebouw, dat in de jaren zeventig was gesloopt. Architect Pieter Bannenberg: 'Een lokale initiatiefnemer en de gemeente brachten met veel ambitie en energie dat plan om in een reconstructie van het allereerste stationsgebouw een hotel te beginnen. Dat gebouw, het plan en het budget waren heel veel groter dan onze uitgangspunten voor Prettig Wachten.'

Na een periode van twee jaar bleek het ambitieuze plan voor herbouw van het klassieke station niet haalbaar en kwam het plan van NL Architects weer uit de kast.



Station Barneveld Centrum, huidige situatie



De plannen voor het bescheiden stationsgebouw van Barneveld Centrum zijn gericht op het vergroten van het overzicht en de zichtbaarheid van de verschillende functies. Zo werd het ontwerp van het huidige stationsgebouw 'verlengd' naar een nieuwe wachtruimte met een glazen pui die vrijwel geheel te openen is.



Station Barneveld Noord

Stationstype 1a

Klein station zonder gebouw; halte met beperkt ontvangstdomein en basis reisdomein.

Jaar ingebruikname
1938

Architect
NL Architects

Betrokken partijen
I&M
BSM
NS Stations
ProRail
Gemeente Barneveld
Provincie Gelderland
RuiterWerkt
Connexxion

Thema's

I D S K

Uitvoering
(Tijdelijk) stationsgebouw met voorzieningen en kiosk.

Oplevering
2013

Barneveld Noord was voordat Prettig Wachten langskwam niet meer dan een tochtige halte bij een industrieterrein. De opgave was dan ook om vooral op en bij de perrons het wachten te veraangenamen. Maar al tijdens de eerste fase van het project bleken overheden en vervoersbedrijven omvangrijke en langere termijnplannen voor deze locatie te ontwikkelen. Dat gaf de context voor Prettig Wachten een andere wending.

De architecten van NL Architects hebben vele versies liggen van het plan 'Prettig Wachten Barneveld Noord'. Wat begon als een opgave voor een beschutting met enige voorzieningen (een toilet) op of bij het perron, resulteerde in een heus stationsgebouw. De constructie heeft weliswaar een tijdelijk karakter en is opgebouwd uit zeecontainers, maar het gebouw functioneert onmiskenbaar als een station.

Architect Pieter Bannenberg vertelt over de vele stappen die in dit project zijn gemaakt. 'Toen we ons eerste plan presenteerden aan een Barneveldse wethouder, maakte hij direct een verbinding met de plannen die de gemeente had klaarliggen voor een transferium, een paar honderd meter verderop. Om die afstand comfortabel te overbruggen besloten wij om wachtruimte en windscherm te combineren en deze te verplaatsen langs de route tussen transferium en perron.' RuiterWerkt, een organisatie die werkervarings projecten initieert en uitvoert, wilde graag een

ruimte voor fietsreparatie of horeca. 'Als je een gebouw op zo'n plek neerzet, is het wel prettig dat er iemand is voor het beheer, een soort stationswacht. Dat was ook een deel van de inbreng van RuiterWerkt', vertelt Bannenberg. 'We hadden het plan zo goed als af, toen een volgend groot project voor deze locatie bekend werd: een uitbreiding met een tweede spoor. Daarmee ging zoveel op de schop, dat het gebouw in de weg zou staan. Op dat moment is de knoop doorgehakt om een tijdelijke, flexibele oplossing te zoeken. Snel te bouwen en te verplaatsen. Met zeecontainers, in dit geval.'

De vorm van het station wordt bepaald door een schakeling van containers, waarbij één container verticaal is gezet. 'Dat hoogte-accent geeft het gebouw meer allure, meer aanwezigheid', vertelt de architect. 'Bovendien bleek het oppervlak binnen die verticale container precies genoeg voor het toilet. Door een glazen dak bovenop te monteren, is het wel een heel bijzonder, heel hoog toilet geworden. Een kadootje!'



Station Barneveld Noord, oude situatie



Voor de locatie Barneveld Noord is een hele reeks ontwerpen gemaakt, met duidelijke referenties naar het product van een belangrijke regionale industrie: eieren. Het laatste ontwerp is uitgevoerd met containers, met het oog op flexibiliteit.



Station Boxmeer

Stationstype 2

Klein station met stationsgebouw dat (gedeeltelijk) nog een stationsfunctie heeft.

Jaar ingebruikname

1883. Stationsgebouw type Hemmen (1882), naar ontwerp van M.A. van Wadenoyen.

Architect

Merkx + Girod (sinds begin 2013 werkt Evelyne Merkx onder de naam Merk X)

Betrokken partijen

I&M
BSM
NS Stations
ProRail

Thema's

I D P K

Uitvoering

Entrees wachtruimte/hal, inrichting wachtruimte/hal, renovatie commerciële ruimten.

Oplevering

2014

Het rijksmonumentale stationsgebouw van Boxmeer wordt deels bewoond en is voor een deel verhuurd aan horeca-ondernemers. In de oorspronkelijke indeling was er sprake van verschillende wachtkamers, een sanitairblok en een kantoor, ieder met een eigen ontsluiting via de hal (zijde stationsplein) of direct naar het perron. Hal en een deel van de wachtruimten en het sanitair waren inmiddels samengevoegd tot winkel. De wachtruimte was uitsluitend toegankelijk vanaf het perron. In de buitenruimte zelf was er weinig gelegenheid voor comfortabel wachten.

Na een eerste bezoek en analyse constateerden de architecten dat alle voorzieningen in de basis aanwezig waren in Boxmeer, zij het in een niet heel logische configuratie en weinig aantrekkelijk. Een deel van de commerciële ruimte was niet verhuurd.

Met een aanpassing van de logistiek en rangschikking van de ruimten brachten Evelyne Merkx en Jan Willem Wijker, interieurarchitect bij Merkx + Girod, nieuw leven in het rijksmonument. Door een corridor te creëren tussen hoofdingang en perron – de meest directe looproute tussen stationsplein en treinhalt – gaat de personenstroom nu door het gebouw in plaats van eromheen. De commerciële ruimten zijn aan weerszijden van de corridor geplaatst en kregen transparante wanden voor optimaal overzicht. De uitbaters van de winkel enerzijds en

snackbar anderszijds kunnen daarmee het hele stationsgebouw overzien.

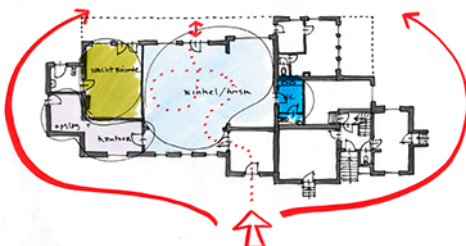
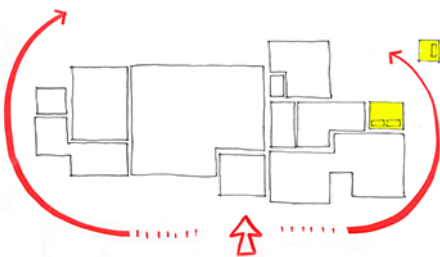
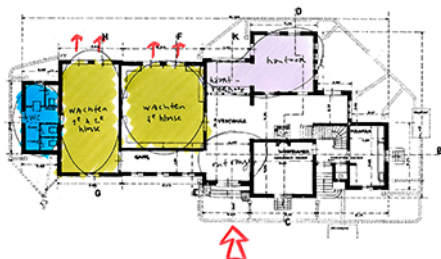
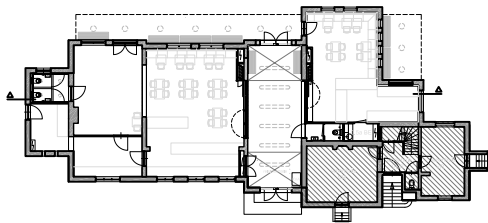
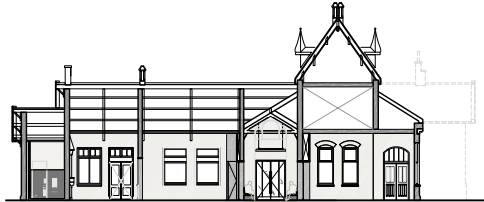
Hierdoor ontstaat een natuurlijke vorm van toezicht en veiligheid.

In de corridor – de nieuwe stationshal – geven banken tegen de wand voldoende zitgelegenheid voor wachtende passagier. De ruimte wordt ingericht als ontvangstdomein, met reisinformatie, kaartverkoop, etc. Omdat de gevel aan de perronzijde verandert (één grotere deur in plaats van meer, kleinere deuren), is het mogelijk om daar meer banken te plaatsen en daarmee beschutte wachtruimte buiten te creëren.

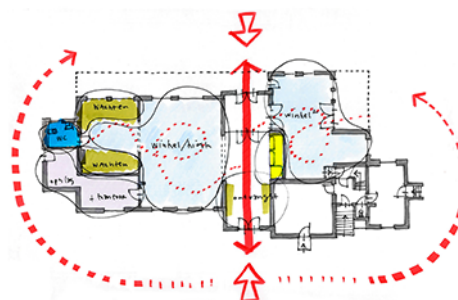
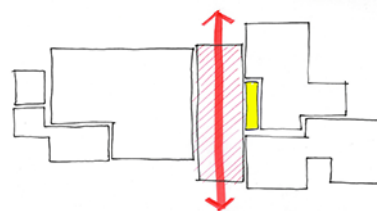
De inrichting en materialisering van de nieuwe hal of corridor is in het ontwerp bescheiden gehouden. Wel is extra aandacht gegeven aan de verlichting. Zo stelt de architecte bijzondere, koperen lichtarmaturen voor die het station ook aan de binnenzijde monumentale grandeur geven.



Station Boxmeer, oude situatie



In het stationsgebouw van Boxmeer wordt gewoond, gewerkt en gewacht. Door de jaren heen was de logistiek in het gebouw 'verrommeld'. In de nieuwe situatie is een corridor annex wachtruimte centraal geplaatst. Door grotere, dubbele deuren nodigt het gebouw de reiziger uit om daar gebruik van te maken.



Station Boxtel

Stationstype 3

De stationshal en perrons zijn verbonden via een traverse.

Jaar ingebruikname

1865. Het huidige stationsgebouw is in 2000 in gebruik genomen.

Architect

Moriko Kira

Betrokken partijen

I&M
BSM
NS Stations
ProRail
Gemeente Boxtel

Thema's

Z I D P K

Uitvoering

Verplaatsen pui wacht-
ruimte, aankleding en
inrichting hal, inrichting
ontvangstdomein, folies op
wanden traverse (p.m.).

Oplevering

2014

Boxtel is een knooppuntstation dat bescheiden oogt maar toch een aanzienlijke reizigersstroom heeft, waarvan veel studenten. Het terrein voor het stationsgebouw was onoverzichtelijk, waarbij vooral lukraak geplaatste fietsen een rommelig beeld gaven. Daarbij was het station een favoriete hangplek met alle gevolgen van dien. In het stationsgebouw bevinden zich een kiosk en fietsenstalling, maar de wachtruimte werd niet meer gebruikt.

Architecte Moriko Kira bezocht voor Prettig Wachten het station Boxtel en heeft 'een tijdlang zitten kijken' naar de mensen die het station gebruikten en – vooral – de manier waarop zij dat deden. 'De mensen die van station Boxtel gebruikmaken liepen direct naar het trappenhuis van de traverse. Het stationsgebouw werd niet gebruikt. We hebben gezocht naar een ingreep om de natuurlijke stroom van straat naar perron via het stationsgebouw te laten lopen. Door de pui van het stationsgebouw naar achteren te plaatsen, is de overgang van het stationsplein naar het gebouw directer.'

De wachtruimte in het stationsgebouw, tussen de kiosk en de fietsenstalling, werd niet meer gebruikt. Kira: 'We hebben van die centrale wachtruimte weer een hal willen maken door de hoogte te benadrukken en iets bijzonders met de wanden te doen. Daarom zijn hoge, gekleurde glaswanden geplaatst. Of eigenlijk: glaswanden met een gekleurd

folie. Dat klinkt onbenullig, maar het effect is ongelooflijk'. De hal fungeert nu ook als verwarmde wachtruimte, met zicht op de perrons.

De kleuren van het glasfolie en de drie grote zitelementen zijn gekozen na een grondige studie. In samenwerking met de folieproducent zijn proefstukken gemaakt die ter plekke zijn getoetst.

Het plein voor het stationsgebouw is opnieuw ingericht, om de route van straat naar perron zo overzichtelijk mogelijk te maken. Met een zorgvuldige plaatsing van groenperken wordt de toegang tot lift en traverse vrijgehouden van willekeurig geparkeerde fietsen.

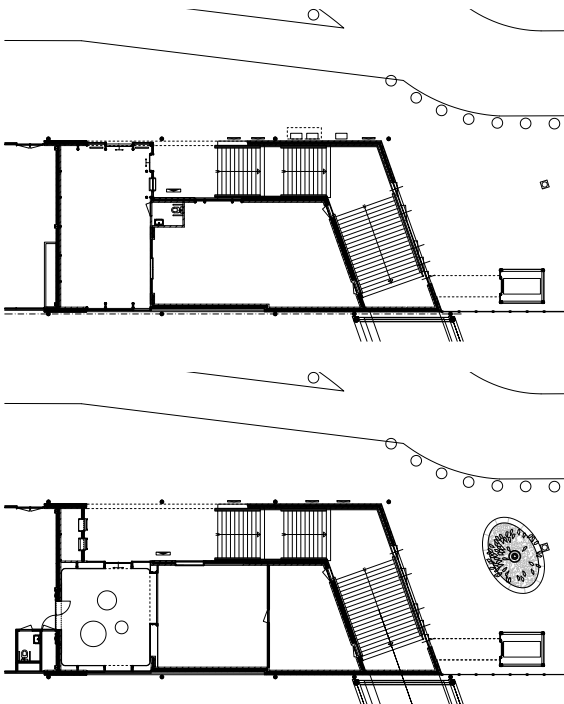
Voor de traverse zijn er ideeën om ook daar het glas met gekleurd folie te bekleden, waarbij de patronen in samenwerking met studenten van de plaatselijke kunstopleiding (St. Lucas) worden ontwikkeld.

Station Boxtel, oude situatie
voorgevel en stationshal





De nadruk van het ontwerp voor Boxtel ligt op het veranderen van de zichtlijnen en looplijnen. Daartoe is de gevel aangepast: de tekening van de nieuwe situatie (onder) laat zien dat de trap nu vrijgemaakt is van de gevel en de wachtruimte en kiosk een directere aansluiting op de looproute hebben ten opzicht van de oude situatie (boven). De beknopte wachtruimte kreeg een kleurrijke wand en dito zitelementen.



Overzicht plannen voor Prettig Wachten

Station Breukelen

Stationstype 1b

Klein station zonder gebouw, met ontvangstdomein (luifel) op het perron.

Jaar ingebruikname

1843. Huidige stationslayout in 2004, naar ontwerp van Movares.

Kunstenaar

Sanja Medic

Betrokken partijen

I&M
BSM
NS Stations
ProRail

Thema's

W I

Uitvoering

Mozaïek op (verwarmde) vloerabri op perron, reliëf op plafond, aangepaste kleurstellingen outillage.

Oplevering

2011

Station Breukelen is een relatief nieuw station, met een grote luifel en geslotenabri op het perron. Het perron ligt op een verhoging en geeft uitzicht op een open, weinig dynamische omgeving. De reizigerswaardering van het station was laag.

Kunstenares Sanja Medic trof een functionele, maar saaie wachtruimte bij haar eerste bezoek aan Breukelen: 'Glazen wanden, systeemplafond, tegels op de vloer. Niets te zien en al helemaal niets te beleven.' Haar idee was om de wachtruimte te veranderen in een beleving, een omgeving waar er iets te zien en te onderzoeken valt. Haar eerste gedachten gingen naar Perzische tapijten en klassieke ornamentenplafonds. 'Zodat de reiziger zich de details eigen gaat maken, het beeld gaat onderzoeken.'

In haar research naar beeldmateriaal stuitte Medic op het werk van Gerd Arntz (1900-1988), die in de jaren dertig van de vorige eeuw illustraties maakte bij statistieken over spoorvervoer. De stichting die zijn beeldmateriaal beheert, gaf toestemming om figuren uit die publicatie te gebruiken voor een kunstwerk voor station Breukelen.

Medic maakte een compositie van zittende en staande, wachtende figuren voor de vloer en vertaalde die naar een vijfkleurig tegelmozaïek. Voor het plafond maakte ze een reliëf, waarbij niet alleen menselijke figuren maar ook treinstellen zijn weergegeven.

De plafondelementen zijn in haar eigen atelier gemaakt, voor het tegelmozaïek is een gespecialiseerde aannemer ingezet. Om het beeld geheel in harmonie te krijgen, is de standaard outillage (banken, prullenbakken) in een passende kleur gespoten.



Station Breukelen, uitzicht vanaf perron

Een plafondreliëf en mozaïek op de vloer, met patronen geïnspireerd op de tekeningen van Gerd Arntz: de wachtruimte op het perron van Breukelen is een continu schouwspel geworden. Kunstenaar Sanja Medic werkte zelf mee aan de realisatie van o.a. de plafondpanelen.



Station Delfzijl

Stationstype 2
Klein kopstation met stationsgebouw dat (gedeeltelijk) nog een stationsfunctie heeft.

Jaar ingebruikname
1883. Stationsgebouw
Standaardtype Sneek (1884).

Architect
NL Architects

Betrokken partijen
I&M
BSM
NS Stations
ProRail
Provincie Groningen
Gemeente Delfzijl

Thema's



Uitvoering
p.m.

Delfzijl heeft een prominent stationsgebouw dat zowel voor trein- als busreizigers als automobilisten en fietsers de entree naar het centrum markeert. Het is een rijksmonument, gelegen aan een ruimbemeten stationsplein en met een flinke luifel aan de spoorzijde. Het aantal reizigers is in de afgelopen decennia flink afgenomen (Delfzijl is een krimpgemeente) en het stationsgebouw is intern regelmatig verbouwd om ruimte te bieden aan verschillende gebruikers. Op een enkele huurder na is het pand nu leeg en zijn de wachtruimten afgesloten om misbruik en vernieling te voorkomen.

‘Voor de mensen van Delfzijl is het station een ijkpunt’, vertelt Pieter Bannenberg van NL Architects. Voor Monumentenzorg is het pand dat ook, ondanks dat het in de loop der jaren een aantal keren flink is verbouwd. ‘Het interieur is helemaal “verhokt”, met heel veel tussenwandjes en zonder logische of praktische indeling’, vertelt de architect. In het hoge, middelste deel bevindt zich een woning, die uitsluitend te bereiken is via de voormalige stationshal.

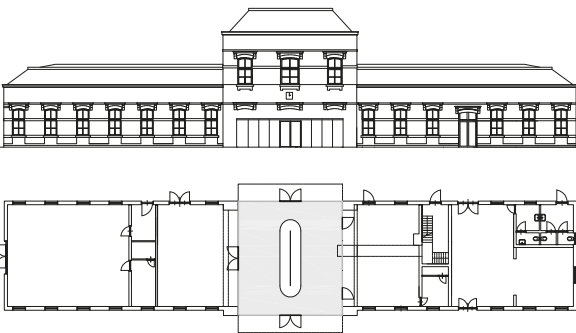
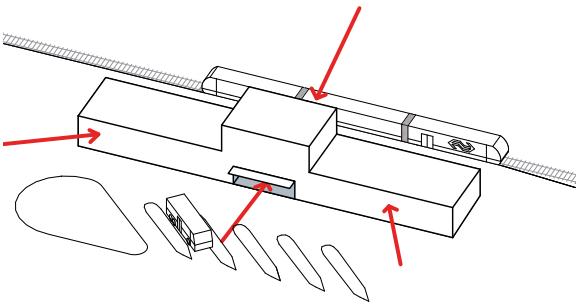
‘In onze eerste plannen hebben we een voorstel gedaan om juist de entreefunctie van het pand te accentueren, door een nieuwe luifel dwars door het midden van het pand te schuiven. Met slank vormgegeven luifels boven grote glaspartijen is het duidelijk wat de functie is van het station: er is een zeer directe visuele verbinding tussen stationsplein en perrons’, legt

Bannenberg uit. In dit scenario zou de bestaande luifel – veel te groot voor het aantal reizigers dat van het station gebruik maakt aldus de architecten – moeten verdwijnen. De toegang naar de woning werd verplaatst, zodat een deur aan het stationsplein toegang biedt. Het plan bleek wel heel ambitieus en moest buigen voor Monumentenzorg.

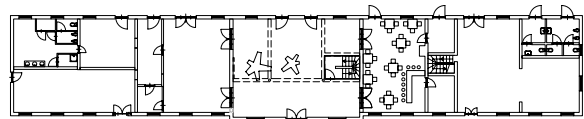
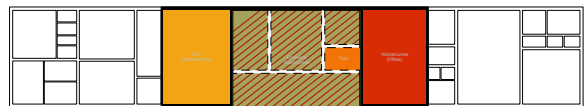
In het tweede scenario ligt de nadruk wederom op het middendeel van het gebouw: de gevel en luifel blijven gedeels intact, maar de ruimte wordt opengebrouwen en is daarmee een stationshal annex wachtruimte. ‘De verschillende stationsdomeinen krijgen ook in dit scenario een duidelijker plek’, stelt Bannenberg. ‘Eerst gingen we voor een nieuwe esthetiek, nu is het meer een interieuropdracht.’ In het plafond is de oorspronkelijke indeling nog afleesbaar. Aan de ene zijde van de hal is plaats voor horeca, het VVV-kantoor opent zich aan de andere zijde. De entree naar de bovengelegen woning krijgt een eigen accent.



Station Delfzijl, huidige situatie



Twee plannen voor het stationsgebouw van Delfzijl: in de linkerkolom het eerste plan dat de entree van het gebouw letterlijk doorsnijdt met een enorme luifel en centrale wachtruimte. Dit plan stuitte op weerstand van monumentenzorg. Het tweede plan (rechterkolom) toont een bescheiden ingreep aan het interieur, maar ook hier komt een centrale wachtruimte. In het plafond is het patroon van de oorspronkelijke indeling zichtbaar.



Station Den Haag Moerwijk

Stationstype 1a

Klein station zonder gebouw, met beperkt ontvangstdomein en basis reisdomein.

Jaar ingebruikname

1996

Architect

Karres en Brands
landschapsarchitecten

Betrokken partijen

I&M
BSM
NS Stations
ProRail

Thema's

W I D G K

Uitvoering

Wachthuisjes met zitgelegenheid, bloemperken op het perron.

Oplevering

2013

De perrons van het station Moerwijk liggen op een hoog talud, waarbij voor de wachtende reizigers weinig beschutting was tegen regen en wind. Een donkere onderdoorgang op een verlaten, binnenstedelijke locatie gaf aanleiding voor vandalisme en een onveilig gevoel. Bij aanvang van Prettig Wachten werd binnen de gemeente Den Haag gewerkt aan de planfase van het Masterplan Knoop Moerwijk, waar het stationsgebied deel van uitmaakt. Het masterplan is in 2012 'geparkeerd' vanwege onvoldoende financiële middelen.

Vrolijk oranje glazen huisjes markeren nu het station Moerwijk en zijn een nieuw baken in de grootstedelijke omgeving van dit stukje Den Haag. 'Op verschillende niveaus klopte het niet', vertelt Sylvia Karres over haar indrukken bij een eerste bezoek. 'Dat begint al bij de openbare ruimte, waar een onaangename onderdoorgang de sfeer bepaalt. Van daaruit ga je omhoog naar het perron. Dat was een heel winderig, lang perron, met heel veel stoeptegels.'

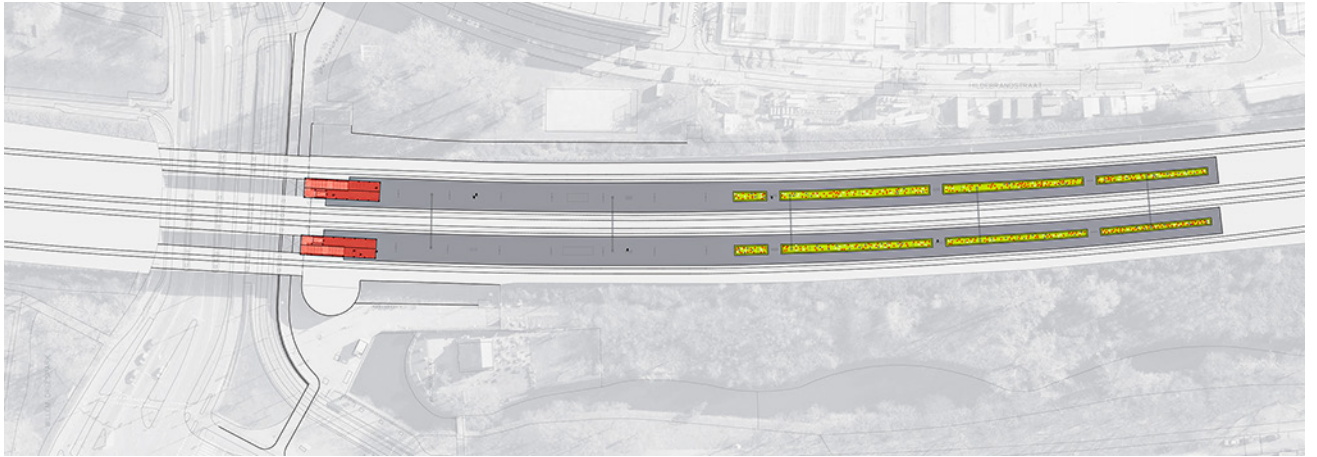
De oorspronkelijke kleine kapjes boven de trapopgangen naar de perrons gaven weinig beschutting. Hier lag voor het project Prettig Wachten dan ook de grootste uitdaging. 'We wilden niet alleen het wachten faciliteren voor een groter aantal reizigers, maar de plek tegelijkertijd ook vrolijker maken. Zo zijn de oranje huisjes met zitgelegenheid bedacht. Het maken en plaatsen van

de twee huisjes is een omvangrijke ingreep, waarbij het budget ook danig onder druk is komen te staan. En wat zou er gebeuren met de huisjes als alles op de schop gaat vanwege het Masterplan dat toen werd gemaakt? Bureau Spoorbouwmeester heeft er zeker een rol in gehad dat dit plan toch is uitgevoerd.' Niet lang na deze beslissing is het Masterplan Knoop Moerwijk voor onbepaalde tijd in de gemeentelijke koelkast geraakt.

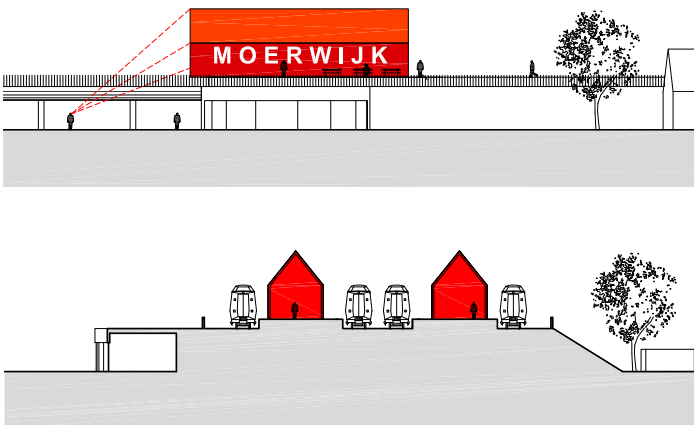
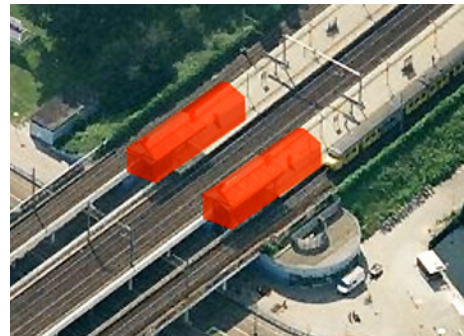
De architecten maakten voorstellen om delen van het perron te voorzien van groen. 'Met zo'n enorm lang perron kan je best spreken van niet-efficiënte verharding, oftewel plaatsen waar je perken met groen kunt aanleggen. Ook dat maakt de omgeving vriendelijker', stelt Karres. Moerwijk mag dan in de zogenoemde Groene Zone van de stad Den Haag liggen, vanaf het perron gezien domineert het grijs. Langwerpige bloemperken breken nu dat beeld.



Station Den Haag Moerwijk, oude situatie



Opvrolijken! Minder grijs! Dat was het devies van de architecten voor Den Haag Moerwijk. Met felgekleurde wachthuisje, kleurig bloemperken op de lange perrons en een heldere kleur in de tunnel. De huisjes zijn oranje geworden en nu een baken in de stad. De bloemperken en de gekleurde tunnelwand zijn niet volgens dit plan uitgevoerd.



Station Den Helder Zuid

Stationtype 1a

Klein station zonder gebouw, met beperkt ontvangstdomein en basis reisdomein.

Jaar ingebruikname

1980

Architect

Karres en Brands
landschapsarchitecten

Betrokken partijen

I&M
BSM
NS Stations
ProRail
Gemeente Den Helder

Thema's

Z W I D P S

Uitvoering

Bestaande abri's opgeknapt, tunnel opnieuw geschilderd en voorzien van extra verlichting, plan door ProRail.

Oplevering

2013

Station Den Helder Zuid is een open halte in een dunbebouwd kustgebied. Wind, regen en zand hebben er vrij spel. Het overgrote merendeel van de passagiers die vanuit dit station vertrekken, gaan naar het zuiden. Juist op dat vertrekperron aan de oostzijde van het station, domineert de zuidwestenwind en zijn er nauwelijks mogelijkheden om beschutting te creëren. Het station was regelmatig doelwit van vernieling.

'Wat kan het daar ontzettend waaien', stelde Sylvia Karres vast, na een eerste bezoek aan Den Helder Zuid. Ze stond op een anonieme plek, zag vernielingen en reizigers die vol in de westenwind op hun trein stonden te wachten. 'Er was helemaal niets, geen identiteit, geen beschutting.'

Met die twee uitgangspunten maakte Karres en Brands landschapsarchitecten een gedurfd plan. Om de reizigers meer beschutting te kunnen bieden, zouden de sporen omgedraaid moeten worden. Op die manier was het wel mogelijk om een beschutte plek tegen de westenwind te bieden: een windscherm met afdakje zou aanzienlijk meer comfort brengen. Als materiaal werd gekozen voor hout, de vormgeving afgestemd op de duinachtige omgeving.

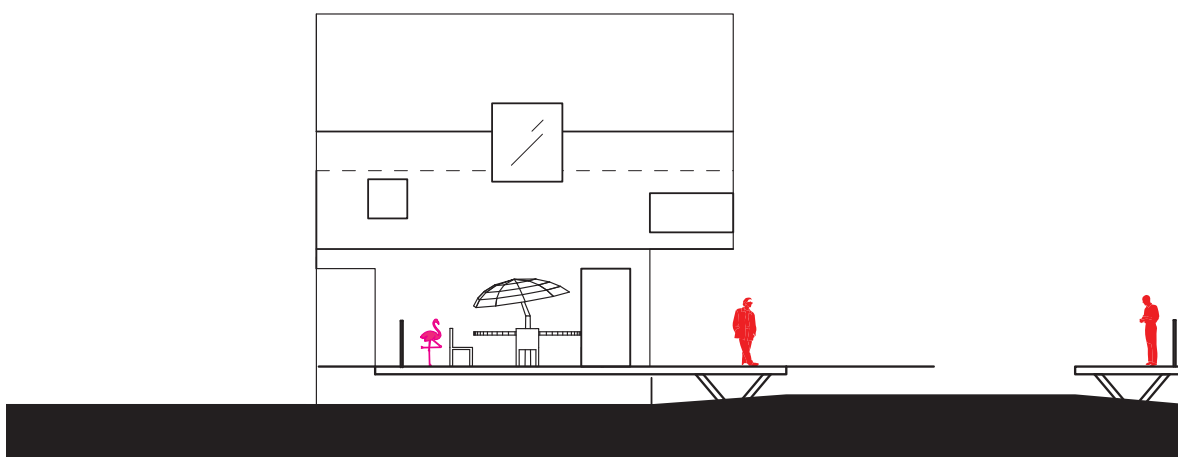
Om de plek identiteit, sociale controle en een letterlijk gezicht te geven, werd een plan gemaakt voor een huisje langs het spoor. 'We hebben het spoorwachtershuisje opnieuw

geïntroduceerd', vertelt de architecte. 'Zo is er altijd zicht op en zorg voor het station. We maakten een iconisch huisje, vlak langs het spoor. Ook is er met het team van Prettig Wachten gezocht naar partijen die het wilden exploiteren, zoals een woningbouwvereniging. Daar was zeker interesse'. Het huisje – eigenlijk een twee-onder-één-kap – sluit in materialisering aan op het windscherm en kraagt iets uit over het perron.

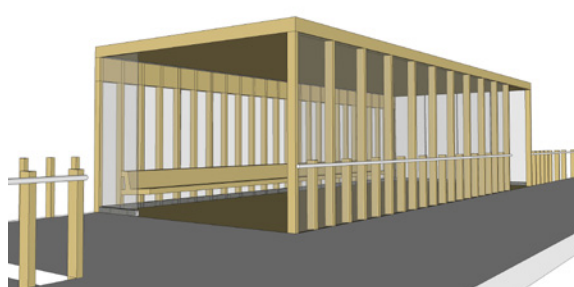
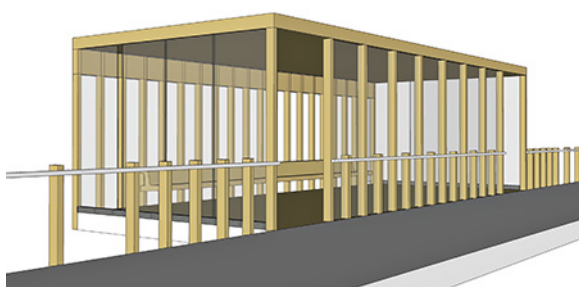
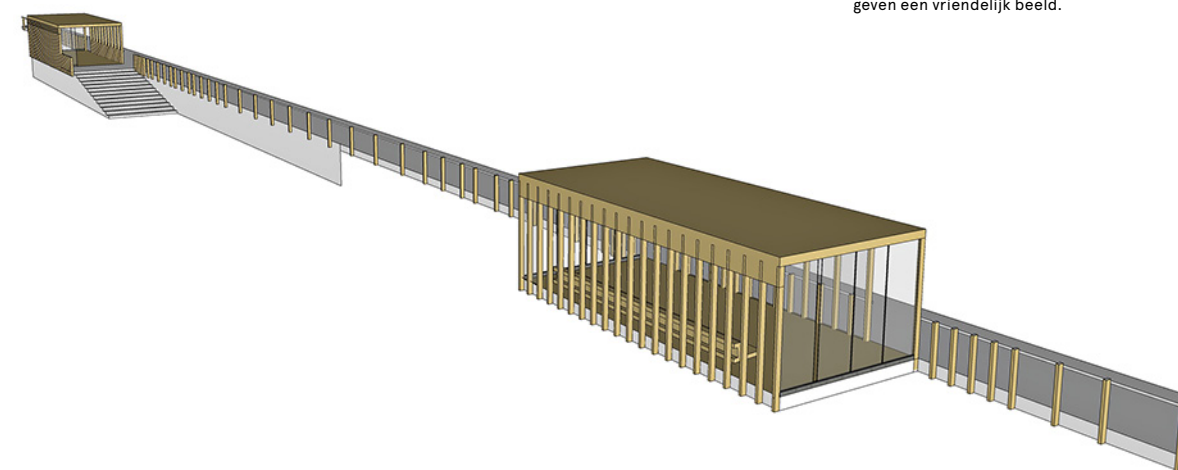
Beide ideeën waren controversieel, maar tegelijkertijd zeer de moeite waard om uitgezocht te worden. De omwisseling van het spoor stuitte op teveel aanpassingen in de aansluitende infrastructuur. Het vinden van bewoners voor het huisje was waarschijnlijk geen probleem geweest, maar de bouwregelgeving voor locaties 'op' het spoor bleek te stringent en beperkend om het initiatief verder te kunnen dragen. Het plan van Karres en Brands landschapsarchitecten werd zodoende niet uitgevoerd. In plaats daarvan ontwikkelde ProRail een plan met standaard ingrepen.



Station Den Helder Zuid, perrons



Eén van de onderdelen van het plan voor Den Helder Zuid was om een stationswachtershuis te maken, pal aan het spoor. Natuurlijke materialen worden ingezet om aan te sluiten op de landelijke omgeving en geven een vriendelijk beeld.



Station Gorinchem

Stationstype 2

Klein station met stationsgebouw dat (gedeeltelijk) nog een stationsfunctie heeft.

Jaar ingebruikname

1883. Het huidige stationsgebouw (1971) is een ontwerp van Cees Douma.

Architect

Hollandse Nieuwe

Betrokken partijen

I&M
BSM
NS Stations
ProRail
Loc15 (horeca-ondernemer)
Projectgroep Merwede-Linge Lijn (MLL)

Thema's

Z W I D P S
K

Uitvoering

Restauratie stationsgebouw, nieuwe indeling met (verwarmde) zit-elementen, horeca, verlichtingsplan, vloer en plafond.

Oplevering

2013

In het stationsgebouw van Gorinchem bevond zich een afgesloten, verwarmde wachtruimte: een favoriete hangplek die voor veel overlast zorgde. De uitbater van het stationsrestaurant had zelfs zoveel last, dat hij de ruimte liet blinderen. Wachtende reizigers weken uit naar het stationsplein en de perrons, waar ook niet veel beschutting was. Het ontvangstdomein oogde rommelig, er was weinig overzicht.

De kern van de oplossing voor station Gorinchem was het organiseren van toezicht en overzicht, vertelt Hans Reineke van Hollandse Nieuwe. 'Prettig Wachten was hier eigenlijk een vorm van social design. Als je niets doet, verschaalt de situatie. Je kunt het je zo voorstellen: horeca dicht, mensen werkloos, nog minder toezicht. We hebben een integrale visie ontwikkeld voor het stationsgebied. Vervolgens is met een bescheiden budget een serie ingrepen gedaan. Wat je daarvoor terugkrijgt is fenomenaal'.

Een bezoek aan Gorinchem leert dat de negatieve spiraal is gekeerd: het stationsgebouw is gerenoveerd, het stationsplein opnieuw georganiseerd. Reineke: 'Dat is een kwestie van borden en prullenbakken weghalen of verplaatsen. Ook voor het stationsgebouw zijn de ingrepen relatief beperkt gebleven: we hebben de kwaliteit van de oorspronkelijke architectuur weer zichtbaar willen maken. Het gebouw is zo transparant mogelijk gemaakt, de

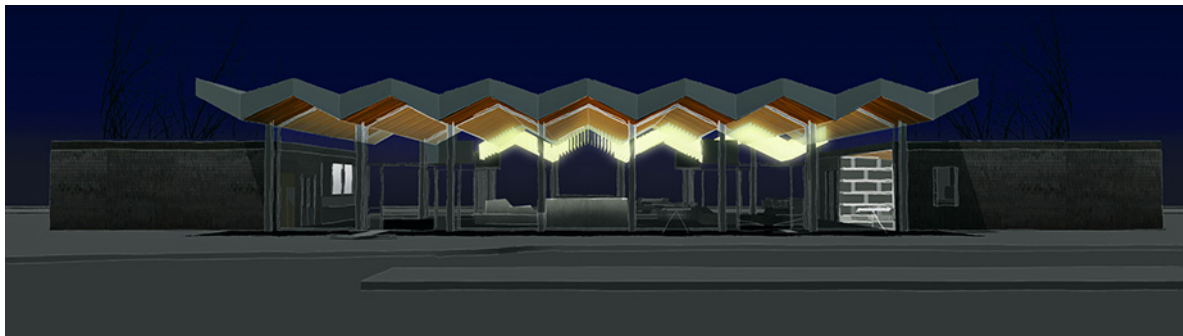
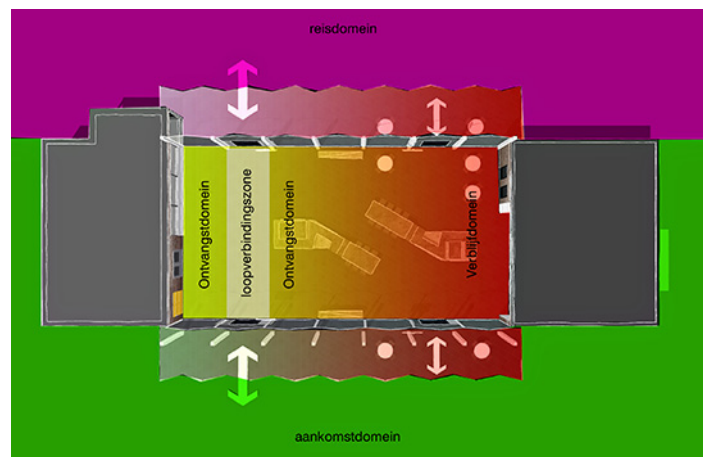
ruimten zijn opengebroken en er is een nieuwe vloer gelegd'.

De betrokkenheid van de horeca-ondernemer was een belangrijke factor in het proces, zo stelt de architect. De nieuwe indeling van het interieur is daar een directe reflectie van. 'De restauranthouder is een soort stationsmeester geworden. Het overzicht is optimaal: de wachtruimte met verwarmde, stenen banken grenst nu direct aan het uitdeelpunt van de horeca. "Ruiken is gebruiken" is een simpele retailwet, daarmee werkt die oplossing naar twee kanten', stelt Reineke.

Station Gorinchem, oude situatie exterieur en interieur



Toezicht en overzicht: het stationsgebouw werd gerenoveerd waarbij de centrale hal zo transparant mogelijk werd gemaakt. Hierdoor is er overzicht en toezicht.



Station Koog-Zaandijk

Stationstype 1b

Klein station zonder gebouw, met ontvangstdomein (luifel) op het perron. Er is een voetgangerstunnel onder het spoor door.

Jaar ingebruikname

1869. Het stationsgebouw naar ontwerp van H.G.J. Schelling is in 1976 gesloopt. Het stationsgebied is toen naar plannen van ir. Cees Douma opnieuw ingericht: de bebouwing beperkt zich tot eilandgebouwen op het perron.

Architect

Opera Amsterdam

Betrokken partijen

I&M
BSM
NS Stations
ProRail
gemeente Zaanstad

Thema's

Z W I D K

Uitvoering

p.m.

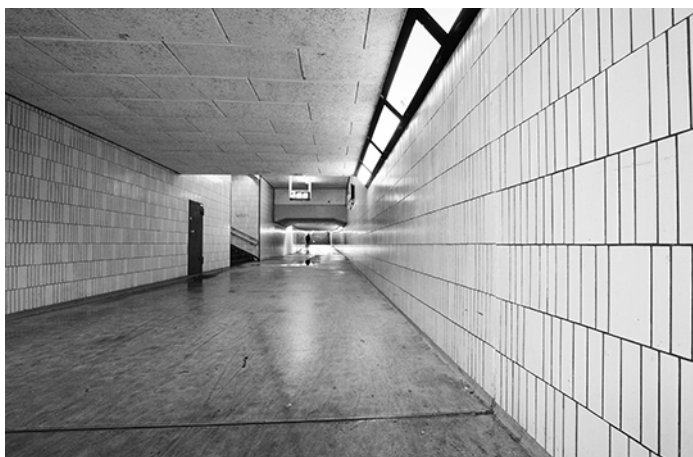
Na de sloop van het stationsgebouw in de jaren zeventig bleven de antieke perroneilanden – met vakwerkconstructie, metselwerk en licht getoogde kap – contextloos achter. In de afgelopen decennia zijn de open ruimten letterlijk dichtgemetseld en kreeg de voetgangerstunnel een bedompt karakter. Na aanvang van Prettig Wachten voor deze locatie bleken andere programma's van NS Stations en ProRail voor Koog-Zaandijk op de planning te staan, onder andere ter verbetering van de toegankelijkheid door het plaatsen van liften.

'Eigenlijk is het een heel charmant stationnetje', zegt architect Jeroen Luttikhuis van Opera Amsterdam. 'De oorspronkelijke perrongebouwtjes hebben we dan ook niet willen aanraken: hoogstens om de delen die dichtgemetseld waren weer open te maken en de schil van de bebouwing origineel te maken.' Voor Prettig Wachten lag de focus op twee plekken in het stationsgebied: de wachtruimte op de perrons en de voetgangerstunnel. Met trappen – en binnenkort nieuwe liften – zijn die met elkaar verbonden.

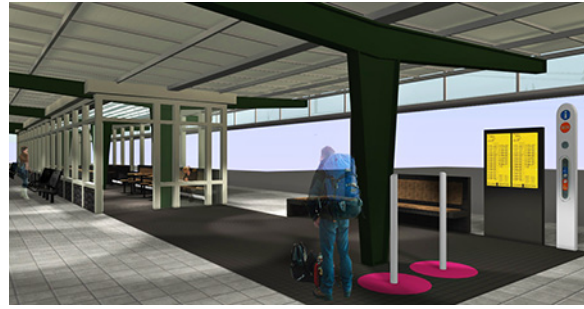
'We hebben gezocht naar een nieuwe organisatie van de functies, om de verschillende domeinen (zoals die in Spoorbeeld zijn genoemd), weer helder zichtbaar te maken. Dat betekent bijvoorbeeld dat de kaartautomaat in het ontvangstdomein staat: in de tunnel, bij de opgang naar de perrons.'

De wachtruimte op het perron is nu duidelijk als zodanig herkenbaar: de donkere tegelvloer loopt als een loper vanuit de wachtruimte door tot op het perron. Achter de transparante gevels – die los zijn gehouden van de perronoverkapping – zijn zitjes gecreëerd met tafels en stoelen. Hier zijn dezelfde tegels als in de vloer en kops hout de beeldbepalend materialen. De wachtruimte loopt door tot aan de balie van de winkel. 'Voor het plafond hebben we een oplossing bedacht met strekmetaal en lichtarmaturen erachter', vertelt Luttikhuis.

De tunnel belooft een spectaculaire belevenis te worden. 'Al is het idee vrij eenvoudig', vertelt de architect: 'We bekleden de wanden met heel veel kleine, spiegelende tegels van roestvast staal, elk in een andere hoek. Op een aantal beeldbepalende plekken, zoals bij de trappen en liften, komt er een print op die tegels met een referentie naar de locatie. Voor het ontwerp daarvan wordt een kunstenaar geselecteerd.' Wandelend door de tunnel weet de reiziger waar hij is, 'en ziet hij ook zichzelf continu, maar in gesnipperde vorm', aldus Luttikhuis.



Tunnel bij station Koog-Zaandijk, oude situatie



Met een duidelijke benoeming van de stationsdomeinen kregen de tunnel en het perron een eenduidiger functie. Voor de horeca annex wachtruimte op het perron biedt het plan meer overzicht en loopt de wachtruimte door tot vrijwel aan de opgang vanuit de tunnel. In de tunnel is een boeiend schouwspel bedacht, opgebouwd met spiegelende tegels en regionale taferelen.



Station Oldenzaal

Stationtype 2

Klein station met stationsgebouw dat (gedeeltelijk) nog een stationsfunctie heeft.

Jaar ingebruikname

1865. Het huidige stationsgebouw (1957) is een ontwerp van K. van der Gaast.

Architect

VMX Architects

Betrokken partijen

I&M
BSM
NS Stations
ProRail
Gemeente Oldenzaal
Provincie Overijssel
Stichting Werkwijzer
(horeca-ondernemer)

Thema's

I P K C

Uitvoering

Herinrichting stationsgebouw met serre spoorzijde, ontvangst-domein/stationsgebied omkaderd met 'urban frame'.

Oplevering

2014

Het station Oldenzaal is de laatste stop voor de Duitse grens. Of: het eerste Nederlandse station komende vanuit Duitsland. Nadat alle reisfaciliteiten letterlijk naar buiten waren geplaatst, bleef ook de wachtruimte ongebruikt. Een deel van het station was café. Kort na aanvang van Prettig Wachten bleek bij de gemeente en provincie een grootschalig plan voor de omgeving van het station in de maak te zijn.

Nadat VMX Architects de locatie Oldenzaal had toegewezen gekregen, begon voor de architecten de zoektocht naar kleinschalige oplossingen voor dit laatste – of eerste – station bij de grens. Leon Teunissen: 'In essentie was het onze opdracht om te kijken naar het weer open en attractief maken van de wachtruimte en te onderzoeken of er combinaties mogelijk waren met horeca en een informatiepunt.' Voor het café-restaurant was al een partij aanwezig in de vorm van Stichting Werkwijzer, een organisatie die werkt met mensen met een lichte handicap.

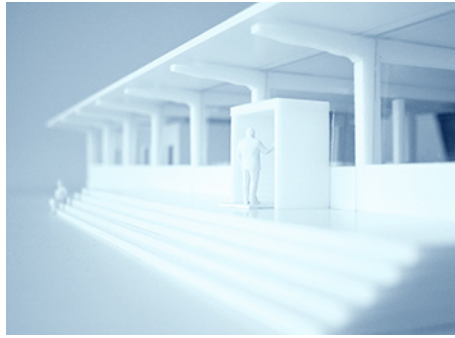
Tijdens de eerste presentatie van de visie aan de gemeente werden de architecten geconfronteerd met een masterplan van de provincie en gemeente, waarbij een enorme tunnel rakelings langs het gebouw werd geplaatst. Teunissen: 'Het station was slechts een kruimeltje in het plan. Op dat moment realiseerden we ons dat deze opdracht verder zou moeten gaan dan alleen het interieur van het gebouw.' In de daaropvolgende

fase kreeg VMX Architects er opdrachtgevers bij: met (financiële) inbreng van de gemeente en de provincie was nu het volledige stationsgebied de opgave. 'Het terrein om het station was een grote chaos, met fietsen, fietskluisen, prullenbakken, informatieborden. We leerden dat bijna negentig procent van de reizigers via Oldenzaal minstens vier keer per week gebruik maakt van het station. Dat gaf aanleiding om alles zo efficiënt mogelijk te organiseren. Met korte lijnen, zo weinig mogelijk niveauverschillen. Als ze dat willen, kunnen de reizigers zo van de fiets de trein in', aldus de architect.

Met een immens buizenframe is het stationsgebied omkaderd. Ikonen in het frame (fietsen en pijlen) verbeelden op speelse wijze de logistiek van het terrein. Het gebouw zelf onderging ook een fikse verbouwing. 'Met een erker aan spoorzijde is het zicht op het perron vergroot. In het bestaande gebouw waren slechts kleine ramen aan die zijde. In het interieur hebben we zoveel mogelijk één open ruimte gemaakt. Alles is gestript en eigentijds gemaakt. De scheiding tussen wachtruimte en restaurant is gemaakt met een gordijn, dat ook een akoestische functie heeft. Van de bruine kroeg die er zat is niets meer over. We hebben in kleurstelling en materialen geprobeerd om het optimisme van de jaren vijftig terug te brengen in het gebouw.'



Station Oldenzaal, oude situatie



Het plan voor Oldenzaal begon bescheiden (aankomst wachtruimte) maar werd steeds breder: uiteindelijk is het stationsgebied letterlijk omschreven met een urban frame dat de logistiek duidt. In het stationsgebouw werden transparante puien geplaatst, kreeg het restaurant een 'make-over' en is er nu meer overzicht en toezicht vanuit het gebouw naar perron.



Overzicht plannen voor Prettig Wachten

Station Rijswijk

Stationstype 5

De stationshal bevindt zich boven de sporen en biedt direct toegang tot de perrons.

Jaar ingebruikname

1965. Het huidige (verdiepte) station (1996) is een ontwerp van Th. J. B. Fikkers.

Architect

Hollandse Nieuwe

Betrokken partijen

I&M
BSM
NS Stations
ProRail

Thema's

W D P K

Uitvoering

Schilderen tunnelwand, haltering veranderen, creëren van comfortzone op perron.

Oplevering

2014

Rijswijk heeft feitelijk twee stationshallen (Rijswijk Centrum en Rijswijk Plaspoelpolder), aan weerszijden van de perrons in de tunnel van het spoor. De ondergrondse perrons zijn lang en bieden weinig comfort aan de wachtende reiziger: het is er donker, er is veel wind en het geluid wanneer een trein passeert is ronduit oorverdovend. Bijna 95% van de reizigers die station Rijswijk met regelmaat gebruiken, reist via de de zijde Plaspoelpolder.

‘Ons eerste voorstel nadat we het station hadden bestudeerd, was om de uitgang aan de zijde Rijswijk Centrum volledig te sluiten’, vertelt architect Hans Reineke. ‘Als de volledige stroom bezoekers via Plaspoelpolder gaat, is dat ook goed voor de retail in het station.’ Dat voorstel bleek om technische en veiligheidsredenen niet haalbaar. ‘Het bleek wel mogelijk om iets aan de haltering te doen. De treinen halteren niet meer in het midden, maar aan de Plaspoelpolderzijde. En op die plek hebben we een comfortzone bedacht, een plek in de tunnel die beschutting en warmte biedt’.

De afstand tussen de stationshallen en de perrons is te groot en de haltering vrij kort: daarom is het voor de wachtende reiziger geen optie om in de hal te wachten. ‘Het lijkt misschien vreemd om een hokje te maken in een ruimte die al overdekt is, maar hier hebben we dat toch gedaan. Voor het ontwerp hebben we goed gekeken naar de typologie die

langs het spoor wordt gebruikt voor overdekte wachtruimten. En de verlichting is bij dit project ook cruciaal: de comfortzone markeert de plek waar de treinen halteren’, aldus de architect. Met houten vloerdelen en een houten plafond is er gekozen voor warme, sfeervolle materialen. De wachtruimte zelf bestaat voornamelijk uit glas. Een andere, belangrijke ingreep was het schilderen van de tunnelwanden. Van oud-rose ging de kleur naar antraciet. ‘Die donkere kleur geeft meer dieptewerking en dat is voor het ruimtelijk gevoel in de tunnel wel heel prettig. We hebben ook een voorstel gemaakt om akoestische panelen in de tunnelwand aan te brengen – dat is niet uitgevoerd.’



Station Rijswijk, oude situatie tunnelperrons



De lange perrons in de tunnel van station Rijswijk waren eenvormig, kleurloos en weinig comfortabel. Door een 'eiland' van comfort te creëren tegen een donkere achtergrond, heeft de ruimte meer duiding gekregen. Met een houten aankleding is er warmte, de transparante wachtruimte biedt comfort zonder het uitzicht te belemmeren.



Station Rotterdam Alexander

Stationstype 3

De stationshal en perrons zijn verbonden via een tunnel.

Jaar ingebruikname

1868. Sinds 1983 een gecombineerd trein-metrostation met lange kappen op verhoogde perrons naar ontwerp van Wladimir Trabsky (1983).

Architect

Studio Makkink & Bey

Betrokken partijen

I&M
BSM
NS Stations
ProRail

Thema's

I G K

Uitvoering

Groot onderhoud, schilderwerk.

Oplevering

p.m.

Station Rotterdam Alexander is groot.

De verhoogde perrons waarop de reizigers staan te wachten worden beschreven als 'saai en kil, kleurloos'. De overkappingen geven weliswaar een beperkte beschutting, de enige heldere kleur is die van graffiti. Het station is vooral een overstapstation (metro-trein) met relatief korte wachttijden.

Studio Makkink & Bey maakte een analyse van de betekenis van het stationsgebouw in de huidige maatschappij (zie ook plan station Zevenaar). Voor station Rotterdam Alexander vertaalde die visie zich in een ontwerp van oases met interactieve beeldschermen.

Jurgen Bey vertelt: 'We hebben gezocht naar oplossingen waarbij de stations-omgeving iets nieuws biedt aan de bezoekers en reizigers. Dat er vanuit de eigen kracht en omgeving nieuwe dingen worden ontwikkeld. Voor station Rotterdam Alexander heeft zich dat vertaald in een plan met oases: met zoveel vierkante meters station en een beperkt budget hebben we kleine stukjes rijk en goed willen maken. Bijvoorbeeld door groenvoorzieningen en op andere plaatsen met een interactief video-systeem. Alles rijkelijk gedetailleerd, waardoor de niet aangepakte vierkante meters ook een eigen kwaliteit krijgen – het contrast vertelt een verhaal.'

In de opzet voor een interactief video-systeem krijgen de reizigers zelf een hoofdrol. Bey: 'Door de mensen op

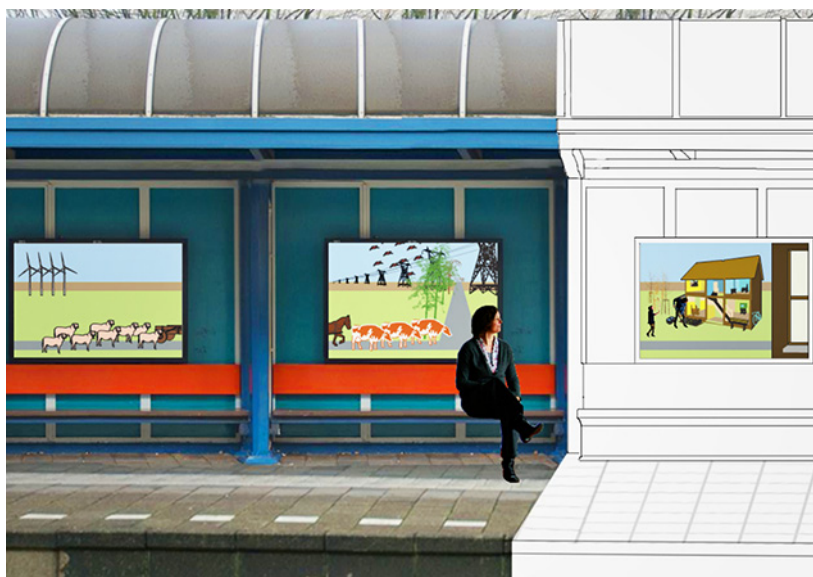
het station te filmen en deze beelden vervolgens – met een zekere mate van vertraging en verstilling – op de perrons aan te bieden, creëer je een rustige sfeer. Dit in tegenstelling tot de schreeuwende reclames die je nu wel eens op schermen ziet – die beelden zijn een soort 'speed' voor de toch al ongeduldige reizigers. Dat lokt alleen maar agressie uit. Met mooie, verstilde beelden waarin de reiziger zichzelf kan herkennen, is wachten een rustgevende beleving.'

De groene zones ziet de architect als een aanleiding voor de reiziger om een eigen, 'favoriete' plek op het station te ontdekken en daarmee een gevoel van veiligheid op te zoeken.



Station Rotterdam Alexander, huidige situatie

Een aaneenschakeling van fragmenten, oude delen en vernieuwde 'oases' met groen en entertainment: zo zou het station Rotterdam Alexander aantrekkelijker kunnen worden. Met verstilde videobeelden kunnen de reizigers ontspannen tijdens het wachten.



Station Sneek

Stationtype 2

Klein station met stationsgebouw dat (gedeeltelijk) nog een stationsfunctie heeft.

Jaar ingebruikname
1883. Stationsgebouw
Standaardtype Sneek (1882).

Architect
Onix

Betrokken partijen

I&M
BSM
NS Stations
ProRail
Nationaal
Modelspoormuseum
Arriva

Thema's

Z I D P K C

Uitvoering

Er is centraal een ruimere stationshal gecreëerd, inclusief een toilet. De voorzijde van het station heeft nieuwe signing en naamsaanduiding.

Oplevering
2014

Ruim de helft van het stationsgebouw van Sneek is ingericht als modelspoor-museum. Het gebouw ligt aan een open stationsplein waar ook bussen stoppen. De centrale hal met inpandige wacht-ruimte van het monumentale gebouw zijn al langer niet meer als zodanig in gebruik. Het station heeft een grote luifel aan de perronzijde (perron 1), vanwaar het merendeel van de reizigers vertrekt.

Voor de architecten van Onix had de opgave voor Prettig Wachten in Sneek een duidelijke insteek: het stationsplein en het stationsgebouw weer een plek maken voor de reiziger. 'De centrale hal zou weer bruikbaar moeten worden gemaakt', vertelt architect Allart Vogelzang. 'Om de monumentale kwaliteit van het gebouw te benadrukken, wilden we de symmetrische opbouw – ook in het gebruik – weer herstellen'. Door een aantal functieveranderingen was de centrale hal een smal, laag gangetje geworden, met toegang tot het museum in een van de vleugels van het gebouw.

'Voor de centrale hal hebben we een groot meubel ontworpen, dat zitruimte biedt, maar waarin ook een kiosk, informatieborden en balie zijn geïntegreerd', vertelt Vogelzang. 'Het ontwerp is gebaseerd op een denkbeeldige verbouwing van een stalen stoomlocomotief, met staalplaat en een detaillering met pop-nagels. Hier en daar is voor het comfort een houten element toegevoegd.'

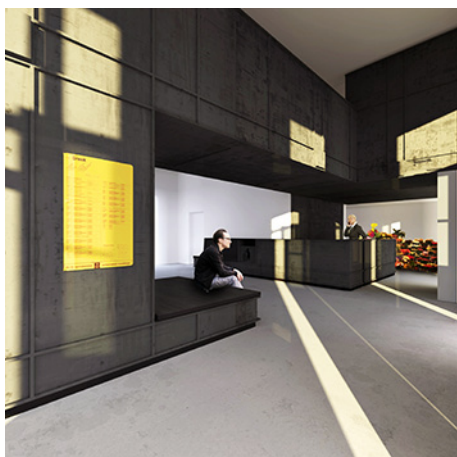
Even was er sprake van dat ook de andere vleugel van het pand een museale bestemming zou krijgen. Dat gegeven was voor de architecten aanleiding om de stationsfunctie duidelijker te benadrukken. Niet alleen door een duidelijke symmetrie in het gebouw (en letterlijk een centrale plek voor de reiziger), maar ook door de inrichting van het plein.

Voor het plein ontwikkelden de architecten een visie op basis van 'shared space': een gelijkvloers plein, zonder voorrangsborden of aanwijzingen anderszins. 'De voetganger is de baas op dit grote plein. Af en toe komt er een bus langs. Door er één groot plein van te maken, is het weer een duidelijk ontvangstdomein voor het station. De stoomtrein, die nu ergens naast het station is geparkeerd, krijgt een nieuwe prominente plek. Hierdoor wordt er weer heel duidelijk een visueel verband gelegd tussen stationsplein, stationsgebouw en perrons', aldus Vogelzang.



Station Sneek, huidige situatie

Een gelijkvloers plein, waarbij de verschillende functies duidelijk aanwijsbaar zijn: de architecten maakten voor Sneek een plan op basis van *Shared Space*. De identiteit van het gebouw (deels station, deels museum) zou hierdoor kunnen worden versterkt. Voor het interieur werd een plan gemaakt met duidelijke referenties naar die dubbele identiteit, met een centrale hal en elementen van hout en staal.



Station Tilburg Universiteit

Stationstype 2

Klein station met stationsgebouw dat (gedeeltelijk) nog een stationsfunctie heeft.

Jaar ingebruikname

1969. Stationstype sextant naar ontwerp van ir. Cees Douma.

Architect

Fokkema & Partners
Architecten

Betrokken partijen

I&M
BSM
NS Stations
ProRail
Gemeente Tilburg
Universiteit Tilburg

Thema's

Z W I D S K

Uitvoering

Renovatie sextant, inrichting ontvangst-domein/stationsplein met opvallende zitelementen en markering.

Oplevering

2014

De stationslocatie Tilburg Universiteit (voorheen Tilburg West) werd gedomineerd door een onoverzichtelijke chaos met fietsen. Niet verwonderlijk, met een doelgroep van hoofdzakelijk studenten die snel de trein willen pakken of naar huis. Alhoewel het station werd vernoemd naar het lokale onderwijsinstituut, was een fysieke verbinding met de campus niet voelbaar in het stationsgebied. Op het bescheiden stationsplein stond een wat verwaarloosd sextant met afgesloten wachtruimte. Sociale veiligheid was bij dit station een belangrijk aandachtspunt.

De jonge doelgroep van dit station was voor de architecten aanleiding om een uitdagende lay-out voor het ontvangst-domein te ontwerpen. Projectarchitect Ruud Hoppenbrouwers vertelt: 'De link met de campus van de universiteit van Tilburg hebben we heel letterlijk in beeld willen brengen door grote pijlen in de openbare ruimte te schilderen. De vorm daarvan is afgeleid van het logo van NS.' Grote objecten op het plein hebben dezelfde felrode kleur. De indeling van het stationsplein is veranderd, waarbij vooral de fysieke en visuele verbinding van het stationsplein met de perrons is versterkt.

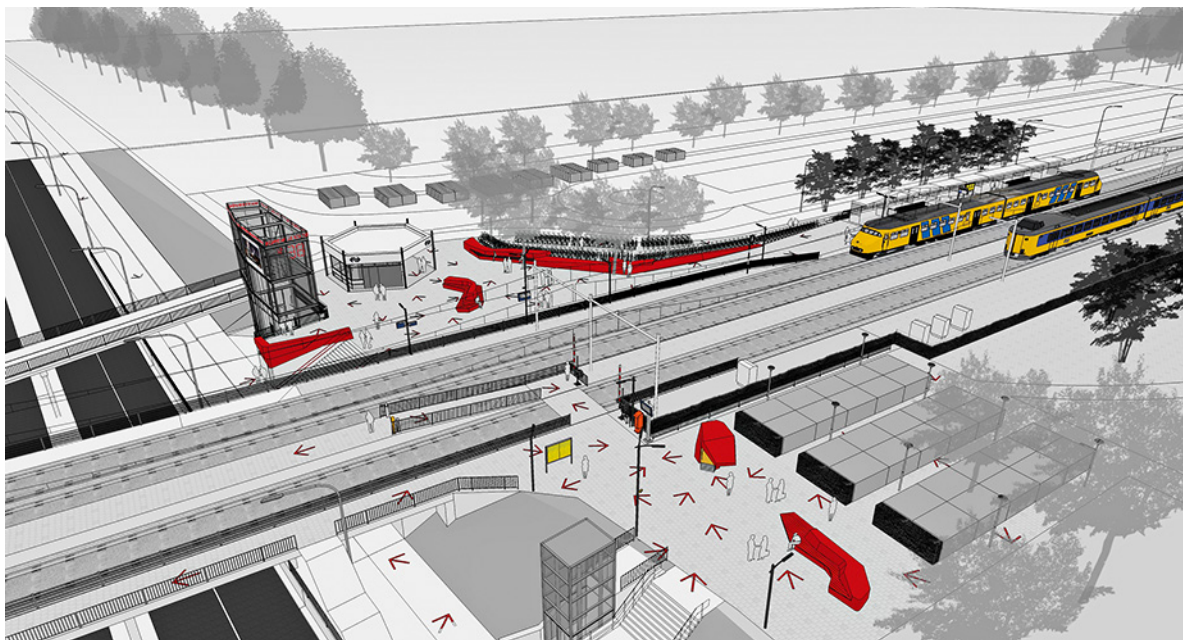
Opvallende rode pijlen op het stationsplein en de perrons wijzen links en rechts. Grote rode elementen lijken een kader te vormen voor de fietsen in het stationsgebied. Op de elementen kan worden gezeten of gehangen.

Op het plein staat een sextant, een zes-hoekig stationsgebouwtje naar ontwerp van Cees Douma. 'We hebben schetsen gemaakt om het sextant open te maken, zodat een overdekte wachtruimte ontstaat. Een deel van het gebouwtje is kiosk, waarmee ook de sociale veiligheid is vergroot', vertelt Hoppenbrouwers. 'Het sextant heeft ook een renovatie ondergaan, waarmee we zoveel mogelijk de originele kleuren wilden terugbrengen. Die waren wat somber: we hebben een nieuwe, lichtblauwe kleur toegevoegd. Maar niet voordat we het kleurvoorstel hadden getoetst bij Cees Douma zelf!'

Samen met de Universiteit Tilburg en de gemeente ontwikkelde het architectenbureau een ontwerp voor een mediabureau, waarmee het krachtenveld tussen campus en station ook een fysieke en zelfs interactieve gestalte zou krijgen. De architect: 'Het idee was om een soort jukebox met korte filmjes van colleges te maken, gecombineerd met een lichtkrant voor nieuws van de studieverenigingen'. Om budgettaire redenen is het project 'mediatoren' voorlopig in de koelkast gezet.



Station Tilburg Universiteit, oude situatie



Meer samenhang en communicatie in het stationsgebied: in het plan zijn visuele verbindingen gemaakt met kleur in de vorm van pijlen en banken. Voor het sextant is een restauratieplan gemaakt, waarbij de functionaliteit werd vergroot. Op de liftschacht werd een mediators bedacht.

Station Venray

Stationstype 2

Klein station met stationsgebouw dat (gedeeltelijk) nog een stationsfunctie heeft.

Jaar ingebruikname

1883. Het huidige stationsgebouw is een standaard-type Beilen uit 1976 naar ontwerp van Cees Douma.

Architect

VMX Architects

Betrokken partijen

I&M
BSM
NS Stations
ProRail

Thema's

W D P S K C

Uitvoering

De wachtruimte wordt opnieuw ingericht, het stationsgebouw krijgt een onderhoudsbeurt.

Oplevering

2015

Station Venray is een bescheiden verschijning in een kleinschalige omgeving. Althans, zo was het jaren: inmiddels komt de grootschalige bebouwing al relatief dichtbij. Het stationsgebouw heeft een bescheiden winkel met beperkte openingstijden, maar biedt verder weinig gelegenheid tot comfortabel verpozen. Reizigers lopen onder de uitkragende luifel door naar het station: onder deze uitkraging bevinden zich de kaartautomaat en reisinformatie.

'De inbedding van het station in de omgeving is een belangrijke stap om het gebruik ervan efficiënter te maken', vertelt architect Leon Teunissen van VMX Architects. 'Met het benoemen en ruimtelijk definiëren van de stationsdomeinen wordt een station overzichtelijk en krijgt de ruimte meer structuur. We hebben daar in Venray veel aandacht aan besteed', aldus de architect.

Het station Venray heeft een bescheiden gebouw, dat in schaal wel relateert aan de lage, vrijstaande huizen aan de overkant van het stationsplein, maar volledig wegvalt bij de nieuwere, grote gebouwen die in de directe nabijheid staan. 'We hebben het stationsgebouw meer volume willen geven in de omgeving', vertelt Teunissen. 'Dat is gedaan door de luifel van het stationsgebouw letterlijk uit te rekken en met een doorlopende lijst te accentueren. Onder het nieuwe deel van de luifel is ook weer een doorgang naar de perrons bedacht.

Het interieur van het gebouw krijgt een andere indeling, waardoor centraal een directe doorgang is gemaakt tussen het stationsplein en de perrons. De winkel heeft een duidelijke centrale plaats en biedt direct toegang tot een verwarmde wachtruimte, die ook opent naar de perrons en de zijde van de overstekende luifel. Door de ruimte zo open mogelijk te maken, is er meer overzicht en dus sociale controle.

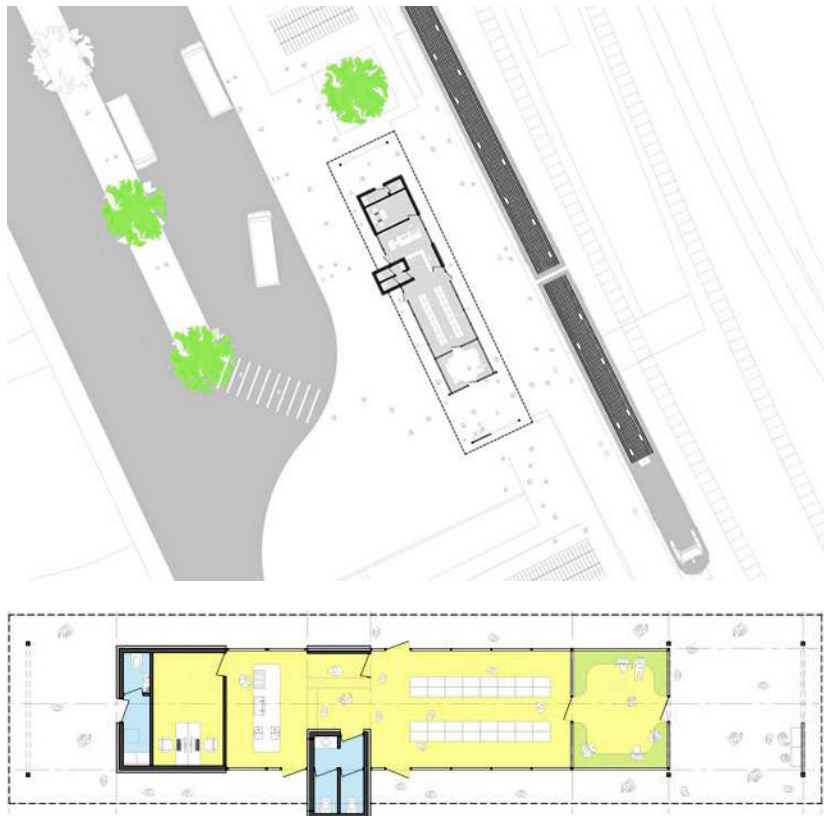
De bescheiden toren van het gebouw wordt een opvallende verschijning door een grote digitale klok. Met kleurrijke verlichting krijgt het station als geheel een meer levendig karakter, zowel overdag als 's avonds. De buitenruimte wordt volgens de definitie van de stationsdomeinen opnieuw georganiseerd, waardoor het terrein rondom het stationsgebouw minder rommelig oogt.



Station Venray, huidige situatie



Met een voorstel voor verlenging van het station (met name de luifel) en een lichtplan, is het de ambitie om het station en de functies in het stationsgebied beter zichtbaar te maken. De wachtruimte is transparant en licht en kan van verschillende zijdes (perron, hal en stationsplein) betreden worden.



Station Wolvega

Stationstype 2

Klein station met stationsgebouw dat (gedeeltelijk) nog een stationsfunctie heeft.

Jaar ingebruikname

1868. Stationsgebouw Waterstaatsstation klasse 4 (1865), naar ontwerp van Karel Hendrik van Brederode.

Architect

Karres & Brands
landschapsarchitecten

Betrokken partijen

I&M
BSM
NS Stations
ProRail
Gemeente Weststellingwerf
Bloemenboetiek Nikky

Thema's

Z D S K C

Uitvoering

Samenbrengen bloemenwinkel en wachtruimte, inrichting ontvangstdomein.

Oplevering

2011

Het stationsgebouw van Wolvega was voor reizigers nauwelijks toegankelijk en bruikbaar. De kale wachtruimte in het centrale deel van het gebouw had geen toezicht, de sleutel van het toilet was kwijt. De ruimten weerszijden werden verhuurd, met een kapsalon aan de ene zijde en een bloemenwinkel aan de andere zijde. Bij benadering van het station oogde het ontvangstdomein anoniem en onaantrekkelijk.

‘Wolvega is een heel mooi stationnetje’, vertelt architect Sylvia Karres. De driedeling in het gebouw die ze aantrof bij een eerste bezoek, maakte het station hokkerig en onoverzichtelijk. ‘Zowel op het buitenterrein als in het gebouw hebben we functies met elkaar willen verbinden, om de interactie groter te maken. De zorg en ogen van de mensen in de bloemenkiosk kan je inzetten om de wachtruimte te beheren.’

Door de muur tussen de kiosk en de wachtruimte te verwijderen is er een open ruimte ontstaan, waar een grote tafel is geplaatst waaraan wachtende reizigers kunnen zitten. De bloemenkiosk heeft nu ook een bescheiden horeca-aanbod (koffie, thee, versnaperingen) en beheert de toiletruimte.

‘De ingrepen in het gebouw zijn eenvoudig, pragmatisch. Het architectonisch beeld stond niet voorop, functionaliteit wel’, vertelt Karres. Hetzelfde geldt voor de voorstellen die het bureau gaf voor het ontvangstdomein, het plein voor

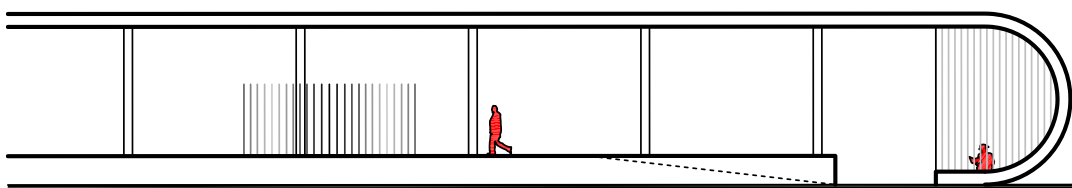
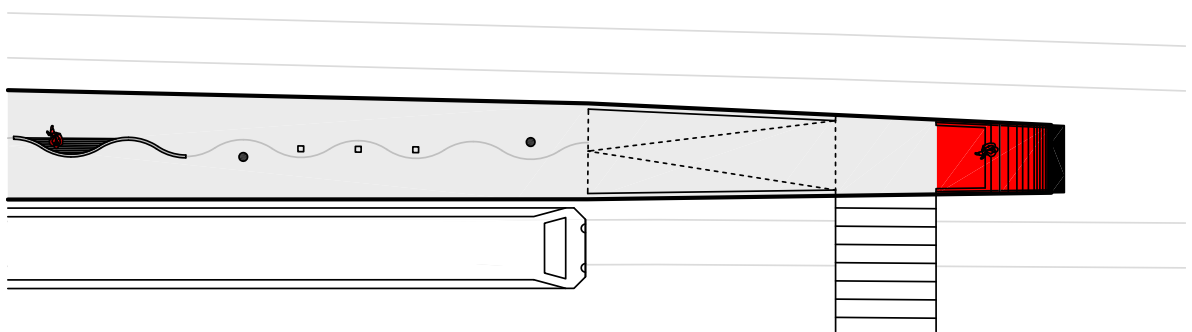
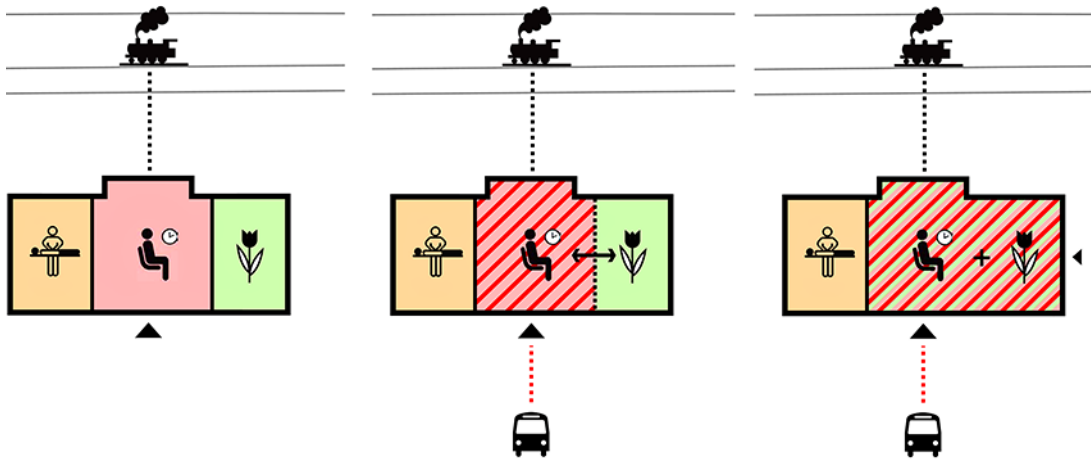
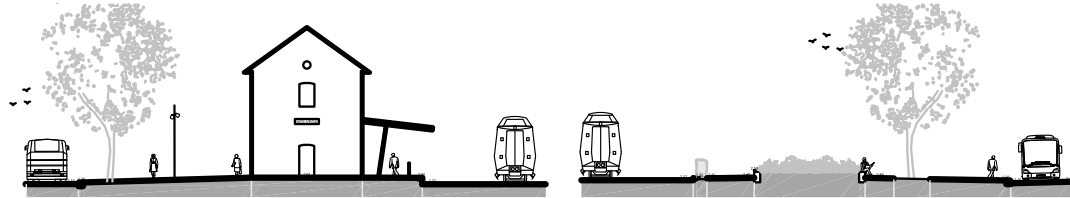
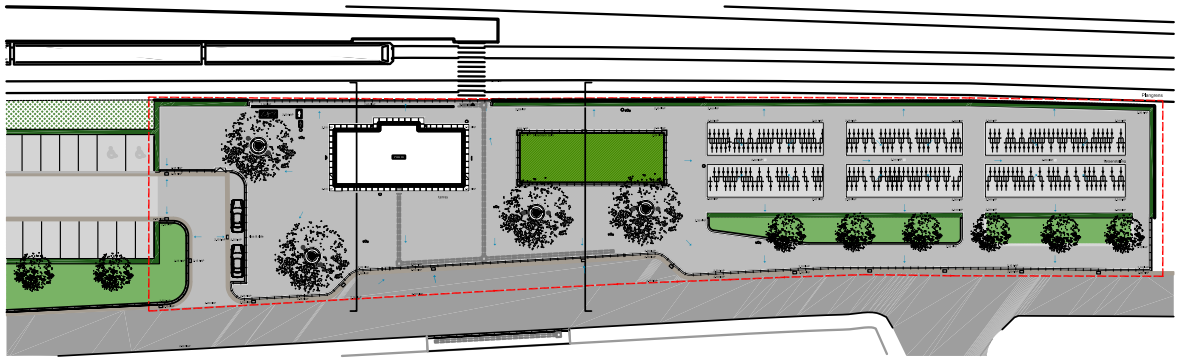
het station. ‘Door aanpassingen en toevoegingen in de loop der jaren was een verrommeld beeld ontstaan. De bushalte is nu op een handiger plek. Ook hier kon het allemaal wat functioneler.’

De uitbater van de bloemenkiosk hanteert nu zeer ruime openingstijden: van ’s ochtends vroeg tot acht uur ’s avonds, zeven dagen in de week. In de zomer zijn deze tijden iets aangepast aan de reizigersstromen. Hiermee is ook het toezicht en gevoel van veiligheid op het station verbeterd.



Station Wolvega, oude situatie

Niet alleen bloemen in de wachtruimte, maar ook bloemen in een groot perk naast het perron: de architecten hebben geprobeerd om zoveel mogelijk functies op een logische wijze met elkaar te verbinden. De combinatie wachtruimte-bloemenwinkel is gerealiseerd. De overkapping van het perron (beelden onder) is niet verder uitgewerkt.



Station Zevenaar

Stationstype 2

Klein station met stationsgebouw dat (gedeeltelijk) nog een stationsfunctie heeft.

Jaar ingebruikname

1856. Het huidige stationsgebouw is een ontwerp van de architecten K. van der Gaast en S.H. Krudde uit 1962.

Architect

Studio Makkink & Bey

Betrokken partijen

I&M
BSM
NS Stations
ProRail

Thema's

W I D K C

Uitvoering

p.m.

Een vierkant doosje met uitkragende dakrand en tamelijk gesloten gevels: erg uitnodigend oogt het stationsgebouw van Zevenaar niet. Het sobere gebouw had vooral een kantoorfunctie. De oorspronkelijke hal en wachtruimte zijn nu kiosk, waardoor ook het zicht vanuit het gebouw op de perrons vrijwel is verdwenen.

Voordat er concrete plannen voor station Zevenaar werden gemaakt, ontwikkelde Studio Makkink & Bey een visie (kleinere) stations in Nederland. Jurgen Bey: 'Ons uitgangspunt daarbij was dat het makkelijker is om iets te bedenken voor mensen die ergens een uur moeten zijn, dan voor mensen die vijf minuten moeten wachten. Voor die mensen die een korte wachttijd hebben, is het leuk om mensen te zien die ergens mee bezig zijn. Daarom hebben we thema's bedacht voor stations, zodat elke locatie een eigen betekenis krijgt. Een sportstation, een werkstation, een mediastation, een kweekstation (met kwekerij, bloemenzaak, tuincentrum), een bibliotheekstation, een verzorgend station (met stomerij, schoenmakerij, etcetera). We gaan daarbij uit van de kracht van de ontwikkelaar – NS Stations – die dit scala aan voorzieningen kan aanbieden binnen een reistijd van enkele tientallen minuten. En voor de reiziger is ieder station een andere beleving.'

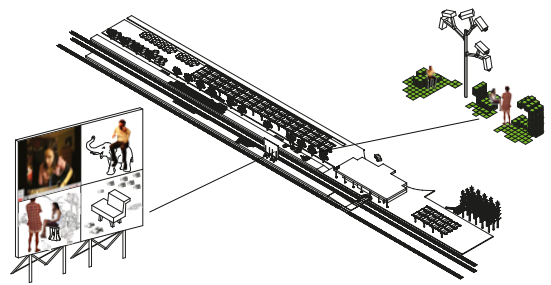
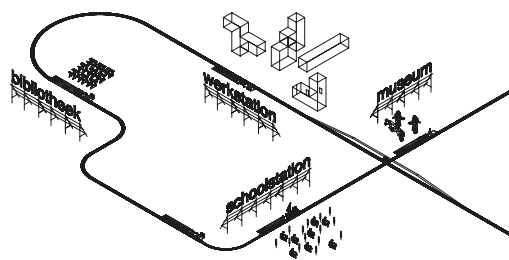
Voor station Zevenaar is vanuit dit zeer brede concept het onderdeel 'werkstation' vertaald naar de locatie. 'Het

basisidee is dat het station een publieke ruimte is waar je kunt werken, verblijven of met iemand afspreken. Een plek die vrijwel altijd open is', vertelt de ontwerper. Om een dergelijke plek te creëren is een voorstel gemaakt om letterlijk een deel van het station eraf te zagen. 'We houden het bestaande in acht', zegt Bey met gevoel voor understatement. 'Al werd de monumentale waarde van dit station niet groot geacht, wij vinden dat de energie die NS Stations in de eigen architectuur heeft gestoken, zichtbaar moet blijven.'

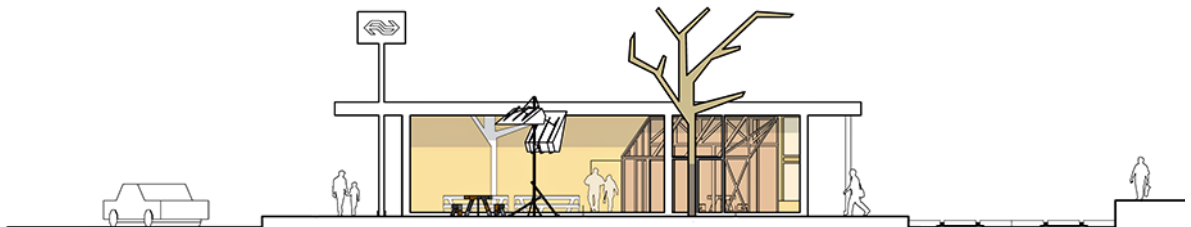
Op de plaats van het 'weggezaagde' deel van het station komt een plein dat de contouren van het station markeert en is ingericht met zitelementen en een kunstobject. De gevelopeningen worden gevuld met glas: daarachter bevindt zich de wachtruimte annex werkplek. De kiosk krijgt een nieuwe plek, net als kantoorruimte van de overige huurders (gemeente en vervoersbedrijven). De doorkijk naar de perrons wordt in ere hersteld.



Station Zevenaar, oude situatie



Twee fragmenten uit het plan van de ontwerpers voor het 'aanbodgedreven' toekennen van functies aan een reeks kleine stations.



Het uitgewerkte plan voor station Zevenaar snijdt het stationsgebouw letterlijk open om plaats te maken voor een wachtruimte binnen én buiten. Meer présence, beter overzicht en een plaats om te wachten en te werken zijn in dit plan gecombineerd.



Station Zutphen

Stationstype 3

De stationshal en perrons zijn verbonden via een tunnel.

Jaar ingebruikname

1868. Het huidige stationsgebouw is een ontwerp van H.G.J. Schelling uit 1952. De perrons zijn voorzien van luifels.

Architect

IAA Architecten

Betrokken partijen

I&M
BSM
NS Stations
ProRail

Thema's

Z W D K

Uitvoering

Niet uitgevoerd

Zutphen heeft een imposant, monumentaal stationsgebouw dat via een tunnel toegang biedt aan perrons met bebouwing. In de loop der jaren heeft het complex de nodige aanpassingen en verbouwingen ondergaan, onder meer om ruimte te bieden aan commerciële activiteiten. De wachtruimten op de perrons zorgen voor overlast (zijn hangplek) en zijn verouderd.

‘Onze aanpak is heel pragmatisch geweest’, vertelt David den Breejen, die ten tijde van de ontwerpfase project-architect was bij IAA Architecten.

‘Het idee was om het gebouw terug te brengen naar de oorspronkelijke staat. Dat was heel ambitieus, zeker in combinatie met het budget. Heel praktisch betekende het dat we een aantal kleine ingrepen konden doen. Het terugbrengen van de rust en een prettige ambiance in het gebouw en op de perrons was het uitgangspunt.’

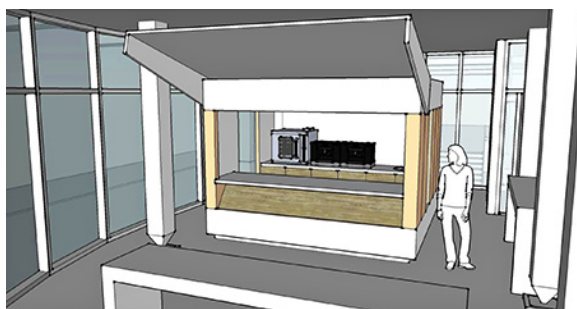
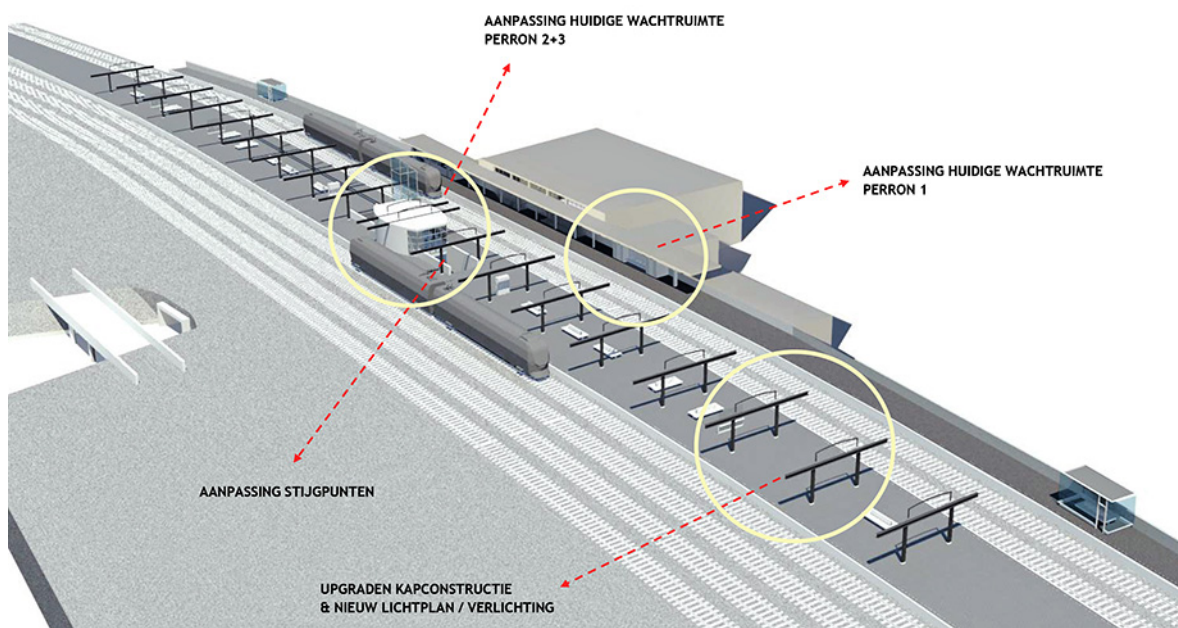
Met ‘rust’ doelt Den Breejen vooral op de kakafonie van elementen die in de loop der jaren in, om en aan het gebouw waren geplaatst. ‘We zagen enorm veel “visuele ruis”: bordjes, aanplakbiljetten en gevoelloos geplaatste elementen. Door die te verwijderen of anders te rangschikken, verleg je de aandacht weer naar het monumentale gebouw.’ Om meer eenheid te brengen in het aanzicht van de verschillende winkels in de plint van het gebouw, werd een uniforme wand bedacht.

Voor de wachtruimten op de perrons werd ook een scenario bedacht. De architect: ‘Op het ene perron – waar zich al een kiosk bevond – werd een wachtruimte toegevoegd. Voor de wachtruimte op het andere perron is een voorstel gemaakt om er een open, beschutte ruimte van te maken. Eén gevel zou gesloopt moeten worden, net als het verouderde tegelwerk. Voor de nis die ontstaat is een bank ontworpen die ook verwarmd kan worden.’

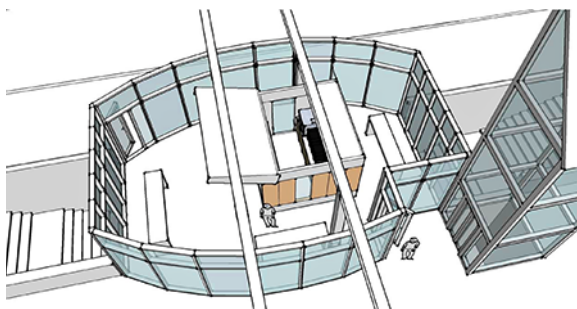
Voor de luifel bij de perrons 2 en 3 werd een nieuw kleurenschema bedacht. De nu in lichte tinten geschilderde kappen zouden bij een volgende onderhoudsbeurt meer aanwezigheid en allure krijgen door een combinatie van donkere kolommen en balken en een lichtere kleur voor de horizontale vlakken. Voor de wachtende reiziger is de luifel dan – in combinatie met de nieuwe outillage eronder – een robuust ogende bescherming tegen weer en wind.

Station Zutphen, huidige situatie exterieur en interieur





Voor station Zutphen werd gekozen om op een aantal locaties – met name op de perrons – kleine ingrepen te doen. Een nieuwe kiosk, een nieuwe aangepaste wachtruimte. Maar vooral was het plan gericht op rust en regelmaat: met een nieuwe organisatie van de losse elementen en rustige kleuren-sche-ma's. Voor de perronoverkapping (in de huidige situatie geheel grijs) resulteerde dat in een meer uitgesproken beeld, aangevuld met een verlichtingsplan.



Station Zwijndrecht

Stationtype 5

De stationshal bevindt zich boven de sporen en biedt direct toegang tot de perrons. Er is een verblijfsdomein terzijde, buiten de poortjes.

Jaar ingebruikname

1895. Stationsgebouw uit 1965 naar ontwerp van Cees Douma

Architect

Hollandse Nieuwe

Betrokken partijen

I&M
BSM
NS Stations
ProRail

Thema's

Z D S K C

Uitvoering

Vernieuwing wanden en plafonds, nieuwe vloer. Verplaatsing kiosk, zitmeubelen in de hal. Toegangsdeur naar stationshal wordt schuifdeur, schilderwerk buitenzijde (p.m.).

Oplevering

2014

Vlak na oplevering van het nieuwe stationsgebouw, stond de expressieve architectuur letterlijk op een eenzaam podium. Decennia later is het stationsgebouw van Zwijndrecht een zeer bescheiden onderdeel van een groot-schalige omgeving met kantoor-gebouwen. Het gebouw onderging een aantal interne verbouwingen, die de oorspronkelijke structuur lieten vergeten.

'De kwaliteit van het station is hoog', stelt Hans Reineke van Hollandse Nieuwe, 'maar door de jaren heen is er veel verpest door alleen maar om praktische redenen te verbouwen. De hal was volgebouwd, kleurenschema's waren veranderd, hoge plafonds verdwenen.' Lang was het onzeker of en hoe het station zou kunnen inspelen op de ambities van Prettig Wachten. Het idee van de architecten om de oorspronkelijke architectuur van het station weer terug te brengen, stuitte op het bescheiden budget. 'Maar gesteund door NS Stations is de opdracht breder getrokken en bleek een renovatie toch mogelijk', vertelt Reineke.

Om de hal weer de oorspronkelijke grandeur te geven is de kiosk verplaatst naar een meer centrale plaats, zijn de plafonds gerestaureerd en de wanden vernieuwd. Ook kwam er een nieuwe vloer en nieuwe entreeuren. Reineke: 'Langs de wanden van de hal hebben we houten zitmeubelen geplaatst. De ruimte in het midden laten we open, als een

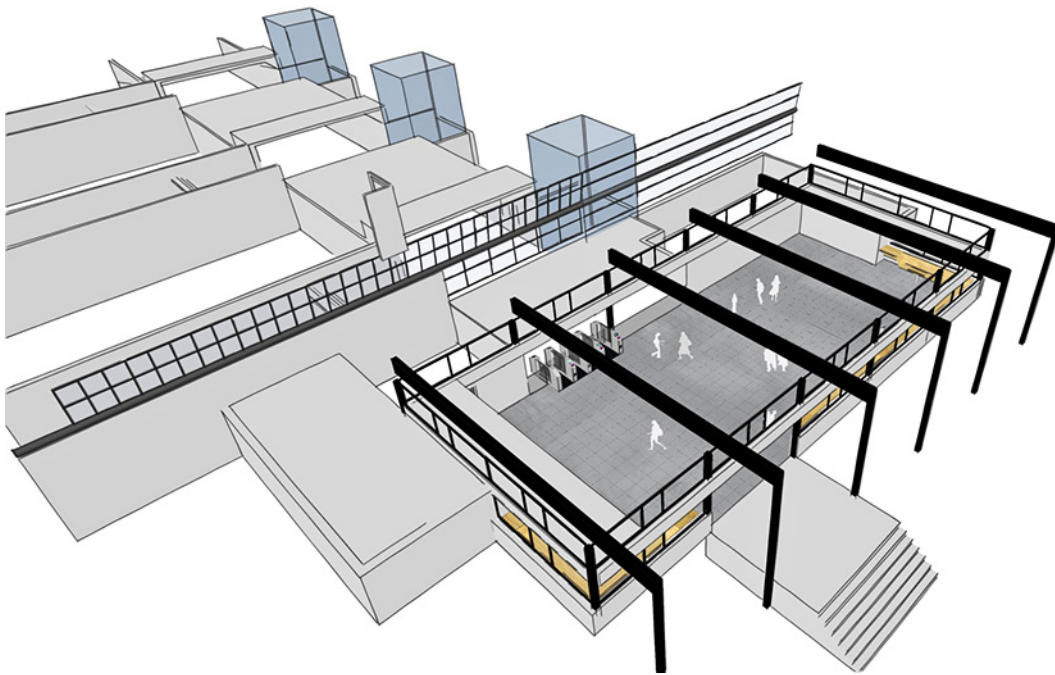
uitnodiging voor tentoonstellingen of andere activiteiten.'

Bij een komende ronde groot onderhoud aan de gevel krijgt het station weer het oorspronkelijke kleurenschema met de krachtige, donkere constructie-elementen en de lichte onderbouw.

Station Zwijndrecht, oude situatie exterieur en interieur



Het oude karakter terugbrengen, dat was de intentie van de architecten met station Zwijndrecht. Voor het exterieur resulteerde dat in een kleurenplan, waarbij de donkere spanten weer zichtbaar zouden moeten worden (zie historische foto; ze zijn nu grijs). De hal werd opnieuw georganiseerd, met houten banken langs de wanden. De open ruimte is uitnodigend en geeft helder zicht op de functies binnen het station.





Groen op station Amsterdam Muiderpoort



De volgende aansluiting

‘Mijn persoonlijke ambitie is dat we de stationsomgeving zo interessant maken, dat reizigers een trein laten gaan om nog langer het station te kunnen beleven. Dat reizigers met plezier wachten op de eerstvolgende aansluiting’, zo vat Spoorbouwmeester Koen van Velzen zijn missie samen. Met die insteek heeft hij het project Prettig Wachten benaderd: wachten is niet erg, als er maar iets te beleven is.

Ambitie en realiteit

Het hoge ambitieniveau – het creëren van pilots met voorbeeldfunctie – vergezeld van de financiële impuls door het ministerie van Infrastructuur & Milieu (ten tijde van het Actieplan nog Verkeer & Waterstaat), is vanaf het begin van het project leidend geweest. De lat is voor en door veel betrokkenen direct heel hoog gelegd. De analyses van de projectleider Willem Boiten waren grondig, de conceptuele vrijheid die Bureau Spoorbouwmeester gaf aan de geselecteerde architecten was groot.

De randvoorwaarden op de locatie en de realiteit van het beschikbare budget hebben een aantal ideeën en plannen ingehaald. Toch laten de gerealiseerde projecten wel degelijk nieuwe oplossingen zien. Daaruit kunnen conclusies worden getrokken voor de ruim driehonderd kleine en middelgrote stations in Nederland die buiten de selectie van Prettig Wachten zijn gevallen. Bij de meeste projecten gaan de ingrepen veel verder dan alleen het verbeteren van het wachtcomfort.

Leermomenten

Zowel in de procesgang aan het begin van het project als bij de beschouwing van de resultaten (van de opgeleverde projecten) zijn leermomenten aan te duiden, waarmee alle stakeholders op en langs het Nederlandse spoornetwerk hun voordeel kunnen doen. Met de aandacht voor onder meer Prettig Wachten in de media, kan de voorzichtige conclusie worden getrokken dat de kwaliteit van het verblijf op stationslocaties hernieuwde aandacht heeft gekregen.

Uit alle in deze publicatie getoonde oplossingen voor verbetering van wachtcomfort en beleving van stations is informatie of inspiratie te halen voor

andere locaties. De creatieve visie van de geselecteerde ontwerpers is daarbij in de meeste gevallen een belangrijk impuls geweest voor het eindresultaat. Uit de analyse van de ontwerp- en uitvoeringsprocessen voor de locaties van Prettig Wachten is ook veel te leren over en voor de procesgang van dergelijke (bescheiden) ingrepen binnen de zeer complexe spooromgeving.

Selectie stationslocaties

De keuze voor de stations die in het project Prettig Wachten zijn opgenomen, was voor een goed deel ingegeven door de wens uit het Actieplan voor een landelijke spreiding. Van Den Helder Zuid tot Roermond (linksboven-rechtsonder) en van Delfzijl tot Vlissingen Souburg (rechtsboven-linksonder): een grotere spreiding is bijna niet mogelijk. Een direct gevolg van deze wens is de betrokkenheid van zeer veel verschillende belanghebbenden bij Prettig Wachten. Om alle neuzen in de richting van Prettig Wachten te krijgen, is vooral in het begintraject heel veel gereisd en gecommuniceerd, met name door projectmanager Willem Boiten.

De spreiding in stationstypologie heeft zeker tot nieuwe inzichten geleid. Omdat er langere periodes zijn geweest van standaardisering van stations en stationsgebouwen, zijn oplossingen voor bepaalde locaties van Prettig Wachten te vertalen naar vergelijkbare stationsomgevingen.

Dat voor een relatief groot deel van de locaties van Prettig Wachten masterplannen op lokaal en regionaal niveau in ontwikkeling waren of zijn, was van tevoren niet te voorzien. Voor een locatie als Oldenzaal heeft zich dat vertaald in een grotere opdracht (met meer opdrachtgevers) voor de architect die voor Prettig Wachten was geselecteerd. Op een aantal locaties bleken de plannen voor Prettig Wachten vanwege deze andere (en grootschaliger) ontwikkelingen niet uitvoerbaar.

Ideeënstorm

Zoals ook in het *Nieuwe Actieplan 'Groei op het Spoor'* uit 2010 was te lezen, kreeg Prettig Wachten al snel een kader dat breder was dan alleen het verbeteren van de wachtruimte. In de eerste fase



Statafels in de hal van station Almelo



Groen op station Almelo



Wachtruimte op station Breukelen



van het project – na de architectenselecties en een eerste bezoek aan de stationslocaties – werden de ontwerpers gevraagd om een integrale visie te presenteren aan de stuurgroep. Het idee daarachter was dat uit die integrale visie elementen zouden worden gekozen die binnen de planning en het budget van Prettig Wachten uitgevoerd zouden kunnen worden.

Sylvia Karres (Karres en Brands landschapsarchitecten, werkte aan de stations Den Helder Zuid, Wollega en Den Haag Moerwijk) vond die eerste fase van het project 'ongelooflijk leuk en inspirerend. Tijdens de ontwikkeling van de visie heerste een gevoel van "alles is mogelijk" en er was ruimte om buiten de traditionele kaders te denken. Tijdens bijeenkomsten met andere architecten en Bureau Spoorbouwmeester kon je met mensen op één niveau vrij praten over ruimtelijke oplossingen en doelstellingen. Dat was erg motiverend, gaf veel energie.'

Hans Reineke (Hollandse Nieuwe, ontwikkelde plannen voor de stations Rijswijk, Gorinchem en Zwijndrecht) spreekt ook over het 'programma van mogelijkheden' dat in die eerste fase werd besproken. 'We voelden ons vrij om te reageren op datgene wat we aantreffen'.

(Geen) standaard oplossingen

Bij elk project moest een balans worden gevonden tussen de nieuwe ideeën en de toepassing van standaard oplossingen, zoals bijvoorbeeld de standaard outillage. Bureau Spoorbouwmeester richtte zich op een locatiespecifieke aanpak voor Prettig Wachten, om zoveel mogelijk ideeën te genereren. Voor Projectmanager Planstudiefase Willem Boiten was het spanningsveld dagelijks voelbaar, omdat vanuit ProRail zoveel mogelijk wordt gestreefd naar standaard oplossingen: 'Het was een kwestie van steeds opnieuw uitleggen waarom geïnvesteerd zou worden in belevingswaarde, in plaats van logistiek, functionaliteit en communicatie'. Volgens Ruskamp (Projectmanager Realisatie ProRail) is er nog een andere belangrijke reden om voor standaardisatie te kiezen: 'Het station is een dynamische omgeving, daar moet je op ontwerpen. Elke drie maanden verzinnen we iets

nieuws en moet de stationsomgeving daarop aanpassen. Met standaardisatie van elementen breng je rust, eenheid en herkenbaarheid.'

In de Spoorbeeld visie van Bureau Spoorbouwmeester krijgt dit uitgangspunt een nuance: in de stationsomgeving moet een afgewogen keuze gemaakt worden voor generieke én specifieke oplossingen. Niet alleen in de ontwerpfase van de plannen voor Prettig Wachten heeft deze discussie (generiek versus specifiek) een rol gespeeld, het speelde door tot in de uitwerking van voorlopig ontwerp naar definitief ontwerp en de wijze van aanbesteding.

Maat en schaal

Visie en beleid maken voor één specifieke stationslocatie ligt voor organisaties als ProRail en NS Stations niet voor de hand, simpelweg omdat de schaal van hun activiteiten vele malen groter is en de daarbijbehorende processen en organisatievormen op die grote schaal zijn aangepast. Koen van Velsen beaamt dat meteen: 'Binnen de spooromgeving bestaan geen "projecten", maar spreek je van "ontwikkelingen". Dat moet je accepteren. Processen kunnen daardoor stroperig lijken. Er zijn veel invloeden die het traject van de opgave kunnen veranderen. Daar moet je – ook als architect – voor open staan.

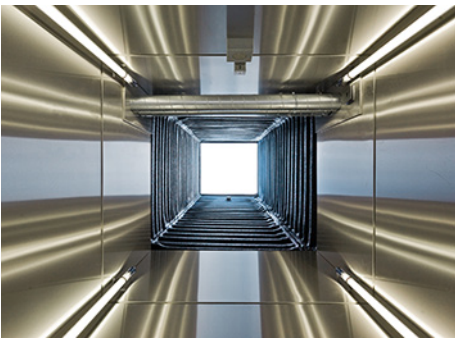
Architect Pieter Bannenberg (NL Architects, maakte plannen voor de stations in Barneveld, Roermond en Delfzijl) heeft gemerkt dat de maat en schaal van Prettig Wachten in een lastige verhouding staan met andere belangen en belanghebbenden op de gekozen locaties. 'Prettig Wachten is een kleine interventie – een klein cadeautje – dat landt in een heel ingewikkelde omgeving. Voor een relatief kleine ingreep moet je veel partijen meekrijgen. Dat vraagt om geduld én de eigenschap om mee te kunnen zwenken met grotere plannen en prioriteiten.'

Budget en planning

Met uitvoering van de eerste projecten al flink op stoom, besloot het projectmanagement van ProRail eind 2011 om de uitwerking van de plannen na schetsontwerp neer te leggen bij Movares. Tjebbe Ruskamp stuurde aan op deze



Station Barneveld Noord
Een semi-permanent stationsgebouw
van containers met helder uitzicht en
een spectaculair hoog toilet



Station Den Haag Moerwijk
De nieuwe wachthuisjes zijn een baken
in de stad



beslissing, zo vertelt hij. Binnen ProRail was er onvoldoende kennis en capaciteit om de vertaalslag naar aanbesteding en uitvoering te maken.

Maar ook Jacob Friesen (exploitatie-manager NS Stations, lid van de stuurgroep) durft te stellen dat die stap noodzakelijk was om de projecten gerealiseerd te krijgen: 'Het project Prettig Wachten was al meer dan twee jaar aan de gang – jaren van studie, schetsen, heel veel papier en energie. De meeste betrokken architecten hadden nog niet eerder in een stationsomgeving gewerkt, waren onbekend met de kosten die bijvoorbeeld veiligheidseisen met zich meebrengen. Die hebben een behoorlijke impact op het budget van een project: dat kan zomaar verdubbelen.'

Spoorbouwmeester Koen van Velsen beaamt dat de ontwikkelingsfase voor veel locaties te lang heeft geduurd. 'De architecten kregen voortdurend andere randvoorwaarden binnen het project. Plannetjes van deze grootte zou je moeten bedenken en direct daarna uitvoeren. De energie van de ontwerper moet je gebruiken om de vaart in het project te houden.' De overdracht van de ontwerpen naar Movares heeft in zijn beleving ook veel tijd en energie gekost. 'Het heeft in ieder geval niet geholpen om het proces efficiënter te laten lopen. Beter was geweest om die verschillende stappen vanaf het begin anders te organiseren. Graag had ik gezien dat de regie langer bij de ontwerpers was gebleven en dat het ingenieursbureau – dat kennis heeft van bouwen rond het spoor – hen daarbij zou hebben ondersteund.'

Het ontwerp van Sanja Medic voor Station Breukelen was het eerste opgeleverde project binnen Prettig Wachten. 'De kunstenaar heeft vanaf het begin tot het eind zelf de regie gehouden, daarbij goed ondersteund door Movares en de betrokken verantwoordelijke partijen', geeft Van Velsen als reden hiervoor. Tanja Karreman, de adviseur die de selectie van de kunstenaar begeleidde, herkent hierin een duidelijk verschil met de architectenwereld. 'Kunstenaars zijn gewend om een actieve rol in de uitvoering te spelen. Ik weet dat Sanja ook zelf plafondelementen heeft staan gieten.'

Overdracht schetsontwerp

Na de fase van schetsontwerp werden de ideeën door Movares vertaald naar een definitief ontwerp dat de spooromgeving moest kunnen weerstaan. Dat ging niet altijd even probleemloos, vertelt de landschaparchitecte Sylvia Karres: 'Het idee werd een plan. En opeens waren daar de beperkingen en bleek weinig ruimte voor nieuwe invalshoeken'. Meer dan eens was er sprake van begripsverwarring en dat leverde weer nieuwe discussies op. 'De overgang van het conceptuele denken naar de vertaling van de praktijk was te groot. In mijn beleving had er een stap tussen moeten zitten, waarbij alle partijen gezamenlijk het plan bestuderen en richting een definitief ontwerp brengen', aldus de architect.

Tjebbe Ruskamp ziet de overdracht naar een partij die meer ervaring met ontwerpen langs het spoor als onvermijdelijk. 'De stationsomgeving stelt heel specifieke eisen aan een ontwerp. Daar wil je de architect niet mee beperken. Bouwen op en aan het spoor is een vak apart, het kost bijvoorbeeld ook allemaal meer om het hufterproof te maken. Voor projecten met een beknopt budget, zoals Prettig Wachten, kan dat flinke consequenties hebben.' Ruskamp geeft toe dat in een aantal gevallen is uitgeweken naar oplossingen die zich al hebben bewezen in de spooromgeving: 'Bij de vernieuwing van verlichting of plafonds stonden wij achter de beslissing van Movares om voor standaard, eerder toegepaste oplossingen te kiezen. Bij de ene architect was er begrip en goede samenwerking, bij de andere architect stuitte dat op heftige discussie.'

Aanbesteding

Een aantal architectenbureaus spreekt van een wezenlijk andere manier van werken en aanbesteden die zij hanteren, in vergelijking tot de wijze waarop ProRail dat heeft gedaan. In plaats van het zo gedetailleerd mogelijk aanleveren van tekeningen (tot en met details) voor aanbesteding, werden juist globale schetsen en beschrijvingen aangeleverd. Ruskamp bevestigt dat er binnen ProRail – de aanbestedende partij voor Prettig Wachten – eigen protocollen gelden voor wat betreft de aanbesteding van werken. 'Projecten boven een ton zijn we verplicht om meervoudig onderhands aan te besteden.'



Stationshal Gorinchem
De oorspronkelijke architectuur is weer
zichtbaar gemaakt, de structuur verbeterd.
Verwande zitelementen in de centrale hal.



Jacob Friesen (NS Stations) herkent dat fenomeen. 'Het zou in veel gevallen logischer zijn geweest dat NS Stations die uitvoerende kar zou trekken. De aanbesteding van dergelijke projecten past ons beter, is onderdeel van ons dagelijks werk. Op de schaal van ProRail was Prettig Wachten wel heel specifiek.'

Extra toegevoegde waarde

Dat vrijwel alle stations in het project Prettig Wachten uit een zekere anonimiteit zijn getrokken, moet worden gezien als een grote verdienste van het project. Het maakt niet alleen het reizen voor veel mensen comfortabeler, het maakt ook dat de stationsgebouwen na het eerder verliezen van een goed deel van de functies, weer een nieuwe impuls richting een (toekomstig) ander gebruik hebben gekregen.

De extra dimensie die een stationslocatie heeft – een plek middenin de maatschappij, vaak op een centrale plek in het stedelijk weefsel – krijgt weer waarde. De projecten van Prettig Wachten laten niet alleen bouwkundige waardevermeerdering zien, maar ook een sociaal-maatschappelijke: werkgelegenheid, ontmoetingsplek, plek om prettig te verpozen.

Voor een aantal stations geldt dat Prettig Wachten niet alleen tot het verdwijnen van anonimiteit heeft geleid, maar zelfs tot de totstandkoming van een nieuw icoon in het stedelijk weefsel. Van verre worden de oranje wachthuisjes van station Den Haag Moerwijk herkend. Station Oldenzaal is het stralend middelpunt van een geheel vernieuwd, regionaal vervoersknooppunt. Op deze locaties bleek de timing van Prettig Wachten samen te vallen met (grootschalige) gemeentelijke plannen. Helaas zijn de gemeentelijke plannen in het geval van Moerwijk goeddeels in de koelkast verdwenen, al tijdens de uitvoering van Prettig Wachten. De gemeente Den Haag is wel heel blij met de felgekleurde wachthuisjes en pronkt ermee als voorbeeld van een positieve nieuwe impuls.

Langere termijnambitie

Binnen het Actieplan 'Groei op het Spoor' werd gesproken over een aanpak op korte termijn en ambities voor de langere termijn. Is het eerste deel

binnen een zekere marge gerealiseerd, de langere termijn is op de meeste locaties onderbelicht gebleven. Met een aantoonbare bijdrage aan de groei van het aantal reizigers, kan Prettig Wachten wellicht aanspraak maken op een effect voor de langere termijn. Maar die gegevens zijn lastig meetbaar en nog niet te voorspellen voor de toekomst.

Voor Jacob Friesen is de langere termijnambitie vertaald met de revitalisatie van stationsgebouwen, zoals bij Oldenzaal, Venray, Wollega en Boxmeer. 'Die stations zijn weer helemaal tot leven gekomen.' Was dat ook zonder Prettig Wachten denkbaar geweest? 'Nee, absoluut niet! Al bleek het budget van Prettig Wachten niet toereikend. Op individueel niveau vind ik de investeringen op die locaties goed besteed: er zijn daarvoor aanvullende subsidies en medeopdrachtgevers aangesproken. En het is ook duidelijk zichtbaar dat iemand met verstand van zaken de plannen heeft gemaakt.'

Hoe lang wachten?

Hans Reineke (Hollandse Nieuwe) heeft met zijn team in het kader van Prettig Wachten voor station Rijswijk nog een andere 'wachtverzachter' bedacht: een decoratief signaleringssysteem dat in de verlichting is geïntegreerd. 'Het idee was om een systeem te maken dat aangeeft hoe lang het nog duurt voordat de eerstvolgende trein komt. In Rijswijk is dat echt geen overbodige luxe: daar is de trein er opeens, het overvalt je. Als je je kunt voorbereiden, dan kan je schuilen voor de wind en het geluid van die trein. Die aankondiging van een naderende trein is er in Rijswijk nauwelijks.' Door de nog te wachten tijd tot de volgende trein in een vorm van entertainment of decoratie te brengen, voegt het kwaliteit toe aan de wachtbeleving. Reineke: 'Het is mogelijk om aan te takken aan de bestaande signaleringssystemen: dat hebben we helemaal onderzocht. Maar dan begint het traject met aansprakelijkheidsdiscussies en juridische aspecten. Toen werd het allemaal veel te ingewikkeld.'

Teleurgesteld over een – nog – niet uitvoerbaar idee is Reineke niet. 'Nee, het is heel goed dat die discussies fundamenteel worden gevoerd. Daarmee krijg je meer inzicht in de complexiteit van het



Station Oldenzaal
De indeling van het stationsgebouw is nu helder, de oorspronkelijke architectuur in ere hersteld. Een glaspui aan perronzijde geeft goed zicht op de treinen.



Station Tilburg Universiteit
Helder rode elementen verlevendigen het terrein en geven structuur

spoor.' Hij geeft aan dat het voor Rijswijk specifiek een belangrijke optie is, vanwege de configuratie met perrons in de tunnel. 'Dat schrikeffect als er een trein komt, is inherent aan het oorspronkelijke ontwerp van de tunnel en perrons. Daar doe je nu niets meer aan, maar is misschien wel een les voor toekomstige stations waar eenzelfde idee leeft.'

Ook voor andere locaties zijn ideeën gekomen voor interactieve communicatie via beeldschermen of andere media. Voor station Tilburg Universiteit werd – in samenwerking met universiteit en gemeente – door Fokkema & Partners een mediatoren ontworpen, met een zeer direct op de doelgroep afgestemd interactief programma. Het plan is om budgettaire redenen in de koelkast verdwenen. Voor Rotterdam Alexander bedachten Bey & Makkink een opstelling met beeldschermen waarmee een nieuwe, digitale dimensie in beeld en geluid aan de stationsbeleving zou kunnen worden toegevoegd. Ook dit plan is vrij ver uitgewerkt, maar bleek in complexiteit en budget te groot voor Prettig Wachten.

Toepasbaarheid ideeën

Of de plannen die zijn gemaakt voor Prettig Wachten ook direct te vertalen zijn naar andere stationslocaties, zal de toekomst moeten bewijzen. Ideeën zijn er te over: dat laten de in deze publicatie getoonde visies en plannen zeker zien. Dat niet alles is uitgevoerd, wil niet zeggen dat het idee aan de basis niet klopt. Zoals Spoorbouwmeester Koen van Velsen het ziet: 'Het gaat niet altijd om de gekozen oplossingen: veel ideeën die voor Prettig Wachten zijn ontwikkeld kunnen elders een vervolg krijgen.'

Vrijwel alle betrokkenen zijn het erover eens dat de procesgang anders zal moeten worden ingericht. De projecten laten zien dat er vrijwel altijd aanleiding is om gesprekken en samenwerking aan te gaan met lokale ondernemers en overheden, om in een gezamenlijke doelstelling een groter deel van het stationsgebied te kunnen aanpakken.

Op het niveau van het gebouw zijn er al aanwijsbare resultaten op andere locaties, die zijn geïnitieerd naar aanleiding van Prettig Wachten. Voor

station Tilburg Universiteit ontwikkelde Fokkema & Partners een renovatieplan voor het sextant dat daar fungeert als stationsgebouw met wachtruimte. Sindsdien heeft het architectenbureau voor andere stationslocaties met een sextant plannen mogen maken. Movares heeft deze plannen technisch uitgewerkt: op Station Diemen en Station Bussum Zuid zijn de plannen inmiddels uitgevoerd.

Simultaan lopende programma's binnen NS en ProRail waren voor een aantal locaties een zodanige complicerende factor, dat Prettig Wachten op de langere baan werd geschoven of zelfs in het geheel werd gestopt. Een bijna onvermijdelijke situatie, zo stellen betrokkenen uit die bedrijven. De dynamiek van die programma's is immers heel groot en met een andere schaal en prioriteit dan Prettig Wachten. Soms is het mogelijk gebleken om de ingrepen voor Prettig Wachten te koppelen aan of na de uitvoering van die andere programma's. Jacob Friesen ziet in deze situaties aanleiding om ook bij andere stationslocaties een deelprogramma Prettig Wachten toe te voegen. 'Dat scheelt in ieder geval in de overheadkosten. Het betekent wel dat je snel moet kunnen schakelen.'

Annelies Neven-Bosman van ProRail ziet de integrale aanpak bij veel stations als een voorbeeld voor toekomstige situaties. 'Al die betrokken partijen maken zo'n project tegelijkertijd interessant en lastig', zo stelt ze. 'Wat je nu kunt leren van de opgeleverde projecten is de waarde van het gebruik. Het effect van zo'n ingreep als bij station Wolvega zou je op papier waarschijnlijk onderschatten. Eigenlijk is alleen een muur tussen bloemenkiosk en wachtruimte weggehaald en is een groot meubel geplaatst. Het effect blijkt groots, terwijl de ingreep maar heel beperkt was.'

Terugkijkend op zijn periode als Spoorbouwmeester (2009-2014), roemt Koen van Velsen de inzet en positieve energie van de betrokken ontwerpers en wil hij de in het kader van Prettig Wachten ontwikkelde ideeën graag koesteren. 'De thema's en basisideeën die de architecten hebben benoemd en ontwikkeld, zijn van grote waarde voor de kleine



Station Rijswijk
Een bekleding van hout op plafond
en perron markeert de wachtruimte,
waar geluid en wind even buitengesloten
kunnen worden.



en middelgrote stations in Nederland die nog niet zijn aangepakt. De agenda van de toekomst ligt toch bij dit type stations. We hebben zoveel fantastische stationsgebouwen en stationslocaties, die in de loop der jaren zijn “vergeten”. Als je ze met de inzichten die uit Prettig Wachten zijn voortgekomen opnieuw zou inrichten, komt er zoveel meer kwaliteit en beleving in het leven van de reiziger.’

Van Velsen hoopt dan ook dat Prettig Wachten een vervolg krijgt, al was het maar in discussies over stationslocaties. ‘Architectuur en kunst kunnen worden ingezet om het wachten te veraangename, om conversatie te creëren. Zonder de ideeën direct te willen kopiëren, geven de visies en plannen van Prettig Wachten aanleiding om hierover na te denken. Dat is de grote verdienste van het project: om op andere locaties te inspireren.’



Station Den Haag Moerwijk

Projectenmatrix

In de hiernavolgende matrix is een overzicht gegeven van de werkzaamheden die op de 25 stations die voor Prettig Wachten zijn gerealiseerd of nog aangepakt zullen worden. Voor meer stations zijn plannen gemaakt (zie hoofdstuk 'Plannen'). Op dit moment bevindt zich een aantal plannen nog in de uitvoeringsfase of de voorbereiding daarop. Daar waar andere (landelijke) programma's op de locatie zijn uitgevoerd – simultaan met of als onderdeel van de ingrepen voor Prettig Wachten – is dit aangegeven met een icoon.

Thema's	Programma's
Z Zitelementen, meubels (niet standaard), verbeteren interieur	O Stationsoutillage
W Beschutting, comfort, warmte	U USV (Uitbreiding Sanitaire Voorzieningen)
I Identiteit, specifieke kenmerken van een locatie	V Omroepverbetering
D Domeinen, indeling/benoeming reisdomeinen volgens Spoorbeeld	T Toegankelijkheid, Liftten
P Personenstromen, logistiek in het stationsgebied	L Project Groene Loper
S Stationchef 2.0, toezicht en huisvaderschap	P P76, Toegankelijkheid Perronvoorzieningen
G Levend groen, toevoegen flora binnen en buiten	F Ruimte voor de Fiets
K Kleur en licht voor richting, zichtlijnen en als extra dimensie	
C Station Centraal, het station als ontmoetingspunt in stedelijke/ sociale context	

Locatie	Oplevering	Ingerepen	Betrokken partijen
Station Almelo 	2013-2014	Aankleding en herinrichting hal, toevoegen voorzieningen, inrichting wachtruimte op perron, cameratoezicht. Volgens plan Moriko Kira architect.	I&M, BSM, NS Stations, ProRail, Gemeente Almelo, Regio Twente, Provincie Overijssel
Station Almere 	2014	Beplanting op het perron.	ProRail, Stationsbeheer Regio Randstad Noord
Station Amsterdam Muiderpoort 	2013	Groene aankleding gevel, groenperken op perrons, inzaaien spoorbermen (p.m.). Plan door ProRail.	ProRail, NS Stations
Station Barneveld Centrum 	p.m.	Een transparante wachtruimte wordt iets verschoven van het bestaande stationsgebouw geplaatst, onder een grote luifel. Openbaar toilet in bestaande stationsgebouw. Volgens plan NL Architects.	I&M, BSM, NS Stations, ProRail, Gemeente Barneveld, Connexxion, RuiterWerkt
Station Barneveld Noord 	2013	(Tijdelijk) stationsgebouw met voorzieningen en kiosk. Volgens plan NL Architects.	I&M, BSM, NS Stations, ProRail, Gemeente Barneveld, provincie Gelderland, RuiterWerkt, Connexxion
Station Boxmeer 	2014	Entrees wachtruimte/hal, inrichting wachtruimte/hal, renovatie commerciële ruimten. Deels volgens plan Merckx + Girod.	I&M, BSM, NS Stations, ProRail
Station Boxtel 	2014	Verplaatsen pui wachtruimte, aankleding en inrichting hal. Volgens plan Moriko Kira architect.	I&M, BSM, NS Stations, ProRail, Gemeente Boxtel
Station Breukelen 	2011	Functioneel Kunstwerk: mozaïek op (verwarmde) vloerabri op perron, reliëf op plafond, aangepaste kleurstellingen outillage. Volgens ontwerp van Sanja Medic.	I&M, BSM, NS Stations, ProRail
Station Delfzijl 	p.m.	Het centrale deel van het monumentale stationsgebouw krijgt nieuwe inrichting met wachtruimte. Aanpassing gevels. Volgens plan NL Architects.	I&M, BSM, NS Stations, ProRail, Provincie Groningen, Gemeente Delfzijl
Station Den Haag Moerwijk 	2013	Feloranje wachthuisjes bij de trapopgangen. In de huisjes zitgelegenheid. Bloemperken op de perrons. Volgens plan Karres en Brands landschapsarchitecten.	I&M, BSM, NS Stations, ProRail
Station Den Helder Zuid 	2013	Bestaandeabri's opgeknapt, tunnel opnieuw geschilderd en voorzien van extra verlichting.	ProRail
Station Gorinchem 	2012	Restauratie stationsgebouw, nieuwe indeling met (verwarmde) zitelementen, horeca, verlichtingsplan, vloer. Volgens plan Hollandse Nieuwe.	I&M, BSM, NS Stations, ProRail, Loc15 (horeca-ondernemer), Projectgroep Merwede-Linge Lijn (MLL)
Station Koog-Zaandijk 	p.m.	Aanpak van tunnel en perron, opnieuw benoemen en inrichten van ontvangst- en verblijfsdomein. Wachtruimte meer transparant, injectie kleur en licht. Volgens plan Opera Amsterdam.	I&M, BSM, NS Stations, ProRail, Gemeente Zaanstad

Locatie	Oplevering	Ingerepen	Betrokken partijen
Station Oldenzaal 	2014	Herinrichting stationsgebouw met serre spoorzijde, ontvangstdomein/stationsgebied omkaderd met 'urban frame'. Volgens plan VMX Architects.	I&M, BSM, NS Stations, ProRail, Gemeente Oldenzaal, Provincie Overijssel, Stichting Werkwijzer (horeca-ondernemer)
Station Rijswijk 	2014	Schilderen tunnelwand, haltering veranderen, creëren van comfort-zone op perron. Volgens plan Hollandse Nieuwe.	I&M, BSM, NS Stations, ProRail
Station Roermond 	2013	Nieuwe organisatie voorzieningen op perron, meer beschutting. Plan Movares.	ProRail
Station Rotterdam Alexander 	2015	De perrons en wanden worden geschilderd in een kleurstelling met 'oases'.	ProRail
Station Sneek 	2014	Gebouw wordt weer opengesteld voor reizigers. In het hart van het gebouw wordt een ruime stationshal gecreëerd, inclusief een toilet. De voorzijde van het station krijgt nieuwe signing.	I&M, BSM, NS Stations, ProRail, Nationaal Modelspoor museum, Arriva
Station Tilburg Universiteit 	2013	Renovatie sextant, inrichting ontvangstdomein/stationsplein met opvallende zitelementen en markering. Volgens plan Fokkema en Partners.	I&M, BSM, NS Stations, ProRail, Gemeente Tilburg, Universiteit Tilburg
Station Venray 	2015	De wachtruimte wordt opnieuw ingericht, het stationsgebouw krijgt een onderhoudsbeurt. Beschutting op perrons met nieuwe outillage.	I&M, BSM, NS Stations, ProRail, Gemeente Venray
Station Vlissingen-Souburg 	2013	Nieuwe inrichting ontvangst- en reisdomein met standaard outillage. Groenperk op strategische postie om hangplekken te voorkomen. Volgens plan Movares.	ProRail, Stationsbeheer Regio Zuid
Station Wollega 	2011	Muur slechten tussen bloemen-winkel en wachtruimte, inrichten wachtruimte, toilet. Aanpassen luifel perronzijde. Bloemist beheert toilet en wachtruimte, schenkt koffie. Volgens plan Karres & Brands landschapsarchitecten.	I&M, BSM, NS Stations, ProRail, Gemeente Westellingwerf, Bloemenboetiek Nikky
Station Zevenaar 	p.m.	Stationsgebouw wordt 'opengesneden' om voorplein te creëren en zichtlijnen te verbeteren. Deel krijgt transparante gevel. Domeinen opnieuw ingericht, huurders nieuwe locatie. Aanbrengen pleinmeubilair, verlichting en voorzieningen. Volgens plan Studio Makkink & Bey.	I&M, BSM, NS Stations, ProRail, Gemeente Zevenaar
Station Zutphen 	p.m.	Nieuw kleurenschema voor perronkap.	I&M, BSM, NS Stations, ProRail
Station Zwijndrecht 	2014	Vernieuwing wanden en plafonds, nieuwe vloer. Verplaatsing kiosk, zitmeubelen in dehal. Toegangsdeur naar stationshal wordt schuifdeur. Volgens plan Hollandse Nieuwe.	I&M, BSM, NS Stations, ProRail

Betrokken ontwerpers

Fokkema & Partners Architecten is gevestigd in Delft. Het bureau is in 1995 opgericht door Diederik Fokkema, die op dit moment samen met Laura Atsma en Marieke van Schaaijk leiding geeft aan ongeveer 35 architecten. De projecten van het bureau richten zich voornamelijk op het interieur van (kantoor-) gebouwen en renovaties, waarbij menselijke schaal, beleving en identiteit belangrijke thema's zijn.

Station Tilburg Universiteit

Hollandse Nieuwe is in 1993 opgericht en staat onder leiding van Hans Reineke en Fabian de Zwart. Het architectenbureau is gevestigd in Amsterdam en werkt nauw samen met Noord Projectmanagers en communicatiebureau ZiLtd, gevestigd in hetzelfde pand. De focus van het bureau ligt op interieurarchitectuur. Ruimte is een belangrijk instrument bij het vormgeven van relaties tussen mensen, zo stellen de architecten. Kennis, identiteit en waardecreatie zijn andere speerpunten van het bureau.

Station Gorinchem, station Rijswijk, station Zwijndrecht

IAA Architecten is een multidisciplinair architectenbureau met vestigingen in Enschede en Amsterdam. Het bureau heeft een aparte tak IAA Stedenbouw en Landschap. In het brede oeuvre van het bureau zijn meer ontwerpen van stations te vinden, waaronder de renovatie van station Enschede (2000) en een luifel voor station Gouda (ontwerp 2014).

Station Zutphen

Karres en Brands landschapsarchitecten is in 1997 opgericht door Sylvia Karres en Bart Brands. Sinds 2013 maakt ook Lieneke van Campen deel uit van de directie. Het bureau heeft een internationale portefeuille en werkt aan zeer verschillende projecten op uiteenlopende schaalniveaus: van studies en prijsvragen, landschapsontworp, architectuur, stedenbouw, tot infrastructuur en productontwerp. Het bureau heeft met regelmaat projecten die zich bevinden op het snijvlak van openbare ruimte en architectuur. Karres en Brands landschapsarchitecten is gevestigd in Hilversum.

Station Den Haag Moerwijk, station Den Helder Zuid, station Wolvega

Sanja Medic is geboren in Servië. Ze volgde opleidingen aan kunstacademies in Nederland en is als zelfstandig kunstenaar gevestigd in Amsterdam. Medic maakt veel installaties en objecten voor of bij de openbare ruimte. Daarbij brengt ze altijd een zekere dynamiek in haar werk: of dat nu een letterlijk beweging van beelden is, een gesuggereerde beweging of een inspirerend zoekplaatje (zoals in Breukelen).

Station Breukelen

Merk X is de naam die Evelyne Merckx in 2013 gaf aan haar nieuwe bureau, nadat Merckx + Girod was opgehouden te bestaan. In het oeuvre van Merckx ligt de nadruk op interieurarchitectuur, van strategie-ontwikkeling tot en met het ontwerp van signatuurmeubelen. Evelyne Merckx en Jan Willem Wijker werken tot op heden samen aan het project Amsterdam CS, in samenwerking met Benthem Crouwel Architects. Patrice Girod is aan het bureau verbonden als adviseur.

Station Boxmeer

Moriko Kira architect is de naam van het bureau dat Moriko Kira in 1995 in Amsterdam oprichtte. Afgestudeerd in zowel Delft als Tokyo, heeft de architecte een duidelijke basis in Nederland, maar nog steeds nauwe banden met haar geboorteland Japan. De projecten van het bureau bestaan voor een groot deel uit woningbouw, maar laten ook ontwerpen voor renovatie en retail/horeca zien. De architecte zoekt de antwoorden in haar werk door op zoek te gaan naar ontmoetingen: van mensen, van momenten in de tijd en ontmoetingen in een ruimte en op locatie. Voor de projecten Prettig Wachten was Jasper Grool projectleider.

Station Almelo, station Bodel

NL Architects is in 1997 opgericht door een groep studievrienden en wordt op dit moment geleid door Pieter Bannenberg, Kamiel Klaasse en Walter van Dijk. In hun werk gaat het bedenken van een strategie voor een opgave vooraf aan het uitwerken van een vorm. Zo ontstaan onalledaagse oplossingen, nieuwe typologieën en verrassende architectuur. Het bureau werkt aan zeer uiteenlopende projecten

op verschillende schaalniveaus, van het ontwerp van een keramische vaas tot een enorm kantoorgebouw aan de Zuidas in Amsterdam.

Station Barneveld Centrum, station Barneveld Noord, station Delfzijl

Onix is in 1994 opgericht, is gevestigd in Groningen en wordt geleid door Haiko Meijer. Het bureau heeft ruim honderd projecten op de naam staan, van woonhuizen, scholen en kantoorgebouwen tot bruggen en tentoonstellingen. In het werk van Onix is ruimte voor experimentele structuren en constructieve innovaties. De praktische invalshoek viert echter op schaalniveaus de boventoon.

Station Sneek

Opera Amsterdam is een multidisciplinair ontwerpbureau met een breed scala aan opdrachtgevers en opdrachten: van tentoonstellingontwerp, grafisch ontwerp en interieuropgaven tot het ontwikkelen van concepten voor kantoren en winkel (gebieden). Ruimtelijke choreografie en driedimensionale communicatie zijn daarbij terugkerende thema's.

Station Koog-Zaandijk

Studio Makkink & Bey is in 2002 opgericht door Rianne Makkink (architect) en Jurgen Bey (ontwerper) en is gevestigd in Rotterdam. Het bedenken van een strategie is altijd het uitgangspunt voor een ontwerpproces. Daarbij wordt samenwerking gezocht met andere (ontwerp-)disciplines en de maakindustrie. Een ontwerp komt tot stand na een analyse van een brede context en verschillende schaalniveaus.

Station Rotterdam Alexander, station Zevenaar

VenhoevenCS architecture+urbanism is een interdisciplinair ontwerpbureau, gevestigd in Amsterdam. Opgericht door architect Ton Venhoeven, heeft het bureau projecten op uiteenlopende schaalniveaus in de internationale portefeuille. Graag betrekken de ontwerpers de gebruikers en omwonenden bij hun ontwerpen en projecten: ze beschouwen dergelijke samenwerkingsverbanden als een krachtig instrument om de wereld van morgen vorm en betekenis te geven.

Station Amsterdam Muiderpoort

VMX Architects is opgericht in 1995 en wordt geleid door Don Murphy (creatief directeur) en Leon Teunissen (zakelijk directeur). De projectenportefeuille is internationaal en zeer divers, met particuliere woonhuizen, appartementengebouwen, bedrijfs- en schoolgebouwen en een vliegtuigterminal. Het bureau streeft naar nieuwe oplossingen, die ook maakbaar en betaalbaar zijn. Ze zien innovatie als onlosmakelijk onderdeel van architectuur.

Station Oldenzaal, station Venray





Centrale hal station Zwijndrecht

Bronnen

Ministerie van Verkeer & Waterstaat, *Actieplan 'Groeï op het spoor'.* *Uitwerking korte termijn kabinetsambitie.* November 2007

.

Ministerie van Verkeer & Waterstaat, *Het Nieuwe Actieplan 'Groeï op het spoor'.* *Een vooruitblik op de komende twee jaar van het Actieplan.* Februari 2010

.

Hagen, M. van, *Waiting experience at train stations.* Proefschrift Universiteit Twente, 2011. Uitgegeven door Eburon Academic Publishers, Delft.

.

Bureau Spoorbouwmeester, *Het Stationsconcept. Visie en toepassing.* Spoorbeeld, 2012.

Websites

.

www.rijksoverheid.nl

.

www.stationsweb.nl

.

www.prorail.nl/reizigers/stations/prettig-wachten

Overige bronnen

.

Interviews met Koen van Velsen, Willem Boiten, Tjebbe Ruskamp, Annelies Bosman-Neven, Jacob Friesen, Tanja Karreman. Koen van Velsen was van 2009 tot en met 2014 Spoorbouwmeester. Per 1 januari 2015 is hij opgevolgd door Bert Dirrix

.

Gesprekken met de betrokken architecten, ontwerpers en kunstenaar

.

Feedback en e-mails van Louise Heijmeriks (ProRail) en Gerben Kreuger (Movares)

.

'Tienertoer' door Nederland langs de stations van Prettig Wachten in de zomer van 2014, samen met Rio en Kai Moerenhout

Illustratieverantwoording

Omslag

Station Boxtel Moriko Kira architect

Inleiding

p. 4
Jannes Linders voor Bureau Spoorbouwmeester
p. 6-7
Ton Poortvliet voor ProRail
p. 8
Jeroen Poortvliet voor ProRail
p. 10
Jannes Linders voor Bureau Spoorbouwmeester
p. 12
Jeroen Poortvliet voor ProRail
Caroline Kruit voor Bureau Spoorbouwmeester
Jeroen Poortvliet voor ProRail

Project Prettig Wachten

p. 18
MUST voor Bureau Spoorbouwmeester

Thema's: meer dan een beschutte plek

p. 22
Station Almelo Jeroen Poortvliet voor ProRail,
Moriko Kira architect
Station Zwijndrecht Jannes Linders voor
Bureau Spoorbouwmeester
Station Gorinchem Ton Poortvliet voor ProRail
p. 24
Station Gorinchem Jeroen Poortvliet voor ProRail
Station Wolvega Jannes Linders voor
Bureau Spoorbouwmeester
Station Barneveld Noord NL Architects
Station Oldenzaal Jeroen Poortvliet voor ProRail
p. 26
Station Amsterdam Muiderpoort Jeroen Poortvliet voor
ProRail
Station Almelo Jeroen Poortvliet voor ProRail,
Caroline Kruit voor Bureau Spoorbouwmeester
p. 28
Station Boxtel Moriko Kira architect
Station Den Haag Moerwijk Jeroen Poortvliet voor ProRail,
Karres en Brands landschapsarchitecten

Plannen voor Prettig Wachten

p. 30
Jan Theun van Rees voor Bureau Spoorbouwmeester
p. 32-33
Almelostraatkaart.nl, Moriko Kira architect
p. 34-35
Stationsweb.nl, VenhoevenCS architecture+urbanism
p. 36-37
Skyscrapercity.nl, NL Architects
p. 38-39
Wikipedia commons, NL Architects
p. 40-41
Jeroen Poortvliet voor ProRail, Merk X
p. 42-43
Jeroen Poortvliet voor ProRail, Moriko Kira architect
p. 44-45
Panoramio.com, Jan Theun van Rees voor
Bureau Spoorbouwmeester, Sanja Medic
p. 46-47
ProRail, NL Architects
p. 48-49
Karres en Brands landschapsarchitecten
p. 50-51
Karres en Brands landschapsarchitecten
p. 52-53
Hollandse Nieuwe
p. 54-55
Jeroen Poortvliet voor ProRail, Opera Amsterdam
p. 56-57
Stationsweb.nl, VMX Architects

p. 58-59
Hollandse Nieuwe
p. 60-61
Jeroen Poortvliet voor ProRail, Studio Makkink & Bey
p. 62-63
Waldo Gadellaa/Panoramio.com, Onix
p. 64-65
Wikimedia commons, Fokkema & Partners Architecten
p. 66-67
Stationsweb.nl, VMX Architects
p. 68-69
Stationsweb.nl, Karres en Brands landschapsarchitecten
p. 70-71
Stationsweb.nl, Studio Makkink & Bey
p. 72-73
Wikimedia commons, IAA Architecten
p. 74-75
Hollandse Nieuwe

De volgende aansluiting

p. 76
Jeroen Poortvliet voor ProRail
p. 78
Station Almelo Moriko Kira architect
Station Breukelen Jan Theun van Rees voor
Bureau Spoorbouwmeester
p. 80
Station Barneveld Noord Jannes Linders voor
Bureau Spoorbouwmeester, NL Architects
Station Den Haag Moerwijk Jeroen Poortvliet voor ProRail
p. 82
Hollandse Nieuwe
p. 84
Station Oldenzaal Jeroen Poortvliet voor ProRail
Station Tilburg Universiteit Caroline Kruit voor
Bureau Spoorbouwmeester
p. 86
Jannes Linders voor Bureau Spoorbouwmeester

Projectenmatrix

p. 88
Karres & Brands landschapsarchitecten

p. 94-95
Jannes Linders voor Bureau Spoorbouwmeester

uitgave van
Bureau Spoorbouwmeester
Juni 2015

www.spoorbeeld.nl

tekst
Caroline Kruit
ontwerp
Reynoud Homan
fotografie en illustraties
Rechthebbenden

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.

1
1
1
1
1
1
1
1
1
1
1