

DE NIEUWE TREINSTATIONS

Stedelijke visitekaartjes?

Dit jaar is het nieuwe Rotterdam Centraal geopend en ook in andere grote steden worden stations rigoureuus verbouwd. Op het eerste gezicht een grote verbetering voor de reiziger. Maar zijn de stations ook visitekaartjes van de stad? Station en stad worden ontwikkeld volgens parallelle sporen.

Wouter Jan Verheul

Urban Development Management, Faculty of Architecture, TU Delft

Wie per trein een stad voor het eerst bezoekt, kent het spannende gevoel van de eerste kennismaking in de stationshal. Beroemd zijn Grand Central in New York, St. Pancrass in Londen en Gare de Lyon in Parijs. Net als vliegvelden zijn het transitie- en ontmoetingsplekken waar mensen de spanning van het reizen ervaren; de emoties van afscheid nemen of verwelkomen en het ontdekken van nieuwe werelden. Het treinstation is de stadspoort van de moderne stad. Wie arriveert per trein staat meestal midden in de binnenstad en wordt opgezogen in de stedelijke wervelwind van voetgangers, fietsers, auto's, trams, bussen en andere levendig-

heid. Een stationslocatie is in potentie een belangrijk stedelijk visitekaartje. Een station kan verleiden met een eerste indruk. En dat kan maar beter goed worden gedaan.

MULTIFUNCTIONELE HUB

Afgelopen maart is het nieuwe Centraal Station in Rotterdam geopend. In onder meer Amsterdam, Den Haag, Delft, Utrecht en Arnhem wordt daar nog hard aan gewerkt. De nieuwe stations worden voor trein, auto, metro, tram, bus, taxi, fiets en te voet knooppunten die de groeiende stroom reizigers aankunnen. Het gaat om meer dan een overstaptelek. De nieuwe stations moeten een multifunctionele hub zijn voor reizen, werken, wonen en vrijetijdsbesteding. De nieuwe stationsgebieden zijn van strategische betekenis voor grote steden. Maar de potentie van recent gebouwde stations wordt slechts beperkt benut, aldus het Planbureau voor de Leefomgeving in oktober 2014; wonen en werken zijn nog te weinig ontwikkeld op deze goed bereikbare locaties. Planologen en stadsgeografen spreken over *Transit Oriented Development* (TOD) om aan te geven dat stedelijke ontwikkeling zich het best kan concentreren rond grote knooppunten. Nederland kent 410 treinstations



Centraal Station Rotterdam als blikvanger.



Het extravagante ontwerp met 'champagneglazen' van William Alsop viel verkeerd bij de Rotterdammers, die 'helemaal niet van champagne houden'.

waarvan het Rijk er 6 heeft aangewezen als sleutelproject. Dit zijn stationsgebieden die worden beschouwd als episch centrum van stedelijk leven en een motor voor de stedelijke economie.

Maar in hoeverre is het nieuwe station verbonden met de ontwikkeling van het stadscentrum? Wat vertelt de eerste indruk vanuit de stationshal en het stationsplein de reiziger over de stad? Hoe verhouden stationsprojecten zich met de branding- en beleidsdoelstellingen voor de binnenstad? Een nadere blik op de totstandkoming van de stationsprojecten in Rotterdam en Den Haag laat zien hoe steden zich presenteren met een nieuw station. Op basis van een analyse van beleidsdocumenten en interviews met betrokkenen ga ik hier in op de verbinding tussen station en stad, zowel in fysiek als sociaal-cultureel opzicht.

STRIJD OM ARCHITECTUUR

Achter de façades van beeldbepalende architectuurprojecten gaan dikwijls strijd en onenigheid schuil. Zo ook bij de nieuwe stations in Rotterdam en Den Haag. Beide steden wilden zich op de kaart zetten met een iconisch stationontwerp. Dat kwam er anders uit te zien dan aanvankelijk bedacht.

Het Rotterdamse stadsbestuur heeft eind jaren 90, na het succes van de Erasmusbrug, de smaak te pakken en wil opnieuw een prestigieus project realiseren. De Engelse sterarchitect William Alsop maakt in opdracht van de gemeente een extravagant ontwerp in de vorm van champagneglazen. Daarin zullen diverse door de gemeente gewenste functies worden verenigd, waaronder kantoren en uitgaansgelegenheden. Het college van burgemeester en wethouders is enthousiast over het ontwerp. Maar er moet veel geld bij en er is politiek-maatschappelijke weerstand. Als rond 2002 Pim Fortuyn met Leefbaar Rotterdam opkomt, wordt succes-

vol campagne gevoerd tegen het stadsbestuur, dat in de ogen van de Leefbaren alleen bezig is met het bouwen van prestigeprojecten, zonder aandacht te hebben voor de veiligheid en leefbaarheid op straat. 'Rotterdammers houden helemaal niet van champagne', wordt in de stad gezegd.

Mede onder druk van de Leefbaren wordt het project stopgezet en krijgen Benthem & Crouwel architecten de opdracht een soberder ontwerp te maken. Een icoon hoeft niet zo nodig. Toch groeit geleidelijk aan – ook bij Marco Pastors, op dat moment wethouder namens Leefbaar Rotterdam – weer de behoefte aan een onderscheidend en groots station. Benthem & Crouwel ontwerpen een stationshal met een opvallende puntvorm. Na aandringen van de gemeente krijgt het interieur enkele decoraties die verwijzen naar het oude stationsgebouw. Het station dat er anno 2014 staat, heeft volgens betrokkenen niet de allure van de 'champagneglazen', maar het heeft wel ansichtkaartwaarde. Vaak zien je mensen foto's maken van het station. De gevel met de plooiën in de zilverkleurige bekleding is anders dan de *artist impressions* deed vermoeden. Het levert onder de bevolking de bijnaam 'station kapsalon' op, daarmee verwijzend naar de in Rotterdam populaire snack geserveerd in een aluminium bakje. 'Het wordt nu eenmaal altijd anders dan in een artist impression', reageert architect Jan van Benthem in een interview op deze kritiek.

Den Haag wil eveneens een statement maken met markante bebouwing. Bij de planvorming van het nieuwe Den Haag Centraal heeft de gemeente het over het creëren van 'entree-identiteit'. Het bestaande, lege Koningin Julianaplein voor het station en het gedateerd aandoende Stadhouderspleingebouw boven de stationshal voldoen niet aan het gewenste beeldmerk. Den Haag Centraal moet geen eindpunt zijn met een gevel die lijkt op de achterkant

FOTO: PETERS/3002

In de stations zijn vrijwel alleen grote winkelketens te vinden, die niets tonen van de lokale economie en cultuur

van een stationsgebouw, maar een vierzijdig station dat functioneert als 'een beeldmerk voor de stad'. Sterarchitect Rem Koolhaas ontwerpt op verzoek van de gemeente een multifunctioneel gebouw in de vorm van een 'M' met veel ruimte voor kantoren, woningen en andere voorzieningen.

Als de financiële crisis in 2010 in volle gang is, neemt de kritiek op het dure ontwerp van Koolhaas toe. Oppositiepartijen hekelen het alluredenken van verantwoordelijk wethouder Marnix Norder en de rest van het stadsbestuur. Het ontwerp krijgt in de volksmond de bijnaam de 'M van Marnix'. Uiteindelijk besluit de gemeenteraad het plan mede vanwege de onzekere marktsituatie af te blazen, waardoor de reiziger nog steeds tegen de met grindtegels beklede gevel van het Stichtage-gebouw aankijkt. Het gehoopte sterke beeldmerk is er tot dusver niet gekomen.

LOKALE EIGENHEID?

Niet alleen de architectonische uitstraling van de stations in Rotterdam en Den Haag is anders geworden dan bedacht. Ook de economische en sociaal-culturele betekenis van de stations contrasteert op een aantal aspecten met de uitgangspunten van de stations- en binnenstedelijke ontwikkeling. De stationsgebouwen zijn minder een afspiegeling geworden van stedelijke multifunctionaliteit. Het station in Rotterdam herbergt geen kantoren, woningen, culturele en recreatieve voorzieningen meer, zoals in het ontwerp van Alsop wel het geval was. In Den Haag heeft het schrappen van de 'M' als entreegebouw evenzo de multifunctionaliteit van het station beperkt. De multifunctionele stad moet in een grotere straal om het station worden ervaren.

Wel is in beide stations het winkelaanbod uitgebreid. In de Haagse stationshal en de Rotterdamse esplanade zijn nieuwe winkels toegevoegd. Het zijn vrijwel allemaal zaken die momenteel op alle grote stations zijn te vinden. Starbucks, Burger King, Rituals, AH to go, AKO boeken, Swirl ijs, et cetera. Doorgaans grote, (inter)nationale ketens die niets representeren van een lokale economie en cultuur. Het is een zelfde gelijkvormigheid als in diverse winkelstraten en op vliegvelden. De Amerikaanse stadssociologe Sharon Zukin typeert dit als 'places are turning in everywhere else'. Maar waar je in steden als tegenreactie een marginale maar groeiende populariteit ziet van nieuwe winkels en eetgelegenheden die lokale merken en voedsel uit de eigen regio verkopen, lijkt deze ontwikkeling voorbij te gaan aan onze stedelijke knooppunten.

De stations worden geëxploiteerd door het bedrijf NS Stations dat als belangrijk target heeft te verdienen aan de reizende consument. Een winstgevend winkelaanbod waarvoor het bij voorkeur met grote spelers afspraken maakt voor stations in heel het land. Daar komt bij dat de Nederlandse Spoorwegen het expliciete beleidsdoel hanteren van 'visuele eenduidigheid'. Materiaalgebruik, informatieborden, meubilair en dus ook het winkelaanbod moeten

allemaal bijdragen aan een voor de NS-klant herkenbare en uniforme omgeving. Het station fungeert voornamelijk als frictieloze transitiezone, in plaats van als een bestemming met een hoge verblijfskwaliteit.

Hier botsen twee belangrijke visies op stedelijke knooppuntontwikkeling: enerzijds die van een efficiënte en veilige transitie van verkeersstromen – het perspectief van de NS – en anderzijds die van de stedelijke ruimte als publiek domein, waar gelegenheid is voor ontmoeting, verblijf en heterogeniteit van functies en identiteiten. Rotterdam en Den Haag hanteren voornamelijk het tweede perspectief voor de ontwikkeling van de binnenstad. Zo is de Rotterdamse binnenstad volgens de gemeente te veel een steriele transitiezone en moet worden gewerkt aan het creëren van een binnenstad als *city lounge*. Bezoekers van de binnenstad moeten worden verleid Rotterdam te ervaren door er ontspannen te verblijven.

GESLOTEN STADSPOORTEN

De verbondenheid tussen station en stad wordt nog verder bemoeilijkt door de barrières die stations creëren. Stationslocaties zijn niet alleen *interstedelijke* hubs maar ook belangrijke *intrastedelijke* knooppunten; ze vervullen een belangrijke rol in het verbinden van stadsdelen. Stations als die van Leiden, Delft en Rotterdam splitsen de stad in tweeën. Stations worden momenteel gefaseerd afgesloten met poortjes die alleen voor houders van ov-chipkaarten te openen zijn. De NS willen namelijk reizigers kunnen volgen en bepalen wie er wel en niet het station binnenkomt. Daarvoor zijn ov-chippoortjes uitstekend geschikt. Deze ontwikkeling staat echter op gespannen voet met de oorspronkelijke intenties om de nieuwe stations zo toegankelijk mogelijk te maken voor verschillende typen reizigers, en de stadsdelen beter op elkaar te laten aansluiten. Kamerlid Betty de Boer (VVD) merkte verbijsterd op: 'Nu blijkt dat stations hermetisch worden afgesloten en dat is toch nooit de bedoeling geweest?'

De onderzochte stations laten zien dat nogal wat ontwikkelingsporen naast elkaar bestaan. De stad en de spoorpartijen blijken hun plannen niet altijd in overeenstemming te ontwikkelen. Ook binnen de stad en tussen de spoorpartijen ontbreekt consensus. De NS, NS Stations en ProRail hebben verschillende belangen en targets. Architect Jan van Benthem van de stations in Rotterdam en Den Haag vond het moeilijk om met verschillende spoorpartijen iets gezamenlijks tot stand te brengen. De architect voert het terug op de verzelfstandiging en privatisering van het staatsbedrijf. De Nederlandse Spoorwegen werden opgeknipt in drie delen die allemaal eigen doelen hebben en worden afgerekend op individuele in plaats van gezamenlijke prestaties. ProRail moet zich bijvoorbeeld bezighouden met beheer en zo goedkoop mogelijk onderhoud. NS Stations moet zo veel mogelijk verdienen aan nevenfuncties, zoals de ontwikkeling van winkels en andere nevenfuncties in stationsgebieden.

Directeur Paul Rutte van NS Stations erkent dat het lastig is om tegemoet te komen aan alle wensen van de gemeente. Voor



Het gebruik van ov-chipkaartpoortjes (foto: Amsterdam Centraal) dreigt de vrije doorgang voor niet-reizigers van het ene deel van de stad naar het andere te belemmeren.

zijn bedrijf is het zaak de NS-targets te halen door een zo goed mogelijk renderende vastgoedontwikkeling. De brede sociale en ruimtelijke kwaliteitsdoelstellingen van gemeenten ervaart NS Stations soms als te ambitieus.

Door de economische en financiële crisis trekken ook andere partijen in stationsgebieden zich terug op hun domein. Projectontwikkelaars hebben te maken met verliesgevende kavels en leegstand. De overheidsbudgetten zijn geslonken. Binnen de gemeente werken bovendien de 'harde' stedenbouwers los van de 'softe' citymarketeers. Opvallend is het gebrek aan afstemming tussen deze afdelingen over wat een stationsgebied moet uitstralen. Medewerkers stedenbouw en citymarketing blijken soms niet eens het nut in te zien van onderlinge uitwisseling van ideeën over wat de gebouwde omgeving kan betekenen voor de mentale beleving van de binnenstad en het stationsgebied.

PARALLELE SPOREN

In plaats van zich te wijden aan gezamenlijke gebiedsontwikkeling waarin ruimtelijke, economische en sociale doelen met elkaar worden verbonden, werken de betrokkenen op 'parallele sporen', zoals Mark de Klijn in zijn onderzoek treffend opmerkt. Deze parallele sporen hebben geleid tot contradicties in de planuitwerking. Het legitimeert de vraag of de stations ondanks hun verbeteringen qua vervoerscapaciteit ook werkelijk visitekaartjes van de stad zijn. Zal een reiziger die in Rotterdam Centraal moet overstappen iets meekrijgen van de stad Rotterdam? Zal de reiziger worden verleid de Rotterdamse binnenstad als *city lounge* te ervaren? Of wordt hij vooral met het visitekaartje van de *corporate identity* van de NS geconfronteerd?

Volgens planoloog Luca Bertolini wemelt het van de verkeers-

planologische en ingenieurs-technologische studies naar stationsontwikkelingen, maar wordt een cultuurpolitiek-sociologisch perspectief node gemist. De integrale ontwikkeling van station en omgeving zal beter moeten worden ingebed in het publieke debat over het gewenste type steden en het station als visitekaartje. Als de afstemming tussen verstedelijking en verkeersinfrastructuur niet verbetert, worden beleidsambities rondom ruimte en mobiliteit niet gehaald en is het rendement op investeringen beperkt, stelt het Planbureau voor de Leefomgeving. Consensus over doelstellingen geeft betrokkenen meer draagvlak om gezamenlijke uitgangspunten waar te maken in stationsprojecten. Co-creatie met lokale bewoners en ondernemers is daarbij aan te bevelen. Dat vergroot ook de kans dat toekomstige stations niet enkel efficiënte knooppunten van reizigersstromen zijn, maar dat ze de reiziger een trefende en uitnodigende indruk bieden van lokale stadsidentiteit. •

BRONNEN

- Bertolini, L. 2013. Legitimatie en realisatie van het TOD-concept. *Stedenbouw en Ruimtelijke Ordening* 94 (3): 22-27.
- Hospers, G.J., W.J. Verheul & F.M.W. Boekema (red.) 2011. *Citymarketing voorbij de hype. Ontwikkelingen, analyse en strategie*. Den Haag: BoomLemma.
- Klijn, M. de 2014. *Parallele Sporen*. Masterscriptie Urban Development Management. TU Delft.
- Planbureau voor de Leefomgeving 2014. *Kiezen én delen. Strategieën voor een betere afstemming tussen verstedelijking en infrastructuur*. Den Haag: PBL.
- Verheul, W.J. 2012. *Stedelijke iconen. Het ontstaan van beeldbepalende projecten tussen betoog en beton*. Den Haag: BoomLemma.
- Zukin, S. 2010. *Naked City: the Death and Life of Authentic Urban Places*. Oxford University Press.