

De stad, het station en het stationsplein

De geschiedenis van het omgevingsdomein

Leiden centraal

Inspiratie

De stad, het station en het stationsplein

De geschiedenis van het omgevingsdomein

Inhoud

Inleiding

5

Startfase: 1840–1860

9

De Staatsaanleg: 1860–1880

15

De omslag rond 1880

22

Het station als verbeelding van macht: 1880–1900

25

Nadagen van het monopolie: 1900–1920

33

De omslag rond 1930

36

Versobering: 1920–1945

39

De Wederopbouw: 1945–1965

45

Versobering: 1965–1980

53

De omslag rond 1975

58

Hernieuwd vertrouwen: 1980–1995

61

De splitsing: 1995–heden

79

Het belang van samenwerking

94

Epiloog: de opgave van vandaag en morgen

98

Literatuur

102

Illustratieverantwoording

103

De directe omgeving van een station is vaak een combinatie van diverse functies en activiteiten. Als onderdeel van de publieke ruimte biedt het zowel plaats aan diverse (stedelijke) programma's als aan een vertrouwenwekkende ordening van aankomstvelden en middelen die horen bij de voorbereiding van en informatie over de reis.

Voor elk station is de inbedding in de stationsomgeving uniek. De directe omgeving van het station heeft een lokale identiteit en maakt deel uit van het stelsel van openbare ruimten in een stad, een dorp of wijk. Hierin zijn doorstroming en verblijf goed georganiseerd. De relatie tussen het station en de omgeving krijgt gestalte in het omgevingsdomein. Hier wordt gezocht naar een optimaal evenwicht tussen de verkeersknoop, een aantrekkelijke omgeving, de economische dynamiek en de ontwikkelingskansen rond het station. In het omgevingsdomein staat de oriëntatie op het station en op de omgeving centraal. Ook vinden de voorzieningen voor voor- en natransport hier een plek: van fietsenstallingen en de aansluiting op bus of tram tot een taxistandplaats en voorzieningen voor kort parkeren en halen en brengen.

Inleiding

In veel steden wordt druk gebouwd aan (ver)nieuwe(de) stations en het omringend stedelijk gebied. Neem bijvoorbeeld Rotterdam, Den Haag, Utrecht, Arnhem en Breda waar indrukwekkende HSL terminals verrijzen die bovendien een stevige impuls geven aan het omliggende stationsgebied. Ook elders wordt hard gewerkt. Grote intercitystations als die van Tilburg, Zwolle, Eindhoven, Groningen en Alkmaar staan aan de vooravond van een transformatie. Op sommige plekken wordt reeds gebouwd, elders bevinden de plannen zich in een vergevorderd stadium. Ook op de 'midschaal' gebeurt het nodige. In 2014 wordt in Helmond een geheel vernieuwd stationsgebied opgeleverd. In Heerlen is de reconstructie van station en omgeving al volop in uitvoering. Daarnaast zijn de afgelopen tijd diverse nieuwe stations geopend, zoals Groningen Europapark, Nijmegen Lent, Westervoort, Leidsche Rijn en Halfweg. Stad en de station houden elkaar nog altijd in beweging!

In de 175 jaar dat het Nederlandse spoor bestaat, zijn de stad en het station nauw met elkaar verbonden. Altijd is sprake geweest van interactie, eerst beperkt, later steeds groter. Hoe deze interactie functioneerde en vorm kreeg, wisselt per periode. Zo heerste aan het eind van de negentiende en het eind van de twintigste eeuw een optimistische tijdgeest, waarin veel belang werd gehecht aan het spoor. Overal bloeiden stationsgebieden op met een navenant effect op de stedelijke activiteit. De spoorgeschiedenis kent ook pessimistische tijden. Zo waren de jaren dertig en zestig van de vorige eeuw perioden met bedreigingen, zware bezuinigingen, het letterlijke verval van stationsgebieden en zelfs een dreigende opheffing van het gehele spoorsysteem.

De interactie tussen het spoor en de stad heeft mij altijd gefascineerd. Aan de ene kant staat het grootschalige spoorsysteem met grote en zware infrastructuur en voertuigen die met hoge snelheid passeren. Het is iets dat zo op het eerste gezicht niet past in kleinschalige (historische) steden. Aan de andere kant staan de stad en de reizigers, vele soorten verkeer en een dynamische stedelijke ontwikkeling waar het spoor mede afhankelijk van is. Het samenbrengen van deze werelden is een boeiende opgave, zeker in het stationsgebied.

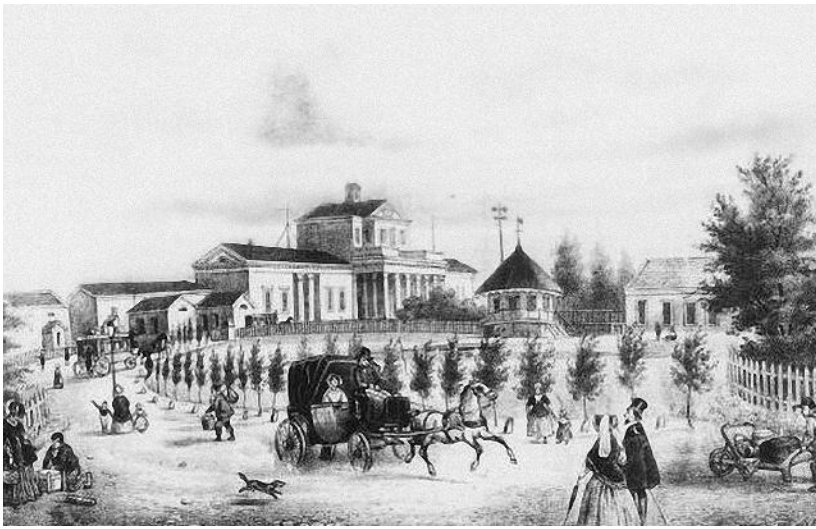
Dit essay beschrijft in historisch perspectief de stedenbouwkundige interactie tussen het spoor en de stad, met een nadruk op de ontwikkelingen in de laatste vier decennia. Het vertelt het verhaal van het spoor en gaat in diverse hoofdstukken en intermezzo's nader in op specifieke ontwikkelingen en stedelijke gebieden. Veel aandacht gaat daarbij uit naar het stationsgebied. Dit is immers bij uitstek de plek waar spoor en stad elkaar ontmoeten. Het Spoorbeeld spreekt in dit licht van het Omgevingsdomein, ofwel de plek waar het station ruimtelijk en programmatisch aan de stad wordt gehecht.

'De stad, het station en het stationsplein' is geschreven voor iedereen die zich bezig houdt met de ontwikkeling of het beheer van stationsgebieden. Ik hoop dat het hen interessante nieuwe inzichten en inspiratie geeft voor onze hedendaagse ontwerpogaven. Met kennis van de geschiedenis en de rol die de stationsomgeving sinds de vroege negentiende eeuw heeft gespeeld, kunnen we samen werken aan mooie hedendaagse stationspleinen die behalve functioneel vooral ook uitnodigend, verwelkomend, overzichtelijk, veilig, inspirerend en comfortabel zijn.





Baarn, een landelijk omgevingsdomein



1

Het spoor

Het spoor wordt op enige afstand van de stad aangelegd, stations komen op enige afstand van de stad te liggen.

1 Den Haag HS



2

Het stationsplein

Het stationsplein is verhard en utilitair van karakter, een voetgangersplein met rijtuigen en overslag van goederen.

- 2 Haarlem
- 3 Utrecht NRS



3

Het station

Het station is het visitekaartje van het nieuwe, moderne vervoermiddel, vaak in neo-classicistische stijl.

- 4 Amsterdam Willemspoort
- 5 Rotterdam Delftsche Poort



4



5

Startfase 1840-1860

De ontwikkeling van het Nederlandse spoor komt rond 1840 aarzelend op gang. De Belgische Revolutie is net achter de rug. De kosten van de oorlog zijn fors geweest en de staatsschuld is hoog. In deze tijd is de ontwikkeling van het spoorweganet puur een zaak van particulier initiatief. De Staat laat de ontwikkeling van het spoor zelfs geheel aan de markt over; een aanpak die overigens in het buitenland tot goede resultaten had geleid. Dit resulteert vanaf 1839 in de aanleg van een aantal losse spoorlijnen, deels gericht op het ontsluiten van de Duitse Staten – destijds al het voornaamste achterland – en deels op het verbinden van de grote steden. Amsterdam-Haarlem is in 1839 de eerste lijn die twee steden verbindt.

Dat kostenreductie in deze tijd een belangrijke rol speelt, is goed af te lezen aan de tracering van de spoorlijnen. Steden worden doorgaans op de nodige afstand gepasseerd om onteigeningen, sloop van bestaande bebouwing en de kosten voor het verwerven van grond zo veel mogelijk te beperken. Om de kosten verder te drukken, wordt tevens aansluiting gezocht bij bestaande wegen. Om kosten te reduceren komen de meeste stations op enige afstand van de stad te liggen. Een afstand van 'twintig minuten gaans' vindt men in die tijd acceptabel. Natuurlijk zijn er uitzonderingen zoals in Haarlem en Delft waar 'toevallig' grond beschikbaar was en het spoor dicht langs de (historische) stad loopt.

Het station is in stedenbouwkundig opzicht in de eerste helft van de negentiende eeuw een vreemd element dat door veel steden met de nodige argwaan wordt gezien. Stations zijn een heel nieuw fenomeen, zeker gezien het feit dat ze beschikken over een geheel eigen, niet door andere voertuigen te gebruiken infrastructuur. Hun bijzondere positie wordt versterkt door hun wat 'eenzame' ligging langs het spoor, op enige afstand van de stad. Ze zijn bovendien afgesloten en afgeschermd met hekwerken die in de beginjaren zelfs tot over de spoorbaan heenlopen. Niet voor niets spreekt men in Duitsland nog steeds van een Bahnhof.

Aanvankelijk worden de stations ontworpen als het visitekaartje van het nieuwe, moderne vervoermiddel: de trein. Spoorwegondernemingen besteden extra

aandacht aan de architectuur. Een rijke, neoclassicistische stijl is veelvoorkomend. Wat later, op het moment dat de rendementen toch wat tegen blijken te vallen, worden de stations eenvoudiger van opzet. Binnen kenmerken de stations zich door een sterke scheiding tussen het aankomst- en vertrekgedeelte. De reizigersstromen worden geheel van elkaar gescheiden op een manier die we momenteel nog zien bij het station Haarlem en bij vliegvelden.

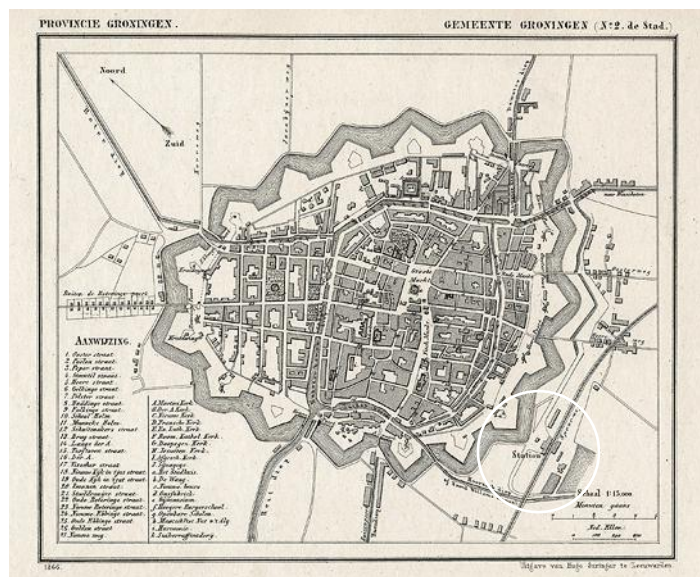
Van stationsbuurten is in de periode 1840-1860 nog geen sprake. Stationspleinen horen al wel onlosmakelijk bij het station. Zodra ergens een station wordt gebouwd, is voorruimte nodig. Dit plein is vanaf de begintijd verhard en sterk utilitair van karakter. De nadruk ligt op de afhandeling van verkeer en goederen. Als omgevingsdomein avant la lettre dient het bovendien als intermediair tussen station en omgeving. Hier, op het stationsplein, wordt de treinreiziger na zijn reis een voetganger om vervolgens met alternatief vervoer of gewoon lopend de reis voort te zetten.

Vestingsteden en de Vestingwet van 1874

Een groot aantal Nederlandse steden kent een verleden als vestingstad. Dit is in veel gevallen van invloed geweest op de tracering van het spoor. Bij sommige steden was de vestingstatus al vervallen op het moment van aanleg van het spoor, zoals in Amsterdam, Haarlem, Utrecht en Arnhem. Daardoor is op de plek van de voormalige vestingwerken al ruimte beschikbaar voor spoorlijn en station. Wanneer vestingen nog nodig zijn voor hun defensieve functie, dient de vesting te worden ontzien. Spoorlijnen worden hier nog verder buiten de vesting gelegd. Looproutes van het station naar de stad – en andersom – lopen vervolgens door de vesting. In Maastricht is hiertoe zelfs een nieuwe stadspoort aangelegd. Voor twaalf steden blijft de vestingstatus tot ver in de negentiende eeuw een knelpunt in de ontwikkeling van het spoor en de stad. Voorbeelden zijn Nijmegen, Zutphen, 's-Hertogenbosch en Groningen. In tijden van oorlog moesten de stationsgebouwen hier vanuit het oogpunt van een vrij schootsveld snel kunnen worden afgebroken. De vestingsteden kennen daarom semi-permanente stationsgebouwen.

De Vestingwet van 1874 brengt verlichting voor de nog resterende vestingsteden. De wet bepaalt dat vestingen en linies die in onbruik zijn geraakt, kunnen worden opgeheven. Voor veel vestingen komt dit neer op ontmanteling. Bovendien kunnen de stationsgebouwen een meer permanente status krijgen. Semi-permanente gebouwen werden vervangen door echte stationsgebouwen. Het semi-permanente station van Breda houdt het het langst vol. Tot 1974, precies honderd jaar na de Vestingwet, blijft het in dienst. Heel belangrijk voor de stedelijke ontwikkeling van een aantal belangrijke stationsgebieden is dat na 1874 door de ontmanteling van de vesting het spoor ook de ruimte krijgt voor de ontwikkeling van volwaardige stationspleinen en spoorembplacements. Aan de vooravond van de grote bloeiperiode van de spoorwegen kan het spoor deze ruimte maar al te goed gebruiken.

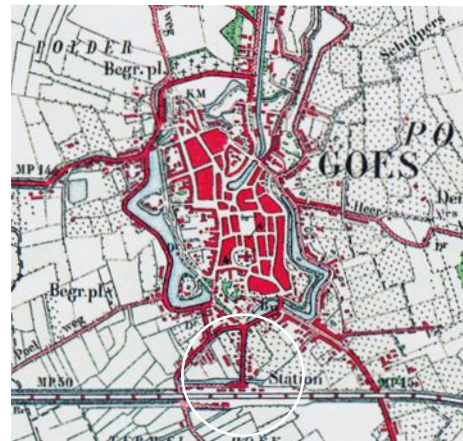
- 1 Groningen 1866
- 2 Leiden 1868
- 3 Maastricht 1868



1

Tracering van spoorlijnen

De geschiedenis van het spoor kent diverse voorbeelden van traceringen die 'kostbare gebieden' nabij de stad vermijden. Ook in de recente geschiedenis komt dit voor. Zo passeert de in 2012 in gebruik genomen Hanzelijn zowel Kampen als Dronten op grote afstand. In beide plaatsten ligt nu een louter op de overstap en connectie van vervoersstromen gericht stationsplein. De stad is nauwelijks voelbaar. Vooral in Dronten is de afstand tussen station en centrum fors. Ondanks het feit dat de stationslocatie al sinds tientallen jaren bekend is, heeft de gemeente jarenlang nauwelijks moeite gedaan om de stadsontwikkeling hierop af te stemmen. In Kampen is pas sinds tien jaar de locatie van het nieuwe station Kampen-Zuid bekend. Station en stationsplein zijn gereed en onlangs geopend. De verdere invulling van het stationsgebied, inclusief bebouwing, zal nog vorm moeten krijgen: een situatie die doet denken aan de begindagen van het spoor.



De stad, het station en het stationsplein

- 1 Goes 1905
- 2 Sittard 1905

Ook in de huidige tijd wordt de stad op afstand gepasseerd.

3-6 Hanzelijn bij Kampen Zuid, 2012



4



5



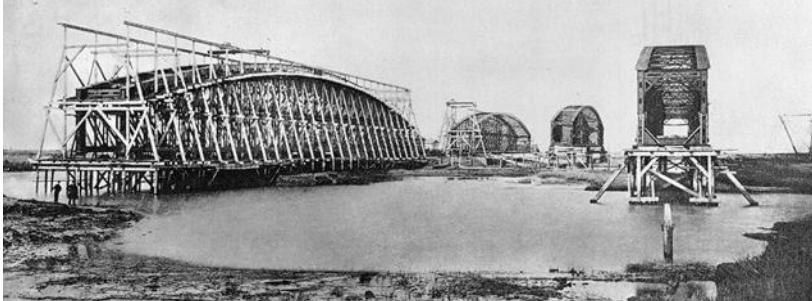
6

Startfase: 1840-1860

Het spoor

Een samenhangend spoornet wordt gerealiseerd, spoorbruggen over de grote rivieren worden aangelegd.

- 1 Moerdijkbrug
- 2 Brug bij Culemborg
- 3 Brug bij Culemborg
- 4 Nijmegen, Waalbrug



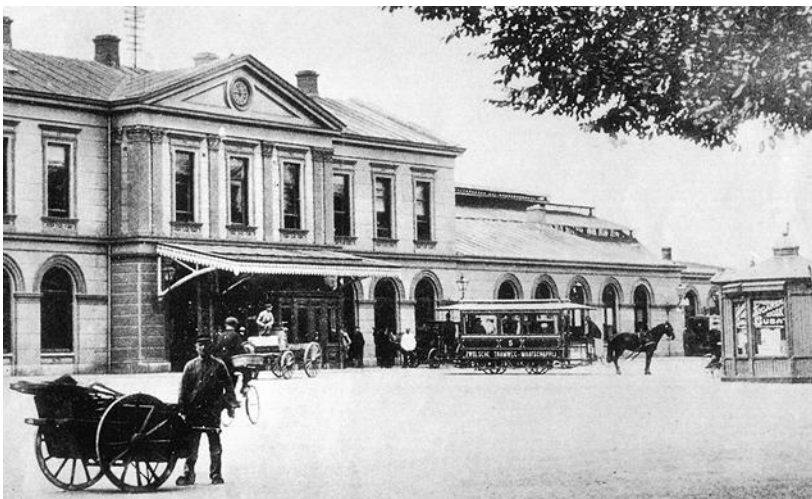
1



2



3



5



6

Het stationsplein

Het stationsplein heeft zijn utilitaire functie, voetgangers, rijtuigen, paardenram en overslag van goederen.

- 5 Zwolle, 1880
- 6 Breda, 1890

De Staatsaanleg 1860-1880

In de loop van de jaren vijftig van de negentiende eeuw wordt duidelijk dat de ontwikkeling van het spoor vanuit particulier initiatief onvoldoende van de grond komt. Ondanks de uitgegeven concessies wordt weinig gerealiseerd. Ondernemers hebben zeker wat betreft het goederenvervoer meer vertrouwen in de binnenvaart. Nederland begint daardoor achter te lopen op de omringende landen. Mede hierdoor groeit het inzicht dat de opkomende economische ontwikkeling (ook) gebaat is bij een goede spoorinfrastructuur. De Staat trekt daarom in 1860 het initiatief naar zich toe en financiert de ontwikkeling van een samenhangend spoorwegnet. Ook de aanleg komt in handen van de overheid.

Na 1860 wordt in opmerkelijk korte tijd door een effectieve ambtelijke organisatie een samenhangend spoornet gerealiseerd, gericht op het achterland van onze havens en de ontsluiting van de grotere steden. Het is een tijd vol nieuwe spoorbanen, emplacementen en stations. Bovendien worden diverse bruggen aangelegd over de grote rivieren zoals de spoorbruggen bij Moerdijk, Culemborg, Nijmegen en Zaltbommel. Juist deze rivierkruisingen waren eerder door particuliere ondernemingen angstvallig gemeden uit angst voor de hoge kosten. Na de aanleg wordt de exploitatie van de spoorwegen aan meerdere spoorwegmaatschappijen gegund. Achterliggend doel is om in onderlinge concurrentie het maximale uit het spoor te halen.

De stations komen ook tussen 1860 en 1880 op enige afstand van de steden te liggen, doordat de spoorlijnen vooral buiten de steden om worden aangelegd. Zeker in de eerste jaren is de functie van het stationsplein nog steeds beperkt tot de plek voor het voor- en natransport en het verbinden van stad en station. Het verkeer bestaat voornamelijk uit voetgangers, rijtuigen, en paard-en-wagens voor het goederenvervoer. De verkeersdruk is gering. De spooremplacementen, die onlosmakelijk bij het spoorbedrijf horen, zijn in deze tijd nog niet zo groot. Ze ontwikkelen zich naast en achter het station. Hun impact op de omgeving is nog klein.



4



1



2



3



4

Het station

Sobere en doelmatige stations in Waterstaats-
stijl, gestandaardiseerd in vijf klassen.

- 1 Arnhem, 1871
- 2 Oisterwijk, 1863
- 3 Assen, 1868
- 4 Dordrecht, 1870

De stationstraat

Het stationsplein wordt een belangrijk element in de stad, een Stationsstraat verbindt de stad met het station, soms verfraaid met laanbeplanting en bebouwing.

- 5 Zwolle, 1915
- 6 Leeuwarden, 1908
- 7 Alkmaar, 1900



5



6



7

Ondanks de utilitaire rol van het stationsplein en de afstand tussen station en stad, begint de houding van de steden in de loop van de jaren zeventig en tachtig van de negentiende eeuw langzaam te veranderen. Waar het spoor voorheen als een vreemd, met argwaan bekeken fenomeen werd gezien, groeit het besef dat het spoor wel eens het vervoermiddel van de toekomst zou kunnen worden en daarmee van groot belang voor de ontwikkeling van de stad. Met dit besef groeit ook de aandacht voor het stationsgebied. Stations worden daarom in verschillende steden aan de stad gehecht met een stationsplein en een centrale route naar de stad die soms fraai aangelegd wordt met veel aandacht voor bomen en andere beplanting. Langs de stationsstraten vinden stedelijke ontwikkelingen plaats en er ontstaan geleidelijk volwaardige stationsbuurten. Ook het stationsplein zelf wordt in een aantal steden verfraaid. Het groeit uit tot een representatieve plek waar de reiziger meteen een eerste (goede) indruk krijgt van de stad waarin hij arriveert. Rond het plein verschijnt stedelijke bebouwing: hotels, herenhuizen en villa's. De stad begint te reageren op het spoor.

De ambities verschillen van stad tot stad. Sommige gemeenten, met Zwolle en Leeuwarden als bekende voorbeelden, grijpen de kans om met een fraaie stedenbouwkundige opzet het aanzien van de stad te verhogen. Hier ontstaan mooie lanen en stationspleinen. Andere gemeenten zijn minder ambitieus en beperken zich tot de aanleg van een parallel aan het spoor gelegen straat, leidend naar een bestaande weg. Ook aan de ontwikkeling van de stationsbuurt wordt hier weinig aandacht geschonken.

De stations in deze periode van staatsaanleg zijn doelmatig en sober. Standaardisatie voert de boventoon. Nederland kent daarbij vijf standaardstations van wisselende grootte in de zgn. Waterstaatstijl. De gebouwen bieden ruimte aan de diverse functies die het spoorbedrijf in deze tijd met zich meebrengt: van technische ruimten, wachtkamers, bagageruimten, kantoren en kaartverkoop tot woonruimte voor het personeel. Dit maakt dat de stations over het algemeen vrij groot zijn en beschikken over meerdere verdiepingen.

Juist de hoogte zorgt voor de nodige allure en voor een goede balans tussen de stationsgevel en het voorliggende stationsplein. In de opzet van het station wordt de strakke scheiding tussen aankomst en vertrek losgelaten. Hierdoor ontstaat ruimte voor een centraal gelegen stationshal met een openbaar karakter. Hier worden de reizigers ontvangen en via het hierop aansluitende stationsplein naar de stad geleid.

Forensenplaatsen

De ontwikkeling van het spoor brengt ook nieuwe stedelijke ontwikkelingen. In het algemeen welgestelde forensen vestigen zich in gebieden op redelijke reisafstand van de grote steden, liefst op de zandgronden. Zo ontstaan rond Amsterdam en Utrecht forensenplaatsen zoals Bussum, Hilversum, Driebergen, Baarn, Bilthoven en Heemstede. In stedenbouwkundige zin zijn deze plaatsen vanuit de stations ontwikkeld, waarbij een korte loopafstand naar het station van belang is. Dit is duidelijk te zien aan de stedelijke structuur. Den Haag is hierop een uitzondering. Deze stad beschikte binnen haar grenzen en op de strandwallen reeds over voldoende zandgronden voor de woningen van de welgestelde klasse. Rotterdam beschikt daarentegen in de directe omgeving niet over zandgronden. Vanaf 1908 gaan forensen zich daarom in Scheveningen vestigen als de destijds hypermoderne elektrische trein naar Rotterdam in dienst wordt genomen.

Forensen in Naarden-Bussum, op weg naar Amsterdam. Duidelijk de gegoede klasse, wonend op loopafstand in villaparken.

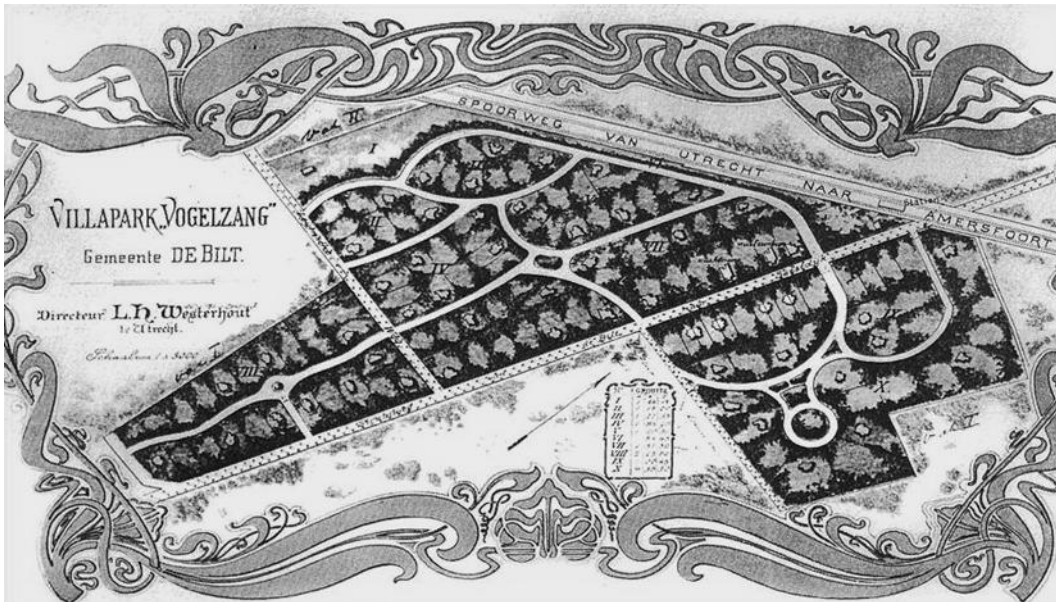
- 1 Station Naarden-Bussum, het perron naar Amsterdam
- 2 Bussum, villapark Prins Hendrikpark, direct voor het station
- 3 Bilthoven, villapark Vogelzang, direct bij het station



2



1



3

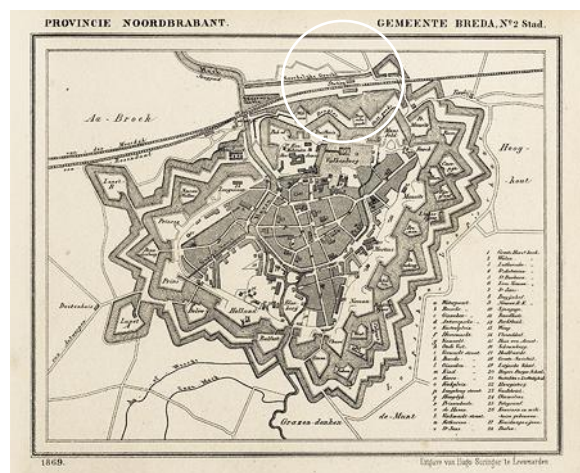
Breda

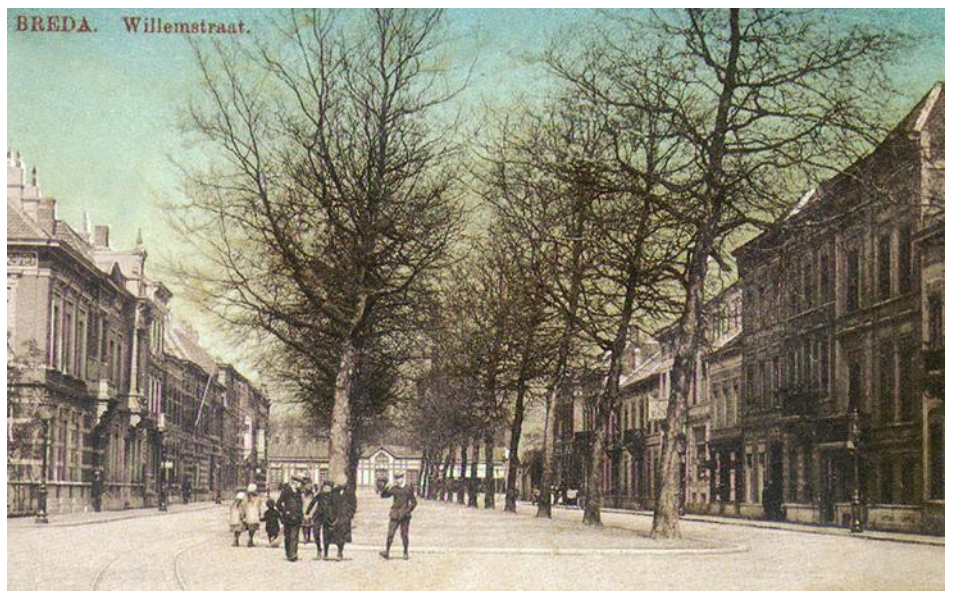
Breda krijgt al in 1854 een spooraansluiting naar Antwerpen en Roosendaal, het station wordt net buiten de vesting gelegd, ten westen van de Mark. In 1863 wordt Breda op het Nederlandse spoorwegnet aangesloten, dit tweede station van Breda valt nog onder de beperkende bepalingen van de Vestingwet. Dit bepaalde dat het station snel moet kunnen worden afgebroken, ze is opgebouwd uit stijl- en regelwerk opgevuld met steen en afgewerkt met cement. Voor het recht trekken van het tracé van de spoorbaan is al geanticipeerd op het vervallen van de vestingstatus die in Breda in 1869 plaatsvindt. Het semi-permanente station van Breda houdt het lang vol tot 1974, precies honderd jaar na de Vestingwet, blijft het in dienst. De ontmanteling van de vesting geeft het spoor de ruimte en maakt de ontwikkeling van een volwaardige stationsbuurt mogelijk met de Willemstraat als centrale as naar het station.

De ontwikkeling van nieuwe stadswijken ten noorden van de spoorbaan vraagt om het doorbreken van de spoorbarrière. In 1974 wordt de spoorbaan verhoogd en kan het oude station eindelijk worden afgebroken en vervangen door een modern station. Bijzonder aan het station is dat de perronkap en de kap van het busstation in dezelfde stijl worden opgetrokken. Bijzonder is het busstation, het eerste dat is opgezet volgens het buffersysteem, veel compacter en meer reizigersvriendelijk dan de traditionele vorm. Na 1995 wordt de stationshal volgebouwd met stationswinkels, dit is goed voor de omzet en voldoet aan behoeften van de reizigers maar funest voor de allure van de stationshal.

In 2013 wordt gestart met de bouw van het nieuwe station als gevolg van de status van Breda als Nationaal Sleutelproject. Een opvallend, zeer compact gebouw vanuit de filosofie dat alles onder één dak wordt gebouwd, het station, het busstation, de transferruimtes, het voor- en natransport, winkels, woningen en kantoren.

- 1 Breda 1868
- 2 Plan van Uitleg 1884
- 3 De Willemstraat als Stationsallee
- 4 Breda station 1971, op de achtergrond het nieuwe station in aanbouw
- 5 Breda station 1974
- 6 Breda stationshal 1974
- 7 Breda Centraal, een nieuwe openbaar vervoerknoop, gereed 2016





3



4



5



6



7



1

Het spoor

De stations hebben hun definitieve plek in de stad gekregen.

1 Amsterdam Centraal

Het landelijk net is gereed, het wordt verder uitgebreid met regionale verbindingen, de lokaalspoorwegen.

2 Lokaalspoorlijn bij Loppersum



2

Het stationsplein

Het stationsplein deelt in de nieuwe grandeur, groeit uit tot een belangrijk plein in de stad, fraai aangelegd met allure, passend bij het nieuwe stationsgebouw, verblijfskwaliteit voor voetgangers. Functioneel van karakter, het ontvangen van de reiziger, overstap op andere vervoermiddelen, de stoomtram vanaf 1880 als nieuw vervoermiddel, het verladen van goederen op het stationsplein, de grotere stations hebben een speciale rijtuigkap.

3 Nijmegen, 1906

4 Zutphen, 1890

5 Amsterdam Weesperpoort, 1910



3



4



5

Het station als verbeelding van macht 1880–1900

Rond 1880 breekt de glorie tijd voor de spoorwegen aan. Nederland kent een sterke economische groei door de opkomende industrialisering, en daarmee ook een substantiële toename van het goederenvervoer. De trein is definitief ontdekt als moderne, nieuwe vorm van mobiliteit en ook het personenvervoer groeit sterk. In deze glorie tijd zijn de spoorwegmaatschappijen financieel draagkrachtige ondernemingen die hun winstpositie weten te verbeteren. Ondertussen wordt het spoor steeds intensiever gebruikt. De laatste schakels in het nationale spoorweganet worden gerealiseerd, en er worden diverse regionale verbindingen als 'lokaalspoorwegen' aan het netwerk toegevoegd.

Ook in de steden is duidelijk dat het spoor een prominente positie heeft veroverd. Stations krijgen hun definitieve plek en worden groter en groter. Daarbij groeien de steden vaak letterlijk naar de stations toe. Langs de stationsstraten en aan het stationsplein verschijnt prominente bebouwing. Winkels, hotels, restaurants, banken en kiosken worden kenmerkende functies. Ze geven het stationsplein en de route naar het station allure en zijn een drijvende kracht achter het ontstaan van levendige stationsbuurten.

In Amsterdam wordt door de Staat, tegen de zin van het stadsbestuur, besloten het nieuwe Centraal Station te leggen in het open havenfront, een zeer ingrijpende stedenbouwkundige keuze die tot op de dag van vandaag discussies oproept. Het is zeker dat dit grote schade heeft toegebracht aan de relatie van de stad met het IJ, en de binnenstad heeft belast met veel verkeersbewegingen. Deze keuze heeft daarentegen ook enorme impulsen aan de binnenstad gegeven, die het centrum tot de dag van vandaag tot leven brengen.

Vooral in de voormalige vestingsteden, die zich pas na 1874 definitief kunnen ontdoen van de vaak beknelende omwalling, komt extra ruimte vrij. Kenmerkend zijn Groningen en Den Bosch waar de ontmanteling van de vesting wordt gekoppeld aan een imposante nieuwe stadsaanleg in de richting van het station. In Den Bosch wordt zelfs de gehele spoorbaan verlegd om meer

ruimte te geven aan stedenbouwkundige ontwikkelingen. De steden ontwikkelen zich hierbij nog wel aan slechts één zijde: de centrumzijde, de voorkant van het station. In Den Haag, overigens geen vestingstad, biedt de opgehoogde spoorbaan bij het imposante nieuwe station Hollands Spoor de kans om de routes naar de stadsdelen achter het station onbelemmerde doorgang te verlenen. Dit Laakhavengebied is eerst een belangrijk gebied voor goederenoverslag en industrie. Later, na 1990, transformeert dit gebied zich tot een belangrijk stedelijk gebied met wonen, kantoren, winkels en onderwijsvoorzieningen. Een volwaardige toegang tot het station aan de achterzijde zal echter pas honderd jaar later gerealiseerd worden. In 2016 zal eindelijk de tunnel van het monumentale station naar de achterzijde doorgetrokken worden.

Het stationsplein deelt in de nieuwe grandeur. Steden besteden veel aandacht aan de kwaliteit van het stationsplein door een hoogwaardige inrichting en groenvoorzieningen, aansluitend bij het representatieve stationsgebouw. De stedenbouwkundige en maatschappelijke betekenis van het stationsplein groeit, doordat het ruimte biedt aan stedelijke voorzieningen, en een van de belangrijke openbare ruimtes in de stad is geworden. Daarnaast behoudt het stationsplein de basisfunctie: het ontvangen van de reiziger, het begeleiden van de reiziger naar de stad en ruimte bieden aan de overstap op andere vervoermiddelen. Ook het verladen van goederen vindt in deze tijd nog altijd plaats op het stationsplein, al begint het goederenverkeer zich al wel te verplaatsen naar de flanken en de achterzijde van het station, waar meer ruimte is voor de afwikkeling van het groeiende goederentransport. Op het stationsplein verschijnen nieuwe vervoermiddelen: eerst de paardentram, later de lokale en interlokale stoomtram en weer wat later de elektrische tram. Het stationsplein wordt daarmee, naast een verblijfplaats, een volwaardige overstapplaats.

Het enorme succes van de trein heeft voor de stad ook een keerzijde. De groei van het goederen- en personenvervoer en de aanleg van nieuwe regionale en lokale spoorlijnen leggen hoe langer hoe

Het station

De oude stationsgebouwen zijn te klein geworden, nieuwe stationsgebouwen worden gebouwd, passend bij de status van het spoor op dat moment: representatieve, imposante architectuur.

- 1 Delft, 1883
- 2 Sneek, 1882
- 3 Hengelo, 1899
- 4 Nijmegen, 1892
- 5 Groningen, 1896



1



2



3



4



5

meer een barrière in de stad. Vooral achter de stations is dit zichtbaar. Hier worden de emplacementen almaar groter om plaats te kunnen bieden aan de groei en de diverse noodzakelijke voorzieningen voor de stoomtreinen, zoals kolenopslag, watertoevoer, draaischijven, werkplaatsen en goederenloodsen.

Als gevolg van de groei van het goederen- en personenvervoer blijken na 1880 veel van de oude stationsgebouwen te klein, en worden vervangen door nieuwe, grotere stationsgebouwen, passend bij de status en omvang die het spoor inmiddels gekregen heeft. Een representatieve, imposante architectuur en indrukwekkende stationsoverkappingen zijn nu kenmerkend voor deze expansie. Deze onderstrepen niet alleen het succes van het spoor maar worden ook ingezet in de concurrentie tussen de verschillende spoorwegmaatschappijen. Opmerkelijk is wel dat de architectuur van de gebouwen, die wat teruggrijpt op oude stijlen, het veel modernere werk van de ingenieurs aan de stationskappen uit het directe zicht houdt.

Grote stations zoals Den Haag HS en Amsterdam CS lopen voorop in deze ontwikkeling. In de loop van de jaren negentig van de negentiende eeuw volgen ook de stations van Nijmegen, 's-Hertogenbosch, Vlissingen, Schiedam, Hengelo en Groningen. Ook bij middelgrote stations vinden vergelijkbare vernieuwingen plaats. Hoorn, Tiel en Delft danken er hun prachtige stationsgebouwen aan. Hoewel verschillende van deze gebouwen in de loop der jaren om uiteenlopende redenen vervangen zijn – van oorlogsschade tot capaciteitsproblemen – zijn vele nog altijd bepalend voor de uitstraling van het spoor. Het is dan ook niet voor niets dat het stationsgebouw van Delft, ondanks het verlies van de stationsfuncties en de ingrijpende werkzaamheden in het stationsgebied, momenteel gespaard blijft. De gemeente heeft het vertrouwen dat er voor dit gebouw een passende nieuwe functie gevonden zal worden.

Nieuwe stations worden in deze tijd gebouwd rond een grote stationshal, de centrale ontvangstruimte. De voorzieningen in het station, die eerst vooral gericht waren op het kopen van een

kaartje en het wachten, worden steeds uitgebreider en verschuiven naar het hoogwaardig verblijven: in restaurants, winkels, een rooksalon of zelfs een kapsalon. Grote stations als Den Haag en Amsterdam krijgen aan het stationsplein zelfs een speciale rijtuigkap voor een waardige ontvangst van de rijtuigen. Tegelijkertijd verplaatst de kaartcontrole zich van de trein naar de stations, omdat het door het toegenomen treinverkeer voor de conducteurs te gevaarlijk werd om zich tijdens de reis tussen de rijdende rijtuigen te verplaatsen. Stations krijgen daarom in- en uitgangcontroles. Dit systeem, in zekere zin een voorloper van de huidige OVCP voorzieningen, blijft vervolgens tot 1975 in gebruik.

De vier fasen van station 's-Hertogenbosch

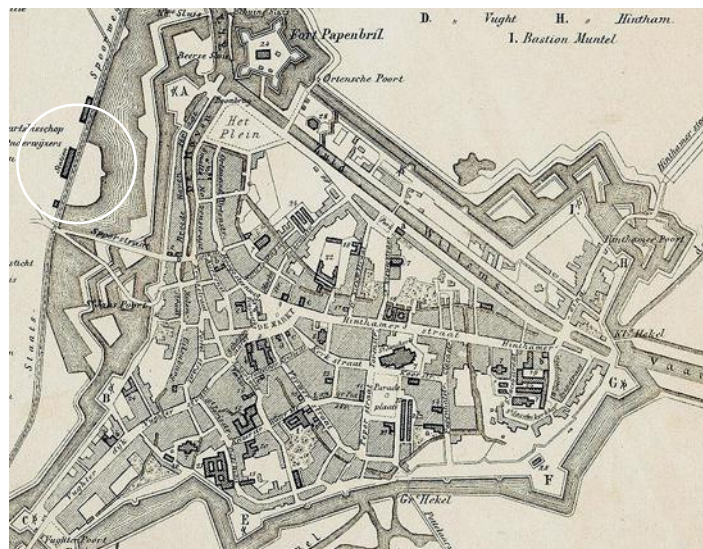
De geschiedenis van station 's-Hertogenbosch kent vier fasen, startende in 1868 wanneer de stad door de Staat wordt aangesloten op de spoorbaan Utrecht – Eindhoven. Den Bosch beschikt als vestingstad in deze tijd nog over vestingwerken. Het station wordt daarom op de nodige afstand van de stad buiten de vesting gerealiseerd. Het eerste stationsgebouw was semipermanent zodat het in tijden van oorlog makkelijk afgebroken kon worden. Het schootsveld kon daarmee vrij blijven.

Na de Vestingwet van 1874 grijpt de stad haar kans. De oude omwalling wordt geslecht en Den Bosch maakt ruimte voor de aanleg van monumentale stationsroutes en een fraai stationsplein. De spoorbaan wordt daarbij iets naar het westen verlegd om een betere aansluiting op de stad te verkrijgen. Een monumentaal nieuw stationsgebouw van architect Eduard Cuypers vormt in 1895 de kroon op het werk. Boven de perrons komen de al even monumentale perronkappen van ir. G.W. Van Heukelom.

Het station van Cuypers raakt in de Tweede Wereldoorlog dermate beschadigd dat restauratie, los van de perronkappen, niet meer aan de orde is. In 1952 wordt een nieuw station in gebruik genomen naar een ontwerp van Sybold van Ravesteyn. Het gebouw heeft nagenoeg dezelfde afmetingen als het oude, monumentale stationsgebouw en sluit net als het vorige gebouw goed aan op de omgeving. De architectonische kwaliteit is echter een stuk minder. In de loop der jaren gaat het autoverkeer het stationsplein van Den Bosch domineren, vooral doordat een nieuwe autotunnel onder de sporen door nagenoeg op het plein uitkomt. Stedelijk leven komt daardoor maar moeilijk tot ontwikkeling op het plein

Dit verandert na de opening van het vierde stationsgebouw in 1998, waarmee Den Bosch opnieuw een ander station krijgt, ditmaal naar ontwerp van Rob Steenhuis. De aanleiding ligt in de noodzakelijke verbreding van de spoorbaan. Het station is opgezet rond een centrale voetgangersroute die de oude stad verbindt met

het Paleiskwartier: een nieuw, hoogwaardig ontwikkeld stadsdeel, gerealiseerd op een verouderd bedrijventerrein aan de westkant van het spoor. De oude perronkap wordt grondig gerestaureerd. Aan de kant van het historische centrum is het verkeer ontvlochten. Doorgaand verkeer wordt via een tunnel langs het stationsplein geleid. Daardoor hebben andere functies een kans gekregen en is een levendig stationsplein ontstaan met horeca, terrassen, een mooie aansluiting op de Stationsweg richting het centrum en natuurlijk ook ruimte voor het busstation, auto's en fietsers.



1

- 1 Plattegrond 's Hertogenbosch 1868
- 2 's Hertogenbosch 1868
- 3 's Hertogenbosch 1893
- 4 's Hertogenbosch 1952
- 5 's Hertogenbosch 1998



2



3



4



5

Den Haag Hollands Spoor

In Den Haag vormt de spoorbaan een grote barrière in de relatie met Rijswijk. De spoorbaan wordt omhoog gebracht en er wordt een nieuw representatief station gebouwd als vervanging van het te kleine station.

Aan de achterzijde ontwikkelt zich bij de nieuwe spoorhaven een gebied van goederenoverslag en industrie. In 1949 wordt het Stationspostkantoor van de PTT in gebruik genomen.

Na 1995 zet de gemeente in op een opvallende en zeer geslaagde stedelijke vernieuwing, met woningen, kantoren, retail en onderwijsvoorzieningen, rond 1990 wordt de zuidelijke, smalle, perontunnel doorgetrokken. In 2014 wordt gestart met de laatste stap: het door trekken van de middentunnel, gecombineerd met een opschoning van het vervallen emplacement ten behoeve van een nieuwe stationstoegang, stationswinkels, fietsvoorzieningen en een voorplein.

Den Haag HS, in 1891 wordt het spoor verhoogd en de stad kan zich aan de achterzijde ontwikkelen.

- 1 Voorplein Den Haag HS 1907, voetgangers, elektrische trams en een speciale stationskap voor de rijtuigen
- 2 1902, de eerste ontwikkelingen aan de achterzijde
- 3 1915, de eerste auto's op het voorplein
- 4 1990, reorganisatie stationsplein, prioriteit voor voetganger en tram
- 5 2010, het Mondriaan ROC aan de Laakhavenzijde
- 6 2014, ontwerp voor de nieuwe entree met rijwielstalling aan de Laakhavenzijde, ook de oude stationstunnel wordt nu aangesloten op dit stationsplein



3



4



1



2



5



6



1

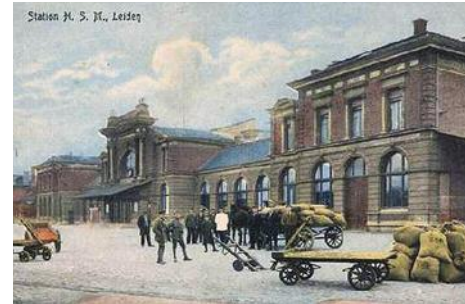
Het stationsplein

Het stationsplein als voetgangersgebied, gericht op het afhandelen van de reizigers en goederen, het stationsplein wordt overstapplaats voor openbaar vervoer, de elektrische tram verschijnt rond 1900 op het stationsplein.

- 1 Den Haag SS, 1903
- 2 Alkmaar, 1910
- 3 Leiden, 1920
- 4 Rotterdam Delftsche Poort, 1910



2

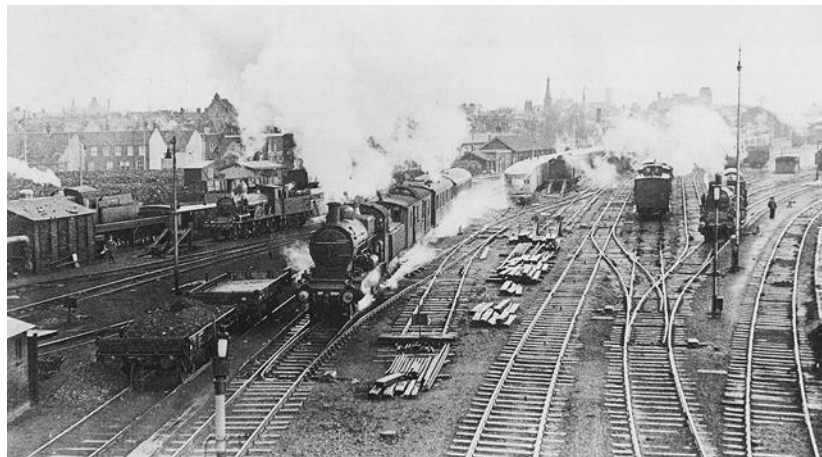


3

Het emplacement

Het is een barrière in de stad geworden. De emplacementen worden groter door de toename van het treinverkeer, het goederenvervoer en het kolenvervoer.

- 5 Den Haag HS
- 6 Naarden-Bussum
- 7 Susteren



5



6



7

De nadagen van het monopolie 1900-1920



Rond 1900 heeft het spoor een belangrijke plaats in het vervoer in Nederland. Op verschillende plekken wordt het netwerk verder verfijnd met regionale en lokale spoorlijnen. Ondertussen groeit het belang van het goederenvervoer sterk als na 1910 de kolenwinning in Limburg op gang komt, met Heerlen als belangrijk knooppunt. Steenkool staat in deze tijd centraal in de Nederlandse energievoorziening, en het vervoer vindt grotendeels plaats over het spoor en de opslag en verlading vindt plaats op de emplacementen. Op sociaal-maatschappelijk vlak krijgt het spoor in 1903 te maken met een grootschalige Spoorwegstaking. Na deze staking worden de rechten van de spoor-medewerkers verbeterd. Dit zorgt voor een verhoging van de exploitatiekosten van de spoorondernemingen. De financiële positie van de ondernemingen komt daarmee onder druk te staan.

Na 1914 heeft ook de Eerste Wereldoorlog invloed op de financiële positie van het spoor. In veel Europese landen heerst onrust. Ook is er veel schaarste aan grondstoffen zoals staal, hout en kolen hetgeen een direct effect heeft op de omvang van het goederenvervoer. Ondanks de forse concurrentie die zo kenmerkend was voor de hoogtijdagen, wordt samenwerking daarom wenselijk en noodzakelijk. In 1917 wordt om die reden de Belangenmaatschap Nederlandse Spoorwegen opgericht: een uiting van de samenwerking tussen de Hollandsche IJzeren Spoorweg Maatschappij (HSM) en de Maatschappij tot Exploitatie van Staatsspoorwegen (SS).

In de stad krijgt het spoor te maken met de uit 1901 stammende Woningwet. Deze wet is niet alleen gericht op het tegengaan van verkrouting en de verbetering van de woonomstandigheden, maar verplicht ook gemeenten met meer dan 10.000 inwoners om eens in de tien jaar een Uitbreidingsplan op te stellen, dat als leidraad dient voor de stedelijke groei. Deze Uitbreidingsplannen brengen de stationsgebieden in beeld in de stedelijke structuur, doordat de stationsomgeving en de assen van het station naar de stad hierin vanzelfsprekend zijn opgenomen. Het stationsgebied en de routes naar de stad ontwikkelen zich in deze jaren steeds verder als belang-

Het station

Nieuwe stations als onderdeel van de vernieuwing van de spoorbaan. In Haarlem een nieuwe, verhoogde spoorbaan.

- 1 Haarlem, nieuw station, 1908
- 2 Haarlem, breed eilandperron met veel stationsfuncties

Nieuwe stations op een andere plaats vanwege de reorganisatie van het emplacement.

- 3 Roosendaal, 1907
- 4 Amersfoort, 1902
- 5 Maastricht, stationshal
- 6 Maastricht, nieuw station, 1914

Nieuwe spoorlijn Eindhoven-Roermond.

- 7 Eindhoven, 1913
- 8 Weert, 1913



1



3



4



5



6



2

rijke vestigingsplaats voor warenhuizen, hotels, detailhandel en natuurlijk diverse OV-voorzieningen.

Het stationsplein blijft als vanouds gericht op het afhandelen van reizigers- en goederenstromen, en er vestigen zich vaak hotels, restaurants en cafés. De drukte en bedrijvigheid neemt steeds verder toe, zeker in de steden die een elektrische tram krijgen. Het stationsplein wordt hiermee meer en meer een overstapplaats voor het lokaal openbaar vervoer.

Achter het station industrialiseert het emplacement zich steeds verder als gevolg van het toegenomen goederen- en met name kolenvervoer. In de grote steden worden grote emplacementen aangelegd om het toenemende goederenvervoer af te handelen. Mooie voorbeelden zijn te vinden in Amsterdam (Rietlanden, Watergraafsmeer), Rotterdam (IJsselmonde), en in Susteren, waar speciaal voor het kolenvervoer een emplacement wordt ingericht.

Na 1900 neemt de bouw van nieuwe stations en met name van de markante en monumentale stationsgebouwen af. Alleen als er een nieuwe lijn wordt aangelegd komen er nog wel nieuwe stations, zoals aan de nieuwe lijn tussen Eindhoven en Roermond. Dit is de eerste lijn is die integraal ontworpen wordt, met alle stations en kunstwerken in dezelfde architectuurstijl en met veel aandacht voor de landschappelijke inpassing van het spoor en de beplanting rond de stations.

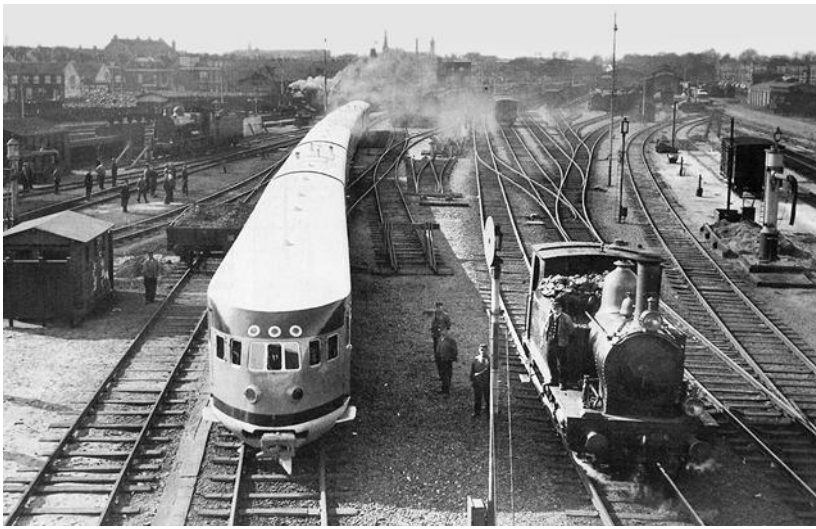
Elders worden een aantal stations verbouwd of vervangen als onderdeel van ingrijpende aanpassingen aan de infrastructuur. In Haarlem en Deventer zijn nieuwe stations nodig na het omhoog brengen van de gehele spoorbaan. In Amersfoort en Roosendaal komt het station op een andere locatie te liggen vanwege ingrijpende aanpassingen aan het emplacement. In Maastricht, Woerden en Zandvoort worden te klein geworden stationsgebouwen vervangen. Opvallend is dat stationsfuncties steeds vaker een plek krijgen op de eilandperons. Dit is bijvoorbeeld zichtbaar in Haarlem, Amersfoort, Naarden-Bussum en Deventer.



7



8

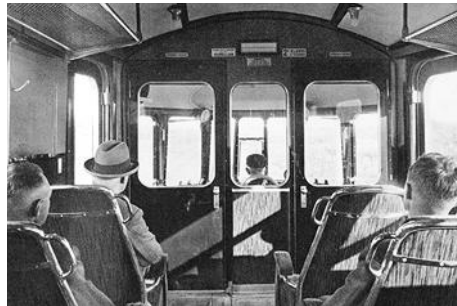


1

Het spoor

Sterk opkomende concurrentie voor het goederen- en het reizigersvervoer door de komst van bus en auto. Modernisering van het spoorbedrijf door elektrificatie en diesetractie, zeer modern vormgegeven materieel.

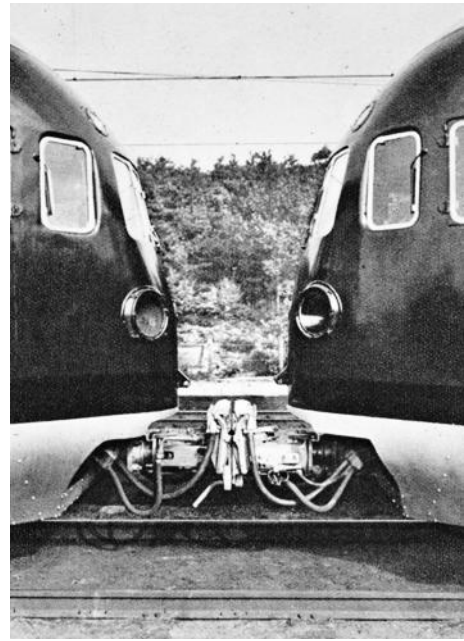
- 1 Diesel-elektrisch treinstel in Den Haag HS
- 2 Interieur diesel-elektrisch treinstel
- 3 Diesel-elektrisch treinstel in Sittard
- 4 Moderne automatische koppeling
- 5 Autobussen op voorplein Rotterdam Delftsche Poort, 1939
- 6 Rotterdam Hofplein, 1935
- 7 Vrachtvervoer door Van Gend en Loos op voorplein Hilversum, 1930



2



3



4



6

Versobering 1920-1945

Getroffen door de economische crisis, vooral na de Beurskrach van 1929, stijgende exploitatiekosten, dalende inkomsten en door de opkomst van concurrenten voor zowel het goederen- als personenvervoer, raakt het spoor haar monopoliepositie kwijt. Spoorwegondernemingen leggen de nadruk op efficiëntie. Waar bezuinigd kan worden, gebeurt dat ook. Het personeelsbestand wordt ingekrompen. De spoorondernemingen concentreren zich vooral op het langeafstandsvervoer en verliesgevend spoorlijnen en stations worden gesloten. Dit treft met name de lokaalspoorwegen en secundaire lijnen, sommige zelfs al weer vrij kort na de aanleg. Ook het tramvervoer over langere afstanden lijdt sterk onder de concurrentie van de bus, die veel goedkoper te exploiteren valt. Veel tramverbindingen worden daarom gesloten.

Met de sluiting van lijnen en stations vallen de investeringen van de spoorondernemingen in (nieuwe) spoorlijnen natuurlijk stil. Enige uitzondering zijn de werkgelegenheidsprojecten Hoogspoor Oost en Ringbaan in Amsterdam. Ondertussen komt wel de modernisering van het spoor op gang, zodat dankzij elektrificatie de capaciteit op het spoor kan blijven groeien. De nieuwe elektrische treinen zijn veel efficiënter dan de oude stoomtreinen, bijvoorbeeld in het rangeren op de eindpunten van het spoor. De nieuwe treinstellen worden zeer modern vormgegeven. Zowel de nieuwe elektrische als de diesel-elektrisch treinstellen, het beroemde stroomlijnmaterieel, zijn toonaangevend voor die tijd. Het design krijgt wereldwijd grote waardering. Ook het beperkte aantal nieuwe stationsgebouwen en dienstgebouwen krijgt een moderne vormgeving. Het Oostspoor in Amsterdam krijgt in 1939 twee destijds hypermoderne nieuwe stations: Amstel en Muiderpoort. Het zijn uitzonderingen, want elders worden vrijwel geen nieuwe stations meer gebouwd.

In de relatie van het station met de stad verandert er niet zoveel. De groeiende steden hebben het station bereikt en het stationsgebied is uitgegroeid tot een brandpunt in het stedelijke leven. Ondanks de sterke veranderingen behouden het stationsplein en de stations-



5



7



1

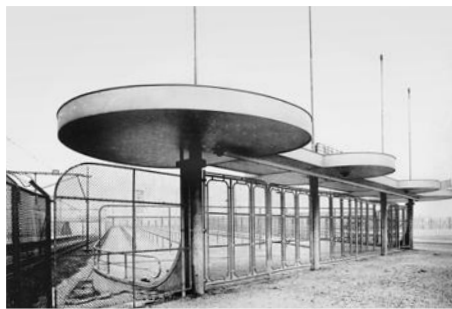
Het station

Er worden weinig nieuwe stations gebouwd, wel verbouwingen aan de stations.
Zeer modern vormgegeven, evenals de dienstgebouwen.

- 1 Utrecht CS, na de brand van 1936
- 2 Interieur Utrecht CS, 1938
- 3 Entree station Feijenoord-stadion, 1937
- 4 Seinhaus Utrecht, 1938



2



3



4



5

Het emplacement

De grote emplacementen zijn een grote barrière in de stad.

- 5 Amersfoort, 1930
- 6 Utrecht, 1930



6

omgeving zeker tot 1940 hun specifieke karakter: levendige stationsbuurten en stationspleinen, met een goede balans tussen het stationsgebouw en stationsplein. Dit stedelijk leven speelt zich doorgaans echter alleen aan één kant van het spoor en station af. Aan de achterzijde van het station overheerst nog steeds het industriële karakter, gericht op het functioneren van het spoorbedrijf. Hier blijft veel ruimte nodig voor de treinen, kolenopslag, bergplaatsen en werkplaatsen. De terreinen zijn ontoegankelijk, veelal vervuild, en vormen een grote barrière in de stad.

Op het stationsplein zorgt de opkomst van het gemotoriseerde verkeer na 1930 wel voor grote veranderingen. Hier verliest de tram zijn positie aan de bus, die ook een plek vraagt op het stationsplein. Op de bestaande stationspleinen wordt ruimte vrijgemaakt voor de busstations, waarbij een goede balans tussen de verkeers- en verblijffuncties wordt gezocht. Omdat de bus in tegenstelling tot de tram op het plein een lus moet maken met een grote draaicirkel, vraagt deze veel meer ruimte en brengt een heel andere dynamiek op de voorheen zo rustige stationspleinen. De opkomst van de auto in dezelfde tijd maakt dat de verkeersfunctie op het stationsplein steeds dominanter wordt. De groenperken worden gaandeweg vervangen door rotondes, busstations en vluchtheuvels. Ook de fiets komt op in deze periode en vindt zijn plek op het stationsplein. Tot deze tijd kende het stationsplein een sterke functiemenging, maar de nieuwe vervoerswijzen en de toename van het verkeer vragen om meer functiescheiding. Deze ontwikkeling zal zich later steeds verder doorzetten.

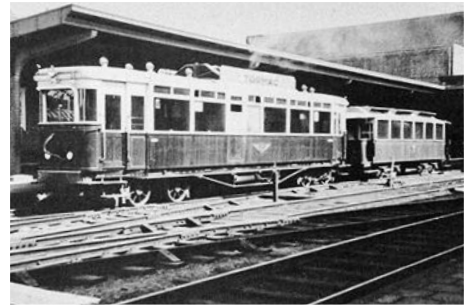
Nieuwe stationsgebouwen zijn in deze tijd zeldzaam. Wel vinden verbouwingen en aanpassingen plaats, waarbij men, net als bij de treinstellen, voor een modernere uitstraling kiest. De geest van het Nieuwe Bouwen spreekt onder meer bij stations zoals Arnhem, en Delftsche Poort en Beurs in Rotterdam. Nieuwbouw vindt nog plaats in Sittard, Naarden-Bussum, Putten en Luttenrade, met een duidelijke moderne invloed. Langs de nieuwe spoorlijn Alphen-Gouda komen moderne stations in Boskoop en Waddinxveen, en aan het Oostspoor

in Amsterdam de stations Amstel en Muiderpoort. In lijn met de stations zijn de dienstgebouwen in deze tijd eveneens modern vormgegeven. Voorbeelden zijn een emplacement in Feijenoord, Rotterdam, en de beroemde seinhuizen van Maastricht en Utrecht CS. Tekenend voor de sobere tijd is dat bij de grote reconstructie van het emplacement in Utrecht geen financiële ruimte is voor een nieuw station. Men houdt het bij een verbouwing van het bestaande station. Dit vernieuwde stationsgebouw brandt overigens vrij snel na de oplevering in 1936 geheel af, waarna Utrecht alsnog een nieuw stations krijgt en de modernisering als onderdeel van een ontwerp van Sybold van Ravesteyn doorgang vindt.

De OV-knopen: Naarden-Bussum en Amsterdam Amstel

Het nieuwe stationsgebouw van Naarden-Bussum heeft in 1927 een opvallende primeur. Voor het eerst worden trein, regionale tram en bus in één stationsconcept verbonden. Architect Schelling draait het stationsgebouw een kwartslag waardoor het loodrecht op het spoor komt te liggen en er op de flanken ruimte ontstaat voor tram en bus. Sindsdien heeft de bus altijd dezelfde plaats gehouden op het stationsplein. De regionale tram hield het niet lang vol en werd in 1939 opgeheven. De gemeente Bussum heeft de stedenbouwkundige opzet vervolmaakt met drie schitterende gebouwen, die in de plint ruimte geven aan diverse functies die bijdragen aan de levendigheid. Het plein is verdeeld in afzonderlijke domeinen: een indeling die tot op de dag van vandaag goed functioneert. In 2005 is het voorplein geheel vernieuwd, waarbij terecht is vastgehouden aan de oorspronkelijke indeling met nog steeds een goede balans tussen verkeers- en verblijfsruimte. Het oude tramstation is nu een onbewaakte rijwielstalling.

Ruim tien jaar na Naarden-Bussum volgt het beroemde station Amsterdam Amstel, eveneens een ontwerp van architect Schelling. Het station kenmerkt zich door een moderne uitstraling en is samen met Muiderpoort gerealiseerd. Dit werkgelegenheidsproject Hoogspoor Oost is vooral ook bedoeld om de verkeerssituatie in Amsterdam-oost te verbeteren, de gemeente Amsterdam is dan ook medefinancier. Amstel is aangelegd als een hypermoderne OV-knoop op drie niveaus, waarbij trein, tram en bus met elkaar verbonden worden. In de realisatie is de financiële bijdrage van de gemeente Amsterdam doorslaggevend. Op stedenbouwkundig vlak oefent Amsterdam de nodige invloed uit via Cornelis van Eesteren, het hoofd van de afdeling Stadsontwikkeling van de Dienst der Publieke Werken. In 1977 is de OV-knoop afgerond met de komst van de metro met een cross-platform overstap tussen metro en trein. Aan de westzijde is later een intensieve gemengde stedelijke ontwikkeling van de grond gekomen.



1



4



5



2

Naarden-Bussum is een vroege OV-knoop, ze verbindt trein, tram en bus.

- 1 De Gooische Stoomtram heeft een eigen perron, nu in gebruik als rijwielstalling
- 2 Naarden-Bussum, stationsgebouw met de bus op het voorplein, 1927
- 3 Naarden-Bussum, stationsgebouw, 2010

Amsterdam Amstel is een OV-knoop in drie niveaus, verknoopt trein, tram, bus en tegenwoordig ook de metro.

- 4 Interieur stationshal, 1939
- 5 Exterieur stationshal, 1939
- 6 Loketten, 1939
- 7 Stationsgebouw, 2010, het voorplein is het busstation voor internationale bussen



3



6



7

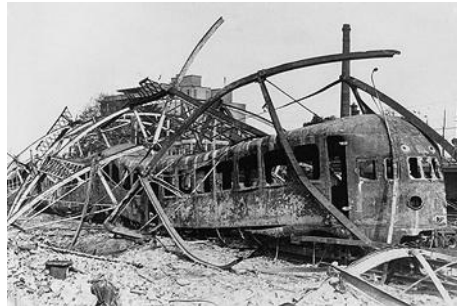


1

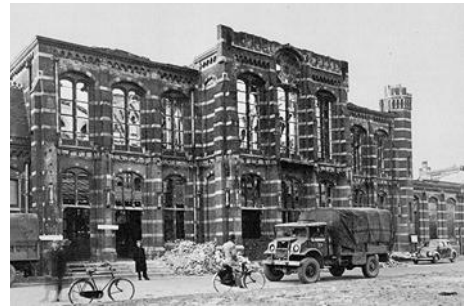
Het spoor

De schade aan het spoor na de Tweede Wereldoorlog is groot, aan de stations, de infrastructuur en het materieel.

- 1 Station Rotterdam Hofplein, 1940
- 2 Rotterdam Centraal, 1940
- 3 Station Nijmegen, 1944



2



3

Het stationsplein

Het stationsplein is gericht op het verbeteren van de situatie voor het verkeer, het geeft ruimte aan de auto en de bus. Ruimte busstations, sterke functiescheiding op het stationsplein.

- 4 Hengelo, 1952, er is nog genoeg ruimte voor de kermis
- 5 Nijmegen, voorplein 1955
- 6 Rotterdam Centraal, voorplein 1957



4



5



6

De Wederopbouw

1945–1965

Tijdens de Tweede Wereldoorlog wordt NS gedwongen mee te werken met de bezetter, die het spoor gebruikt voor bevoorrading en goederentransport, maar ook voor de deportaties. Vanwege de betekenis voor het draaiend houden van de Duitse oorlogsmachine, is het spoor regelmatig doelwit van sabotage en geallieerde bombardementen, zeker de emplacementen bij de stations. De materiële schade is na 1945 dan ook enorm. Tweederde van alle infrastructuur is onherstelbaar beschadigd, 60% van de baanvakken is onbruikbaar, 220 spoorbruggen zijn verwoest en 90% van het materieel is vernield of verdwenen. Van de stations is een op de vijf vernield of zwaar beschadigd.

Na de Tweede Wereldoorlog breekt voor het station en de stad een nieuwe periode aan. Ondanks de grote schade aan sporen, stations en emplacementen is de trein voor even weer het vervoermiddel. Het herstel van het spoor wordt na de oorlog met voorrang en voortvarend ter hand genomen, zodat in 1948 nagenoeg het gehele spoornet weer volledig in gebruik is. Het herstel van het wegennet volgt weliswaar later, maar dan zet ook de groei van het wegverkeer door. Het spoor verliest definitief zijn positie ten opzichte van de auto, vooral ook door de sterke groei van het particuliere autobezit. Het spoornet wordt als gevolg hiervan verder ingekrompen. Dit treft vooral de secundaire lijnen. Zo wordt de beroemde elektrische spoorlijn van Den Haag naar Rotterdam Hofplein deels buiten dienst gesteld en wordt de Haarlemmermeerlijn gesloten. Ondertussen wordt wel de modernisering van het net doorgezet. Besloten wordt om de stoomtractie geheel af te bouwen en het net stapsgewijs verder te elektrificeren.

In verschillende steden is de schade aan de stationsgebieden aanleiding voor ingrijpende stedelijke reconstructies. De wederopbouw van de stationsgebieden wordt voortvarend ter hand genomen gericht op de eisen van de tijd: modern, gemengde stedelijke functies en ruim baan voor het opkomende gemotoriseerde verkeer. Op een aantal plekken wordt de spoorbaan verhoogd aangelegd om de barrière van het spoor in het stedelijk weefsel te verminderen. In Eindhoven en Tilburg gaat dit samen

met een eigentijdse vernieuwing van het station. De steden beginnen weer te groeien en ontwikkelen zich nu soms ook aan de andere zijde van de spoorbaan. Op de emplacementen komt ruimte vrij, omdat de stoomtractie wordt afgebouwd en aan de stoomtrein gekoppelde functies en voorzieningen komen te vervallen. Ondanks de aanhoudende groei van de steden is een volwaardige, alternatieve ontwikkeling van deze emplacementen echter zeldzaam en behouden ze nog hun industriële functie en karakter.

Op het stationsplein vinden diverse aanpassingen plaats, die vooral gericht zijn op het verbeteren van de verkeerscirculatie en ruimte geven aan het groeiende autoverkeer en busvervoer. Terwijl het stationsplein de neiging heeft te groeien, krimpt het stationsgebouw. De representatieve en monumentale stations die in de eerste jaren na de oorlog gebouwd worden, zijn nog wel in staat om het stationsplein stedenbouwkundig te 'domineren'. Maar in de jaren zestig krimpt het programma van eisen aan het stationsgebouw verder en kiest men ervoor niet de gevel maar de stationskap in te zetten als meest dominant element van het station. Een gevolg hiervan is dat de façade van het station opener wordt en dat de stationskap de stedenbouwkundige rol van het station overneemt. Station Amsterdam Sloterdijk, gerealiseerd in 1956, is hier een vroeg voorbeeld van. Andere voorbeelden zijn de stations van Almelo, Schiedam en Tilburg, die evenals Amsterdam Sloterdijk ontworpen zijn door architect Koen van der Gaast. De open stationskap biedt tevens de mogelijkheid om de voorpleinvoorzieningen meer in het station te betrekken, zoals de stedelijke voetgangersruimte in Sloterdijk. In Almelo en Tilburg komen de voorzieningen voor de bus en de auto (het voorrijden) onder de perronkap te liggen. De traditionele scherpe scheiding tussen spoor, station en stationsplein wordt daarmee veel zachter. Spoor en stad worden nu duidelijk zichtbaar met elkaar verbonden.

In de geest van de tijd ontstaan in de jaren vijftig en zestig geheel andere stationspleinen, ontworpen op functionaliteit. Kenmerkend zijn de functiescheiding op het stationsplein en de ruime busstations, soms zelfs met aparte



1



2



3

Het station

De façade van het station wordt meer open, de stationsoverkapping neemt de stedenbouwkundige rol over van het stationsgebouw.

- 1 Tilburg, 1965
- 2 Almelo, 1962
- 3 Amsterdam Sloterdijk, 1956

Stationsgebouwen die zijn verwoest worden vervangen door nieuwe gebouwen. Veel aandacht voor een representatieve architectuur in een moderne stijl.

- 4 Zutphen, 1952
- 5 Venlo, stationshal, 1958
- 6 Nijmegen, 1954
- 7 Heemstede-Aerdenhout, het eerste moderne viaductstation, een trendsetter voor veel latere stations, 1958



4



5



6



7

halteplaatsen voor de stads- en streekbussen. Daarnaast worden ruime voorzieningen voor auto's gerealiseerd, zoals parkeerterreinen, voorrijgelegenheden en ruimte voor doorgaand verkeer. Bij sommige stations komt een autotunnel onder het spoor die op het stationsplein bovenkomt. De voetgangersgebieden staan onder druk en worden met de tijd steeds kleiner. Als gevolg van deze ontwikkelingen worden de stationspleinen groter, maar ook onherbergzamer. Het karakter van het stationsplein wordt meer utilitair met sterke nadruk op het verkeer en vervoer, terwijl de verblijfsfunctie hoe langer hoe meer in de knel komt te zitten. Deze ontwikkeling zet zich door in de jaren zestig en zeventig van de vorige eeuw.

De grotere nadruk op functionaliteit uit zich ook in nieuwe stationsconcepten. Opvallend is Heemstede Aerdenhout, het eerste 'viaductstation' op de kruising van een belangrijke weg en de verhoogde spoorbaan. Dit nieuwe stationstype kent geen voor- of achterkant meer, maar is juist vanaf alle zijden bereikbaar. Ook beschikt het over voorpleinvoorzieningen aan beide zijden van de spoorbaan. De fraaie architectuur van Koen van der Gaast in Heemstede Aerdenhout is een inspiratie voor de vele viaductstations die in latere periodes nog zullen ontstaan.

Tien jaar later in 1968 wordt het viaductstation Rotterdam Lombardijen geopend: het eerste viaductstation als OV-knoop met de tram. In Schiedam ligt een ander nieuw concept: de combinatie van de spoorbaan met een autoweg. Van der Gaast lost deze barrière op met een verlengde perrontunnel die ook onder de weg doorloopt. Het stationsplein komt hierdoor verder van de weg te liggen. Aan dit plein ontwerpt hij een opvallende entree.

In Heerlen vraagt in 1985 de combinatie van het spoor en de Stationsweg een extra lange perrontunnel. Al snel na de aanleg verliest de Stationsweg zijn verkeersfunctie, zodat in het nieuwe Heerlense stationsproject de traverse weer gewoon kan aansluiten op het stationsplein.

Veel stations die als gevolg van de oorlog geheel of gedeeltelijke zijn verwoest, worden na 1945 vervangen. De directie van NS, met name de toenmalige presi-

dent-directeur F.Q. den Hollander, ziet het stationsgebouw als een visitekaartje voor het bedrijf en wil nadrukkelijk vooral representatieve en monumentale stationsgebouwen. Ondanks de beperkte financiële middelen en de schaarste aan bouwmaterialen, leidt dit tot de bouw van een aantal bijzondere stations.

Het ontwerp van deze stations wordt verdeeld over twee eigen NS-architecten. Architect Schelling neemt de noordelijke stations Enschede, Hengelo, Zutphen en Arnhem voor zijn rekening. Sybold van Ravesteyn ontwerpt de in het zuiden gelegen stations Nijmegen, Den Bosch, Gouda en Vlissingen in zijn wat zwierige, haast barokke stijl.

Deze scheiding in twee delen verdwijnt met de komst van Koen van der Gaast. Hij ontwerpt de stations Eindhoven, Venlo en wat later Tilburg in zijn veel modernere stijl. Weer wat later treedt Cees Douma toe tot het NS-architectenbureau en ontwerpt onder andere het station Weesp, en wat later Bergen op Zoom en Zwijndrecht.

Kenmerkend voor de vroege stations in deze periode is het gebruik van geprefabriceerde betonelementen die niet alleen een teken zijn van nieuwe bouwmethoden, maar ook dienen als alternatief voor het beperkt voorradig zijn van staal, hout en baksteen.

Op sommige plekken was het ondanks de grote schade na de oorlog toch mogelijk de oude perronkappen te restaureren. Dit leidt bijvoorbeeld in Nijmegen, Den Bosch, Vlissingen, Hengelo en Almelo tot een bijzonder contrast: een nieuw stationsgebouw met de oude perronkappen. Bij de nieuwbouw van andere belangrijke stations, zoals Rotterdam CS en Arnhem, wordt afgezien van een integrale stationsoverkapping en beperkt men zich tot afzonderlijke perronkappen. Bijzonder detail is dat in Eindhoven voor de overkapping nog gebruik wordt gemaakt van de uit de oorlog overgebleven liggers van de baileybruggen, die door de genietroepen van de geallieerden waren gebruikt. Wat later in deze periode wordt toch weer voor integrale stationskappen gekozen, zoals nog altijd te zien is in de stations van Schiedam en Tilburg. Deze stationskappen worden, ondanks dat ze nog geen status van rijksmonument hebben verkregen, in de lopende projecten zorgvuldig ontzien en ingepast.

Eindhoven

Omdat de spoorbaan erg dicht tegen het centrum is aangelegd, kent Eindhoven voor de oorlog een groot ruimteprobleem in het stationsgebied. Berucht zijn de opstoppen op de overweg van de Woenselseweg als gevolg van de toename van het verkeer en de uitbreiding van Eindhoven aan de noordzijde van het spoor.

De verwoesting van het stationsgebied wordt na de oorlog aangegrepen voor een ingrijpende reconstructie. Voor het centrumgebied ten zuiden van het station wordt in 1947 een Wederopbouwplan voor de Binnenstad vastgesteld. In het stedenbouwkundig plan heeft het station duidelijk zijn plek gekregen en kan Eindhoven profiteren van de extreem korte afstand tussen station en stadscentrum. De spoorbaan wordt in noordelijke richting verplaatst en halfhoog aangelegd, zodat alle kruisingen ongelijkvloers vorm kunnen krijgen. Op de vrijkomende ruimte wordt een nieuw, modern station gebouwd. Het krijgt een stationsvoorplein dat veel ruimte biedt aan de bus en de auto. Ook wordt het voorzien van ruime looproutes en een representatief verblijfsplein met ruimte voor het standbeeld van ir. Anton Philips. De nieuwe Technische Universiteit krijgt een plek direct ten noorden van het station. Na het afschaffen van de in- en uitgangscontrole in het station krijgt de stationstunnel een stedelijke functie als looproute.

Na de oplevering in 1956 wordt het busstation al snel te krap. Het wordt naar de noordzijde verplaatst, aanvankelijk in een wel heel reizigersonvriendelijke opzet. In 1991 wordt het busstation vernieuwd tezamen met een nieuw tweede stationsgebouw aan de noordzijde van het spoor. Ook dit blijkt al vrij snel te klein voor de grote stroom aan reizigers. Om de aanhoudende reizigersgroei op te vangen wordt de reizigerstunnel op dit moment sterk verbreed. Aan beide zijden van het station zijn stedenbouwkundige plannen in voorbereiding, die nog altijd gebaseerd zijn op het ijzersterke Wederopbouwplan.

Eindhoven, de spoorbaan is voor de oorlog een grote barrière tussen het noordelijke deel van Eindhoven en het centrum. Het emplacement is in de oorlog vernield, van de gelegenheid wordt gebruik gemaakt om de spoorbaan op te hogen en verbindingen onder de spoorbaan te maken. Het nieuwe station ligt wat verder van de stad, dat geeft ruimte voor het stationsplein.

- 1 Eindhoven, het nieuwe station vrijwel gereed, het ligt ten noorden van het oude station
- 2 De overweg in de Woenselsestraat voor de oorlog
- 3 Het nieuwe station, 1956
- 4 Het voorplein, 1956
- 5 De nieuwe perrontunnel, 1956



2



1



3



4



5

Rotterdam

Voor de oorlog kent Rotterdam geen volwaardig Centraal Station maar diverse stations rond en in het centrum. De lijn naar Utrecht is niet verbonden met de rest van het net. Het kopstation Rotterdam Maas voor de trein uit Utrecht ligt aan de Maasoever. Na de oorlog wordt als onderdeel van de wederopbouw de kans gegrepen om het spoor-net met elkaar te verknopen. Men kiest ervoor om de lijn naar Utrecht via een al bestaande goederenboog aan het nieuwe Rotterdam Centraal te koppelen. Het terrein van het oude station Rotterdam Maas aan de Maasoever wordt bestemd voor hoogstedelijke bebouwing.

Het tracé door de stad blijft ongewijzigd. Het spoorviaduct en de bruggen over de Maas zijn redelijk ongeschonden uit de oorlog gekomen en kunnen worden hersteld. Al vrij snel heeft men hier toch spijt van omdat het spoorviaduct niet in staat is het sterk toegenomen trein-verkeer te verwerken, ook omdat de intensieve scheepvaart op de Maas veel brugopeningen vraagt. In 1954 wordt een commissie Vervanging Willemsbrug geïnstalleerd. Hiermee begint de discussie over een Spoortunnel die na lange tijd leidt tot de aanleg van de Willemsspoortunnel. Deze wordt uiteindelijk in 1993 in dienst genomen.

Het Rotterdamse Wederopbouwplan, dat in 1946 door de gemeenteraad wordt aangenomen, bepaalt de plaats van het nieuwe Centraal Station. Het krijgt een plek iets ten westen van het vooroorlogse station Rotterdam Delftse Poort. Terwijl Delftse Poort, gelegen aan de oude lijn naar Amsterdam, nog een combinatie was van een kopstation en doorgaande sporen, wordt het nieuwe Centraal Station een volwaardig door-gangsstation. Ook de in 1934 aangelegde toegang naar de noordzijde krijgt een plek. Het Wederopbouwplan plan zorgt voor een fenomenale hechting van het station aan de stad. Meer dan vijftig jaar later blijkt dit plan nog steeds goed in staat om het nieuwe, veel grotere Centraal Station op te vangen.

Het Wederopbouwplan is veel minder coulant voor het station Hofplein. Voor de oorlog lag dit station direct aan de

oude binnenstad en is het een heel levendig deel van de binnenstad. In het Wederopbouwplan wordt het Hofplein een enorm verkeersknooppunt. Na de bouw van het kantoor van de Shell in 1956 verdwijnt het station Hofplein geheel uit het zicht ondanks dat het gebouw op poten is gezet. Het station kwijnt hierna weg en wordt in 2010 geheel gesloten.

In het Wederopbouwplan wordt ook het lokale en regionale openbaar vervoer geregeld. De sterke groei hiervan wordt opgevangen door de in 1968 in dienst genomen metro. De verbinding tussen station en metro is echter zeer matig van kwaliteit. Het regionale busvervoer heeft in de beginjaren een eigen busstation op Rotterdam CS. Als die ruimte nodig is voor de stedelijke ontwikkeling wordt het regionale OV-systeem aangepast. De regionale buslijnen takken voortaan aan op diverse OV-knopen aan de randen van de stad, zoals het Zuidplein en de Kralingse Zoom. De tram en de metro houden wel hun plek op het stationsplein.

Het nieuwe recent geopende Rotterdam CS brengt de definitieve verbetering. Het metrostation wordt vernieuwd en de entree naar de metro's is in de stationshal opgenomen. De tram houdt haar plaats op het stationsplein, dicht tegen de stationshal aan. Zo wordt een mooie balans tussen verblijf en verkeer bereikt en blijft de verkeersdrukte bij Rotterdam CS binnen de perken. Het nieuwe CS heeft een representatief omgevingsdomein, hecht verbonden met het ontvangstdomein.



De stad, het station en het stationsplein



2

Het Wederopbouwplan van Rotterdam geeft het Centraal Station een duidelijke plaats in de structuur van het stadscentrum. Ook voor het nieuwe Rotterdam Centraal (zie blz. 91) blijkt dit nog steeds een goed stedenbouwkundig kader.



4



3



5



6

- 1 Rotterdam, de binnenstad na het bombardement, 1940
- 2 het nieuwe stationsgebouw met het stationsplein
- 3 de voorgevel van het station
- 4 de perronkap
- 5 de stationshal, helder van opzet en met prachtige toetreding van daglicht
- 6 moderne bewegwijzering op de perrons

Het spoor

Het spoorstelsel blijft voor Nederland behouden, stedelijke ontwikkeling vindt plaats aan de randen van de stad, de ruimtelijke ordening richt zich nog niet op het openbaar vervoer. NS moderniseert, ontwikkelt en nieuw Corporate Design voor het materieel, de informatie op de stations en de huisstijl.

- 1 Het nieuwe NS-logo
- 2 Nieuw ontworpen pictogrammen voor de bewegwijzering
- 3 Gele treinen met op de blauwe banen ruimte voor reclame



1



2



3

Het stationsplein

De stationspleinen kunnen de toenemende verkeersdruk niet meer aan, veel functies rond de stations verdwijnen, veel verlaten plekken met een industrieel karakter, de stationsgebieden raken van de stad afgekeerd.

- 4 Hilversum rand stationsplein, 1975
- 5 Groningen, 1960



4



5

De stad, het station en het stationsplein

Versobering 1965–1980

Tussen 1965 en 1980 maakt Nederland een sterke economische groei door. In tegenstelling tot de negentiende eeuwse voorspoed, profiteert het spoor deze keer niet. Het spoor heeft het moeilijk omdat de opkomst van de auto voor een vermindering van het reizigersvervoer zorgt. Ook het goederenvervoer kent zware tijden. De mijnen in Limburg worden gesloten en daarmee valt het kolenvervoer al snel stil. Steenkool wordt vervangen door aardgas, en dit wordt niet per trein vervoerd. Het reguliere goederenvervoer wordt grotendeels overgenomen door de vrachtauto, met name het vervoer in kleinere hoeveelheden en over de kortere afstanden. Later verlaat ook het postvervoer de trein.

In 1964 raakt de Nederlandse Spoorwegen door deze ontwikkelingen diep in de rode cijfers. In reactie hierop zet de directie in op een sterke versobering. Deze betreft onder meer een reductie van de personeelskosten. Ook de stations ontkomen niet aan de bezuinigingen. Het maatschappelijk belang van het spoorvervoer wordt echter dusdanig groot geacht dat de Staat besluit als compensatie van de verliezen een structurele bijdrage te leveren aan de exploitatiekosten. Nederland staat hierin niet alleen. Ook in andere Europese landen wordt vanuit de Staat een soortgelijke bijdrage geleverd. Buiten Europa is de situatie anders. Zo wordt in de Verenigde Staten het spoorvervoer min of meer aan zijn lot overgelaten.

Na het positieve besluit over de toekomst van het spoor werkt NS aan de verdere modernisering van het spoorvervoer. Ze ontwikkelt een visie over de toekomst van het spoor onder de titel *Spoor naar '75* met *Spoorslag '70* als bijbehorend actieprogramma. Deze visie zet in op een verdere uitbouw van het spoornet met onder ander de Schiphollijn en verbindingen voor het regionale vervoer in de stedelijke gebieden, waarvan de Zoetermeerlijn hét voorbeeld is. De treinfrequenties worden structureel verhoogd, en er wordt een dienstregeling met vaste patroontijden ingevoerd. In 1968 wordt ook de externe uitstraling van NS gemoderniseerd door een geheel nieuw *Corporate Design* met een uniforme huisstijl met gele treinen, een nieuw eigentijds logo en nieuwe pictogrammen.

De Rijksoverheid trekt de regie over de stedelijke ontwikkeling naar zich toe in het kader van de eerste en tweede nota op de Ruimtelijke Ordening uit respectievelijk 1960 en 1966. Vanuit het credo 'gebundelde deconcentratie' worden plaatsen aangewezen waar wel en niet gegroeid kan worden. Het is de tijd van groeikernen en 'slaapsteden' waar de sterke bevolkingsgroei en de behoefte aan grondgebonden woningen opgevangen dienen te worden. De groei vindt vooral plaats aan de stadsrand en in gemeenten rond de grote steden. Ontwikkelingen ten behoeve van woningbouw krijgen nauwelijks plek binnen de contouren van de bestaande stad en dus ook niet in de stationsgebieden en op de grotendeels vrijgekomen emplacements. Het beleid werkt dan ook negatief uit op het gebruik van het openbaar vervoer. Steden mijden hun stationsgebieden en de auto krijgt een steeds grotere rol. De sfeer van de stationsgebieden verandert. Het worden van de stad afgekeerde, deels verlaten plekken met een industrieel karakter, die in het stedelijk weefsel een grote barrière vormen.

De stedelijke functies van de vooroorlogse stationspleinen met hotels, restaurants, banken en winkels verdwijnen in de loop van de jaren zestig en zeventig uit de stationsgebieden. Dit heeft een negatieve uitwerking op de sfeer van de stationspleinen. Het autobezit neemt toe en de auto gaat een steeds belangrijkere rol spelen in het voor en natransport. Dit vraagt om specifieke voorzieningen op en rond het stationsplein. De stationspleinen worden meer en meer geschikt gemaakt voor het gemotoriseerde verkeer en krijgen een toenemend utilitair karakter, waardoor de verblijffuncties zwaar in de knel komen. Van de stedelijke waarde en verblijfskwaliteit die het stationsplein ooit had, is weinig meer over.

In reactie op het sterk afnemende programma kiest NS voor een sobere en doelmatige aanpak. Bestaande stations zijn in deze tijd vaak veel te groot voor het beperkte overgebleven programma. Bij veel kleine stations is zelfs in het geheel geen behoefte meer aan een gebouw. Kaartautomaten en wachtruimten worden in principe voldoende geacht. In reactie hierop worden op grote schaal oude stationsgebouwen afgebroken en

Het station

Veel oude stations worden afgebroken en vervangen door sobere en doelmatige, kleinere standaardstations, modern en open van karakter.

- 1 Schagen, 1968
- 2 Etten-Leur, 1965
- 3 Bussum-Zuid, één van de 16 Sextant-standaardstations, 1966

Bij een aantal stations wordt de combinatie met andere functies gevonden.

- 4 Steenwijk, combinatie van station en postkantoor, 1972

Breda krijgt in 1974 een nieuw stationscomplex als onderdeel van de ophoging van de spoorbaan.

- 5 Breda, stationskap en buskap in dezelfde stijl
- 6 Breda, nieuw, ruim perron met kunsttoepassing van Peter Struijken



1



2



3



4



5



6

vervangen door kleinere standaardstations. De zogenaamde sextant, een standaardtype ontworpen door Cees Douma, is hiervan wellicht het bekendste voorbeeld. Het sextant wordt tussen 1968 en 1979 op zestien plekken door heel Nederland gebouwd, onder andere in Haren, Voorschoten, Diemen en Tilburg West. Douma is ook de ontwerper van de variant van het standaardstation langs een hoog zijperron, zeer transparant en van brede toegangstrappen voorzien. Dit stationstype is o.a. in Etten Leur en Schagen gebouwd. Door de keuze voor kleinere standaardstations gaat de eigenheid en uitstraling van de monumentale stationsgebouwen echter meer en meer verloren. Dit wordt versterkt doordat de bijbehorende stationspleinen in veel gevallen heel utilitair van karakter zijn. Ze worden gedomineerd door parkeervoorzieningen, rijwielstallingen en wat ondersteunende infrastructuur. Ruimtelijk heeft dit natuurlijk veel impact. Zeker waar monumentale stations sneuvelen, raakt de balans tussen het (standaard)station en het traditionele stationsplein verstoord. Het vinden van een oplossing voor de disbalans tussen de uitdijende stationspleinen en de krimpende 'ministations' wordt een belangrijke opgave.

Op sommige plekken wordt de oplossing gevonden door het station met andere stedelijke functies te combineren. Zo is in Steenwijk en Goes het stationsgebouw gecombineerd met het postkantoor, en in Heemskerk met een supermarkt. Wat later worden stations geïntegreerd in grotere projectontwikkelingen zoals in Den Haag Mariahoeve en Veenendaal, waar het station wordt gecombineerd met kantoorbebouwing.

Belangrijk zijn Utrecht CS en Den Haag CS, waar het station onderdeel wordt van grootschalige stedelijke ontwikkelingen in de binnenstad. Beide stations worden belangrijke voorlopers in een nieuw denken over de functie en de betekenis van stations waarbij de stationsfuncties hoe langer hoe meer gekoppeld worden aan een winkelvoorzieningen, kantoren en andere stedelijke functies. Het station heeft hier niet langer de dominante functie maar vormt een onderdeel van een groter geheel.

Het enige nieuwe station dat dankzij

veranderingen aan de infrastructuur wordt gebouwd is Breda, waar in 1974 de spoorbaan (half) verhoogd wordt aangelegd. Een nieuw station en nieuwe perrons met een integrale perronoverkapping maken deel uit van dit project. Het busstation is het eerste in Nederland dat compact is opgezet volgens het buffersysteem. De instaphaltes krijgen een overkapping in dezelfde stijl als de perronoverkapping.

Utrecht Hoog Catharijne: het keerpunt

Een belangrijk keerpunt in de ontwikkeling van stationslocaties is het project Hoog Catharijne bij Utrecht Centraal. Dit nieuwe station, overlopend in een destijds hypermodern overdekt winkelcentrum, wordt in 1974 geopend en voldoet vrijwel direct aan alle gestelde doelen. Het gehele project lost door de verhoogde ligging de verkeersproblemen in de binnenstad op, gaat het wegtrekken van functies uit het stationsgebied tegen, verbetert de bereikbaarheid voor de auto en de bus, en zorgt vrijwel onmiddellijk voor een structurele groei in het aantal treinreizigers. Toch krijgt Utrecht Hoog Catharijne weinig waardering, vooral omdat het slecht scoort op de punten beleving, herkenbaarheid van het station, sociale veiligheid en kwaliteit van de openbare ruimtes.

Dit negatieve oordeel zal het project ondanks de bereikte doelen nooit te boven komen. Wel geeft het project een impuls aan een heel andere manier van denken over de ontwikkeling van een stationslocatie. De aandacht voor de betekenis van het stationsplein groeit weer. Bovendien gaat de focus steeds meer liggen op de beleving, de sociale veiligheid, en de herkenbaarheid en inrichting van zowel station als openbare ruimtes. Op dit moment, 40 jaar later, wordt met de bouw van het nieuwe Utrecht Centraal een inhaalslag gemaakt. Deze verbouwing is nog geheel gebaseerd op de basisprincipes van het Hoog Catharijneproject uit 1970, maar nu wel met alle aandacht voor de ruimtelijke- en belevingsaspecten.

Utrecht Hoog Catharijne is ook in een ander opzicht een belangrijke pionier geweest. Het totale plan is gebouwd rond de mogelijkheid om de loopzone van het station tevens te gebruiken als stedelijke voetgangersroute over het spoor heen. Deze mogelijkheid is ontstaan door de afschaffing van de in- en uitgangscontroles, waardoor de looproutes in het station weer openbaar kunnen worden. De afschaffing van de toegangscontrole, in feite een bezuinigingsmaatregel, heeft zo de weg geopend om de spoorbarrière in het stedelijk weefsel op te heffen en is daarmee (overigens geheel onbewust) een daad van enorme stedenbouwkundige betekenis geweest. Het station ver-

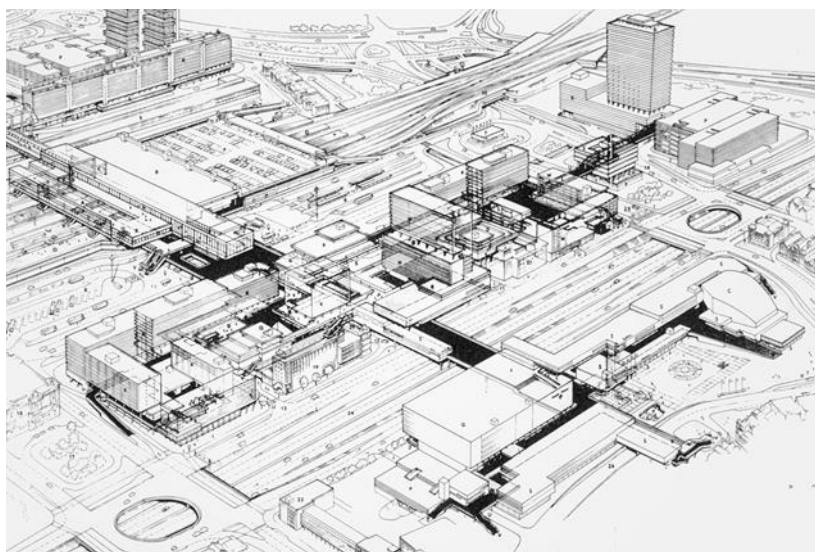
andert van een barrière in een verbinding in de stad!

In 1972, iets later dan Utrecht CS, wordt ook Den Haag CS geheel vernieuwd tot een OV-knoop: een kopstation voor de treinen met daarboven de tram en het busstation. In technisch en verkeerskundig opzicht is deze scheiding van vervoermiddelen een goede oplossing, maar door de puur functionele insteek voldoet ook dit station niet aan de wensen van de reizigers wat betreft belevingswaarde en sociale veiligheid. Verder domineert de kantoorstoren op het station de entree, waardoor de uitstraling van het station naar de stad tekort schiet. In Den Haag wordt het oorspronkelijke plan niet geheel uitgevoerd. Het parkeerterrein op het stationsplein is nog wel aangelegd, maar het geplande verhoogde voetgangersniveau is er nooit gekomen. Ook het plan voor een tramviaduct over het stationsplein naar de Koekamp is nooit uitgevoerd. Wel is het winkelcentrum in Babylon los gehouden van het station. In dat opzicht is in Den Haag lering getrokken uit de ervaringen met Utrecht Hoog Catharijne. Doordat het geplande verhoogde voetgangersniveau nooit is uitgevoerd, heeft Den Haag CS lange tijd geen voorplein voor voetgangers. Dit is medebepalend geweest voor de wat negatieve ontvangst bij het publiek. Deze 'fout' is tien jaar later goedge maakt met de aanleg van een meer representatief stationsplein.

Vanaf 1985 wordt Den Haag CS ankerpunt voor een spectaculaire stedelijke ontwikkeling tussen het stadscentrum en CS. In een hoogstedelijke gemengde ontwikkeling met veel hoogbouw vinden vele ministeries hun plaats. Helaas richt de stedenbouwkundige opzet zich op de stationstoegang van het voormalige Staatsspoorstation. Deze richting was net met het project van 1972 verlaten, zodat de hoofdlooproute van het nieuwe stadscentrum dood loopt op de bundel kopsporen. Ook de looproutes in het station zijn lange tijd problematisch geweest. Pas met het NSP-project van 2014 kan deze stedenbouwkundige blunder weer goed worden gemaakt. Bij een reconstructie van het emplacement is het dan mogelijk om een aantal sporen in te korten terwijl ook de autotunnel onder de Rijnstraat ruimte geeft aan de looproutes en de trams.

Het nieuwe station Utrecht Centraal is onderdeel van het Hoog Catharijne-project, een grootschalig stedelijk project dat de binnenstad vernieuwt, de Jaarbeurs een nieuwe plek geeft en het verkeer geheel anders organiseert. Het wordt in 1974 geopend.

- 1 Overzichtstekening van het gehele project
- 2 Utrecht, het busstation met een eigen stationsentree, 1982
- 3 Utrecht, entree westzijde, 1982



1



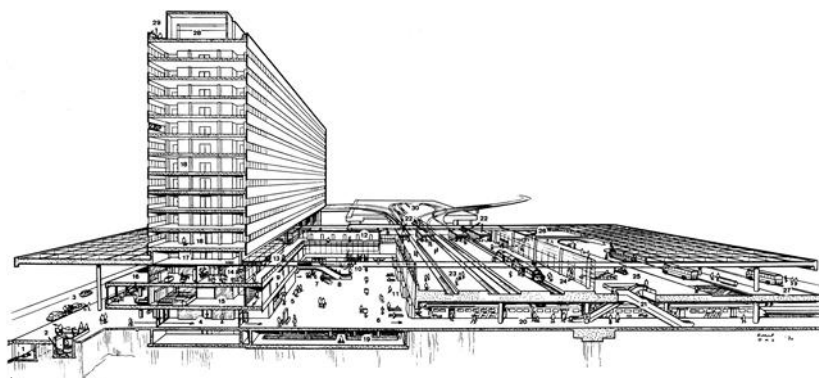
2



3

Als vervanging van het oude station Den Haag SS wordt in 1972 een nieuw Den Haag Centraal in dienst genomen, een OV-knoop met trein, tram en bus onder één dak. Het stationsgebouw is opgenomen in een groot kantoorgebouw.

- 4 Overzichtstekening van het project
- 5 De entree van het station, verscholen in een grote kantoortoren, 1990



4



5

Na 1975 pakt het spoor zelfbewust de maatschappelijke taak op. Nieuwe verbindingen in het spoornet worden voorbereid en geleidelijk aangelegd, inclusief vele nieuwe stations. Ook in de steden ontstaat weer beweging. Men keert zich af van grootschalige ontwikkelingen aan de buitenranden en onderzoekt hoe na jaren van cityvorming, grote doorbraken en sloop van historische structuren de bestaande stad weer aantrekkelijk gemaakt kan worden. Deze stadsvernieuwingsbeweging laat daarbij ook het oog vallen op stationsgebieden. Min of meer toevallig wordt in dezelfde tijd ook de in- en uitgangscontrole op het station afgeschaft, in feite een bezuinigingsmaatregel die onverwacht grote stedenbouwkundige mogelijkheden gaat bieden. De tijd is rijp voor volledig open stations, die als onderdeel van de looproutes in de stad de verbinding leggen tussen de beide zijden van het spoor. Het station wordt een stedelijke link door de voorheen zo onneembare spoorbarrière. De kansen worden hierna ten volle gegrepen. Het leidt tot nieuw elan bij de vernieuwing van stations en stationspleinen: een 'bevrijding' van het stationsgebied uit het keurslijf van het spoor en een hernieuwde aandacht voor (openbare) verblijfskwaliteit. Het traditionele onderscheid tussen de domeinen spoor, stationsgebouw en stationsplein begint te vervagen.



1



2

Het spoor

De groei van de mobiliteit in Nederland vraagt om investeringen in de infrastructuur. Een groot deel van de mobiliteitsgroei wordt door de auto verzorgd, maar ook het openbaar vervoer neemt een groot deel voor haar rekening.

Er wordt geïnvesteerd in spoorinfrastructuur, nieuwe spoorlijnen als de Flevolijn en verbindingen rond Amsterdam, de Westelijke en de Zuidelijke tak.

- 1 Diemen Zuid, perronkap, 1993
- 2 Duivendrecht, 1993
- 4 Amsterdam Lelylaan, 1986
- 3 Almere CS in aanbouw, tegelijk met het stadscentrum, 1985



3



5

Stadsspoorwegen

In de grote steden worden nieuwe spoor- en metroverbindingen aangelegd, Zoetermeer wordt in nauwe samenhang met een spoorverbinding ontwikkeld, de stations liggen bij de wijkcentra.

- 5 Zoetermeer Meerzicht, 1977
- 6 Zoetermeer Buytenwegh, 1978



6

Hernieuwd vertrouwen

1980-1995



Rond 1980 heeft het spoor haar plaats in de Nederlandse samenleving herbevestigd. In alle Europese landen is het spoor in handen van de nationale spoorondernemingen, die de infrastructuur, de stations, het onroerend goed en de bijbehorende gronden in bezit hebben. Ze zijn tevens verantwoordelijk voor de exploitatie van het vervoer. In Nederland verzorgt de Nederlandse Spoorwegen het vervoer, ontwikkelt de infrastructuur, ontwerpt de stations en bepaalt in hoge mate het beleid. De maatschappelijke taak staat voorop. Voortvarend pakken de Staat en NS de eerder ontwikkelde plannen voor de uitbreiding van de spoorinfrastructuur weer op. Zelfbewust en gesteund door een sterke groei van het reizigersvervoer, neemt NS de leidende rol, zowel op het vlak van de visievorming als in de aansturing van de projecten en de uitvoering.

Het bestaande spoornetwerk kan het sterk toegenomen vervoer en de intensivering van de treindiensten niet langer aan. Het hoofdnet wordt uitgebreid met een groot aantal geheel nieuwe spoorlijnen zoals de Schiphollijn, de Flevolijn, de Westelijke en Zuidelijke Tak in Amsterdam en de Veenendaallijn. Ook de eerste ideeën voor de recent gereed gekomen Hanzelijn stammen uit deze tijd. Op veel plekken wordt geïnvesteerd in extra sporen, vrije kruisingen en het oplossen van knelpunten, iets dat grote gevolgen heeft voor een groot aantal stations.

De nieuwe en aangepaste lijnen krijgen ook hun stations, zoals Almere, Lelystad, Hoofddorp, Amsterdam Sloterdijk, Zaandam, Duivendrecht, Amsterdam Lelylaan, Zuid en RAI en Veenendaal. Met name bij de Flevolijn worden de nieuwe viaductstations sterk verankerd in de stedelijke ontwikkeling, doordat stad en spoor hier tegelijkertijd worden ontwikkeld.

In de loop van de jaren tachtig is het algemeen aanvaard beleid om het openbaar vervoer een leidend element binnen de ruimtelijke ordening van Nederland te laten zijn. Nieuwe stadsuitbreidingen vinden plaats bij bestaande of langs de nieuwe spoorlijnen.

Naast de investeringen in het hoofdnet worden bij de grote steden ook nieuwe stadsspoorlijnen aangelegd. In Zoetermeer, een van de groeikernen

Het spoor

Amersfoort wordt geheel vernieuwd in het kader van het spoorproject. Het oude station wordt vervangen door een stations-complex met kantoren en winkels, het is zodanig opgezet dat het op het stationsplein verblijfsruimte en beschutting biedt voor reizigers. Het busstation op het voorplein biedt wachtgelegenheid op het plein en in de plint van het kantoorgebouw. De stationstraverse ontsluit de noord-zijde zodat ook daar de stad zich kan ontwikkelen.

- 1 Amersfoort, overzicht
- 2 Amersfoort, stationsplein
- 3 Amersfoort, busstation



1



2



3

Leiden verandert ingrijpend door de uitbreiding van het spoor en de perrons. De stationspassage verbindt het stationsplein met de nieuwe toegang aan de westzijde. Het LUMC-ziekenhuis aldaar wordt vernieuwd en uitgebreid. De autoverbinding loopt in een tunnel onder het stationsplein, de looproute naar het centrum wordt sterk verbeterd.

- 4 Leiden luchtfoto, de centrale stationspassage is duidelijk gemarkeerd, 1996
- 5 De stationspassage
- 6 Het stationsgebouw



5



4



6

uit het Ruimtelijke Ordeningsbeleid van de jaren zestig, wordt de stedenbouwkundige ontwikkeling gekoppeld aan de stations van de nieuwe spoorlijn. Alle wijkwinkelcentra liggen bij de stations. In Utrecht wordt de staduitbreiding in Nieuwegein gekoppeld aan de Nieuwegeinlijn, een sneltram die in feite een tussenvorm is tussen trein en tram. Ook in Amsterdam en Rotterdam worden de grotere stedelijke uitbreidingen deels langs bestaande spoorlijnen gelegd, deels langs het nieuwe metronet. De Zoetermeerlijn en de Nieuwegeinlijn worden ontwikkeld door NS. De gemeenten Rotterdam en Amsterdam ontwikkelen hun eigen metronet, met uiteraard de bijbehorende stations.

Rond 1980 begint men te beseffen dat verdere stedelijke groei aan de randen van de steden niet gewenst is en dat meer moet worden ingezet op intensivering van het ruimtegebruik in de stad, onder het motto 'Compacte Stad'. De grotendeels niet meer in gebruik zijnde, vaak wat vervallen en achtergebleven terreinen in de stationsgebieden zijn hiervoor bij uitstek geschikt. Door de stedelijke ontwikkelingen in de stationsgebieden wordt de positie van de stations in de stedelijke structuur weer versterkt en krijgt het stationsgebied de kans om de na 1950 verloren positie in de stedelijke structuur te herpakken. De Rijksoverheid treedt hierbij stimulerend op, onder meer via de zogenaamde eerste Sleutelprojecten, die in veel gevallen een duidelijke 'spoorse' link hebben zoals Nieuw Centrum Den Haag, Brabantse Poort Nijmegen, Centraal Stadsgebied Amersfoort en het Stationsgebied in Groningen. Ook op veel andere stationslocaties worden stedelijke ontwikkelingen gerealiseerd, zoals in Rotterdam Alexander, Hilversum, Eindhoven en Helmond. De overheid geeft het goede voorbeeld, ze plaatst haar belangrijke functies bij de stations als katalysator voor verdere ontwikkeling. Er worden op veel locaties nieuwe overheidsgebouwen, gerechtsgebouwen, scholen en andere publieke gebouwen rond de stations gebouwd. Dit blijkt een effectieve middel om ook marktpartijen te binden aan de stationsomgeving. Deze projecten, waartoe ook ontwikkelingen als Céramique Maastricht, de Rotterdamse Kop van Zuid

en het Oostelijk Havengebied Amsterdam behoren, zijn de voorlopers van de latere Nieuwe Sleutelprojecten, die van groot belang zijn bij de nieuwe HSL stations van Nederland.

Op een aantal grotere stations is de verandering van de spoorinfrastructuur aangegrepen om een geheel nieuwe stedenbouwkundige opzet mogelijk te maken. Deze projecten blijken op veel plekken de motor voor een integrale (her)ontwikkeling en vernieuwing van de stad. Den Bosch is hiervan een goed voorbeeld. Hier is de bouw van een nieuw station een belangrijke schakel in het slechten van de spoorbarrière en de ontwikkeling van een nieuw hoogwaardig stadsdeel, bekend als het Paleiskwartier, op een voorheen door industrie en bedrijvigheid gedomineerde locatie aan de 'achterkant' van het spoor. In 1993, honderd jaar na de eerste stedenbouwkundige ingreep, vindt hiermee opnieuw een investering plaats in de relatie tussen stad, station en stationsomgeving. Het station is gebouwd rond een centrale stationstraverse, die tevens dient als looproute tussen de oude stad en het Paleiskwartier. Essentieel is ook de volwaardige extra stationsentree in het Paleiskwartier en de ontvlechting van het verkeer rond het oude stationsplein aan de centrumzijde, hetgeen gecombineerd wordt met een kwalitatieve verbetering van de buitenruimte, de toevoeging van voorzieningen voor fietsers, bussen en een parkeergarage. Er is een levendig (echt 'Brabants') stationsplein ontstaan en een fraaie aansluiting van het station op de oude stedelijke as enerzijds en het nieuw ontwikkelde Paleiskwartier anderzijds.

Een ander voorbeeld waarbij de vernieuwing van de spoorbaan aanleiding is voor een nieuwe stedelijke ontwikkeling is het station Amersfoort. Hier heeft de uitbreiding van het spoor een geheel nieuw station mogelijk gemaakt, gecombineerd met stedelijke bebouwing en een nieuw busstation. De nieuwe traverse ontsluit aan de noordzijde het Soesterkwartier. De stationstoegang is onderdeel van een groot kantorencomplex en een stationsplein met woningen. Het enorme voormalige emplacement wordt tot op heden stapsgewijs getransformeerd tot een nieuw stedelijk gebied.



1



2

Stedelijke ontwikkeling

In Groningen wordt in 1985 het voorplein gereconstrueerd en geschikt gemaakt voor het nieuwe hoofdkantoor van de PTT, op het voorplein een combinatie van kantoorgebouw en busstation. In de omgeving veel hoogwaardige stedelijke ontwikkelingen. Pal voor het station een ruim voetgangersgebied, dat later ernstig wordt verstoord door de nieuwe rijwielstalling, het Stadsbalkon.



3



4

- 1 Het Stadsbalkon voor het station, 2010
- 2 Luchtfoto 1975, voor de reconstructie
- 3 Het busstation gecombineerd met het kantoorgebouw, 1985
- 4 Luchtfoto 2005, na de reconstructie

In Hilversum wordt het oude stationsgebouw vervangen door een combinatiegebouw waarin de stationstoegang en de stationshal zijn opgenomen. De sterk vervallen stationsomgeving wordt stapsgewijs bebouwd met gemengde stedelijke bebouwing. In 2008 wordt de noordzijde aangesloten door een langzaam verkeersroute in combinatie met een nieuw stationsplein.

- 5 Entree station
- 6 Stationsplein noordzijde



5



6

Een derde voorbeeld is het nieuwe Leiden Centraal, dat geheel wordt vernieuwd als gevolg van de uitbreiding van de spoorbaan. Het plan is opgezet vanuit een centrale voetgangersverbinding door de stationspassage die het ziekenhuis via het station met de binnenstad verbindt. Daarmee wordt de afstand tussen het ziekenhuis, dat direct naast het station ligt maar voorheen alleen via een grote omweg te bereiken was, en de binnenstad aanzienlijk verkort. Ook als er geen uitbreidingen aan het spoor nodig zijn, komen stedelijke projecten op stationslocaties van de grond. Groningen is hierin een voorloper. In het kader van het spreidingsbeleid besluit het Rijk dat het hoofdkantoor van de toenmalige PTT naar Groningen moet verhuizen. Eerst is een plek aan de stadsrand in beeld, maar al snel wordt voor een locatie bij het station gekozen. Oude fabrieksgebouwen en goederenloodsen worden afgebroken en op de vrijkomende grond wordt in 1985 een integraal project gerealiseerd. Ook het busstation is daar onderdeel van. Verder wordt een representatief stationsplein aangelegd met voorpleinvoorzieningen. Een aantal jaren nadat de PTT in 1990 officieel het nieuwe hoofdkantoor betreft, wordt ook het monumentale stationsgebouw vakkundig gerestaureerd en geheel in oude luister teruggebracht. Bij de oplevering in 2000 heeft de inmiddels zelfstandige en tot KPN omgedoopte PTT haar hoofdkantoor alweer verplaatst naar Den Haag. Tegenwoordig wordt het prachtig gerestaureerde station van Groningen wat aan het zicht onttrokken door een forse half ondergrondse rijwielstalling en een nieuw stationsplein, het Stadsbalkon. De meningen over deze recente ruimtelijke ingreep zijn reeds vanaf de realisatie sterk verdeeld. Deze rijwielstalling, hoewel haast ideaal vanuit de fietsende gebruiker, heeft de stedenbouwkundige functionaliteit en uitstraling van het station volkomen verstoord. Een voorbeeld van een uit het lood geslagen balans. In Hilversum is het totaal verouderde stationsgebouw en zijn omgeving vernieuwd in een stedelijke project. Het station is gecombineerd met het belastingkantoor waardoor voldoende volume is verkregen. Rond het nieuwe stationsplein zijn kantoren en later ook woningen gebouwd. Ruim tien jaar

later volgt de noordzijde, een nieuwe doorgaande fietsroute loopt samen met de nieuwe stationspassage, de helling van de fietsroute is gecombineerd met het nieuwe stationsplein. Aan het plein liggen horecavoorzieningen, waaronder een café dat nog door Dudok is ontworpen.

De impuls voor de stedenbouwkundige integratie van het station in de stad valt samen met het afschaffen van de in- en uitgangscntrole op stations. Het wordt daarmee mogelijk gemaakt dat de looproutes door het station weer openbaar worden, waardoor een centrale, openbare verbindende voetgangersroute door het station kan ontstaan. Voorloper bij deze stedenbouwkundige integratie was het Hoog-Catharijne project bij Utrecht Centraal. Hier wordt voor het eerst gebruik gemaakt van de twee grote kansen: het beschikbaar komen van grote hoeveelheden ruimte op de voormalige emplacementen en de mogelijkheid van een centrale, openbare, verbindende voetgangersverbinding door de stations. De stad loopt hier letterlijk en figuurlijk door het station heen waar dit voorheen strikt gescheiden domeinen waren.

Het stationsplein wordt in de jaren tachtig weer een vast onderdeel van alle stationsprojecten. De aandacht voor de kwaliteit van de openbare ruimte en de voetgangers- en fietsroutes groeit. De verkeersdruk op het stationsplein is groot, zeker gezien de vele initiatieven om het lokale en regionale openbaar vervoer verder te bevorderen. Dit zorgt voor extra spanning tussen de beschikbare ruimte en de uitdijende programma's en ambities. Voor de auto worden in het kader van het P&R-plan een groot aantal parkeerplaatsen aangelegd, vaak op de vrijgekomen ruimte op de emplacementen. Later volgen de enorme en zeer succesvolle uitbreidingen van de rijwielstallingen, die echter wel een extra beslag leggen op de beschikbare ruimte. Op zoek naar oplossingen worden door ontwerpers nieuwe tools ontwikkeld om met de toenemende verkeersdruk om te gaan, van dynamische busstations en bufferbusstations tot parkeergarages en geavanceerde ontwerpen en systemen voor rijwielstallingen.



1



2



3

De achterdeur

Achterside entrances open up the stations to the non-central side, giving opportunities for urban developments, bicycle parking and parking areas.

- 1 Woerden, geopend in 1996
- 2 Breda, geopend in 1974
- 3 Alkmaar, geopend in 1986

Het station

Many old station buildings are replaced by new, clearly recognizable as station buildings. Always they are combined with adaptations to the station square.

- 4 Nuth, 1991
- 5 Assen, 1988
- 6 Gouda, 1984
- 7 Doetinchem, 1983



4



5



6



7

Voor de stedenbouwkundige integratie en de voorpleinfuncties zijn ook de achtertoegangen van groot belang. Deze 'achtertoegangen', de uitmonding van de voetgangersroute aan de niet-centrumzijde van het spoor, worden startpunten voor nieuwe en vaak hoogwaardige stedelijke ontwikkelingen. Zij zorgen ervoor dat de in onbruik geraakte emplacementen gebruikt kunnen worden voor de nieuwe stedelijke functies en voorzieningen. Zij bieden voldoende plek voor functies die veel ruimte vragen, zoals parkeerterreinen, busstations en rijwielstallingen. In een aantal gevallen wordt daarbij zelfs het gehele busstation naar de niet-centrumzijde verplaatst, zoals in Eindhoven, Heerlen en in de nabije toekomst ook in Breda. Dit verlicht de verkeersdruk aan de centrumzijde, waardoor op het stationsplein weer ruimte ontstaat voor voetgangersgebieden en representatieve verblijfsruimten.

In samenhang met de sterke expansie van het openbaar vervoer en de binnenstedelijke ontwikkeling, wordt in de loop van de jaren tachtig en negentig ook een groot aantal nieuwe stationsgebouwen gerealiseerd. Daarbij wordt afscheid genomen van de sobere en puur doelmatige houding uit de voorgaande periode. Er is behoefte aan stations met een eigen uitstraling en duidelijke afbakening. Het station moet weer als station herkenbaar zijn, en niet zoals in Utrecht Hoog Catharijne of Den Haag CS slechts een deel zijn van een groter, door winkels en kantoren overheerst geheel. Verouderde stations worden door NS in deze tijd in het kader van het 'Programma voor Stationsvernieuwing' verbouwd of vernieuwd. Het beginsel hierbij is maatwerk op de grotere stations en standaardisering op kleinere stations. Voorbeelden hiervan zijn Doetinchem, Oss, Zwolle, Meppel, Helmond, Goes, Harderwijk, Hoogeveen, Nuth en Assen. De vernieuwing gaat altijd samen met aanpassingen aan het stationsplein. Kenmerkend voor al deze projecten is een grote variatie in architectuurstijlen, met als overheersende stijl een vernieuwende architectuur met veel licht, een heldere opzet, het gebruik van transparante materialen en veel aandacht voor sociale veiligheid. Bij de stedenbouwkundige inpassing wordt de lokale sfeer (de *genius loci*) opgezocht en verwerkt in het stedenbouwkundige

en landschappelijke plan. Er is meer aandacht voor het historisch erfgoed in de stationsgebieden, niet alleen voor de stations, maar ook voor andere spoorgebouwen. Daarbij wordt een actief beleid gevoerd wat betreft het hergebruik van stations en gebouwen met een monumentale waarde.

In de stedelijke ontwikkelingsprocessen weten de belangrijkste partijen elkaar goed te vinden en speelt NS een belangrijke rol. Alle projecten worden door NS in nauwe samenwerking met de gemeenten uitgewerkt. Ieder brengt de eigen gronden in, waar nodig worden ze gesaneerd. De projecten worden gezamenlijk gefinancierd met een verdeelsleutel die afhankelijk is van ieders belangen. Ook ontwikkelaars participeren, waaronder ook de eigen ontwikkelingsmaatschappij van NS. Bij al deze werkzaamheden gebruikt NS de eigen strategische en specialistische kennis en het eigen ingenieursbureau waar ontwerp, techniek en architectuur belangrijke disciplines zijn. Een voorbeeld van de voortvarendheid waarmee ze aan de slag gaat is *Rail 21*, de visie op het spoor in de nieuwe eeuw. Deze visie uit 1988 wordt integraal opgenomen in het Tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer en wordt tevens onderdeel van de Vierde Nota op de Ruimtelijke Ordening.

Het nieuwe beleid van de Nederlandse Spoorwegen

Als reactie op de 'dwalingen' rond Utrecht CS en Den Haag CS wordt inmiddels radicaal anders omgegaan met de belevingsaspecten. Er worden nieuwe uitgangspunten geformuleerd voor de ontwerpen. Het station wordt gezien als een middel om het imago van NS als een moderne, open onderneming te versterken. Er wordt ingezet op een duidelijker scheiding tussen de verschillende functies en onderdelen opdat geen verwarring kan optreden door een overlap van station en winkelgebied. Er wordt gestreefd naar heldere looproutes, die worden ondersteund door duidelijke zichtlijnen, met zoveel mogelijk daglichttoetreding.

Ook is sociale veiligheid een vast thema, evenals overzichtelijke aangename stationspleinen, die tevens gericht zijn op het verblijven. De vertaling van de belevingsaspecten wordt eerst gevoelsmatig aangepakt vanuit het thema sociale veiligheid. Rond 2000 begint NS de kennis hierover verder te verdiepen, hetgeen uiteindelijk leidt tot het 'Stationsconcept', waarin een brede integrale visie wordt gegeven op thema's zoals kwaliteit, beleving, comfort en veiligheid.

Daarnaast wordt herkend dat de stedenbouwkundige integratie van stad en station grote kansen biedt voor het openbaar vervoer en een sterk middel is om het publiek kennis te laten maken met de trein. Kern van het beleid van NS wordt daarom de koppeling van beide delen van de stad met het station via een centrale stedelijke voetgangersroute door het station. In alle stedenbouwkundige plannen rond stations wordt zo'n stedelijke voetgangersroute door het station de centrale drager. Dit geeft positieve impulsen voor de stations en de stationspleinen en doet het stationsgebied uitgroeien tot een kristallisatiepunt voor de stedelijke ontwikkeling.

In het nieuwe beleid van NS staan centraal herkenbare, uitnodigende stations, heldere organisatie van het station en het stationsplein, veel zicht en doorzicht en stedenbouwkundige integratie van het station in de stad door openbare stationspassages.

- 1 Entree Amsterdam Sloterdijk
- 2 Entree Almere Centrum
- 3 Entree Lelystad
- 4 Organisatie stationsplein Lelystad
- 5 Aansluiting stationsplein aan station in Lelystad
- 6 Perronkap Lelystad
- 7 Wachtkamer Rotterdam Zuid
- 8 Maquette stationspassage in Leiden
- 9 Stationshal Amsterdam Sloterdijk



3



5



8



Het viaductstation als nieuw stationstype

Veel nieuwe spoorlijnen uit de periode 1980–1995 zijn verhoogd aangelegd opdat kruisingen met bestaande verbindingen volledig ongelijkvloers plaats kunnen vinden. Stations op deze lijnen worden als viaductstations aangelegd, geheel naar het inspirerende voorbeeld van Heemstede–Aerdenhout uit 1958. Voorbeelden zijn de diverse stations van Almere, Lelystad evenals de stations Amsterdam Bijlmer, RAI en Lelylaan, Rotterdam Alexander, Voorburg en Den Haag Moerwijk. De viaductstations zijn van alle kanten perfect bereikbaar en goed te combineren met lokale tram- of metrolijnen tot een OV-knoop. Keerzijde van de alzijdige bereikbaarheid is dat de reizigersstromen sterk van elkaar worden gescheiden, waardoor er in de stille uren problemen met de sociale veiligheid kunnen ontstaan. Dit heeft in Amsterdam Lelylaan problemen gegeven en bij latere viaductstations is daarom de voorkeur gegeven aan beperking van het aantal toegangen door de kruisende tram of metrolijn aan één zijde van de weg te leggen. Dit heeft bij Amsterdam RAI, Rotterdam Alexander en Den Haag Moerwijk tot betere stations geleid.

Hoewel overeenkomstig in opzet, kunnen viaductstations wel van elkaar verschillen. Interessant is de vergelijking tussen Almere CS en Lelystad, die in dezelfde tijd zijn ontworpen door Peter Kilsdonk als architect, maar op geheel verschillende wijze stedenbouwkundig zijn opgezet. In Almere CS is ervoor gekozen om alle elementen van het voor- en natransport onder het spoorviaduct te leggen: de rijwielstalling, het busstation, de voorrijgelegenheid en de taxi's. Dit is comfortabel, maar ook onduidelijk voor de reiziger; deze moet al op de perrons de goede trap kiezen voor het natransport. De wachtende reizigers verblijven op verschillende plekken onder het spoorviaduct waarmee de functie van de stationshal als ontvangstdomein wordt beperkt. In Lelystad maakt de reiziger juist in de stationshal de keuze. Als verdeelpunt is de stationshal hier een ontvangstdomein, van waaruit het busstation, de voorrijgelegenheid, de rijwielstalling en de stad bereikt kunnen worden. Alle reizigers wachten in Lelystad bij elkaar op het voorplein en de aanliggende stationshal.

De stations Almere CS en Lelystad zijn in dezelfde tijd ontworpen, doch in een geheel verschillende opzet. In Almere CS wordt het voor- en natransport onder het viaduct geplaatst. In Lelystad gaat men uit van een traditioneel stationsplein met plaats voor het voor- en natransport. Op beide stations wel een representatief stationsplein.

Nieuwe spoorlijnen in bestaande of in ontwikkeling zijnde stedelijke gebieden worden bij voorkeur als viaductstation ontworpen, de stedelijke structuur wordt zo min mogelijk verstoord en het station is maximaal bereikbaar.

In Almere zijn alle stations als viaductstation uitgevoerd, de stations laten zich goed aanpassen aan de stedenbouwkundige situatie die sterk varieert. Zo is er een grote diversiteit aan stations ontstaan.

In Voorburg een overmaat van ruimte nabij het spoorviaduct, ingezet is op een hoogwaardige openbare ruimte, gebaseerd op het nabijgelegen Hofwijck.

In Amsterdam zijn zowel in de Westelijke als de Zuidelijke Tak viaductstations aangelegd. Bij de kruising met tramlijnen is er gelegenheid tot OV-knopen. In Amsterdam Lelylaan is de trambaan is de as van de kruisende autoweg gelegd.

Dit bleek problemen met de sociale veiligheid te geven, in latere stations is daarom gekozen voor een zijdelingse ligging van de trambaan, dit geeft een duidelijk omgevingsdomein. Toegepast in Amsterdam Rai en Den Haag Moerwijk.

Stations bij nieuwe spoorlijnen in stedelijke gebieden worden bij voorkeur als viaductstation uitgevoerd, de stedelijke structuur wordt zo min mogelijk verstoord en het station is maximaal bereikbaar.

- 1 Almere Muziekwijk, 1987
- 2 Almere Parkwijk, 1996
- 3 Voorburg, 1988
- 4 Voorburg, 1988
- 5 Almere Muziekwijk, 1987



1



2



3



4



5

De spoortunnels

Op een aantal locaties kan de stad de ruimte voor een uitbreiding van de spoorbaan niet bieden en zijn spoortunnels noodzakelijk. In Rijswijk heeft dit bijvoorbeeld geleid tot de aanleg van het huidige verdiepte station. Ook in Rotterdam zien we een dergelijke ontwikkeling. De hier aangelegde spoortunnel, inclusief het ondergrondse station Blaak, dient echter nog een doel. Het ondergronds brengen van het spoort lost de hinder van het scheepvaartverkeer op (en andersom) en zorgt zo voor meer ruimte in de dienstregeling. Voor de stad zijn de verdiepte spoorbanen een zegen, al is het opvallend dat het op veel van deze plekken lang duurt eer de bovengronds vrijgekomen voormalige 'spoorruimte' een nieuwe bestemming krijgt. In Rotterdam wordt nu, 20 jaar na de opening van de spoortunnel, de markthal van MVRDV ontwikkeld. Wel vraagt de diepe ligging van de stations om extra aandacht voor de herkenbaarheid van het stationsgebouw en de sociale veiligheid in het verdiepte gedeelte. Rotterdam Blaak is een OV-knooppunt met metro en tram. Het heeft voor zijn herkenbaarheid een opvallend uiterlijk meegekregen. In Rijswijk maakt een piramide het station goed zichtbaar is. Vides zorgen in beide gevallen voor daglichttoetreding in de diepgelegen ruimtes.



1



2



4



5



3

Diepgelegen stations in spoortunnels.
Rotterdam Blaak, 1993

- 1 Rotterdam Blaak
- 2 Rotterdam Blaak, maquette
- 3 Rotterdam Blaak, niveau perron



6

Rijswijk, 1996

- 4 Rijswijk, entree Piramideplein, wethouder Hillenaarplantsoen
- 5 Rijswijk, entree Piramideplein, wethouder Hillenaarplantsoen
- 6 Rijswijk, zicht op verdiept perron

Sociaal veilige OV-knopen in 'the middle of nowhere'

Het oude station Sloterdijk, dat in 1956 geopend werd als een voorstadstation van Amsterdam West, moet begin jaren tachtig worden verplaatst als gevolg van de spoorwerken rond de Hemspoor tunnel en de Westelijke Tak van de Schiphollijn. In 1983 komt het eerste deel van het station gereed. Het is gelegen ten noordwesten van de oude locatie, aan de in hetzelfde jaar geopende spoorlijn die via de Hemtunnel naar Zaandam loopt. Wanneer in 1986 de kruisende Westtak van de Ringspoorbaan naar Schiphol wordt geopend, is ook het complete station gereed. Amsterdam Sloterdijk, ontworpen door Harry Reijnders, is dan een kruisingsstation op meerdere niveaus. De sporen van de Westelijke Tak zijn extra hoog gelegd om op het tussenniveau aansluitingen mogelijk te maken op de stedelijke trams en bussen.

Bij de opening van het eerste deel in 1983 ligt het station vrij ver buiten de stad in een geheel niet verstedelijkte omgeving. Het station is opgezet als een compacte, introverte en sociaal veilige OV-knoop die weinig 'doet' met de omgeving. Het stationsplein heeft een sterk utilitair karakter. Het verblijfs gedeelte is deels in en deels voor het station gelegd. De nadruk op sociale veiligheid in het station uit zich in een heldere ordening en in de veelvuldige toepassing van glas, waardoor zichtlijnen vrijwel nergens doorbroken worden. Overigens is dit materiaalgebruik iets waar de onderhoudsdiensten aanvankelijk veel moeite mee hebben. Hoewel van stedelijke ontwikkelingen rond het station op dat moment nog geen sprake is, is alvast extra aandacht besteed aan de uitstraling. Mocht de ontwikkeling op gang komen, dan is de zichtbaarheid alvast geborgd.

Alle maatregelen hebben in de loop der tijd goed uitgepakt. Zeker nadat de metro is aangesloten, groeit Sloterdijk uit tot een belangrijke overstapknoop, die ondanks het gemis aan een levendige stedelijke context altijd als veilig en overzichtelijk wordt ervaren. Ook de meest recente uitbreiding van het station in 2007 draagt hieraan bij. Deze uitbreiding ligt aan de Hemboog, beschikt

over een aparte ingang aan het Orlyplein en is derhalve ook wel bekend als het Hemboogstation. Helaas is het bij de uitbreiding niet gelukt de nieuwe spoorinfrastructuur in de bestaande knoop te krijgen. Gelukkig maakt de spectaculaire uit glas en staal opgebouwde stationskap veel goed.

Tien jaar na de opening van Amsterdam Sloterdijk volgt station Duivendrecht, een soortgelijke OV-knoop voor trein en metro, gelegen aan de Zuidelijke Tak van Amsterdam. Net als station Sloterdijk beschikt Duivendrecht over geen enkel stedenbouwkundig aanknopingspunt. De energie is opnieuw vooral gericht op het ontwerp van een heldere, op het interieur gerichte OV-knoop. Om technische redenen is het in Duivendrecht niet mogelijk een extra tussenniveau te maken. De overstapfunctie vindt daarom plaats op het middenniveau, op de plek van de toekomstige spooruitbreiding. Ook hier, in een omgeving waar weinig stedelijk leven te bekennen is, wordt een sterk utilitair stationsplein zonder verblijfsfunctie aangelegd. In het ontwerp van het stationsgebied is de sociale veiligheid vooral aangepakt met een sterk landschappelijk plan, waarbij door gebruikmaking van de hoge grondwaterstanden het water een structurerende rol speelt. Het plan is zo opgezet dat vrijwel alle kolommen van de diverse viaducten in het water staan, zodat de sociaal onveilige plekken niet bereikbaar zijn. De rechte wegen, het water en de zorgvuldige beplanting zorgen voor een overzichtelijke situatie.



1

Na de reorganisatie van het spoor in Amsterdam-west komt het station Sloterdijk in een geheel niet verstedelijkte omgeving te liggen. De stedelijke ontwikkeling komt veel later, het omgevingsdomein wordt vanuit maximale sociale veiligheid opgezet, het sluit aan op het niveau van de stationshal.

- 1 Het latere Hemboogstation
- 2 Luchtfoto 1995, nog geheel niet bebouwd
- 3 Entree Sloterdijk
- 4 Luchtfoto 2005, de bebouwing is aarzelend van de grond gekomen



3



2



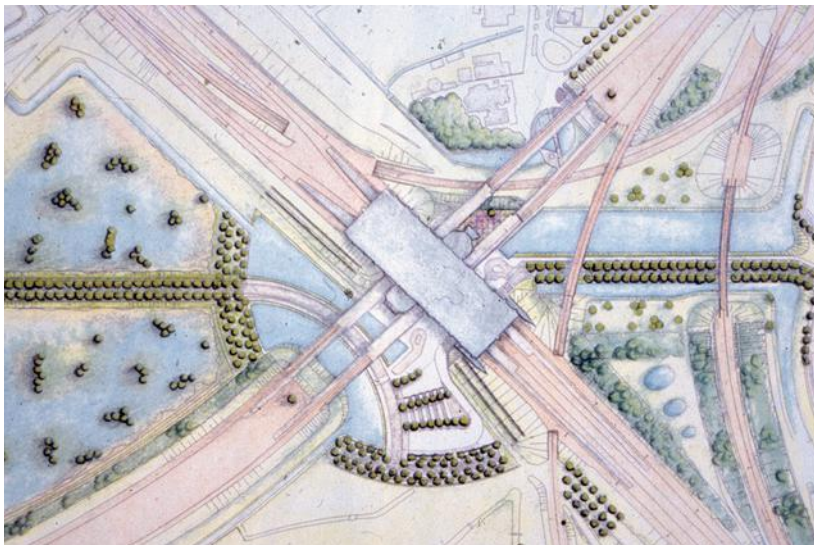
4

Ook Duivendrecht krijgt zijn plaats in een niet stedelijke ontwikkeling, het omgevingsdomein wordt geheel landschappelijk opgezet met maximale aandacht voor de sociale veiligheid.

- 5 Duivendrecht, luchtfoto 1993
- 6 Duivendrecht, landschapsplan 1993



5



6

Een nieuwe spoorstructuur voor Amsterdam

In de begintijd is Amsterdam, net als vele andere Europese hoofdsteden, op het spoor aangesloten via een aantal kopstations waar de treinen uit verschillende hoofdrichtingen aanlanden. Rond 1885 besluit de Staat, overigens zeer tegen de zin van het gemeentebestuur, om via een nieuw Centraal Station de lijnen uit west en oost met elkaar te verbinden. De weerstand richt zich met name op de gekozen locatie op het historisch belangrijke Open Havenfront aan het IJ. De keus voor deze plek is tot op de dag van vandaag omstreden, zelfs nu het station bijna 125 jaar bestaat. De centrale ligging van het station geeft de Amsterdamse binnenstad een impuls. Zeker voor het toerisme is de ligging zeer gunstig. Maar deze ligging geeft als knooppunt veel problemen omdat al het openbaar vervoer zich door de binnenstad moet persen, en de fijnmazige stedelijke structuur hier niet op is berekend. Dit systeem begint zeker na de oorlog meer en meer te knellen.

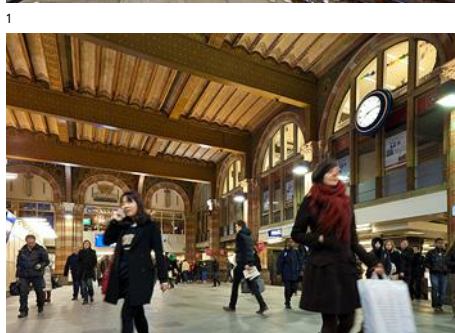
Rond 1980 komt er een grote verandering in de spoorinfrastructuur van Amsterdam, waardoor het Centraal Station een andere positie in het OV-netwerk krijgt. Het eerste stukje Schiphollijn, dat de luchthaven verbindt met Amsterdam RAI, doet in 1978 nog niet zo veel. Maar nadat tussen 1983 en 1986 zowel de Hemspoor tunnel als de Westelijke Tak gereed komen en het nieuwe knooppunt Amsterdam Sloterdijk geopend wordt, komt de echte verlichting. Bussen vanuit het westen rijden nu bijvoorbeeld niet meer door naar CS maar takken aan op Sloterdijk. Het succes is zelfs zo groot dat het nieuwe busstation hier al snel te klein is. Ook de nieuwe stations Amsterdam Lelylaan en De Vlugtlaan aan de Westelijke Tak leveren een belangrijke bijdrage. Beide stations zijn goed aangesloten op het stedelijk tramnet en worden direct intensief gebruikt, omdat de omrijafstanden veel korter zijn geworden. Wat later wordt de tangentiële Ringlijn van de metro aangelegd en op vrijwel alle stations aangesloten: van Bijlmer tot Sloterdijk.

In 1993 wordt vervolgens de Zuidelijk Tak geopend met het nieuwe hoogwaardige station Amsterdam Zuid en de secundaire stations RAI en Duivendrecht. Ook deze stations zijn goed aangetakt op het stedelijke openbaar vervoer en de Ringlijn. In vijftien jaar tijd is de rol van CS in het stedelijk OV-netwerk sterk veranderd, ten voordele van de binnenstad en van CS zelf.

In 1988 ontwikkelt de gemeente Amsterdam in vervolg op de veranderingen van de spoorstructuur een sterke stedenbouwkundige visie op de kansen die dit met zich meebrengt, onder de titel 'Boomtown Amsterdam'. De verschillende stationsgebieden krijgen in deze visie een eigen stedelijke kleur: Zuid is 'hoogwaardig zakelijk' en 'op Schiphol gericht', Lelylaan is gekoppeld aan de 'confectiebranche', Sloterdijk is 'hightech', Amstel 'kantoren in hoogbouw', RAI 'beurs en congressen', en CS 'recreatie en toerisme'.

Ondertussen heeft het station Amsterdam CS zich verder ontwikkeld. Het zit vast in het keurslijf van een stationsgebouw met een monumentale status. Het gebouw is veel te klein en niet berekend op de grote hoeveelheid reizigers en voertuigen. De recente verbouwing en de toevoeging van een nieuw busstation aan de noordzijde geven eindelijk ruimte. Het busstation geeft mogelijkheden voor een hoogwaardige ruime ontvangsthuis en wordt beschermd door een prachtige kap. Het geheel is onderling verbonden via brede stationstunnels. Naast de bus worden ook de veerponten naar Noord perfect aangesloten. Verder krijgt de metro aan de zuidzijde eindelijk een volwaardige verbinding met CS en het stadscentrum. Eenmaal gereed zal het een ijzersterke compositie blijken: trein, metro en bus in een integrale knoop in drie lagen en het voorplein vrijgemaakt voor langzaam verkeer en trams. Een hoogwaardig omgevingsdomein met ontvangstfunctie. In deze opzet is het station klaar voor de volgende 125 jaar.

- 1 Amsterdam Centraal, perronkappen
- 2 Amsterdam Centraal, stationshal
- 3 Amsterdam Centraal, ligging in de historische stad
- 4 Amsterdam de Vlugtlaan
- 5 Amsterdam Lelylaan
- 6 Amsterdam Zuid



2



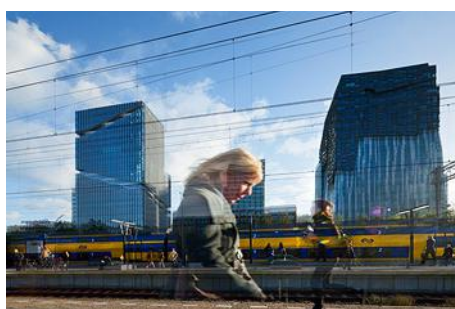
3



4



5



6



1



2



3



4

Het spoor

Verdere uitbreiding spoor, bestaande spoorlijnen, ook de aanleg van nieuwe spoorlijnen.
Spoorlijn Amsterdam-Utrecht, uitbreiding van twee naar vier sporen.

- 1 Station Maarssen, combinatie met kantoorgebouw en winkels in de plint, 2004
- 2 Station Breukelen, 2006

Hanzelijn met nieuwe stations in Dronten en Kampen-Zuid, de stedelijke ontwikkeling zal later volgen.

- 3 Station Kampen-Zuid, 2012
- 4 Station Dronten, 2012

Project Utrecht Vleugel, uitbreiding spoorbaan rondom Utrecht, vergroting aantal sporen, nieuwe stations.

- 5 Station Utrecht Terwijde, viaductstation nabij het winkelcentrum
- 6 Station Houten, nabij het stadscentrum, uitbreiding spoorbaan compact in de stad
- 7 Station Houten, viaductstation met de rijwielstalling onder de sporen



5



6



7

De splitsing 1995-heden

De stabiele verhouding tussen de Nederlandse Staat en NS verandert na 1992 sterk. De Europese regelgeving vraagt om nieuwe organisatieprincipes tussen de staat en de spoormaatschappijen. In Nederland wordt gekozen voor een rigoureuze splitsing van de Nederlandse Spoorwegen in NS en ProRail: NS als exploitant van het spoorvervoer en de stations, en ProRail als taakorganisatie namens de Staat voor de aanleg en het onderhoud van de infrastructuur. In de meeste Europese landen wordt voor een vergelijkbare opzet gekozen, zij het met een minder sterke splitsing tussen de infra-organisatie en de vervoerder/exploitant. In Nederland is de splitsing het begin van een lange periode van onzekerheid en discussies tussen de Staat, NS en ProRail over de organisatie en taakafbakening. NS zet na 1992 zelfs in op een beursgang en doet geruime tijd slechts aan korte termijn investeringen. Investerings in treinen en stations zijn even niet aan de orde.

Ondertussen groeit het aandeel van het spoor in de totale mobiliteit. De infrastructuur wordt door het Rijk en ProRail verder uitgebreid met de Hoge Snelheidslijnen (HSL) en de Betuwelijn als de meest opvallende projecten. Daarnaast wordt de Hanzelijn afgerond en worden belangrijke bestaande spoorlijnen uitgebreid zoals Amsterdam-Utrecht en Den Bosch-Eindhoven.

De aanleg van de HSL-Zuid, de Betuwelijn en de Hanzelijn zijn de omvangrijkste projecten in dit tijdvak. De inpassing van de nieuwe en vergrote spoorinfrastructuur grijpt diep in op een aantal bestaande stations, zoals Amsterdam Bijlmer, Breukelen, Maarssen, Houten en Boxtel. Zij worden door ProRail verbouwd tot aanzienlijk grotere stations. Ook wordt een groot aantal nieuwe stations gebouwd, zoals bijvoorbeeld Utrecht Zuilen, Utrecht Terwijde en Vaartsche Rijn, Kampen Zuid en Dronten. In deze periode worden in Best, Delft en Nijverdal zowel de spoorbaan als het station ondergronds gelegd, omdat de stad hier geen ruimte kan geven aan de breder wordende spoorbaan. In het ontwerp van de ondergrondse stations wordt veel aandacht besteed aan de sociale veiligheid. Boven op het maaiveld is alle ruimte voor het stationsplein en voor verdere stedelijke ontwikkelingen.

In Abcoude wordt een ondergronds station vermeden door het nieuwe station net buiten de spoortunnel te plaatsen. Dit station kwam hierdoor in een wat laagwaardige omgeving, maar de gemeente heeft hier in korte tijd gezorgd voor een hoogwaardige, gemengde stedelijke ontwikkeling. In Nijverdal kan het station in een open gedeelte van de tunnel worden gesitueerd.

De gemeente Delft heeft jarenlang gepleit voor een ondergrondse spoorbaan en deze is op dit moment in aanbouw. De argumentatie voor deze spoortunnel is niet zozeer gebaseerd op de behoefte aan uitbreiding van de sporen, maar veel meer op het benutten van de mogelijkheid van stedelijke verdichting dicht bij het stadscentrum. De financiering van het project, waar de stedelijke ontwikkeling een onderdeel van is, is dan ook voor een groot deel gedragen door het toenmalige Ministerie van VROM. Het nieuwe stationsgebouw is gecombineerd met het stadskantoor. Het voormalige emplacement wordt dicht bebouwd, op het dak van de tunnel komen de openbare ruimtes.

Na 1995 wordt de stedelijke intensivering van de stationsgebieden volop doorgezet. Dit gebeurt nog altijd vanuit de concepten die in de vorige periode zijn ontwikkeld, met als belangrijke thema's de stedelijke voetgangersverbindingen door het station en de tweezijdige ontsluiting. Rond 2005 neemt NS het besluit om de toegangscontrole (OVCP) op de stedelijke voetgangersverbindingen weer in te gaan voeren. Dit stuit op veel weerstand bij gemeenten, omdat zij hierdoor de essentiële openbare interwijkverbinding, die zij vaak zelf hebben meegefinancierd, weer dreigen kwijt te raken. Opvallend is dat er in geen enkel ander Europees land over wordt gedacht om de stations weer af te sluiten voor het stedelijk voetgangersverkeer.

De herinvoering van de toegangscontrole leidt geleidelijk tot een andere opzet van de stations. In het nieuwe Utrecht CS, waar het station loskomt van het winkelcentrum en weer een eigen voetgangersplein krijgt, wordt de integrale openbare looproute, het grootste succes van destijds, weer prijsgegeven. Een interwijkverbinding buiten het station langs moet het verlies van de stedelijke voetgangersverbinding compenseren.

Stedelijke ontwikkeling stationslocaties

De ontwikkeling van stationslocaties gaat door, de rol van de gemeenten wordt groter. Zaandam, een stedenbouwkundige ontwikkeling met een sterke Zaanse inslag met het Stads kantoor dat naast het station is gelegen. Het busstation ligt onder het Stads kantoor.

- 2 Zaandam, stationsgebied, opvallende Zaanse entree van het station, nauwelijks als station herkenbaar



2

Heerlen, het station als onderdeel van het project Maankwartier gebaseerd op het mijnbouwverleden van deze plek.

- 3 Heerlen, maquette plan Maankwartier, gebouwd rond de stationstraverse

Zwolle, verdere ontwikkeling van de zuidzijde, het emplacement wordt opgeschoond, de stationstunnel wordt verbreed. Kansen voor hergebruik van de gebouwen van de voormalige NS-Werkplaats. Op het stationsplein het Stads kantoor van de gemeente.



5

- 4 Zwolle, opgebroken sporen van de werkplaats, hier komt het nieuwe stationsplein
- 5 Den Bosch, westzijde, gemengde stedelijke bebouwing, waaronder het Paleis van Justitie
- 6 Zwolle, luchtfoto ontwikkeling zuidzijde, situatie 2009



6



1

NS voert de toegangscontrole (OVCP) weer in, daardoor beperkte doorgang voor niet-treinreizigers, de openbaarheid van het station wordt weer teruggedraaid.

- 1 Leiden, OVCP-poortjes in de stationshal, in de omgeving zijn geen sociaal-veilige alternatieve routes



3



4

De rol van de gemeenten in de planvorming rond stationslocaties wordt in deze periode steeds belangrijker. Bij veel projecten wordt de organisatie complexer, ook al omdat de belangen van het spoor vertegenwoordigd wordt door meerdere partijen die hun belangen niet altijd helder hebben. Ook de financiering wordt complexer. Naast NS en ProRail wordt de financiële rol van de gemeente groter, die vaak weer is verbonden met bijdragen van regionale overheden zoals provincies en stadsregio's.

Op sommige locaties is de (financiële) invloed van de gemeente zo dominant, dat de vormgeving, liefst met wat 'couleur locale', afwijkt van wat de spoorpartijen gebruikelijk vinden. Sprekend voorbeeld hiervan is het stationsgebied van Zaandam, waar de architect Sjoerd Soeters een heel specifieke uitstraling heeft gegeven aan het stationsgebied door zijn ontwerp van het nieuwe Stadskantoor, dat tevens het busstation bevat. Hij is als supervisor ook betrokken bij de verdere invulling, bijvoorbeeld bij het uit Zaanse huisjes opgetrokken Intel hotel. Het stationsgebouw, ook met een 'Zaanse entree', is overigens nauwelijks meer als station herkenbaar. Zaandam is een van de stations waar de provincie veel woningen wil bouwen in het kader van het project Zaancorridor.

Ook in Heerlen vindt een vergelijkbare ontwikkeling plaats. Hier geeft Michel Huisman in het project Maankwartier een typisch, haast poëtische vertaling aan het station in een eigen 'Heerlense stijl' met veel verwijzingen naar het mijnbouwverleden. Een ander voorbeeld is de Spoorzone Helmond, waar de gemeente het planproces van de reconstructie van het stationsgebied organiseert en geheel de financiering regelt. Het station en de rijwielstalling, beide ontworpen door Paul van der Ree, maken deel uit van een meer landschappelijk opgezet stationsplein.

In deze periode worden net als in de vorige periode op veel plaatsen spooremplacementen opgeschoond, waardoor extra ruimte vrijkomt voor een tweede toegang tot het station, een bijbehorend stationsplein en nieuwe stedelijke ontwikkelingen. In Tilburg en Zwolle verdwijnen de NS-Werkplaatsen uit de stationsomgeving. In Tilburg is het gelukt

om elders in de stad een goede ruimte mét spooraansluiting voor een nieuwe Werkplaats te vinden, en de werkgelegenheid te behouden.

Nog steeds vindt de programmatische invulling vooral met overheids-gerelateerde functies plaats. Zo zijn bij de stations van Zwolle, Middelburg, Beverwijk, Gouda en Zaandam nieuwe stadskantoren gebouwd. In sommige plaatsen geven onderwijsvoorzieningen een impuls aan het stedelijk leven, zoals de ROC's in Zwolle, Nijmegen, Leiden, Hilversum Sportpark, Den Haag HS, Hengelo en Apeldoorn. Onlangs is in Leiden naast het station het Level-gebouw geopend, dat aan meerdere met het ROC verbonden publieke functies een plek biedt. In Den Bosch is de nieuwbouw van het Paleis van Justitie, samen met de nieuwe onderwijsvoorzieningen, een belangrijke positieve prikkel voor het openbaar vervoer en de verdere stedelijke ontwikkeling. Voor verschillende stations met monumentale waarde worden nieuwe functies gevonden, zoals een kapper, bloemist, crèche en muziekschool. Maar niet alleen stations worden hergebruikt, ook andere spoorgebouwen zoals loodsen en hallen krijgen een nieuwe stedelijke invulling, bijvoorbeeld in Tilburg, Zwolle, Amersfoort en Hengelo.

Bij de (her)inrichting van het stationsplein wordt in deze periode meer dan voorheen de nadruk gelegd op de kwaliteit van de openbare ruimte, de looproutes, de verblijfplaats en een hoogwaardige inrichting, die representatief is voor spoor en stad. De stationspleinen staan echter van twee kanten onder druk. Zowel de bus als de fiets vragen om veel extra ruimte. Op de busstations worden de programma's van eisen groter vanuit de wens om de exploitatiekosten van het busvervoer te verlagen. Dit leidt bijvoorbeeld tot extra haltes en ruime passeer- en keermogelijkheden, die echter wel om veel meer ruimte vragen. Door de toename van het fietsgebruik ontstaat er steeds meer behoefte aan rijwielstallingen.

Het Rijk stelt in het kader van het project 'Ruimte voor de Fiets' vanaf 1998 veel geld beschikbaar voor het verbeteren en uitbreiden van de rijwielstallingen. Met grote voortvarendheid realiseert ProRail ongeveer 400.000 nieuwe stallingplaatsen bij de stations. Hierdoor groeit in



1

Het stationsplein

Apeldoorn, een ruim hellend voetgangersplein naar de langzaam verkeerstunnels, als verblijfsruimte ingericht geïnspireerd op het landschap van de Veluwe. Aan de zuidzijde de aansluiting met het nieuwe ROC.

1 Apeldoorn, stationsplein bij avond

Helmond, de nieuwe weg naar Suytkade en de stedenbouwkundige ontwikkeling aan de zuidzijde zijn aangegrepen voor de ontwikkeling van een nieuw station, een nieuwe rijwielstalling en een nieuw stationsplein met verblijfsfuncties.

2 Helmond, ontwerp stationsgebouw

3 Helmond, ontwerp stationsplein



2



3



4



5

De rijwielstalling

Het grote succes van de vernieuwing van de rijwielstallingen, sterke innovatie in stallingsvormen.

4 Alphen a/d Rijn, spectaculaire, appelvormige rijwielstalling

5 Dordrecht, gecombineerde bewaakte en onbewaakte rijwielstalling

tien jaar tijd het aandeel van de fiets in met name het voortransport met ongeveer 10%. In het begin is bij de realisatie van stallingsplaatsen voorrang gegeven aan onbewaakte, vaak overkapte rijwielstallingen, dichtbij de stationstoegang. Deze onbewaakte rijwielstallingen geven een zware belasting op het voetgangersgebied en de looproutes bij de stations. De nieuw gebouwde bewaakte rijwielstallingen komen vaak wat verder van het station te liggen, waardoor zij grotendeels leeg blijven, omdat fietsers een plek dicht bij het station zoeken. Inmiddels heeft het Rijk haar beleid en ontwerputgangspunten voor rijwielstallingen bijgesteld, waardoor de bewaakte stallingen meer mogelijkheden krijgen en beter gesitueerd kunnen worden. In stedenbouwkundig opzicht is het opvallend dat bij de middelgrote stations de gebouwde rijwielstalling aanzienlijk groter dreigt te worden dan het stationsgebouw zelf. Dit vraagt, samen met de afnemende bouwbehoefte, om een aangepaste vormgeving, waarbij de inpassing meer landschappelijk van aard is, ook wel *landscaping* genoemd. Apeldoorn is hiervan een bekend en gewaardeerd voorbeeld. Het in aanbouw zijnde station Helmond en straks ook Ede-Wageningen worden op soortgelijke wijze ontwikkeld.

Wat betreft de stations is de focus van NS in de eerste jaren na de splitsing vooral gericht op het korte termijn rendement, waardoor de gestructureerde aanpak van stationsvernieuwingen wegvalt. De nieuwe organisatie NS-Stations zorgt voor een sterke uitbreiding van de commerciële voorzieningen in de stations. Dit gaat niet zelden ten koste van de bewegingsruimte van de reizigers ('de transferruimte') en de ruimtelijke kwaliteit. Als blijkt dat, hoewel reizigers de voorzieningen op zich wel waarderen, de belevingskwaliteit voor de reizigers sterk vermindert, komt NS terug op deze sterk op commercie gerichte ontwikkelingen. NS doet diepgaand onderzoek naar de belevingsaspecten van reizigers, hetgeen uiteindelijk leidt tot het 'Stationsconcept'. Hierin wordt een visie gegeven op het denken over en toepassen van de belevingsaspecten op het station. De basis van deze visie is de indeling van het station en de stationsomgeving in vier verschillende domeinen met eigen specifieke wensen en eisen aan de

inrichting en beleving. Dit onderscheid helpt om een betere balans te vinden in het ontwerp van stations en stationspleinen. Het 'omgevingsdomein', dat in dit essay centraal staat, is het domein waar het station ruimtelijk en programatisch aan de stad wordt gehecht. Belangrijke belevingsaspecten in het 'Omgevingsdomein' zijn: uitnodigend, verwelkomend, overzichtelijk, veilig, inspirerend en comfortabel'. Dit zijn de belevingskwaliteiten die een hedendaags stationsplein moet bieden.

Kwaliteitsverbetering van de regionale spoorlijnen

Regionale spoorlijnen worden tegenwoordig door de provincies en vervoersregio's beheerd. Dit heeft een opleving gegeven van deze spoorlijnen. Langs deze lijnen worden veel nieuwe stations geopend, zoals bij Arnhem (Westervoort, Schuijtgraaf), Nijmegen (Lent, Goffert), Groningen (Europapark) en Slidrecht (Baanhoek). Bestaande stations worden aangepast en ook de stationspleinen worden verbeterd, gericht op de rol die zij soms vervullen als regionale OV-knoop voor de overstap van bus op trein. Lijnsgevijs wordt de uitstraling van de totale spoorlijn verbeterd via aanpassing van bestaande stations en voorpleinen, aanleg van nieuwe stations, en door inzet van nieuwe treinen. De kwaliteitsverbetering van de regionale spoorlijnen wordt gefinancierd door de provincies en de betrokken gemeenten. Deze zijn, samen met de nieuwe vervoerders, in staat gebleken nieuw leven te blazen in spoorlijnen die door NS in een eerder stadium al min of meer waren opgegeven.

Kwaliteitsimpuls voor de regionale spoorlijnen, nieuwe vervoerders pakken de kansen tot verbetering. Er worden veel nieuwe stations geopend, bestaande stations worden opgeknapt, de stationspleinen worden vernieuwd.

- 1 Nijmegen Goffert, ontwerp
- 2 Groningen Europapark, station voor zowel Arriva als NS
- 3 Leidscheveen, station RandstadRail
- 4 Nijmegen Lent
- 5 Westervoort
- 6 Arnhem Schuijtgraaf
- 7 Slidrecht Baanhoek



1



3



5



2



4



6



7

De splitsing: 1995-heden

Uitbreiding van de transfercapaciteit bij stations

Het sterk toegenomen vervoer geeft op een aantal grotere intercitystations problemen met de afhandeling van de reizigersstromen. Deze intercitystations worden door ProRail grondig verbouwd om de transferruimte in de stations structureel te vergroten. ProRail is naast de uitbreiding van de transfercapaciteit ook verantwoordelijk voor een aantal specifieke programma's, bijvoorbeeld voor de verbetering van de bereikbaarheid voor minder validen, hetgeen veelal via de aanleg van liften vorm krijgt. Veel van deze verbouwingen zijn inmiddels volop in uitvoering of in voorbereiding, vaak in combinatie met een reconstructie van de stationsomgeving zoals in Eindhoven, Tilburg, Zwolle, Alkmaar, Hengelo, Ede-Wageningen, Enschede, Den Haag HS, Amsterdam Sloterdijk en Groningen. Ook Krommenie Assendelft als klein stationnetje is een voorbeeld.

Den Haag HS is een bijzonder project aangezien hier met het geld voor de rijwielstalling en de transfer, plus een bijdrage van de gemeente en de stadsregio, de oude stationstunnel eindelijk kan worden verlengd naar een nieuw en hoogwaardig stationsplein met een grote rijwielstalling. De inferieure resten van een al heel lang geleden opgedoekt postperron zullen dan eindelijk worden opgeruimd.

In Tilburg is, in samenhang met de reconstructie van het station, de NS-Werkplaats naar een nieuwe locatie verplaatst, zodat de vrijgekomen ruimte kan worden gebruikt voor de realisatie van een nieuwe stationstoegang. De nieuwe stationspassage wordt dé looproute van de voorheen wat geïsoleerde ten noorden van het station gelegen gebieden naar het station en verder, in de richting van het centrum. In het plan voor de herinrichting van de Tilburgse stationsomgeving wordt uitgegaan van hergebruik van de meest waardevolle oude gebouwen. De fraaie monumentale stationskap staat centraal in het project.

Op een aantal grotere stations is de capaciteit voor de afwikkeling van de reizigersstromen te laag. De uitbreiding van de transfercapaciteit grijpt diep in de stations in, het is aanleiding tot reconstructies van het station en de omgeving.

- 1 Eindhoven, verbreding stationspassage
- 2 Eindhoven, uitmonding nieuwe stationspassage in de bestaande stationshal
- 3 Alkmaar, nieuwe stationstraverse in combinatie met de rijwielstalling
- 4 Tilburg, verbreding en verlenging van de stationstunnel naar de noordzijde, ontwikkeling voormalige terrein Werkplaats
- 5 Krommenie-Assendelft, uitbreiding stationsentree in combinatie met nieuwe onderdoorgang





1



2



5

De splitsing: 1995-heden

Het hogesnelheidsnetwerk

Na 1980 ontwikkelen diverse Europese landen een hogesnelheidsnet. De insteek verschilt. Frankrijk kiest voor nieuwe separate HSL-lijnen op de zware vervoersassen, Spanje volgt een soortgelijke koers. In Duitsland, Italië en ook in andere landen wordt het bestaande netwerk tussen de grote steden stapsgewijs uitgebouwd, deels over bestaande en deels over nieuwe lijnen. Het verschil in aanpak en benadering levert ook verschillende soorten stations op. In Frankrijk verschijnen op de HSL-lijnen ver buiten de stedelijke gebieden nieuwe stations, die qua opzet en voorplein aan vliegvelden doen denken: ver van het stedelijke leven, sterk autogericht met veel parkeerplaatsen in *the middle of nowhere*. Op de eindpunten, in de grote steden, worden in Frankrijk de bestaande kopstations gebruikt. De architectonische uitstraling verschilt per tijdperk: fraaie, futuristische stations bij de TGV-Méditerranée, de TGV-Nord en de TGV-Atlantique, veel bescheidener stations bij de latere TGV-Est en de TGV-Rhône-Rhône.

In Duitsland worden in het ICE-netwerk de reguliere stations aangedaan die, op een enkele uitzondering na, nauwelijks aangepast worden. Dé stedelijke uitzondering is Berlin Hauptbahnhof waar een complex doch zeer helder station het brandpunt wordt van een nieuw stadshart. Het station met al haar voorzieningen is volkomen openbaar, ook als doorgang voor het stedelijk voetgangersverkeer. Frankfurt Flughafen is een spectaculaire OV-knoop op Europese schaal, dat het vliegverkeer, het Europese hogesnelheidsnetwerk, de autobahn en het regionale spoornetwerk onder één dak met elkaar verbindt.

In Nederland wordt de lijn naar Frankrijk, de HSL-Zuid, aangelegd en vanaf 2009 gebruikt door de Thalys-treinen naar Brussel en Parijs. Met het HSL-project wordt de kans gegrepen om eindelijk, na meer dan honderdvijftig jaar spoor-geschiedenis, de ontbrekende rechtstreekse schakel Amsterdam-Rotterdam aan te leggen. Merkwaardig genoeg laat men de kans liggen om dit tracé ook te laten gebruiken door de reguliere binnenlandse treinen. In het buitenland is zo'n medegebruik doodnormaal.

De binnenlandse HSL komt veel moeilijker van de grond. De overheid en de beoogde exploitant maken het elkaar erg moeilijk, veel moeilijker dan in veel andere Europese landen, waar veel pragmatischer wordt geopereerd. De lijn naar Duitsland, de HSL-Oost, wordt na een uitgebreide studie afgeblazen. De ICE-treinen rijden sinds 2006 op het normale spoor om pas diep in Duitsland op volle snelheid te geraken op de daar aanwezige HSL-infrastructuur.

In België wordt de kans gegrepen om twee wel heel opvallende stations te realiseren.

In Antwerpen wordt de nieuwe HSL/spoortunnel gebruikt om een schitterend stedenbouwkundig concept te realiseren. In het monumentale station wordt een treinstation in vier niveaus gerealiseerd, nauw verbonden met de stad en het ondergrondse tramsysteem. In Luik wordt het station Guillemins geheel gereconstrueerd en iets verplaatst. Architect Calatrava heeft een enorm stationsgebouw ontworpen, zeer goed bereikbaar voor de auto met ruime parkeervoorzieningen. Voor een goede relatie met de stad is een complete stadsbuurt gesloopt.

In Londen wordt het station St. Pancras geheel gerenoveerd tot een zeer representatief HSL-station. Het wordt verbonden met het nabijgelegen station King's Cross en samen vormen zij een zeer goede openbaar vervoersknoop, hecht verbonden met de stad.



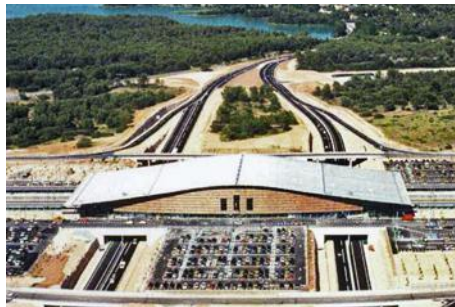
1



2



3



4



5



6



7

De ontwikkeling in het HSL-netwerk in Europa is aanleiding voor nieuwe stations, soms in de steden, soms buiten de steden.

- 1 Frankfurt Flughafen, een OV-knoop op Europese schaal, ver buiten de stad gelegen
- 2 Strasbourg, een spectaculaire uitbreiding van het oude station
- 3 Berlin Hauptbahnhof, een nieuw knooppuntstation in het hart van Berlijn
- 4 Aix-en-Provence, een regionaal HSL-station ver buiten de stad
- 5 Luik Guillemins, een spectaculaire verbinding van station en stad
- 6 Antwerpen, een fenomenale OV-knoop en Stedelijke knoop in het hart van de stad
- 7 London St. Pancras, internationale HSL-knoop in de stad

HSL-stations in Nederland

In Nederland wordt met de komst van de hogesnelheidslijn de kans gegrepen om de zes Nederlandse HSL-stations structureel te verbeteren. De stedenbouwkundige inbedding maakt bewust deel uit van deze projecten, die plaatsvinden binnen het kader van de Nieuwe Sleutelprojecten (NSP). In alle stations wordt de loop- en verblijfsruimte voor reizigers sterk vergroot. Dit is nodig voor de afhandeling van de reizigersstromen. Ook worden hier veel winkels gericht op horeca, verblijf en verkoop gerealiseerd. In Utrecht Centraal, Den Haag Centraal en Rotterdam Centraal kan worden voortgebouwd op de bestaande stedelijke structuren.

In Utrecht worden de sterke punten van Hoog Catharijne behouden, en wordt de relatie met het bus- en tramstation sterk verbeterd. In stedenbouwkundig opzicht wordt het station nu duidelijk gescheiden van het Hoog Catharijne winkelcentrum. Tussen beiden gebouwen komt een op verblijf gericht stationsplein met daaronder een gigantische rijwielstalling. In Den Haag Centraal blijft de organisatie hetzelfde: een kopstation met de tram en bus boven de sporen. De transfer ruimte is vergroot. Ook is de interieure kwaliteit zeer sterk verbeterd.

In Rotterdam Centraal wordt in stedenbouwkundige zin voortgebouwd op het Wederopbouwplan. Ook hier is de transfer ruimte sterk vergroot via een grotere stationshal en een sterk verbeterde verbinding met de metro en de tram. Tevens is een integrale perronkap gerealiseerd. Arnhem en Breda krijgen stations waarbinnen de meeste functies zijn geïntegreerd, inclusief het busstation en de parkeervoorzieningen. Amsterdam Zuid is nog in ontwikkeling. De complexiteit is hier door de enorme verkeersknoop zeer groot.

Alle NSP-stations krijgen een representatief uiterlijk, zijn helder georganiseerd en de beleving van de reiziger staat centraal in het interieur. De projecten worden gefinancierd middels bijdragen van het Rijk, de desbetreffende gemeente, de provincie, de vervoersregio en NS. Deze waardevolle ondersteuning vanuit de rijksoverheid bij de realisatie van stations

en stationsomgevingen is een opmerkelijke, unieke actie, die tot dan toe nog nooit eerder is vertoond. Het maakt het mogelijk om een aantal verouderde, grote stations op een zodanig hoog peil te brengen dat ze voor zeer lange tijd hun rol in het vervoer en in de stad weer kunnen vervullen.



2



1

De ontwikkeling van het HSL-netwerk in Nederland is aanleiding tot een stevige impuls van de HSL-stations, vervoerskundig en stedenbouwkundig.

- 1 Rotterdam Centraal, zojuist geopend
- 2 Utrecht Centraal
- 3 Den Haag Centraal
- 4 Arnhem Centraal
- 5 Breda Centraal



3



4



5

Amsterdam Bijlmer

Amsterdam Bijlmer heeft in zijn korte bestaan een onstuimige groei gekend, die sterk samenhangt met de ontwikkeling van de omringende omgeving. In 1970 wordt Bijlmer geopend, als tijdelijk station langs een dan nog op het maai-veld gelegen spoorbaan. De nieuwe stadswijk Bijlmermeer is in uitvoering. In 1976 maakt het station zijn eerste stap vooruit. De spoorbaan wordt verhoogd tot een gecombineerde baan voor de trein en de nieuwe metro. Het station groeit uit tot een gecombineerd metro-treinstation, een OV-knoop, vormgegeven door de architect van de metro. De gezamenlijke stationspassage vormt de verbinding tussen de beide stadsdelen. De stedelijke ontwikkeling komt veel later van de grond. De opzet van de knoop is niet heel helder, vooral vanwege de vele tussenniveaus in de loopverbindingen.

In 2006 wordt de tweede stap gezet, primair als gevolg van de verbreding van de spoorbaan Amsterdam-Utrecht en de aanleg van de zogenaamde Utrechtboog die een directe verbinding tussen Utrecht en Schiphol mogelijk maakt. Op hetzelfde moment vindt een sprong in de stedelijke ontwikkeling plaats, die vraagt om een sterke verbinding tussen het winkelcentrum Amsterdamse Poort en de grootschalige ontwikkeling rond het nieuwe ArenA-stadion. De belangrijkste partijen, ProRail en de gemeente Amsterdam, weten elkaar goed te vinden, delen de kosten en zijn gezamenlijk verantwoordelijk voor een nieuw station Bijlmer Arena: een ontwerp van Jan van Belkum en Neven Sidor, die namens de beide partijen werken.

De gehele ontwikkeling doet denken aan het Oostspoor-project vijftien jaar eerder, toen de verhoging van de bestaande spoorbaan de bijzondere stations Amstel en Muiderpoort opleverde. Station Bijlmer Arena is nu een viaductstation in de meest moderne vorm. De lessen van de eerder beschreven stations Almere CS en Lelystad zijn in de praktijk gebracht door te kiezen voor een ruime en overzichtelijke stedelijke verbinding. Daarmee is het station ook een duidelijke reactie op zijn onoverzichtelijke voorganger uit 1976. Het busstation en de rijwielstalling zijn onder het viaduct

gelegd en zijn bereikbaar vanuit de centrale stationshal, zodat een heldere ordening van de stationsdomeinen is ontstaan. De stedenbouwkundige implicaties van het nieuwe Amsterdam Bijlmer zijn groot. Het is een middelpunt in een sterk nieuw centrumgebied en een katalysator voor nieuwe stedelijke ontwikkelingen. Een modern station, waar het Omgevingsdomein dwars door het station loopt. Wat een contrast met het traditionele stationsplein uit de eerste 150 jaar van het spoor!



1



2



3

Gelijktijdige spoorverbreding en stedelijke centrumontwikkeling met als onderdeel het nieuwe Ajax-stadion. Geïntegreerde planontwikkeling met een ijzersterke stedenbouwkundige plaats voor het station, het omgevingsdomein loopt onder het station door.

- 1 Luchtfoto 2007, de stationspassage is duidelijk zichtbaar
- 2 Perron, stijgpunten naar het stadsniveau
- 3 Stationshal
- 4 Entree station



4

stationsgebouwen. Het tijdperk van de structurele financiële bijdrage door het Rijk aan NS was in 1964 al ingegaan, en het is geen punt van discussie meer dat het Rijk ook de stations financiert. In die tijd is de regeling ontstaan die nu nog steeds geldt: het Rijk neemt de expansie van het spoor en de stations voor haar rekening, NS financiert de vervanging van en het onderhoud aan de stations. In een aantal grote steden wordt met een verhoging van de spoorbaan de barrière in de stad verminderd. Bij deze projecten is het gebruikelijk dat de desbetreffende gemeente een financiële bijdrage levert, ook wat betreft de nieuwe stations die hier vaak nodig zijn. Opvallend is wel dat de gemeente dan ook een extra architectonische en stedenbouwkundige kwaliteit kan afdwingen. Dit gebeurde in Den Haag HS (1891), Haarlem (1908), Amsterdam Amstel/Muiderpoort (1939) Tilburg (1964), Breda (1974) en recent nog in Amsterdam Bijlmer (2006). In de huidige tijd komt het steeds vaker voor dat de lokale en regionale overheden de financiering van de regionale spoorinfrastructuur en de bijbehorende stations voor hun rekening nemen.

De stationspleinen zijn immer een punt van discussie tussen de spooronderneming en de gemeente. Na 1945 wordt het gebruikelijk om de belangen tussen NS en de gemeente te regelen in de voorpleinovereenkomsten. In deze overeenkomsten wordt de aanleg en het beheer van de stationspleinen geregeld,

Epiloog

de opgave van vandaag en morgen

De afgelopen dertig jaar zijn stationsgebieden en stations enorm in beweging geweest. Dit is allereerst het gevolg van een sterke groei van het aantal reizigers. Ook speelt de wijze waarop we de kansen en mogelijkheden van het spoor voor de ruimtelijke ordening en stedelijke ontwikkeling (weer) hebben herkend en gegrepen een belangrijke rol. Toch zal het de komende tijd wat rustiger worden in de bouwput van het spoor, omdat de HSL stations hun voltooiing naderen en rond 2015 alle gereed zullen zijn. Verder zijn de projecten ter vergroting van de transfercapaciteit op de grotere intercitystations naar verwachting in 2016 afgerond. Bovendien worden op korte termijn geen nieuwe lijnen met nieuwe stations verwacht.

Wel kunnen we verwachten dat de ontwikkeling van stationslocaties als onderdeel van een bredere stedelijke ontwikkeling door zal gaan. Tot op heden is het een groot succes is gebleken, zowel voor het spoor als voor de stad. In dat licht is het vanuit stedenbouwkundig oogpunt heel spijtig dat rond 2005 door NS besloten is om de routes door de stations weer met toegangspoortjes af te sluiten, dit om het zwartrijden en het bijbehorende geweld in de treinen tegen te gaan. Hierdoor wordt de openbare voetgangersroute, die de stad en het station juist zo mooi aan elkaar had gehecht, weer geblokkeerd. Het spreekt voor zich dat gemeenten, die nauw met NS hebben samengewerkt in stedenbouwkundige projecten met een openbare voetgangersroute, onaangenaam verrast zijn door dit besluit. Daarbij is het opvallend dat verder nergens in Europa wordt gekozen voor het afsluiten van de openbare voetgangersroutes door de stations. Wel moet gezegd worden dat NS inmiddels werkt aan methoden om de stationspassages toch nog enigszins open te houden voor niet-treinreizigers. Een oplossing ligt hopelijk in het verschiet.

Verwacht mag worden dat er ook bij toekomstige projecten behoefte blijft bestaan aan een eigen uitstraling van het station. Deze projecten zullen als gevolg van de groeiende invloed van de lagere overheden waarschijnlijk wel minder genormeerd worden vanuit NS en ProRail en meer door gemeenten en provincies. Vaker zullen zich projecten voordoen

zoals in Zaandam, Helmond en Heerlen, zeker waar de gemeente het voortouw neemt. Ook zal naar verwachting de inkrimping van het stationsgerelateerde programma in de stationsgebouwen doorzetten. Het aantal loketten, vanaf het ontstaan van stations het belangrijkste element in het programma, zal nog verder verminderen en steeds meer worden vervangen door kaartautomaten of meer digitale vormen. Heel positief is het lopende project 'Prettig wachten' om de belevingskwaliteit van de wachtende reiziger op een hoger peil te brengen. Het is een reactie op de interieurs van de stations die wat teveel vanuit het voorkomen van vandalisme waren vormgegeven. In middelgrote stations zal de ongelijke verhouding tussen het stationsgebouw en de rijwielstalling groter worden. Het zeer succesvolle programma rond de verbetering van fietsvoorzieningen zal zeker doorlopen, zodat op steeds meer plaatsen de gebouwde rijwielstalling het ingekrompen stationsgebouw zal gaan domineren. De stedenbouwkundige opgave wordt dan meer landschappelijk van karakter, zoals bij de nieuwe stations van Apeldoorn en Helmond.

De succesvolle ontwikkeling van de regionale spoorlijnen zal ook op andere lijnen worden opgepakt. Ook daar zullen nieuwe stations ofwel veranderingen aan bestaande stations en stationspleinen gerealiseerd worden. De opgave voor het stationsplein blijft hetzelfde: het vinden van een goede balans tussen het verkeer en de verblijffunctie. De verdere ontwikkeling en implementatie van de theorie van de stationsdomeinen geeft daartoe richting en kaders.

In mijn inleiding noemde ik de afwisseling van optimistische en pessimistische periodes in de geschiedenis van de spoorwegen. Cees Douma wees mij op een merkwaardig ritme hierin, een terugkerende cyclus per 100 jaar. In 1845, bij de opbouw van de spoorwegen lag de nadruk op luxe stations, gericht op het werven van reizigers. In 1945, bij de start van de Wederopbouw, maakt de NS-directie de bouw van representatieve stations als het visitekaartje van een zich herstellend spoorbedrijf mogelijk. In 1850 was het snel over met de luxe stations, omdat de rendementen tegenvielen, en rond 1865 pakte de Staat de ontwikkeling van het spoor op,

maar wel met een terugval naar sobere en gestandaardiseerde stations zonder enige decoratie. In 1965 valt NS wegens de slechte financiële situatie weer terug naar sobere, standaardstations.

In 1880 begon de glorie tijd van het spoor, met grote en opzienbarende stations en stationspleinen en veel stedelijke dynamiek bij de stations. In 1980 hervindt het spoor zichzelf na een lange periode van verval en begint een nieuwe bloeitijd met grote stedenbouwkundige ontwikkelingen bij de stations, met een spraakmakende architectuur.

Rond 1900 zette een terugval in met minder activiteiten bij de stations, maar nog wel met een hoge kwaliteit van stations en stationspleinen. Rond 2000 is enerzijds sprake van een organisatorische verwarring rond stations, anderzijds van aanhoudende hoogwaardige ontwikkelingen, met name bij de nieuwbouw en uitbreiding van de infrastructuur.

In 1915, tijdens de Eerste Wereldoorlog, werd het spoor getroffen door een sterk verminderd vervoer en in de jaren daarna door economisch verval, met na 1930 de sterk opkomende concurrentie van auto, bus en vrachtauto die een sterke terugval van het spoorvervoer tot gevolg had. De huidige economische crisis van 2008 begint verhoudingsgewijs wat eerder maar ligt er dan rond 2013 opnieuw een sterke terugval van het spoor in het verschiet? Ik verwacht het niet. Het openbaar vervoer heeft een vaste plaats veroverd. In het hogere segment blijkt de hoge snelheidstrein een aansprekend product. De verplaatsingsbehoefte blijft onverminderd groot en de stedelijke ontwikkeling zal de stationslocaties blijven opzoeken, niet alleen in de grote, maar ook in de wat kleinere stations. Ook maatschappelijke en demografische ontwikkelingen als meer zelfstandige ouderen en individualisering spelen er een rol. Ik ben ervan overtuigd dat stationslocaties en stedelijke ontwikkelingen ook in de toekomst samen zullen gaan. Het zullen integrale opgaven blijven voor bestuurders, ontwerpers en procesbegeleiders, op zoek naar de balans tussen de diverse elementen van de opgave en de belangen van de betrokken partijen. Ik hoop dat de bevindingen van dit essay daarbij van nut zullen zijn.





Amsterdam Bijlmer ArenA, het omgevings-
domein loopt onder het station door

Literatuur

Kijk op Stations

Peter Saal en Flip Spangenberg, 1983

.

Stationsarchitectuur in Nederland – 1938-1998

Ir. Cees Douma, 1998

.

De spoorwegarchitectuur in Nederland 1841-1938

Drs. H. Romers, 1981

.

De Collectie – Bijzondere stationsgebouwen in Nederland

Bureau Spoorbouwmeester, 2009

.

Hoog Catharijne – De wording van het winkelhart van Nederland

Hans Buitier, 1993

.

Spoorwegen in Nederland

Guus Veenendaal, 2004

.

Doorbroken Barrières – Architect F.W. van Gendt en de 19e eeuwse stadsuitbreidingen

Isja Finaly, 1996

.

Spoorwegtracering en Stedebouw in Nederland – Historische analyse van een wisselwerking

Ir. Roel Dijksterhuis, 1984

.

The making of Station Amsterdam Bijlmer Arena

Kees Rouw en Jaap Huisman, 2008

.

Aanslag op het Spoor – De Rotterdamse spoorwegen in twee wereldoorlogen

Jan Willem van Borselen, 1995

.

Het Station Centraal – Over het samenbinden van station en stad

Bureau Spoorbouwmeester, Atelier Rijksbouwmeester, 2010

Internet

.

Stationsweb – www.stationsweb.nl

.

Stationsinfo.nl – www.stationsinfo.nl

.

Bureau Spoorbouwmeester – www.spoorbeeld.nl

.

ProRail – www.prorail.nl

.

NS Stations – www.nsstations.nl

Illustratieverantwoording

Kees Peters 12:3,4; 31:5; 43:3; 52:4; 57:3; 62:3,5,6; 64:1; 66:1,2,3; 69:5; 75:1,3; 80:1,2,4; 82:5; 89:1,2,3,5,6	Arcadis 62:2; 73:4; 82:4; 87:1,2
Bureau Spoorbouwmeester 51:4,5; 52:2; 91:3	Arcadis, Michel Kievits 64:5,6; 87:5
Bureau Spoorbouwmeester, Rob 't Hart 31:4; 35:2,5; 43:7; 77:1	Architectenbureau Koen van Velsen 21:7; 91:5
Bureau Spoorbouwmeester, Siebe Swart 12:6; 80:5,6	Bentham Crouwel Architecten 91:2
Bureau Spoorbouwmeester, Jannes Linders 77:2,6; 100:1	Cepezed 87:4
Movares 54:5; 61:3; 64:3; 66:7; 71:5; 73:1,2; 75:5,6; 77:4,5; 80:3; 82:2,3; 85:1,4,7	Paul Childs 89:7
Movares, Peter Arno Broer 78:7	DRO, Amsterdam 75:4
Movares, Cloudshots 78:3	Johan van Gurp 54:6
Movares, Frank van Dam 29:5; 61:1,2; 73:3; 78:1,2,5,6; 85:6	NL Architects 30:6
Movares, Jan Derwig 66:5	Gert Jan van Rooy 82:1
Movares, Rob 't Hart 85:5	UN Studio 91:4
Movares, Bart Hofmeyer 66:6	Venhoeven CS 87:3
Movares, Theo Krijgsman 71:1,2	
Movares, Ben Vulkers 78:4; 85:2	
NS 52:1; 54:1,4; 61:5,6; 69:1,2,4	
NS, Sybolt Voeten 66:4; 69:9; 71:3,4; 73:5,6	
Spoorwegmuseum 46:7	
Spoorwegmuseum, Martien Coppens 49:3	
Spoorwegmuseum, E. Echtermeyer 46:4	
Spoorwegmuseum, Gerhard Jaeger 46:1	

uitgave van
Bureau Spoorbouwmeester
Februari 2014

www.spoorbeeld.nl

tekst
Kees Peters
Movares
kees.peters@movares.nl

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.

