



SEMINAR BEYOND MOBILITY

Nederlandse stations: van overstapmachine tot ontmoetingsplaats

11 november 2015, Station Arnhem / Luxor Theater

Verslag

Op woensdag 11 november 2015 vond in het Arnhemse Luxor Theater het seminar Beyond Mobility plaats. Deze bijeenkomst is door de partijen aangesloten bij het kennis- en innovatienetwerk CLICK.NL | Built environment (BNA Onderzoek, UNStudio, TU Delft, 3TU.Bouw en ProRail) georganiseerd in het kader van de aanstaande opening van station Arnhem Centraal. Onder het thema 'Nederlandse stations: van overstapmachine tot ontmoetingsplaats' stond de ontwerp-opgave en de samenwerking tussen de ontwerper/architect en de andere betrokken partijen bij stationsprojecten centraal.



Twee van zulke projecten, het bijna geopende station van Arnhem en het te verbouwen hoofdstation van Groningen, werden door middel van een lezing en discussie besproken. Daarnaast werden met de bezoekers workshops gehouden over ontwerp-opgaven rond stations en mobiliteit die nog niet geheel zijn uitgekristalliseerd. Doel van deze workshops is om een 'agenda voor de toekomst' op te stellen, deze is aan het einde van dit verslag te lezen. Ter inleiding van het seminar schetste Miguel Loos een historie en toekomstbeeld van de ontwikkeling van het spoor in Nederland. Jaap Modder fungeerde als moderator van de bijeenkomst.

1. Keynote-lezing '175 jaar stationsontwikkeling in Nederland'

Miguel Loos (adviseur Bureau Spoorbouwmeester)

Het Nederlandse spoornetwerk ziet er ongeveer nog net zo uit als in 1940, vertelde Miguel Loos in zijn schets van 175 jaar spoorontwikkeling in Nederland. Op en rond het spoor is echter sprake van een permanente transformatie en groei, die parallel lopen met de verstedelijking. De overheid, die in 1939 het spoorbeheer volledig in handen gaf van staatsbedrijf NS, geldt als de grote aanjager van de ontwikkelingen.

Eerst werd vooral ingezet op versterking van het spoornetwerk, later zorgden grote projecten als de aanleg van de HSL voor nieuwe impulsen. Er verrezen nieuwe (spoor)bruggen en andere bouwwerken als versterking van het landschap, maar ook werden stations en hun omgeving aangepakt. De zogeheten Nieuwe Sleutelprojecten, waartoe de verbouwing van acht grote stations in heel Nederland worden gerekend, zijn hiervan de beeldbepalende voorbeelden.

Door de jaren heen transformeerde ook de reiziger en het type reis dat deze maakt. Van een luxe en in sommige gevallen *once-in-a-lifetime*-onderneming is treinreizen voor de meeste mensen tot een dagelijks fenomeen geworden (forenzen, een dagje uit, et cetera). Het aantal reizigers blijft groeien, meldde Loos, en de reisketen is vrij hybride. Een forens komt bijvoorbeeld per fiets naar het station en vervolgt zijn reis met de trein of bus. Op stations zie je daardoor een clustering van functies als een fietsenstalling en een busterminal, die allemaal hun eigen plek opeisen. Deze 'strijd' tussen de verschillende modaliteiten speelt zich vooral op het voorplein af, zei Loos. Ten slotte is de evolutie van service (zoals meer winkels op het station) en informatie (waaronder digitalisering) van grote invloed op de huidige ontwerp-opgave voor stationsprojecten.

Volgens Loos zijn er vier typen stations te onderscheiden waar de opgave voor geldt. Zo is er het 'doorgroei-station', met als meest pregnante voorbeeld Amsterdam Centraal. Dankzij de typologie

leent dit gebouw zich voor groei; het ontwerp kent een zekere robuustheid en met name onder de verhoogde sporen is er ruimte om uit te breiden. Het is volgens Loos verstandig om de verschillende onderdelen van het station een eigen uitstraling te geven, zoals bijvoorbeeld al gebeurt in de IJ-hal en -passage.

Als tweede type noemde Loos het 'tabula rasa-station', ook wel bekend als het 'Forward Leaping Station'. Het gaat hier om stations die een of meerdere keren zijn afgebroken en weer opgebouwd, zoals Rotterdam CS, Breda en Utrecht Centraal. Een voordeel van dit type is dat er kansen ontstaan om een optimaal op de opgave berekend station te bouwen. Ook kan er nieuwe typologie worden geïntroduceerd, wat in de jaren zeventig gebeurd is in Utrecht met de koppeling van het station aan het overdekte winkelcentrum Hoog Catharijne. Je hoefde er het station niet meer uit om te winkelen of naar de bioscoop te gaan, zei Loos erbij.



Het 'krimpstation' is het derde type waar een opgave ligt voor ontwerpers. Het gaat hierbij om vaak prachtige stationsgebouwen, zoals in Nijmegen en Roosendaal, die 'eroderen' door het wegvallen van functies. Ruimtes waarin vroeger een douanepost of postkantoor gevestigd waren, zijn leeg komen te staan. Volgens Loos bieden deze ruimtes enorme potentie voor de huidige opgave. Liefst ziet hij de ruimtes worden teruggegeven aan de reiziger, zoals bijvoorbeeld is gebeurd in Haarlem, waar reizigers boeken kunnen lenen in de stationsbibliotheek.

Een nog grotere uitdaging is het 'functieloze station', waarbij het hele gebouw in onbruik is geraakt. Dit soort stations komt het meest voor in Nederland, zoals in Boxmeer of Rotterdam Noord. Vaak staan de gebouwen net buiten de route die de reiziger aflegt naar de trein of bus, waardoor deze er letterlijk aan voorbij loopt. Soms is er een bloemist, woning of dönerrestaurant in gevestigd, maar de grote vraag blijft volgens Loos: wat doe je met dit soort gebouwen?

De toekomst: adaptief en attractief

Loos vertelde dat bij toekomstige transformaties van stations in ieder geval rekening moet worden gehouden met drie 'zekerheden'. Het gaat om de aanwezigheid van (en verschillen tussen) groei- en krimpregio's in Nederland, de leeftijdsopbouw van Nederland (met een toenemende vergrijzing) en de veranderende maatschappij. De kern van een goed stationsontwerp is volgens Loos tweeledig; een station moet adaptief en attractief zijn. Een adaptief ontwerp voldoet niet slechts aan de huidige opgave, maar is een transformatiestrategie. Dit vraagt om robuustheid in maat en constructie. Een attractief station is in alle opzichten een mooi gebouw, van de esthetiek tot de functionaliteit.

Als laatste punt noemde Loos dat een ontwerper bij een stationsproject stevast te maken krijgt met een 'strijdtoneel' van opdrachtgevers. Ze brengen allemaal een eigen pakket van eisen in en partijen als een gemeente weten vaak nog weinig af van zo'n project. Aan de ontwerper de schone taak om de eisen en wensen van de verschillende opdrachtgevers op elkaar af te stemmen en ze te helpen 'door hun eigen deel heen te kijken'.

2. Casus station Arnhem

Sprekers: Karin van Helmond (ProRail), Arjan Dingsté (UNStudio) en Gijs Frencken (gemeente Arnhem)

Aanleiding voor het seminar was de opening van het nieuwe station van Arnhem, op 19 november 2015. Ben van Berkel (UNStudio) heeft het masterplan voor het stationsgebied ontworpen evenals de OV-terminal, de perrons plus andere stationsvoorzieningen en de twee kantoorgebouwen bij het station. Bureau B+B is verantwoordelijk voor het ontwerp van de openbare ruimte. Eigenlijk had het station in 2009 klaar moeten zijn, maar onder andere vanwege problemen met de financiering en aanbesteding van de OV-terminal liep het project grote vertraging op.

Meer dan vijftien jaar hebben reizigers in Arnhem te maken gehad met een bouwput, want rond de eeuwwisseling is eerst een ondergrondse parkeergarage gerealiseerd. Tussentijds zijn veel aanpassingen gepleegd, maar het oorspronkelijk ontwerp uit 1996 is in de basis overeind gebleven. Dat laatste is volgens Karin van Helmond (ProRail) grotendeels te danken aan het adaptieve en attractieve ontwerp. Daarnaast heeft gedurende het hele proces een team gezorgd voor kwaliteitscontrole. In dit samenwerkingsverband zaten de gemeente Arnhem (voorzitter kwaliteitsteam), UNStudio en Bureau B+B, Bureau Spoorbouwmeester en Atelier Rijksbouwmeester.

Arjan Dingsté, projectleider/architect namens UNStudio, wijst eveneens op de robuustheid van het ontwerp, die het mogelijk maakte om vele veranderingen door te voeren, zonder dat de architecten opnieuw naar de tekentafel moesten voor een geheel ander plan. Dat de aanbesteding voor de OV-terminal in tweede instantie is gelukt, kwam onder meer doordat aannemers kostenbesparende oplossingen mochten aandragen voor het gebouw, dat anders te duur zou uitvallen.

De winnende bouwcombinatie Ballast Nedam en BAM stelde voor om het constructief lastige deel met de spectaculaire 'twist' prefab in staal uit te voeren, gebaseerd op technieken uit de scheepsbouw. UNStudio had de terminal gedacht als een betonnen monoliet, maar dat materiaal heeft als nadeel dat het in het werk gegoten moet worden. Bovendien heeft een strenge winter een slechte invloed op de harding van beton. "Zul je net zien dat wij alleen maar zachte winters hebben meegemaakt tijdens de bouw", verzuchtte Dingsté met een knipoog.

De architect, die sinds 2004 bij het project betrokken is, ziet Arnhem Centraal (vanaf 19 november de officiële naam) niet als een treinstation. Hij spreekt liever van een 'overdekt stadsplein dat de verschillende functies optimaal verbindt'. Het glooiende landschap waartoe het terrein is omgevormd, vervult hierbij een belangrijke rol. Vanaf de straat wordt de reiziger door op- en aflopende lijnen van het terrein naar de stationshal, parkeergarage of een andere bestemming geleid. Binnen doen het heldere overzicht en het eveneens functioneel ingezette daglicht de rest. Dankzij constructieve V-wanden onder het gebouw (zichtbaar in de ondergrondse parkeergarage) konden de ruimtes in de terminal kolomvrij worden gehouden. Verder is er sprake van dubbel grondgebruik; het busdek is bijvoorbeeld gerealiseerd boven een deel van de parkeergarage.

Of het station is berekend op veranderende vervoersstromen, zoals moderator Jaap Modder vroeg, zal de toekomst uitwijzen. Wel wees Dingsté tijdens zijn lezing op de 'rustpunten' in het gebouw, die mogelijk ooit gebruikt gaan worden voor een doel waar wij nu nog geen weet van hebben. Zo wordt een deel van de rondgaande trap in het voorste deel van de stationshal momenteel niet veel gebruikt. Reizigers en andere bezoekers kunnen vanaf deze luie trap de OV-terminal overzien en binnenkort wordt er een koffiebar geopend. Maar wellicht gebeurt er in de toekomst iets anders mee.

Gijs Frencken, hoofdadviser stedenbouw en landschap van de gemeente Arnhem, werd door de moderator lichtjes aan de tand gevoeld over de lange bouwtijd voor het station. "Dat wil je natuurlijk niet als stad", antwoordde Frencken. "Je hebt echter te maken met een hoop complexiteit en dan moet je soms even pas op de plaats maken. Af en toe heeft het ons ook wel geholpen om een stap terug te doen, zo konden we telkens bekijken hoe het verder moest met het project." Volgens Frencken luidt de opgave nu om het station blijvend te 'verankeren' in de stad. "We hebben op een geweldige manier de toon gezet, nu moeten we zorgen dat we die vasthouden." UNStudio blijft betrokken bij het station, zei Dingsté, onder meer door de architecten en ontwikkelaars van projecten in de omgeving te begeleiden. Of deze betrokkenheid langer of korter dan vijf jaar zal duren, durfde hij niet te zeggen.

3. Casus verbouwing station Groningen

Sprekers: Bert Kassies (ProRail), Ruben Wiersma (gemeente Groningen) en Pieter Bannenberg (NL-architects)

Een ander belangrijk Nederlands stationsproject is de aanstaande verbouwing van het hoofdstation van Groningen. Bij de ingreep wordt het netwerk van sporen anders ingericht, komen er meer perrons en wordt een deel van het spooreplacement verplaatst naar Haren. In de as van het station wordt een ondergrondse reizigerstunnel gerealiseerd, die de verbinding tussen het centrum en de Rivierenbuurt moet verbeteren. De entree aan de zijde van de woonwijk wordt vernieuwd en krijgt een fietsenstalling. De sporen naast het stationsgebouw worden gedicht, zodat er een nieuw verblijfsgebied aan weerszijden van het monumentale gebouw ontstaat. Dankzij de directe aansluiting op de reizigerstunnel komt de centrale hal bovendien meer 'in de stroom van reizigers' te liggen, waardoor deze ruimte straks daadwerkelijk weer een centrale functie krijgt binnen het station. Op de plek waar het spooreplacement wordt verwijderd, komt 35.000 vierkante meter vrij voor ontwikkeling.

De Stuurgroep Spoorzone, waarin onder andere de gemeente en ProRail zitten, heeft NL Architects gevraagd het bijbehorende ambitiedocument te maken. Er mocht niets ontworpen worden, zo legde architect Pieter Bannenberg van het bureau uit. De ontwerpers moesten verbeelden welke ingrepen er plaats gaan vinden en hoe deze eruit kunnen zien. Het bureau heeft onder meer modellen voor de



overkapping van de perrons gemaakt, aan de hand van bestaande voorbeelden als station Rotterdam CS en Utrecht Centraal. Verder heeft NL Architects studie verricht voor een mogelijke uitstraling en indeling van de reizigerstunnel, de nieuwe entree aan de kant van de Rivierenbuurt en andere delen van het station die een transformatie zullen ondergaan.

Het ambitiedocument *Mooi* is niet alleen keuzemenu op basis waarvan straks een 'echt' ontwerp gemaakt gaat worden, maar heeft ook een politieke functie. Door de toekomstige situatie in beeld te brengen, kunnen politici en andere belanghebbenden letterlijk zien wat er gaat gebeuren en welke gevolgen dit met zich meebrengt. Meest in het oog springend is de enorme ruimte die vrij komt op het verdwijnende deel van het spooremlacement. Groningers kunnen zich die situatie moeilijk voorstellen, want het terrein ligt er al honderd jaar zo bij als nu. Na de verbeelding volgt doorgaans de bewustwording.

Ruben Wiersma, die als stedenbouwkundig ontwerper werkt bij de gemeente Groningen, wijst op de politieke spanning die een bouwplan voor een centrale locatie als deze veroorzaakt. "Je hebt te maken met communicerende vaten, van: als we hier bouwen, wordt een andere plek in de stad leeg getrokken. Doordat de situatie is verbeeld, zeggen politici nu ook: we moeten deze plek wel aanpakken." Mogelijk wordt het terrein gefaseerd ontwikkeld, maar volgens Wiersma wil de gemeente de locatie in ieder geval laten 'rijpen'. In plaats van te kiezen voor een snelle oplossing als woningbouw, wil Groningen wachten op een partij met een plan 'dat elders nog niet bestaat'. Zo kan gedacht worden aan een plan dat de topsectoren van de stad aaneen smeedt. Het belangrijkste deel van het bedrijfsleven is namelijk gevestigd in het zuiden van Groningen, terwijl het onderwijs meer is geconcentreerd in het uiterste noorden.

4. Workshops 'agenda voor de toekomst'



In vier workshops bogen de bezoekers van het seminar zich onder leiding van experts over enkele ontwerp-opgaven en vraagstukken rond stations en mobiliteit. Het gaat hierbij om (kennis)vragen die nog niet geheel zijn uitgekristalliseerd of formulering behoeven. Op basis van de bevindingen en conclusies is, samen met de belangrijkste lessen uit de lezingen, een 'agenda voor de toekomst' opgesteld. Deze is in hoofdstuk 6 van dit verslag te raadplegen.

4.1 Workshop 'Verschillende snelheden rond stations - de paradox van multimodaliteit'

Onder leiding van Maarten Struijs (voormalig architect bij Gemeentewerken Rotterdam) werden de verschillende snelheden van de modaliteiten op een station besproken, de optimale onderlinge afstemming en de rol van architectuur binnen het geheel. De hoofdconclusies:

- De verschillende snelheden dienen te worden gesynchroniseerd op het niveau van de voetganger. Hierdoor krijgt het station een 'waanzinnige sociale sensibiliteit'.
- Parkeergarages zullen in de toekomst worden omgevormd tot fietsenstallingen.
- Architectuur is 'nooit te laat'. Functionaliteit dient te prevaleren boven het modebeeld.

4.2 Workshop 'Ruimtelijke kwaliteit bij kleinere stations - fietsparkeren en P+R als kwaliteitsimpuls'

De provincie Gelderland experimenteert bij kleinere stations met gratis parkeren, om meer reizigers in de trein te krijgen. Tijdens de workshop onder leiding van Cor Hartogs (projectleider Stadsregio-rail) kwamen de stations Elst, Dieren en Wijchen aan bod, waar de gemeentes de parkeer-voorziening (garages of kelder) hebben overgenomen en gratis aanbieden. De conclusies:

- Een oplossing om dit model financieel rendabel te krijgen, is om onderhoud en beheer mee te nemen in de aanbesteding.
- Combinatie met andere programma's lijkt het meest rendabel.
- Meer frequentie op het spoor is nodig om dit model tot een succes te maken.
- Er is eerst meer onderzoek nodig naar het gehele netwerk en de opgaven en behoeften die spelen, voor zo'n initiatief op kleine schaal wordt opgepakt, en eventueel op grotere schaal wordt uitgerold.

4.3 Workshop 'Het station als verknoooppunt van het stedelijk weefsel'

De workshop onder leiding van Maarten van Acker (professor Onderzoeksgroep Stadsontwikkeling bij de Universiteit Antwerpen) en Hans de Boer (projectmanager Delft Infrastructures & Mobility Initiative) handelde met name over het vraagstuk of een station een ontmoetingsplaats moet zijn of beter een wachtfunctie kan vervullen. De conclusies:

- Het is lang niet haalbaar om van ieder station een ontmoetingsplek te maken.
- Als de wachtfunctie goed wordt gefaciliteerd en georganiseerd, kan het station een aardige plek zijn. Dat gebeurt ook al, via het programma Prettig Wachten dat onder regie staat van ProRail.
- Bij transformaties is de architect niet langer iemand die wacht op een Programma van Eisen waar hij vervolgens vorm aan geeft, maar fungeert hij actief als mediator tussen verschillende partijen.

4.4 Workshop 'Het kleine station: van opstapplaats tot huiskamer'

Deze workshop onder leiding van Barend Kuenen (directeur Retail en Service) en Machteld Kors (UNStudio) sluit aan op het eerder door Miguel Loos omschreven functieloze station. Besproken werd hoe dit soort gebouwen een nieuwe functie kunnen krijgen en wat voor aspecten daar bij komen kijken. De belangrijkste conclusies:



- De verblijfskwaliteit is een van de hoofdaspecten. Het gaat er hierbij om dat het gebouw is ingebed in zijn omgeving en functie. Belangrijk is dat bij een nieuwe functie wordt ingespeeld op het eigen karakter van een station, maar dat het tevens deel uitmaakt van een netwerk.
- Het gaat tevens om procesvorming. De vraag hierbij is hoe partijen als de NS, de gemeente en ontwerpers kunnen bijdragen aan de verblijfskwaliteit van een station.
- Eigenaarschap is het derde belangrijke aspect. Kleine ondernemers dienen te worden gestimuleerd om activiteiten te ontplooiën in of rondom een station, op zodanige wijze dat ze zich eigenaar gaan voelen.

5. Conclusies en agenda voor de toekomst

5.1 Keynote-lezing Miguel Loos - belangrijkste punten en lessen:

- Bij ontwikkelingen op en rond het spoor is sprake van permanente transformatie.
- Het aantal reizigers blijft groeien en de reisketen wordt steeds hybrider. De grootste groei zit in de combinatie fiets-trein.
- Er is sprake van een spanningsveld van modaliteiten, die zich met name op het voorplein van een station afspeelt.
- Er zijn vier typen stations te onderscheiden, die ieder een eigen ontwerpogave hebben.
- De kern van een goed stationsontwerp is tweeledig: een station moet adaptief en attractief zijn.
- Bij grote stationsprojecten is stevast sprake van een 'strijdtonel van opdrachtgevers'.
- De grootste opgave zit in de krimpstations en functieloze stations.

5.2 Casus station Arnhem - belangrijkste punten en lessen:

- Het ontwerp is na achttien jaar in de basis overleind gebleven vanwege het adaptieve en attractieve karakter en de kwaliteitscontrole gedurende het proces.
- Tegelijkertijd is het ontwerp ontstaan uit het proces. De architect heeft zijn potlood niet uit handen gegeven, maar zonder zijn procesvaardigheid was hij nooit tot een realiseerbaar ontwerp gekomen.

- Een architect dient eerst onderzoek naar de verschillende functies en schalen te doen en het spanningsveld tussen de opdrachtgevers in goede banen leiden/oplossen, voor hij een ontwerp maakt.
- Het ontwerpproces gaat na de realisatie van een station door. De architect begeleidt ontwikkelaars en architecten bij projecten in de omgeving, maar de vraag is hoe lang hij erbij blijft betrokken.

5.3 Casus verbouwing station Groningen - belangrijkste punten en lessen:

- Het verbeelden van een toekomstige ambitie door een architect vervult een belangrijke rol bij de bewustwording van een opgave bij belanghebbenden.
- Het vrijkomen van een grote ontwikkellocatie op een centrale plek zorgt voor een dynamiek in de stad die sturing vergt. Er moet daarom goed worden nagedacht over de programmatische invulling en fasering van de ontwikkeling.
- De aanpak van een stationsgebied zorgt voor nieuwe kansen en mogelijkheden, zoals de sterke sectoren in een stad met elkaar verbinden of (zoals in Groningen) alsnog nadenken over de komst van een tram omdat er bij het station ruimte voor is ontstaan.

5.4 Hoofdconclusies workshops

- Er ligt een grote opgave in functieloze stationsgebouwen en 'wachthaltes' (stations waar geen gebouw aanwezig is). Per station dient bekeken te worden wat de mogelijkheden zijn, afgestemd op diens karakter en de omgeving. Het is ook verstandig om ze onderdeel van een netwerk te maken, door ze bijvoorbeeld allemaal in beeld te brengen in een publicatie. Dit versterkt de bewustwording en stimuleert partijen om over te gaan tot actie.
- Om functieloze stationsgebouwen nieuw leven in te blazen, dient gekeken te worden naar de drie belangrijke aspecten verblijfskwaliteit, procesvorming en eigenaarschap.
- Niet alle stations zijn ontmoetingsplaatsen. Bij vele stations kan beter worden ingezet op het faciliteren en organiseren van de wachtfunctie.
- De verschillende snelheden van modaliteiten op stations dienen te worden gesynchroniseerd met de voetganger. In relatie tot de groei van de combinatie fiets-trein in de hybride reisketen valt het te verwachten dat parkeergarages bij stations in de toekomst worden omgevormd tot fietsenstallingen.
- De ervaringen met gratis parkeren op middelgrote stations in Gelderland tonen aan dat er (1) goed onderzoek gedaan moet worden voor men aan zoiets begint en (2) dat er dringend nieuwe financiële formules dienen te worden ontwikkeld.



6. Agenda voor de toekomst

Uit de bevindingen, discussies, conclusies en lessen uit de lezingen en workshops zijn enkele ontwerp-opgaven voor de toekomst geformuleerd. Deze zijn puntsgewijs gerapporteerd in onderstaande toekomstagenda voor ruimtelijke kwaliteit op en rond het spoor.

- Het station als ontmoetingsplaats is een urgente kwestie en vraagt vaardigheden op het kruisvlak van stedenbouw en architectuur. Hierbij gaat het om de verweving van stad en station. Het station als overstapmachine blijft voorlopig een prioriteit. Optimalisering van dit model vraagt nog veel (ontwerpend) onderzoek en institutionele innovatie.

- De meeste stations vragen om permanente transformatie, in die zin dat ze doorgroeien of herontwikkeld moeten worden. Bij grote stationsprojecten dient een ontwerp adaptief en attractief te zijn. Dit vergt robuustheid in maat en constructie, maar ook vaardigheden in het proces van de ontwerper. Hij dient opdrachtgevers te sturen in het onderlinge 'strijdtonel', mee te denken over aanpassingen die de basis van het ontwerp niet aantasten en tegelijkertijd zelf het potlood stevig in handen houden.
- In dit spanningsveld tussen de verschillende modaliteiten op het voorplein van een station staan voor de ontwerper de voetganger en fietser centraal. De verschillende snelheden worden gesynchroniseerd met die van de voetganger. Door de groei van de combinatie fiets-trein binnen de reisketen zal de fiets meer ruimte gaan opeisen. Op termijn worden parkeergarages omgevormd tot fietsenstallingen.
- Er dient een opgave te worden geformuleerd voor kleine stations (wachthalses of voorzien van een meestal buiten functie geraakt gebouw). Verreweg het grootste deel van de stationsvoorraad bestaat uit dit soort stations, maar ze zijn niet gecatalogiseerd of in beeld gebracht. Als voorbeeld kunnen de lege brugwachtershuisjes in Amsterdam dienen: die zijn in kaart gebracht, waarop een plan is gelanceerd om ze te herbestemmen tot bijvoorbeeld hotelkamer.

7. Eventueel voor een volgende bijeenkomst

Moderator Jaap Modder stipte het ontbreken van een aantal stations op de agenda van het seminar aan. Modder noemde Amsterdam Zuid als een station dat volgens hem belangrijker gaat worden dan Amsterdam Centraal. Als onderdeel van Airport City moeten hier in de toekomst de HSL-treinen samenkomen, waaronder de Thalys en de treinen naar Londen en Frankfurt.

Tevens vindt hij het opvallend dat station Eindhoven algemeen wordt gezien als een middelgroot station, terwijl dit in de toekomst misschien wel een halte op het HSL-netwerk zou kunnen worden. Eindhoven is bovendien hard op weg de vijfde stad van Nederland te worden en het station biedt aansluiting op de luchthaven Eindhoven Airport. *The next challenge* schuilt volgens Modder in de stations Amsterdam Amstel en Rotterdam Alexander.

BNA, november 2015

