

A photograph of a railway track receding into the distance, with text overlaid. The track is made of dark metal rails on wooden sleepers, set on a bed of dark gravel. The background shows a line of bare trees and a hazy sky, suggesting a rural or semi-rural setting. The text is in white, with the main title in a large, bold font and the subtitle in a smaller, italicized font.

# Synergie op stationslocaties

*Het spoor naar een succesvol station*



# Succesvolle stations

Synergie op stationslocaties

Opleiding: Master City Developer

Naam: Julia Kizimenko MSc

Studentnummer: 327439

Datum: 1 augustus 2010

## Voorwoord

Deze masterscriptie is geschreven als onderdeel van de afstudeerfase van de opleiding Master City Developer aan de Erasmus Universiteit Rotterdam. In dit onderzoek zijn de synergie-effecten op stationslocaties onderzocht. Door een nieuw conceptueel model te ontwikkelen, is getracht om randvoorwaarden te identificeren die mogelijk een belangrijke rol spelen bij de (her)ontwikkeling van stationslocaties. Door bij nieuwe ontwikkelingen rekening te houden met deze randvoorwaarden, kan er synergie gecreëerd worden op de Nederlandse stationslocaties.

Het voorwoord is een onderdeel van een scriptie dat door vele mensen gelezen wordt, vaak op zoek naar hun naam. Bij het schrijven hiervan probeer je dus niemand te vergeten. Hierbij dan ook iedereen bedankt die in meerdere of mindere mate heeft bijgedragen aan het tot stand komen van deze scriptie. Een paar mensen wil ik met naam noemen. Een bijzonder woord van dank gaat uit naar Dhr. Peter. M.J. Pol voor de begeleiding bij het schrijven van de scriptie. Daarnaast dank ik de personen van de diverse instanties die ik heb geïnterviewd voor hun inspirerende reacties.

Julia Kizimenko

21 juli 2010



## Samenvatting

De groei van het aantal reizigers dat gebruiken maakt van de trein als vervoermiddel is, onder andere door het groeiende aantal files op de snelwegen, de laatste jaren substantieel gestegen. Menig station in Nederland kan de reizigersgroei niet meer aan. Er ontstaan knelpunten, vooral in de capaciteit van transfervoorzieningen. ProRail is een dienstverlener van spoormobiliteit in Nederland en is verantwoordelijk voor capaciteit en kwaliteit van spoor en transfervoorzieningen. De ambitie van ProRail voor de komende jaren luidt:

*“Non-stop, 24x7 zorgen voor beschikbaar, betrouwbaar en veilig spoor” en “Het spoor uitbouwen tot het kloppend hart van bereikbaar Nederland”.*

Het spoor uitbouwen tot het kloppend hart van bereikbaar Nederland kan niet zonder kwalitatief hoogwaardige stationslocaties. In deze scriptie wordt gekeken hoe er kwaliteit gecreëerd kan worden op de Nederlandse stationslocaties en ligt de nadruk vooral op de ambitie welke in het strategisch plan van ProRail is genoemd: het behalen van een 8 van de klant. De klanten van ProRail kunnen onderverdeeld worden in twee typen namelijk:

### *De vervoerders*

Twaalf jaar geleden was er nog sprake van één vervoerder: NS. Inmiddels hebben we te maken met tien personenvervoerders, vijftien goederenvervoerders en twaalf vervoerders uit de categorie “overig”, dit zijn voornamelijk aannemers en museumtreinen. Dit zijn 37 vervoerders die allemaal eigen eisen stellen aan het netwerk en de stationsomgevingen.

### *De overheden*

Tegelijk met de toename van het aantal vervoerders is het aantal concessieverlenende overheden gegroeid. Tien jaar geleden was de Rijksoverheid de enige concessieverlener op het spoor. Door het van kracht worden van de “Wet Personenvervoer 2000” in 2001 zijn twaalf provincies en acht stadsregio’s officiële vervoersautoriteiten geworden. Vanuit die rol kunnen zij regionale concessies voor het spoor afsluiten en ook zelf spoorcapaciteit inkopen. Inmiddels hebben twaalf van de in totaal 21 concessieverlenende overheden concessies verleend.

Alle klanten van ProRail hebben hun eigen visie op het spoor en hun eigen belangen hierin. De ambities voor het spoor van de klanten zijn hoger dan ooit: de huidige opdrachtenportefeuille bedraagt 4,5 miljard euro. Vanwege de kredietcrisis is behoefte om investeringen in mobiliteit en duurzaamheid op peil te houden en zelfs te versnellen. Dit betekent een verdubbeling van het investeringsvolume voor de komende jaren en legt dit een grote druk op ProRail als organisatie. Om een 8 van de klant waar te kunnen maken, moet ProRail goed weten welke factoren belangrijk zijn voor haar klanten en de omgeving. Omdat een groot aandeel van de opdrachtenportefeuille bestaat uit investeringen in stations en stationsomgevingen beperkt dit onderzoek zich dan ook tot dit gebied. In dit onderzoek is onderzocht hoe er meerwaarde op stationslocaties gecreëerd kan worden waar zowel ProRail als haar klanten en de omgeving belang bij hebben. Het onderzoek is met de volgende probleemstelling ingestoken:

*Aan welke randvoorwaarden dient een gebiedsontwikkeling rond stations van middelgrote steden te voldoen om tot een optimale synergie te komen tussen deze stations en het omliggend gebied?*

Aan de hand van literatuuronderzoek waarin o.a. de geschiedenis van stationslocaties, de Nederlandse samenleving, ruimtelijke kwaliteit en locatiesynergie nader is bestudeerd, is een conceptueel model opgesteld. Met behulp van dit conceptueel model is de synergie tussen gebiedsontwikkelingen en stationsfuncties zichtbaar gemaakt voor drie Nederlandse middelgrote stationslocaties, namelijk Groningen, Tilburg en Zwolle. Met behulp van het locatiesynergiemodel van Peek zijn de synergie-effecten voor zowel de huidige situatie als na de realisatie van geplande ontwikkelingen in beeld gebracht.

In de onderzochte cases blijken de transfervoorzieningen onder de maat en zijn er plannen om op korte termijn deze voorzieningen te verbeteren en uit te breiden. De gemeentes grijpen deze verbeteringen aan om het gehele stationsgebied aan te pakken. Aan de achterzijde van alle drie onderzochte stations bevindt zich een NedTrainwerkplaats. Omdat deze laagwaardige functies op één van de best bereikbare locaties in de stad zijn gesitueerd bekijken alle drie de gemeentes mogelijkheden om de werkplaats te verplaatsen. Door de verplaatsing hiervan komt ruimte vrij voor ontwikkeling van hoogwaardige functies, op een goed bereikbare locatie, op loopafstand van de binnenstad. De gemeentes zijn daarom druk bezig met de ontwikkeling van een visie voor deze gebieden. Voor deze geplande ontwikkelingen is een inschatting gemaakt van de mogelijke synergie-effecten die na de realisatie kunnen optreden.

De conclusie is dat er synergie-effecten op een stationslocatie kunnen optreden als de vier stationsfuncties elkaar versterken. Door het combineren van stationsfuncties ontstaan er synergie-effecten mits er voldaan wordt aan de volgende randvoorwaarden:

- 1. Er is minstens één verbinding over of onder de sporen rond het stationsgebied nodig*
- 2. Goede aansluiting van vervoersmodaliteiten*
- 3. De kwaliteit en vooral de capaciteit van transfervoorzieningen moeten voldoende zijn*
- 4. Er moet minstens één barrièrevrije aanlooproute zijn vanaf het stationsplein naar de binnenstad*
- 5. De stationsomgeving moet beschikken over een mix van functies waarin reizen, wonen, werken, recreëren en leren*

Door bij (her)ontwikkeling van de stationslocaties rekening te houden met de genoemde randvoorwaarden bestaat de kans op het optreden van synergie-effecten die van meerwaarde zijn voor alle belanghebbenden en dus ook voor beide type klanten van ProRail. Het ervaren van deze voordelen door de klant brengt ProRail een stap dichterbij haar doelstelling: het behalen van een 8 van de klant.

De bovengenoemde synergie-effecten zullen optreden indien de vier stationsfuncties: verbindingsschakel, overstapmachine, standscentrum en ontmoetingsplek elkaar gaan versterken. Dit kan gerealiseerd worden als alle bij een stationsontwikkeling betrokken actoren gaan samenwerken en er een gezamenlijk integraal plan ontstaat. Goed procesmanagement kan hiervoor een goede basis bieden.

## Inhoudsopgave

Voorwoord.....	1
Samenvatting.....	3
Hoofdstuk 1 Inleiding en onderzoeksopzet .....	7
1.1 Aanleiding .....	7
1.2 Doelstelling .....	8
1.3 Probleemstelling .....	8
1.4 Deelvragen.....	8
1.5 Onderzoeksopzet en leeswijzer .....	9
1.6 Gebruikte methodiek.....	10
Hoofdstuk 2 Relatie tussen het station en het omliggend gebied.....	12
2.1 Het station .....	12
2.1.1 Afbakening begrip stationslocatie .....	12
2.1.2 Ontstaansgeschiedenis stationslocaties .....	13
2.1.3 Stationstypologie .....	16
2.1.4 Actorenanalyse .....	17
2.1.5 De Nederlandse stationslocatie .....	17
2.2 Het station in de samenleving .....	18
2.2.1 Netwerk .....	18
2.2.2 Betekenis van het station voor de stad .....	19
2.2.3 Integratie van station en stad.....	20
2.2.4 Het netwerkstation .....	21
2.3 Kwaliteit op stationslocaties.....	23
2.3.1 Integraliteit .....	23
2.3.2 Ruimtelijke kwaliteit .....	23
2.3.3 Meten van ruimtelijke kwaliteit.....	25
2.3.4 Het bereiken van kwaliteit.....	28
2.4 Synergie .....	29
2.4.1 Locatiesynergie .....	29
2.4.2 Strategieën voor synergievorming.....	30
2.4.3 Uitwerking synergiemodel.....	33
Hoofdstuk 3 Groningen.....	34
3.1 Geschiedenis stationsgebied .....	34
3.2 Beschrijving stationsgebied .....	36
3.2.1 Verbindingsschakel .....	36
3.2.2 Overstapmachine.....	39
3.2.3 Stadscentrum.....	41
3.2.4 Ontmoetingsplek .....	43
3.3 Invulling conceptueel model.....	44
3.3.1 Verbindingsschakel .....	44

3.3.2 Overstapmachine.....	45
3.3.3 Stadscentrum.....	47
3.3.4 Ontmoetingsplek .....	48
3.4 Synergie-effecten.....	48
Hoofdstuk 4 Tilburg .....	50
4.1 Geschiedenis stationsgebied .....	50
4.2 Beschrijving stationsgebied .....	51
4.2.1 Verbindingsschakel .....	51
4.2.2 Overstapmachine.....	53
4.2.3 Stadscentrum.....	55
4.2.4 Ontmoetingsplek .....	56
4.3 Invulling conceptueel model.....	57
4.3.1 Verbindingsschakel .....	57
4.3.2 Overstapmachine.....	58
4.3.3 Stadscentrum.....	59
4.3.4 Ontmoetingsplek .....	60
4.4 Synergie-effecten.....	62
Hoofdstuk 5 Zwolle .....	63
5.1 Geschiedenis stationsgebied .....	63
5.2 Beschrijving stationsgebied .....	63
5.2.1 Verbindingsschakel .....	63
5.2.2 Overstapmachine.....	64
5.2.3 Stadscentrum.....	65
5.2.4 Ontmoetingsplek .....	66
5.3 Invulling conceptueel model.....	68
5.3.1 Verbindingsschakel .....	68
5.3.2 Overstapmachine.....	69
5.3.3 Stadscentrum.....	71
5.3.4 Ontmoetingsplek .....	74
5.4 Synergie-effecten.....	75
Hoofdstuk 6 Conclusies en aanbevelingen .....	76
6.1 Conclusies .....	76
6.2 Randvoorwaarde .....	76
6.2.1 Randvoorwaarde bereikbaarheid .....	76
6.2.2 Randvoorwaarde overstapmogelijkheden.....	77
6.2.3 Randvoorwaarde transfervoorzieningen .....	77
6.2.4 Randvoorwaarde verbinding met de stad .....	77
6.2.5 Randvoorwaarde omgevingskwaliteit .....	77
6.3 Slotbeschouwing.....	78
6.4 Aanbevelingen .....	79
Literatuurlijst .....	80



## Hoofdstuk 1 Inleiding en onderzoeksopzet

### 1.1 Aanleiding

Infrastructuur en gebiedsontwikkeling zijn onlosmakelijk met elkaar verbonden, gebiedsontwikkeling zonder aanleg van infrastructuur bestaat gewoonweg niet. Naast Rijkswaterstaat die het beheer van rijkswegen onder zich heeft is ProRail een van de grote spelers op het gebied van infrastructuur. ProRail is en blijft, zoals onlangs door de Tweede kamer besloten, de beheerder van het hoofdspoorwegnet in Nederland.

Ondanks de grote invloed van infrastructuur op gebiedsontwikkelingen speelt ProRail een minimale rol bij de planvorming hiervan. Vaak zijn overheden en ontwikkelaars de trekkers van projecten rondom de stations en wordt de kennis van infrastructuur pas ingebracht op het moment dat de plannen zo goed als definitief zijn. Vanaf dat moment rest voor ProRail alleen de realisering van de infrastructuur zonder invloed op de ruimtelijke aspecten hiervan. Door de kennis eerder in het proces in te brengen zou integraliteit in het plan beter gewaarborgd kunnen worden.

In mijn huidige functie als projectleider bij ProRail ben ik betrokken bij (her)ontwikkeling van enkele kleine en middelgrote stations. Binnen mijn projecten is ProRail de opdrachtgever voor de bouw van de stations en is hierin volgbaar op de gemeentelijke gebiedsontwikkelingen. Dit heeft reeds enkele malen geresulteerd in de bouw van een nieuwe halte waar ProRail van mening was dat de halte op een andere locatie meer toegevoegde waarde zou kunnen hebben voor het omliggend gebied en dus ook meer reizigers zou kunnen aantrekken.

De vraag die bij mij rijst is of het wenselijk is als ProRail meer invloed zou kunnen uitoefenen op de stationsomgevingen. ProRail heeft er belang bij om de stationslocaties zo aantrekkelijk mogelijk te maken. Meer reizigers betekent meer tevredenheid bij de klanten, de vervoerders. Volgens het strategisch plan van ProRail is één van belangrijkste doelstellingen voor de komende jaren het behalen van een “8” als waardering van de klant. ProRail kent twee typen klanten, de eerste klant zijn de lokale en centrale overheden die als opdrachtgever fungeren voor het aanleggen en verbeteren van infrastructuur. Een “8” voor dit type klant betekent tijdig en volgens afspraak realiseren van duurzame infrastructuur. De tweede type klant behelst de vervoerder. Verschillende vervoerders betalen ProRail gebruikersvergoeding voor het gebruik van het spoor. Zij verwachten van ProRail niet alleen een gedegen beschikbaarheid van het infrastructuur; het aantal potentiële reizigers is voor hen wellicht nog belangrijker. Om het aantal potentiële reizigers zo groot mogelijk te houden dient niet alleen het station maar ook de omgeving aantrekkelijk te zijn voor de reiziger.

Door actief betrokken te zijn bij het planvormingsproces van gebiedsontwikkelingen zou ProRail meer invloed kunnen uitoefenen op de ruimtelijke kwaliteit van de stationslocaties. De eerdere betrokkenheid bij planvormingsproces geeft ProRail een kans om te sturen op ruimtelijke ontwikkelingen rondom het stationsgebied. De kennis van infrastructuur wordt dan eerder in het plan ingebracht en de ontwikkelingen op een stationslocatie afgestemd op de transfervoorzieningen en andersom. De kans op een integraal plan wordt hiermee vergroot. De actieve betrokkenheid vraagt om een heldere visie op ruimtelijke kwaliteit in stationsomgevingen. Om een dergelijke visie te kunnen opstellen moet onder andere bekend zijn welke ruimtelijke ontwikkelingen toegevoegde waarde opleveren voor transfervoorzieningen. Met dit onderzoek kan een stap gezet worden in de ontwikkeling van een dergelijke visie.

## 1.2 Doelstelling

De doelstelling van dit onderzoek luidt:

*Het doen van aanbevelingen tot het ontwerpen van een visie op stationslocaties, die gebruikt zou kunnen worden om synergie te creëren tussen de stationsomgeving en het omliggend gebied.*

## 1.3 Probleemstelling

Om de bovenstaande doelstelling te realiseren wordt gebruik gemaakt van de volgende probleemstelling:

*Aan welke randvoorwaarden dient een gebiedsontwikkeling rond stations van middelgrote steden te voldoen om tot een optimale synergie te komen tussen deze stations en het omliggend gebied?*

Begripsbepaling:

Station bij een middelgrote stad: treinhalte waar het aantal in en uitstappers per dag varieert tussen 25.000 en 80.000. In dit onderzoek beperk ik me tot het stationstype 2, groot station in een centrum van een middelgrote stad. In hoofdstuk 2 zullen de stationstypologieën verder worden toegelicht.

Synergie: meerwaarde die bereikt wordt door samenhang tussen de stationslocatie en het omliggend gebied.

## 1.4 Deelvragen

Om de probleemstelling te beantwoorden zal eerst het onderwerp van studie duidelijk gedefinieerd worden. Dit wordt gedaan met de volgende deelvragen:

1. Wat zegt de theorie over de betekenis van stationslocaties voor steden/gebieden?
  - a. Wat is een stationslocatie, hoe is deze ontstaan en wie zijn hierbij de belangrijke spelers?
  - b. Hoe zit de huidige samenleving in elkaar en wat betekent dit voor stationslocaties?
  - c. Wat is ruimtelijke kwaliteit en hoe kan deze bereikt worden?
  - d. Wat is synergie en hoe kan deze worden gecreëerd?

Vervolgens zal een analysekader worden ontwikkeld waaraan de geselecteerde stationscasussen getoetst kunnen worden. Dit wordt gedaan aan de hand van de volgende deelvragen:

2. In hoeverre zijn de vier functies van een stationslocatie in synergie met elkaar nu en na de realisatie van de geplande ontwikkelingen?

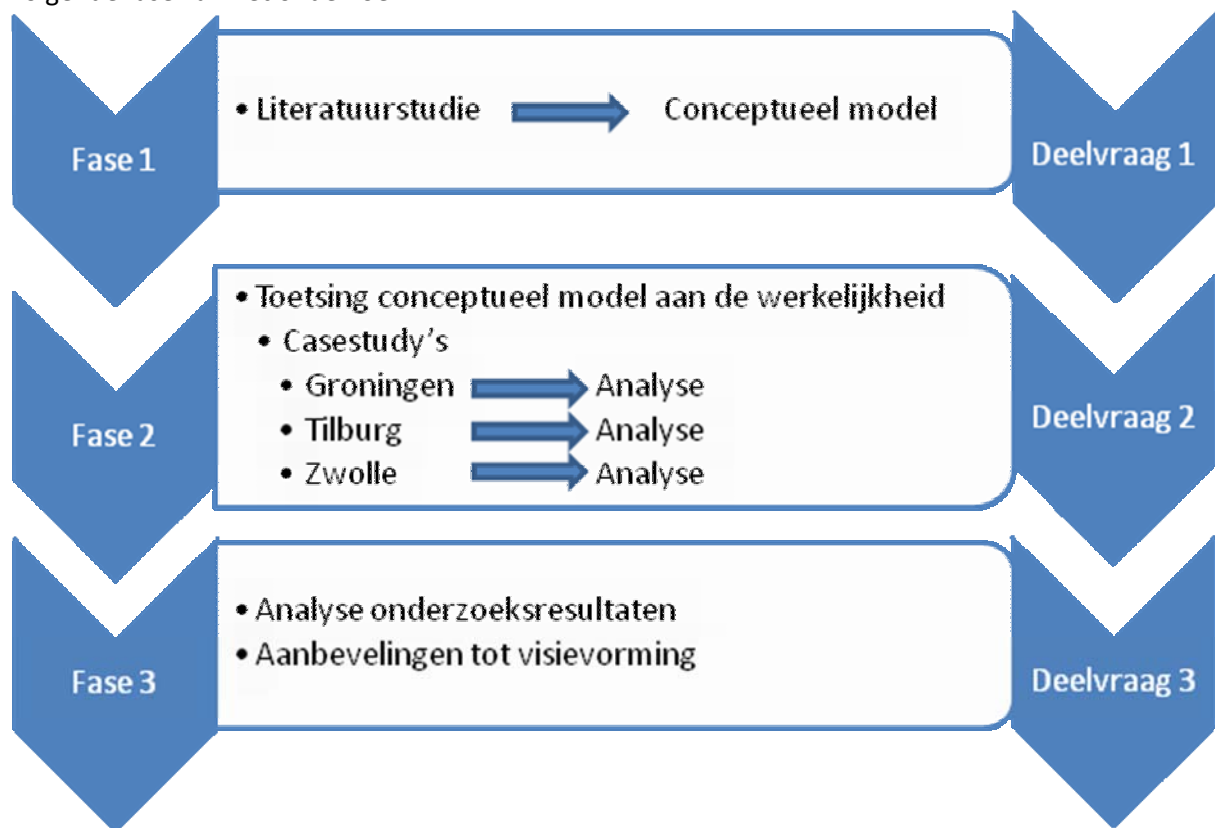
Met de resultaten uit de literatuurstudie en casestudy's zal een aanbeveling worden gedaan tot een ontwikkeling van de visie waaraan ProRail zou kunnen toetsen bij (her)ontwikkeling van stationslocaties. Dit leidt dan tot de laatste deelvraag:

3. Welke aanbevelingen kunnen, op grond van dit onderzoek, worden gedaan inzake aanpak van stationslocaties binnen stedelijke gebiedsontwikkelingen?

In dit onderzoek ligt de focus voornamelijk op het creëren van meerwaarde door het scheppen van ruimtelijke samenhang op middelgrote stationslocaties. Uiteraard wordt de meerwaarde pas ervaren als de stationslocatie een bijdrage levert aan de doelstellingen van de betrokken partijen.

## 1.5 Onderzoeksopzet en leeswijzer

Dit onderzoek kent 3 verschillende fasen die hieronder worden toegelicht. Elke fase wordt afgesloten met conclusies. De resultaten uit elke fase zullen gebruikt worden als input voor de volgende fase van het onderzoek.



Figuur 1.1 Onderzoeksopzet

De eerste fase van dit onderzoek wordt beschreven in hoofdstuk 2 en beslaat de beantwoording van deelvraag 1: de literatuurstudie waarin de theorie over stationslocaties, de opkomst van de netwerksamenleving, de ruimtelijke kwaliteit en locatiesynergie onder de loep wordt genomen. Dit theoretisch kader zal als leidraad gelden voor het onderzoek en er zullen enkele randvoorwaarden uit gedestilleerd worden voor de tweede fase. Als afsluiting van deze studie zal een conceptueel model worden ontwikkeld waarin de synergie tussen gebiedsontwikkelingen en stationsfuncties zichtbaar wordt gemaakt.

In hoofdstukken 3, 4 en 5 wordt de tweede fase van dit onderzoek beschreven, tevens wordt in deze hoofdstukken deelvragen 2 beantwoordt. Het in fase 1 ontworpen conceptueel model wordt hier getoetst aan de werkelijkheid. Dit wordt gedaan aan de hand van een drietal casestudy's: Groningen, Tilburg en Zwolle. Het model wordt voor deze casestudy's twee maal ingevuld. Eerst om de nulsituatie te bepalen en vervolgens om te toetsen in hoeverre de geplande ontwikkelingen zullen leiden tot synergie op deze stationslocaties.

Hoofdstuk 6 vormt de derde fase van dit onderzoek: de analysefase waarin de gevonden onderzoeksresultaten uit de literatuurstudie en de toets van het conceptueel model met de cases gecombineerd worden. Het resultaat van deze analysefase vormt conclusies en aanbevelingen tot de vorming van een visie op stationslocaties die gebruikt kan worden om synergie te creëren tussen het station en het omliggend gebied. Dit afsluitende hoofdstuk vormt de beantwoording van de laatste deelvraag 4.

## 1.6 Gebruikte methodiek

Voor het doen van onderzoek zijn verschillende onderzoeksmethoden mogelijk, hieronder volgt de toelichting van de in dit onderzoek gebruikte onderzoeksmethoden.

### *Literatuuronderzoek*

Voor de basis van dit onderzoek is een literatuurstudie uitgevoerd naar relevante wetenschappelijke kennis op het gebied van stationslocaties. Het gaat hierbij om wetenschappelijke literatuur en onderzoeksrapporten. De resultaten van deze studie zijn verwerkt in hoofdstuk 2.

### *Interviews*

Parallel aan de 3 fases van het onderzoek zijn enkele interviews gehouden. In de eerste fase zijn interviews gehouden met deskundigen uit het wetenschappelijke veld om een bijdrage te leveren aan het theoretisch kader. Vervolgens is een aantal interviews gehouden met verschillende betrokkenen van de drie te onderzoeken stationsgebieden.

### *Vergelijking stationsgebieden*

Om de resultaten van het literatuuronderzoek te toetsen aan de praktijk is gebruik gemaakt van 3 casesstudy's, namelijk Groningen, Tilburg en Zwolle. Deze 3 stationslocaties zullen met elkaar vergeleken worden met behulp van een conceptueel model welke resulteert uit de literatuurstudie. Bij de keuze van de cases is rekening gehouden met een aantal uitgangspunten. Vanuit praktische overweging is gekozen om een 3 tal steden met vergevorderde plannen voor de ontwikkeling van de spoorzone. Verder is er gekozen voor grote stations in middelgrote steden die geen Nieuw Sleutel Project (NSP) zijn. De reden om niet voor NSP te kiezen ligt in het feit dat deze locaties reeds vele malen zijn onderzocht en de verwachting is dat door juist andere locaties te kiezen er wellicht verrassende resultaten uit kunnen komen. Daarnaast zijn de cases geografisch zoveel mogelijk verspreid om een goede weerspiegeling van Nederland te vormen.



*Figuur 1.2 Foto's onderzoekslocaties*



## Hoofdstuk 2 Relatie tussen het station en het omliggend gebied

### 2.1 Het station

In dit hoofdstuk wordt nader ingegaan op het begrip stationslocatie. Voor de beantwoording van de onderzoeksvraag is allereerst van belang om stil te staan bij het begrip stationslocatie en de ontstaansgeschiedenis van Nederlandse stations. Om de meerwaarde te kunnen benoemen is het begrip van de reden dat stations er zo uitzien als we ze nu kennen van belang. In dit hoofdstuk wordt een korte terugblik hierop geven. Daarnaast sta ik stil bij de zes typen stationslocaties zoals we ze in Nederland kennen en bij de stationsontwikkelingen betrokken actoren met hun belangen.

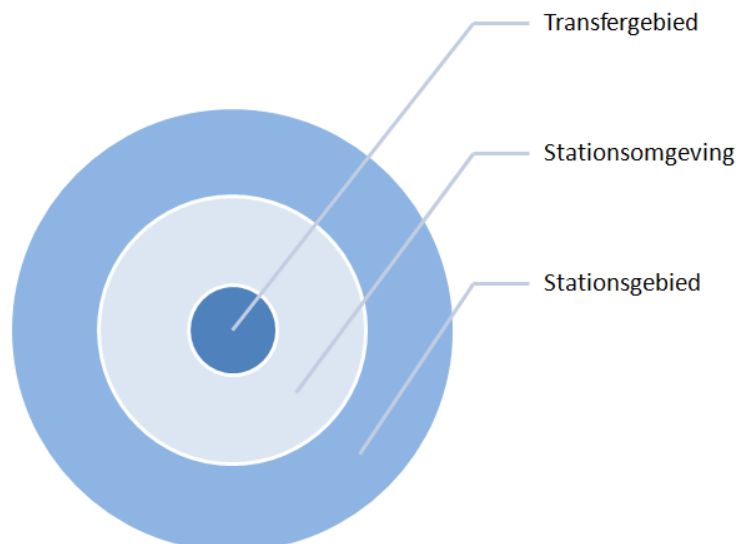
#### 2.1.1 Afbakening begrip stationslocatie

Voordat de ontstaansgeschiedenis en de verschillende theorieën over stationslocaties behandeld worden is het van belang om te kijken hoe het begrip stationslocatie geoperationaliseerd kan worden. Er kan gemakkelijk misverstand ontstaan over wat er precies met een stationslocatie bedoeld wordt. Behoren tot een stationslocatie enkel de perrons, het voorplein en het stationsgebouw of behoort het omliggende gebied erbij en zo ja tot hoever strekt dit zich uit? Voor dit onderzoek neem ik als uitgangspunt de afbakening op basis van ruimtelijke- en vervoersfuncties zoals Peek en van Hagen (2001) deze verwoord hebben in het artikel “Synergie op stationslocaties”. In dit artikel wordt een stationslocatie onderverdeeld in verschillende interactiegebieden, namelijk transfergebied, stationsomgeving en stationsgebied.

De kern van de stationslocatie wordt gevormd door het transfergebied. Dit is een gebied binnen een straal van 100 meter om het station (zie figuur 2.1). Dit transfergebied bestaat uit het stationsgebouw, infrastructurele voorzieningen, perrons, bushaltes en sporen. Functies in dit gebied zijn direct gerelateerd aan verkeer, vervoer en reizigers. In dit kerngebied zijn dan ook kaartjesautomaten, servicebalies, informatievoorzieningen etc., te vinden. Naast functies die direct gerelateerd zijn aan de vervoersfunctie van het station zijn er vaak ook nog kleinschalige commerciële functies aanwezig zoals, supermarktjes, kiosken en eetgelegenheden waarvan de reiziger gebruik kan maken.

Direct om het transfergebied van het station ligt de stationsomgeving. Dit is een gebied met een straal van ongeveer 100 tot 300 meter. In deze omgeving zijn grootschaliger commerciële en ontmoetingsfuncties te vinden. De mate van commerciële en ontmoetingsfuncties in dit gebied kan per station sterk variëren.

De buitenste schil van de stationslocatie ofwel stationsgebied wordt gevormd door verblijfsfuncties, zoals wonen en werken. Dit gebied ligt tussen de 300 en 500 meter van het station af. In veel gevallen zijn er functies te vinden waarvoor goede bereikbaarheid door middel van openbaar vervoer zoals, een Stadhuis, educatie- en zorginstellingen, bibliotheken, kantoren, grootschalige recreatie etc. een vestigingsfactor is. In dit onderzoek zal het gehele

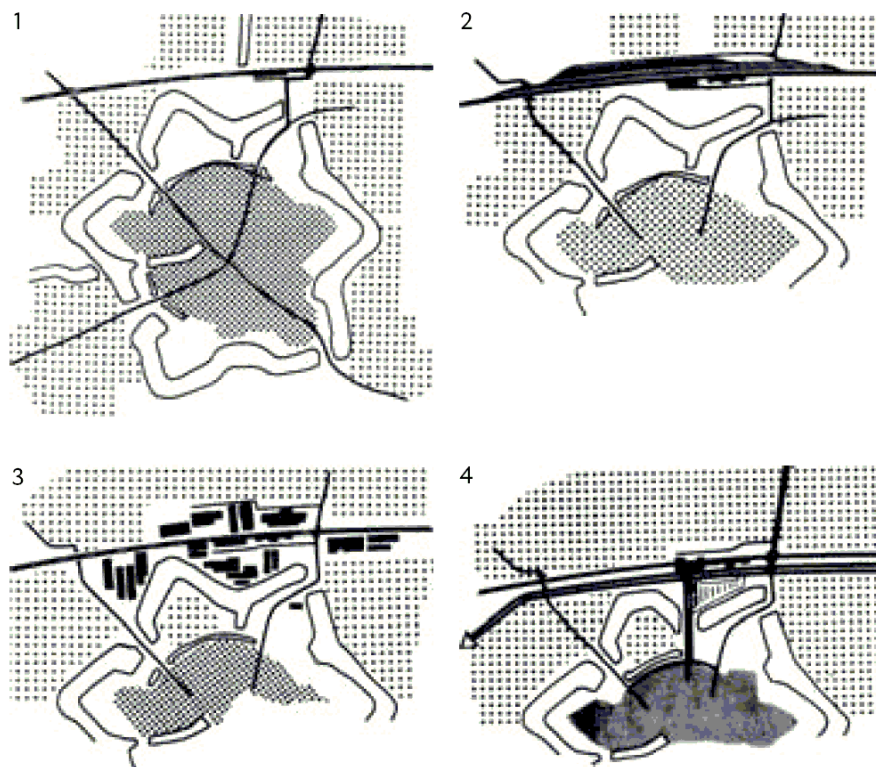


stationsgebied bekeken worden (Peek & Hagen, 2001).

*Figuur 2.1 Indeling stationslocatie*

### 2.1.2 Ontstaansgeschiedenis stationslocaties

Om de ontwikkeling van stationslocaties te kunnen begrijpen is het raadzaam om eerst na te gaan hoe Nederlandse stations zijn ontstaan en waarom ze zo zijn ingericht als we inmiddels gewend zijn. De geschiedenis van stations begint bij het ontstaan van de spoorwegen en spoorwegmaatschappijen. De eerste trein reed op 20 september 1839 tussen Haarlem en Amsterdam. Omdat het aanvankelijk om een experiment ging werden er tussen die plaatsen tijdelijke houten gebouwen geplaatst. Nadat deze eerste lijn een succes bleek werden diverse spoorwegmaatschappijen opgericht en werden diverse lijnen en stations gebouwd. (www.stationsinfo.nl). Steeds meer steden begonnen met de bouw van een station. Omdat er binnen de stadsmuren geen ruimte was voor deze nieuwe functie en omdat rond die tijd de meeste steden begonnen met het afbreken van stadsmuren, bleek de rand van de stad de beste locatie voor de bouw van de nieuwe stations. Tussen het stadscentrum en het station werd er een weg aangelegd en de voorkant van het station werd richting het centrum geïmponeerd. Langs deze weg vestigden zich in de loop der jaren velen winkeltjes, horeca en kantoren. Ook voor andere nieuwe functies in die tijd, zoals fabrieken, opslaghallen en spoorgebonden functies, was geen ruimte in de stad en dus vestigden ze zich vaak aan de achterkant van de stations. Voor de werknemers van deze nieuwe functies werden in de nabije omgeving woonwijken en voorzieningen gebouwd. Door deze groei van de stad ontstaat er een spoorbarrière tussen deze nieuwe uitleggebieden en het oude stadscentrum. (Zandvoort, 1984)



*Figuur 2.2 De ontwikkeling van de binnenstedelijke stationslocatie van het begin van de negentiende eeuw tot en met de jaren tachtig van de twintigste eeuw (bewerking van Zandvoort 1984).*  
1. Tracé spoorlijn en corridor  
2. Rangeerterrein  
3. Bebouwing waarvoor in de binnenstad geen plaats is  
4. Auto-ontsluiting binnenstad

Door onder andere de toename van autobezit verandert de status van de stationslocaties. De stationslocaties worden minder belangrijk voor de ruimtelijke ontwikkelingen. De verder van het station af gelede locaties werden steeds beter bereikbaar. Door gebrek aan uitbreidingsmogelijkheden verhuizen veel bedrijven naar de ruime en goed ontsloten uitleggebieden. De stationslocatie werd steeds minder benut en begon meer zijn functie te verliezen. De stations worden vanaf dat moment sober en meer monofunctioneel ingericht. Er ontstaat leegstand en achteruitgang. Openbare ruimte wordt minder gebruikt. Doordat ook meer kantoren en winkels hun

weg weten te vinden naar de rand van de stad komt er meer aandacht voor de (auto)bereikbaarheid van het centrum. Vele steden leggen een randweg langs het station aan. Door intensief gebruik van deze autoweg ontstaat er een barrière tussen de stad en het stationsgebied.



Figuur 2.3 Oude perronkaart

Door afschaffing van het perronkaartje in 1970 wordt de stationsomgeving weer ontdekt als een interessante locatie voor stedelijke ontwikkelingen als tegenhanger voor het bouwen aan de stadsranden. De nieuw ontwikkelde stations worden onderdeel van het stedelijk weefsel als schakel die stadsdelen aan elkaar verbindt en de spoorbarrière verbreekt. De stations worden openbaar en nemen een plaats in de structuur van de stad. (Zandvoort, 1984)

Vele steden pakken in de daarop volgende jaren ontwikkeling van de stationsgebieden aan. De zonering van functies op stationsgebieden zorgt echter voor het ontstaan van monofunctionele gebieden. Tegelijkertijd valt een toename van mobiliteit te constateren als gevolg van economische en bevolkingsgroei. De verschuiving van een traditionele economie naar een netwerkeconomie zorgen voor een nieuwe vraag naar goed bereikbare locaties. In de toename van het aantal reizigers ziet NS een kans om functies aan de stations toe te voegen. NS ontwikkelt vele retailformules die niet meer uit de hedendaagse stations weg te denken zijn. Toename van mobiliteit zorgt er echter ook voor dat de capaciteit van het huidige infrastructuurnetwerk niet meer toereikend is. De uitbreiding van infrastructuur biedt begin jaren negentig ontwikkelende steden een kans om stationsomgevingen opnieuw te bekijken. Den Bosch is de eerste stad die de herontwikkeling grotendeels heeft gerealiseerd. De komst van de HSL doet daar een schepje bovenop. Door de internationale verbindingen hebben de aan de HSL geleden steden mogelijkheid om internationale bedrijven aan te trekken. En om de herontwikkeling op gang te helpen stelt de overheid subsidiegeld beschikbaar voor de 6 grote stations waar de HSL haar aansluiting vindt: Den Haag, Rotterdam, Utrecht, Breda, Arnhem en Amsterdam Zuid. Momenteel bevinden deze stationslocaties zich in de realisatiefase.

De trend rondom de stationslocaties lijkt de laatste jaren te liggen rond de spoorzoneprojecten. Bijna alle grote of middelgrote steden hebben plannen voor de ontwikkeling van de spoorzones of zijn reeds gestart met de uitvoering hiervan. De Nota Ruimte van VROM daagt de gemeentes en provincies uit om 40% van de nieuwbouwopgave in het stedelijk gebied te realiseren. Stationslocaties blijken uitstekende locaties voor intensief ruimtegebruik.







De toekomst voor de huidige stations lijkt op een terugslag naar de oude situatie. De huidige plannen voor de invoer van controlepoortjes kunnen de geplande stationsontwikkelingen tegenwerken. De vraag is welke uitwerking de voor de niet reizigers begaanbare gebieden zullen hebben op de rest van het stationsomgeving.



*Figuur 2.4 Toegangspoort perron*

## 2.1.3 Stationstypologie

In Nederland kennen we verschillende typen stations. Bij elk type station hoort ook een eigen omgeving en eigen dimensie. Ruimtelijke mogelijkheden zijn per type verschillend. Voor dit onderzoek wordt gebruik gemaakt van de 6 typologieën zoals NS ze onderscheid. Deze typologieën zijn relevant bij de keuze van de cases voor dit onderzoek. In de onderstaande figuur wordt uitgelegd welke ruimtelijke en vervoerskundige kenmerken de 6 typologieën hebben. (Peters, 2010)

<p><i>Zeer groot station in centrum van grote stad</i></p> 	<p><i>Groot station in centrum van een middelgrote stad</i></p> 	<p><i>Voorstadstation met knooppuntfunctie</i></p> 
<p><b>Ruimtelijke kenmerken:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Gekoppeld aan groot stadscentrum</li> <li>• (inter)nationaal georiënteerd</li> <li>• Moeilijke auto- en busbereikbaarheid</li> <li>• Per definitie groot gebrek aan ruimte</li> <li>• Grote stedelijke ontwikkelingsdruk</li> <li>• Dubbel grondgebruik is noodzaak</li> <li>• Commerciële druk</li> <li>• Stedelijke ruimte, ontmoetingsplaats</li> <li>• 24-uurs gebruik</li> </ul>	<p><b>Ruimtelijke kenmerken:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Gekoppeld aan stadscentrum</li> <li>• Regionaal georiënteerd</li> <li>• Moeilijke auto- en busbereikbaarheid</li> <li>• Per definitie groot gebrek aan ruimte</li> <li>• Stedelijke ontwikkelingsdruk</li> <li>• Dubbelgrondgebruik komt op</li> <li>• Commerciële druk</li> <li>• Stedelijke ruimte, ontmoetingsplaats</li> <li>• 16-uurs gebruik</li> </ul>	<p><b>Ruimtelijke kenmerken:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Aan stadsrand gelegen</li> <li>• Georiënteerd op verknoping van lokaal en regionaal openbaar vervoer</li> <li>• Overloop van lokaal en regionaal en bieden van snellere verbindingen buiten stadscentrum</li> <li>• Goede bereikbaarheid voor alle verkeer, vaak in de buurt van snelwegen</li> <li>• Stedelijke ontwikkelingsdruk komt later dan de openbaar vervoersknoop, dubbel grondgebruik is (nog) niet nodig</li> <li>• Weinig commerciële activiteiten</li> <li>• 12-uurs gebruik</li> </ul>
<p><b>Vervoerskundige kenmerken:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Knooppunt van lokaal openbaar vervoer</li> <li>• Zeer veel reizigers, zeer grote loopstromen</li> <li>• Veel interne overstappers (trein-trein)</li> <li>• Internationale verbindingen</li> </ul>	<p><b>Vervoerskundige kenmerken:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Knooppunt van lokaal en regionaal openbaar vervoer</li> <li>• Veel reizigers, grote loopstromen</li> <li>• Veel interne overstappers (trein-trein)</li> <li>• Nationale verbindingen, soms ook internationaal</li> </ul>	<p><b>Vervoerskundige kenmerken:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Veel reizigers</li> <li>• Soms grote loopstromen</li> <li>• Regionale, soms nationale verbindingen</li> <li>• Primaire overstapfunctie</li> <li>• Nadruk op spits</li> </ul>
<p><i>Station bij centrum kleine stad/dorp</i></p> 	<p><i>Voorstadstation met vertrekfunctie</i></p> 	<p><i>Station in buitengebied bij kleine stad/dorp</i></p> 
<p><b>Ruimtelijke kenmerken:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Bij centrum gelegen</li> <li>• Regionaal georiënteerd</li> <li>• Goede bereikbaarheid voor alle verkeer</li> <li>• Enige stedelijke ontwikkelingsdruk</li> <li>• Weinig commerciële activiteiten</li> <li>• 12-uurs gebruik</li> </ul>	<p><b>Ruimtelijke kenmerken:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• In uitbreidingswijken (soms bij buurtcentra)</li> <li>• Aanvullend op hoofdstation in de agglomeratie</li> <li>• Goede bereikbaarheid voor fiets en auto</li> <li>• Weinig stedelijke ontwikkelingsdruk</li> <li>• Weinig commerciële activiteiten</li> <li>• 2x3-uurs gebruik (spits)</li> </ul>	<p><b>Ruimtelijke kenmerken:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• In buitengebied, ver van dorps- of stadskern</li> <li>• Vaak bij kruising oude route – spoorlijn</li> <li>• Goede bereikbaarheid voor auto en vaak bus</li> <li>• Zelden stedelijke ontwikkelingsdruk</li> <li>• Weinig commerciële activiteiten</li> <li>• 2x3-uurs gebruik (spits)</li> </ul>
<p><b>Vervoerskundige kenmerken:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Overstappunt regionale bussen</li> <li>• Regionale verbindingen</li> <li>• Vertrekfunctie</li> <li>• Nadruk op spits</li> </ul>	<p><b>Vervoerskundige kenmerken:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Regionale verbindingen</li> <li>• Vertrekfunctie</li> <li>• Nadruk op spits</li> </ul>	<p><b>Vervoerskundige kenmerken:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Regionale verbindingen</li> <li>• Vertrekfunctie (forenzen)</li> <li>• Nadruk op spits</li> </ul>

Figuur 2.5 Stationstypologieën

### Ontwikkeling van stations

Stedelijke ontwikkelingen kunnen ervoor zorgen dat stations van type veranderen. Stations zullen meestal een groei-ontwikkeling doormaken (promotie), daling van de stationsgrootte is echter ook mogelijk (degradatie). Het veranderen van type is van belang om in te kunnen spelen op veranderende ambities of omgevingsontwikkeling van een station.

In dit onderzoek ligt de focus op stationstype 2, een groot station in het centrum van een middelgrote stad, de casestudy's zijn uitgevoerd in Groningen, Zwolle en Tilburg. Bij de keuze van de cases in deze categorie is rekening gehouden met de voorwaarden dat alle cases een vergelijkbare functie in de regio vervullen en op deze locaties alle synergieaspecten aan bod kunnen komen. De cases Groningen, Tilburg en Zwolle zijn vergelijkbare locaties op de aspecten grootte, regionale functie, verzorgingsgebied en de fase in de planvorming van ontwikkeling van de stationsomgeving.

### Synergie op stationslocaties



## 2.1.4 Actorenanalyse

Bij de (her)ontwikkeling van stationsgebieden zijn veel actoren met verschillende belangen gemoeid. Om tot een succesvolle ontwikkeling te komen dienen deze belangen onderkend te worden om zo tot een gezamenlijk door alle partijen gedragen doel te kunnen komen. Om een inzicht te krijgen in welke partijen een rol kunnen spelen bij (her)ontwikkelingen van stationsgebieden heb ik onderstaande actorenanalyse opgesteld. Hierin zijn de meest voorkomende actoren onderscheiden en zijn tevens hun belangrijkste doelstellingen aangegeven. (interview C. Peters)

<b>Gemeente:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Stedelijke welvaart</li> <li>• Representatief station</li> <li>• Stedelijk intensivering rond de stations</li> <li>• Levendige stationsomgeving</li> <li>• Goede bereikbaarheid</li> <li>• Station als verbinding</li> <li>• Goede OV-knoop, overstap tussen de verschillende OV-systemen</li> <li>• Goede, toekomstvaste infrastructuur</li> </ul>	<b>Provincie:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Goed OV-product, goede overstap tussen de systemen</li> <li>• Beheerste mobiliteit met een rol voor het openbaar vervoer</li> <li>• Gerichte ruimtelijke ontwikkeling</li> <li>• Diverse milieudoelstellingen</li> </ul>	<b>Rijksoverheid:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Mobiliteitsdoelstellingen</li> <li>• Bestrijden congestie in het weg- en OV-systeem</li> <li>• Doelstellingen op het gebied van ruimtelijke ordening</li> <li>• Doelstelling op het gebied van milieu</li> <li>• Verbetering van de leefbaarheid</li> <li>• Rendement op eigen investering in infrastructuur</li> </ul>
<b>Vervoerders:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Goede bereikbaarheid van de stations</li> <li>• Kwaliteit van de knooppunten, het station en het toeleverend vervoer</li> <li>• Meer potentiële reizigers in het invloedsgebied van het station</li> <li>• Mix van functies op stationsgebieden om zo vervoersvraag over de dag te verdelen</li> </ul>	<b>ProRail:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Toekomstvaste, beheerbare, goedfunctionerende en storingsvrije infrastructuur</li> <li>• Tegen een goede prijs/kwaliteitsverhouding</li> <li>• Stations met een adequate transferfunctie</li> <li>• Tevreden klanten: vervoerders, (Rijks)overheden en reizigers</li> </ul>	<b>Ontwikkelaars:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Waardecreeatie</li> <li>• Ontwikkeling van gebieden en gebouwen</li> </ul> <b>NS:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Exploiteren van stations</li> <li>• Ontwikkelen van gronden en gebouwen in de stationsomgeving</li> </ul>
<b>Bewoners-gebruikers:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Leefbaarheid</li> <li>• Sociale veiligheid</li> <li>• Goede bereikbaarheid</li> <li>• Aantrekkelijke mix van functies</li> </ul>	<b>Belangengroepen</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Implementatie van belangen</li> </ul>	<b>Reizigers</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Sociale veiligheid</li> <li>• Goede bereikbaarheid</li> <li>• Aantrekkelijke mix van functies</li> </ul>

Figuur 2.6 Actorenanalyse

## 2.1.5 De Nederlandse stationslocatie

De geschiedenis laat zien dat de meeste stations in Nederland vanuit de oorsprong aan de rand van de stad liggen. Dit geldt eigenlijk voor de 5 van de 6 types stationslocaties. Het 6<sup>de</sup> type station ligt vaak in het buitengebied in de buurt van een afslag naar de snelweg en heeft als functie de automobilist uit de file te trekken.

De ontwikkeling van de stad heeft vaak geleid tot toename van infrastructuur waardoor vele stations door een (ring)weg van het stadscentrum gescheiden zijn komen te liggen. De stationsomgevingen zijn vanuit het verleden gevuld geweest door industrie met daarachter arbeiderswijken. Door suburbanisatie zijn veel bedrijven vertrokken naar de beter bereikbare rand van de stad en staat er veel industrieel erfgoed leeg langs de stations. Deze leegstaande gebouwen, die vaak bezaaid zijn met graffiti, vormen een monotoon en saai aanzicht die vaak als sociaal onveilig wordt ervaren. De huidige, vaak matige, ruimtelijke kwaliteit van stationsomgevingen biedt mogelijkheden tot herontwikkeling. Het herontwikkelen van stationslocatie kan gezien worden als een kans om synergie met de omgeving te creëren.

Echter de synergie zal niet makkelijk te realiseren zijn. Zoals de actorenanalyse laat zien zijn bij (her)ontwikkeling van stationslocaties veel partijen betrokken met allen eigen en soms zelfs tegenstrijdige belangen. Het zal een grote uitdaging zijn voor de projectorganisatie om naast het creëren van synergie de verscheidene belangen niet uit het oog te verliezen. Want zonder draagvlak kan geen succesvolle stationslocatie gerealiseerd worden.

## 2.2 Het station in de samenleving

Een station kan niet los gezien worden van de Nederlandse samenleving. Dagelijks maken miljoenen Nederlanders gebruik van de stations. Een station is een locatie waar de samenleving bij elkaar komt, elke bevolkingsgroep maakt hier gebruik van: werkforensen, studenten, ouderen, rijk of arm, kortom iedereen maakt wel eens gebruik van het station. In deze paragraaf sta ik daarom even stil bij de samenleving waarin we op dit moment leven, welke behoeften hieruit voortvloeien en hoe deze behoeften zich de laatste decennia hebben uitgewerkt op de Nederlandse stationsomgevingen.

### 2.2.1 Netwerk

Om goed te functioneren dient het station en de omgeving te passen binnen de behoeften van de gebruikers. Deze behoeften zijn niet star en veranderen met de mens mee. Door de groei van de kennis ontstaan er nieuwe technieken die nieuwe gebruiken met zich meebrengen. De mens past zich makkelijk aan deze technieken en verandert hiermee tevens zijn leefpatroon. Met de verandering van het leefpatroon veranderen de normen en waarden van de samenleving en hiermee dus ook de behoeften van de samenleving.

De huidige moderne samenleving wordt ook wel een netwerkmaatschappij genoemd. Een netwerk is een set van onderling verbonden knooppunten: een netwerksamenleving is een maatschappij waar de sociale, economische en culturele structuren niet meer bepaald worden door een gedeeld gebruik van een bepaalde ruimte, maar door de verbinding die een individuele actor heeft met personen of activiteiten elders. (Wigmans, 2003). Fysieke nabijheid wordt steeds minder bepalend voor de belangrijke sociale verbindingen: de term netwerk refereert aan het feit dat zowel economische, sociale als culturele verbanden in feite ver van elkaar gelegen punten met elkaar verbinden. Zoals in het verleden de sociale contacten onderhouden werden in een dorps/buurthuis heeft de komst van hoogwaardige infrastructuur het mogelijk gemaakt om vriendschappen over een grotere afstand te onderhouden.

De trend van de netwerkmaatschappij zet zich door in de stad en om concurrerend te blijven gaan steden steeds grotere netwerken vormen. De positie van de stad binnen deze netwerken is essentieel voor ontwikkelingen in de stad. Een stad midden in het netwerk met veel verbindingen is veel aantrekkelijker om te wonen, werken en recreëren dan een stad aan de rand van het netwerk. De komst van de netwerkmaatschappij heeft dus ingrijpende gevolgen voor de stad. Met de komst van de netwerkmaatschappij ontstaat een nieuwe ruimtelijke logica: de space of flows en de space of places. (Castells, 2000)

Space of flows oftewel ruimte van stromen is de nieuwe ruimtelijke vorm van het informatietijdperk en de netwerkmaatschappij welke bestaat uit drie lagen:

1. Een elektronisch netwerk (on-line interactieve communicatie)
2. Verschillende plaatsen die door dit netwerk worden verbonden (fysieke mobiliteitsnetwerk)
3. Topmanagers die leven in afgescheiden gebieden en zich verplaatsen via een netwerk van plaatsen (hotels, kantoren, vliegvelden) die ongeacht de specifieke locatie uniform karakter hebben

Stationsgebieden vormen zowel een 'plek' in de stad als een knoop in een vervoersnetwerk. Identiteit komt tot stand in een space of places, waarin mensen leven. Een plaats definieert Castells als een locatie waarvan vorm, functie en betekenis op zichzelf staan binnen de grenzen van fysieke nabijheid. Mensen leven op plaatsen, maar beslissingen worden gemaakt in de space of flows. De nieuwe sterk verstedelijkte ruimte is een duale ruimte van plekken die via de space of flows met elkaar zijn verbonden en andere plekken die juist zijn uitgesloten. In steden botsen de verschillende logica's van mondiale en lokale ontwikkelingen elkaar. Nederlandse stations worden steeds meer

monotoon en eigenlijk ook uitwisselbaar: stations zijn overzichtelijk en praktisch maar behalve de locatie vertonen ze weinig identiteit. Het gemiddelde station zou eigenlijk net zo goed overal in Nederland kunnen staan, alleen de plaatsbordjes verhullen de locatie. De uitdaging die bij (her)ontwikkeling van stationslocaties speelt is om hier een verandering in te brengen, de combinatie van identiteit en functionaliteit zou meerwaarde kunnen opleveren voor de stationslocaties. Om in woorden van Castells te blijven: een stationslocatie is door combinatie van vervoersmogelijkheden uit zichzelf al de space of flows, een succesvolle stationslocatie is ook een space of places met eigen identiteit waar bezoekers zich welkom voelen.

Verschillende plaatsen in een netwerk worden verbonden door knooppunten. Een station is zo'n knooppunt waar verschillende verbindingen van een netwerk bij elkaar komen. Deze knooppunten worden gebruikt door veel verschillende mensen, rijk en arm komt hier elkaar tegen. Knooppunten zijn een stapeling van activiteitenplaatsen, die deel uitmaken van een groter netwerk. Omdat stationslocaties goed bereikbaar zijn met openbaar vervoer en vaak ook met de auto vinden hier verschillende activiteiten plaats en door de combinatie met het stedelijke karakter zijn veel mensen bereid om hier te wonen. Dit meervoudige gebruik van stationslocaties levert een meerwaarde boven op de knooppuntfunctie van een station. Stationslocaties zijn of hebben daarom de potentie om uit te groeien tot de belangrijkste locaties van de stad of dorp.

### 2.2.2 Betekenis van het station voor de stad

Het meervoudige gebruik is mogelijk op een stationslocatie omdat een station verschillende rollen voor de stad vervult. Allereerst is het een vervoersknooppunt waarbij de lokale en regionale transportsystemen bij elkaar komen. Daarnaast maakt een stationslocatie een onderdeel uit van de economische, ruimtelijke en de sociale structuur van de stad. Hieronder licht ik deze vier aspecten toe. (bron:interview Cees Peters, Movares)

#### *Intermodaal vervoersknooppunt*

De belangrijkste rol van het station is het samenbrengen van verschillende transportmiddelen bij elkaar en het bedienen van de reiziger. Het is een overstappunt van lokaal naar regionaal vervoer (voor- en natransport), alle in de stad beschikbare vervoermiddelen komen hier bij elkaar: treinen, trams, bussen, taxi's maar ook auto's en fietsen. De ruimtelijke kwaliteit is hier vooral gericht op functionaliteit: de locatie moet vooral helder, logisch en begrijpelijk zijn ingericht met vloeiende korte looproutes voor de overstap. Het gaat hierbij niet alleen om transferkwaliteit ook de algemene bereikbaarheid van het stationsgebied is een belangrijke component hierin.

#### *Economisch hart*

Naast de bovenstaande functionele rol vervult het station ook een belangrijke economische functie in de stad. Op stationslocaties vinden allerlei commerciële activiteiten plaats: zoals detailhandel, fastfood en vastgoedontwikkelingen, maar daarnaast is het ook een plek om te wonen, werken en verblijven/recreëren. Stations kunnen gezien worden als motor voor economische ontwikkelingen voor de stad en kunnen bijdragen aan de werkgelegenheid in de stad. De menging van al deze verschillende functies resulteert in intensief ruimtegebruik op stationslocaties. Ruimte is voornamelijk multifunctioneel ingericht.



*Figuur 2.7 Voorzieningen op station Zwolle*  
*Ruimtelijke structuur*

Stationslocaties maken onderdeel uit van het stedelijk weefsel van de stad. Hierbij vervullen stations een functie in het stedelijk netwerk van routes, verbindingen en functies. Het station heeft een eigen identiteit in het stedelijk patroon, het is het gezicht van de stad. Het eerste wat menig bezoeker van de stad ziet is de stationslocatie, hier vormt hij dan ook zijn mening over de stad. Dit vormt vaak de reden waarom veel stationslocaties een architectonische manifestatie vormen, zowel de stations als de voorpleinen zijn vaak hoogwaardige ontwerpen van stedelijke ruimten. Stations en de infrastructuur vormen vaak een grote barrière in het stedelijk weefsel waardoor vaak marginale functies zich rondom het station ontwikkelen. Steeds vaker lopen de publieke routes dwars door het station om de spoorbarrière te doorbreken, hierdoor vervult de stationshal ook de functie van het stedelijk plein.

#### *Sociale identiteit*

Als laatste vervult het station een rol in het sociale netwerk en het dagelijkse leefpatroon van mensen. Door de menging van stedelijke functies op stationslocaties ontstaat er een lokaal knooppunt van overlappende activiteiten. Het station en het stationsplein fungeren als een ontmoetingsplaats. Het wonen op stationslocaties fungeert als generator van (culturele) activiteiten. Ruimtelijke kwaliteit heeft voor deze functie vooral te maken met leefbaarheid. Een mix van verschillende functies in het stationsgebied kan zorg dragen voor een levendig stedelijk gebied dat men als prettig en veilig ervaart. Doordat de gebruikers van verschillende activiteiten zich op verschillende momenten verplaatsen blijven stationsgebieden levendig. (Verbart 2004)

### **2.2.3 Integratie van station en stad**

Uit vorige paragraaf blijkt dat het station een belangrijke rol speelt in de stad en daarom is het van belang dat het station in de stad wordt geïntegreerd. Om te kunnen meten in hoeverre de integratie in de onderzochte cases succesvol is zal gebruik gemaakt worden van de theorie van Kusumo (2007). Kusumo bestudeert de invloed van stationsgebieden op de omliggende winkelstructuur. Het doel van de ontwikkelde theorie is om een beeld te vormen van de mate van betrokkenheid/verwevenheid van een stationsgebied met het stedelijk gebied eromheen.

Door het toepassen van een bredere kijk op het stationsgebied heeft het ontwikkelen van een gebied met een levendige en hoge ruimtelijke kwaliteitswaarde meer kans van slagen. Deze brede kijk houdt volgens Kusumo in dat er niet alleen naar het stationsgebied zelf wordt gekeken maar juist naar het stationsgebied in relatie met de omgeving. Het stratenpatroon grenzend aan het stationsgebied en de verbindingen met dit omliggende gebied zijn van groot belang voor het functioneren en het slagen van gebiedsontwikkeling. Kusumo onderscheidt de volgende variabelen in haar onderzoek:

#### *Het stratenpatroon*

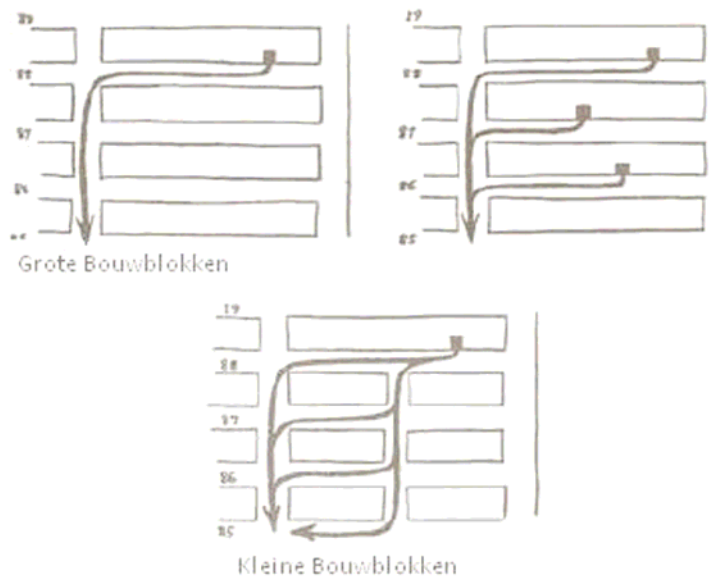
De hiërarchie in het Nederlandse stratenpatroon is in drie lagen te verdelen: het regionale netwerk, waarin de stad als een knoop in het netwerk wordt beschreven; het netwerk op het stedelijk niveau en het netwerk op wijkniveau. Al deze drie niveaus zijn van invloed op het stationsgebied en kunnen niet los van elkaar gezien worden.

#### *Ruimtelijke spreiding van de winkels rond het stationsgebied*

Deze spreiding wordt bepaald door de regelgeving van de gemeenten. Het succes van deze winkels wordt echter voor een groot deel bepaald door de plek van de winkel in het stedelijk netwerk en is afhankelijk van de hoeveelheid potentiële klanten die er langs komen. Hoe groter deze stroom met potentiële klanten is, hoe groter het succes van de winkel. Als deze stromen klanten beïnvloed kunnen worden door het stratenpatroon kan het stratenpatroon het succes van de winkels dus indirect beïnvloeden (Kusumo, 2007).

### *De grootte van de bouwblokken*

Dit is van belang voor de diversiteit en interactie van de stad. Jane Jacobs gaf al in 1961 aan dat kleine bouwblokken meer diversiteit en dynamiek genereren dan grote bouwblokken. In figuur 2.5 is de schets weergegeven uit haar onderzoek.



*Figuur 2.8 Loopstromen bij grote en kleine bouwblokken (Jane Jacobs, 1961)*

De gemiddelde loopafstand die een voetganger wil afleggen bedraagt één kilometer, dit staat ongeveer gelijk aan tien minuten lopen. Voetgangers zijn bereid om 3 keer langere afstand af te leggen bij kleinere bouwblokken dan bij grotere bouwblokken, daarmee is de grootte van bouwblokken bepalend voor mobiliteit van voetgangers binnen een wijk. De optimale bouwblok grootte voor het functioneren van stedelijk gebied bedraagt tussen de 3.600m<sup>2</sup> en de 20.000m<sup>2</sup>. De optimale structuur voor de bouwblokken is volgens Siksma (1998) een rechthoekige structuur. Door de grootte van de bouwblokken in combinatie met de rechthoekige structuur ontstaan een fijnmazig stratenpatroon met veel kruisingen en zichtlijnen. Deze kruisingen en zichtlijnen zorgen voor een levendig straatbeeld.

Het ontwerp van een stationsgebied moet dus niet alleen gericht zijn op de regionale bereikbaarheid maar juist op de integratie van het gebied met de lokale netwerken op wijkniveau. Alleen dan zal de economische en sociale activiteit van het stationsgebied tot zijn recht komen (Kusumo, 2007).

### **2.2.4 Het netwerkstation**

Uit het voorgaande blijkt dat het station een hele belangrijke functie vervult voor de stad en is onlosmakelijk met de samenleving verbonden. Doordat de maatschappij aan verandering onderhevig is, is een station dat ook. Door de komst van de netwerksamenleving verandert ook de rol van het Nederlandse station en andersom geldt hetzelfde: door de uitbreiding van de infrastructuur veranderen de sociale en culturele verhoudingen. Door de snelle verbindingen met andere steden zijn de bewoners van de stad voor hun sociale contacten niet meer aan hun stad verbonden en bouwen zo hun netwerk uit tot andere steden en steeds vaker ook internationaal.

De verandering richting een netwerkmaatschappij geeft een tweeledig karakter aan het station. Aan de traditionele functie van het station als knooppunt is door de jaren heen nog een functie van plaats toegevoegd. Het station wordt tegenwoordig niet alleen gebruikt om te reizen, maar ook om elkaar te ontmoeten, te vergaderen of gewoon te winkelen. Zo is eigenlijk een natuurlijke aansluiting tot de stad ontstaan en vervult het station steeds meer functies voor de stad. Dit is tevens het startpunt van



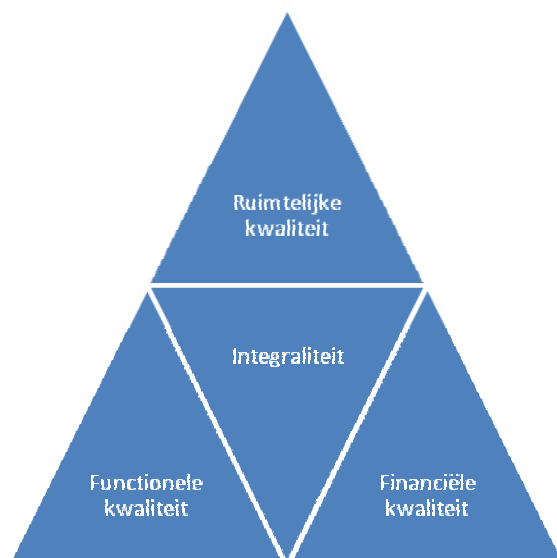
synergie met de stad.

## 2.3 Kwaliteit op stationslocaties

In deze paragraaf sta ik stil bij de betekenis van ruimtelijke kwaliteit. De kwaliteit van een stationslocatie kan op verschillende manieren uitgedrukt worden. Als eerste ga ik in op de drie typen kwaliteit waarmee een gebiedsontwikkeling beoordeeld kan worden. Vervolgens zoom ik in op de definitie van ruimtelijke kwaliteit en de verschillende manieren die in de literatuur te vinden zijn om de kwaliteit van een stationslocatie te meten en te bereiken. De gegevens hiervan ga ik gebruiken om de synergie op de drie casestudy's te meten.

### 2.3.1 Integraliteit

Doordat er steeds meer mensen gebruik maken van openbaar vervoer wordt de druk op stationslocaties groter. Als de stad wil profiteren van het (inter)nationaal stedelijk netwerk, zal zij een goede positie binnen dit netwerk moeten opbouwen. Dit kan door de functies te specialiseren, oftewel zich onderscheiden van concurrerende stations. Het ontwikkelen van een stationslocatie kan niet los gezien worden van haar omgeving, dus de rest van de stad of dorp. Er dient aansluiting gevonden te worden op de omliggende ruimtelijke ontwikkelingen. Integraliteit verdient hierbij de voorkeur. Jan van 't Verlaat (2007) heeft met behulp van een driehoek de integraliteit gevisualiseerd. De drie hoekpunten van de hieronder weergegeven driehoek zorgen dat de drie typen kwaliteit de integraliteit binnen een gebiedsontwikkeling waarborgen. Voor de beantwoording van de onderzoeksvraag zal de nadruk liggen op de ruimtelijke kwaliteit.



Ruimtelijke kwaliteit: hierbij gaat het om adequate verwerking van ruimtelijke structuren, zoals groenstructuren, knooppuntenconcepten, het benutten van grootschalige ruimtelijke elementen zoals een rivier, hoogbouwzoneringen, open ruimten, waterstructuren ed.

Functionele kwaliteit: komt tot uitdrukking in een functionele profilering van de stad/regio op grond van marktinzichten. Dit leidt dan tot een prioriteiten voor bepaalde doelgroepen. Functionele kwaliteit heeft ook betrekking op sociale en sociaal-culturele aspecten, zoals bestrijding van de sociale achterstand, veiligheid, onderwijs ed.

Financiële kwaliteit/haalbaarheid: heeft betrekking op financiën, gronden en inzet van personele capaciteit.

Figuur 2.9 Eigen bewerking van de driehoek van Jan van 't Verlaat

### 2.3.2 Ruimtelijke kwaliteit

De literatuur kent verschillende definities van ruimtelijke kwaliteit. Voor dit onderzoek maak ik gebruik van de definitie zoals deze door de Ministerie van VROM in de vijfde nota van ruimtelijke ordening is verwoord:

*Het ruimtelijk beleid is er op gericht de gebruikswaarde van een gebied te vermeerderen, de belevingswaarde te verhogen en de toekomstwaarde te vergroten. De concrete invulling van die ruimtelijke kwaliteit zal daarbij van geval tot geval verschillen' (Ministerie van VROM, 1988). In de Vijfde Nota wordt kwaliteitbegrip opnieuw gedefinieerd en worden hier zeven criteria voor ruimtelijke kwaliteit geïntroduceerd: ruimtelijke diversiteit, economische en maatschappelijke functionaliteit,*

culturele diversiteit, sociale rechtvaardigheid, duurzaamheid, aantrekkelijkheid en menselijke maat (Ministerie van VROM, 2001). In figuur 2.7 worden deze criteria toegelicht.

7 criteria van ruimtelijke kwaliteit		
<p><b>Ruimtelijke diversiteit</b> Verschillen tussen stad en land moeten worden geaccepteerd. Uiteenlopende stedelijke milieus en landschappen moeten hun eigen karakter kunnen behouden en versterken.</p> <p><b>Economische en maatschappelijke functionaliteit</b> Functies als wonen, werken, mobiliteit en ontspanning mogen elkaar niet verdringen, maar moeten goed op elkaar aansluiten, zodat ze elkaar versterken. Daardoor verbetert het vestigingsklimaat en wordt verspilling tegengegaan.</p> <p><b>Culturele diversiteit</b> Mensen en groepen moeten zich op hun eigen manier kunnen ontplooiën. Er moet ruimte zijn voor een verscheidenheid aan culturele, recreatieve en bewegingsactiviteiten. De historie moet naast de technologisch vernieuwingen zichtbaar blijven en waar mogelijk als inspiratiebron dienen.</p>	<p><b>Sociale rechtvaardigheid</b> De ruimtelijke omstandigheden moeten iedereen kans bieden op een gezond bestaan. Ongelijkheid tussen sociale groepen en tussen regio's moet worden tegengegaan. Ook lagere inkomensgroepen behoren toegang te hebben tot wonen, werken, recreatie en mobiliteit en er mag geen rijk landelijk gebied ontstaan, in contrast tot arme steden.</p> <p><b>Duurzaamheid</b> Ecologisch waardevolle systemen moeten in stand blijven of worden hersteld. Ook het ruimtelijk systeem van steden en platteland moet duurzaam zijn, wil het vitaal blijven in economische en sociaal-culturele zin. De ruimtelijke ordening moet bijdragen aan de bestrijding van milieuproblemen en aan de zorg voor een veilige omgeving.</p>	<p><b>Aantrekkelijkheid</b> Behoud van landschaps- en stedenschoon is een cultuuropgave. Er is meer aandacht nodig voor ontwerp en inrichting, niet alleen van stad en landschap, maar ook van de inpassing van infrastructuur.</p> <p><b>Menselijke maat</b> De inrichting van de ruimte moet passen bij de behoeften en de belevingswereld van de burgers. Zij mogen niet worden overweldigd door gebouwen en infrastructuur. Waar de maatvoering groot is, verdient de inrichting van de openbare ruimte extra aandacht.</p>

Figuur 2.10 uit: Vijfde nota Ruimtelijke ordening (2000)

Om ruimtelijke kwaliteitsdefinitie een invulling te geven en om de kwaliteitsbegrippen uit de beide nota's in de praktijk te koppelen gebruikt VROM in haar handreiking Milieu in ruimtelijke plannen (MIRUP) de kwaliteitsmatrix van Hooimeijer (2001). In deze matrix wordt de driedeling gebruikswaarde, belevingswaarde en de toekomstwaarde uit de vierde nota ruimtelijke ordening gecombineerd met de vier criteria van ruimtelijke kwaliteit uit de vijfde nota ruimtelijke ordening: economisch, sociaal, ecologisch en cultureel.

	Economisch	Sociaal	Ecologisch	Cultureel
Gebruikerswaarde	Allocatie-efficiency Bereikbaarheid Externe effecten Multi-purpose	Toegang Verdeling Deelname Keuze	Veiligheid Hinder Verontreiniging Verdroging Versnippering	Keuzevrijheid Verscheidenheid Ontmoeting
Belevingswaarde	Imago Attractiviteit	Ongelijkheid Verbondenheid Veiligheid	Ruimte Rust Schoonheid Gezondheid	Eigenheid Schoonheid Contrast
Toekomstwaarde	Stabiliteit / flexibiliteit Agglomeratie Cumulatieve attractie	Insluiting Cultures of Poverty	Voorraden Ecosystemen	Erfgoed Integratie Vernieuwing

Figuur 2.11 kwaliteitsmatrix van Hooimeijer (2001)

Gebruikswaarde - Belevingswaarde = Toekomstwaarde

- De gebruikswaarde wijst op het functionele gebruik en toedeling en de bereikbaarheid van de ruimte 'in het hier en nu'.
- De belevingswaarde verwijst naar de subjectieve beleving 'in het hier en nu' die onder andere bepaald wordt door de kwaliteit van de openbare ruimte en het uiterlijk van de bebouwing.
- De toekomstwaarde verwijst naar de waardering van ruimtelijke functies 'door de tijd heen'.

De gebruikswaarde en de belevingswaarde samen zijn in zekere zin synoniem voor het veel gehoorde begrip leefbaarheid.

### 2.3.3 Meten van ruimtelijke kwaliteit

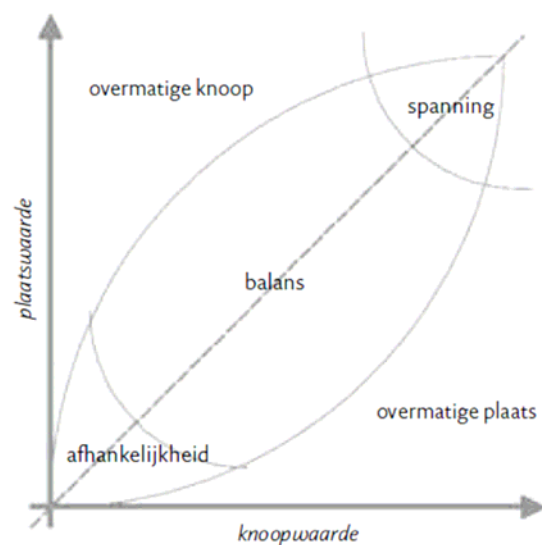
In de vorige paragraaf genoemde definitie voor ruimtelijke kwaliteit geeft helderheid over hoe we in Nederland over kwaliteit denken. In deze subparagraaf geef ik met behulp van twee modellen aan hoe de ruimtelijke kwaliteit met behulp van het model gemeten kan worden. Ik maak hiervoor gebruik van knoop-plaatsmodel van Bertolini en het Zandlopermodel van Goudappel Coffeng.

#### *Knoop-plaatsmodel*

Bertolini (1999) heeft een model ontwikkeld waarmee de waarde van de stationslocatie als vervoersknooppunt gecombineerd wordt met de waarde van de stationslocatie als plaats. Dit model gaat ervan uit dat de verbetering van de bereikbaarheid van een stationslocatie (het verhogen van de knoopwaarde) condities schept voor het intensiveren en diversifiëren van de activiteiten. En andersom het intensiveren en diversifiëren van activiteiten (het verhogen van de plaatswaarde) leidt tot een verhoging van de vraag naar verplaatsingen en schept hiermee condities voor de aanleg van infrastructurele voorzieningen.

Het model onderscheidt vijf ideaaltypische situaties. Langs de diagonale lijn bevinden zich de 'gebalanceerde' locaties, dit zijn locaties waar de knoop- en plaatswaarden met elkaar in evenwicht zijn. Boven aan de diagonale lijn zijn de 'gespannen' locaties. Hier zijn de intensiteit en de diversiteit van zowel de vervoersstromen als de stedelijke activiteiten maximaal. Voor de stationslocatie betekent dit dat het potentieel voor de ontwikkeling van activiteiten hoog is (sterke knoop) en dat dit potentieel ook wordt benut (sterke plaats). Hetzelfde geldt voor het potentieel voor de ontwikkeling van transportvoorzieningen. Tegelijkertijd kan de grote hoeveelheid van stromen en activiteiten leiden tot conflicten over het ruimtegebruik en wordt een verdere ontwikkeling van de locatie steeds moeilijker. Onder aan de diagonale lijn bevinden zich de 'afhankelijke' locaties: er is hier nauwelijks sprake van een strijd om de ruimte. De vraag naar transportvoorzieningen en naar de stedelijke activiteiten zijn beide zo gering dat het aanbod slechts in stand kan worden gehouden via andere factoren, zoals een bijzondere ligging in het stedelijke of vervoersnetwerk of subsidies. Als laatste zijn er twee 'overmatige' locaties. Bovenaan links vinden we de 'overmatige knopen', waar het aanbod van transportvoorzieningen groot is in verhouding tot de stedelijke activiteiten, zoals het geval kan zijn bij een pas geopend station buiten de stad. Onderaan rechts vinden we de 'overmatige plaatsen', waar het tegenovergestelde het geval is. Hierbij valt te denken aan een moeilijk bereikbare historische binnenstad.

Beide 'overmatige' locaties zijn interessant, omdat kan worden verwacht dat er een sterke tendens is dat zij zich richting een meer gebalanceerde situatie zullen ontwikkelen. Dit kan op twee radicaal verschillende wijzen. Een 'overmatige knoop' kan óf groeien in plaatswaarde, door bijvoorbeeld het aantrekken van nieuwe vastgoedontwikkeling, óf dalen in knoopwaarde, door bijvoorbeeld het reduceren van het niveau van vervoersvoorzieningen. Een tegengestelde redenering geldt voor 'overmatige plaatsen': ofwel het niveau van vervoersvoorzieningen zal groeien, ofwel de intensiteit en diversiteit van activiteiten zullen afnemen (Peek, 2006).



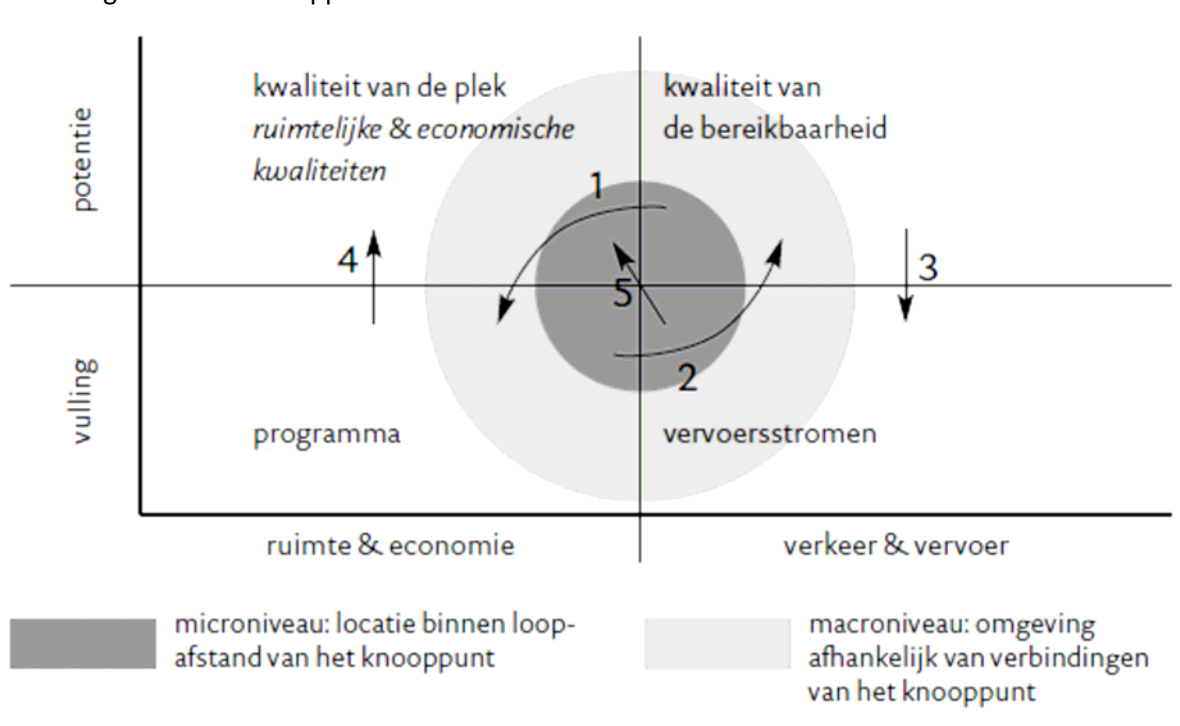
Figuur 2.12 Knoop-plaatsmodel van Bertolini (1999)

Met behulp van dit model is het mogelijk een referentiekader te schetsen, van waaruit gekeken kan worden waar de kansen liggen voor de intensivering en differentiatie van activiteiten rond stations. Daarnaast kunnen de ontwikkelingspotenties worden onderscheiden en bovenal is dit model zeer geschikt om de verhouding tussen knoop en plaats inzichtelijk te maken.



### Zandlopermodel

In opdracht van de NS is het zandlopermodel ontwikkeld door Goudappel Coffeng (2000). Figuur 2.13 toont het model. Horizontaal wordt een onderscheid gemaakt tussen knoop-(verkeer en vervoer) en plaatskenmerken (ruimte en economie), verticaal worden het potentieel van de locatie, uitgedrukt in 'kwaliteit van de plek' en 'kwaliteit van de bereikbaarheid', en de vulling of het gebruik van de locatie, uitgedrukt in 'programma' en 'vervoersstromen', worden onderscheiden. Daarnaast is een onderscheid gemaakt tussen het microniveau – de locatie binnen loopafstand van het vervoersknooppunt – en het macroniveau – de omgeving –, dat qua omvang afhankelijk is van de verbindingen van het knooppunt.



Figuur 2.13 Zandlopermodel Brand-van Tuijn e.a. (2001)

Brand-van Tuijn e.a. (2001) vullen dit model aan door vijf relaties tussen de vier verschillende kwaliteiten van de locatie te beschrijven. In figuur 2.13 zijn deze als volgt genummerd:

1. Een betere bereikbaarheid zorgt ervoor dat meer potentiële klanten binnen bereik komen van de locatie, waardoor de locatie aantrekkelijk wordt voor vestiging.
2. De vestiging van functies trekt vervoersstromen aan, waardoor er congestie kan optreden en de bereikbaarheid verslechtert.
3. Een goede bereikbaarheid zorgt voor vervoersstromen; aanbod creëert vraag.
4. Hoge grondprijzen, kwaliteit van de bebouwing en faciliteiten zorgen voor een aantrekkelijke locatie.
5. Grote loopstromen maken een locatie aantrekkelijk voor winkeliers, maar grote autostromen beïnvloeden het leefklimaat eerder negatief.

In tegenstelling tot het voorgaande knoop-plaatsmodel toont dit model aan dat er geen directe relatie hoeft te bestaan tussen het programma en de kwaliteit van de bereikbaarheid. Deze kwaliteiten van de locatie zijn slechts indirect met elkaar verbonden via de kwaliteit van de plek en vervoersstromen.

### 2.3.4 Het bereiken van kwaliteit

Het bereiken van kwaliteit op stationslocaties is geen gemakkelijke opgave. Stationsomgevingen worden gekenmerkt door verdeeld eigendom, veel verschillende belangen en actoren, weinig fysieke ruimte en derhalve lastige investeringsmogelijkheden. Dit stelt hoge eisen aan organiserend vermogen van projectorganisatie. Van belang is het betrekken van de relevante actoren in het ontwikkelingsproces en duidelijkheid te verkrijgen over hun belangen, bronnen, drijfveren en positie. (Berg, 1997) Organiserend vermogen wordt bepaald door een viertal actoren die ik hierna zal toelichten:

#### Visieontwikkeling

Kans op succes wordt vergroot met breed gedragen visie door alle partijen. Dit betekent tijdig inschakelen van partijen en tijdig communiceren met de omgeving. Tevens leidt de inbreng van partijen tot nieuw inzicht, vaak creatieve en nieuwe ideeën en worden mogelijk struikelblokken (in proces of ontwikkeling) tijdig gesignaleerd. Er moet rekening worden gehouden met dat iedereen zijn `eigen waardigheid` heeft, die zich niet makkelijk laat raden. Deze moet van de betrokkenen actoren achterhaald worden en worden benut in de planvorming. Dit betekent o.a. het zoeken naar overeenkomsten en dwarsverbanden tussen verschillende inzichten.

#### Draagvlak

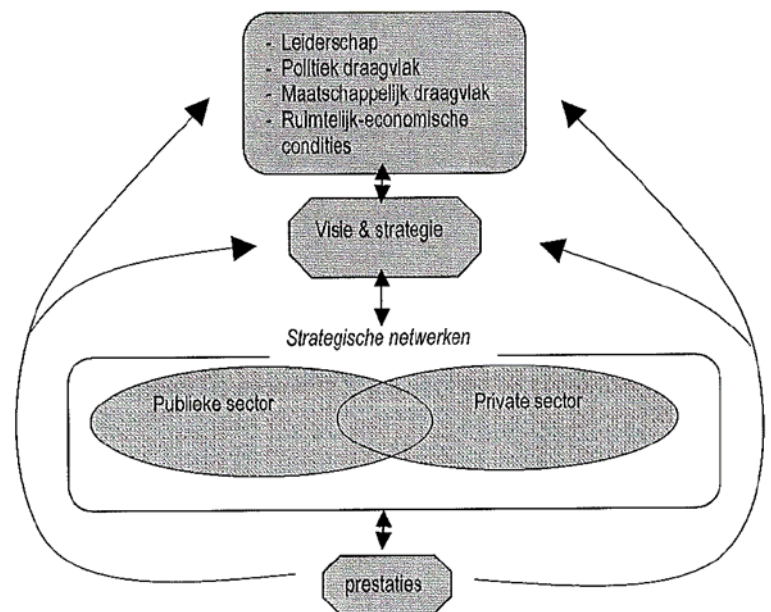
Het verkrijgen van draagvlak (in eerste instantie onder politiek, projectpartners en omwonenden) leidt in de praktijk nogal eens tot aanpassingen in de planvorming. Politiek draagvlak is een voorwaarde voor het welslagen van het project. De betekenis van het maatschappelijk draagvlak wordt wel eens onderschat. Het niet voldoende organiseren van maatschappelijk draagvlak kan het project geheel op losse schroeven zetten.

#### Leiderschap

In alle betrokken organisaties is leiderschap van belang voor het initiëren, vasthouden en het realiseren van het plan. De belangrijkste uitdaging voor het leiderschap is de culturele barrière tussen publiek en privaat te verkleinen en wederzijds begrip en respect te vergroten. De voorkeur gaat uit naar het type visionair, hetgeen staat voor iemand die toekomstgericht en in sterke samenwerking met partijen, met gevoel van verantwoordelijkheid het proces leidt en tot breed gedragen oplossingen komt.

#### Strategische netwerken

De essentie is dat de betrokken actoren een goed samenwerkend netwerk vormen en dat er sprake is van goede interactie tussen relevante netwerken. Een stabiel systeem van netwerken, ook wel urban regime genoemd, kenmerkt zich als flexibel.



Figuur 2.14 Organiserend vermogen (Berg, 1997)

Om te kunnen begrijpen wat synergie op stationslocatie inhoudt is het belangrijk om na te gaan welke kwaliteit gewenst is. Omwille van de tijd beperk ik me in dit onderzoek tot alleen de ruimtelijke kwaliteit, hier dient wel een kanttekening bij geplaatst te worden dat synergie alleen gecreëerd kan worden als er integraliteit in het bestaat en de drie typen kwaliteit in evenwicht zijn. Om ruimtelijke kwaliteit te creëren zijn verschillende ingrepen op stationslocatie mogelijk. Echter door de verscheidenheid van belangen bij een stationsontwikkeling is het uitvoeren van deze ingrepen niet zonder hoogwaardig organiserend vermogen mogelijk.

## 2.4 Synergie

Een station staat centraal in een stad of dorp en fungeert eigenlijk als toegangspoort. Naast de vervoerscomponent is het tevens een verblijfs- en ontmoetingsplaats en wordt door verschillende doelgroepen gebruikt. Het station moet dus niet een losstaand doel dienen maar een eenheid vormen met de rest van de stad. Of anders gezegd: het station dient in synergie te zijn met zijn omgeving. In deze paragraaf wordt uitgelegd wat dit zou kunnen betekenen voor een middelgrote Nederlandse stationslocatie. Hiervoor dient de locatiesynergie van Peek(2006) als uitgangspunt.

### 2.4.1 Locatiesynergie

Peek geeft in zijn proefschrift een vergelijking van de definitie van synergie in managementwetenschap en in de stedenbouwkunde. De werkdefinitie die hij hiervoor gebruikt luidt als volgt:

*Locatiesynergie is de bijdrage van meerwaarde uit het gebruik van de locatie aan doelen van duurzaam betrokken partijen die voortkomt uit, op samenhang binnen locatie en netwerk gerichte, samenwerking tussen deze partijen.*

Vertaald naar synergie betekent dit een individueel ervaren bijdrage van meerwaarde, die voortkomt uit een op samenhang gerichte samenwerking. Door te sturen op een op samenhang gerichte samenwerking vindt enerzijds relevante kennisuitwisseling plaats en anderzijds worden conflicten en verhoudingen in een vroeg stadium van de planvorming zichtbaar.

Uit deze definitie kan geconcludeerd worden dat de essentie van het ontwikkelen van stationslocaties het vinden van een balans in de afzonderlijke belangen van de betrokken partijen is. Peek pleit er dan ook voor dat in plaats van een stapeling van doelen en ambities juist gestreefd moet worden naar een methode om tot verknoping van doelen en ambities te komen. Een vroegtijdige verknoping van doelen en ambities van de belangrijkste actoren zou eerder leiden tot succesvolle stationsontwikkelingen op zowel lange als korte termijn. Om een inzicht te geven in de visies van de verschillende vakinhoudelijke actoren maakt hij gebruik van een viertal discipline gebonden ideaaltypen, de zogenaamde discoursen. Van Uum en de Boer (2003)

Gericht op Verkeersfuncties	Gericht op Plaatsfuncties
Voor het ideaaltype <b>verbindingsschakel</b> in het vervoerplanologische discours wordt locatiesynergie uitgedrukt in een bijdrage aan een efficiënt en effectief transport over infrastructuren door meerwaarde van een lokale vervoersvraag, die zorgt voor dalvulling en 'tegenspits' en die ontstaat uit de samenhang tussen knoop in de zin van de netwerkpositie en plaats in termen van de aanwezigheid van herkomsten en bestemmingen.	Voor het ideaaltype <b>stedelijk centrum</b> in het stedenbouwkundig-stadseconomische discours wordt locatiesynergie uitgedrukt in een bijdrage aan de economische groei en ruimtelijke kwaliteit van de stad door de meerwaarde van een concentratie van intensiteit en diversiteit, die ontstaat uit een samenhang tussen knoop in de zin van bereikbaarheid en plaats in termen van concentratie en multifunctionaliteit.
Voor het ideaaltype <b>Overstapmachine</b> in het ingenieurs-technologische discours wordt locatiesynergie uitgedrukt in een bijdrage aan een naadloze multimodale mobiliteit voor de gebruiker door de meerwaarde van een verlaging van de overstapweerstand, die de koppeling van schaalniveaugebonden vervoerssystemen verbetert en die ontstaat uit een samenhang tussen knoop in de zin van de aanwezige modaliteiten en plaats in termen van de aanwezige transferfaciliteiten.	Voor het ideaaltype <b>ontmoetingsplek</b> in het cultuurpolitiek-sociologische discours wordt locatiesynergie uitgedrukt in een bijdrage aan de individuele keuzevrijheid van de gebruiker door de meerwaarde van ontmoetingen en gebeurtenissen die ontstaat uit een samenhang tussen knoop in de zin van toegankelijkheid en plaats in termen van de aanwezige openbare ruimte, en die de locatie maakt tot een ankerpunt van stedelijke ervaring.

Figuur 2.15 Visies van bij de stationslocaties betrokken actoren.

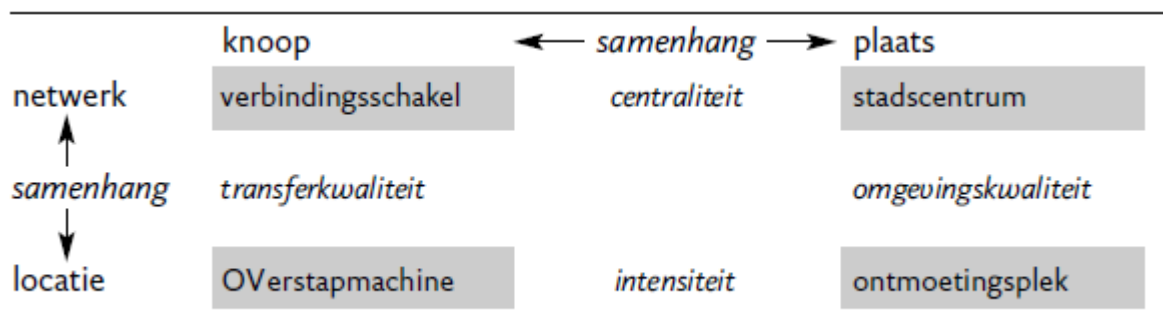
Deze ideaaltypen verschillen in het belang dat men hecht aan het knoop- en plaatskarakter van een stationslocatie. De vervoersgerichte discours kijkt vooral naar de knoopfunctie van het station terwijl

plaatsgerichte discours vooral de nadruk legt op de functionele ontwikkeling van het station als plaats.

Vanuit het model dat Peek opgesteld heeft in zijn boek, kan er synergie ontstaan tussen de verschillende discourses. Zo kan het ideaaltype, 'stedelijke centrum', goed gecombineerd worden met 'het station als ontmoetingsplek'. Peek stelt wel dat er ook antagonistische combinaties mogelijk zijn als bijvoorbeeld het ideaaltype station als 'Overstapmachine' gecombineerd wordt met stationslocatie als stedelijk centrum. Peek verklaart dat dit voortkomt uit het fundamentele verschil in waardeoriëntatie tussen enerzijds primair gericht zijn op de vervoersfunctie en anderzijds op de plaatsfunctie van het station. De meerwaarde valt te behalen wanneer de centrale actoren zich op de grensvlakken van hun perspectieven concentreren en de kernwaarden zodanig vaststellen dat deze vanuit meerdere perspectieven waarde opleveren. De kernwaarden dienen zich te begeven rondom de volgende metawaarden die volgen uit het locatiesynergiemodel (Peek, 2008):

- *Centraliteit*: als indicator voor de (economische) potentie van de stationslocatie
- *Transferkwaliteit*: als indicator voor de kwaliteit van de overstapfaciliteiten
- *Omgevingskwaliteit*: als indicator voor de kwaliteit van het verblijfs- en vestigingsklimaat
- *Intensiteit*: als indicator voor de plaats die de locatie inneemt in individuele activiteitenpatronen en het gebruik van de stationslocatie dat dit oplevert.

De basis van het locatiesynergiemodel wordt hieronder aangeven in figuur 2.16. In deze figuur staan de vier discourses grijs gearceerd in het model. Een evenwichtige balans tussen deze vier discourses draagt bij aan de creatie van samenhang tussen de elementen van knoop en plaats die uiteindelijk kan leiden tot meerwaarde.

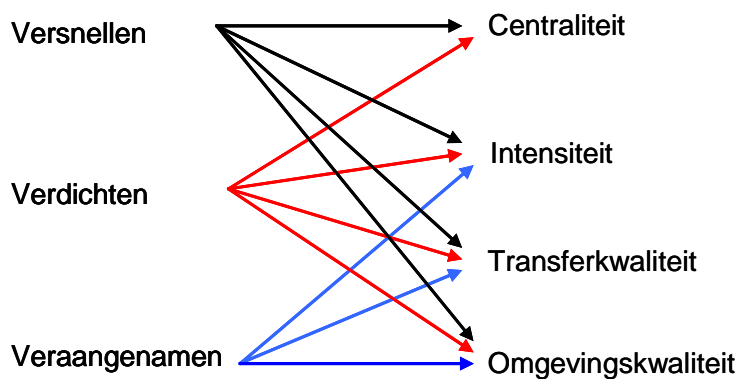


Figuur 2.16 Waardeschema knooppunten (Peek, 2006)

Het locatiesynergiemodel is van belang om in kaart te brengen welke meerwaarde gecreëerd kan worden voor de betrokken partijen. Het biedt voor dit onderzoek een goed overzicht van maatregelen die genomen kunnen worden bij de (her)ontwikkeling van stationslocaties.

## 2.4.2 Strategieën voor synergievorming

Naast het creëren van meerwaarde voor de betrokken partijen in een stationsontwikkeling is van belang om ook stil te staan bij de gebruiker van de stationslocatie. De gebruiker speelt een centrale rol in de waardering van knooppunten. Wanneer de gebruiker meerwaarde ervaart, kan dit leiden tot meerwaarde voor de andere actoren in het waardesysteem. Bijvoorbeeld als de treinreiziger na de treinreis zijn dagelijkse boodschappen kan doen op station en hierdoor tijd bespaart om apart voor deze boodschappen naar de buurtwinkel te gaan ervaart hij meerwaarde. Het feit dat de reiziger aankopen doet op het station stijgt de plaatswaarde hiervan. De winkeliers ervaren meerwaarde in hun omzet en de belegger ziet dit terug in zijn verhuurprijs. Kortom er spelen voortdurend verschillende belangen zich af op een stationslocatie. Om de verschillende belangen en discourses te integreren maakt Peek gebruik van het model van Versnellen, Verdichten en Veraangenamen. Figuur 2.13 toont een overzicht waarbij de relaties tussen het model van versnellen, verdichten en veraangenamen een bijdrage kan leveren aan de verschillende metawaarden.



Figuur 2.17 Relatie tussen de drie v's en de metawaarden (Peek, 2006)

Wanneer het doel is de toegevoegde waarde van reizen zo groot mogelijk te maken, dan zijn er twee benaderingen mogelijk. Ten eerste kan de reistijd worden verkort. En ten tweede kan worden geprobeerd om de waardering van de laaggewaardeerde onderdelen van de reis te verhogen. Via deze twee wegen kan als het ware het gat van 'verloren' tijd – in termen van tijd en van waardering – worden gevuld. Ingevuld in het model van Versnellen, Verdichten en Veraangenamen kan dit het volgende betekenen:

Versnellen: de snelheid van de individuele transfer verhogen en problemen met de overstap verminderen.

Verdichten: verbeteren van de microbereikbaarheid van het station door het verdichten van de bebouwing rond het station. Hierdoor wordt het aantal herkomsten en bestemmingen dichterbij het station gesitueerd en de kwaliteit van de stationsomgeving verhoogd.

Veraangenamen: het aangenamer maken van het verblijf op en rond het station door het aanbieden van een kwalitatief hoogwaardige omgeving. Hierbij hoort ook het toevoegen van voorzieningen en activiteiten.

Pol (2002) geeft in zijn onderzoek naar de gevolgen van de komst van de HSL handvatten om het versnellen, verdichten en veraangenamen te bereiken. Het creëren van kwaliteit op stationslocaties gaat vaak gepaard met fysieke ingrepen aan het station en de stationsomgeving. Deze ingrepen kunnen bijdragen aan de toename van de ervaren meerwaarde van de actoren. Zo kunnen ingrepen in het station zorgen voor versnellen, ingrepen in locatie voor het verdichten en ingrepen in de ruimtelijke ontwikkelingen voor veraangenamen:

#### *Ingrepen in het station*

Hierbij gaat het vaak om ingrepen in de terminal omdat er behoefte is aan een compacte opzet met directe aansluitingen tussen verschillende vormen van openbaar vervoer en aangename langzaam verkeersverbindingen met de omgeving. Hoe groter het aantal verbonden transportmiddelen (auto, trein, bus, fiets) hoe meer tijd er door gebruikers kan worden bespaard.



Figuur 2.18 Lege stationstunnel Zwolle



### *Ingrepen in de locatie*

Creëren van (ontwikkelings)ruimte rondom het station trekt nieuwe bedrijvigheid aan en kan de functionele regio vergroten en daarmee de positie van de stad in de Nationale economie en tevens kan het de binnenstad verlevendigen. Ingrepen zijn door dichte bebouwing en reeds hoge vastgoedwaarde zeer kostbaar en vragen om creatieve oplossingen zoals meervoudig grondgebruik. De voorkeur bestaat voor multifunctionele omgeving met evenwichtige mix van voorzieningen. Dit om de levendigheid en daarmee ervaren kwaliteit te verhogen en de transportmogelijkheden (voor/ en natransport) te verbeteren (evenwichtige verdeling van passagiersstromen met meerdere bestemmingen met verschillende piekuren). Streven naar mix van lower-order (horeca, supermarkt) en higher-order functies (museum), dit om tot een duurzaam en aantrekkelijk gebied te komen. Door marktwerking zal deze mix niet tot stand komen, marktwerking leidt al snel tot monofunctionele omgeving (kantoren).



*Figuur 2.19 Ontwikkelingen spoorzone Tilburg*

### *Ingrepen in ruimtelijke ontwikkelingen*

Ruimtelijke kwaliteit bepaalt in grote mate de beeldvorming van een plek. In het streven naar het ontwikkelen van een hoogwaardig economische cluster speelt de kwaliteit van de bebouwing en openbare ruimte derhalve een belangrijke rol. Aangezien de beeldvorming van een stad vaak verbonden is met de locatie waar men de stad binnenkomt, is de omgevingskwaliteit eveneens van invloed op het stedelijk imago. Belangrijk verbeterpunt vormt doorgaans de interactie en fysieke relatie met de omgeving: barrières in de vorm van autowegen, trambanen ed.



*Figuur 2.20 Voorbeeld imagopromotie stad Groningen*

### *Versterking van het imago*

Stedelijke marketing behelst het op elkaar afstemmen van het aanbod en de vraag naar stedelijke voorzieningen. Het wordt ingezet om eventuele negatieve imago's van steden (vaak hardnekkig en niet meer gebaseerd op de feiten) om te buigen, waarbij de ontwikkeling van een nieuwe stationslocatie als aangrijpingspunt kan fungeren. Elementen zijn bijvoorbeeld vooraanstaande architectuur, landmarks, gevarieerde aantrekkelijke omgeving, internationale evenementen en het onder de aandacht brengen van de goede en verbeterde bereikbaarheid.

Ingrepen in stations en de locatie zijn noodzakelijk, ingrepen in ruimtelijke ontwikkelingen en versterking van het imago dragen vooral bij in het streven naar een nieuwe, aantrekkelijke (economisch) stedelijk gebied rondom het station.



### 2.4.3 Uitwerking synergiemodel

Vanuit de hierboven beschreven synergiemodellen kan geconcludeerd worden dat synergie pas echt als meerwaarde ervaren wordt door alle actoren die gemoeid zijn bij de (her)ontwikkeling van stationslocaties. Het grote aantal betrokken actoren heeft vaak elk een eigen belang dat soms tegengesteld kan zijn. Door een gezamenlijk gedragen visie op de ontwikkeling van een stationslocatie kan een bijdrage geleverd worden aan de doelstellingen van deze actoren. Pas als alle actoren hun belangen kunnen herkennen in de visie kan meerwaarde ervaren worden en ontstaat er synergie.

Om de synergie op de drie cases te kunnen toetsen wordt gebruik gemaakt van de locatiesynergiemodel van Peek, hierbij wordt voornamelijk gekeken in hoeverre de ruimtelijke ontwikkelingen bij kunnen dragen aan de synergie-effecten. Ruimtelijke indeling van de stationslocatie faciliteert synergie-effecten door de vier functies van een stationslocatie: verbindingsschakel, Overstapmachine, stedelijk centrum en ontmoetingsplek te combineren. Indien de stationsfuncties zo functioneren dat ze elkaar versterken ontstaan er synergie-effecten. Om de probleemstelling van deze scriptie te beantwoorden wordt geprobeerd te achterhalen welke randvoorwaarden bijdragen aan deze synergie-effecten. Uit gesprekken met ervaringsdeskundigen en een literatuuronderzoek is getracht te achterhalen hoe de vier stationsfuncties concreet ingevuld kunnen worden. Samenvattend komt volgende invulling naar voren:

Verbindingsschakel	Overstapmachine
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Bereikbaarheid:               <ul style="list-style-type: none"> <li>• Auto</li> <li>• Fiets</li> <li>• Voet</li> </ul> </li> <li>• Verzorgingsgebied               <ul style="list-style-type: none"> <li>• Aantal potentiële reizigers</li> <li>• Aantal en frequentie van treinverbindingen</li> </ul> </li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Kwaliteit van transfervoorzieningen:               <ul style="list-style-type: none"> <li>• Korte/heldere looproutes</li> <li>• Veilige/ aangename overstap</li> </ul> </li> <li>• Koppeling vervoersnetwerk:               <ul style="list-style-type: none"> <li>• Korte overstaptijden</li> <li>• Koppeling op regionale lijnen (bus, tram, taxi)</li> </ul> </li> </ul>
Stadscentrum	Ontmoetingsplek
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Economische kwaliteit               <ul style="list-style-type: none"> <li>• Detailhandel</li> <li>• Afstand station tot stadscentrum</li> <li>• Meervoudig ruimtegebruik</li> <li>• Kantorenlocatie</li> </ul> </li> <li>• Ruimtelijke kwaliteit               <ul style="list-style-type: none"> <li>• Historische gebouwen/ moderne architectuur</li> <li>• Bezienswaardigheden</li> <li>• Aansluiting op stedelijk gebied</li> </ul> </li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Functionele kwaliteit               <ul style="list-style-type: none"> <li>• Horeca</li> <li>• Leisure/ sport</li> <li>• Beurs/ congrescentra</li> <li>• Kantoren</li> </ul> </li> <li>• Verblijfskwaliteit               <ul style="list-style-type: none"> <li>• Aantrekkelijk plein</li> <li>• Voldoende staatmeubilair</li> <li>• Veilige uitstraling</li> </ul> </li> </ul>

*Figuur 2.21 Conceptueel model*

Aan de hand van een drietal cases Groningen, Tilburg en Zwolle zal getoetst worden in hoeverre de ruimtelijke ingrepen kunnen bijdragen aan de synergie op deze drie stationslocaties. Voor deze drie cases zal de bovenstaande matrix worden ingevuld voor de huidige situatie (0-niveau) en tevens voor de toekomstige situatie ervan uitgaande dat geplande ontwikkelingen allen gerealiseerd worden. De resultaten van dit onderzoek worden ingevuld in het locatiesynergiemodel om te achterhalen welke randvoorwaarden daadwerkelijk tot synergie leiden. Door het vullen van dit model voor zowel de huidige als de toekomstige situatie zullen de gevolgen voor de synergie-effecten zichtbaar worden.

## Hoofdstuk 3 Groningen

Dit hoofdstuk vormt de beantwoording van de deelvragen 2 en 3 voor de case Groningen. Als eerste wordt er kort stilgestaan bij de geschiedenis van het stationsgebied en wordt vervolgens het in vorige hoofdstuk opgestelde conceptueel model voor de case Groningen ingevuld en geanalyseerd. Dit hoofdstuk wordt afgesloten met deelconclusies uit deze casus.

### 3.1 Geschiedenis stationsgebied

Het stationsgebied van Groningen kent haar oorsprong in het einde van de negentiende eeuw. Het huidige stationsgebouw dateert uit 1896 en vormt nog steeds het visitekaartje van het stationsgebied. Het aangrenzende gebied is lange tijd gedomineerd door allerlei bedrijvigheid en werd omsloten door de stadsuitbreiding richting het zuiden van de stad. Een belangrijke impuls voor het gebied kwam in 1987 toen de Gasunie ter ere van haar vijftienvijftigjarige bestaan een bedrag van 25 miljoen gulden schonk voor de realisatie van een nieuw Groninger Museum. Het museum werd in 1994 geopend tegenover het stationsgebied. In het ontwerp van het museum is een rechtstreekse verbinding tussen binnenstad en stationsgebied geïntegreerd.

[www.groningermuseum.nl](http://www.groningermuseum.nl)

Begin 2000 ontstond er steeds meer onvrede over de inrichting van het gebied voor het station. Het toenmalige busstation belemmerde een logische en veilige route van het station naar de Werkmanbrug. Het zwarte plein met fietsenstallingen tegenover de stationshal gaf een rommelige en onverzorgde aanblik. In 2002 is daarom begonnen met de herinrichting van het stationsplein. Door de streek- en stadsbussen samen te voegen ontstond er ruimte aan de voorzijde van het station voor een nieuw plein. De bussen kregen een nieuwe plek aan de oostkant van het stationsgebouw. Op het nieuwe stationsplein werd het 'stadsbalkon' gerealiseerd (figuur 3.1). Dit balkon is in feite een groot plein met daaronder een grote fietsenstalling die plaats biedt aan meer dan 4000 fietsen.



*Figuur 3.1 Het stadsbalkon op station Groningen*



## 3.2 Beschrijving stationsgebied

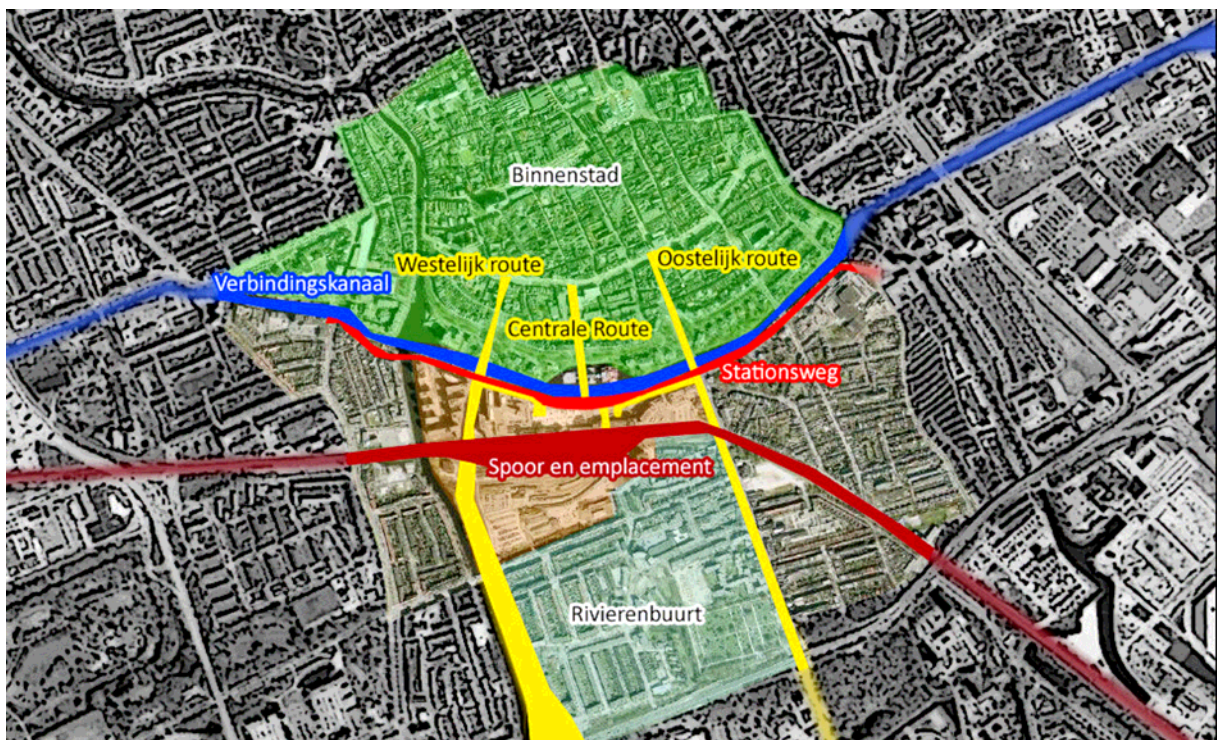
Deze paragraaf vormt de casebeschrijving van de case Groningen. De beschrijving wordt gedaan aan de hand van de in het vorige hoofdstuk opgestelde conceptueel model. Achtereenvolgens komen de 4 stationsfuncties, verbindingsschakel, Overstapmachine, stadscentrum en de ontmoetingsplek aan bod.

### 3.2.1 Verbindingsschakel

#### Bereikbaarheid

Groningen heeft een drietal verbindingen tussen het station en de binnenstad en drie verbindingen met het zuidelijk deel van de stad Groningen. De westelijke en de oostelijke routes zijn toegankelijk voor zowel auto, fiets als voor voetgangers. De route via de Werkmanburg is alleen voor voetgangers toegankelijk. Daarnaast is het station via het Emmaviaduct goed aangesloten op de A7 richting het WestNederland en via A28 richting Midden-Nederland.

De drie verbindingen met de binnenstad zijn de bruggen (Emmabrug, Werkmanbrug en Herebrug) over het Verbindingskanaal. De verbindingen met het zuidelijk deel van de stad komen tot stand door het Emmaviaduct, de luchtbrug van het busstation over de sporen naar de Rivierenbuurt en het Herewegviaduct. Het Emmaviaduct en het Herewegviaduct voldoen goed als verbinding voor fietsers en automobilisten tussen noord en zuid.



Figuur 3.2 Verkeerskundige situatie Groningen

Voor het station ligt de Stationsweg. Deze weg maakt onderdeel uit van de interwijk-verkeersstructuur en van de parkeerring. De weg wordt zowel door auto als -busverkeer intensief gebruikt. Door het intensieve gebruik ontstaat er een barrièrewerking ter hoogte van de Werkmanbrug. De kruising van bussen, auto's, fietsers, en voetgangers is niet optimaal geregeld en vormt een groot knelpunt. Ook de luchtbrug over de sporen voldoet niet goed als verbinding: het biedt geen aangename verbinding tussen het station en de achterliggende wijk, de brug ligt niet

centraal in het gebied, heeft geen logische aansluiting met de voornaamste aanlooproute over de Werkmanbrug en de luchtbrug is niet toegankelijk voor fietsers.

Het aantal verbindingen in Groningen voldoet aan de voorwaarden uit de theorie van Kusumo over een goede integratie van het station en de stad. De drie verbindingen over het Verbindingskanaal in combinatie de fijnmazigheid van het stratenpatroon vormen een goede basis voor de integratie van station en stad. Van deze drie routes voldoet de route over de Werkmanbrug het best aan de eisen voor een geslaagde aanlooproute. De route is de best geleide route richting de binnenstad en wordt veraangenaamd door verschillende functies in de plint van de bebouwing en aanwezigheid van aantrekkelijke, levendige straten. Het enige nadeel aan de route is de barrièrevorming bij de kruising van de stationsweg en de capaciteit van de Werkmanbrug op drukke momenten. De gemeente heeft plannen om de stationsweg in de toekomst aan te pakken om de gevaarlijke oversteek te verhelpen. Hoe de nieuwe inrichting er precies uit zal zien is nog niet bekend.

### *Verzorgingsgebied*

Groningen is een de grootste stad van Noord-Nederland en telt per 1 januari 2010 187.000 inwoners. (bron: CBS). De stad ligt aan de rand van Nederland en dus ook fysiek aan de rand van het netwerk. De reisafstand tot de Randstad bedraagt meer dan twee uur. Aanvankelijk waren er plannen om Groningen beter met de Randstad te verbinden door middel van de Zuiderzeelijn (figuur 3.3), echter heeft dit plan het niet gehaald en wordt het voor de Zuiderzeelijn bestemde geld geïnvesteerd in de verbetering van de infrastructuur van de drie noordelijke provincies. Het budget dat de provincie heeft wordt aangewend voor de verbetering van regionale treindiensten (trein naar Veendam, extra sneltrein Groningen- Leeuwarden, koppeling van de lijnen Roodeschool/Delfzijl met Nieuweschans/ Veendam, station Hoogkerk, nieuwe treindienst Veendam-Stadskanaal, nieuwe treindienst Groningen- Heerenveen). De geplande verbeteringen van infrastructuur zullen het verzorgingsgebied van station Groningen in de toekomst vergroten.



*Figuur 3.3 Zuiderzeelijn*

Station Groningen is een kopstation en kent eigenlijk geen doorgaande treinverbindingen. Hoewel de zich stad fysiek aan de rand van het netwerk bevindt behoort Groningen zeker niet tot het achterland van Nederland. In Groningen staat een van de best aangeschreven universiteiten van Nederland en twee grote hogescholen. Daarmee komt het aantal studenten van bijna 50.000 net iets lager dan in Utrecht of Rotterdam. Het grote aantal studenten legt een enorme druk op het openbaar vervoer van de stad en de regio. Er bestaat in Groningen een sterke band tussen stad en ommeland waarin de regionale treindiensten een belangrijke rol spelen (niet alleen voor studenten maar ook voor scholieren, forenzen en bezoekers). Daarnaast wordt de stationsomgeving gedomineerd door een groot aantal kantoorgebouwen en weinig parkeerplaatsen. Voor de medewerkers van deze bedrijven is het reizen per trein aantrekkelijker dan met de auto. Het verzorgingsgebied van het station is daarmee ook vergelijkbaar met een middelgrote stad in de Randstad.



*Figuur 3.4 Busstation Groningen*



### 3.2.2 Overstapmachine

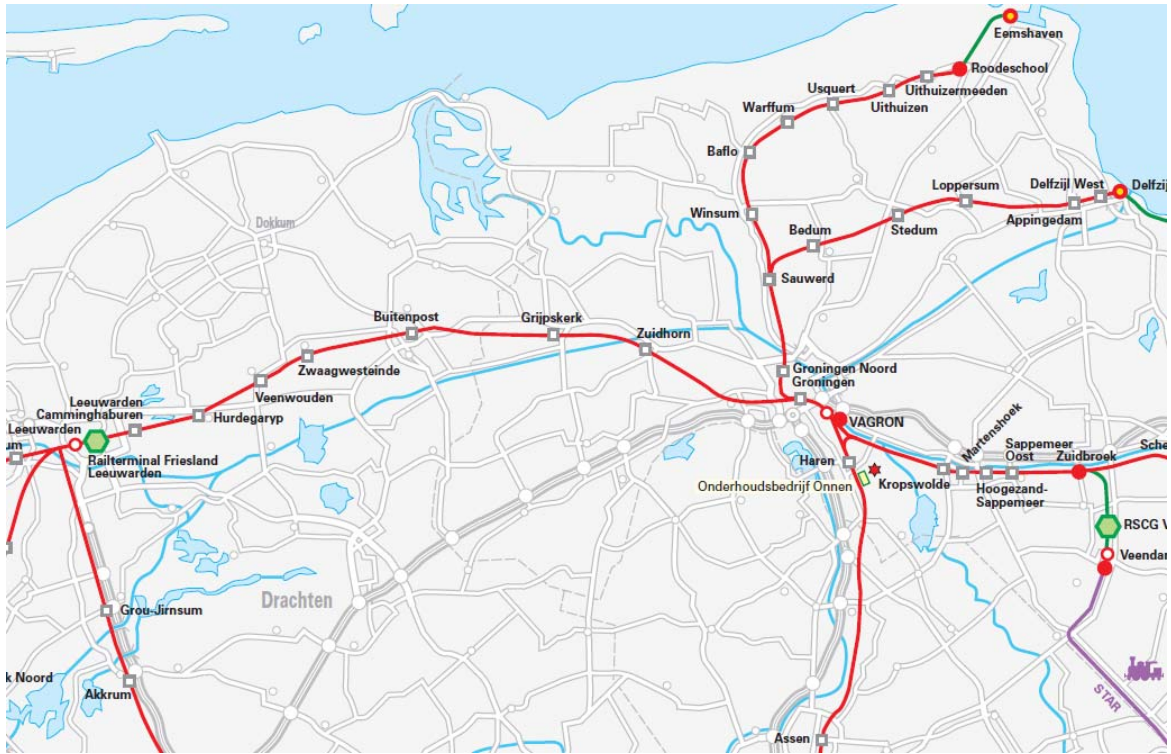
#### *Kwaliteit van transfervoorzieningen*

Aan de overstap tussen de treinen kan nog het een en ander aan verbeterd worden. Omdat station Groningen een kopstation is, bevindt zich tussen enkele sporen een gelijkvloerse oversteek. De sporen 2 en 3 zijn kopsporen waartussen zich een pleintje bevindt. De overige sporen zijn wel doorgaand. Wanneer (eind 2010) het tijdelijk oversteekplatform wordt gerealiseerd dan zijn ook de sporen 4, 5 en 6 niet langer doorgaand. Het tijdelijk oversteekplatform komt er omdat de kwaliteit en kwantiteit van de monumentale voetbrug die nu over de sporen 4,5 en 6 loopt volstrekt onvoldoende is. Uiteindelijk is het de bedoeling alle sporen weer doorgaand te maken en een traverse of tunnel aan te leggen voor de reizigers. Waarschijnlijk is dat deze verbinding dan ook een functie gaat krijgen als interwijkverbinding.

#### *Koppeling vervoersnetwerk*

Station Groningen is een zogenaamd kopstation, waar een drietal lijnen eindigen. Namelijk een lijn richting het westen die vlak na Station Groningen een uitsplitsing kent richting Leeuwarden, Delfzijl en Roodeschool met goederenlijn naar Eemshaven. Een lijn naar het oosten met een goede koppeling naar Duitsland en naar het Zuiden richting Zwolle. Er zijn plannen om de intensiteit van de lijn Groningen Leeuwarden te vergroten van 3 naar 4 treinen per uur per richting en de lijn richting Eemshaven tot het einde geschikt te maken voor personenvervoer.

De koppeling op het regionale vervoersnetwerk is efficiënt, de looproute van trein naar het busstation is kort en maar niet voor ieder even duidelijk. Vooral voor de onbekende reiziger is het niet altijd makkelijk om de juiste bushalte te vinden. De vertrektijden van de stadbussen zijn afgestemd op de aankomsttijden van de treinen, dit is een groot voordeel voor de bekende reiziger. Voor iemand die voor het eerst op station Groningen komt kan dit in het nadeel werken omdat er niet in een oogopslag valt te zien welke bushalte je nodig hebt. Vanwege het grote aantal studenten vertrekken de bussen richting Zernike in de spits vaker dan de rest van de dag. Dit zorgt voor een goede doorstroming in de spitsuren, echter kan het grote aantal vertrekkende bussen voor gevaarlijke situaties zorgen voor de niet oplettende voetganger.



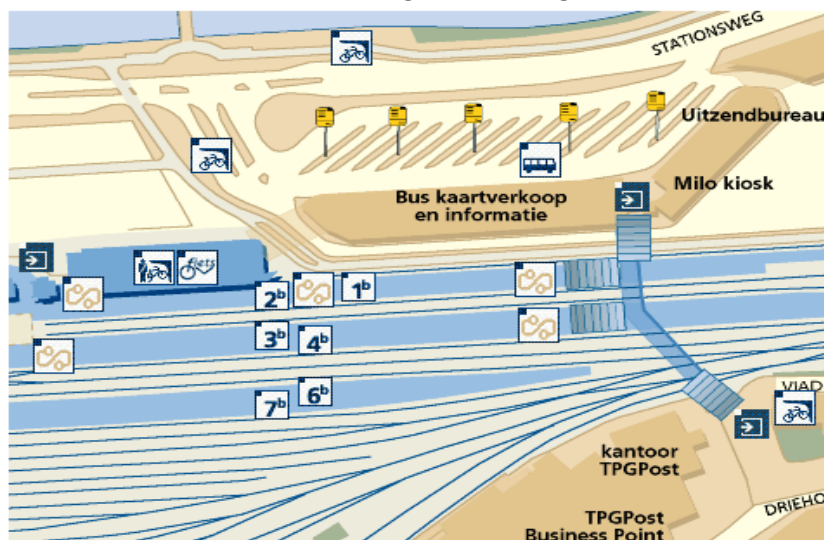
Figuur 3.5 Uitsnede spookkaart

### 3.2.3 Stadscentrum

#### *Ruimtelijke kwaliteit*

Een belangrijk aspect van de ruimtelijke kwaliteit van het stadscentrum is levendigheid van de stationsomgeving. Detailhandel en horecavoorzieningen in de plint van de bebouwing van het stationsgebied leveren hier grote bijdrage aan. Met deze functies kun je het verblijf van de reizigers, passanten en bewoners veraangenamen. In het stationsgebied van Groningen is er ruwweg de volgende verdeling te maken: De voorzieningen op het station en de voorzieningen langs de aanlooproutes.

De voorzieningen op het station bestaan uit de Servexformules op het perron, de Burger King, AH to GO en stationsrestaurant zitten in het stationsgebouw. Langs het busstation zijn een Kiosk, fastfood restaurant en een Milo tabakszaak gevestigd. De basisvoorzieningen voor de reiziger zijn aanwezig maar blijven steken op een eenzijdig 'fastfood' niveau. Een niveau dat nog al te zeer gericht is op een eenzijdige doelgroep. Door deze eenzijdigheid dragen de voorzieningen nog niet genoeg bij aan de levendigheid en diversiteit van het station. De detailhandel en horecavoorzieningen langs de aanlooproutes verschillen sterk in aantal en kwaliteit per route. De centrale route over de Werkmanbrug beschikt over voldoende winkels, detailhandel en historische gebouwen. Het Groninger Museum is de grote trekker langs deze route en vervult tevens een belangrijke functie op het stationsgebied. De oostelijke en westelijke aanlooproute missen vooral de aanwezigheid van detailhandel en horecavoorzieningen in het begin van de route.



Figuur 3.6 Plattegrond station Groningen

#### **Winkels en restaurants**

- Kiosk
- Albert Heijn To Go
- Arriva Informatie
- Bloemenverkoop
- Bruna
- Burger King
- C'est du pain
- De Broodzaak
- DE Café
- ETOS
- Free Record Shop
- Smuller's
- Swirl's

#### *Economische kwaliteit*

Naast de ruimtelijke kwaliteit kan op een stationslocatie ook economische kwaliteit onderscheiden worden. Een station kan gezien worden als de motor voor de economie van de stad, op het station worden namelijk inkomsten gegenereerd: de vervoerder verdient geld door verkoop van vervoersbewijzen. Horeca en detailhandel maken omzet door de aankopen van de reiziger/bezoeker van het station en in de omliggende kantoren werken talloze medewerkers. Aan de oostkant staat het UWV-HunzeHuys. Aan de westkant van het station vinden we de kantoren van KPN en het kantorencomplex genaamd Cascade.

Dagelijks maken zo'n 42.000 reizigers gebruik van het station Groningen. Na de realisatie van de geplande ontwikkelingen wordt het aantal in- en uitstappers per etmaal geschat op 54.000. Dit grote aantal reizigers maakt gebruik van de voorzieningen op het station en de stationsomgeving. Echter, het commerciële aanbod op het station nog erg eenzijdig. Het station en de stationslocatie worden

vooral gedomineerd door fastfoodketens. Door functies zoals detailhandel en horeca aan het stationsomgeving toe te voegen kan er meer levendigheid gecreëerd worden.

### 3.2.4 Ontmoetingsplek

#### *Functionele kwaliteit*

De huidige functionele invulling van het stationsgebied kenmerkt zich door een concentratie van kantoren aan weerszijden van het stationsplein. Naast deze grote kantorencomplexen rond het station bevindt zich op het midden van de perrons en in het stationsgebouw een ruim aanbod aan Servex stationswinkeltjes.

Het stationsplein bestaat uit vier onderdelen: het historisch stationsgebouw, het stadsbalkon, het busstation en een taxistandplaats met aangrenzende Kiss & Rideparkeerplaats.

- Het stadsbalkon domineert de ruimte voor het historische stationsgebouw en is ingericht als verblijfsplein en fietsenstalling voor 4000 fietsen onder het plein.
- Het busstation biedt plaats aan de stadsbussen en regiobussen. Snelle Q-linerdiensten vertrekken vanaf de westzijde en de stadsbussen vertrekken van de oostzijde van de stationsweg.
- De taxistandplaats en Kiss & Rideplekken liggen perifeer buiten de zichtlijn van de reizigers door de hoge uitstulpingen van het stadsbalkon.

Aan de noordzijde van het station bevindt zich een grote publiekstrekker: het Groninger museum. Door zijn bijzondere architectuur is het een bijzondere verschijning op de stationslocatie. Langs het museum loopt de belangrijkste looproute richting het centrum van Groningen.

Aan de zuidzijde van het stationsgebied ontbreekt een vergelijkbare trekker. Hier ligt het emplacement dat gebruikt wordt voor het samenstellen van personentreinen, schoonmaken van treinstellen en klein onderhoud. Verder is er een P&R-terrein met een buspendeldienst naar de binnenstad, staat er een groot aantal loodsen en heeft de TPG er een grote vestiging.



*Figuur 3.7 Groningermuseum*

De huidige functiemix is nog niet gericht op de optimale mix van reizen, wonen, werken, recreëren en leren. Bij de functiemix van het station Groningen ligt de nadruk op het reizen en werken. Het is door deze huidige mix nog lang geen hoogwaardig stadsdeel van Groningen.

#### *Verblijfskwaliteit*

Het station kan pas goed functioneren als ontmoetingsplek als de verblijfskwaliteit goed is. Een goede verblijfskwaliteit staat voor een sociaal veilige en levendige omgeving waar de transferfuncties niet overheersen maar in evenwicht zijn met de rest van de stationslocatie. Een levendig plein met horeca en terrasjes draag bij aan de levendigheid van de omgeving. Op station Groningen is weliswaar een plein op de fietsenstalling, maar ontbreken de voorzieningen en straatmeubilair hierop. Hierdoor oogt het plein erg leeg en verlaten. De goede verlichting zorgt voor een veilig gevoel na zonsondergang, echter na het vertrek van de laatste trein is de stationsomgeving uitgestorven. Kortom de stationsomgeving is te veel gericht op de knooppuntfunctie en nodigt niet uit om te verblijven.

### 3.3 Invulling conceptueel model

De onderstaande figuur toont het voor de case Groningen ingevulde conceptueel model. In de volgende subparagrafen wordt de invulling van dit model beargumenteerd.

Huidige situatie	Toekomstige situatie
Verbindingsschakel +	Verbindingsschakel ++
OVerstapmachine -	OVerstapmachine +
Stadscentrum +/-	Stadscentrum +
Ontmoetingsplek --	Ontmoetingsplek +

Figuur 3.8 Conceptueel model case Groningen

#### 3.3.1 Verbindingsschakel

##### Bereikbaarheid

In de huidige situatie scoort station Groningen een duidelijke + op bereikbaarheid. Als de geplande ontwikkelingen worden gerealiseerd zal de bereikbaarheid van het station verbeteren en ontstaat er een betere situatie waardoor de bereikbaarheid van dit station, ondanks zijn functie als kopstation, een ++ scoort. Deze score komt uit de volgende randvoorwaarden:

**Auto:** het station is goed met de auto bereikbaar. De ligging aan de kruising van de twee snelwegen maakt de autobereikbaarheid vanuit de verre regio uitstekend, maar ook vanuit de stad is het station vanuit alle richtingen goed bereikbaar. Men kan het station snel bereiken, echter ontbreekt er aan voldoende parkeergelegenheid aan de stadszijde. Aan de zuidzijde kan men gratis parkeren echter is het aantal plaatsen hier beperkt en is de looproute naar het station vanuit de parkeerplaats niet zo helder. Aan de noordzijde kan men parkeren in de parkeergarage van Q-park achter de kantoorgebouwen.

**Fiets:** ook voor de fietser is het station vanuit alle zijden van de stad goed bereikbaar via veilige fietspaden. Rond het station gaan vanuit alle richtingen de verkeerslichten voor fietsers tegelijk op groen waardoor men makkelijk en snel kan oversteken en dus snel bij het station is. Onder het plein ligt een grote fietsenstalling, echter is de capaciteit hiervan ontoereikend.

**Voet:** te voet is het station vanuit de stadszijde goed te bereiken, vanuit de zuidzijde kan men het station alleen via de luchtbrug bij het station komen. Echter, deze luchtbrug is niet toegankelijk voor minder validen, waardoor de zuidzijde minder goed bereikbaar is voor deze doelgroep.

**Knelpunten:** de bereikbaarheid van de zuidkant van het station is vooral voor de voetgangers niet optimaal. De luchtbrug is de enige mogelijkheid om aan de zuidkant te komen en bovendien is deze brug niet toegankelijk voor fietsers en minder validen. Hoewel er voor de fietsers voldoende alternatieven zijn zou de mogelijkheid om gebruik te maken van deze brug toegevoegde waarde bieden.

Het intensieve gebruik van de stationsweg zorgt voor barrièrewerking tussen het station en de stad. In de spits kan het grote aantal voetgangers richting de stad zorgen voor gevaarlijke situaties bij de oversteekplaats ter hoogte van de Werkmanbrug.

De werkmanbrug heeft vooral in de spits onvoldoende capaciteit. Doordat de constructie met het museum is verbonden zijn er vrijwel geen mogelijkheden om deze te verbreden. De gemeente heeft



ook vraagtekens of de verbreding überhaupt nodig is. De straten richting de binnenstad zijn ook smal en door de verbreding van de brug zou het probleem zich kunnen verplaatsen.

**Toekomstige situatie:** gemeente Groningen heeft is bezig met het opstellen van de visie op het stationsgebied. Hierin worden de mogelijkheden bekeken om de stationsweg veiliger te maken. Daarnaast kijkt men naar de varianten als een tunnel onder de sporen of een traverse over de sporen. Indien deze geplande ontwikkelingen worden gerealiseerd verbeterd de toegankelijk van het station Groningen aanzienlijk en worden eigenlijk alle knelpunten weggewerkt. Hiermee komt de score op de bereikbaarheid van het station Groningen na de realisatie van de geplande ontwikkelingen op ++.

#### *Verzorgingsgebied*

**Huidige situatie:** het verzorgingsgebied van station Groningen is zeer groot, Groningen is het overstapstation van de wijde regio. Daarnaast maken veel forensen gebruik van het station. De in het stationsgebied liggende kantoren en de op loopafstand bereikbare binnenstad biedt veel arbeidsplaatsen voor de omliggende dorpen. Daarnaast beschikt de stad Groningen over vele opleidingen waardoor veel studenten via het station hun opleidingsinstituten bereiken. De score van het verzorgingsgebied komt in de huidige situatie hiermee op een ++.

**Toekomstige situatie:** Provincie Groningen heeft samen met de Provincie Friesland plannen om op de lijn Groningen- Leeuwarden de frequentie te verhogen en zijn ze bezig met een onderzoek naar een nieuwe lijn Groningen- Heerenveen. Na de realisatie van deze plannen zal door betere bereikbaarheid het verzorgingsgebied van het station Groningen vergroten.

### **3.3.2 Overstapmachine**

#### *Kwaliteit van transfervoorzieningen*

**Huidige situatie:** de kwaliteit van de transfervoorzieningen laat vooral qua capaciteit te wensen over. De gelijkvloerse overgang bediend slechts twee sporen en de monumentale brug die de overig sporen moet bedienen is te smal voor het aantal reizigers dat dagelijks van het station gebruik maakt. Bovendien is de monumentale brug niet toegankelijk voor mindervaliden. De score volgens het conceptueel model komt hiermee op een -.

**Toekomstige situatie:** zowel de gemeente Groningen als ProRail realiseren zich goed dat de transfervoorziening onvoldoende zijn en treffen daarom op korten termijn al tijdelijke maatregelen. Zo wordt de gelijkvloerse oversteek verbreed en doorgetrokken tot de laatste spoor. Na de geplande frequentieverhoging op de lijn Groningen- Leeuwarden en eventueel de extra verbinding tot Heerenveen zal de capaciteitstekort in razend tempo toenemen. De verwachting is daarom dat na uitwerking van de visie op het stationsgebied prioriteit zal liggen in de realisatie van de nieuwe transfervoorzieningen. De score zal daarmee aanzienlijk verbeteren naar een +.

#### *Koppeling vervoersnetwerk*

**Huidige situatie:** de koppeling met het stads- en regionale vervoersnetwerk is goed op elkaar afgestemd. Echter zijn de looproutes vooral voor onbekende reiziger niet erg duidelijk. Het vinden van de juiste bushalte of de taxistaanplaats kan wel eens tegenvallen. Het busstation is te klein voor het aantal richtingen en de taxistandplaats is weggestopt achter de fietsenstalling. De score in het conceptueel model komt daarom ook niet hoger dan een +/-.

**Toekomstige situatie:** de gemeente heeft de wens om het opstel terrein inclusief voorzieningen uit het gebied te plaatsen, maar zoekt voor het maken van de plannen nadrukkelijk ook andere partijen op die daar profijt van zouden kunnen hebben. Hierover is tussen de belangrijkste partijen ook een intentieverklaring ondertekend. Door de uitplaatsing van het opstel terrein komt er aan de achterzijde ruimte vrij voor ontwikkelingen en zijn er plannen om ook het busstation naar het zuiden te verplaatsen. Aan de zuidkant krijgt zowel het busstation als de taxistandplaats meer ruimte en kan

deze veel efficiënter worden ingericht. Omdat de plannen nog lang niet concreet zijn blijft de score hangen op een +.

### 3.3.3 Stadscentrum

#### *Ruimtelijke kwaliteit*

**Huidige situatie:** uitgaande van de in hoofdstuk 3 benoemde definitie van ruimtelijke kwaliteit kan de huidige situatie als volgt gewaardeerd worden: de gebruikswaarde van het station als stadscentrum is onvoldoende. De voorzieningenvoorraad is zeer eenzijdig en slechts aan een zijde van het station gesitueerd. Dit kan vooral in het donker zorgen voor een onveilig gevoel bij de gebruikers van het station. De belevingswaarde daarentegen scoort goed op station Groningen. Door de halfondergrondse fietsenstalling en het voortdurend handhaven op fout geparkeerde fietsers oogt het plein zeer opgeruimd en straalt rust uit. De zuidzijde van het station wordt ingevuld door treingerelateerde functies en ligt pal naast een woonwijk. Vanwege veiligheid, geluidshinder en de sombere uitstraling van het gebied is de belevingswaarde aan de zuidzijde zeer laag. Getwijfeld kan ook worden aan de toekomstwaarde van de huidige omgeving, door het tekort aan ruimte op het busstation wordt de situatie steeds onoverzichtelijker en doet de ruimtelijke kwaliteit teniet. Het pas gerenoveerde stationsgebouw maakt daarentegen veel goed. De score volgens het conceptueel model komt hiermee uit op een +/-

**Toekomstige situatie:** de mogelijkheid om de zuidzijde van het station te ontwikkelen biedt mogelijkheden om de ruimtelijke kwaliteit van het gehele stationsgebied te verbeteren. Om een goede verbinding met de zuidzijde te creëren dient er rekening gehouden te worden met de bouwblok grootte. Omdat het ruimtelijke programma op dit moment nog niet duidelijk is wordt de score in de toekomstige situatie gewaardeerd op een +, er kan namelijk vanuit gegaan worden dat de te realiseren ontwikkelingen de ruimtelijke kwaliteit binnen het stationsgebied zullen verbeteren.

#### *Economische kwaliteit*

**Huidige situatie:** de economische kwaliteit op de Groningse stationslocatie wordt vooral bereikt door de aanwezigheid van verschillende kantoren in de omgeving. De kantorenlocatie genereert veel arbeidsplaatsen en zorgt voor levendigheid in het gebied tijdens kantooruren. De detailhandel en horecavoorzieningen rond het station en de aanlooproutes zijn nog niet voldoende voor het creëren van levendigheid. Door het eenzijdige voorzieningenaanbod blijven er kansen om economische kwaliteit op het station te genereren onbenut. Daarnaast zijn er te weinig winkels en horeca voorzieningen om de oostelijke en westelijke aanlooproute naar de stad goed genoeg te geleiden, hoewel de kleinschaligheid van de oude en vaak ook monumentale gebouwen zorgen voor een betere beleving bij de voetganger. Voldoende vermaak langs de routes zou de belevingsafstand van de route van het stationsgebied naar de binnenstad doen verkleinen. Een gevarieerd aanbod aan voorzieningen zou kunnen zorgen voor meer consumptie en dus meer toegevoegde waarde leveren aan de economie van de stad. Door de eenzijdige aanbod komt de score niet hoger uit dan een +/-.

**Toekomstige situatie:** de ruimtelijke plannen van de gemeente maken ontwikkelingen aan de zuidzijde van het station mogelijk. Door de verplaatsing van het busstation naar de zuidzijde komt er ruimte vrij voor voorzieningen aan de voorzijde van het station. Omdat de plannen nog niet zijn uitgewerkt blijft de score steken op een +. Indien in de plannen voldoende rekening gehouden wordt met voorzieningen die van toegevoegde waarde zijn voor de stadse economie zal de score hoger kunnen



uitvallen.

Figuur 3.9 Stationsgebouw Groningen

### 3.3.4 Ontmoetingsplek

#### Functionele kwaliteit

**Huidige situatie:** de huidige functionele invulling van het stationsgebied is nog niet gericht op de optimale mix van reizen, wonen, werken, recreëren en leren. Bij de invulling van het station Groningen ligt de nadruk op het reizen en werken en mist het gebied nog de allure van een echt stadsdeel. Dit eenzijdige aanbod zorgt voor een lage score op dit punt, namelijk een --.

**Toekomstige situatie:** In de toekomstige visie voor het gebied is er echter nog veel ruimte en potentie aanwezig voor een hoogwaardige functiemix. Het is de taak van de gemeente Groningen om deze functiemix te stimuleren, omdat door een hoogwaardige mix het stationsgebied de allure en dynamiek kan krijgen die het nodig heeft om een onderdeel van de binnenstad te worden en kan de score hiermee uitkomen op een +.

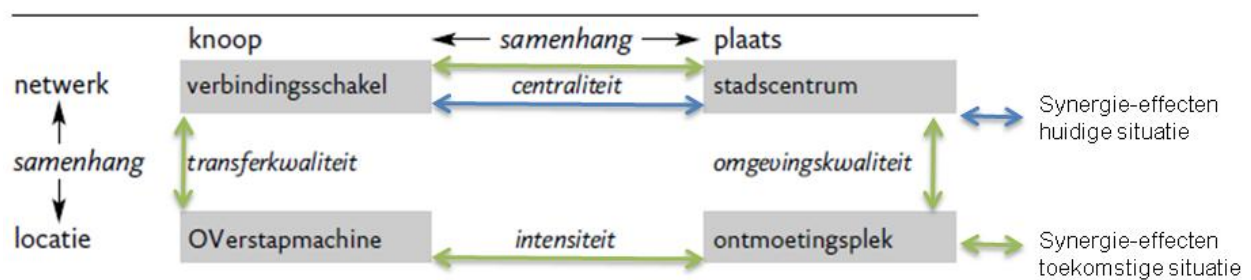
#### Verblijfskwaliteit

**Huidige situatie:** alhoewel het station over een mooi plein, boven op de fietsenstalling, beschikt blijft de verblijfskwaliteit hiervan laag. Op of om het plein zijn geen voorzieningen gevestigd die uitnodigingen om te verblijven. Er zijn geen terrasjes of bankjes om op te zitten dus straalt de plein niets meer dan leegte uit en mist de gezelligheid en levendigheid van een stadsplein. Ook de bouwblkgrootte van de omliggende kantoren is aan de hoge kant, de hoge kantoren zorgen vooral in de avonduren voor een onveilig gevoel. Ondanks de aanwezigheid van een mooi plein scoort verblijfskwaliteit op dit station een --.

**Toekomstige situatie:** gemeente Groningen besteedt in haar nog te ontwikkelen visie veel aandacht aan de herontwikkeling van zowel het voorplein als de zuidzijde van het gebied. Hierbij staat verblijfskwaliteit hoog in het vaandel. Door deze prioriteitsstelling komt de score uit op een +.

### 3.4 Synergie-effecten

Synergie effecten ontstaan er als er meerwaarde ontstaat door samenhang van de 4 functies van een stationslocatie. Deze meerwaarde wordt ervaren door alle betrokken partijen bij een stationsontwikkeling. In de onderstaande figuur wordt de ervaren synergie in zowel de huidige als de toekomstige situatie schematisch weergegeven.



Figuur 3.10 Synergie-effecten Groningen

#### Huidige situatie

Kijkend naar de case Groningen zien we dat er in de huidige situatie meerwaarde ontstaat door de combinatie van de functies verbindingsschakel en stadscentrum. Bij de functiemix van het station Groningen ligt de nadruk op het reizen en werken, daarnaast wordt het stationsgebied gedomineerd door transferfuncties. De combinatie van deze functies op het stationslocatie zorgt voor dat Groningen goed functioneert als een multimodaal knooppunt. De vestigingswaarde van het station wordt hierdoor positief beïnvloed. De waarde van het vastgoed is, door de bereikbaarheid van de locatie, rond het knooppunt hoger. Doordat de laatste jaren de nadruk lag op de ontwikkeling van

#### Synergie op stationslocaties

het stations als stadscentrum zijn er veel functies, vooral kantoren in het stationsgebied bijgevoegd. De toename van functies in het stationsgebied creëert de laatste tijd een steeds grotere vraag naar een grotere verbindingsschakel. Door ruimtegebrek kunnen de benodigde uitbreidingen van verbindingsschakel niet gerealiseerd worden en komt de kernwaarde *centraliteit* onder druk te staan.

#### *Toekomstige situatie*

In de toekomstige visie voor het gebied is er nog veel ruimte en potentie aanwezig om ook de overige functies van het station op te krikken en nog meer synergie in het stationsgebied te creëren. De reeds geplande verbreding van de gelijkvloerse oversteek zal zorgen voor verbetering van *transferkwaliteit* en stijgt de waarde van de functie Overstapmachine. De intensiteitvergroting van de lijn Groningen-Leeuwarden en de betere doorkoppeling van de regionale lijnen zullen meer druk leggen op de tijdelijke oversteek. Voor de realisatie van deze maatregelen zal gemeente de definitieve oversteek moeten realiseren. De verbetering van de transferkwaliteit kan in de toekomst ervoor zorgen dat er synergie ontstaat tussen de functies verbindingsschakel en Overstapmachine.

Betere doorkoppeling van de vervoerssystemen zullen de keuzevrijheid van de individuele gebruikers van het stationsgebied verhogen. Meer reizigers zullen gebruik gaan maken van het gebied. Hoe meer mensen gaan reizen, hoe meer ontmoetingen mogelijk zijn op het stationsgebied. Kortom de koppeling van de functies Overstapmachine en ontmoetingsplek zorgen voor een betere *intensiteit*.

Indien de verplaatsing van het NedTrain terrein definitief wordt doorgezet ontstaat er ruimte voor nieuwe ontwikkelingen in het stationsgebied. Door toevoeging van het juiste functiemix verbetert de waarde van het station als stadscentrum. De verplaatsing van het busstation naar de zuidzijde laat ruimte vrij aan de voorzijde voor het station om een stationsplein in ere te herstellen. Indien het plein omgeven wordt door de juiste functiemix van voorzieningen en vermaak zal de levendigheid van het stationsgebied verbeteren en stijgt de waarde van het station als ontmoetingsplek. De functies stadscentrum en ontmoetingsplek zullen na de geplande ontwikkelingen elkaar gaan versterken en de synergie tussen de twee stationsfuncties zullen ervoor zorgen dat de kernwaarde *omgevingskwaliteit* zal stijgen.

De toevoeging van nieuwe functies in het stationsgebied zal daarnaast een positief effect hebben op de kernwaarde *centraliteit* en zal deze in de toekomst alleen maar verbeteren.



*Figuur 3.11 Stationsgebouw Groningen na renovatie*



## Hoofdstuk 4 Tilburg

In dit hoofdstuk wordt kort stilgestaan bij de ontstaansgeschiedenis van station Tilburg. Vervolgens volgt de casebeschrijving en de invulling van het conceptueel model. Het wordt in de laatste paragraaf afgesloten met deelconclusies.

### 4.1 Geschiedenis stationsgebied

Tilburg is van oudsher een stad die is opgebouwd uit verschillende gehuchten die in de loop der jaren aan elkaar zijn gegroeid. De stad is in de loop der jaren uitgegroeid van agrarische nederzetting tot industriële stad met uitgestrekte fabriekscplexen en woonwijken. De snelle groei van de industrie in de stad met daarbij behorend de komst van de stoommachine maakte een goede transportverbinding van kolen noodzakelijk. Tijdens de beginperiode van de industriële ontwikkeling in Tilburg werd transport gedaan door wagenkarren die in de loop van de jaren werden vervangen door de stoomtrein. Dit ging echter niet zonder slag of stoot. De gemeente Tilburg had een voorkeur voor een verbinding over water voor de lokale industrie. Uiteindelijk zou de spoorverbinding er wel komen, zestig jaar voordat het Wilhelminakanaal gerealiseerd zou worden (in 1963). Hierbij kwam ook het eerste kleine station, aan de zuidzijde van het spoor.



*Figuur 4.1 Oorspronkelijk station Tilburg (1862-1965)*

Vanwege het verhogen van de spoorbaan is in 1965 een nieuw station in Tilburg gebouwd op dezelfde plaats als het oude: op het punt waar de Stationsstraat uitkomt op de Spoorlaan. Omdat er slechts een smalle strook langs de Spoorlaan beschikbaar was, ontwierp architect Van der Gaast een station dat zover mogelijk tegen de spoorbaan werd aangezet en gedeeltelijk ook onder de perrons werd geschoven. Zo ontstond er zelfs ruimte voor een voorrijstrook. Om het geheel toch een monumentale aanblik te geven, spreid een golvende kap zich als een langgerekte paraplu uit over de perrons, het ontvangstgebouw en de voorrijstrook, waardoor ook de straat bij het station wordt betrokken. De grote overkapping zorgt niet alleen voor beschutting, maar is tegelijkertijd een architectonisch middel om





stad en spoor met elkaar te verbinden. (Oranjewoud,2010)

Figuur 4.2 huidige station Tilburg vanaf 1965

## 4.2 Beschrijving stationsgebied

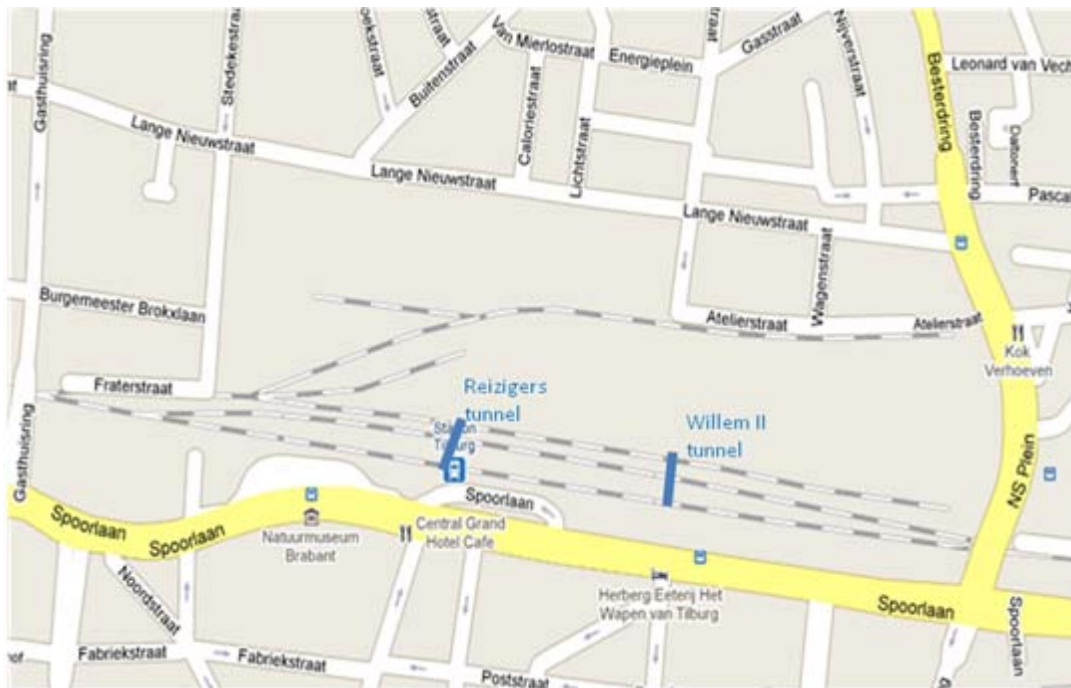
Het volgende paragraaf vormt de casebeschrijving van het station Tilburg. Achtereenvolgens komen de vier functies van het station aan bod.

### 4.2.1 Verbindingsschakel

#### Bereikbaarheid

Het station Tilburg ligt centraal in de huidige stad aan de zuidzijde van de spoorlijn en is bereikbaar via de Spoorlaan. In de stationsomgeving zijn er twee onderdoorgangen om het spoor te kruisen: de Gasthuisring en het NS-plein. Aan de noordzijde van het spoor ligt het terrein van de werkplaats van Nedtrain.

In de toekomst verhuist de werkplaats van Nedtrain en zal het terrein worden herontwikkeld. Om het gebied beter te ontsluiten komt er een tweetal langzaamverkeerpassages onder het spoor door: een ter plaatse van het station en een in het verlengde van de Willem II straat.



Figuur 4.3 Verkeerskundige situatie stationsgebied Tilburg

Voor het autoverkeer is de locatie via twee stedelijke ringbanen aangesloten op de A58 tussen Eindhoven, Breda en Vlissingen aan de zuidzijde van de stad. Via provinciale wegen zijn Den Bosch, Waalwijk en het attractiepark 'De Efteling' (op 10 km) bereikbaar. Het vliegveld in Eindhoven ligt op minder dan een half uur rijden.

Het station ligt gunstig ten opzichte van het centrum. De meest logische looproute naar de binnenstad is via de Stationsstraat, maar ook via de Willem II straat is de binnenstad goed te bereiken. Uitgaande van de theorie van Kusumo over de integratie van het station met de stad zien we dat het stratenpatroon richting het centrum voldoet aan de theorie. Langs de route is veel kleinschaligheid: het is een zeer gemêleerd gebied waar wordt gewoond, wordt gewerkt en veel winkels te vinden zijn. De belangrijkste straten in dit gebied worden de laatste jaren opgeknapt en er komen veel kleine winkeltjes bij. De aantrekkelijkheid van het gebied neemt toe.



### *Verzorgingsgebied*

Station Tilburg kent een groot verzorgingsgebied. De vele dorpjes uit de regio gebruiken het station als een overstap op hun doorreis naar de rest van Nederland en zelfs via Breda op de HSL. In de buurt van het station zijn grote kantoren van o.a. Interpolis, OMO en VGZ gevestigd die zorgen voor een grote groep forensen die gebruik maken van het station. De stad Tilburg heeft een universiteit en enkele hogescholen, deze is echter niet in de binnenstad gevestigd maar in Tilburg West. De meeste studenten maken dan ook geen gebruik van het hoofdstation.

Het stationsgebied kent ook enkele grote trekkers. Zo is in de buurt van het station een poppodium 013 gevestigd. Dit is het tweede poppodium van Nederland, hier geven regelmatig grote namen hun concerten. Tijdens de concertdagen is de druk op het station hoog. Ook het natuurmuseum Brabant en de op 15 minuten loopafstand gelegen textielmuseum genereert de nodige reizigersstroom.

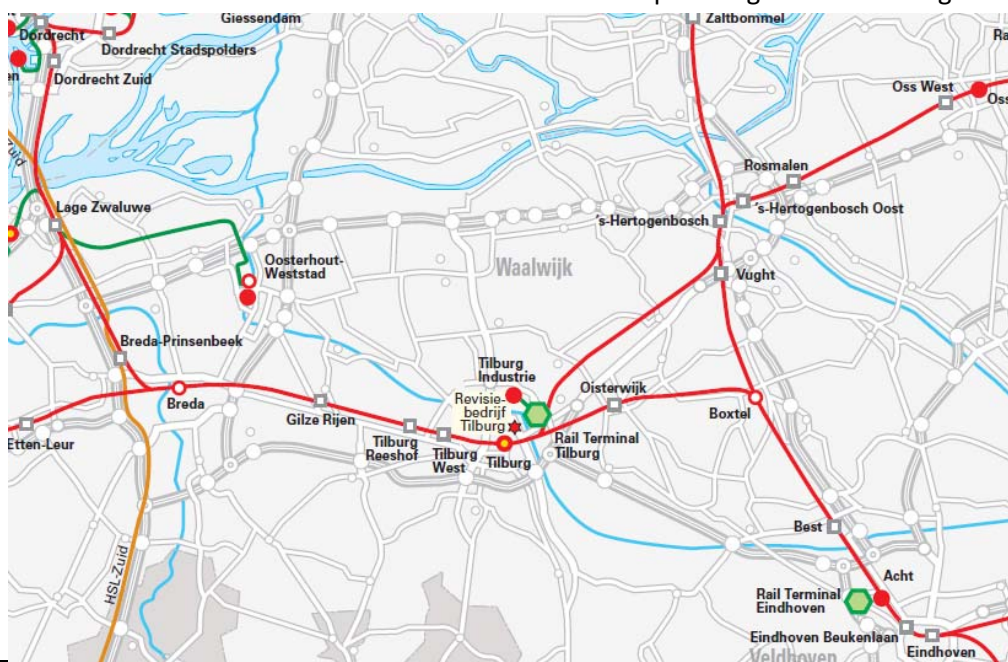
### **4.1.2 Overstapmachine**

#### *Kwaliteit van transfervoorzieningen*

Het station vormt als locatie een belangrijk onderdeel in de treinreis. Het is daarom belangrijk dat het station op een overzichtelijke manier is ingericht zodanig dat de treinreiziger er zich makkelijk kan oriënteren en er prettig kan verblijven. De looproutes op het station zijn dankzij zijn compactheid erg helder, de kwaliteit van de transfervoorzieningen daarentegen is zeer laag. Vooral de tunnel voldoet niet aan de capaciteitsvraag en zorgt in de spits voor opstoppingen. Daarnaast is het station onvoldoende toegankelijk voor minder validen door het ontbreken van liften en door perronhoogtes die niet aan de norm voldoen. Ook de bewaakte en onbewaakte fietsenstallingen voldoen niet aan de huidige en toekomstige behoefte. Op beide perrons is een afgesloten wachtruimte. Op perron 1 is een kiosk en zijn er toiletten. Op perron 2 staan automaten met versnaperingen. De uitstraling van het station is rommelig en gedateerd.

#### *Koppeling vervoersnetwerk*

Via het spoor is de locatie ontsloten via internationale, nationale en regionale treinverbindingen en het nachttreinnet van de Randstad. Tilburg is niet aangesloten op het HSL-netwerk, maar kent wel een goede treinverbinding met het HSL-station in Breda. De koppeling met het regionale netwerk is vooral gericht op de trein- bus verbinding. Er zijn vrijwel geen trein op trein overstapbewegingen. Door de heldere route naar het busstation is de overtap het regionaal vervoer gemakkelijk.



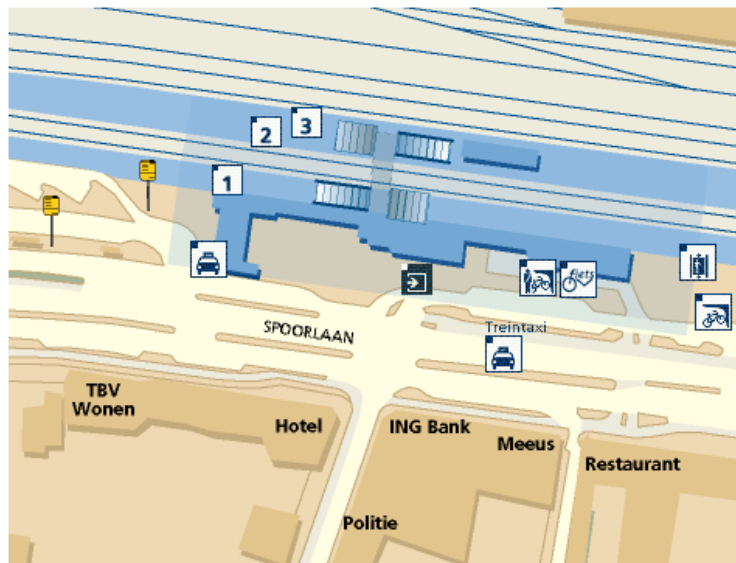
*Figuur 4.4 Uitsnede spoorkaart*

### 4.2.3 Stadscentrum

#### *Ruimtelijke kwaliteit*

Het centrum van Tilburg is in de huidige vorm te klein en te bescheiden voor een stad met ruim 200.000 inwoners en kan ook maar met moeite de concurrentie aan met andere binnensteden in Brabant. Vanuit economisch oogpunt moet het centrum vergroot en versterkt worden. Ontwikkeling van de NS-werkplaats biedt mogelijkheden om hier verandering in te brengen. De NS-werkplaats is een grootschalig terrein in beheer van Nedtrain (het grootste bedrijfscomplex van de binnenstad) waar treinen worden gerenoveerd en rijklaar gemaakt. In de toekomst zal Nedtrain gaan verhuizen naar een andere locatie en komt er ruimte vrij voor de ontwikkeling. (Gemeente Tilburg, 2008)

Station Tilburg kent een uitgebreid aanbod aan voorzieningen, namelijk:



#### **Winkels en restaurants**

- Kiosk
- AKO
- Albert Heijn To Go
- Bloemenverkoop
- Breexz
- Bruna
- C'est du pain
- De Broodzaak
- Houwen's vlaai
- Smuller's

Figuur 4.5 Plattegrond station Tilburg

Hoewel er voldoende voorzieningen in het stationsgebied aanwezig zijn ontbreekt er aan levendigheid in het stationsgebied. De meeste voorzieningen bevinden zich in het stationsgebouw en met daaromheen vooral kantoren. In de avonduren ziet het gebied er verlaten uit.

#### *Economische kwaliteit*

Tilburg is in trek als vestigingsplaats voor productiebedrijven en (zakelijke) dienstverleners. De ligging van de stad, de aanwezige infrastructuur en het economische klimaat zijn vestigingsfactoren waarmee Tilburg zich onderscheidt. De universiteit en hogescholen bieden met hun duizenden studenten voldoende arbeidspotentieel. De stad heeft in het verleden bewezen de nodige veerkracht en daadkracht aan de dag te kunnen leggen. (Gemeente Tilburg, 2008)

Ook het stationsgebied functioneert als een draaiende motor voor de Tilburgse economie. Het station, de NS-werkplaats en de grote hoeveelheid kantoren zorgen ervoor dat een groot aandeel van de Tilburgse arbeidsplaatsen zich in de buurt van het station bevindt. Daarnaast maakt dagelijks een groot aantal reizigers gebruik van de voorzieningen in het stationsgebied en de op loopafstand gelegen binnenstad. Deze twee locaties zijn samen verantwoordelijk voor een groot gedeelte van de dagelijkse consumenten aankopen van de stad.

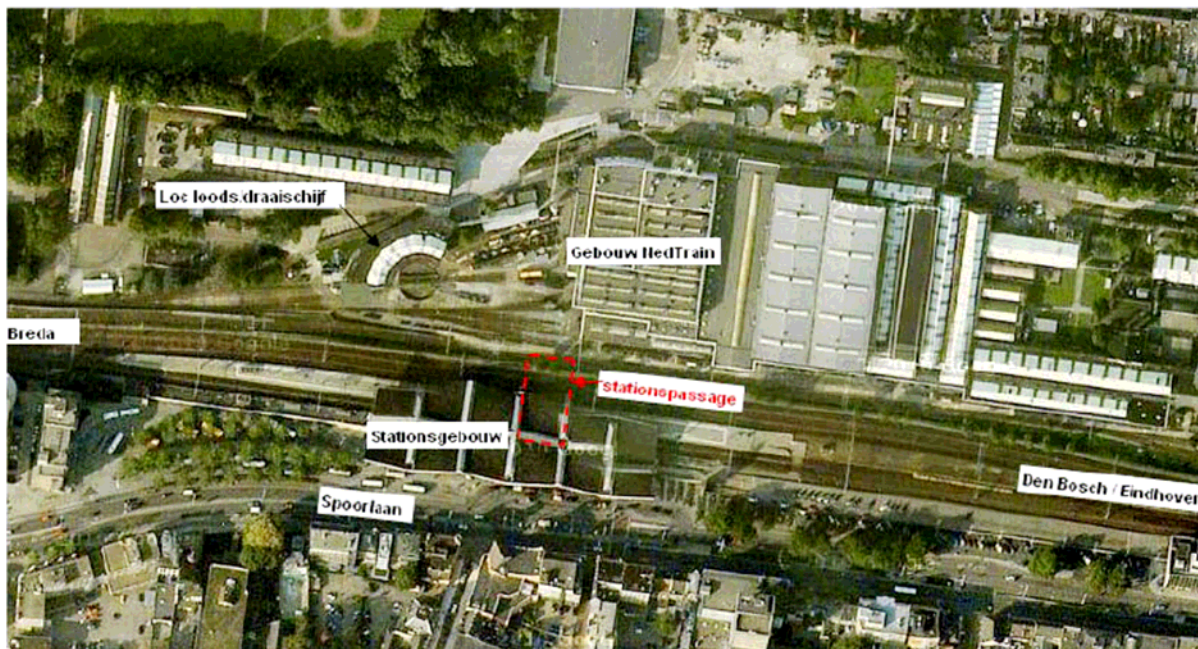


## 4.2.4 Ontmoetingsplek

### *Functionele kwaliteit*

Het stationsgebied is een groot binnenstedelijk gebied dat als een langgerekt gebied door het centrum loopt van Ringbaan West naar de Heuvel. De Spoorzone is geenszins uniform ingericht, maar kent de volgende deelgebieden:

- De NS werkplaats en de omgeving van het Station Tilburg, inclusief de werkhallen en de aansluiting naar zowel de binnenstad als de woonwijk Theresia. Een gebied dat nu nog in gebruik is bij NedTrain en vanaf eind 2010 met respect voor de oude waarden hergebruikt gaat worden.
- De westelijke vlak: Het Hollandterrein en het Haestrechtkwartier zijn daarin inmiddels herontwikkeld. Het gebied wordt in de toekomst verder versterkt door herontwikkeling van: De Hart van Brabantlaan, Vormenfabriek, Lochtstraat Zuid en Noord en het terrein van voormalige drukkerij Zwijssen.
- Het Van Gend & Loosterrein aan de kant van de Ringbaan West. Een gebied dat zich leent voor een grootschalige invulling



Figuur 4.6 Overzicht stationsomgeving Tilburg

### *Verblijfskwaliteit*

Om een goede ontmoetingsplek te zijn dient een station over bepaalde verblijfskwaliteit te beschikken. Hiertoe kan gerekend worden: een aantrekkelijk plein met voldoende straatmeubilair, gezellig uitzierende terrasjes, voldoende verlichting en vermaak. Op station Tilburg ontbreekt echter aan deze kwaliteit: er is überhaupt geen plein en dus ook geen terrasjes. Het stationsgebied beschikt wel over een restaurant, echter staat deze op palen. Door deze hoogte voegt het restaurant weinig toegevoegde waarde aan het stationsgebied. Het stationsgebied wordt gedomineerd door transervoorzieningen en daarmee ontbreekt er aan de sfeer en vermaakfuncties. De sociale veiligheid op het stationsgebied kan door gebrek aan deze functies vooral 's avonds in het geding komen.



### 4.3 Invulling conceptueel model

De onderstaande figuur toont het voor de case Tilburg ingevulde conceptueel model. In de volgende subparagrafen wordt de invulling van dit model beargumenteerd.

Huidige situatie	Toekomstige situatie
Verbindingsschakel -	Verbindingsschakel ++
Overstapmachine --	Overstapmachine +
Stadscentrum --	Stadscentrum +
Ontmoetingsplek -	Ontmoetingsplek ++

Figuur 4.7 Conceptueel model case Tilburg

#### 4.3.1 Verbindingsschakel

##### Bereikbaarheid

Huidige situatie: de bereikbaarheid van het station Tilburg scoort in de huidige situatie een -. Deze kan beargumenteerd worden met behulp van de volgende randvoorwaarden:

**Auto:** het station is goed met de auto bereikbaar. Echter vanuit het Noorden is het station met de auto niet te bereiken. Dit vormt voor de automobilist echter geen bezwaar omdat men net zo makkelijk via de omliggende wegen bij het station kan komen.

**Fiets:** met de fiets is het station goed bereikbaar vanuit alle richtingen. In tegenstelling tot de auto is het station ook vanuit het noorden met de fiets goed te bereiken via de Willem II tunnel. Het parkeren van de fiets is in de buurt van het station iets lastiger. De huidige bewaakte fietsenstalling voldoet niet aan de vigerende technische normen en bovendien is de capaciteit onvoldoende. De onbewaakte stalling aan de oostzijde van het station ter plaatse van het voormalig postperron is ook overbezet.

**Voet:** de voetgangers kunnen vanuit de zuidzijde het station goed bereiken. Vanuit de noordzijde kunnen de voetgangers, net als fietsers, gebruikmaken van de Willem II tunnel. De capaciteit van deze tunnel is vooral in de spits onvoldoende. Vanuit de noord-westzijde is het station voor de voetgangers niet te bereiken, de huidige stationstunnel heeft alleen aan de zuidzijde een uitgang. Op dit moment ligt aan de zuidzijde een NS-werkplaats, de medewerkers hiervan kunnen via een aparte uitgang in de tunnel aan de noordzijde komen. Na herontwikkeling van de werkplaats zal er behoefte ontstaan voor een uitgang aan de noordzijde.

**Knelpunten:** de aaneenschakeling van busstation, station en onbewaakte stalling parallel gesitueerd aan de Spoorlaan zorgt voor veel verkeerdrukke en maakt de overstap tussen vervoersmiddelen oncomfortabel en zelfs onveilig.

**Toekomstige situatie:** Bij de ontwikkeling van het NedTrain-terrein draagt de gemeente Tilburg zorg voor de bereikbaarheid daarvan. De verbinding tussen zuid- en noordzijde van het spoor wordt voor langzaam verkeer aanzienlijk verbeterd door de aanleg van twee nieuwe tunnels:

- Eén ter hoogte van het station die wordt gecombineerd met de reizigerstunnel voor het station en uitsluitend bedoeld is voor voetgangers. Deze passage verbindt het nieuw te ontwikkelen gebied met het bestaande stadscentrum.
- Een tweede onderdoorgang onder het spoor door heeft de gemeente geprojecteerd in het verlengde van de Willem II-sstraat. Deze onderdoorgang is bedoeld voor langzaam verkeer; zowel voetgangers als fietsers.

De oost-west verbindingen voor langzaam verkeer worden ook verbeterd bij de herinrichting van de Spoorlaan. De gemeente heeft plannen om de spoorlaan te degraderen tot eenrichtingsverkeer om de veiligheid rond nog te realiseren boulevard te verbeteren. Aan de oostzijde van het busstation wordt een nieuw gebouw voor fietsstallen, P&R en zakelijke dienstverlening/detailhandel voorzien. Na de realisatie van deze verkeersmaatregelen komt de score op het conceptueel model uit op een ++.

#### *Verzorgingsgebied*

**Huidige situatie:** het verzorgingsgebied van het station Tilburg bestaat voornamelijk uit forensen die in de stationsomgeving en de binnenstad werken. Ook de reizigers uit de wijde omliggende omgeving maken hier de overstap van bus naar trein. Ondanks dat de stad Tilburg duizenden studenten rijk is maken maar weinig studenten gebruik van het stationsgebied. Het gros van studenten stapt uit in Tilburg west omdat daar meeste de opleidingsinstituten gevestigd zijn. De score in het conceptueel model komt hiermee uit op een +/-

**Toekomstige situatie:** Stationsomgeving krijgt een hoogstedelijke bebouwing in een hoge dichtheid. Dit betekent in principe ook een hoge dichtheid van mensen, hetgeen, bij een gevarieerd stedelijk programma, bijdraagt aan de gewenste binnenstedelijke levendigheid en vergroot het verzorgingsgebied. De prognose van het aantal reizigers na de realisatie van de geplande ontwikkelingen stijgt in 2020 naar ruim 45.000 in- en uitstappers per etmaal. Een van de mogelijke nieuwe ontwikkelingen op van het NedTrain-terrein is de nieuwe vestiging van de Fontys hogeschool. De huidige locatie is te klein en in de buurt is er geen mogelijkheid tot uitbreiding. De hogeschool heeft plannen om in het stationsgebied een opleidingsgebouw te ontwikkelen die ruimte biedt aan 10.000 studenten. Doordat een groot deel van studenten aangewezen op openbaar vervoer groeit de score op het verzorgingsgebied naar een +

### **4.3.2 Overstapmachine**

#### *Kwaliteit van transfervoorzieningen*

**Huidige situatie:** het stationsgebied in Tilburg voldoet niet meer aan de eisen van deze tijd. De geboden ruimte is voor de hoeveelheid gebruikers te krap, de kwaliteit binnen en buiten het station is onvoldoende, het busstation is te krap en de aansluitingen met de stad zijn matig. Bovendien beschikt het station in de huidige situatie niet over liften. Hierdoor laat de toegankelijkheid voor mindervaliden te wensen over. Momenteel zijn de perrons voor bijvoorbeeld rolstoelers bereikbaar via een hellingbaan en een overpad over het spoor en uitsluitend onder begeleiding van stationspersoneel. Ook de tunnel onder de sporen is in de spitsuren te vol, na de geplande ontwikkelingen zal hier een capaciteitsknelpunt ontstaan. De kwaliteit van transfervoorzieningen scoort hiermee een --.

**Toekomstige situatie:** op korte termijn zal ProRail de tunnel verbreden en doortrekken tot de noordzijde. Ook komen er liften en commerciële ruimten in de tunnel. Alle huidige knelpunten worden hiermee opgelost en komt de score uit op een ++.

#### *Koppeling vervoersnetwerk*

**Huidige situatie:** de aankomst- en vertrektijden van het stads-, regionale en nationale vervoersnetwerk is goed op elkaar afgestemd. De looproutes voor de overstap zijn kort en helder. In de spits kan de tunnel en het busstation een knelpunt vormen omdat capaciteit hiervan ontoereikend is. De score komt hiermee uit op een +/-.

**Toekomstige situatie:** gemeente Tilburg heeft een besluit genomen om het busstation te reconstrueren en te vergroten. Hiervoor zal de aanwezig woonflat "Tilburion" moeten wijken. Ook de reizigerstunnel wordt verbreed en voorzien van een uitgang aan de noordzijde. Tevens komen hier

enkele commerciële ruimtes. De capaciteitsknelpunt wordt hiermee opgelost en komt de score uit op een +.

### 4.3.3 Stadscentrum

#### *Ruimtelijke kwaliteit*

**Huidige situatie:** kijkend naar de ruimtelijke kwaliteit kan voor Tilburg het volgende geconcludeerd worden: De *gebruikswaarde* van het Tilburgse stationsgebied scoort onvoldoende. Hoewel de binnenstad zich op een loopafstand bevindt is de koppeling tussen het stationsgebied en de binnenstad ver te zoeken. De looproute kent weinig vermaak en voldoet hiermee niet aan de minimale randvoorwaarden voor een succesvolle looproute volgens de theorie van Kusumo.

De *belevingswaarde* van het stationsgebied scoort ook zeer laag. Het station ziet er saai uit en straalt weinig sfeer uit. In het stationsgebied zijn weinig voorzieningen, alleen een restaurant welke zich niet op ooghoogte bevindt. Aan de achterzijde gevestigde NS-werkplaats zorgt voor een industriële uitstraling en omdat deze omhuld is door hekwerken geeft het, vooral in de avonduren, een onveilig gevoel en zorgt voor een grote barrière tussen de ten noorden en ten zuiden gelegen stadsdelen.

Ook de *toekomstwaarde* van het stationsgebied is in de huidige situatie zeer laag. De functies in het stationsgebied hebben hun capaciteit bereikt en er is geen ruimte voor verdere uitbreiding. Er is geen flexibiliteit meer in het gebied te vinden, om de functies te beter te laten functioneren zullen er andere functies moeten wijken. Aan de achterzijde van het station zijn enkele mooie gebouwen in gebruik door NedTrain die als industrieel erfgoed kunnen worden aangemerkt, echter omdat het terrein ontoegankelijk is voor publiek voegen ze geen enkele waarde aan het stationsgebied toe.

**Toekomstige situatie:** Door de nieuwe invulling van de NS werkplaats zal de barrièrewerking van het spoor minder voelbaar en als minder storend ervaren worden. Fysiek door twee brede doorgangen onder het spoor aan te brengen, maar ook qua beleving. Door de diverse nieuwe functies zal er vanzelf meer verbinding ontstaan tussen de omliggende stukken stad. Door de aanvulling van functies in het gebied zal de beleveniswaarde stijgen en is er mogelijkheid tot het aanbrengen van extra flexibiliteit in het gebied. De geplande boulevard aan de noordzijde zal zorgen dat ook aan de zuidzijde de beleveniswaarde stijgt. Onbekend is welke ruimtelijke kwaliteit voor de ontwikkelingen aan de noordzijde zal gelden en komt de score hierdoor uit op een +.

#### *Economische kwaliteit*

**Huidige situatie:** de economische kwaliteit op het Tilburgse stationsgebied bestaat voornamelijk uit de in het gebied gevestigde kantoren die op hun buurt zorgen voor groot aandeel in de Tilburgse werkgelegenheid. Verder in het stationsgebied zijn erg weinig voorzieningen te vinden. De in het station aanwezige commerciële units hebben een zeer eenzijdig aanbod gericht op een zeer beperkte doelgroep, namelijk de reiziger die een snelle consumptie doet en in de trein stapt. Direct in het stationsgebied staat een woontoren en de directe omgeving wordt gedomineerd door arbeiderswijken. Voor deze, op korte afstand, wonende doelgroep zijn geen voorzieningen in het stationsgebied waardoor zij dus ook geen gebruik maken van het station. Toevoeging van andere functies in het gebied zal ervoor kunnen zorgen dat ook andere doelgroepen, dan reizigers gebruik gaan maken van dit gebied. De score voor economische kwaliteit is daarom een --.

**Toekomstige situatie:** De nieuwe ontwikkelingen op het stationsgebied kunnen een belangrijke bijdrage leveren aan de versterking van de economische betekenis van Tilburg. Door de reconstructie van de spoorlaan komt er een boulevardachtige wandelzone aan de kant van het station, vanaf Van Gend en Loosterrein tot aan Willem II straat. Hierdoor verdwijnen de parkeerruimte voor de auto's en de fietsenstalling uit het zicht. Tegen de wand bij het spoor komen winkels, horeca en zakelijke dienstverlening. Het Nedtrainterrein krijgt nieuwe functies als wonen, werken (kantoren), cultuur, onderwijs, horeca en vermaak. Door de reconstructie van de Spoorlaan en de herinrichting van het

NedTrain terrein verbetert zowel de ruimtelijke als de economische kwaliteit en komt de score op het conceptueel model uit op een +.

#### 4.3.4 Ontmoetingsplek

##### *Functionele kwaliteit*

**Huidige situatie:** de huidige functiemix scoort in het Tilburgse stationsgebied goed. Er zijn verschillende functies in het stationsgebied aanwezig: wonen, werken en winkelen. Op loopafstand zijn binnenstad, poppodium 013 en het textielmuseum aanwezig waardoor de functie recreëren ook voldoende voor het stationsgebied kan worden aangemerkt. Jammer genoeg zorgt de huidige functiemix niet voor een levendige sfeer op straat, vooral het industriële en ontoegankelijke karakter van de achterzijde van het station is schuldig hieraan. De score volgens het conceptueel model komt hierdoor niet hoger dan een -.

**Toekomstige situatie:** door de ontwikkeling van de NS werkplaats wordt de functiemix geoptimaliseerd. De nieuwbouwplannen omvatten onder andere een hotel-congresaccommodatie, nieuwbouw Fontys Hogescholen, park van 3 hectare en een Hal 44: voormalige wieldraaijerij die 5 jaar onderdak zal bieden aan jongerencultuurfabriek Hall of Fame. (Brabants dagblad, 2010) De functiemix zal hiermee verbeteren tot de score +.

##### *Verblijfskwaliteit*

**Huidige situatie:** de verblijfskwaliteit van het stationsgebied in Tilburg is rampzalig. Voor het station loopt een smal trottoir die direct aansluit op een drukke weg. Er is geen voorplein en dus ook geen functies die zouden uitnodigen om te verblijven. Het enige restaurant in de omgeving staat op palen en heeft geen toegevoegde waarde voor het verblijfskwaliteit. De achterzijde van het station, de NS werkplaats is überhaupt afgesloten voor publiek en wat nog meer afbreuk doet aan de verblijfskwaliteit van de omgeving. De score in het conceptueel model komt daarom ook uit op een --

**Toekomstige situatie:** in de nieuwe situatie krijgt de NedTrainwerkplaats een relatief compacte bebouwing, die goed aansluit op de theorie van Jane Jacobs over de optimale grootte van de bebouwingsblokken. Met name door de aanwezigheid van grotere publiekstrekkende functies op stedelijk niveau, wordt de openbare ruimte van de NS werkplaats het levendigste en de belangrijkste verblijfsgebied van de stationsomgeving. In verband daarmee wordt dit gebied uitgevoerd als een autovrij voetgangersdomein. In de zone die loopt van het busstation tot en met de Willem II straat wordt aan de noordzijde een zeer breed en comfortabel trottoir gerealiseerd: de boulevard. De boulevard verbindt onder andere het station, busstation, Stationsstraat en Willem II straat en de twee nieuwe tunnels in het verlengde daarvan. (Gemeente Tilburg, 2009) Na de realisatie van deze ontwikkelingen komt de score uit op een +.



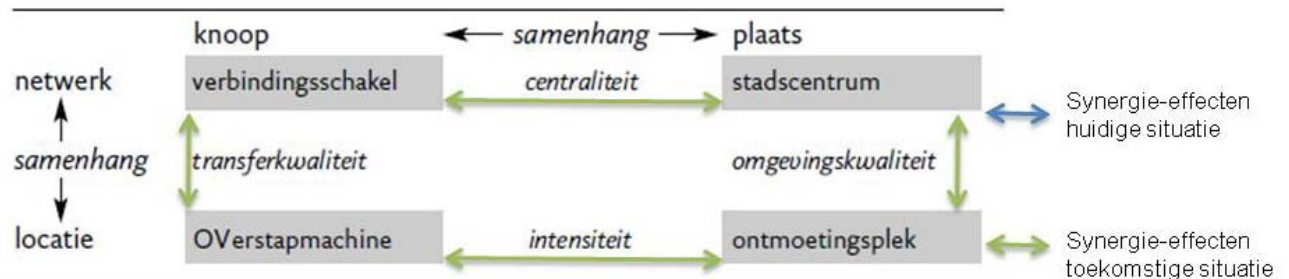
Synergie op Stationslocaties

*Figuur 4.6 Stationsgebied Tilburg*



## 4.4 Synergie-effecten

Kijkend naar de in hoofdstuk 2 genoemde definitie van locatiesynergie kan er geconcludeerd worden dat synergie ontstaat als er door betrokken actoren meerwaarde ervaren wordt door samenhang van de vier functies van een stationslocatie. Onderstaande figuur toont de synergie-effecten van de case Tilburg.



Figuur 4.6 Synergie-effecten Tilburg

### Huidige situatie

Na bestuderen van de case zijn in de huidige situatie geen synergie-effecten ontdekt. Het station scoort op alle vier functies slecht en hierdoor ontstaat er geen meerwaarde door combinatie van de functies.

### Toekomstige situatie

Door de aanleg van de twee onderdoorgangen onder het spoor in het stationsgebied stijgt de bereikbaarheid van het station Tilburg wat een positief effect zal hebben op de functie van het station als verbindingsschakel en stijgt tevens de kernwaarde *centraliteit*. Centraliteit wordt gebruikt als indicator voor de potentie van de stationslocatie voor investeringen. Door de stijging hiervan wordt de kans van slagen van geplande ontwikkelingen vergroot en ontstaat er synergie tussen de functies verbindingsschakel en stadscentrum. De verbetering van het station als stadscentrum wordt voornamelijk veroorzaakt door de geplande ontwikkeling op het NS-werkplaats.

De verbreding en de doortrekking van de reizigerstunnel met de zuidzijde zal de *transferkwaliteit* van het station Tilburg verbeteren. De toevoeging van commerciële functies in de tunnel zal een positief effect hebben op de ervaren reistijd. Doordat de reiziger tijdens de overstap zijn dagelijkse aankoop kan doen wordt de overstaptijd korter ervaren.

*Omgevingskwaliteit* staat voor samenhang tussen vastgoed, verblijfsfuncties en verblijfsactiviteiten. De omgevingskwaliteit van de stationslocatie in Tilburg kan ontstaan als er in de nieuwe ontwikkelingen zowel functionele als een architectonische samenhang aanwezig is. Aan de zuidzijde is er voldoende ruimte om aan deze voorwaarde te voldoen. De ruimte aan de noordzijde van het station is smal. Door de verplaatsing van het busstation naar de zuidzijde ontstaat er ontwikkelruimte voor het station echter is deze te smal om hier een mooi plein te realiseren. De gemeente denkt daarom aan een boulevardfunctie met diverse voorzieningen aan de noordzijde. De waarde van de ontmoetingsplek zal hierdoor stijgen.

*Intensiteit* staat voor de samenhang tussen de verplaatsings- en verblijfsactiviteiten van de gebruikers van de stationslocatie. De toevoeging van extra functies in de stationstunnel en aan de boulevard zullen de verblijfskwaliteit op de stationslocatie verbeteren. Bij de juiste functiemix zullen niet alleen de reizigers gebruikmaken van de stationslocatie, indien er voldoende ruimte gecreëerd worden voor ontmoetingsfuncties zal de intensiteit van het stationsgebied stijgen.

## Hoofdstuk 5 Zwolle

### 5.1 Geschiedenis stationsgebied

Het eerste station in Zwolle is in 1864 door Nederlandsche Centraal-Spoorweg-Maatschappij aangelegd aan de lijn Utrecht-Zwolle-Kampen. Door de voordurende intensivering van het treinverkeer werd er al in 1880 het goederenemplacement en het rangeerterrein met bijna één kilometer uitgebreid. Door deze uitbreiding moest een overgang gesloten worden. Ter vervanging van de overweg werd de Hoge Spoorbrug over het emplacement gebouwd. Via deze brug konden voetgangers, vee en handkarren oversteken. Door de strategische ligging op het knooppunt van spoorwegen werd in Zwolle één van de twee grote onderhoudsdiensten voor de treinen gevestigd. (Hove, 2005).

### 5.2 Beschrijving stationsgebied

In dit paragraaf komen de vier functies van het stationsgebied uitgebreid aan bod en vormen hiermee de casebeschrijving.

#### 5.2.1 Verbindingsschakel

##### Bereikbaarheid

Station Zwolle kent drie verbindingen met de binnenstad. Ten noorden van het station bevindt zich de binnenstad. De aanlooproute van het station naar de binnenstad bedraagt een lengte van 800 meter en loopt van het stationsplein tot het hart van de binnenstad. De route is door de lengte, de smalle stoepen en oversteek van het stationsplein niet ideaal voor de voetganger. Op de route is geen detailhandel gevestigd, wel staan er langs de route enkele prachtige monumentale panden en 2 hotels met een eetgelegenheid. Voor het station loopt de Wester- en de Oosterlaan welke vooral in de spits vaak op slot is.

Ten zuiden van het station staan kantoren met in het midden het Lübeckplein waar meerdere horecagelegenheden gevestigd zijn. Echter is de huidige situatie niet ideaal. De afstand tussen het station en het Lübeckplein is te ver voor een goede interactie tussen de twee gebieden. De spoortunnel die deze twee gebieden verbindt is daarnaast erg smal en daardoor onaantrekkelijk voor voetgangers. Ook is de tunnel niet goed toegankelijk voor fietsers.

De belangrijkste noord zuid verbinding is via de van Karnebeektunnel. Deze is echter alleen bereikbaar voor openbaar vervoer, fietser en voetgangers. Met de auto is de zuidzijde goed bereikbaar vanaf de afslag van de A28.

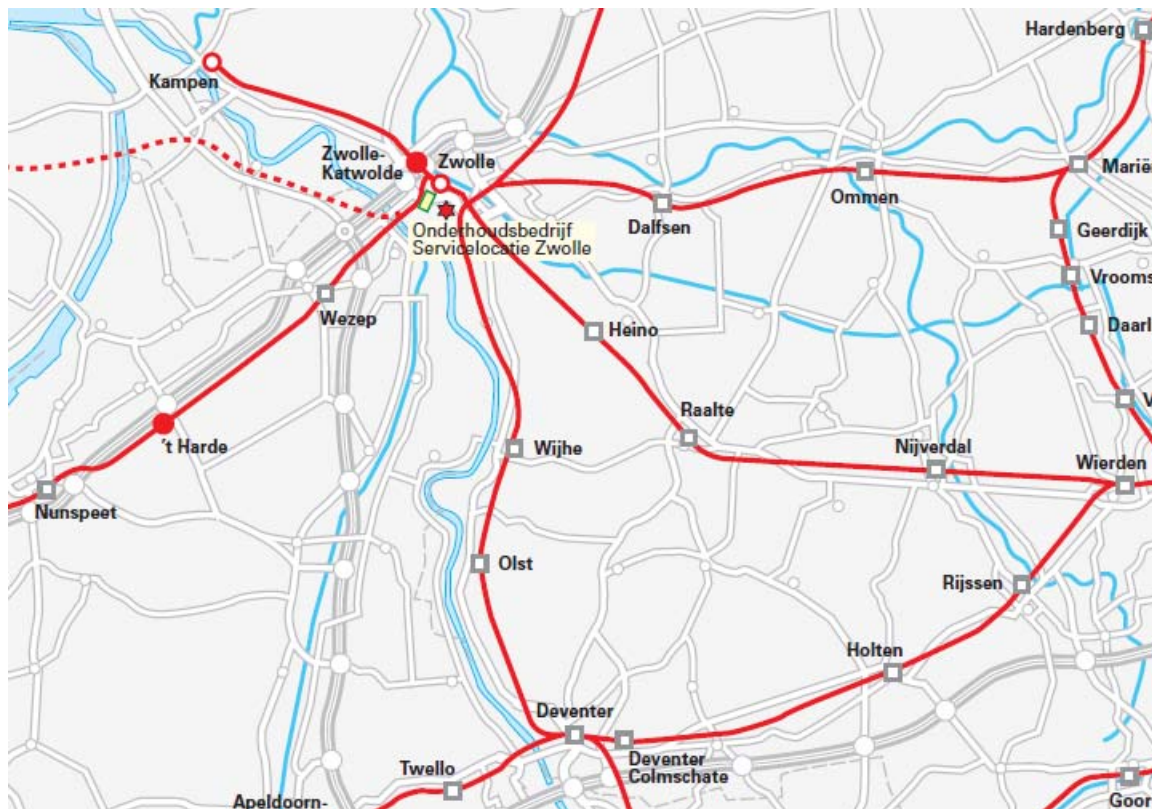


Figuur 5.1 Verkeerskundige situatie Zwolle

Zwolle heeft in haar plannen voor de verkeerskundige samenhang de nadruk gelegd op het aanpassen van de huidige voetgangerstunnel en het aanleggen van nog twee extra verbindingen. Deze verbindingen zorgen voor goede samenhang in de vorm van een netwerk van straten en pleinen: de 'stadsketting' van Zwolle.

### *Verzorgingsgebied*

Station Zwolle ligt in het centrum van Zwolle en is een intercitystation. Treinen uit de richting Amersfoort, Groningen en Leeuwarden, Emmen, Kampen, Enschede en Deventer bedienen dit station. De gemeente Zwolle telt bijna 120.000 inwoners (1 januari 2010, bron: CBS), echter het verzorgingsgebied van Zwolle is veel groter. Station Zwolle is op Utrecht na het grootste station van Nederland en fungeert tevens als springplank naar Noord Nederland en het Duitse achterland. Dagelijks maken zo'n 43.000 reizigers gebruik van het station en het stationsgebied, het gaat hierbij niet alleen om reizigers met begin of eindbestemming Zwolle. Door het grote aantal treinrichtingen maken veel reizigers een overstap op station Zwolle.



*Figuur 5.2 Uitsnede spoorkaart*

### **5.2.2 Overstapmachine**

#### *Kwaliteit van transfervoorzieningen*

Stationslocatie Zwolle zit zowel als verbindingenschakel als de Overstapmachine op dit moment aan haar grenzen of is daar al overheen gegaan: de capaciteit en kwaliteit van het busstation is onvoldoende, de fietscapaciteit is onvoldoende en van een lage kwaliteit en ook de overstapfaciliteiten zoals de voetgangerstunnel heeft onvoldoende capaciteit. Met de komst van de Hanzelijn is ook de capaciteit van het treinstation te klein. Daarnaast heeft het busverkeer steeds meer last van structurele vertraging als gevolg van de toename van de congestie van het autoverkeer rond de binnenstad.

#### *Koppeling vervoersnetwerk*

De reiziger vraagt om snelle routes en goede aansluitingen met een snelle overstap. Zwolle is aangesloten op een groot aantal treinverbindingen en biedt daarmee veel reismogelijkheden. Met de komst van de Hanzelijn in december 2012 komen hier van vanuit 8 verschillende richtingen sporen bijeen. De meeste treinen sluiten twee keer per uur op elkaar aan, in zogenoemde intercityknoop”.

Dat heeft tot gevolg dat de overstap onderling optimaal is, maar ook dat de drukte op het station zich concentreert rond een paar momenten per uur. Met de komst van de Hanzelijn wordt de voetgangerstunnel tussen de sporen uitgebreid en wordt een extra eilandperron gerealiseerd. Op veel regionale treinverbindingen is de frequentie relatief laag (twee keer per uur). Dit hangt samen met de relatief dunbevolkte regio rond Zwolle. Verder wordt de bestaande spoorlijn Zwolle-Kampen vervangen door een hoog frequente tramverbinding en krijgt zo een meer stedelijke functie waarbij er kansen zijn om de tram in de toekomst door te trekken naar andere bestemmingen in de stad.

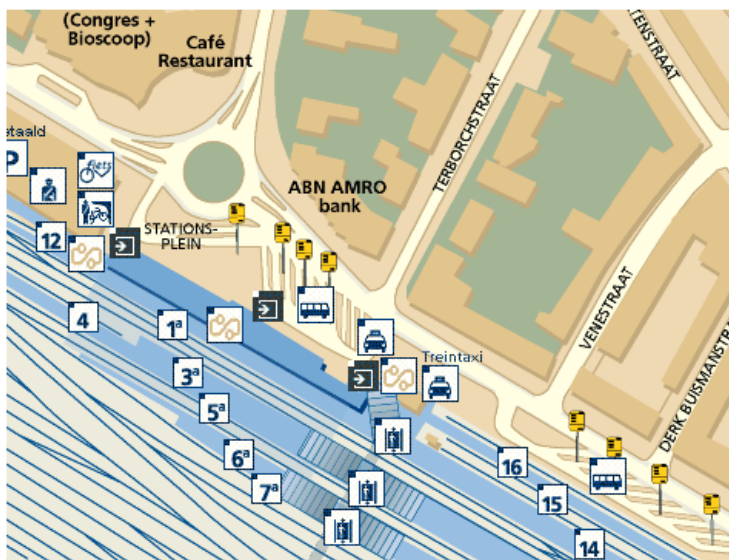
De looproute van trein naar streekbusstation is niet helemaal duidelijk. Stadsbussen bevinden zich op het voorplein voor het stationsgebouw en de streekbussen bevinden zich verder naar het oosten. De onbekende reiziger gaat daarom vaak als eerste naar het stadsbusstation en moet zich vanaf daar verder oriënteren. Daarnaast is het huidige busstation te klein en met de groei van de stad zal de druk alleen maar toenemen. De gemeente Zwolle heeft plannen om het volledige busstation te verplaatsen naar de zuidzijde van het station. Het nieuwe busstation krijgt tevens een aansluiting op de verbrede tunnel. Door het verplaatsen van het busstation ontstaat er ruimte op het stationsplein en wordt deze in ere hersteld.

### 5.2.3 Stadscentrum

#### Ruimtelijke kwaliteit

De ruimtelijke kwaliteit van de stationslocatie in Zwolle kenmerkt zich door het Lübeckplein met enkele horecagelegenheden en detailhandel als de rijbewijswinkel, huidverzorging en de kapper aan de zuidzijde. Het plein is omsloten door kantoren waarin met onder andere ProRail, NS en stadskantoor zijn gevestigd. Het plein ligt eigenlijk op een te grote loopafstand van het station en de binnenstad om als stadscentrum te functioneren. Aan de zuidzijde van het station is ook de hogeschool Windesheim gevestigd, welke plek biedt aan ruim 15.000 studenten.

Noordzijde heeft geen plein, aan de voorzijde van het station bevindt zich het busstation en een doorgaande weg richting het centrum. Aan deze weg zijn 2 hotels en enkele vergader/congrescentra gevestigd. De looproute naar het centrum heeft te weinig vermaakfuncties. Toevoeging van functies zou toegevoegde waarde kunnen hebben voor het belevingsgevoel van de gebruikers en de functie van het voorplein als stadscentrum bevorderen. De verplaatsing van het busstation naar de zuidzijde biedt mogelijkheden om het stationsplein te herontwikkelen. De invulling hiervan dient dan wel afgestemd te worden op de binnenstad van Zwolle. De functies zullen dus afgestemd moeten worden op het gebruik als stationslocatie en niet concurreren met de binnenstad.



Figuur 5.3 Plattegrond station Zwolle

#### Winkels en restaurants

- Kiosk
- Brasserie
- Bruna
- Burger King
- C'est du pain
- De Brasserie
- De Broodzaak
- ETOS
- Free Record Shop
- Informatie
- Smuller's
- Swirl's



De integratie van het station en de stad voldoet in huidige situatie niet aan de theorie van Kusumo. Tussen station en de stad is in de huidige situatie vrijwel geen samenhang. De verplaatsing van het busstation biedt volop kansen om een samenhang teweeg te brengen.

#### *Economische kwaliteit*

Zwolle heeft zich door haar gunstige ruimtelijke ligging de afgelopen decennia ontwikkeld als (inter-) nationaal scharnierpunt tussen de landsdelen West- en Noordoost Nederland en het Duitse achterland en is een belangrijk economisch kerngebied in Nederland. Het stationsgebied vormt hierin een groot onderdeel en is daarom een belangrijk economisch kerngebied in Zwolle. In en om het stationsgebied zijn grote werkgelegenheidsconcentraties en onderwijsvoorzieningen te vinden. Het aan de zuidzijde van het station gelegen kantorenpark Hanzeland bestaat uit een aantal grote kantoren en samen met de voorzieningen op het Lübeckplein en op het station zelf genereert het kantorenpark een groot aantal arbeidsplaatsen voor Zwolle en haar omgeving. Door de komst van de Hanzelijn verbetert de bereikbaarheid van Zwolle aanzienlijk. Het aantal reizigers zal stijgen van 43.000 naar 55.000 in- en uitstappers per etmaal. Deze betere bereikbaarheid en het grote aantal reizigers biedt mogelijkheden en draagvlak voor ontwikkelingen binnen het stationsgebied.

### 5.2.4 Ontmoetingsplek

#### *Functionele kwaliteit*

De functionele invulling van het Zwolse stationsgebied kan het beste beschreven worden aan de hand van de volgende vier deelgebieden:

#### **Centrale spoorzone**

Het Stationsplein van Zwolle wordt gedomineerd door een grote verkeersrotonde waar taxi's en bussen beeldbepalend zijn. De groene ruimtes zijn door de jaren heen grotendeels verdwenen en het stationsgebouw heeft niet meer de prominente uitstraling van vroeger. Aan de zuidkant van het stationsgebouw bevindt zich, midden in het emplacement, het Wärtsilaterrein. De oorsprong van het terrein ligt in het eind van negentiende eeuw. Het terrein herbergde toen de onderhoudswerkplaatsen van de Staats Spoorwegen en is jaren daarna in gebruik gebleven voor de onderhoud aan treinstellen.

#### **Spoorzone West**

In het westelijke deel van het stationsgebied ligt tussen het Wärtsilaterrein, Hanzeland en de spoorlijnen richting Amersfoort een braakliggende terrein. Dit gebied gaat ontwikkeld worden onder de naam Kop Hanzeland. Direct langs het spoor wordt gedacht aan kantorencomplexen die een buffer kunnen vormen voor het achterliggende gebied. De bebouwing achter deze kantoren staat in het teken van het scholencomplex van Windesheim. Het is mogelijk om dit deel van Hanzeland in te richten als campus voor de studenten. Dit kan een aanjager vormen voor het scholencomplex en de levendigheid en dynamiek van het totale gebied.

#### **Spoorzone Oost**

De spoorzone oost heeft een totaal ander karakter dan de spoorzone West. Het gebied rond de Deventerstraatweg kenmerkt zich door lage bebouwing en een doorgaande weg richting het oosten van de stad. De huidige invulling van het gebied bestaat uit enkele lege kavels grond, een kleinschalige bedrijvigheid. Achter deze weg ligt de volkswijk Assendorp.

#### **Spoorzone Zuid**

Het kantorengedebied van Hanzeland behoort tot de top tien van beste kantoorlocaties in Nederland (prestaties afgezet tegen het aantal inwoner). De kantoren concentreren zich rond het Lübeckplein. Dit plein is lopend via de spoortunnel te bereiken. Het plein grenst aan water, achter dit water ligt het stedelijke woon gedeelte van Hanzeland.

#### *Verblijfskwaliteit*

Het Lübeckplein aan de zuidzijde heeft een goede verblijfskwaliteit. Het plein is goed verlicht en hier zijn verschillende horecagelegenheden gevestigd die tot in de late uren geopend zijn. Door het aanwezig staatmeubilair nodigt de plein uit om te verblijven. Aan de noordzijde van het station



ontbreekt een verblijfslocatie, het treurige busstation en de aanwezige fastfoodketens beschikken niet over zitcapaciteit en zijn de gebruikers genoodzaakt om meteen na de aankoop te vertrekken.

### 5.3 Invulling conceptueel model

De onderstaande figuur toont het voor de case Zwolle ingevulde conceptueel model. In de volgende subparagrafen wordt de invulling van dit model beargumenteerd.

Huidige situatie	Toekomstige situatie
Verbindingsschakel +/-	Verbindingsschakel +
Overstapmachine --	Overstapmachine +
Stadscentrum +/-	Stadscentrum +
Ontmoetingsplek +/-	Ontmoetingsplek +

Figuur 5.4 Conceptueel model case Zwolle

#### 5.3.1 Verbindingsschakel

##### Bereikbaarheid

De bereikbaarheid van het station Zwolle scoort in het conceptueel model een +/- . Dit kan als volgt verklaard worden:

**Auto:** vanaf de zuidzijde is het station Zwolle goed met de auto bereikbaar. Vanaf de afslag bij A28 kan met binnen enkele minuten de zuidzijde van het station bereiken. Daarentegen is het station vanuit het noorden van de stad zeer slecht bereikbaar. De toegangswegen vanuit het noorden zijn smal en kennen veel verkeerlichten. Daarnaast staan de Westerlaan en de Oosterlaan in de spits altijd vast.

**Fiets:** het stationsgebied is een belangrijke bestemming voor de fietsers. Daarnaast loopt een groot aantal doorgaande fietsroutes door of langs het stationsgebied, van noord naar zuid en van west naar oost. Door deze goede fietsbereikbaarheid is het fietsgebruik in Zwolle de laatste jaren enorm toegenomen. (Zwolle, 2009) In het stationsgebied is hierdoor een grote tekort aan fietsplekken ontstaan. In wanhoop zijn er her en der in het stationsgebied fietsenklemmen toegevoegd wat de ruimtelijke kwaliteit niet ten goede komt.

**Voet:** de voetganger vindt in Zwolle veelal zijn of haar weg langs verkeersstructuren voor het overige verkeer. De grootste groep voetgangers loopt richting de binnenstad (noorden) en de hogeschool Windersheim (zuiden). Beiden groepen voetgangers maken gebruik van de tunnel onder de sporen. De capaciteit van deze tunnel is ontoereikend en vormt in de spits en tijdens de aankomsttijden van de intercity's een groot knelpunt.

**Toekomstige situatie:** de meeste bereikbaarheidsknelpunten worden na de ontwikkeling van het stationsgebied opgelost. In januari 2011 wordt gestart met de verbreding van de tunnel. Tijdens de werkzaamheden kan de tunnel niet worden gebruikt en daarom start ProRail in augustus dit jaar met de bouw van de tijdelijke traverse over de sporen. De kwaliteit van de overstap zal hiermee tijdelijk verslechteren.

Door de verplaatsing van het busstation naar de zuidzijde komt er ruimte vrij op het voorplein van het station en zal de Westerlaan degraderen naar eenrichtingsverkeer. De bereikbaarheid van de noordzijde van het station verandert hiermee niet. Ondanks de oplossing van de knelpunten in de toekomstige situatie verandert de bereikbaarheid van het station niet en blijft de score staan op +/-.

### Verzorgingsgebied

**Huidige situatie:** door het grote aantal treinrichtingen vormt Zwolle het belangrijkste overstapstation tussen de Randstad en Noord Nederland. Maar ook de goede aansluiting met het regionale net, de op loopafstand gelegen kantoren en hogeschool Windesheim zorgen ervoor dat het verzorgingsgebied van Zwolle vergelijkbaar is met grote stations in de Randstad. De score voor het verzorgingsgebied komt in de huidige situatie al uit op een +.

**Toekomstige situatie:** Met de aanlanding van de Hanzelijn in december 2012 komen in Zwolle uit acht richtingen sporen bijeen. Daarnaast wordt de bestaande spoorlijn Zwolle-Kampen vervangen door een hoog frequente tramverbinding. De NS verwacht dat na 2012 het aantal reizigers met 40% zal stijgen. De ontwikkelingen zullen ervoor zorgen dat de score op het conceptueel model in de toekomst zal uitkomen op een ++.

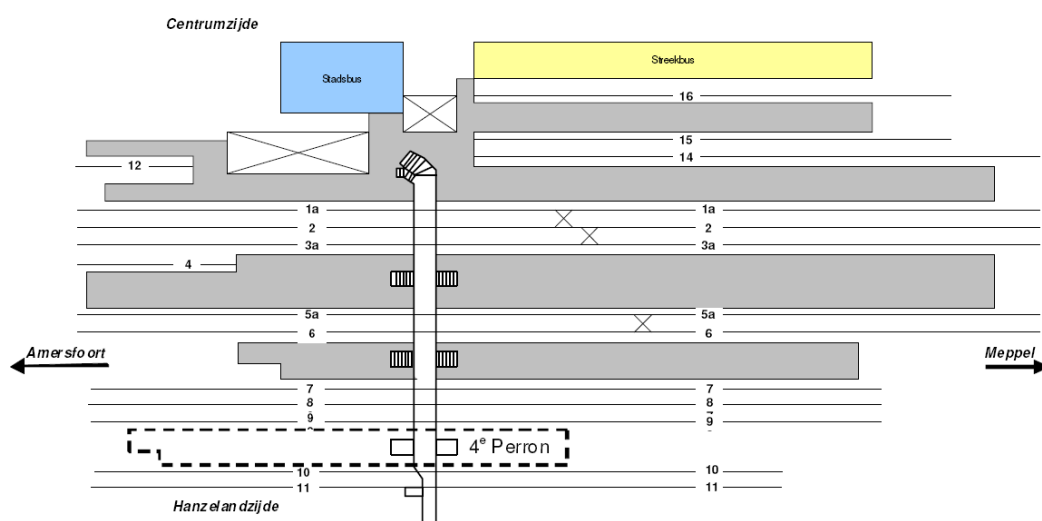
### 5.3.2 Overstapmachine

#### Kwaliteit van transfervoorzieningen

**Huidige situatie:** het huidige station kan de sterk toenemende reizigerstroom, mede veroorzaakt door de toename aan de zuidzijde van het aantal vierkante meters kantoren en studenten onvoldoende faciliteren. In de huidige situatie is in de perrontunnel en op de stijgpunten naar de perrons en het stijgpunt aan de stadszijde sprake van capaciteitsknelpunten. Zonder ingrepen zullen deze knelpunten tussen nu en 2020, met name als gevolg van de Hanzelijn en de volledige aansluitknoop, verder toenemen. De score volgens het conceptueel model komt hiermee uit op een -

**Toekomstige situatie:** In verband met het capaciteitstekort wordt de reizigerstunnel tussen de stadszijde en het nog te bouwen vierde eilandperron uitgebreid. Tevens worden bij verbreding van de tunnel de stijgpunten, liften en perrons aangepast op de nieuwe situatie. Ter voorbereiding van de aanleg van de nieuwe reizigerstunnel zal aan de oostzijde van de huidige perrontunnel een tijdelijke traverse worden gerealiseerd. Deze passage verzorgt de reizigerstransfer gedurende bouw van de nieuwe perrontunnel. Door het verbreden van de bestaande spoortunnel bestaat de kans dat de samenhang tussen de drie elementen: het oude stationsgebouw, de overkapping en de entree van de tunnel verder uit balans raakt.

De in de huidige situatie aanwezige knelpunten worden met deze aanpassingen opgelost en komt de score uit op een +.



Figuur 5.5 Schematische voorstelling van de huidige transfersituatie, met uitbreiding 4e perron.



### *Koppeling vervoersnetwerk*

**Huidige situatie:** aan de stadszijde liggen een streekbus- en stadsbusstation die beide, vanwege o.a. de scholen en werkgelegenheid in de omgeving van het station, voor grote aantallen reizigers zorgen. De bus is binnen het stationsgebied belangrijk voor het voor- en natransport naar de trein. Daarnaast wordt door de bus een groot aantal kernen rond Zwolle verbonden met de stad. Het huidige busstation is te klein. Met de ontwikkeling van de spoorzone zal de druk alleen maar toenemen. Op de huidige plek van het busstation is geen ruimte voor uitbreiding. Het busstation vormt een belangrijk knelpunt voor de koppeling tussen vervoersnetwerken en komt de score in het conceptueel model hierdoor uit op een -.

**Toekomstige situatie:** gemeente Zwolle heeft de ambitie om het busstation te verplaatsen naar de zuidzijde van het station waar voldoende ruimte is om de verdere groei van het station te realiseren. Daarnaast is het uitgangspunt voor de stationsomgeving de ombouw van de Kamperlijn tot regionale tramverbinding. Door de tram worden belangrijke gebieden in de stad, als Voorsterpoort en Stadshagen, direct met het stationsgebied verbonden. Kansen liggen er ook nog: doortrekking van de tram de stad of de regio in behoort ook tot de ambities van de gemeente Zwolle. Koppeling van het vervoersnetwerk scoort na deze ontwikkelingen een + in het conceptueel model.

### **5.3.3 Stadscentrum**

#### *Ruimtelijke kwaliteit*

**Huidige situatie:** kijkend naar de ruimtelijke kwaliteit kan van het stationsgebied Zwolle het volgende geconcludeerd worden:

De *gebruikswaarde* van het stationsgebied is laag. Het directe stationsgebied wordt gedomineerd door transferfuncties en is er vrijwel geen aansluiting met de binnenstad. De looproute naar de binnenstad voldoet niet aan de voorwaarden van Kusumo omdat deze vrijwel geen vermaakfuncties kent. Het gebruik van het stationsgebied is alleen gericht op het snel en efficiënt verwerken van reizigers.

Door de afwezigheid van vermaakfuncties in het stationsgebied scoort ook de *belevingswaarde* slecht in Zwolle. Afgezien van de treinreis en de eventuele snelle aankoop in een van de fastfoodketens op het station beleeft reizigers niets op dit station. Het Lübeckplein beschikt over voldoende vermaakfuncties maar door zijn ligging aan de zuidzijde van het station, achter de werkplaats van NedTrain maken alleen reizigers met eindbestemming aan de zuidzijde gebruik van dit plein. Voor de onbekende reiziger is dit plein überhaupt niet te vinden.



*Figuur 5.6 Het Lübeckplein in Zwolle*

Ook de *toekomstwaarde* van het stationsgebied is in de huidige situatie zeer laag. Er is weinig flexibiliteit in het stationsgebied. Vele functies hebben hun capaciteit bereikt en na de komst van de Hanzelijn zal het capaciteitsknelpunt alleen maar toenemen.



**Toekomstige situatie:** door het verplaatsing van NedTrain activiteit naar het RGS terrein komt er ruimte vrij voor ontwikkeling. De gemeente Zwolle grijpt hiermee de mogelijkheid aan om het hele stationsgebied aan te pakken en het stationsgebied zo in te richten dat er een compleet stadsdeel ontstaat dat in de avond en weekeinde ook levendig is. Omdat er aan de voorzijde van het station geen ruimte meer is voor uitbreiding zal het busstation naar de zuidzijde verplaatst worden. Zo ontstaat er weer ruimte voor een plein aan de noordzijde en kunnen hier functies toegevoegd worden die het stationsgebied weer levendig maken.

Ook aan de zuidzijde blijft naar het busstation mogelijkheid om functies toe te voegen. Geacht wordt aan een mix van wonen, werken en recreëren. De precieze invulling is nog niet bekend. Wel leven er ideeën om in dit gebied ook een plein te realiseren. De toevoeging van dit derde plein zou wellicht een negatieve werking kunnen hebben op het Lübeckplein waardoor deze zou kunnen leeglopen.

Omdat de precieze plannen voor dit gebied nog niet bekend zijn, maar omdat er voldoende mogelijkheden zijn om dit gebied een nieuw leven in te roepen komt de score in het conceptueel model uit op een +.

#### *Economische kwaliteit*

**Huidige situatie:** in de nabijheid van het station bevindt zich een concentratie aan regionale werkgelegenheid en voorzieningen. Het grote aantal kantoren, de hogeschool en de voorzieningen generen niet alleen werkgelegenheid voor de stad, maar door de ligging nabij het station werken hier veel mensen uit de regio. De huidige economische kwaliteit van het stationsgebied in Zwolle is goed, echter zijn er veel onbenutte kansen om het gebied nog sterker te maken. Zoals eerder aangegeven mist er een aansluiting met de binnenstad en door concentratie van industriële functies langs het spoor heeft het gebied een treurige uitstraling. Ondanks de gemiste kansen komt de score in het conceptueel model in de huidige situatie al uit op een +.

**Toekomstige situatie:** het investeren in Hanzelijn en OV Knooppunt betekent versterking van Zwolle als nationale en regionale spoorwegknoop en als economisch scharnierpunt tussen Randstad en Noordoost Nederland. Na de realisatie van de geplande ontwikkeling zal de score stijgen naar een ++.



*Figuur 5.7 Monumentale kap station Zwolle*

### 5.3.4 Ontmoetingsplek

#### *Functionele kwaliteit*

**Huidige situatie:** het stationsgebied Zwolle kent in de huidige situatie al een goede mix van functies. In het stationsgebied vindt functies als, wonen, werken, ontmoeten en verblijven. Ondanks de goede functiemix is de functionele kwaliteit van het stationsgebied niet optimaal: In functionele zin heeft Zwolle in het stationsgebied per deelgebied de nadruk gelegd op een andere hoofdinfilling te weten: wonen, kantoren en groen. Het gevaar bij deze benadering is het ontbreken van een goede functiemix in afzonderlijke deelgebieden. Het Windesheim College ligt nu te ver achter het Lübeckplein waardoor de impuls voor levendigheid op het plein niet geheel gehaald wordt. De score op functionele kwaliteit komt hiermee uit op een +/-.

**Toekomstige situatie:** Gemeente Zwolle is bezig met de ontwikkeling van de visie op het stationsgebied. Het precieze programma is nog niet bekend. Vooralsnog wordt tot en met 2020 uitgegaan van 50.000 m<sup>2</sup> kantoren, 350 woningen en diverse andere bestemmingen zoals hotels en onderwijs. (Gemeente Zwolle, 2009)

In de eerste plannen wordt onderscheid gemaakt in drie deelgebieden:

- In de westelijke spoorzone staat het functionele programma van de Nieuwe Veerallee Noord en Zuid in het teken van een groene ruimtelijke structuur en weinig kantoren. Het derde deelgebied, Kop Hanzeland van de westelijke spoorzone staat in tegenstelling tot de andere deelgebieden voor een groot deel in teken van kantoren. De invulling met kantoren zal aansluiten bij bestaande invulling van het aangrenzende Hanzeland.
- De spoorzone Oost kenmerkt zich door een invulling met gesloten woonblokken die aansluiten bij de stedelijke structuur van de achterliggende volksbuurt 'Assendorp'. In de plannen voor de spoorzone wordt dit gebied aangegeven als de Assendorperzoom.
- De reeds gerealiseerde functionele invulling van het zuidelijk deel van de spoorzone, genaamd Hanzeland is in twee delen te verdelen. Het noordelijke deel kenmerkt zich door kantoren die zich concentreren rond het Lübeckplein. Het zuidelijke deel van het gebied bestaat uit een stedelijke woongebied.

Het lijkt erop dat ook de geplande ontwikkeling van het stationsgebied onderverdeeld wordt in deelgebieden. Per deelgebied wordt er aandacht besteed aan de functiemix, echter blijft de integraliteit van het plan nog onduidelijk. De score in het conceptueel model zal daarom niet verder stijgen en dus blijft hangen op een +/-.

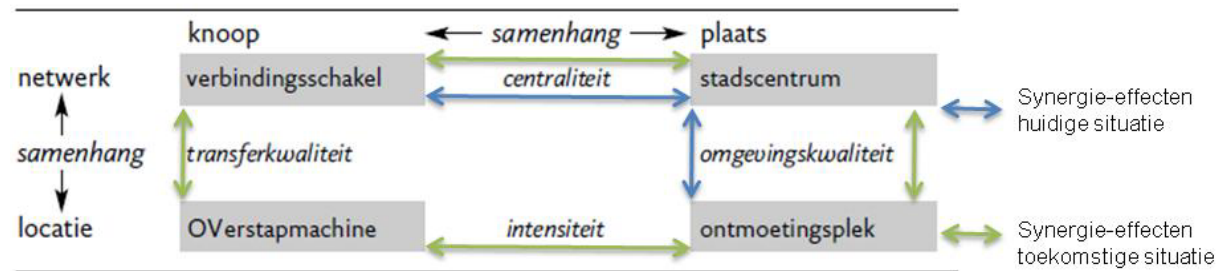
#### *Verblijfskwaliteit*

**Huidige situatie:** de verblijfskwaliteit op het station Zwolle scoort slecht. Het stationsgebied bestaat voornamelijk uit transferfuncties en straalt geen identiteit uit. Het voorplein is gevuld met bussen en taxi's en aan de zuidzijde bevindt zich een werkplaats van Nedtrain. De in het stationsgebied aanwezige verblijfsvoorzieningen bevinden zich voornamelijk op een iets verder gelegen Lübeckplein en op de looproute naar de binnenstad zijn twee hotels met een buitenterras aanwezig. Omdat er geen aansluiting is met deze gelegenheden hebben ze ook geen toegevoegde waarde op het stationsgebied. Verblijfskwaliteit scoort daarom slechts een – in het conceptueel model.

**Toekomstige situatie:** na de realisatie van de geplande transferverbeteringen ontstaat er aan de zuidzijde van het station, bij de aanlanding van de verbreedde tunnel, een nieuw plein die een nieuwe schakel kan vormen in de opeenvolging van pleinen vanaf het stationsplein tot het Lübeckplein. De verblijfskwaliteit zal door deze toevoeging naar alle waarschijnlijkheid verbeteren. Er blijft echter een risico bestaan dat de pleinen met elkaar kunnen gaan concurreren en komt de score in het conceptueel model hierdoor niet hoger dan een + .

## 5.4 Synergie-effecten

In de onderstaande figuur worden de synergie-effecten van de case Zwolle in de huidige en toekomstige situatie weergegeven.



Figuur 5.8 Synergie-effecten Zwolle

### Huidige situatie

In de huidige situatie zijn de synergie-effecten van de kernwaarde *centraliteit* duidelijk zichtbaar. De sterke positie van Zwolle als verbindingsschakel zorgt voor voldoende draagkracht voor de in het stationsgebied gevestigde voorzieningen. De functiemix in het stationsgebied bestaat voornamelijk uit de functies wonen, werken en op het Lübeckplein zijn voldoende verblijfsfuncties gevestigd. Het is duidelijk zichtbaar dat de functies verbindingsschakel en stadscentrum elkaar goed versterken in Zwolle.

Ook de meerwaarde van de functies stadscentrum en ontmoetingsplek komt in Zwolle goed tot zijn recht. De *omgevingskwaliteit* is vooral aan de zuidzijde, goed merkbaar. Het Lübeckplein is omgeven door verschillende voorzieningen en gezellige terrasjes. Echter door zijn afstand, verder gelegen van het station, wordt het plein alleen gebruikt door de reizigers met eindbestemming zuidzijde. Dit zijn voornamelijk medewerkers van de omliggende kantoren en de studenten die hun route richting de hogeschool Windersheim vervolgen.

### Toekomstige situatie

De kernwaarde *centraliteit* zal in de toekomst alleen maar stijgen in Zwolle. De komst van de Hanzelijn in 2012 zorgt ervoor dat het aantal reizigers toeneemt en de verplaatsing van de activiteiten van NedTrain naar het RGS terrein bieden ruimte voor toevoeging van nieuwe functies in het gebied.

Ook de kernwaarde *omgevingskwaliteit* zal na de realisatie van de geplande ontwikkelingen in Zwolle aanzienlijk stijgen. De toevoeging van twee nieuwe pleinen in het stationsgebieden zullen de functies van het stationsgebied als stadscentrum en ontmoetingsplek versterken en ontstaat er synergie tussen deze twee functies.

De stijging van de *intensiteit* zal in Zwolle erg goed merkbaar zijn. De komst van de achtste treinrichting geeft de reiziger meer keuzemogelijkheden en trekt tevens nieuwe groep reizigers aan. De toevoeging van twee pleinen aan het stationsgebieden zorgen voor meer ruimte voor ontmoetingen en publieke gebeurtenissen. De stationsfuncties Overstapmachine en ontmoetingsplek versterken elkaar in deze.

Op korte termijn start ProRail met de eerste verbeteringen van de *transfervoorzieningen*. De reizigerstunnel wordt verbreed en er komt een extra perron aan de zuidzijde. De positie van Zwolle als knoop verbetert hiermee aanzienlijk. Door snelle en comfortabele overstap zal de meerwaarde van de functies Overstapmachine en verbindingsschakel goed merkbaar zijn.

## Hoofdstuk 6 Conclusies en aanbevelingen

### 6.1 Conclusies

Sinds in 1839 de eerste trein in Nederland zijn intrede deed zijn treinen niet meer weg te denken uit onze maatschappij. De Nederlandse stations zijn sindsdien uitgegroeid van houten stationshuisjes langs het spoor tot een economische motor van de stad en omliggende regio. Waar je voorheen alleen een treinkaartje kon kopen op het station zijn op de huidige stationslocaties talloze functies aanwezig. Vanwege haar goede bereikbaarheid is de stationslocatie een uitgewezen plek om te werken, wonen en recreëren. Door toevoeging van steeds meer functies aan de stationslocaties en de toenemende frequentieverhoging op het spoor raakt de reservecapaciteit op steeds meer Nederlandse stations ten einde. Hierdoor wordt de van oudsher naast het station gevestigde treingerelateerde industrie steeds vaker verplaatst naar locaties buiten het stadscentrum. Door de verplaatsing van deze functies komt ruimte vrij voor ontwikkelingen op een schaarse, goed bereikbare locatie in de buurt van de binnenstad.

Het (her)ontwikkelen van stationslocaties biedt kansen om de locaties zo in te richten dat ze meerwaarde bieden voor alle gebruikers van het stationsgebied. Om dit te kunnen realiseren zal er aandacht besteed moeten worden aan de stationsfuncties verbindingsschakel, Overstapmachine, stadscentrum en ontmoetingsplek. De literatuurstudie laat zien dat er synergie-effecten kunnen optreden doordat stationsfuncties elkaar kunnen gaan versterken. In de onderzochte cases is getracht te achterhalen welke randvoorwaarden ervoor zorgen dat deze synergie-effecten gaan ontstaan.

Aan de hand van het conceptueel model dat opgesteld is uit het literatuuronderzoek in hoofdstuk 2 zijn in de voorgaande hoofdstukken de onderzochte cases beschreven. Na de beschrijving van de cases Groningen, Tilburg en Zwolle is het conceptueel model ingevuld voor zowel de huidige als de toekomstige situatie. Helaas hadden geen van de betrokken gemeentes een stedenbouwkundig plan voor het stationsgebied uitgewerkt. Voor de inschatting van de toekomstige situatie zijn daarom de visies op het stationsgebied als uitgangspunt genomen.

### 6.2 Randvoorwaarde

Uit het theoretisch kader dat geschetst is in hoofdstuk 2 en de resultaten van de cases uit hoofdstukken 3, 4 en 5 zijn randvoorwaarden opgesteld die moeten bijdragen aan een succesvolle ontwikkeling van de Nederlandse stationsgebieden. Bij het opstellen van deze randvoorwaarden werd niet gestreefd naar een vaststaand toetsingsraamwerk. Deze randvoorwaarden, oftewel succesfactoren hebben juist een probabilistisch karakter. Dit wil zeggen dat ze handvatten bieden voor succesvolle ontwikkeling van de Nederlandse stationsgebieden.

#### 6.2.1 Randvoorwaarde bereikbaarheid

Uit de vergelijking van de drie steden blijkt dat het aantal verbindingen van een stationsgebied een belangrijk onderdeel is voor het succes van het gebied. In alle drie cases zijn plannen voor de verbetering van de noord-zuid verbinding. In Groningen is de gemeente bezig met onderzoek naar een verbinding boven of onder de sporen, in Tilburg wordt de huidige reizigerstunnel verbreed en doorgetrokken naar de noordzijde, daarnaast wordt er een tweede verbinding gerealiseerd bij de Willem II straat en in Zwolle start ProRail dit jaar nog met de realisatie van een tijdelijke passerelle en de verbreding van de tunnel. In alle cases leiden deze verbeteringen van de noord-zuid verbindingen tot synergie-effecten in combinatie met andere functies van het station. Voor een goede interactie met de omliggende wijken en de binnenstad zal de volgende randvoorwaarde in acht genomen moeten worden:

1. *Er is minstens één verbinding over of onder de sporen rond het stationsgebied nodig*

### 6.2.2 Randvoorwaarde overstapmogelijkheden

Voor het goed functioneren van een station zijn overstapmogelijkheden op zowel nationaal als regionaal vervoer van essentieel belang. Uit de cases blijkt dat de knooppuntwaarde van het station stijgt bij de vergroting van het verzorgingsgebied. Frequentieverhoging en goede aansluiting tussen de treinen en op het regionaal vervoer zorgt voor vergroting van het verzorgingsgebied. Door korte overstaptijden zullen meer mensen geneigd zijn gebruik te maken van trein als vervoermiddel en dus ook van het station. Er ontstaat zo meer draagvlak voor op het station aanwezige voorzieningen. Concluderend komt de volgende randvoorwaarde naar boven:

2. *Goede aansluiting van vervoersmodaliteiten*

### 6.2.3 Randvoorwaarde transfervoorzieningen

Uit de casestudy's blijkt dat de kwaliteit van transfervoorzieningen een belangrijk onderdeel vormt van het goed functioneren van het stationsgebied. Bij slechte kwaliteit van transfervoorzieningen functioneert het station slecht. Dit heeft een negatief effect op de voorzieningen in het stationsgebied. Doordat minder reizigers gebruik maken van het station zal ook de knoopwaarde hiervan dalen. In de drie bestudeerde cases wordt er veel aandacht geschonken aan de verbetering van de kwaliteit en de capaciteit van transfervoorzieningen. Uit de analyse blijkt dat goede transfervoorzieningen in combinatie met hoge knoopwaarde synergie-effecten teweegbrengen. Hieruit kan een belangrijke randvoorwaarde voor stationsontwikkelingen geformuleerd worden:

3. *De kwaliteit en vooral de capaciteit van transfervoorzieningen moeten voldoende zijn*

### 6.2.4 Randvoorwaarde verbinding met de stad

Uit de cases blijkt dat de verbinding van het station met de stad essentieel is wil het station als stadscentrum goed kunnen functioneren. Aansluiting met de stad vormt een belangrijk aspect hierin. De aanlooproutes dienen aan een aantal eisen te voldoen om een goede verbinding mogelijk te maken. Deze straten moeten logisch, herkenbaar, uitnodigend, attractief én beloopbaar zijn voor voetgangers. Deze kenmerken te samen zorgen voor een goede geleiding van de voetgangerstromen van het station naar de binnenstad. Barrières in de aanlooproutes zullen zo veel mogelijk geslecht moeten worden. Gelijkvloerse kruisingen met andere wegen, hoogteverschil en andere obstakels moeten gereduceerd worden. De route kan verder veraangenaamd worden door functionele geleiding. Een route voorzien van detailhandel, horeca of functies in de plint van de bebouwing maken de route aangenamer dan een route langs kale kantoorgebouwen en kale gevels. In alle drie de steden is er in de plannen veel aandacht besteed aan een (autovrij) stationsplein als beginpunt van de route naar de binnenstad. Dit zal van toegevoegde waarde zijn voor de derde randvoorwaarde die hierbij gesteld kan worden:

4. *Er moet minstens één barrièrevrije aanlooproute zijn vanaf het stationsplein naar de binnenstad*

### 6.2.5 Randvoorwaarde omgevingskwaliteit

In de drie stationsgebieden is een goede mix van de verschillende functies gewenst. Door een mix van de functies reizen, wonen, werken, recreëren en leren wordt gepoogd een levendig en economisch succesvol gebied te ontwikkelen. Een mix van functies is gewenst omdat deze bijdraagt aan de levendigheid van het gebied. Bij de synergie effecten van Peek draait het hier om de combinatie van het stadscentrum en ontmoetingsplek, het is daarbij belangrijk om een hoge mate van omgevingskwaliteit na te streven. De functies moeten daarom in de schaal en uitstraling bijdragen aan een hoge omgevingskwaliteit van het stationsgebied. In alle drie de steden streven de



gemeenten naast de functiemenging naar functies die complementair zijn aan de binnenstad. Door te streven naar complementaire functies zullen het stationsgebied en de binnenstad elkaar aanvullen en de ruimtelijke kwaliteit van de stad in zijn geheel verhogen. De juiste functiemix is daarom een voorwaarde voor een succesvolle stationsontwikkeling:

5. *Stationsomgeving moet beschikken over een mix van functies waarin reizen, wonen, werken, recreëren en leren*

Deze functiemix op het station zal bijdragen aan het versnellen, verdichten en veraangenamen:

Door de functiemix kan er ingespeeld worden op het *versnellen* van het reizen. Door woningen direct in het stationsgebied te bouwen of vlak daarbij kan de laaggewaardeerde overstap geëlimineerd worden.

Bij *verdichten* kan de functiemix bijdragen door meerdere functies op een klein gebied te herbergen. Dit kan bijvoorbeeld door een bioscoop 's avonds te gebruiken voor het vertonen van films en overdag te gebruiken als congresfaciliteit.

Door een ruim functioneel aanbod in het stationsgebied dragen deze functies bij aan het *veraangenamen* van het verblijf in het stationsgebied.

Kanttekening bij voorgaande ontwikkeling is het plaatsen van toegangspoortjes op alle Nederlandse stations. Deze poortjes sluiten een deel van het station af voor alleen de reizigers. Het idee hierachter is dat het afsluiten van de perrons o.a. een positieve uitwerking moet hebben op de sociale veiligheidsgevoel bij de reiziger. Het is nog onduidelijk of dit daadwerkelijk tot succes zal leiden. Het afsluiten van een deel van het station kan ook een negatief effect hebben op de levendigheid van het gebied en een lagere draagvlak voor de aanwezige stationsvoorzieningen.

### 6.3 Slotbeschouwing

In het strategisch plan van ProRail staat het behalen van een 8 van de klant als één van de speerpunten genoemd (Verstegen, 2009). Ondanks dat ProRail twee type klanten kent, namelijk de overheden en de vervoerders, ligt de aandacht van ProRail bij het behalen van een 8 van de klant vooral bij de overheden. Op zich is dit niet zo vreemd, vooral omdat de overheden vaak de opdrachtgever zijn voor de realisatie van stationsontwikkelingen. Echter mag het tweede type klant niet uit het oog verloren worden. Naast de overheden hebben de vervoerders en hun klanten (de reizigers) net zo veel baat bij succesvolle stationslocaties.

Uit dit onderzoek blijkt dat vooral de integraliteit van het plan ervoor kan zorgen dat er synergie-effecten gaan ontstaan. Het is belangrijk dat er een gezamenlijke visie op het stationsgebied is waar alle belanghebbenden profijt bij hebben. Bij de planontwikkeling dienen alle actoren betrokken te worden, ongeacht welk type instantie het betreft en of het wel of geen direct klant van ProRail is. Integraliteit kan alleen gecreëerd worden als alle partijen zich met het plan kunnen conformeren.

Er moet daarom gezocht worden naar compromis waarin de gerealiseerde ontwikkelingen voor beide type klant toegevoegde waarde bieden. Dit onderzoek biedt enkele randvoorwaarden waar alle belanghebbenden van een (her)ontwikkeling van een stationslocatie baat bij kunnen hebben. Door in de toekomstige ontwikkelingen rekening te houden met deze randvoorwaarden kunnen de Nederlandse stationslocaties succesvol worden gerealiseerd.

Essentieel is wel dat alle vijf randvoorwaarden bij (her)ontwikkeling van stationslocaties in acht worden genomen. Pas als alle randvoorwaarden in het stationsgebied van kracht zijn, zullen de synergie-effecten zichtbaar worden en kan het stationsgebied als succesvol worden aangemerkt. Bij

---

het ontbreken van enkele randvoorwaarden bestaat de kans dat niet het maximale uit het gebied wordt gehaald en dat er kansen voor synergie blijven liggen.

Om te kunnen voldoen aan de in dit onderzoek genoemde randvoorwaarden, is het van belang voldoende aandacht te schenken aan procesmanagement. Er zijn veel partijen bij stationsontwikkelingen betrokken, al deze actoren hebben eigen belangen in het stationsgebied. Het managen van complexe ruimtelijke opgave op een stationslocatie vraagt dan ook om een integrale aanpak van zowel de projectmatige als de procesmatige kant van de opgave. Hieronder volgt een suggestie voor een mogelijke procesaanpak.

## 6.4 Aanbevelingen

Een succesvolle procesaanpak start met een stakeholderanalyse. Een stakeholderanalyse geeft inzicht in het krachtenveld in en rond het project om hiermee de dynamiek in en om het project bewust te kunnen regisseren. Resultaat hiervan is dat de rollen, doelen en belangen van de betrokken actoren helder worden. Inzicht en kennis van elkaars belangen kan ervoor zorg dragen dat er bij het realiseren van een stationsontwikkeling een gemeenschappelijk doel ontstaat en een door ieder gedragen procesontwerp opgesteld kan worden.

Volgens De Bruijn e.a. (1998) is een procesontwerp succesvol als er aan een viertal aspecten wordt voldaan:

### *Openheid*

Alle partijen zijn betrokken, er zijn geen partijen uitgesloten die later in het proces invloed kunnen hebben. Daarnaast is de communicatie helder en transparant.

### *Veiligheid*

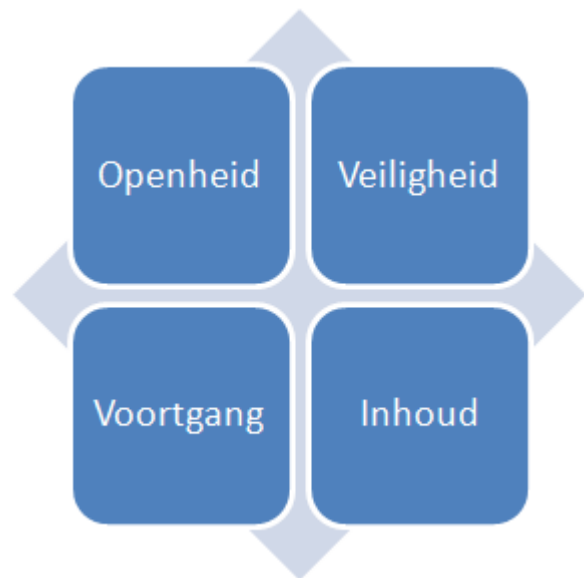
Het proces verloopt zorgvuldig, alle betrokken kennen en respecteren elkaars belangen.

### *Voortgang*

Er is een gezamenlijk sense of urgency wat resulteert in vaart in het proces.

### *Inhoud*

Zinnvolle inhoud is belangrijk voor het proces. Als de kennis van de betrokken partijen hierin is verwerkt zorgt dit voor draagvlak.



Figuur 6.1 Het procesontwerp

Het integrale karakter van het proces zal zichtbaar moeten zijn bij de (her)ontwikkeling van een stationslocatie. Een succesvol proces komt tot uiting als aspecten openheid, veiligheid, voortgang en inhoud een relatie vormen met verbindingsschakel, overstapmachine, stadscentrum en ontmoetingsplek. Een degelijk proces zorgt ervoor dat de relatie evenwichtig blijft. Te veel investeringen in de stationsfunctie verbindingsschakel kunnen ervoor zorgen dat het station uitstekend functioneert als transferknooppunt maar verliest in waarde als ontmoetingsplek. Of te veel aandacht voor de functie van het stadscentrum kan de functie van overstapmachine belemmeren. Maar ook als alle functies in evenwicht zijn hoeft het nog niet te betekenen dat alle functies op een stationslocatie in synergie zijn. De vier stationsfuncties kunnen prima naast elkaar functioneren zonder met elkaar in synergie te zijn. De synergie ontstaat pas als de meerwaarde van de functies als zodanig door alle betrokken actoren wordt ervaren. En daarom is het belangrijk om voldoende aandacht te besteden aan het procesmanagement. Vanwege tijdgebrek is in dit onderzoek minimale aandacht besteedt aan procesmanagement. De aanbeveling is daarom ook om

in een vervolgonderzoek te kijken hoe het procesmanagement bij (her)ontwikkeling van stationslocaties het beste ingevuld zou kunnen worden.

## Literatuurlijst

Berg, van den L., E.Braun, J. van der Meer (1997), *Organising Capacity of Metropolitan Regions*

Bertolini, L.(1999), *Spatial development patterns and public transport. The application of an analytical model in the Netherlands*, in Planning Practice & Research 14

Brabants dagblad (2010), Tilburg Plus, *Ontwikkeling Spoorzone loopt door tot 2030*, artikel 28/05/10

Brand-van Tuijn, H.A., J.A. Fanoy en B. Schotanus (2001), *Zandlopermodel: uitbreiding van het model van Bertolini*, Colloquium Vervoersplanologisch Speurwerk, Delft

Bruijn de, J.A., E.F. ten Heuvelhof, R.J. in 't Veld (1998), *Procesmanagement, Over procesontwerp en besluitvorming*, Academic Service, Schoonhoven

Castells, M. (2000), *The information age: Economy, Society and Culture, The Rise of the Network Society*, Oxford: Blackwell

Gemeente Tilburg (2008), *Ambities voor de spoorzone*, Ontwerp vastgesteld door het college van Burgemeester en Wethouders van Tilburg op 18 november 2008

Gemeente Tilburg (2009), *Spoorzone: stedenbouwkundige verkenningen*, afdeling stedenbouw

Gemeente Zwolle (2009), *Structuurplan 2020, Uitvoeringsprogramma structuurplan september 2009*

Gemeente Zwolle (2009), *Bereikbaarheidsvisie Spoorzone*, maart 2009

Goudappel Coffeng Adviseurs verkeer en vervoer (2000), *Knooppuntenkaart*, Deventer

Hooimeijer, P., H. Kroon, J. Luttik (2001), *Kwaliteit in Meervoud*, Habiforum Gouda

Hove, J. ten (2005), *Geschiedenis van Zwolle*, Waanders Uitgevers, Zwolle

Jacobs, J. (1961), *The Life and Death of Great American Cities*, New York, Random house

Kusumo, C. (2007), *Railway station, Centres and markets; Change and stability in patterns of urban centrality*, Proefschrift TU Delft

Ministerie van VROM (1988) *Vierde Nota over de Ruimtelijke Ordening*, Den Haag

Ministerie van VROM (2001,) *Vijfde Nota over de Ruimtelijke Ordening*, Den Haag

Oranjewoud, (2010), *Variantenstudie stationspassage*, 23 juli 2010

Peek G.J., M. van Hagen (2001), *Synergie op stationslocaties, Investeren in kwaliteit geeft meerwaarde*. In: Stedebouw & Ruimtelijke Ordening, Jaargang: 82, 4

Peek G.J.,( 2006), *Locatiesynergie. Een participatieve start van de herontwikkeling van binnenstedelijke stationslocaties.*, Eburon Delft

Peek, G.J., (2007), *Locatiesynergie: 'Verknopen als aanpak voor gedeeld opdrachtgeverschap bij gebiedsontwikkeling*, in Property Reserch Quartely (6 april 2007)

Peek, G.J.,(2008), *Van wachten naar verwachten*, in Stedebouw en Ruimtelijke Ordening, nr. 5

Peters, C (2010), *presentatie op het jaarlijkse cogres stationslocaties*, 27 mei 2010

Pol P. M.J, (2002 ), *A renaissance of stations, railways and cities*, Delft

Siksmas, S. (1998), *City centre blocks and their evolution: a comparative study of eight American and Australian CBDs*, in Journal of Urban design, jaargang 3, nr. 3.

Uum, E, en J. de Boer (2003), *Knopen en centra in soorten en maten*, VISTA landscape & urban design, Amsterdam

Verbart, J. (2004), *Management van ruimtelijke kwaliteit*, Eburon Delft

Verlaat van 't J. (2007), *Inleiding: het belang voor SGO*, MCD Rotterdam

Verstegen, C. (2009), *Strategisch Plan 2009-2015: Ruimte voor groei, met tevreden klanten en omgeving*, ProRail Utrecht

Wigmans, G. (2003), *Netwerkmaatschappij en stad: Castelles, Harvey en Sassen*, TU Delft

Zandvoort, F.L. (1984), *Verdichting rond stations*, Bureau voor stedenbouw ir.F.L. Zandvoort BV, z.p. in opdracht van de Rijksplanologische dienst'

**Bezochte websites:**

[www.groningermuseum.nl](http://www.groningermuseum.nl)

[www.tilburgspoorzone.nl](http://www.tilburgspoorzone.nl)

[www.stationsinfo.nl](http://www.stationsinfo.nl)

**Geïnterviewden:**

Dhr. C. Peters, *Adviseur Movares*

Dhr. M. Smit, *projectmanagers stationsgebied Groningen*

Mevr. T.W. Kalsbeek, *Projectmanager Vastgoedontwikkeling Station Zwolle*

Dhr. P. Rodenberg, *Projectmanager Spoorzone Zwolle*

Dhr. P.H. Stam, *Projectmanager stationsgebied Groningen ProRail*

Dhr. R.G.W.M. Kemmeren, *Projectmanager station Tilburg ProRail*

Dhr. J.G. Meijer, *Projectmanager spoorzone Zwolle ProRail*