

Het openluchtstation

Hartelijk welkom

Samenwerken aan een prettige
ontvangst in de stationsomgeving





Reizigers die een prettige ontvangst krijgen in een vitale stationsomgeving. Dat is de gedeelde ambitie van provincies, gemeenten, vervoerders, ProRail en NS Stations. Om deze ambitie waar te maken, is het nodig dat zij de krachten bundelen. Deze publicatie is daar een uitnodiging toe.



Een goede samenwerking voor een ideaal station

Een stationsgebied dat goed past in de omgeving. Dat de plaatselijke economie stimuleert. Dat aanspoort om te reizen met het openbaar vervoer. Dat respect uitstraalt voor cultureel erfgoed. Dat veilig is, levendig en up-to-date. Dat reizigers zowel keurige overstapmogelijkheden als aangename wachtplekken biedt. En dat een logisch en helder ov-knooppunt is. Ziedaar het ideaal dat provincies, gemeenten en vervoerders delen met ProRail, NS Stations en Bureau Spoorbouwmeester.

Dit ideaal vormde de laatste jaren de basis van succesvolle verbouwingen en herinrichtingen van stationsgebieden. Vooral bij de grote NSP-stations, waar de vernieuwing van de grond kwam doordat overheden en spoorpartijen de handen ineensloegen. Ook kleine en middelgrote treinstations verdienen zo'n krachtenbundeling. Om te beginnen de 'openluchtstations', waar reizigers niet altijd in een gebouw ontvangen worden, maar waar het ontvangstdomein zich in de buitenlucht bevindt (zie kader). In dat geval lopen station en stationsomgeving naadloos in elkaar over.

Inspiratie voor ontwerp

Alle kleinere stations verdienen het om herkenbaar, levendig en veilig

te worden. Optimaal ingepast in de omgeving. En zó ontworpen dat reizigers er moeiteloos hun weg vinden. Hoe dat te bereiken is? Deze publicatie geeft inspirerende handvatten voor een integrale aanpak, overigens zonder een blauwdruk te bieden. Want er zijn veel verschillende aanpassingen mogelijk – in ontvangstdomeinen, stationsgebouwen én hun directe omgeving. Elk station kan zijn eigen combinatie van aanpassingen nodig hebben.

Eén ding is wel overal gelijk: de sleutel tot succes ligt in goede samenwerking tussen overheden en spoorpartijen. Gezamenlijk kunnen zij hun gedeelde ideaal verwezenlijken en het station maken tot wat het kán zijn: aangenaam, vitaal en levendig.



Het 'openluchtstation'

... is een informele term voor stations waar het ontvangstdomein zich in de buitenlucht bevindt. Deze situatie doet zich het meest voor bij kleine stations. Sommige van de stations waarop deze publicatie zich richt, omvatten überhaupt geen stationsgebouw, maar zijn een halte. In andere gemeenten staat het stationsgebouw leeg of is het nauwelijks nog ingericht als station. Maar ook bij (middel)grote stations leidt de aanleg van een tunnel, traverse of spoorviaduct soms tot een nieuwe route voor reizigers buiten het bestaande stationsgebouw om.





Groningen Europapark



Een integraal ontwerp van station en omgeving

Reizigers hebben stations door de jaren heen zien veranderen. Waar ze vroeger bijvoorbeeld in een stationsgebouw ontvangen werden, is het ontvangstdomein in veel gevallen verplaatst naar de buitenruimte. Het is nu tijd om die buitenruimte daar ook echt op in te richten. Pas met een nieuw ontwerp kan zij de rol van ontvangstdomein écht goed vervullen.

De geleidelijke verhuizing van het ontvangstdomein (zie kader) naar de buitenruimte heeft verschillende oorzaken. Denk aan de stapsgewijze digitalisering van de service, de introductie van de ov-chipkaart en de plaatsing van poortjes. Al dit soort ontwikkelingen hebben het traditionele gebruik van een stationsgebouw minder noodzakelijk gemaakt. Maar ze sluiten een andere bestemming voor dat gebouw niet uit. Sterker nog: een nieuwe bestemming van het stationsgebouw kan sterk bijdragen aan een vitaal en levendig stationsgebied. Een logisch, ordentelijk gestructureerd ontvangstdomein blijft evenwel nodig: of het zich nu in het stationsgebouw of erbuiten bevindt. Want dat domein is cruciaal voor een goede reiservaring.

Samen verantwoordelijk

De 'openluchtstations' verdienen een integrale aanpak, met inbegrip van een slim gebruik van het stationsgebouw. Waar mogelijk passend bij zijn oorspronkelijke functie, waar nodig voorzien van een nieuwe (publieks)bestemming. Daarbij dient niet alleen rekening gehouden te worden met het Stationsconcept (zie kader), maar moet per station ook gezocht worden naar de beste samenhang tussen het ontvangstdomein, de stationsomgeving en het stationsgebouw. Dit is een gezamenlijke taak van de partijen die verantwoordelijk zijn voor die ruimtes: gemeenten, provincies, vervoerders, NS Stations en ProRail. Het is bovendien aan hén om ervoor te zorgen dat het gezamenlijk ontwikkelde integrale ontwerp ook echt werkelijkheid wordt.



Station Almere Muziekwijk: verrommeling van het ontvangstdomein.





Station Arnhem Presikhaaf: de lokale identiteit ontbreekt.



Station Cuijk: het gebouw staat leeg. Oriënteren en navigeren is lastig.



Station Geldermalsen: geen prettige ontvangst voor de reiziger door ontbreken ruim ontvangstdomein.



Station Wehl: de openbare ruimte mist ruimtelijke kwaliteit.

Het ontvangstdomein

... is de plek op het station waar reizigers ontvangen en verwelkomd worden. Waar ze afspreken met reisgenoten en opgepikt of uitgezwaaid worden. Ze kunnen er hun vervoersbewijs kopen, services vinden en informatie krijgen. Niet alleen over hun treinreis of hun overstap op ander vervoer; ook over bestemmingen in de directe stationsomgeving en over interessante locaties in de stad, het dorp of de regio van aankomst.

Het Stationsconcept

... is een beleidsvisie die de gedeelde essentie van stations weergeeft en per station een unieke vertaling krijgt. Het is het vertrekpunt van alle ontwerpogaves; van nieuw- en verbouw tot programmering en herinrichting van stations. Het Stationsconcept beschrijft het ontvangstdomein en drie andere domeinen op het station die gezamenlijk de beleving van reizigers bepalen. Elk domein heeft een aparte functie in de route van de reiziger door het station. Dat gegeven vertaalt zich naar de inrichting en voorzieningen.



In integraal ontworpen stationsgebieden voelen mensen zich prettig. Of ze er nu overstappen, aankomen, vertrekken, uitzwaaien, afspreken of simpelweg in de buurt zijn. Zij krijgen er namelijk wat ze belangrijk vinden: een herkenbaar, leesbaar, veilig en schoon station, met aangename wachtplekken en de juiste voorzieningen. Ze ervaren er samenhang, omdat het ontwerp gemaakt is vanuit hun perspectief.

Een aangenaam, vitaal en levendig station



Herkenbaar

Reizigers herkennen het station beter als station – ook van een afstand. Dat is een belangrijk effect van de nieuwe, integrale inrichting van het ontvangstdomein, binnen de stationsomgeving en eventueel naast het stationsgebouw. Van ver helpen de kenmerken die alle stations gemeenschappelijk hebben – zoals sporen, perrons en informatieborden (en soms het gebouw) – om het station te vinden. Door het plaatsen van de stationsnaam en een klok op de gevel, of juist op een markante informatiezuil, weten mensen de entree van het station makkelijker te bereiken. Als een stationsgebouw een andere gebruiker heeft gekregen is dat duidelijk zichtbaar.



Leesbaar

Reizigers snappen in één oogopslag hoe het station in elkaar zit. Ze weten waar ze zijn, waar ze naartoe kunnen en hoe ze daar moeten komen; ze kunnen het station 'lezen'. Dat geldt voor zowel het ontvangstdomein als de directe omgeving, waar bijvoorbeeld bussen staan. De leesbaarheid van het station is onder meer te danken aan een heldere structuur en een duidelijke inrichting van het ontvangstdomein binnen de stationsomgeving. De inrichting van de openbare ruimte begeleidt mensen uit de omgeving naar het station en andersom. De looproute kent daarbij geen obstakels, heeft goede oriëntatiepunten, biedt voldoende doorzicht en kent een logische volgorde van voorzieningen.

Het ontvangstdomein en de stationsomgeving zijn uitstekend op elkaar afgestemd, te beginnen bij heldere looproutes door beide gebieden.



Heldere looproutes

Reizigers kunnen het station beter herkennen, lezen en bereiken dankzij de goede inpassing in de omgeving. Het ontvangstdomein en de stationsomgeving zijn uitstekend op elkaar afgestemd, te beginnen bij heldere looproutes door beide gebieden. Ook de routing voor de fiets naar station en fietsenstalling is logisch en veilig. Soms vormt het station zelfs een belangrijke verbinding tussen twee stads- of dorpsdelen en is het station in het stelsel aan openbare ruimten opgenomen.



Veilig

Reizigers voelen zich veilig op het station. Dankzij een goed beheer is er niets kapot en oogt alles opgeruimd. Ook de herkenbaarheid en leesbaarheid geven reizigers een vertrouwd gevoel. Bovendien voelen zij zich nooit ongezien: het station is zichtbaar vanuit de publieke ruimte en er zijn geen leegstaande gebouwen, donkere gangen of dode hoeken. Ook is het er zelden stil of verlaten, wanneer horeca, een winkel of muziekschool extra levendigheid creëren.



Opgeruimd

Reizigers treffen een verzorgd en geordend station aan, met een snel leesbare structuur. Geen onhandig geplaatst meubilair, moeilijk te vinden informatiemiddelen of onduidelijke looproutes. Alles staat waar het moet staan en is met zorg geplaatst; het resultaat van een goed doordacht, 'opgeruimd' ontwerp waarin samenhang, logica en gebruiksvriendelijkheid centraal staan.



Rijk aan voorzieningen

Reizigers vinden op het station de voorzieningen die zij nodig hebben: reisinformatie, servicemiddelen van vervoerders en wachtvoorzieningen. Op openluchtstations waar een stationsgebouw zijn oorspronkelijke gebruik (deels) verliest, is soms meer mogelijk. Er ontstaat plek voor lokale commerciële, culturele of maatschappelijke publieksvoorzieningen die bijdragen aan de levendigheid en betekenis van het stationsgebied voor de omgeving.



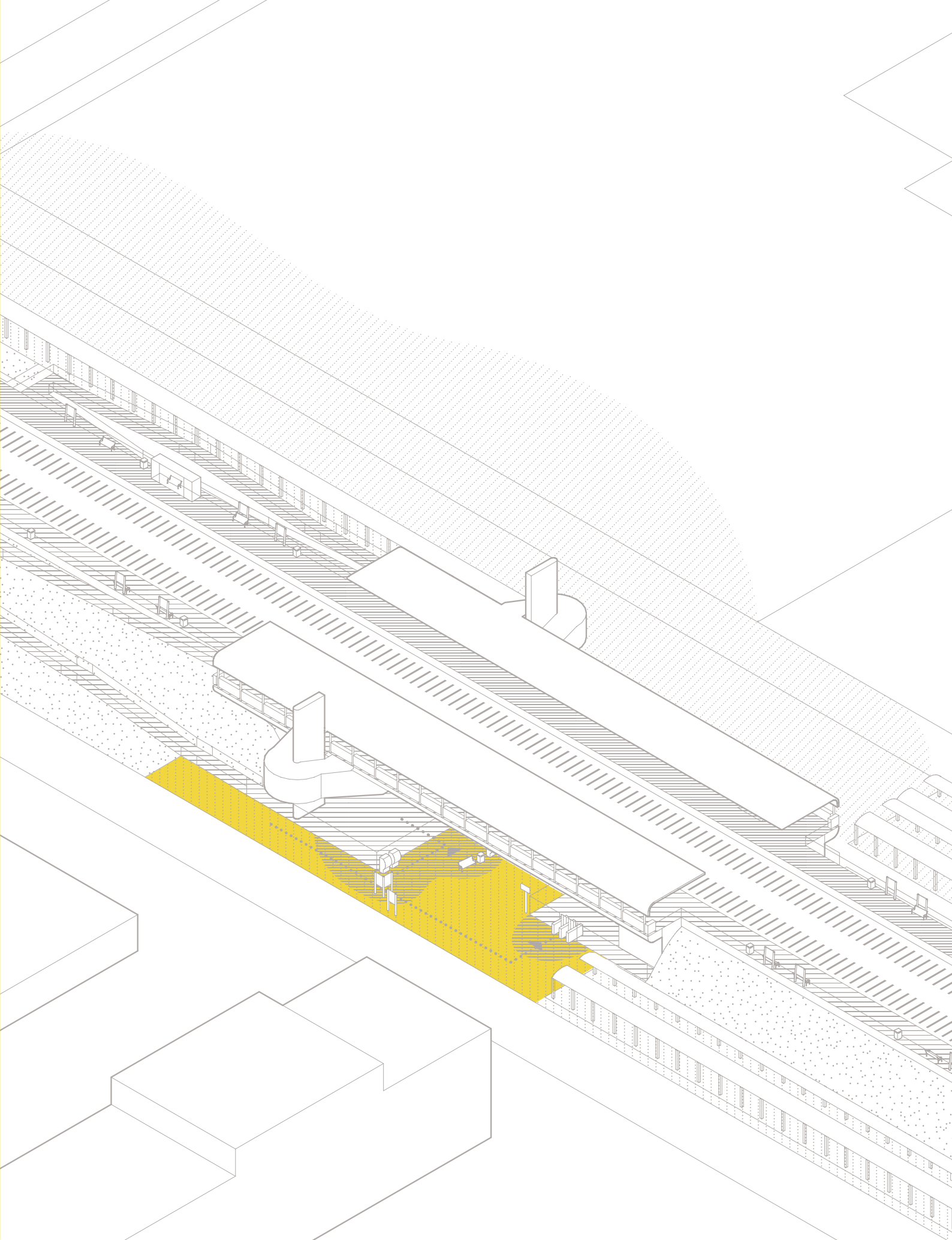
Aangenaam

Reizigers vinden op het station of in de directe omgeving daarvan genoeg aangename wachtplekken. Veelal is dat het vertrouwde stationsmeubilair, maar het kan ook wachtgelegenheid zijn bij een restaurant of koffiebar in het stationsgebouw met ruime openingstijden. In dat laatste geval is er (informeel) toezicht, wat vandalisme beperkt en hangjongeren ontmoedigt. Soms kunnen wachtplekken zó ingericht worden dat ze te gebruiken zijn voor verschillende soorten reizigers: zowel degenen die de trein nemen als de mensen die willen overstappen op een ander vervoermiddel.

Harderwijk







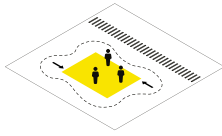
Een combinatie van mogelijke oplossingen

Er zijn meerdere strategieën mogelijk om stations zó te ontwerpen dat reizigers er een optimale ontvangst krijgen. Voorbeelden van zulke strategieën of oplossingsrichtingen zijn de vijftien ontwerpprincipes in dit hoofdstuk. Deze ontwerpprincipes kunnen overheden en spoorpartijen inspireren bij hun ontwikkeling van een integraal ontwerp.

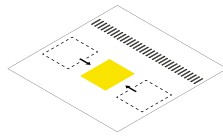
Sommige van de ontwerpprincipes richten zich alleen op het ontvangstdomein: hoe kan deze ruimte een duidelijk en herkenbaar uiterlijk krijgen? Andere concentreren zich op de (deels) in onbruik geraakte stationsgebouwen: welke duurzame transformatie is nodig om zo'n gebouw weer een zinvolle betekenis en nuttige functie te geven? Weer andere focussen enkel op het ontwerp van de openbare ruimte: welke verbeteringen zijn daar mogelijk? Overige principes draaien juist om de relatie tussen het ontvangstdomein en stationsgebouw. Of om de relatie tussen dat domein en de openbare ruimte. Hiernaast staat een overzicht van de ontwerpprincipes, verdeeld per

categorie. Op de volgende pagina's staan ze gedetailleerder beschreven, met per categorie telkens een andere onderzoekscase. Elke case illustreert hoe een specifiek station dankzij een combinatie van ontwerpprincipes aangenamer kan worden voor reizigers. Die mogelijke impact onderstreept het belang van een integraal ontwerp. Verschillende stations zijn in het recente verleden opnieuw ingericht met behulp van een integrale aanpak van station en hun omgeving, met als resultaat een inspirerend en uitnodigend stationsgebied. Op de volgende pagina's staan enkele voorbeelden van kleine tot grotere stations. Zij laten beproefde toepassingen van de mogelijkheden zien.

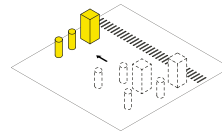
Het ontvangstdomein



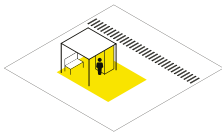
Definiëren



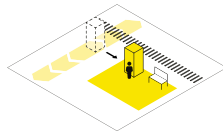
Clusteren



Opschonen

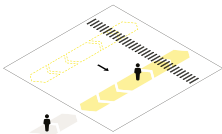


Comfortabel wachten

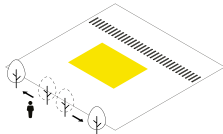


Ordenen

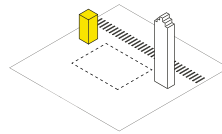
Relatie ontvangstdomein en stationsomgeving



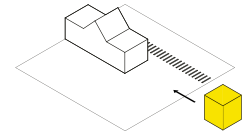
Functioneel verbinden



Visueel verbinden

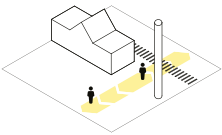


Balans zoeken tussen generiek en specifiek

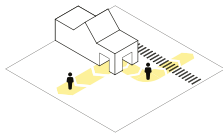


Meer voorzieningen bieden

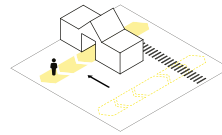
Relatie ontvangstdomein en stationsgebouw



Ontvangstdomein markeren

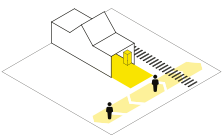


Ontvangstdomein verleggen naar gebouw

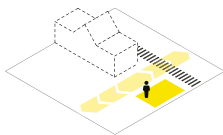


Loopverbindingszone verleggen

Het stationsgebouw

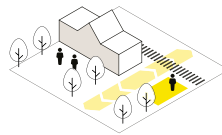


Het stationsgebouw hergebruiken



Gebouw (deels) slopen

De openbare ruimte in de stationsomgeving



Ontwerp van de openbare ruimte verbeteren





Het ontvangstdomein



Huidige situatie station Didam



Gewenste situatie station Didam

Definiëren

De brink werd onvoldoende benut als prettig ontvangstgebied. In een nieuw ontwerp voor het stationsplein is de routing tussen centrum en ontvangstdomein verbeterd, evenals naar fietsenstalling en parkeerplaats. Het ontvangstdomein wordt gemarkeerd door een herkenbare programmering en ordening van middelen in het standaard beschuttingssysteem. Door het wegnemen van obstakels is het zicht naar de perrons verbeterd. De beleving is verbeterd door toevoegen van groen en zitplekken. Het informatiepunt, dat werkt als een landmark, draagt bij aan de herkenbaarheid van het station.

Het is voor de reiziger duidelijk dat hij in het ontvangstdomein is. Het domein krijgt een prominente plek en onderscheidt zich op herkenbare wijze van de overige openbare ruimte. Dat verschil kan ontstaan door landschappelijke en architectonische ingrepen: denk aan een specifieke materialisering, en markering door beplanting, scheidingsmuurtjes, hoogteverschillen of het plaatsen van banken. Het geclusterd en uitgelijnd plaatsen van stationsmeubels en informatiemiddelen kan ook helpen.

Clusteren

Bij voorkeur is er maar één centraal ontvangstdomein. Anders ontstaat er verwarring bij de reiziger over waar hij moet zijn en vermindert de leesbaarheid van het station. Ook helpt het de sociale veiligheid. Op één centrale plek zijn alle stationsmiddelen logisch geplaatst. Waar nodig is er een beschuttingssysteem voor die middelen, maar op sommige stations zouden ze ook onder een nieuw dak of in een bestaande wand kunnen komen.



Opschonen

Reizigers komen geen obstakels tegen op hun belangrijkste looproute – noch op het station, noch eromheen. Meubilair en stationsmiddelen zijn in een logische volgorde aan de route geplaatst. Staan er op onlogische of willekeurige plekken in het station of stationsomgeving wél meubels en middelen? Dan is het aan de verantwoordelijke partijen voor die ruimten om ze te verwijderen of verplaatsen. Dat kan een kans zijn om ook andere verbeteringen door te voeren in het ontwerp van de openbare ruimte.

Ordenen

Inrichtingsmiddelen worden geclusterd en in een logische volgorde aan de looproute geplaatst. Dit vergroot de leesbaarheid van het station, creëert efficiënte loopstromen en maakt een betere aansluiting mogelijk tussen ontvangstdomein en omgeving. Om de scheiding te benadrukken, kunnen de clusters met inrichtingsmiddelen – zowel op het station als daaromheen – bijvoorbeeld een onderscheidend vloervlak krijgen, een dak of een omzoming met beplanting.

Comfortabel wachten

Reizigers hebben aangename wachtplekken op de perrons en in het ontvangstdomein. Voor het perron is er standaard zitmeubilair dat de identiteit van het station onderstreept. Is er een stationsgebouw? Dan kan daar mogelijk een wachtruimte in combinatie met horeca in georganiseerd worden. Ook een bank of speciaal vormgegeven zitgroep in de stationsomgeving is mogelijk. Wanneer perron en voorplein dicht bij elkaar liggen kan gedacht worden aan een gecombineerde overdekte wachtruimte voor trein, bus en ophaal- of brengplekken.

De relatie tussen ontvangstdomein en omgeving



Huidige situatie station Vierlingsbeek



Gewenste situatie station Vierlingsbeek

Functioneel verbinden

De inrichting van de openbare ruimte begeleidt de routing vanuit de omgeving naar het ontvangstdomein en de toegang tot de perrons. De keuze voor karakteristieke materialen voor de fietsenstalling versterkt de lokale identiteit. De directe omgeving wordt opgeschoond door het verwijderen van losstaande objecten en er wordt een nieuw ontwerp voor de landschappelijke inpassing gemaakt. Het informatiepunt draagt bij aan de herkenbaarheid van het station.

Reizigers ervaren een logische overgang tussen het openluchtstation en de omgeving. Daarvoor is het nodig dat de twee gebieden goed op elkaar aansluiten, alleen al qua routes. Het helpt om op de juiste plekken markeringen, begrenzingen, meubilair en groen te plaatsen. En omdat in het ontvangstdomein alleen voetgangers mogen komen, helpt het ook als de directe ruimte rondom dat domein toegankelijk of zelfs gereserveerd is voor voetgangers.

Visueel verbinden

Wie door de publieke ruimte naar het openluchtstation gaat en daar het ontvangstdomein doorkruist, heeft op zijn route goed overzicht. Die route zelf is ook zichtbaar van buitenaf, zodat informeel toezicht mogelijk blijft. Visuele obstakels, gebrek aan verlichting en donkere hoekjes zijn uit den boze. Bovendien is in één oogopslag duidelijk dat het ontvangstdomein de entree van het station is.



Functioneel verbinden

Balans zoeken tussen generiek en specifiek

Visueel verbinden

Balans zoeken tussen generiek en specifiek

Elk station lijkt op elk ander station en is daar tegelijkertijd duidelijk van te onderscheiden. Gelijkenis ontstaat onder meer door de generieke inrichting: stationsmiddelen en informatie zijn overal hetzelfde en staan in een vertrouwde volgorde. Specifieke verschillen kunnen zitten in de architectuur (denk aan een speciaal vormgegeven stationsgebouw of een plein met klokkentoren). Maar ook een kunstwerk, boom of groenperk in de omgeving kan een stationsgebied uniek maken.

Meer voorzieningen bieden

Voorzieningen, zoals winkels en horeca, liggen aan de route tussen de stationsomgeving en de perrons. Ze zijn belangrijk voor de kwaliteit van het station. Zo maken ze wachttijd prettiger, kunnen ze van toegevoegde waarde zijn voor omwonenden en zorgen ze voor informeel toezicht – overdag én 's avonds. Soms kan een station dankzij zijn voorzieningen zelfs een buurtfunctie vervullen.

Het stationsgebouw



Huidige situatie station Cuijk



Gebouw herbestemmen

Gewenste situatie station Cuijk

Het stationsgebouw hergebruiken

Een leegstaand station maakt een onverzorgde indruk. Een deel van dit gebouw is daarom weer in gebruik genomen voor het ontvangstdomein en een combinatie van wachten en horeca. Dit kan ook helpen bij het vinden van nieuwe huurders voor de rest van het gebouw. De inrichting van de openbare ruimte versterkt de ervaring van het ontvangstdomein en de routing richting perrons.

Indien mogelijk wordt het stationsgebouw ingezet voor de reiziger: met middelen uit het ontvangstdomein of een wachtgelegenheid. Een nieuw of ander gebruik van stationsgebouwen kan ontvangstdomeinen aantrekkelijker maken. Een nieuwe bestemming en betere koppeling met het ontvangstdomein vereisen vaak een interne herordening van dat gebouw. Die houdt dan rekening met de loopstromen op het station. Ook andere aanpassingen kunnen noodzakelijk zijn, zoals een nieuwe entree of een transparantere gevel. Daarbij is er respect voor de bestaande architectuur en cultuur-historische waarde van het stationsgebouw.

Gebouw (deels) slopen

Soms is het een verstandig idee om het stationsgebouw deels of volledig te slopen. Bijvoorbeeld als er geen herbestemming mogelijk is en het (leegstaande) gebouw een structurele verbetering van het gebied in de weg staat. De monumentale kwaliteit speelt een belangrijke rol bij deze afweging.



Gebouw koppelen aan
ontvangstdomein

De openbare ruimte in de stationsomgeving



Huidige situatie station Almere Muziekwijk



Gewenste situatie station Almere Muziekwijk

Door de introductie van de ov-chipkaart en poortjes zijn steeds meer stationsmiddelen op de stoep komen te staan. Door deze opnieuw te ordenen en te plaatsen aan een riante route voor reizigers en passanten ontstaat een heldere en overzichtelijke situatie. De onderdoorgang wordt verbreed door het compacter maken van de retail. Door herinrichting met groen en nieuwe bestrating is het gebied herkenbaar en plezierig om te verblijven.



Ontwerp van de openbare ruimte verbeteren

Ontwerp van de openbare ruimte verbeteren

Heeft de omgeving van het station een rommelige structuur? Is er achterstallig onderhoud? Is de relatie tussen station en de ruimere omgeving niet logisch? Dat is voor reizigers onaangenaam en maakt het stationsgebouw ook lastiger te verhuren. Door het verbeteren van de ruimtelijke kwaliteit van de openbare ruimte rondom het station, wordt ook het station zelf aantrekkelijker. Voor elk station is de inbedding in de stationsomgeving uniek. De directe omgeving van het station heeft immers een lokale identiteit en maakt deel uit van het stelsel van openbare ruimten in een stad, een dorp of wijk. In dat stelsel zijn doorstroming en verblijf doorgaans goed en evenwichtig georganiseerd.

De inrichting van de openbare ruimte rond het station is bij uitstek toegesneden op de voetganger en de fietser. In het moment tussen aankomst en vertrek maakt de reiziger even pas op de plaats; hij moet zich oriënteren. De inrichting van de openbare ruimte begeleidt mensen richting het station of richting de omgeving, naar de fietsenstalling, bus- of tramhalte, naar de haal- en brengplekken of naar de parkeerplaats. Daarnaast dragen ontwerp en inrichting bij aan de ervaring van het eigen karakter van de plek. Ook bieden ze de voorwaarden voor een aantrekkelijke en levendige openbare ruimte.

De relatie tussen ontvangstdomein en stationsgebouw



Huidige situatie station Dordrecht



Gewenste situatie station Dordrecht

Ontvangstdomein markeren

Het ontvangstdomein ligt naast het stationsgebouw, maar door de ruimtelijke structuur is dit niet direct helder. Twee strategieën zijn mogelijk: begeleiding naar het huidige ontvangstdomein door het bordes verlengen en de entree markeren, of een zijvleugel van het stationsgebouw opnieuw benutten voor het ontvangstdomein. De rest van het gebouw krijgt een nieuwe publieksfunctie.

Reizigers weten waar het station is, mede dankzij een herkenbaar ontvangstdomein. Een informatiepunt markeert de entree van het ontvangstdomein buiten een stationsgebouw. Daarnaast zijn architectonische of landschappelijke elementen mogelijk, bijvoorbeeld een luifel of solitaire boom.



Ontvangstdomein naar
gebouw verleggen

Ontvangstdomein naar gebouw verleggen

Op sommige locaties grenst het ontvangstdomein aan een stationsgebouw dat buiten gebruik is. Het is dan slim om te onderzoeken of het gebouw een uitbreiding van het ontvangstdomein kan worden – en daarvoor misschien zelfs de entree kan bieden. Het stationsgebouw kan een goede plek zijn voor bijvoorbeeld informatiemiddelen, horeca en winkels. Ook kunnen reizigers er wachten op hun trein of andere reizigers.

Loopverbindingszone verleggen

Ligt het stationsgebouw buiten de looproute die reizigers afleggen tussen stationsentree en perrons? Dan valt te overwegen die route te verleggen, zodat het stationsgebouw er deel van uitmaakt. Dat is overigens alleen een overweging waard als de nieuwe route logisch en snel naar de perrons leidt. Het station wordt er compacter van en het gebouw wordt bruikbaar voor voorzieningen en wachtplekken. Ook kan gebruikgemaakt worden van de oorspronkelijke stedenbouwkundige aansluiting van het station met de omgeving.

Gerealiseerde voorbeelden

Small

Small+

Doetinchem



Aanpassing interieur stationsgebouw.
Stakeholders: NS en ProRail.

Putten



Herinrichting ontvangstdomein en stationsomgeving.
Stakeholders: gemeente Putten, NS en ProRail.

Baarn



Aanpassing interieur met Stationshuiskamer.
Stakeholders: NS en ProRail.

Zevenaar



Aanpassing gebouw, exterieur en interieur (project Prettig wachten), herontwerp stationsomgeving, nieuwe outillage.
Stakeholders: gemeente Zevenaar, NS en ProRail.

Meerssen



Vernieuwen outillage en bestrating voorplein.
Stakeholders: gemeente Meerssen, NS en ProRail.

Investeringskosten Circa € 100.000 - € 250.000

Investeringskosten Circa € 500.000 - € 2.000.000

Medium

Barneveld Noord



Herinrichting ontvangstdomein en stationsomgeving, nieuw stationsgebouw (project Prettig wachten), nieuwe outillage.
Stakeholders: gemeente Barneveld, NS en ProRail.

Large

Groningen Europapark



Nieuwbouw station en herinrichting stationsomgeving.
Stakeholders: gemeente Groningen, NS en ProRail.

Zaltbommel



Aanpassing stationsgebouw ten behoeve van plaatsing OVCP.
Stakeholders: NS en ProRail.

Harderwijk



Nieuwbouw station, nieuw busstation, nieuwe onderdoorgang, fietsenstalling en herinrichting stationsomgeving.
Stakeholders: gemeente Harderwijk, provincie Overijssel, NS en ProRail.

Westervoort



Nieuwbouw station, nieuwe onderdoorgang, fietsenstalling en herinrichting stationsomgeving.
Stakeholders: gemeente Westervoort, NS en ProRail.

Investeringskosten Circa € 2.000.000 - € 10.000.000

Investeringskosten Circa € 25.000.000 - € 50.000.000

Een gezamenlijk, evenwichtig, integraal plan

Meerdere partijen zijn verantwoordelijk voor het stationsgebied – elk voor een ander deel. Tot nu toe leidde dat op kleine en middelgrote stations tot een stapeling van programma's en deelprojecten, zonder integraal ruimtelijk plan. Het is nu tijd om wél zo'n plan te maken – met z'n allen.

Zoals gezegd leidt een goed ontwerp uiteindelijk tot een plek die prettig is voor zowel reizigers als omwonenden: een herkenbaar, leesbaar, ingepast, veilig, schoon en aangenaam station met de juiste voorzieningen. Gebruiksvriendelijkheid en ruimtelijke kwaliteit staan hier centraal.

Oproep tot samenwerking

Dat resultaat is alleen te behalen met een goede samenwerking. Dit boekje is dan ook een uitnodiging aan lokale

overheden en spoorpartijen om de krachten te bundelen. Om eenheid te brengen in de diversiteit aan programma's en deelprojecten. Om gezamenlijk een ontwerp te maken waarin de samenhang centraal staat tussen ontvangstdomein, stationsgebouw en stationsomgeving. En om dat uitgebalanceerde, integrale ontwerp ook daadwerkelijk te realiseren, met een structureel hoge kwaliteit van exploitatie, beheer en onderhoud. Op de volgende pagina's vindt u voor deze samenwerking een stappenplan.

1. Aanleiding & Analyse

Ruimtelijk	Proces / afspraken	Businesscase
<p>→ Benoem de aanleiding voor een integrale aanpak van het station. Bijvoorbeeld:</p> <ul style="list-style-type: none"> - een transferprogramma; - een leeg stationsgebouw; - nieuwe servicemiddelen; - herinrichting van de directe stationsomgeving; - een rommelige ruimtelijke structuur; - vandalisme en onveiligheid; - langdurige leegstand. 	<p>→ Benoem de stakeholders (spoorpartijen, gemeente, provincie en vervoerder), hun belangen en verantwoordelijkheden.</p> <p>→ Onderzoek of er draagvlak is om de belangen en verantwoordelijkheden te vertalen naar een integrale aanpak.</p>	<p>→ Inventariseer de geplande investeringen (en de ruimtelijke scope) van alle betrokken partijen, zoals:</p> <ul style="list-style-type: none"> - ProRail: transferprogramma's; - ProRail en NS Stations: meerjarenonderhoudsplan; - NS Stations: stationexploitatie; - Gemeente en provincie: openbare ruimte, voorzieningen ov-modaliteiten, planontwikkeling stationsomgeving.
<p>→ Onderzoek of er meer veranderingen op komst zijn en of het voordeel heeft deze te combineren.</p>	<p>→ Stel een intentiebrief op voor analysefase waarin de gezamenlijke doelstellingen worden benoemd en afspraken worden gemaakt over de verdeling van studiekosten (ca. € 15.000).</p>	<p>→ Onderzoek of de geplande investeringen op elkaar af te stemmen zijn.</p>
<p>→ Benoem de knelpunten en ontwikkelpotentie van het station en de stationsomgeving. Analyseer hiervoor de ruimtelijke kenmerken en de bijhorende thema's die de opgave voor het station bepalen.</p>	<p>→ Onderzoek of het mogelijk is om de belangen en verantwoordelijkheden te vertalen naar een integrale aanpak.</p>	<p>→ Onderzoek of er een financiële delta zit tussen de geplande investeringen en de ruimtelijke opgave voor het station, en zo ja, of partijen de intentie hebben die delta te overbruggen.</p>
<p>→ Onderzoek de mogelijkheden voor herontwikkeling en programmering. Houd daarbij onder andere de cultuurhistorische waarde van het stationsgebouw en stationsomgeving in het oog. Evenals de functie die het station heeft als knooppunt voor de wijk, het dorp of de stad.</p>		
<p>→ Formuleer op basis van dit onderzoek gezamenlijk de opgave voor het stationsgebied en in het bijzonder het ontvangstdomein.</p>		

Besluitvorming

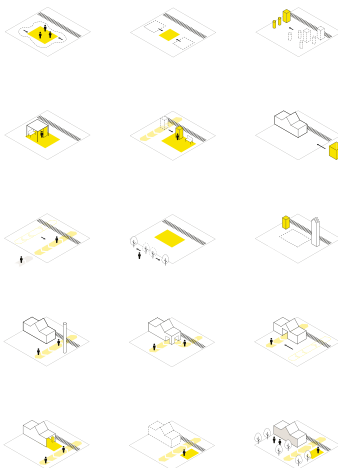
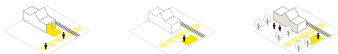
2. Programma van eisen

Ruimtelijk	Proces / afspraken	Businesscase
<p>→ Formuleer op basis van de opgave gezamenlijk het programma van eisen voor het integraal schetsontwerp, met het ontvangstdomein als vertrekpunt. In dit programma wordt expliciet aandacht besteed aan de thema's van het openluchtstation.</p>	<p>→ Stel een samenwerkingsovereenkomst op voor fase 2 en 3, met daarin de gezamenlijke doelstellingen, ruimtelijke scope en verdeling van studiekosten.</p>	

- Het gaat om eisen aan:
- de stedenbouwkundige inpassing;
 - de inrichting van de ov-modaliteiten en ketenvoorzieningen;
 - een heldere overgang tussen omgevingsdomein en ontvangstdomein;
 - de inrichting van het ontvangstdomein in de buitenruimte met middelen, conform het Stationsconcept, de Visie op Informatie, de Visie op Stationsoutillage, PvE, OVCP & RSB;
 - het programma voor het stationsgebouw, de functies en de benodigde ruimte;
 - de transformatie van het stationsgebouw (indien monument: raadpleeg de waardestelling);
 - extra kwaliteitsimpulsen, zoals specifiek vormgegeven wachtmeubilair op wachtplekken, kunst, hoogwaardige inrichting openbare ruimte, renovatie monument;
 - duurzaamheid: het circulaire station, energieneutrale station, duurzaam beheer.

Besluitvorming

3. Integraal schetsontwerp

Ruimtelijk	Proces / afspraken	Businesscase
<p>→ Maak op basis van het programma van eisen gezamenlijk een integraal schetsontwerp. Zet daarbij de ontwerpprincipes van het openluchtstation in. Onderdelen van het integraal schetsontwerp zijn:</p> <ul style="list-style-type: none"> - een vlekkenplan, met alle stationsdomeinen en de volgorde van velden/touchpoints in de loopverbindingzone; - een inrichtingsplan met alle middelen voor identiteit, signing, informatie, outillage, wachten, beheerste toegang en service (middelen om het station te ordenen en op te schonen); - een integraal schetsontwerp van het ontvangstdomein en de relatie van dat domein met het stationsgebouw en/of passages; - een schets van de stedenbouwkundige inpassing van het station in de omgeving; - een integraal schetsontwerp van de openbare ruimte en omgeving, inclusief ketenvoorzieningen en programma; - een afweging over het toekomstig gebruik van het stationsgebouw: benutten, herbestemmen of slopen; - een schetsontwerp voor de aanpassing van het stationsgebouw op gebruik: het exterieur, interieur, de directe omgeving, signing en informatie. 		<p>→ Stel een kostenraming op aan de hand van het integrale schetsontwerp.</p> <p>→ Herijk de financiële delta tussen geplande investeringen (analyse) en gewenste investeringen.</p> <p>→ Onderzoek de mogelijkheden om de gewenste investering dekkend te krijgen.</p>
<p>Het eindproduct biedt een goed (driedimensionaal) inzicht in de ruimtelijke kwaliteit en de samenhang van de ontwerpingsrepen.</p>		
<p>→ Benoem de 'verbindende ingrepen' uit het integraal schetsontwerp, zoals de herinrichting van de buitenruimte, het verplaatsen van middelen en het aanpassen van het stationsgebouw.</p>		

Besluitvorming

Openluchtstations verdienen volop aandacht. In deze kleine en middelgrote stations ontbreekt vaak een stationsgebouw waar reizigers bijvoorbeeld kunnen wachten. Ook zijn deze stations vaak onlosmakelijk verbonden met hun omgeving doordat reisinformatie en voorzieningen in de buitenruimte zijn geplaatst. Desondanks is nog niet overal sprake van een succesvolle en gewaardeerde stationsomgeving. Provincies, gemeenten, vervoerders, NS Stations en ProRail zijn het er grotendeels over eens wat daarvoor nodig is. Allemaal denken ze vanuit de reiziger; de burger van de één, de klant van de ander. Die willen zij een prettige ontvangst geven, een soepele overgang tussen station en omgeving – en dus een gebruiksvriendelijk stationsgebied met een hoge ruimtelijke kwaliteit.

Deze collectieve ambitie heeft baat bij een eensgezinde aanpak. Maar vaak hebben overheden en spoorpartijen los van elkaar programma's en deelprojecten, elk bedoeld om het eigen stuk stationsgebied zo goed mogelijk aan te passen. Dit boekje is een uitnodiging voor een gezamenlijke krachtenbundeling. Het geeft slimme handvatten om samenhang te creëren in programma's en gezamenlijk een integraal ontwerp te maken.

ProRail, NS Stations en Bureau Spoorbouwmeester



Meer verdiepende informatie vind je in het brondocument:

Het Openluchtstation
De nieuwe opgave: het vitale en comfortabele ontvangstdomein