

Oproep tot samenwerking

Het Nieuwe Stationskwartier

Ruimtelijke kwaliteit op het grensvlak van knooppunt en stad





De omvang van de dagelijkse reizigersstromen groeit. Rond de Nederlandse stations wordt het drukker en drukker. Met name trein-, tram-, bus- en fietsvoorzieningen worden daarom uitgebreid en gemoderniseerd. De groei zorgt voor een steeds grotere belangstelling voor de ontwikkelbare ruimte in onze stationsgebieden. Het zijn locaties waar je gemakkelijk kunt in-, uit- en overstappen. Daarnaast zijn ze voor wonen, werken, studeren en uitgaan zeer interessant. Stations groeien zo uit tot knooppunten. Die knooppunten worden nieuwe stadscentra voor mobiele mensen. We zien dit rond de grote centrale stations, maar net zo goed in middelgrote steden en bij voorstadstations. Ook hier neemt de druk op de ruimte toe.

Samenwerken aan het nieuwe stationskwartier

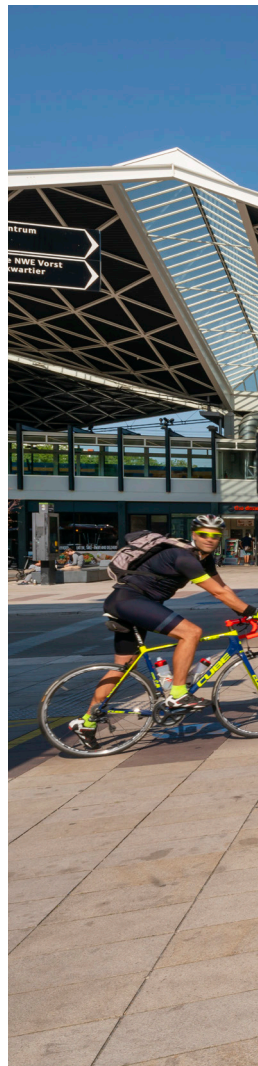
Samenhangende ruimtelijke kwaliteit van stedelijke ov-knooppunten is altijd het resultaat van goede samenwerking. Veel verschillende partijen hebben hierin een belang en verantwoordelijkheid. Bureau Spoorbouwmeester roept spoorpartijen, andere vervoerders en omgevingspartijen op de handen ineen te slaan. Samen kunnen we de kansrijke stadsdelen rond ov-knooppunten uit doen groeien tot aantrekkelijke nieuwe stationskwartieren.

Rond veel stations kan een enorme ruimtelijke en maatschappelijke waardevermeerdering plaatsvinden. Blijvende bereikbaarheid, levendigheid, multifunctionaliteit en een hoogwaardige, duurzame uitstraling zijn belangrijke ingrediënten. Samen dragen zij bij aan het unieke karakter van de stad en de stationsomgeving.

Het Nieuwe Stationskwartier biedt alle partijen die (gewilde) stationsgebieden beheren en ontwikkelen een gemeenschappelijk perspectief. Het roept hen op de krachten te bundelen

en samen op te trekken bij de ontwikkeling van de stationsomgeving. Juist hier verdienen ambities en investeringen het om niet naast elkaar, maar met elkaar te worden ingevuld.

Deze oproep bestaat uit een analyse van de ruimtelijke opgave en een beschrijving van de kansen die daarin voor de stedelijke samenleving besloten liggen. Daaruit volgen zes inhoudelijke aanbevelingen over de configuratie, ontwikkeling en inrichting van het stationskwartier. Ze worden gespecificeerd in een serie bouwstenen





Stationskwartier Tilburg

die houvast bieden bij het opstellen van ruimtelijke plannen. Daarna volgen zes procedurele aandachtspunten ten behoeve van een goede afstemming en samenwerking.

Het Nieuwe Stationskwartier is samengesteld door Bureau Spoorbouwmeester op verzoek van en in samenspraak met NS Stations en ProRail Stations. Het kijkt vanuit het perspectief van het ov-knooppunt naar de stadsontwikkeling. Dat doen we met een brede oriëntatie op de vele belangen in

dit hoogdynamische stadsdeel. Het belang van ruimtelijke kwaliteit wordt vooral ingevuld vanuit de wensen van een diversiteit aan reizigers, bezoekers, bewoners en werkenden die gebruik maken van het stationskwartier. Zij vormen de essentie van het succes. Hun kwaliteitseisen kunnen makkelijk tussen het ruimtebeslag van multimodaliteit en van intensieve stedelijkheid bekneld raken. Daarom pleiten we voor een planproces waarin het belang van goede openbare ruimte centraal staat.



Vanwege de COVID-19-restricties is de reizigersdrukke in het openbaar vervoer in de loop van 2020 substantieel afgenomen. De opgedane ervaringen met thuiswerken en online vergaderen kunnen tot een structurele afname of herverdeling van de reizigersdrukke gaan leiden. Toch beschouwen de samenstellers van deze oproep de ontwikkeling van nieuwe stationskwartieren als een krachtig perspectief voor de korte én lange termijn. De interactie tussen ov-mobiliteit en vastgoed zal niet veranderen. De concentratie van investering in en rond de knooppunten is – terecht – stevig in het mobiliteits- én het omgevingsbeleid van overheden en spoorpartijen verankerd.



P  Stationsplein 5015

SPACE
TO
CREATE

Etage +1



De ruimtelijke dynamiek van ov-knooppunten

Nederland kent van oudsher een polycentrische structuur van middelgrote steden op relatief korte afstand van elkaar. Veel mensen gebruiken in hun dagelijkse, wekelijkse en maandelijkse activiteiten daardoor meer dan één stad. Ook maken ze veelvuldig gebruik van weg en spoor om zich te verplaatsen. Het aantal reisbewegingen over het spoor groeit de laatste decennia snel. Meer sporen en meer treinen maken die groei mogelijk. Door ook de overstap op andere modaliteiten en de multifunctionaliteit van de ov-knooppunten te verhogen nemen in de toekomst nog meer mensen de trein.

In Nederland richt het nationale en regionale mobiliteitsbeleid zich op het goed bereikbaar houden van alle bestemmingen. Het bevordert een gezonde verhouding tussen openbaar en particulier vervoer en tussen gemotoriseerde en niet-gemotoriseerde verplaatsingen. Zo blijven de publieke investeringen in de infrastructuur beheersbaar en wordt het milieu niet het kind van de rekening.

Het Rijk werkt samen met regionale overheden en de ov-sector aan de uitwerking van het ov-beleid tot 2040. De hele vervoersketen wordt tegen het licht gehouden. Knooppuntontwikkeling

krijgt prioriteit in de Actieagenda van het Rijk. In provinciale mobiliteitsvisies wordt de relatie tussen het ov-netwerk en de intensivering van het ruimtegebruik bevestigd.

Het nationale en regionale omgevingsbeleid is een belangrijk instrument om op langere termijn de knooppunten te ontwikkelen. Actuele gemeentelijke planontwikkelingen illustreren de enorme ruimtelijke potentie van onze ov-knooppunten. Ook de grote interesse vanuit de vastgoedsector voor de stationsomgeving onderstreept de potentie. Illustratief is de situatie in Noord-Holland waar in de laatste





Stationskwartier Leiden Centraal

jaren een substantieel deel van de woningbouw is gerealiseerd binnen een straal van 1200 meter rond stations. Een ander voorbeeld is Zuid-Holland, waar het overheidsbeleid de komende jaren is gericht op het concentreren van woningbouw, kantoorlocaties en grote onderwijsinstellingen langs de spoorlijn tussen Leiden en Dordrecht: de Stedenbaan of Oude Lijn.

Ook elders in het land zijn gemeenten bezig met het verkennen van de kansen en mogelijkheden van hun stationsgebieden. Masterplannen en toekomstperspectieven worden volop geschetst. Ze hebben tot doel de vraag naar ruimte in goede banen te leiden. Ook komt het voor dat

de plannen juist een vraag stimuleren en de potentie laten zien. Veel verkenningen geven het beeld dat het ruimtelijk laadvermogen van stationsgebieden – met torenhoge bouwvolumes – oneindig groot is. Overal staat echter ook de wederkerigheid tussen de verbetering van spoorinfrastructuur, de knooppuntontwikkeling, de transfer tussen de verschillende vervoerswijzen en de vastgoedontwikkeling op de agenda. Nu is het zaak al die belangen in plannen en besluiten proportioneel op elkaar af te stemmen. Alleen zo kunnen alle wensen elkaar gaan versterken en zijn we ruimtelijke en programmatische conflicten vóór.



Het Stationsconcept

Met het Stationsconcept sturen ProRail, NS en Bureau Spoorbouwmeester op de configuratie, inrichting en uitstraling van het station en zijn omgeving. Het daagt overheden, spoorpartijen en alle andere betrokkenen uit om de opgaven in en om stations integraal aan te pakken; bewust van de specifieke context en van het belang van een goede beleving van aankomende en vertrekkende reizigers. Het Stationsconcept roept op tot zorgvuldig ontwerp en beheer. Het heeft oog voor cultuurhistorische waarden en speelt in op de opgaven waarvoor het station in de (nabije) toekomst komt te staan. Zo geeft het Stationsconcept richting aan de

ontwikkeling van een nieuwe generatie ov-knooppunten. Het Stationsconcept benoemt daarbij vier stationsdomeinen. Alle stations beschikken over een reisdomein, een ontvangstdomein en een omgevingsdomein. Sommige stations hebben ook een verblijfsdomein. De loopverbindingzone rijgt de domeinen aaneen. De interwijkverbinding slecht vervolgens de barrière die door spoor en station is ontstaan: ze verbindt de weerszijden van het spoor. De ontwikkeling van Het Nieuwe Stationskwartier heeft in de eerste plaats betrekking op de ruimtelijke kwaliteit van het omgevingsdomein.

Het Omgevingsdomein

Het Omgevingsdomein is het overgangsgebied waar vertrekkende reizigers het station veilig en makkelijk kunnen bereiken. Aankomende reizigers vinden hier hun weg naar de omgeving of aansluitend vervoer. In het omgevingsdomein hecht het station zich ruimtelijk en programmatisch aan de omgeving. Het omgevingsdomein heeft een sterk publiek karakter. Naast functionele voorzieningen biedt het ruimte voor 'het onvoorspelbare': van een lokale herdenking en een spontane muziekuitsvoering tot een (politieke) demonstratie.

Het primaat in het omgevingsdomein ligt bij langzaam verkeer. De inrichting helpt de voetganger om vanuit het station de omgeving te betreden. Ook helpt het bij de perspectiefwissel van, bijvoorbeeld, voetganger naar fietser of buspassagier – en andersom. Het omgevingsdomein bevat voorzieningen die deze overgang mogelijk en makkelijk maken: van fietsenstallingen, parkeervoorzieningen en een zone voor halen en brengen (K+R) tot taxistandplaatsen, busstation, metrostation en tramhaltes.

Voorbeelden actuele ontwikkelingen

Eindhoven CS



Bron: Powerhouse Company



Bron: KCAP

Leiden CS



Bron: SUSTAY



Bron: Posad Maxwan

Den Haag CS



Bron: Powerhouse Company

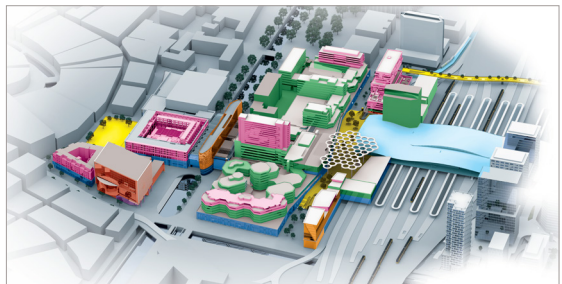


Bron: Gemeente Den Haag

Utrecht CS



Bron: Lingotto



Bron: CU2030

Amsterdam Amstel

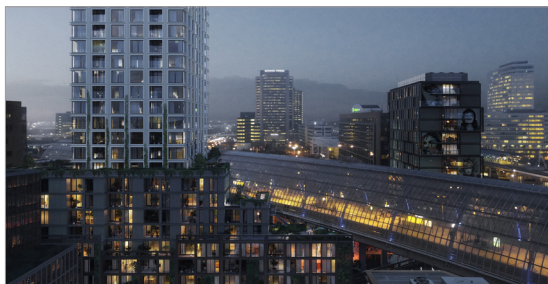


Bron: Gemeente Amsterdam



Bron: Gemeente Amsterdam

Amsterdam Sloterdijk



Bron: MVSA / WAX



Bron: Gemeente Amsterdam

Groningen



Bron: Koen van Velsen architecten | Beauty & The Bit



Bron: Koen van Velsen architecten | Beauty & The Bit

Deze greep uit de actuele ruimtelijke voornemens van een aantal Nederlandse gemeenten toont de kenmerken van het nieuwe stationskwartier. We zien opgevoerde dichtheid, hoogbouw, tweezijdig georiënteerde stations en representatief ingerichte

openbare ruimte. Tegelijkertijd zien we dat elk stationsgebied duidelijk een andere configuratie en compositie heeft. Iedere plek kent andere kansen en beperkingen.





Een weerbarstige ruimtelijke opgave

De investeringen in multimodaliteit, openbare ruimte en vastgoed leiden tot een nieuw type stadscentrum: het stationskwartier. Hier kan de 21ste-eeuwse stedelijke samenleving zich op zijn best laten zien. Dat gaat alleen niet vanzelf. De opgave is complex en uitdagend maar zit vol perspectief.



Stationskwartier Den Haag Centraal

Vervoersnetwerken op basis van het spoor hebben een lange omlooptijd van vele tientallen tot zelfs over de honderd jaar. Ze laten zich minder snel vervangen of aanpassen dan vastgoed dat een gemiddelde omlooptijd van dertig tot veertig jaar heeft. Binnen één generatie kan een stadsbeeld ingrijpend veranderen, terwijl het spoor geen centimeter is verschoven en het station enkel is verbouwd of uitgebreid. Ondertussen ontwikkelen vervoerswijzen zich snel. Hierdoor is het moeilijk te voorspellen welke modaliteit dominant wordt en wat daarvan de consequenties zijn. Als we bijvoorbeeld meer gaan delen, neemt het ruimtebeslag van de (al dan niet zelfrijdende) auto mogelijk af. Maar wat zijn hiervan de gevolgen? Die vraag ligt nog open.

De sterke groei van lokale en regionale mobiliteit zit niet zozeer in het spoor maar wel in fiets-, bus- en tramvoorzieningen. In het stationsgebied zijn dit wel de echte ruimtevreter die bovendien weinig menging verdragen met andere functies. Mede daarom ontstaat een groeiende belangstelling voor de concentratie van mobiliteitsvoorzieningen aan de randen van de stad. De verwachting is dat dit de druk op de stations in de stadscentra kan verlichten.

Al met al heeft de stationsomgeving behoefte aan enige ruimtelijke marge met grondreserveringen die soms langjarig onbenut blijven omdat we willen kunnen inspelen op nieuwe ontwikkelingen op termijn. De behoefte aan flexibiliteit en bedrijfszekerheid binnen het openbaar vervoer verhoudt zich op de lange termijn moeilijk tot de focus op voortdurende commerciële toe-eigening en benutting van onbebouwde ruimte. Rond het station ontstaat snel spanning tussen de acute vastgoedwaarde en de van prognoses en omgevingsbeleid afhankelijke mobiliteitswaarde van de ov-knoop.

Het publieke belang van goed bereikbaar openbaar vervoer (mobiliteitsbeleid)

en het private belang van renderend vastgoed (stadsontwikkeling en economie) zijn bestuurlijk én inhoudelijk vaak niet goed uitgelijnd en financieel niet met elkaar in verband gebracht. Rond de knooppunten treft een cultuur van publieke investering en onderbouwing binnen het openbaar vervoer een cultuur van vastgoedsenario's en ruimtelijke ambities van de stad. Kwalitatieve en kwantitatieve criteria met betrekking tot werkgelegenheid, bereikbaarheid, leefbaarheid, vitaliteit en prestige zijn moeilijk op elkaar af te stemmen. Daardoor schieten voornemens en verwachtingen vaak langs elkaar heen. Dit maakt het niet eenvoudig maar wel noodzakelijk om de ontwikkeling van een knooppunt in een stadscentrum integraal voor te bereiden. Ook uitvoering in de goede volgorde is essentieel.

De stevige milieubeperkingen en technische veiligheidsseisen die samenhangen met spoorgebruik verhouden zich niet makkelijk tot de ontwikkeling van nieuwe bebouwing in de nabijheid van de sporen. Geluidsoverlast en trillingen zijn moeilijk te verhelpen bij bestaande kantoren en woningen. Vastgoed staat daarom vaak met een 'blinde rug' naar het spoor. Daartussen ontstaan slecht bruikbare achterkanten en overhoeken. Gebiedsontwikkeling in het stationskwartier is hierdoor ook een kwestie van om leren gaan met onwrikbare technische dwanglijnen en dwangpunten, alsook met de barrièrewerking van het spoor in de stad.

De openbare ruimte in stationsgebieden vervult veel maatschappelijke doelen. Hij is representatief (visitekaartje van de stad), utilitair (interface tussen trein en andere modaliteiten bus, tram, taxi, fiets) én duurzaam (circulair, klimaatadaptief en biodivers) ingericht. Stadsbranding, duurzame ontwikkeling én overstaplogica zijn in het publieke domein rond stations sterk van elkaar afhankelijk. Ze verdienen het gelijkwaardig op de agenda te staan.





ZilverenKruis

Leiderdorp
↙

Centrum
↑





Tilburg

BREEK eten & drinken

INGANG ↓

FIETSTAXI TILBURG.NL
OPVALLEND ADVERTEREN?
TAXI
FIETSTAXI TILBURG.NL

THANK YOU

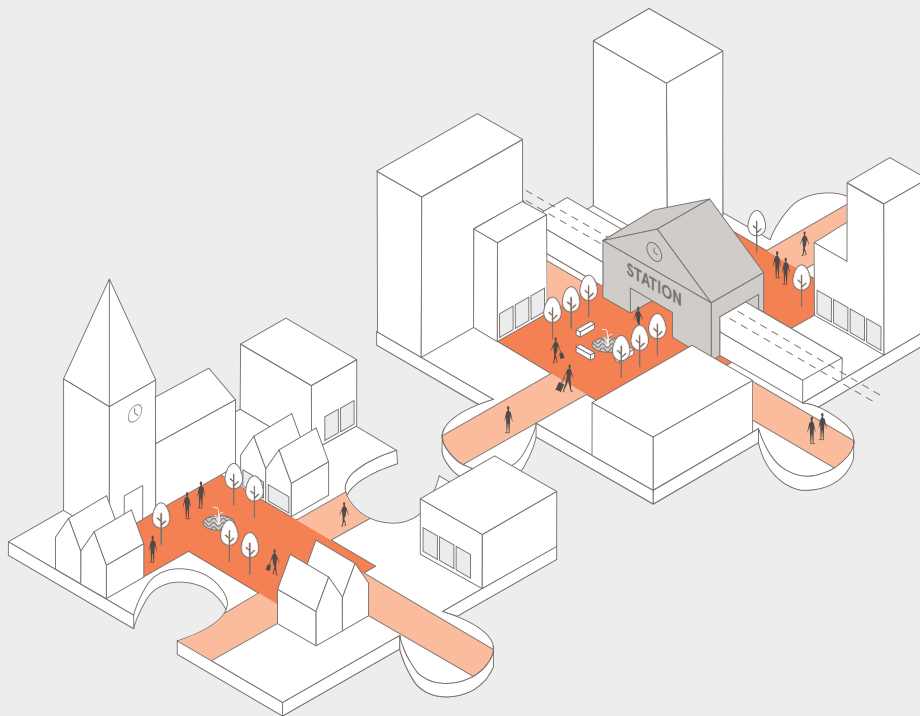
vereniging
ar onderwijs

Aanbevelingen en bouwstenen voor het nieuwe stationskwartier

Steeds meer stations transformeren tot multimodale knooppunten. De groeiende stad reageert actief en zelfbewust op deze nieuwe realiteit. De transformatie die de ontwikkeling op gang brengt, is van blijvende invloed op de ruimtelijke structuur en de zwaartepunten in de stad.

Stations hechten zich volwaardig en tweezijdig aan het netwerk van openbare ruimten. Ze beïnvloeden in positieve zin het karakter van aanliggende buurten. Nieuwe gebouwen en voorzieningen brengen dynamiek, vitaliteit en sfeer. De openbare ruimte rond het station faciliteert de behoefte voor (lokale) mobiliteit en een makkelijke overstap. Tegelijk biedt het verblijfskwaliteit voor bewoners en passanten. Zo ontstaat een integrale stedelijke compositie die de lokale identiteit ondersteunt.

Het Nieuwe Stationskwartier is een oproep aan iedereen die in dit perspectief wil participeren. We roepen hen op om aan de neutrale noties van 'stationsgebieden' en 'spoorzones' een kwalitatieve dimensie toe te voegen. Die kwaliteit wordt in dit hoofdstuk expliciet gemaakt. Dat doen we aan de hand van zes richtinggevende ruimtelijke aanbevelingen en een reeks bouwstenen. Zij zijn gericht op de samenstellende delen van de ontwerp- en ontwikkelingsopgave van het publieke domein in het stationskwartier.

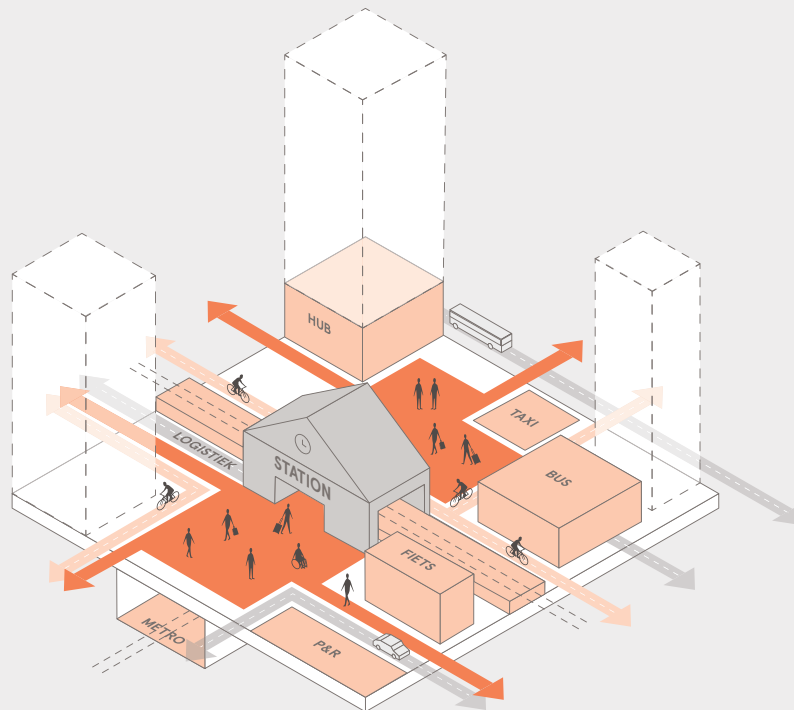


Aanbeveling 1

Het stationskwartier krijgt in grotere plaatsen de betekenis en ruimtelijke kwaliteit van een stedelijk centrumgebied. Richt de gebiedsontwikkeling daarom op het vanzelfsprekend verankeren van het multimodale knooppunt in de stedelijke structuur.

In de omgeving van stations voltrekt zich als gevolg van de publieke investeringen in bereikbaarheid een proces van versnelde ruimtelijke waardevermeerdering. Het gevolg is een drastische verdichting, toenemende multifunctionaliteit en representativiteit. Dat leidt zeker in de grote steden tot een omgeving met een enorme betekenis. Het is een nieuw

hoofdstuk in de lange geschiedenis van de Nederlandse stadsontwikkeling. In de stationsomgeving kunnen we samen bouwen aan een gezonde 'walkable city' met een 21ste-eeuwse uitstraling. Een uitdaging staat voorop: het evenwichtig combineren van de transfer – de kern van ieder station – met de stationsomgeving als bestemming.

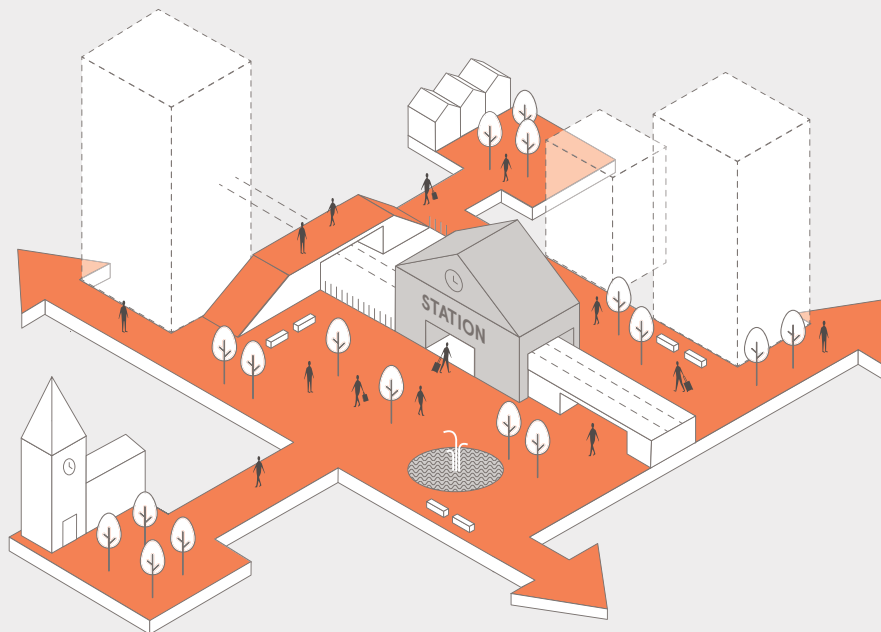


Aanbeveling 2

Toekomstvaste bereikbaarheid van de ov-knoop en een vloeiende transfer vormen de basis van ieder stationskwartier. Bewaak deze waarden en maak het tot uitgangspunt bij het inpassen van ruimtelijke programma's, de fysieke inrichting en het beheer.

De behoefte aan flexibiliteit en bedrijfszekerheid binnen het openbaar vervoer op lange termijn, verhoudt zich met de nodige spanning tot de focus op voortdurende commerciële toe-eigening en benutting van onbebouwde ruimte. De ontwikkeling van multimodale

knooppunten vergt een zekere ruimtelijke marge in de stad, met grondreserveringen die soms langjarig onbenut blijven, maar die in de tussentijd toch van betekenis kunnen zijn.



Aanbeveling 3

Maak de openbare ruimte de belangrijkste component van de herinrichtingsopgave van het stationskwartier. Het publieke domein slecht de barrière van het spoor en verbindt het knooppunt drempelloos, veilig en duurzaam met de straten, parken, pleinen en voorzieningen van de stad.

Het nieuwe stationskwartier biedt aangename, veilige en gezonde verblijfsplekken voor alle gebruikers. Spookruisende tunnels en traverses zijn uitnodigend vormgegeven en sociaal veilig ingericht. De toegepaste materialen zijn duurzaam en circulair. De openbare ruimte draagt bij aan klimaatadaptatie

en de groene inrichting ondersteunt de biodiversiteit.

In de stationsgebieden worden de hoogterecords gebroken: nieuwbouw is vaak hoogbouw. De verblijfskwaliteit van de openbare buitenruimte (wind, schaduw, capaciteit) mag daar nooit onder lijden.

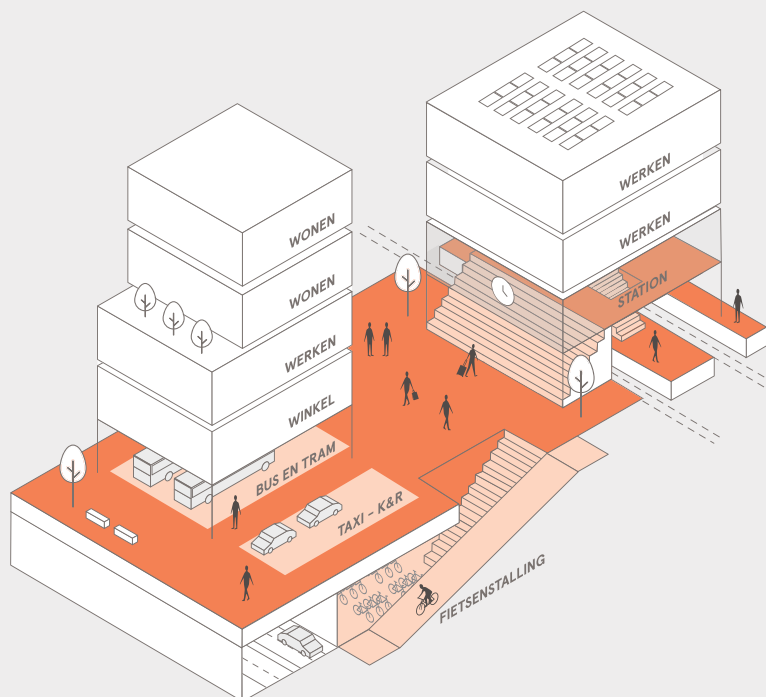


Aanbeveling 4

In het stationskwartier zijn of worden alle reizigers, bezoekers, bewoners en werkenden een voetganger. Zet bij de configuratie, dimensionering en inrichting van de buitenruimte daarom de voetganger op één en de fietser op twee. Alle andere modaliteiten geven zo nodig voorrang.

In het stationskwartier mengen de dagelijkse woon-, werk- en winkelbewegingen van velen zich met de logistiek van de winkels, kantoren en verhuishagens. In de strijd om de (beperkte) ruimte krijgen voetgangers daarbij steeds meer betekenis. Een van de kenmerken van het nieuwe stationskwartier is de vaak door

ruimtegebrek ingegeven inzet op shared space. Daarbij wordt het maaiveld als voetgangersgebied ingericht en zijn kruisende verkeersstromen te gast. De eigenschappen en de voetafdruk van de verschillende modaliteiten is minder zichtbaar. Mensen gunnen elkaar ruimte op een subtiel gedifferentieerd en vaak hoogwaardig gematerialiseerd maaiveld.



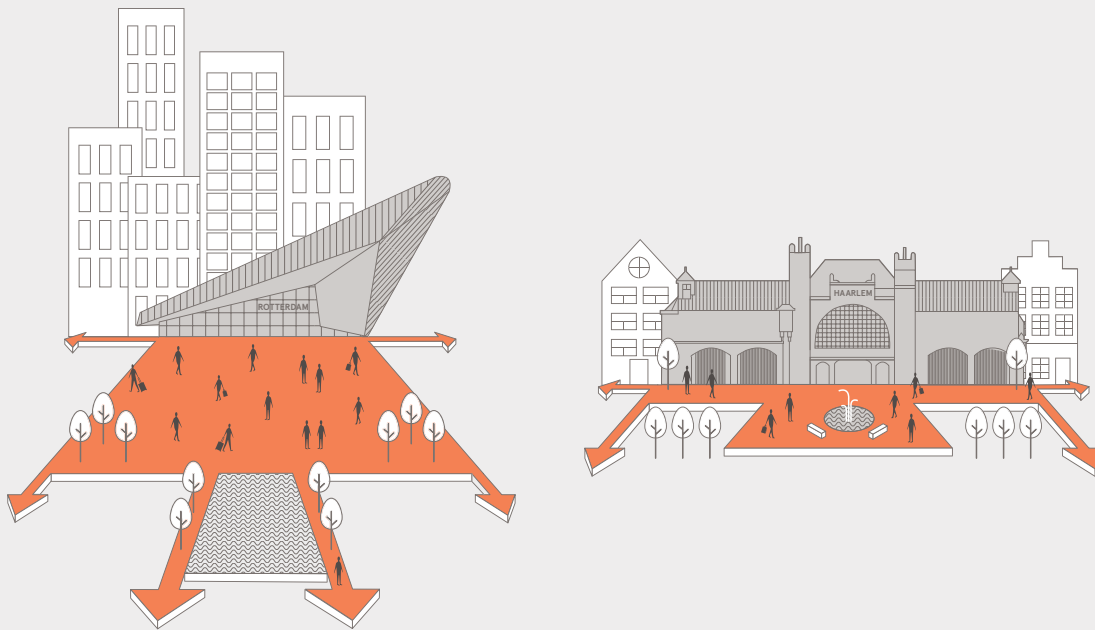
Aanbeveling 5

In het stationskwartier komen zoveel claims, reserveringen en ambities bij elkaar dat het tekort aan ruimte meervoudig grondgebruik noodzakelijk maakt (shared space, mixed use, spooroverbouw). Stel daarbij de vanzelfsprekende oriëntatie van de voetganger en de fietser altijd voorop.

De voorzieningen die samenhangen met de afwikkeling van verkeer en vervoer beslaan soms zoveel ruimte dat ze moeten worden geïntegreerd in andere gebouwen. Denk aan fietsparkeerplaatsen in winkelpanden of stationshallen in kantoortorens. Hybride gebouwvormen in stations en de gebieden daaromheen zien we steeds vaker.

Ondergrondse, meerlaagse combinaties zijn door goede verlichting en hun ruime

en overzichtelijke opzet aantrekkelijk van aard. Wanneer shared space op één niveau onvoldoende soelaas biedt, worden verkeersstromen op verschillende niveaus gescheiden. In het verlengde van deze strategie is bij sommige stationskwartieren het veilige +1-niveau het nieuwe voetgangersdomein en zijn bijvoorbeeld de treinen, logistiek en het lokaal vervoer de dominanten op het maaiveld.



Aanbeveling 6

De ontwikkeling van het nieuwe stationskwartier is altijd maatwerk. Programma, configuratie en inrichting ondersteunen de lokale ruimtelijke identiteit van het stationskwartier. Houd het stationsgebouw in de intensief bebouwde omgeving daarom altijd goed zichtbaar en herkenbaar.

De hoogstedelijke stationsgebieden ontwikkelen zich als wijken waarin 24uur per dag en zeven dagen per week activiteit is te vinden. Onderwijs, cultuur, zorg, horeca, winkelen en vergaderaccommodaties bevinden zich binnen een straal van één kilometer rondom het station. Ze vullen elkaar aan bij het bieden van een veelzijdig

verblijfsklimaat. Woningen, kantoren, nieuwe publieke gebouwen en complexen zijn bepalend voor de sfeer en het beeld maar laten de vaak iconische architectuur van het stationsgebouw ondertussen in haar waarde.



Utrecht Centraal

BISTROT

Utrecht Centraal
BISTROT



Bouwstenen voor het nieuwe stationskwartier

Zes inhoudelijke aanbevelingen geven samen richting aan de wens om met de ontwikkeling van nieuwe stationskwartieren de ruimtelijke kwaliteit van stad en station een dienst te bewijzen. Met de bouwstenen in dit hoofdstuk kan die ambitie betreffende routing en ruimtebeslag verder specifiek en operationeel worden gemaakt. De volgorde van de bouwstenen is niet toevallig. In de zes aanbevelingen komt een duidelijke hiërarchie tot uiting: de (blijvend) openbare ruimte draagt de kwaliteit van het stationskwartier en daarbinnen ondersteunen de maatvoering en de inrichting het primaat van voetgangers en fietsers. Deze twee gebruikerscategorieën zijn daarom het meeste gedetailleerd uitgewerkt. De aard van de bouwstenen weerspiegelt de actualiteit; de tijd zal leren of er bouwstenen gaan afvallen of er nieuwe bij gaan komen.

De bouwstenen zijn weergegeven in diagrammen en geformuleerd vanuit het perspectief van de verschillende modaliteiten en ruimtevragers. Samen vormen ze een checklist van aandachtspunten waarmee de beoogde plankwaliteit kan worden omschreven en de ontwerpdocumenten kunnen

worden beoordeeld. Niet alle bouwstenen zijn overal van toepassing; elke situatie vraagt selectie en maatwerk. Als de interpretatie en toepassing van de bouwstenen vragen of dilemma's oproepen, bieden de zes aanbevelingen uit het voorgaande hoofdstuk houvast.

Voetganger



Fietser



Bus en tram



Halen en brengen/Taxi/P+R



Deelmobiliteit/Mobility-as-a-Service (MaaS)



Logistiek en hulpdiensten



Trein en metro



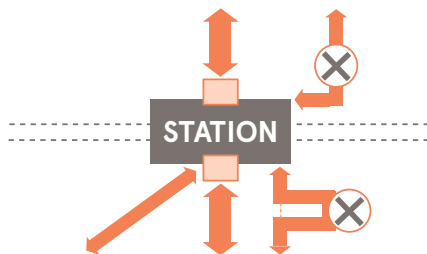
Nieuwbouw vastgoed



Bouwstenen Voetganger

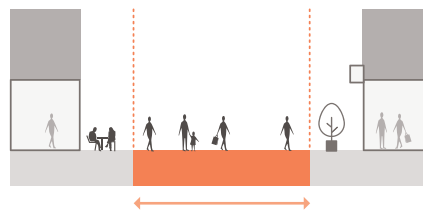
Aansluiting

De looproutes sluiten logisch aan op het ontvangstdomein van het station. Het aantal stationstoegangen is beperkt zodat de sociale veiligheid en de benutting van voorzieningen optimaal zijn.



Profielbreedte: obstakels

Bij het vaststellen van de profielbreedtes is rekening gehouden met obstakelruimte langs de gevels.



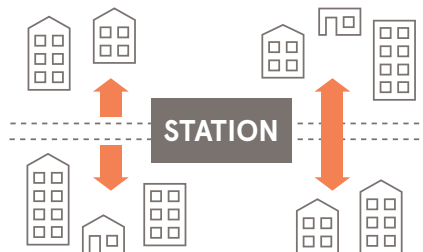
Koppelen voor- en natransport

De routes tussen de stationsentrees en de overige onderdelen van de vervoersmachine zijn veilig, helder en aantrekkelijk.



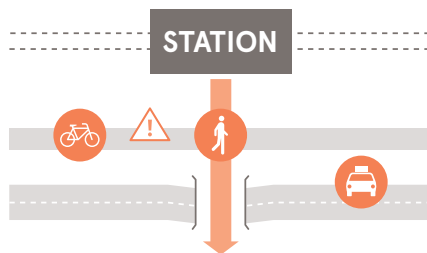
Interwijkverbinding

De spoorbaan vormt vaak een barrière in het stedelijke netwerk. Gemeente en spoorpartijen bepalen samen waar traversen en tunnels worden geplaatst om de weerszijden van het spoor goed met elkaar te verbinden.



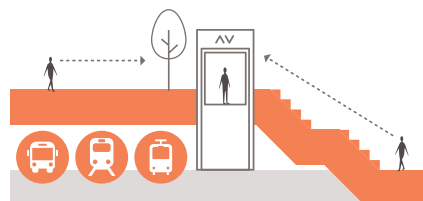
Hoofdroute kruisingsvrij

Het stationsgebied kent, voor zover mogelijk, zo min mogelijk kruisingen tussen de hoofdroutes voor voetgangers en routes voor andere modaliteiten.



Tunnels en traversen

Tunnels en traversen ten behoeve van het verbinden van stadsdelen aan weerszijden van het spoor zijn goed ingepast en hoogwaardig van kwaliteit.

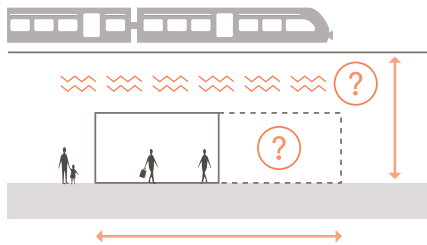


Ieder stationsgebied kent looproutes die voor het goed functioneren van de ov-knoop onmisbaar zijn. De routes zijn qua ligging, capaciteit en kwaliteit helder bepaald en vastgelegd. Het gaat om de routes tussen de entree(s) van het station en de stedelijke

omgeving enerzijds, en tussen de onderdelen van de vervoersmachine anderzijds (stationsentrees, bus, tram, metro, fietsenstallingen, K+R, taxi, MaaS, P+R).

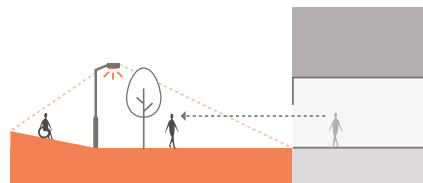
Tunnels aanpassen

Plannen voor verbreding van bestaande tunnels of initiatieven voor een nieuwe tunnel houden rekening met de consequenties voor het spoorbedrijf.



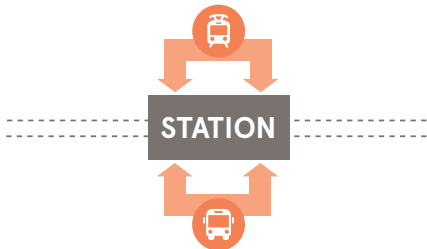
Sociaal veilig

De routes zijn goed verlicht, aantrekkelijk en sociaal veilig. Ook zijn ze geschikt voor alle (miva-)groepen. Dat betekent obstakelvrij en voorzien van geleidelijnen.



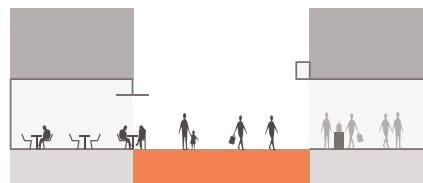
Netwerk tussen alle entrees

Bij stations met meerdere entrees is de openbare ruimte tussen die entrees een essentieel onderdeel van de ov-knoop. Deze ruimte zijn mede vanuit het perspectief van de overstappende reiziger ontworpen.



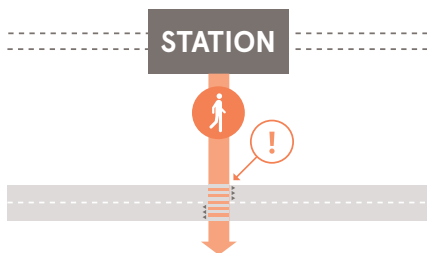
Routes flankeren

De routes worden zo veel mogelijk geflankeerd door passende en aantrekkelijke gevels en functies.



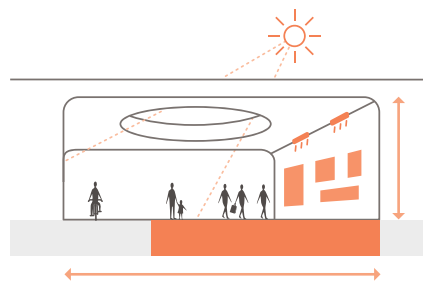
Oversteekplaatsen

Indien oversteekplaatsen onvermijdelijk zijn, worden deze vanuit het perspectief van de voetganger en diens route maximaal overzichtelijk en veilig ingericht.



Voetgangerstunnels

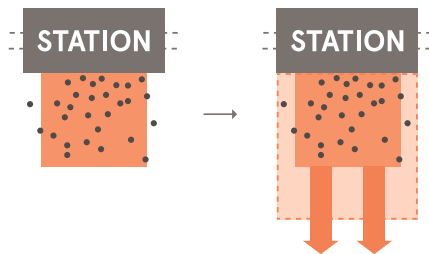
Voetgangerstunnels en trasseren vallen op door een bijzondere aandacht op het vlak van inrichting, belichting en beleving. Zo wordt de aantrekkelijkheid en de sociale veiligheid geborgd.



Bouwstenen Voetganger

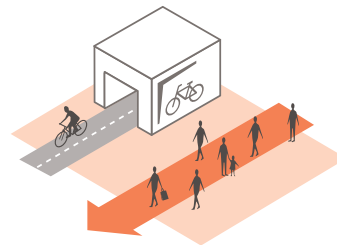
Analyse bestaand

Analyseer de bestaande situatie. Hoe worden pleinen gebruikt? Is er sprake van een overmaat aan ruimte of juist een gebrek daaraan?



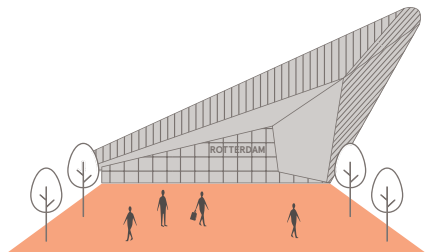
Pleinen kruisingsvrij

Pleinen bevatten niet tot nauwelijks kruisingen tussen de hoofdroutes van voetgangers en routes van andere modaliteiten (bus, tram, taxi, K+R/MaaS en doorgaande fietsverbindingen), behalve als dat echt niet anders kan.



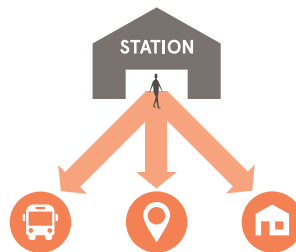
Herkenbaarheid

Gebouw en het voorplein vormen samen het beeldmerk van ieder station. Beide zijn zorgvuldig ontworpen. Samen vormen ze een herkenbaar geheel binnen het stadsweefsel.



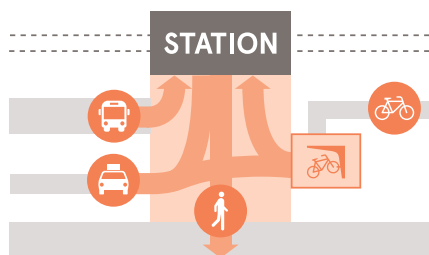
Oriëntatie & Bewegwijzering

Pleinen zijn dusdanig overzichtelijk dat reizigers en passanten zich gemakkelijk en intuïtief kunnen oriënteren binnen het knooppunt en ten opzichte van de omgeving. Bewegwijzering ondersteunt op de cruciale keuzeplekken de navigatie.



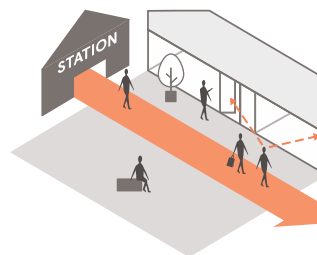
Het plein als schakel

Ook op voorpleinen zijn de verbindingen tussen de verschillende onderdelen van de ov-knoop logisch en overzichtelijk vormgegeven.



Pleingevels

De pleingevels bieden ruimte aan passende, aantrekkelijke functies.

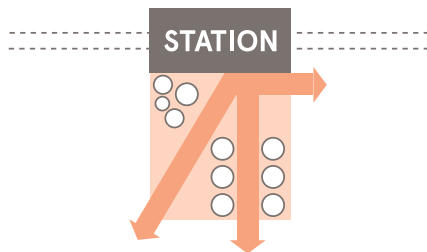


Naast het netwerk van hoofd- en nevenroutes wordt aandacht besteed aan de aanleg en/of inrichting van een voorplein bij elke entree van het station. Het voorplein is de schakel tussen het ontvangstdomein van het station en de andere modaliteiten buiten het stationsgebouw. Ook is het

de link met hoofd- en nevenroutes naar de stad. Het plein speelt bovendien een rol bij het logisch verbinden van de onderdelen van de vervoersmachine (stationsentrees, bus, tram, metro, fietsenstalling(en), K+R, taxi, P+R/MaaS).

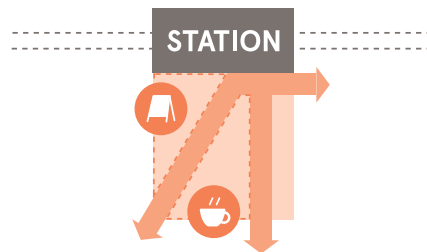
Obstakelvrij

Pleinen zijn obstakelvrij en overzichtelijk. Zo ontstaat goed zicht op de ingang van het station en bestemmingen in de omgeving.



Concessies

Er is rekening gehouden met concessies voor evenementen en tijdelijke mobiele verkooppunten. Hoofd- en nevenroutes worden niet belemmerd.



Duurzaam verblijfsklimaat

Stationspleinen nodigen uit tot verblijf. Ze zijn duurzaam ingericht en hebben oog voor zaken als windhinder, hittestress, wateroverlast en duurzaam materiaalgebruik.



Beheer

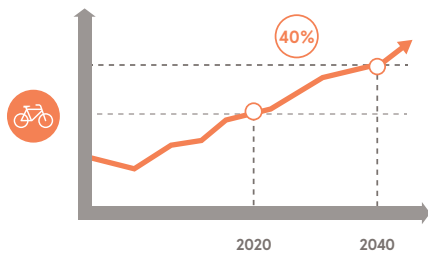
Aandacht voor het beheer van de pleinen en alle (inrichtings) elementen bepaalt mede de kwaliteit. Goed doordacht beheer voorkomt verrommeling en ongewenste obstakels.



Bouwstenen Fietser

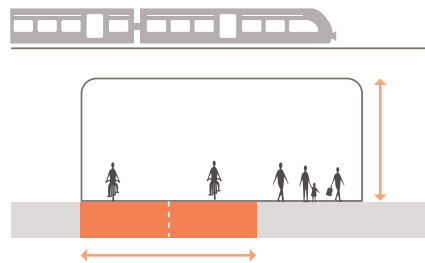
Aantal fietsers

Stel een prognose op van de verwachte groei van fietsers in relatie tot de gebiedsontwikkeling rondom het stationskwartier.



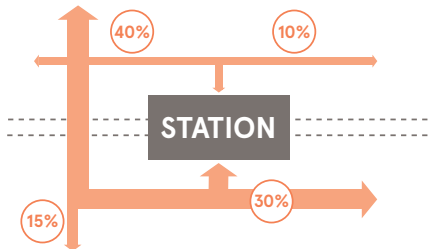
Fietstunnels

Besteed aandacht aan de capaciteit en kwaliteit van bestaande fietstunnels ten behoeve van het verbinden van stadsdelen aan weerszijden van het spoor.



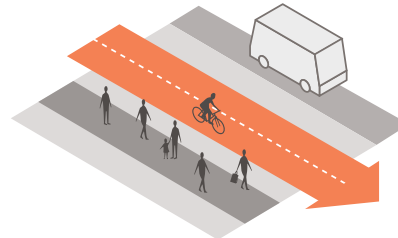
Herkomst en bestemming

Stel voor het gewenste fietsnetwerk een prognose van herkomst en bestemming vast.



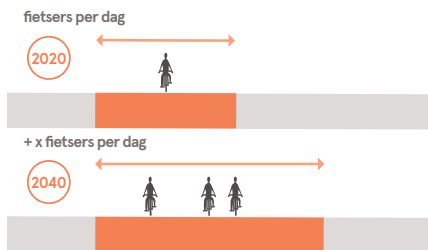
Obstakelvrij

Fietsroutes zijn direct en obstakelvrij. Ze zijn voor zover mogelijk gescheiden van andere hoofdvervoersstromen.



Marge, flexibiliteit en profielbreedte

Houd rekening met de onzekerheden in de prognose. Werk daarom met een bandbreedte en baseer aantallen op de bovenkant van die bandbreedte.



Oriëntatie

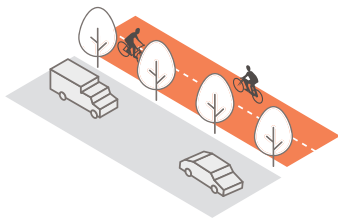
Fietsroutes zijn dusdanig overzichtelijk dat reizigers en passanten zich gemakkelijk en intuïtief kunnen oriënteren binnen het knooppunt en ten opzichte van de omgeving. Bewegwijzering ondersteunt op de cruciale keuzeplekken de navigatie.



Binnen het stationsgebied zijn ligging, capaciteit en kwaliteit van de voor het functioneren van het station onmisbare fietsroutes helder bepaald en vastgelegd. Het gaat om het stationsgebied omringende fietsnetwerk en de verbindingen van dat netwerk met de fietsenstallingen.

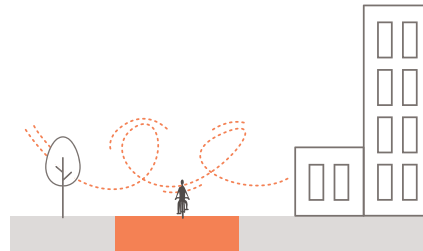
Vrijliggend

Vanuit het oogpunt van kwaliteit en veiligheid van de fietsroutes houden fietspaden afstand tot parallel liggende autowegen.



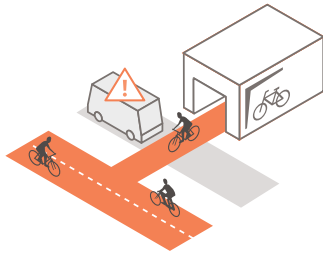
Verblijfsklimaat

Als in stationsgebieden sprake is van plannen voor hoogbouw, wordt rekening gehouden met windvorming. Tijdens de ontwerpfase worden windstudies als ontwerpmiddel ingezet.



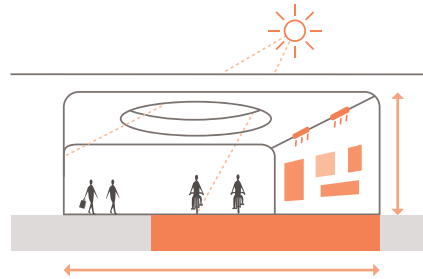
Hoofdroute kruisingsvrij

Kruisingen tussen de routen naar fietsstallingen en routes voor andere modaliteiten (bus, tram, taxi, K+R/MaaS en logistiek) worden zo veel mogelijk voorkomen.



Kwaliteit van fietstunnels

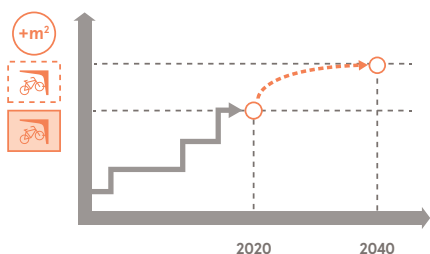
Fietstunnels (en traversen) vragen bijzondere aandacht op het vlak van inrichting, belichting en beleving. Zo wordt de aantrekkelijkheid en de sociale veiligheid geborgd.



Bouwstenen Fietser

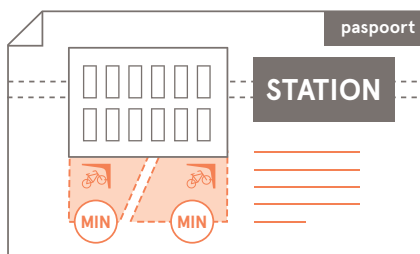
Aantal stallingsplekken

Stel een prognose op van het gewenste aantal stallingsplekken. Bepaal de totale ruimtelijke omvang van het aantal stallingsplekken.



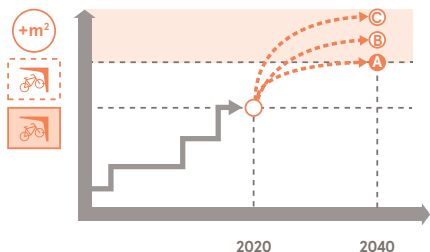
Meervoudig ruimtegebruik

In stationsgebieden met een hoge ruimtedruk is in de scenario's rekening gehouden met meervoudig ruimtegebruik. Stallingen kunnen onderdeel worden van een vastgoedontwikkeling, met voldoende capaciteit voor fietsen van reizigers en bewoners.



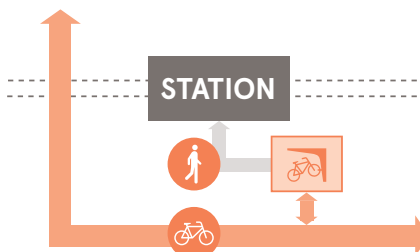
Marge en flexibiliteit

Houd rekening met de onzekerheden in de prognose. Werk met een bandbreedte en baseer aantallen op de bovenkant van die bandbreedte.



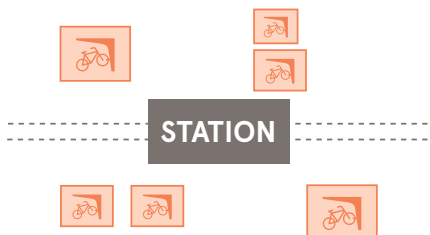
Ontsluiting

De positie van fietsenstallingen en bijbehorende ingangen zijn logisch en goed vindbaar aangesloten op het netwerk van fietsroutes.



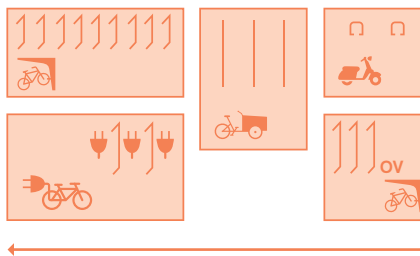
Stallingsscenario's

Gebruik de capaciteitsprognose om scenario's op te stellen voor het realiseren van het vereiste aantal stallingsplekken.



Programma van eisen

Al bij het opstellen van de scenario's is rekening gehouden met alle kennis die voorhanden is op het vlak van de inrichtingsprincipes voor stationsstallingen.

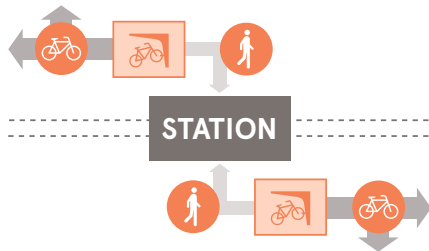


Fietsen die gebruikt worden voor het voor- en natransport worden ondergebracht in fietsenstallingen. Ze komen in verschillende vormen voor: van open of verdekte buitenstallingen tot gebouwde bovengrondse en ondergrondse stallingen. De uitgangen komen uit op het stationsplein of geven direct toegang tot het station.

De bestaande situatie en de groeiprognoses geven samen richting aan keuzes over de gewenste ligging, de capaciteit en de kwaliteit van de stallingen.

Korte overstap

Ingangen naar stallingen zijn vanuit het station logisch gepositioneerd en goed herkenbaar. De overstap tussen fiets en trein is kort en comfortabel.



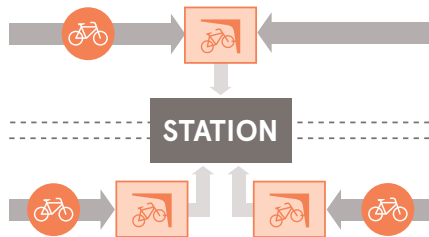
Buitenstalling

Om goed beheer mogelijk te maken zijn stallingen op maaiveld duidelijk afgebakend. De fietsen zijn bij voorkeur overdekt. De stalling wordt waar mogelijk omheind met een goed ontworpen rand (heg of haag).



Nieuwe stationsingang = nieuwe fietsparking

Houd er rekening mee dat iedere (nieuwe) stationstoegang fietsparkeren met zich meebrengt. Reserveer altijd ruimte in de nabijheid van de betreffende toegang.



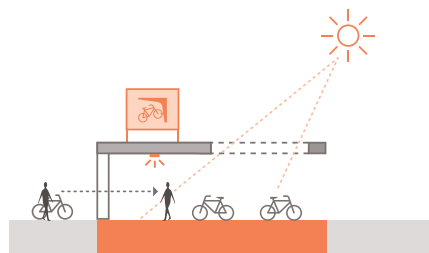
Stallingsgebouw

Een bovengronds stallingsgebouw is een sterk beeldbepalend element in het omgevingsdomein. Het gebouw kenmerkt zich daarom door een zorgvuldige inpassing met goed herkenbare entrees en gevels die locatiespecifiek ontworpen zijn. De interne routing in het gebouw is hoogwaardig.



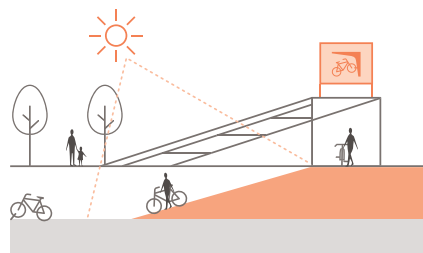
Sociaal veilig

Elke fietsenstalling wordt goed verlicht en heeft een indeling die bijdraagt aan overzicht en sociale veiligheid.



Ondergrondse stalling

De in- en uitgangen van ondergrondse stallingen zijn zorgvuldig ingepast. Dat gebeurt met logische posities en zorgvuldig ontwerp in relatie tot de inrichting van de buitenruimte.



Bouwstenen Bus en tram

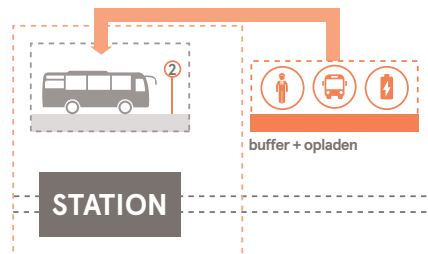
Busnetwerk

De beschikbare ruimte rondom stations is vaak beperkt, terwijl bussen en trams veel ruimte vragen. Beschouw daarom voorafgaand aan concessiewisseling het ruimtebeslag van het lokale ov-netwerk in zijn geheel en reduceer waar mogelijk de ruimtevrage van bus en tram bij het station.



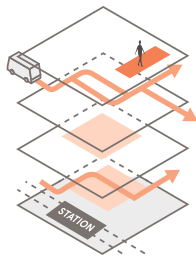
Oplaadpunt en bufferruimte

Bufferruimtes en oplaadplekken met bijbehorende wachruimtes, transformatoren en bovenleidingen zijn gescheiden van de in- en uitstaphaltes geïntegreerd. Bij gebrek aan voldoende ruimte liggen zij bij voorkeur buiten het stationskwartier.



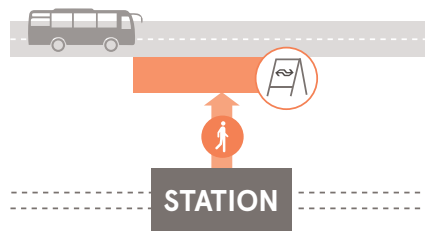
Routeontwerp, halte-ontwerp

Keuzes over rijroutes, posities van haltes en bufferruimte, rijrichting etc. kunnen een groot effect hebben op het ruimtegebruik. Bestudeer de mogelijke varianten vanuit het perspectief van de overstappende reiziger (oriëntatie gemak, wachtcomfort, veiligheid).



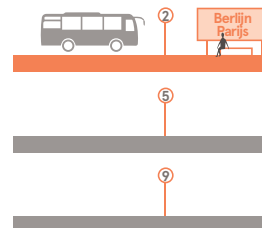
Treinvervangend vervoer

Er is rekening gehouden met ruimte voor treinvervangend vervoer (goede ligging en verbinding ten opzichte van de snelweg en logische voetgangersroute naar het station).



Internationaal vervoer

Sommige stations hebben een plek nodig voor internationaal vervoer met bijbehorende wachtvoorzieningen (inclusief goede ligging, verbinding met de snelweg en een logische voetgangersroute naar het station).

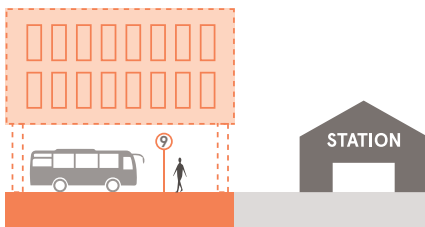


Veel stations kennen een mix van ov-modaliteiten. Naast de trein zijn er vaak bushaltes en soms tramhaltes. Deze haltes komen in verschillende configuraties voor.

Ze bevinden zich op maaiveld, zijn verwerkt in het stationsgebouw of hebben een ondergronds karakter.

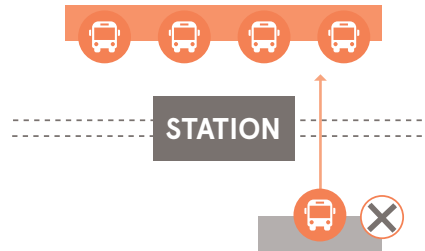
Dubbel grondgebruik

Wanneer er onvoldoende ruimte is voor groeiend lokaal vervoer, kan een overbouwung of het optillen van tram- en bushaltes een oplossing zijn. Beschouw de ruimtelijke implicaties altijd vanuit het perspectief van de overstappende reiziger met oog voor oriëntatie gemak, wachtcomfort en sociale veiligheid.



Clustering

Clustering van bussen op één locatie heeft de voorkeur.



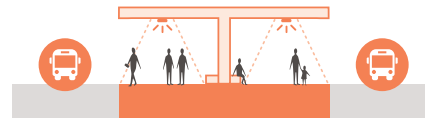
Wachtruimte buschauffeurs

Stations bieden ruimte voor het inpassen van aantrekkelijk vormgegeven wachtruimtes voor buschauffeurs.



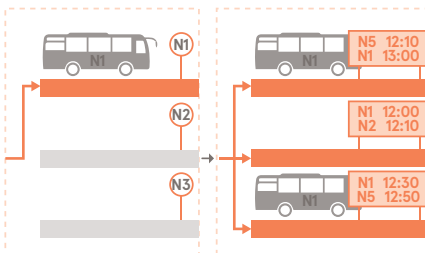
Verblijfsklimaat

Wachtruimtes zijn comfortabel en bieden bescherming tegen regen en wind.



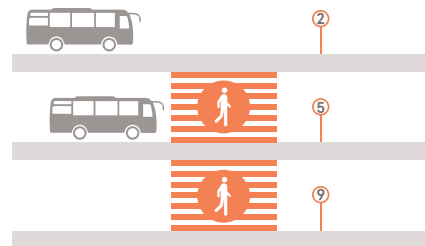
Wisseling concessies

Het ontwerp van busstations houdt rekening met een mogelijke toekomstige wisseling van concessie en een eventuele opstellingswijziging (dedicated vs. dynamisch).



Veiligheid oversteek

De oversteek van wachtruimte naar bus is veilig en overzichtelijk. Bussen zijn niet in staat om met grote vaart op deze routes te rijden.

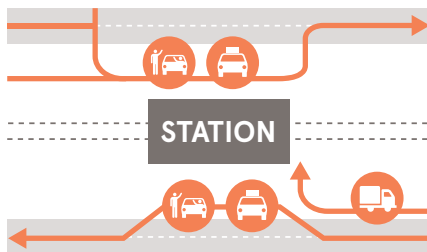


Bouwstenen

Halen en brengen/taxi/P+R

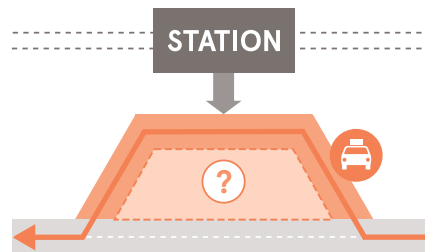
Netwerk

Halen en brengen- en taxi routes hebben een goede verbinding met omliggende wijken zodat mensen gemakkelijk op hun bestemming kunnen komen zonder onnodig om te hoeven rijden.



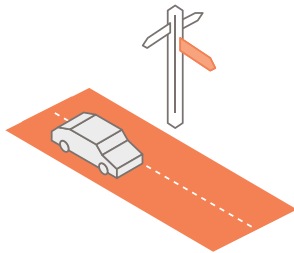
Configuratie

Een efficiënte configuratie is aan te bevelen. Zo kan de ruimte in het stationsgebied optimaal benut worden.



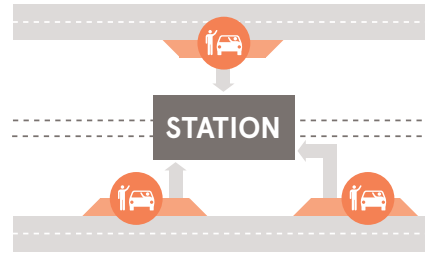
Bereikbaarheid

Leg voor halen en brengen een heldere infrastructuur en bewegwijzering aan. Zo ben je ongewenst gedrag voor.



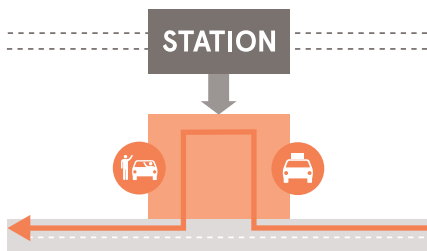
Meerdere ingangen

Als het station meerder ingangen heeft op de nodige afstand van elkaar is het wenselijk om bij beide ingangen een taxi/halen en brengen-zone in te richten.



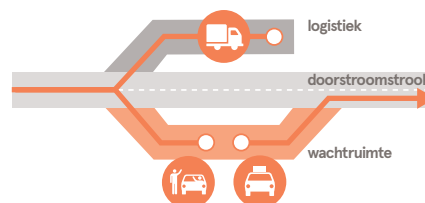
Doorstroming

Voor doorstroming is het wenselijk om de doorstroom eenrichtingsverkeer toe te wijzen.



Voldoende wachtruimte

De zone heeft een doorstroomstrook en een wachtstrook/plaats. De doorstroomstrook is te allen tijde vrij van obstakels zodat stromen kunnen blijven bewegen.

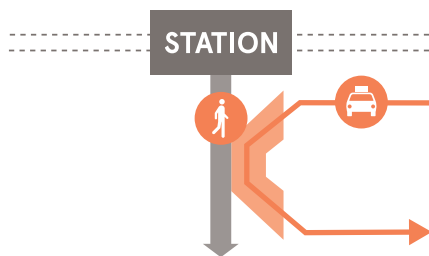


Routes voor halen en brengen, taxi en P+R vallen grotendeels samen met het autonetwerk. Taxi's kunnen soms gebruik maken van een eventuele busbaan. MaaS routes zullen veelal samenvallen met de routes voor particulier verkeer of die van de taxi's.

De Taxi/halen en brengen-zone is de ruimte waar auto's kort kunnen parkeren nabij het station. Het is een plek waar mensen snel en makkelijk kunnen in- en uitstappen. De zone bestaat over het algemeen uit een doorstroombrook en een wachtstrook.

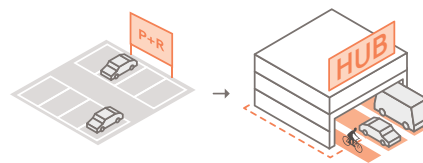
Wachtruimte

Het ophaalpunt bevindt zich bij voorkeur op zichtafstand van de stationshal. Het vormt geen obstakel op de routes voor voetgangers. Waar mogelijk kan een goed zichtbare wachtruimte in het stationsgebouw geplaatst worden.



Mobiliteitshub

Park+Ride zal in de toekomst mogelijk transformeren naar een mobiliteitshub.

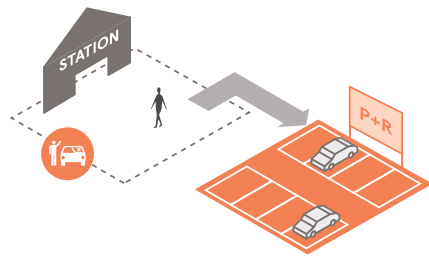


2020

2030/40

Ligging

Park+Ride (P+R) heeft een lagere prioriteit dan andere modaliteiten. Om die reden kan de P+R op grotere afstand van het station geplaatst worden.



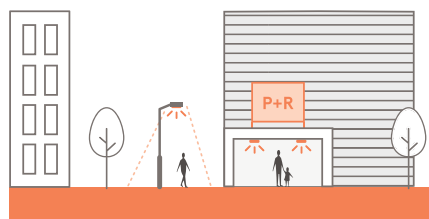
Sociaal veilig & oriëntatie

Parkeerterreinen of gebouwen worden goed verlicht en zijn transparant. Een open indeling zorgt dat mensen elkaar kunnen blijven zien. Dit draagt bij aan de sociale veiligheid en de oriëntatie. Het terrein wordt waar mogelijk omheind met een goed ontworpen groene rand.



Beeldkwaliteit P+R

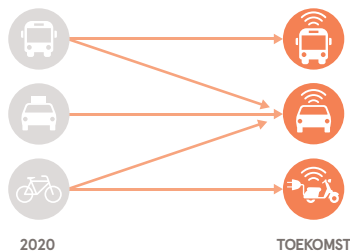
Een bovengronds P+R gebouw is een sterk beeldbepalend element in het omgevingsdomein. Het gebouw wordt zorgvuldig ingepast met goed herkenbare entrees en locatiespecifiek ontworpen gevels. De interne routing in het gebouw is hoogwaardig.



Bouwstenen Deelmobiliteit/MaaS

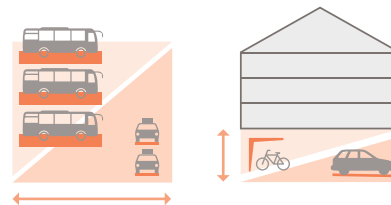
Ruimtereservering

Houd ruimte gereserveerd voor toekomstige ontwikkelingen. Er is nog grote onzekerheid over de werkelijke vormen die MaaS gaat innemen in de stationsgebieden.



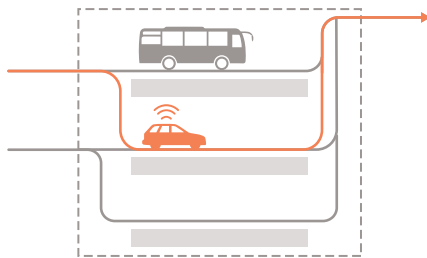
Flexibiliteit

Door grote onzekerheid is flexibiliteit vereist van de ruimteclaims in de transitieperiode.



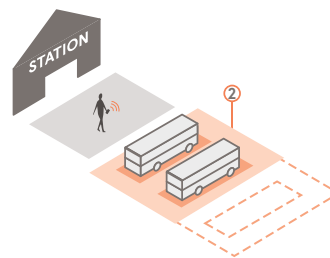
Flexibel busstation

Bij het inrichten van busstations wordt rekening gehouden met toekomstige inpasbaarheid van MaaS concepten.



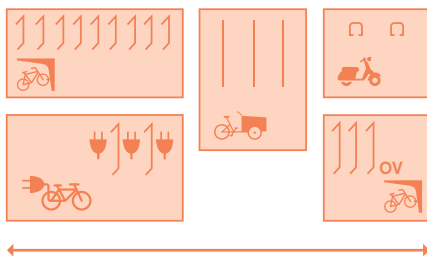
Efficiënt ruimtegebruik

De ontwikkeling van MaaS kan ruimtelijke implicaties hebben voor het ruimtebeslag van verschillende modaliteiten binnen de stationsgebieden. De verwachte efficiëntie kan zelfs leiden tot een lager gebruik van ruimte.



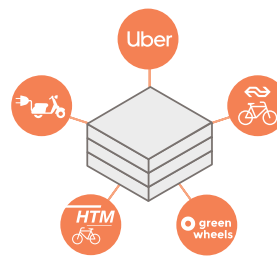
Flexibiliteit fietsenstalling

De fietsenstalling is flexibel in verband met een te verwachten toename van gedeelde fietsdiensten.



Samenwerking derde partijen

Werk samen met derde partijen die gebruik zullen maken van de stationsruimte met MaaS voertuigen.

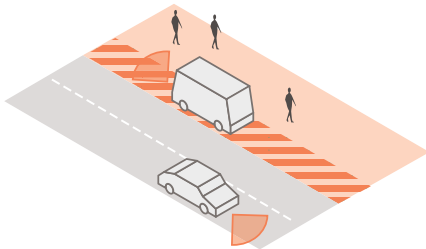


Om te voorzien in de vraag naar pasklare en flexibel inzetbare vervoersmiddelen voor reizigers in het openbaar vervoer, worden allerlei technische en juridische mogelijkheden verkend en deelmodaliteiten geïntroduceerd. Dit vervoersconcept wordt aangeduid met Mobility-as-a-Service (MaaS).

Het is nog onduidelijk welke vormen deze voorzieningen precies gaan aannemen en welk ruimtebeslag daarmee gemoeid zal zijn. Zeker is wel dat het de layout van knooppunten gaat beïnvloeden.

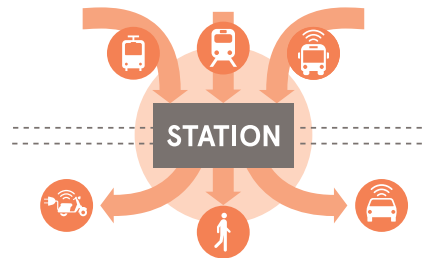
Taxi/Halen en brengen zone

De halen en brengen zone zal in de toekomst gebruikt worden door, bijvoorbeeld, zelfrijdende auto's. Houd daarom een zone beschikbaar voor kort parkeren.



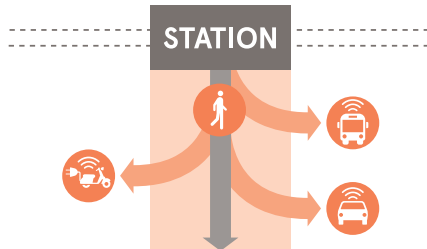
Betekenis station

Door flexibiliteit in het kunnen accommoderen van nieuwe vormen van deelmobiliteit zal de betekenis van het station als intermodaal overstappunt in de stad versterkt worden.



Vindbaarheid

De verschillende MaaS concepten zijn goed vindbaar zonder de overzichtelijkheid van de voorpleinen te verstoren. Waar nodig worden informatievoorzieningen zorgvuldig in de omgeving ingepast.

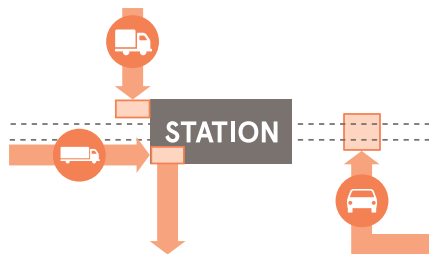


Bouwstenen Logistiek en hulpdiensten

Logistieke toegangen en bereikbaarheid voor hulpdiensten zijn essentieel voor ieder stationsgebied. Er moet een mogelijkheid zijn om de functies van het station te bevoorraden en te faciliteren. Ook dienen gebouwen, openbare ruimtes, sporen en perrons bereikbaar te zijn voor reparaties en onderhoud. Belangrijk is te bepalen welke punten bereikbaar moeten zijn en hoe de voertuigen voor logistiek en hulpdiensten deze punten kunnen bereiken.

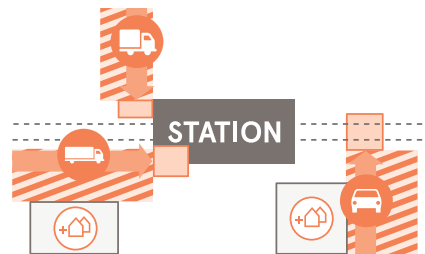
Analyse

Stel vast welke plaatsen in het stationsgebied logistieke toegang vereisen en bepaal welke typen logistiek (en welke voertuigen) er gebruikt worden.



Keermogelijkheid

Houd rekening met keermogelijkheid voor logistieke voertuigen.



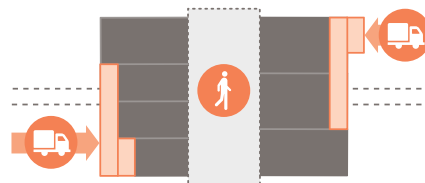
Ruimtelijke configuratie

Houd rekening met wachruimte met passend afgemeten laad- en loszones voor logistieke voertuigen.



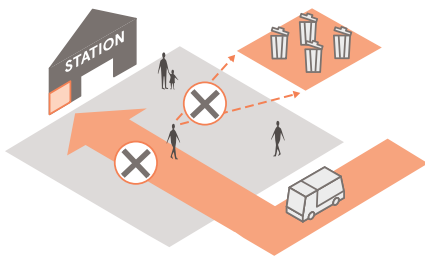
Toegangen tot logistiek

De interne organisatie van het station is mede bepalend voor de ligging van logistieke toegangen.



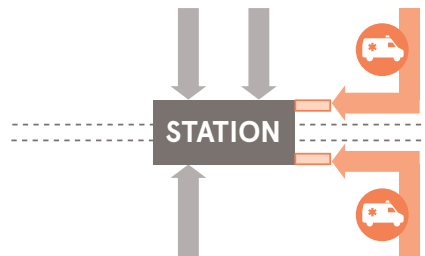
Zichtbaarheid

Het logistieke punt wordt zoveel mogelijk uit het zicht en de invloed van de openbare ruimte van het station gehouden.



Hulpdiensten

Het station is te allen tijde goed bereikbaar voor hulpdiensten. Antiterrorisme-afscheidings vormen geen belemmering. Er zijn duidelijk gemarkeerde en altijd beschikbare opstelplaatsen voor voertuigen van hulpdiensten aanwezig.

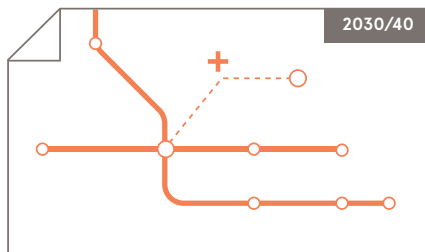


Bouwstenen Trein en metro

Belangrijk onderdelen van het stationsgebied zijn de spoorbaan en de gebouwen voor de spoorgerelateerde diensten. Het spoor kent drie basisvormen: gelijkvloers, ondergronds en bovengronds. Deze vormen hebben een verschillende invloed op de barrièrewerking van het spoor in de stad, de configuratie van het stationsgebied alsook op de routes en ruimtes eromheen.

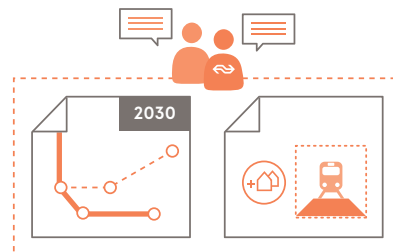
Prognose

Stel vast bij welke stations/sporen een spooruitbreiding nodig is dan wel verwacht wordt.



Samenwerking over grond

Als sprake is van uitbreiding van spoor- of stationsvoorzieningen is afstemming nodig over grondeigendom en gebruik. Het ruimtebeslag van mobiliteitsgroei en vastgoedontwikkelingen wordt hierbij in verband gebracht en op elkaar afgestemd.



Reservering

Reserveer ruimte langs het spoor bij toekomstige spoor- en/of perronuitbreiding van het station. Houd rekening met het ruimtebeslag en de uitstraling van taluds en keerwanden.



Externe veiligheid en hinder

Houd rekening met trillingen, geluid en externe veiligheid bij goederenvervoer. De inpassing van geluidsschermen wordt locatiespecifiek afgestemd.



Bouwstenen Nieuwbouw vastgoed

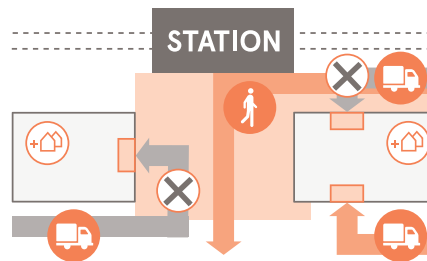
Trilling/geluid/externe veiligheid

Bij ontwikkeling van vastgoed en openbare ruimte is rekening gehouden met de normen van onvermijdelijk(e) trillingen, geluid, externe veiligheid en goederenvervoer. Houd rekening met het ontwerpen van dove gevels of andere geluidswerende voorzieningen.



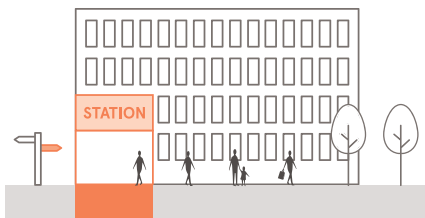
Logistiek

De (toegang tot) de logistieke ruimten van gebouwen in het stationsgebied grenzen niet aan de hoofdvoetgangersroutes, het stationsplein of wachruimtes voor het ov.



Stationsingang in bebouwing

Stationstoegangen die opgenomen zijn in de belendende bebouwing zijn goed vind- en herkenbaar.



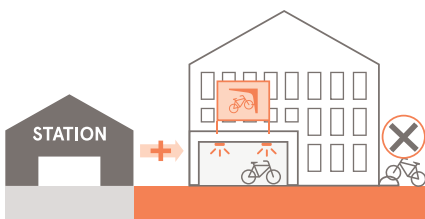
Fietsenstallingen van omliggend vastgoed

De fietsenstallingen ten behoeve van de gebruikers van het gebouw zijn inpandig voorzien.



Fietsenstallingen combineren

Een ontwikkeling van een kavel van voldoende omvang nabij het station biedt een uitgelezen mogelijkheid voor het uitbreiden van het aantal stallingsplaatsen voor fietsen.



Bouwenveloppe

De hoofdvorm van het gebouw (de bouwenveloppe) sluit aan bij de eisen die geformuleerd worden op het vlak van een duurzaam verblijfsklimaat.

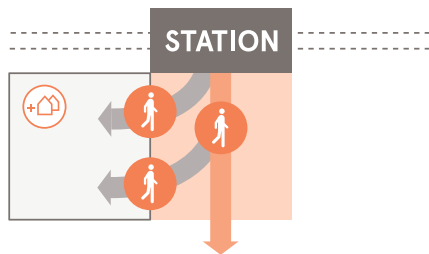


Het stationsgebied bevat vrijwel altijd (private, gemeentelijke of spoorse) kavels met daarop gebouwen. Zij herbergen functies als kantoren en woningen of voorzieningen zoals hotels, restaurants en winkels.

De inrichting van met name de plint (de onderste bouwlagen waaronder de begane grond) is van grote invloed op de kwaliteit van de aangrenzende openbare ruimte.

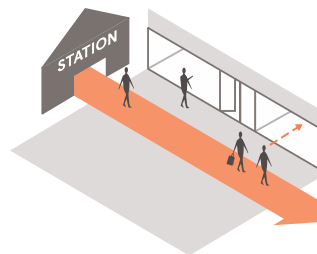
Bereikbaarheid

De toegang tot gebouwen veroorzaakt geen conflicten met de reizigers- en voertuigstromen rondom het station.



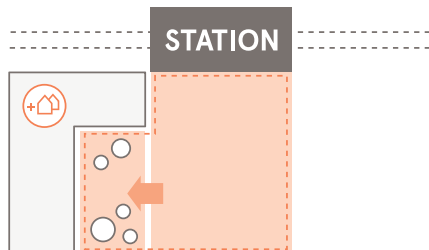
Plinten

De plinten aan het stationsplein en de hoofd- en nevenroutes zijn aantrekkelijk en maximaal transparant vormgegeven.



Openbare ruimte

Buitenruimte van de bebouwing gelegen in het stationsgebied heeft een open karakter en sluit passend aan op de rest van de openbare ruimte.







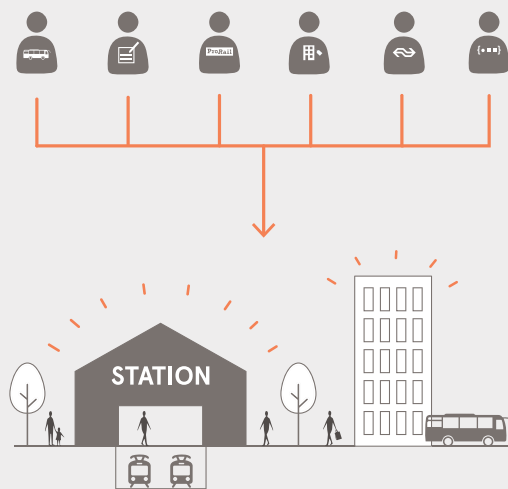


Omgangsvormen voor een succesvolle samenwerking

De ruimtelijke kwaliteit van het nieuwe stationskwartier is afhankelijk van de mate waarin de deelnemende partijen hun visie op de toekomst van het gebied op elkaar willen afstemmen. De organisatie van die afstemming vraagt om houvast en passende omgangsvormen. De zes aandachtspunten in dit hoofdstuk hebben betrekking op de condities waaronder het planproces, de uitwerking in verschillende deelprojecten en de voorbereiding van de uitvoering door publieke en private opdrachtgevers goed kan verlopen. De omgangsvormen horen bij complexe planprocessen waar verschillende belanghebbenden in deelnemen. Gebiedsontwikkeling veronderstelt een heldere verdeling van verantwoordelijkheid, een gedeelde ambitie, een transparante werkwijze en een zo mogelijk parallel geschakelde uitvoering. Zo komt een hoogwaardig resultaat binnen handbereik.

Omgangsvorm 1

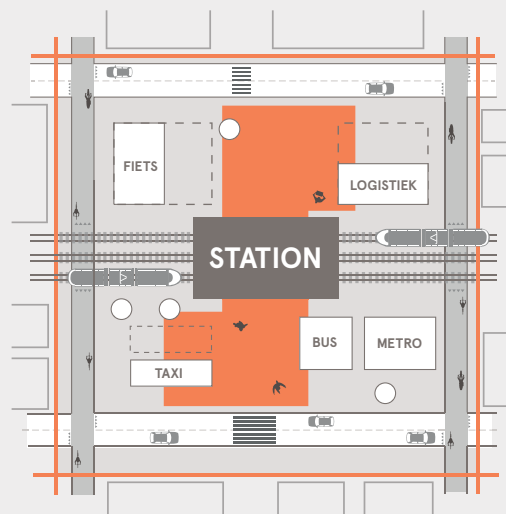
Organiseer een meerjarige, gelijkwaardige en proportionele samenwerking



Het nieuwe stationskwartier ontstaat over een relatief lange periode. Hierin kunnen publieke en private investeringen soms gecombineerd worden. Nog vaker volgen ze elkaar in de tijd op. Zo'n proces kan alleen gestalte krijgen op basis van een intensieve samenwerking tussen ov-partijen en stadsontwikkelaars. Alle betrokken partijen doen er goed aan elkaars ruimtelijke afhankelijkheden en onafhankelijkheden bij de gebiedsontwikkeling helder te onderscheiden. Successen die op eigen kracht zijn behaald mogen natuurlijk wel gezamenlijk worden gevierd.

Omgangsvorm 2

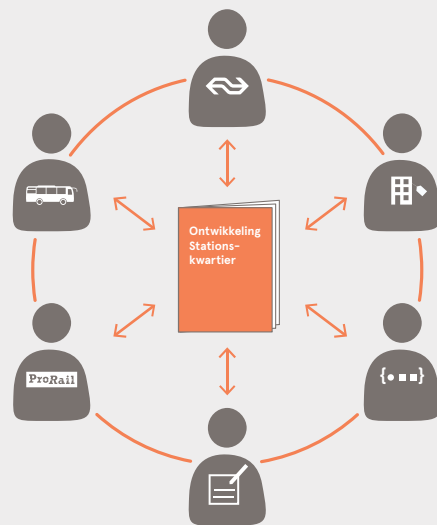
Definieer gezamenlijk de contouren van het plangebied



Het nieuwe stationskwartier beslaat een helder begrensd gebied waarbinnen alle belanghebbenden en verantwoordelijken elkaar kennen en met elkaars voornemens bekend zijn. De demarcatie en de bedoeling van het plangebied worden door alle partijen begrepen en onderschreven. Binnen dit gebied zijn de spoorpartijen, de andere vervoerspartners, de gemeentelijke diensten en de ontwikkelaars gezamenlijk verantwoordelijk voor het welslagen van de transformatie naar het nieuwe stationskwartier.

Omgangsvorm 3

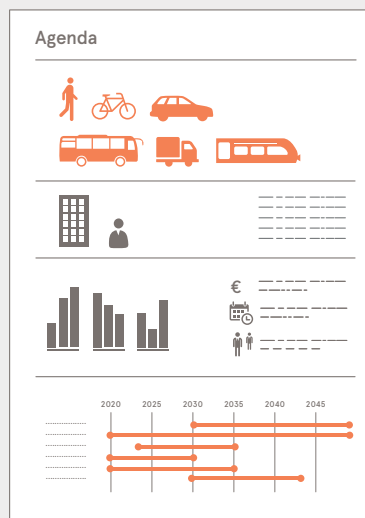
Werk aan een ruimtelijke visie die alle partijen voor langere tijd verbindt



Integrale ruimtelijke plannen met een disciplinerende werking naar alle partijen over een lange termijn kunnen alleen bestaan als de kwantitatieve prognoses en de kwalitatieve ambities voor openbaar vervoer en stadsontwikkeling met elkaar in verband zijn gebracht. Integrale plannen voor de ontwikkeling van een stationskwartier bieden een wervend langetermijnperspectief. Ze zijn vertaalbaar naar een helder onderscheid tussen publieke opdrachten en private uitdagingen, tussen korte en langere termijnen en tussen eerste en volgende projecten.

Omgangsvorm 4

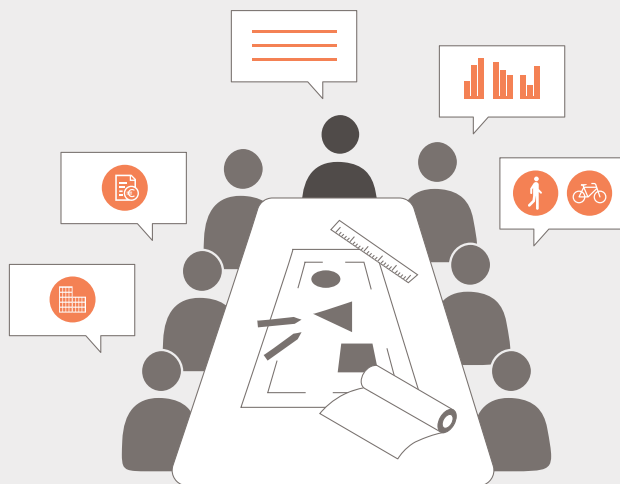
Respecteer elkaars opgave, tempo, kaders en expertise



Alleen als de knooppuntopgave en de vastgoedopgave in samenhang worden onderzocht kan een perspectief van synergie en co-creatie ontstaan. Dan gaat het onder meer over hun directe en indirecte ruimtebeslag in de nabije en verdere toekomst. Het perspectief wordt realistischer wanneer partijen elkaars opgave begrijpen en accepteren, en elkaars financiële, juridische en bestuurlijke kaders respecteren, alsmede de veranderlijkheid daarvan in het licht van politieke en economische cycli.

Omgangsvorm 5

Investeer in multidisciplinaire ervaring en ontwerpkracht



De integrale ontwikkeling van nieuwe stationskwartieren is een complexe ruimtelijke opgave die niet vanuit één disciplinair perspectief kan worden opgelost. Het vergt vervoersdeskundigheid, vastgoedervaring en ruimtelijke ontwerpkracht. Dit is nodig voor het sorteren van de vele claims in het stationsgebied, voor het duiden van hun onderlinge (on)verenigbaarheid, voor het onderscheiden van de termijnen waarop deelprojecten van start kunnen gaan en de volgorde die daar het best bij past.

Omgangsvorm 6

Voorzie in onafhankelijk advies over ruimtelijke kwaliteit



Het grote ruimtelijke belang van hoogwaardige, toekomstvaste stationskwartieren voor de stad van de 21ste eeuw en de veelheid aan deelnemende partijen met een specifieke interesse in deze ontwikkeling rechtvaardigen een inzet in de borging van ruimtelijke kwaliteit. Partijen die gedurende een groot aantal jaren deelnemen aan de ruimtelijke planvorming en de daaropvolgende gebiedsontwikkeling, voorzien zich van onafhankelijke kwaliteitstoetsing. Dat gebeurt bij voorkeur door deskundigen die onbezwaard en met een duidelijk mandaat reflecteren op de plankwaliteit en die de opdrachtgevende partijen voortdurend blijven herinneren aan de architectonische, stedenbouwkundige en landschappelijke potenties en ambities.



8 1 min
8 2 min
8 12 min

Deze bus vertrekt over 4 min

avo 8132

VDL

70-BFH-4

Inken



Colofon

Het Nieuwe Stationskwartier is op verzoek van en in samenwerking met NS en ProRail samengesteld door Bureau Spoorbouwmeester op basis van een verkenning van de thematiek door PosadMaxwan, uitgevoerd in 2019.

Redactie

Miguel Loos, Eric Luiten

Fotografie

Jannes Linders

Tekstredactie

Complod

Vormgeving

Edhv, Architects of Identity

Tekeningen

PosadMaxwan & Edhv, Architects of Identity

Beeldrecht

Bureau Spoorbouwmeester.

Foto's en illustraties zijn van genoemde partijen, organisaties en fotografen, tenzij anders vermeld. Op afbeeldingen berust beeldrecht. Wij zijn ons dit terdege bewust en hebben met grote zorg gepoogd rechthebbenden te achterhalen. We vragen de rechthebbenden die wij niet hebben kunnen bereiken, zich te melden.

Contact en meer informatie

www.spoorbeeld.nl

www.stations.nl

Het Spoorbeeld beschrijft het ontwerp- en vormgevingsbeleid van de spoorsector. Aan de hand hiervan stimuleert Bureau Spoorbouwmeester ruimtelijke kwaliteit, identiteit, beleving en ontwerpqualität op en rondom het spoor.

Bureau Spoorbouwmeester is een samenwerkingsverband van ProRail en NS.



Rond onze stations wordt het drukker en drukker. Je kunt er steeds gemakkelijker aankomen, vertrekken en overstappen. Ook is het een aantrekkelijke plek voor wonen, werken, studeren en uitgaan. Stations worden knooppunten. En die knooppunten groeien uit tot nieuwe stadscentra voor de mobiele mens.

'Het Nieuwe Stationskwartier' is een uitnodiging aan lokale en regionale overheden, vervoerders, eigenaren, beheerders en vastgoedpartijen om bij de planvorming en investeringen rond stations de handen ineen te slaan. Het streven naar ruimtelijke kwaliteit verdient daarbij een stevige plek op de agenda.

Bureau Spoorbouwmeester roept spoorpartijen, andere vervoersorganisaties en omgevingspartijen op om hierin samen te werken. Zij hebben een gezamenlijk belang en een gedeelde verantwoordelijkheid om van deze snelle transformatie een ruimtelijk succes te maken.



Met deze QR-code komt u op de website van Bureau Spoorbouwmeester waar u meer achtergronden vindt van de oproep Het Nieuwe Stationskwartier.

ProRail



Spoorbeeld
door Bureau Spoorbouwmeester

