



**TOP! EEN KLEIN
STATIONNETJE**





Architectuur

REPORTAGE STATIONNETJES

Nieuwe wachtruimtes op stations krijgen vloerverwarming en designstoelen. Echt waar. ProRail doet er alles aan om het wachten voor treinreizigers zo aangenaam mogelijk te maken, zelfs op de kleinste stations.

Door **Bob Witman** Foto's **Thea van den Heuvel**

Bedankt voor het wachten

Direct aan de zuidkant van station Hoevelaken grazen de lammetjes, aan de noordzijde raast de A1. De twee perrons liggen geïsoleerd in het weidelandschap, ver buiten het dorp, in een plek vol wind en geluid. Vandaag is het zonnig. Maar er zullen in Hoevelaken mindere dagen komen. Vol regen en kou.

Hoevelaken is een klein nieuw station aan de zogenoemde 'Kippenlijn', van Amersfoort naar Ede-Wageningen, met minder dan duizend in- en uitstappers per dag. In het woordenboek van de spoormannen heet dit een 'Halte' (ze hebben bij ProRail ook de formaten Basis, Plus, Mega en Kathedraal). Maar hoe klein de Halte Hoevelaken ook mag zijn: dit is historische bodem. Hier werd kort geleden officieel de eerste wachtruimte nieuwe stijl geplaatst door ProRail. Het moet uw grootste reisergernis verzachten: wachten op de trein.

Op het perron staat een nieuw wachthuis van glas, dat volledig afsluitbaar is. In tegenstelling tot de oude halfopen luifels. De grootste vernieuwing zit van binnen: de hardhouten bank. Comfortabel, uitnodigend, duidelijk met designhand getekend. En zowel in stijl als in zitbeleving mijlenver verwijderd van het oude draadstalen model waar de treinstations nu nog vol mee staan en dat moeten in je vlees achterlaten.

Dat het spartaanse draadstaal wijkt voor zitvriendelijk hout, is tekenend voor hoe de visuele opvattingen over het perron aan het kantelen zijn. Deze

nieuwe banken, naar een ontwerp van Blom & Moors uit Den Bosch, zijn geplaatst in het kader van het programma Nieuw Stationsmeubilair. Een programma waarbij ProRail 80 miljoen euro uittrekt om stations in Nederland te voorzien van nieuwe meubels.

De bank van Blom & Moors is de nieuwe wachtstijl die inmiddels op veel meer stations opduikt. En in dezelfde lijn zijn er poefjes van. Ze staan ook op grote stations als Rotterdam, Den Haag, Leiden en Bijlmer. Met het draadstalen bankje - dat bijna dertig jaar dienst deed - verdwijnt geleidelijk ook de harde perronesthetiek, waarbij het meubilair vooral leek te zijn ontworpen om hufterproof te zijn.

Wachten, onveiligheid en gebrek aan informatie op kleine stations. Dat waren de grootste klachten in de klantonderzoeken van spoorbeheerder ProRail die hebben geleid tot het actieplan Prettig Wachten. Een programma om 25 kleine stations in Nederland aan-

Met het draadstalen bankje verdwijnt geleidelijk de harde perronesthetiek, waarbij het meubilair vooral leek te zijn ontworpen om hufterproof te zijn

genamer te maken voor de reiziger die op de trein wacht (zie kader bovenin).

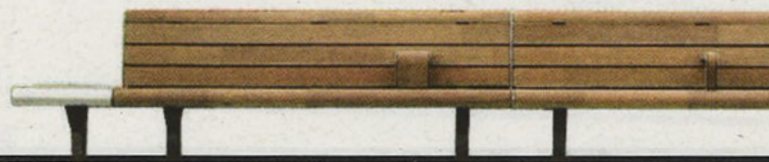
Ook een beetje als tegenwicht voor al die aandacht die naar de grote opstappunten gaat: Kathedralen als Rotterdam, Amsterdam en Utrecht worden verbouwd. Want, zegt manager Stationsvernieuwing Mark Wienbelt van ProRail, die enorme aantallen reizigers op de grote spoorknooppunten beginnen hun reis ergens anders. Hier, op kleine stations als Hoevelaken bijvoorbeeld, of een halte verderop: Barneveld Noord.

In Barneveld heeft ProRail geprobeerd het plein te veraangenamen. Ook dit station ligt buiten het dorp en voelt vooral 's avonds leeg en verlaten. Er is een transferium waar vijfhonderd auto's kunnen staan en een open fietsenstalling op het voorplein van het station.

NLArchitects, het bureau dat ook het veelbesproken Groninger Forum ontwierp, heeft op dit plein een zwart kruis van opgezaagde zeecontainers ontworpen. De wachtruimtes zijn opvallend, dat is het minste dat je erover kunt zeggen. Onderin is alles van glas, exclusief het toilet. Bovenin zit een klokkentoren.

Er is bovendien een verblijfsruimte voor vrijwilligers in het kader van begeleid werken, ook beglaasd, zodat ze toezicht kunnen houden op het voorplein waar de fietsen worden gestald. Dat gebeurt in samenwerking met de gemeente. Hier is de veraangenaming van het wachten gecombineerd met het verhogen van het veiligheidsgevoel.

De tijd dat het perron het exclusieve domein van de ingenieurs was, ligt al een tijdje achter ons. Het spoor koes-



Ingenieursbureau Movares kreeg in juni voor het station Groningen Europa



In het station van Gorinchem heeft een designer de wanden van de oude wachtcafé.

Houten banken

In het kader van het programma Nieuw Stationsmeubilair worden de komende jaren onder meer tweeduizend houten banken geplaatst en duizend glazen wachtruimtes. Dat gebeurt op honderd stations. Op nog eens 25 kleine stations wil ProRail het wachten en verblijf veraangenamen door betere wachtruimtes te creëren en te investeren in ontwerp en architectuur. Prettig Wachten is onderdeel van het actieplan 'Groeï op het spoor', een plan om 5 procent reizigersgroei per jaar te realiseren. Er moeten ook toiletvoorzieningen komen op kleine stations en verwarmde wachtruimtes. Het programma Prettig Wachten wordt uitgerold tot 2014, het programma Nieuw Stationsmeubilair tot 2020.



park de prijs voor het beste gebouw van Groningen.



aaie wachtruimte gesloopt en de vertrekhal omgetoverd tot een nieuw loungy

tert zich in steeds grotere architectonische belangstelling. Dat blijkt ook uit de aanstelling door ProRail en de NS van een Rijks Spoorbouwmeester (sinds 2001) waarbij een architect zich met de vormtaal en stedenbouwkundige inpassing van de stations bemoeit.

De grote stations worden geregistreerd door architecten van naam als Benthem Crouwel Architects (Utrecht CS), UN Studio (Arnhem) en Koen van Velsen (Breda) - die ook Spoorbouwmeester is sinds vijf jaar. Maar ook het kleine station en de inrichting van de perrons krijgen dus aandacht, dankzij de programma's Prettig Wachten en Nieuw Stationsmeubilair. Er werd namelijk, zegt Spoorbouwmeester Van Velsen, bij het spoor vroeger 'nog te vaak gedacht in termen van functionaliteit, te weinig vanuit de beleving van de reiziger'.

Dat is precies het probleem op het perron, zegt architect Hans van Heeswijk. Van Heeswijk, bekend vanwege zijn verbouwing van museum Hermitage Amsterdam, heeft net het spiksplinternieuwe station Nijverdal opgeleverd. 'Je merkt echt het verschil als een architect zich ermee bemoeit.'

Want het spoor, zegt de architect, dat is een enorm bedrijf. Daar gaan zo veel afdelingen over wat er op het perron moet. Van Heeswijk: 'Daardoor loopt het dicht. Er zijn enorm veel partijen, talloze regels, maar weinig visuele regie. Wij hebben er vooral heel veel tijd in gestoken het station zo leeg mogelijk te houden, zodat het beeld helder blijft voor de reizigers.'

Nijverdal was een interessante ontwerpdracht omdat het nieuwe station in een verdiepte bak is gelegd, samen met de provinciale weg. Het perron wordt begrensd door schuin oplopende wanden die bekleed zijn met geperforeerd aluminium. Vanwege die schuine moest Van Heeswijk het standaard ProRailmeubilair aanpassen om te voorkomen dat rare restructies zouden ontstaan.

Dat afwijken van de standaard was een behoorlijk gevecht. 'Het lijkt een futiel detail, maar daar is enorm veel tijd en praten overheen gegaan.' En

→ Lees verder op pagina V4

→ Vervolg van pagina V3

dan helpt het als er een spoorbouwmeester is die de architecten helpt in het bos van spoorreglementen.

Het probleem van het wachten is dat het niet zozeer gaat om efficiency en op tijd rijden. Het is vooral een belevingskwestie, zegt spoorman Wienbelt. Meer comfort draagt ertoe bij dat mensen de wachttijd als minder lang ervaren. Hoe lastig die perceptie van het wachten is, blijkt ook uit de beroemdste casus uit de wachtliteratuur die zich afspeelt op het vliegveld van Houston.

Europapark vormt een contrast met stations uit de jaren tachtig en negentig, waar een woud van kleuren, paaltjes en borden overheerst

Houston probeerde de klachten over de trage bagage-afhandeling te verhelpen door meer personeel aan te nemen. De bagage kwam sneller op de band, maar de klachten namen niet af. De planners ontdekten dat de passagiers een minuut van het vliegtuig naar de band onderweg waren. En daar zeven minuten moesten wachten. In plaats van meer personeel op de bagageverwerking te zetten, verlengden ze de looproute van één naar vier minuten. De klachten over de bagage waren meteen weg.

Het gaat dus over het gevoel van onnutte tijd, dat moet je wegnemen. Door ProRail is in Wolvega de wachtruimte gecombineerd met een lokale bloemenwinkel. Je kunt er koffie drinken aan een grote houten tafel. In het licht desolate station Breukelen is het perron opgefleurd met een kunstig mozaïek, is er wifi in de wachtruimte en vloerverwarming. In Gorinchem heeft een designer de wanden van de oude saaie wachtruimte gesloopt en de vertrekhal omgetoverd tot een nieuw loungy wachtcafé.

De plek waar de gedachten achter de programma's Prettig Wachten en architectonische aandacht voor het spoor het best samenkomt, is het nieuwe station Europapark in Groningen. Het ligt bij voetbalstadion Euroborg. De stationsomgeving is aangepakt door een gemeentelijke landschapsarchitect, de ondergrondse fietsenstalling kreeg een zeer kleurig tintje van ontwerp bureau NOL. En ingenieursbureau Movares kreeg in juni voor het station de prijs voor het beste gebouw van Groningen.



De fietsenstalling van het Groningse station Europapark kreeg een fleurig tintje door bureau NOL.

'Integraal ontwerpen, dat is hier de grote kracht geweest', zegt Peter Heide- man van Movares. Net als Van Heeswijk ziet hij dat het grote aantal afdelingen dat zich met perrons bemoeit en de hoeveelheid regels vaak leiden tot rommelige situaties op het perron. 'De afdeling die de lichtmasten plaatst, is een andere dan degene die de omroepinstallaties neerzet. Wij hebben gezegd: gebruik daar een paal voor, in plaats van twee. Onze taak was vooral zo veel mogelijk de hoeveelheid elementen op het perron slim te organiseren en te reduceren.'

Groningen Europapark vormt een enorm contrast met stations uit de jaren tachtig en negentig, zoals Almere en Lelystad. Als je daar om je heen kijkt, overheerst een woud van kleuren, paaltjes, tegelpaden en borden. In Groningen hebben ze de saaie beton- tegel van 25 bij 25 centimeter over- boord gezet. En ook de verplichte witte blindetegels die je overal ziet. Het reliëf dat de slechtienden hier helpt de weg te vinden, is middels thermo- plastische belijning in de nette grote groengrijze tegel gegoten die het hele perron siert. De leuning van de trap- pen zijn niet signaalrood, maar in roestvrijstaal. Door toe te werken naar een eenkleurig station, krijg je als reiziger een betere oriëntatie en voelt het veilig aan.

Oriëntatie is een van drie 'velden' uit het outillageprogramma dat het Bureau Spoorbouwmeester heeft geïntroduceerd bij de inrichting van stations. De reiziger moet oriëntatie krijgen als hij aankomt, informatie als hij zijn kaartje koopt en het perron zoekt en comfort als hij wacht. 'Dat programma is hier toegepast', zegt Heide- man. De nieuwe banken van Blom & Moors staan er, onder een mooie kap bekleed met titanium, ook wel de Nieuwe Ravensteyn genoemd. Naar Sybold van Ravensteyn, een legendari- sche spoorarchitect uit de eerste helft van de 20ste eeuw.

'Architectuur gaat niet over een mooi sausje over de dingen heen leg- gen, het gaat erom alle factoren die van invloed zijn op een ontwerpogave - vereisten, het proces, de toekomstige uitbreidbaarheid - tot een geheel te sublimeren', zegt Heide- man. 'Juist op een plek als het spoor is nog veel te win- nen.'

Station Nijverdal ontwerp Hans van Heeswijk Architecten. Geopend 1 april 2013. **Station Europapark Groningen** ontwerp Advies- en Ingenieurs- bureau Movares, Bureau NOL & dienst landschapsarchitectuur Groningen. Geopend: december 2012.