

# De Nieuwe Sleutelprojecten

Op weg naar 2030



Amsterdam Zuid  
Den Haag  
Rotterdam  
Utrecht  
Arnhem  
Breda

Inspiratie



**Spoorbeeld**  
door Bureau Spoorbouwmeester



# De Nieuwe Sleutelprojecten

Op weg naar 2030





Breda







← 1-7 →  
Bushaltes  
A B  
Centrum

8-21 →  
Bushaltes  
G C D  
WC  
Jaarbeursplein









Bushaltes  
18 km 5

Informational signs







Rotterdam















# Voorwoord

**Na jaren van overleg, ontwerp en bouwen maken bouwterreinen, loopbruggen en tijdelijke stations plaats voor nieuwe multimodale knooppunten in levendige stationsgebieden waar het lijkt alsof de stad zichzelf opnieuw uitgevonden heeft. De Nieuwe Sleutelprojecten (NSP) zijn bijzondere stations, van nationale betekenis, met een internationale grandeur, verankerd in lokale ambities voor vitale stedelijke centra. Er is jarenlang samengewerkt door het Rijk, de provincies, de regio's, de gemeenten en de spoor- en marktpartijen, want zo'n enorme klus klaar je niet in je eentje. De stations die nu een voor een worden opgeleverd staan niet alleen symbool voor een enorme grote bouwopgave en noodzakelijke groei van het station, maar vooral ook voor een belangrijke kwaliteitsslag in het openbaar vervoer en de ontwikkeling van stationsgebieden.**

Spoorbouwmeester Bert Dirrix en Rijksbouwmeester Floris Alkemade nemen het estafettestokje van hun voorgangers over. In het afgelopen decennium werd door hen nauw samengewerkt om met de diverse gemeenten bij voortduring de ruimtelijke kwaliteit van een optelsom van opgaven, integraal en gezamenlijk aan de orde te stellen. In deze zogenaamde bouwmeesteroverleggen werden coherente ambities en kaders geformuleerd, en adviseerde men (deel)projecten, ontwerpers, beleidsmakers en bestuurders. Een uniek initiatief waardoor partijen nu ook gezamenlijk trots zijn, en zich verantwoordelijk weten voor behoud en doorwerking van dit resultaat.

Terwijl geogost wordt wat door NS, ProRail en omgevingspartijen en mede door hun collega's in de afgelopen 13 jaar is gezaaid, dienen zich al weer nieuwe opgaven aan die van groot belang zijn voor het welslagen van de Nieuwe Sleutelprojecten. Niet alleen de bouw van het zesde NSP project, Amsterdam Zuid is heel erg belangrijk. Ook rondom de bijna of net opgeleverde stations verschijnen kantoren, woningen en voorzieningen en wordt nog volop gebouwd aan de stad. En om de kwaliteitsslag die met de NSP-stations is ingezet echt te verzilveren, is het belangrijk om deze zoveel mogelijk vertaald te krijgen in het hele netwerk.

Met dit essay willen de Spoorbouwmeester en de Rijksbouwmeester niet alleen terugkijken op een bewogen tijd en prachtige resultaten, maar vooral ook aandacht vragen voor de opgaven die zich juist nu aandienen, *op weg naar 2030*.

Hoewel de uitgangspunten voor de NSP's al decennia lang geleden zijn geformuleerd, benadrukken Dirrix en Alkemade dat deze nog steeds actueel zijn. Zij verwelkomen beide de hoge ambities van de NSP's. Terug is de grandeur die in de 19e eeuw vanzelfsprekend was. Het aangename gevoel voor een reiziger om aan te komen in een significant gebouw, omgeven met allerlei comfort en functies in de nabije omgeving. In onwaarschijnlijk korte tijd heeft het reizen per trein en dus ook de vormgeving van de stations een flinke metamorfose ondergaan. Er is een trendbreuk veroorzaakt, nemen Alkemade en Dirrix waar. Natuurlijk hebben station en stationsomgeving

elkaar altijd beïnvloed, maar een integrale benadering op deze schaal is uniek en versterkt de identiteit en vitaliteit van de stad en geeft het station een nieuwe betekenis als *place-to-be*.

Terwijl de stations straks in gebruik zijn, wordt in de stad nog druk gebouwd: de openbare ruimte wordt ingericht en allerlei ontwikkelingen op en rond het station krijgen hun beslag; 'Het is dus belangrijk dat we de ambities van De Nieuwe Sleutelprojecten de komende tijd nog hoog op de agenda houden en gezamenlijk blijven werken aan deze integrale opgave', zegt Alkemade. 'In sommige opzichten is de oplevering van het station dus nog maar het begin.'

Gemeenten, regio's en provincies zijn natuurlijk aan zet als het gaat om de openbaar vervoersvoorziening, niet in de laatste plaats omdat in de NSP's geïnvesteerd is in alle modaliteiten, dus in de hele keten, ook voor andere modaliteiten en lokale vervoerders. 'De NSP's leveren daarmee een belangrijke bijdrage in de verbetering van het openbaar vervoer, de hele keten van deur tot deur' aldus Dirrix. Bussen rijden af en aan op hetzelfde niveau als de trein (zie Breda en Amsterdam Centraal): de hiërarchie tussen vervoersstromen is verdwenen. Ook op een ander vlak ontbreekt hiërarchie. 'Het station,' zegt Alkemade, 'is bij uitstek, de plek waar verschillende bevolkingsgroepen elkaar ontmoeten. Hier geen segregatie, geen getto-vorming of uitsluiting, maar juist een heerlijke melting pot. Rijk en arm, jong en oud, donker en licht passeren elkaar, zien elkaar. Waar vind je dat elders in Nederland?'

De afgelopen jaren is er op de NSP-projecten enorm veel winst geboekt. Functioneel, want veel stationsprogramma's en services zijn door NS, ProRail en lokale vervoerders de afgelopen jaren enorm verbeterd en uitgebreid. Stations spelen weer een vitale rol in de stad. En ook kwalitatief; de stations zijn ruimer en overzichtelijker en veel beter voorbereid op de toekomst doordat ze zijn ingericht op verblijf. Bovendien verbinden zij op een gelijkwaardige manier twee helften van de stad die door het spoor ooit waren ontstaan.

Als er iets is dat de NSP's hebben bewerkstelligd dan is dat dat ze de binnensteden hebben opengebrouwen, plus het denken over stedelijke centra. Want na Amsterdam Zuid, Den Haag Centraal, Rotterdam Centraal, Utrecht Centraal, Arnhem en Breda, komen – heel willekeurig – Delft, Tilburg, Groningen en Zwolle. Iedereen profiteert van deze impuls, de reiziger, de professional, de stedeling, de *shopaholic*, de lanterfanter, de bestuurders en ja ook de architect. Onder het station staat een architectuurhandtekening, stellen Dirrix en Alkemade tevreden vast. Niet onbelangrijk bij een publiek gebouw.

'Als we met het zelfde elan, een slag weten te maken op middelgrote en kleinere stations', aldus Dirrix 'dan verzilveren we niet alleen de kwaliteit die nu in de NSP's gestoken is, maar verstevigen we ook het netwerk. Dan weten we ook op andere plekken het station weer een belangrijke rol te geven, midden in onze samenleving'.

Met groot ontzag stellen ze vast dat het allemaal heeft kunnen gebeuren in een periode dat Nederland door een zware crisis heen ploegde. Alsof de Sleutelprojecten zich konden onttrekken aan de malaise. Niets is natuurlijk minder waar: Het is welbeschouwd een enorm knappe prestatie wat er in gezamenlijkheid bereikt is. Dat is een felicitatie waard en biedt perspectief voor veel meer in de tijd die voor ons ligt.

*Bert Dirrix*  
Spoorbouwmeester

*Floris Alkemade*  
Rijksbouwmeester

# Inhoud

## **De oorspong van de NSP** 23

### **Zes NSP stations**

Rotterdam 34

Arnhem 40

Den Haag 46

Utrecht 52

Breda 58

Amsterdam Zuid 64

### **Analyse**

Bouwopgave 72

Ontwikkelingen in de tijd 74

Positie in de stad 76

Modaliteiten 78

Functies 80

### **Factsheet** 84

Bronnen 87





# De oorsprong van de NSP

Een levensgrote wokkel in de hal van Arnhem Centraal. Alsof er een turbine in werking is gesteld. Een dak met 218 wybertjes die bij te veel zon kunnen openklappen: Den Haag Centraal. Een kap die als een haaienbek openspert richting Weena in Rotterdam: het nieuwe beeldmerk van Rotterdam Centraal.

Waar komt dit allemaal vandaan? Wat is de grondslag van de nieuwe stations (XL) die het Nederlandse stadslandschap beheersen? Daarvoor moeten we terug naar 1997/1998 toen het rijk besloot zes stations om te bouwen tot hoogwaardige OV-terminals die niet alleen de bereikbaarheid binnen en tussen de steden moesten verbeteren maar ook een bijdrage zouden leveren aan de stedelijke kwaliteit. De reiziger zou er op vooruitgaan maar de stedeling evenzeer. Een prestigieuze investering waarvan nu de resultaten met trots gepresenteerd worden. Geleidelijk aan geeft het ene na het andere station deze jaren zijn visitekaartje af en manifesteert zich als een icoon in vijf binnensteden. Vijf ja, want het zesde station moet nog worden gerealiseerd: Amsterdam Zuid heeft lang in de kraamkamer gelegen om als laatste in 2028 tot wasdom te komen. Vooral in 2015 en 2016 vierden we het klinkende resultaat van één van de ingrijpendste operaties in de geschiedenis van het spoor, vermoedelijk de grootste sinds de bouw van de 'kathedralen' in de 19<sup>e</sup> eeuw.

Het kabinet riep destijds vijf bestaande stationsgebouwen (inclusief de stationsomgeving) uit tot Nieuwe Sleutelprojecten (NSP). Den Haag Centraal, Arnhem, Utrecht Centraal, Rotterdam Centraal en Amsterdam Zuid. Breda werd daar door een motie van het CDA-Kamerlid Verburgt een jaar later aan toegevoegd. Amsterdam Centraal hoort daar niet bij, hoewel de transformatie van de schepping van Cuypers indrukwekkend is. Nieuwe tunnels met retail aan weerszijden, een IJ-hal met restaurantjes en uitzicht op het IJ, een connectie met de metro inclusief de Noord-Zuidlijn en twee fietsparkeergarages onder het water aan voor- en achterzijde: het is NSP waardig. Dat het dat predicaat niet heeft gekregen, komt doordat de gemeente Amsterdam, ProRail en NS oordeelden dat de hogesnelheidslijn aan de zuidkant van de stad moest eindigen en beginnen. Dat zou de belasting van Amsterdam Centraal die toch al fors is, niet extra opvoeren.

Doelstelling van de NSP's was en is de symbiose tussen stad en station, dat de omgeving zou profiteren van de investering in de infrastructuur. Neem Breda. Daar is een complete wijk op en naast de terminal verzezen met belastingkantoor en gerechtsgebouw. In Amsterdam Zuid is het station het sluitstuk van een decennia durend proces. Dan ligt op een zeer strategische plek tussen de binnenstad en Schiphol, tussen Buitenveldert en Oud-Zuid. Een internationale toplocatie voor wonen, werken en recreëren en is het laatste NSP-station een feit.

## De tijdgeest

Dankzij het gunstig economisch tij rondom het millennium, is er een grote sprong gemaakt in het denken en de uitvoering van de infrastructuur. De gedachte was dat Nederland aansluiting moest vinden bij het grote inter-

ationale netwerk van hogesnelheidslijnen, dat zijn oorsprong had gevonden in Frankrijk. We mochten niet het Jutland van Europa worden, had ex-minister Kroes zich al eens laten ontvallen, die in de jaren tachtig Verkeer en Waterstaat bestierde. Er moest serieus werk gemaakt worden van de concurrentie met de luchtvaart. Want, zo had de TGV in Frankrijk bewezen, het was heel goed mogelijk comfortabel en uiterst snel te reizen van Parijs naar Marseille en verder. Hiermee was niet alleen een snelle verbinding verzekerd maar tevens het milieu. In de voortgangsrapportage van de minister aan de Kamer uit 2000 kwam een begrip als uiterst relevant naar voren: bereikbaarheid. Omdat de trein van oudsher doordringt tot in het hart van de steden, was ze het aangewezen middel om de steden levendig te houden.

De spoorsector had vastgesteld dat de stations uit hun jasje waren gegroeid. Zelfs zonder HSL was de noodzaak tot ingrijpen – lees kwaliteitsverbetering – groot, en groeide de behoefte aan meer comfort voor de reizigers. Met de steun van de Rijksoverheid kon er extra kwaliteit aan de verbouwing worden toegevoegd. Een grote en gedurfde stap was nodig. Er kwamen cijfers op tafel die duidelijk maakten dat er een groeispurt te verwachten viel: 350 duizend meer reizigers per dag! Ook het aantal vierkante meters kantoorruimte zou toenemen: maar liefst 1,8 miljoen.

De ministeries van VROM en Verkeer en Waterstaat, tegenwoordig geconcentreerd in I en M, brachten behalve de bereikbaarheid nog een speerpunt in stelling: de versterking van de concurrentiepositie en die van de stedelijke netwerken. Het was voor de parse kabinetten in de jaren negentig van de vorige eeuw duidelijk dat de leefbaarheid en vitaliteit van de steden een oppepper konden gebruiken, want niet zelden lag een station in een vervallen omgeving. De stationsomgeving rond station Arnhem bijvoorbeeld kon wel een facelift gebruiken. Het station werd beschouwd als een katalysator voor de stedelijke ontwikkeling die een heel gebied zou kunnen meetrokken.

Er ging hier wel iets aan vooraf. Noem het de tijdgeest. Geleidelijk aan kwamen er geluiden naar buiten die illustreerden dat het openbaar vervoer niet langer werd gezien als een stiefkindje. Niet inferieur aan luchthaven en vliegtuig, en al helemaal niet aan de auto. Was het minister Alders van VROM die begin jaren negentig in de vorige eeuw vond dat stations in A-locaties moesten veranderen om zo de ongebreidelde nieuwbouw van kantoren in weilanden langs de snelwegen te stoppen? Een station, zo redeneerde hij, kon een schakel worden tussen vervoer en werkgelegenheid. Alleen zo zou de automobilist met succes uit de auto gelokt kunnen worden. Of was het minister Hanja Maij (Verkeer en Waterstaat) die met enig gevoel voor glamour de slogan 'krantje en croissantje' lanceerde, bewijs dat je comfortabel en verwend van A naar B zou kunnen pendelen. En natuurlijk illustreerden de eerste TGV-stations in Frankrijk dat een fraai vormgegeven station in combinatie met een futuristische trein kansrijk was. Dat werd nog eens versterkt door de lange incheck- en wachttijden op de luchthavens. De hogesnelheidstrein was toegankelijker en bijna net zo snel als het vliegtuig.

Bij de tijdgeest hoorde ook de gedeeltelijke privatisering van ProRail en NS die aan de NSP's voorafging. Het Rijk – het ministerie van VenW – behield weliswaar zijn politieke invloed en verantwoordelijkheid, de spoorwegen lieten zich opknippen in verschillende divisies, waarbij ProRail de zeggenschap kreeg over de transferruimte, passages en passerelles, perrons en sporen. NS Stations werd verantwoordelijk voor de grond, de gebouwen, service en exploitatie, en bijvoorbeeld de stationshal.

Halverwege de jaren negentig werd de bouwdienst van NS opgeheven, en het ontwerp van stations was niet langer voorbehouden aan de spoorsector, en met de komst van de NSP's werd de rol van omgevingspartijen groter. Een verandering met verregaande consequenties. Vanaf dat moment kon de lokale identiteit een nog grotere rol gaan spelen, zeker als een gemeente daar op aandrong. Zo wilde Arnhem na het succes van de Erasmusbrug van Ben van Berkel (UN studio) koste wat kost een landmark in die stijl. Sinds 2015 kennen we het resultaat. Hoewel de economische ontwikkeling in de omgeving wellicht nog wat achterblijft, zal Arnhem Centraal op den duur het vliegwieleffect sorteren dat bij de start was beoogd.

### **Gemeenten aan zet**

Bijzonder aan de NSP's was en is, is dat de gemeenten nadrukkelijker betrokken waren bij de ontwikkeling en de bouw van stations. Zij waren in de stationsgebieden verantwoordelijk voor samenwerking met de marktpartijen, zij waren intermediair tussen Rijk en publiek-private partijen, vaak grondeigenaars, belanghebbenden of potentiële investeerders. In Utrecht bijvoorbeeld kunnen Hoog Catharijne (Corio/Klépierre) en de Jaarbeurs niet over het hoofd gezien worden, op de Amsterdamse Zuidas de grote banken. Bureau Spoorbouwmeester begeleidde daarbij het ontwerpproces en formuleerde onder meer de vormgevingsuitgangspunten voor de verschillende onderdelen. Het toenmalige ministerie van VROM concentreerde zich vooral op de betekenis van het station voor de stad: ze moesten wederzijds van elkaar profiteren, in die zin dat de omgeving een impuls zou krijgen, zodra de nieuwe terminal werkte. Dat vertaalde zich in kantoren met flexibele werkplekken, maar ook overheidsgebouwen zoals rechtbank en belastingdienst, megabioscopen en woningen. Zo is aan weerszijden van het nieuwe station Breda een honderdtal appartementen in de vleugels verwerkt, die een voormalige desolate noordkant tot leven wekken. De Stationslaan die een flauwe bocht maakt met een blok woningen als afscheiding van het spoor: die artist impressie van 2011 wordt in 2016 werkelijkheid.

Dat de omgeving nog niet overal door het toverstafje is aangeraakt, komt door verschillende factoren: de complexiteit van de opgaven en de wisselende coalities bij de gemeenten. De crisis in de bouw heeft geen invloed gehad op de stations zelf, wel op de behoedzaamheid bij ontwikkelaars om te investeren. Het te ontwikkelen terrein aan het Delftse Plein tussen Rotterdam Centraal en Central Post spreekt in dit opzicht boekdelen. Maar dat komt vast wel van de grond, verwachten ProRail en gemeente. Het duurt alleen wat langer.

Dergelijke aspecten illustreren de complexiteit van de NSP's. De bouwplaats bevindt zich midden in de stad en omvat een vervlechting van vervoersstromen. Er is op een postzegel gebouwd terwijl de treinen zoveel mogelijk bleven rijden, wat gerust een huzarenstuk kan worden genoemd.

Sober en doelmatig. Dat was het beleid van het toenmalige Railinfrabeheer tot halverwege de jaren negentig bij de bouw van de stations. Een perron, een hal, een kap, een loket, een wachtruimte, in willekeurige volgorde, dat was het wel zo'n beetje. De stations uit die tijd werden volgens een vast stramien en met repeterende ingrediënten en stijlen gebouwd. Hightech-architectuur was het beeldmerk van Amsterdam Sloterdijk, Almere Centraal, Leiden Centraal, Zaandam en Lelystad. In het vormgevingsbeleid van de spoorsector, het Spoorbeeld, formuleerde Bureau Spoorbouwmeester namens en met NS en ProRail een nieuwe standaard, een handleiding voor toekomstige ontwikkelaars en ontwerpers. Ook het Programma van Eisen werd vernieuwd en uitgebreid en omvatte volgens de visie van ProRail een hele range van uiteenlopende maatregelen waaronder de inrichting van de perrons, de veiligheid, de toegankelijkheid voor passagiers met een beperking en de goede bereikbaarheid per fiets.

De gebouwen moesten bovendien Europees worden aanbesteed. Het ging niet om een bepaalde architectuurstijl, zou voormalig Rijksbouwmeester Jo Coenen zeggen, maar om een drieslag: logistiek, organisatievermogen en een visie op vastgoed.

### **Vitaal en aantrekkelijk**

Spoorzones verzorgen de treinverbinding met de stad, vaak tot in het centrum. Tegelijkertijd vormen ze in de uitdijende stad ook een obstakel. Steden zouden winnen aan aantrekkelijkheid en vitaliteit bij de bebouwing van de 'overzijde van het spoor'. Zo werd in 's-Hertogenbosch een traverse geslagen tussen de oude binnenstad en een voormalig, vervallen, industrie-terrein aan de westkant. Daar werd plaats gemaakt voor een nieuw Paleis van Justitie, advocatenkantoren en uitgeverijen. Het chique Paleiskwartier was geboren. Rijksgebouwen die aanschurkten tegen een vervoersknooppunt: dit had vruchten afgeworpen bij de ontwikkeling van de Kop van Zuid, het kon ook een stationsgebied tot leven brengen. Waar de NSP's aan meehielpen, was dat de stad het station binnengetrokken werd en omgekeerd ook. Functioneel betekende het een revolutie: onttrok de vertrek- en aankomsthal zich vroeger min of meer aan het stedelijk leven, nu ging die er actief deel van uitmaken. In veel steden lag het station door de singelstructuur aan de rand van of zelfs buiten het centrum, zoals in Zwolle of Dordrecht. De nieuwe positie is die van een deelnemer aan het netwerk. Geen buitenstaander, maar binnenstaander.

Waaruit blijkt dat? Opvallend genoeg nog niet eens zozeer uit de hogesnelheidstrein die er in een bescheiden tempo passeert, maar uit de magnetische kracht van het station-nieuwe stijl. Met name de fietsers die er met duizenden hun fietsen stallen, onderstrepen de vitaliteit van het

knooppunt. Het station veranderde volgens de eerste nota's in een overstap-machine of hub, een begrip dat een paar jaar later werd bijgesteld in multi-modaal knooppunt. Maar eigenlijk zijn de begrippen allemaal ontoereikend omdat het stationsgebouw verblijf en vervoer in zich verenigt, en een plek voor ontmoeting als het gecombineerd wordt met een bioscoop (Arnhem), een WTC of een stadskantoor (Utrecht). Het idee van een knooppunt blijft de kern. Dat betekent dat het spoor beter is afgestemd op bus en metro, dat de fiets als volwaardig onderdeel is gaan uitmaken van het stationsgebied, in Breda is zowaar plaats voor een dikke 600 auto's op het dak. De rode draad is dat alle vervoersmodaliteiten onder een dak zijn gebracht, zodat de reiziger zich beschut weet en snel zijn aansluiting kan vinden. Het stationsplein is naar binnen geschoven, de hal in; obstakels voor de voetganger zijn grotendeels verdwenen. In de woorden van ProRail: de kwaliteit van de reis is sterk verbeterd. Dat uit zich in een hoge klantwaardering.

### **Verblijf, vervoer, vergader**

Snel, modern, comfortabel en chique, zo zien de terminals er uit. Laten we het 'het krantje en croissantje-Plus' noemen. Net als op de grandes lignes in Frankrijk, verpoost de reiziger in een aangename ruimte met allerlei winkels en services voor een prettig verblijf. Vergaderruimte zou in de directe omgeving beschikbaar moeten zijn, en het kopen van een kaartje heeft zich verplaatst van het loket naar reserveringsites. Hoewel de OV-chipkaart nog ruim 12 jaar op zich liet wachten, werkte Verkeer en Waterstaat al toe naar een systeem dat de reiziger kon gebruiken, in trein zowel als metro. Wie denkt er nog terug aan de strippenkaart, of zelfs aan het kartonnen treinkaartje? Anno 2016 reizen we kaartloos, met bewijzen op de mobiele telefoon of met de plastic OV-chipkaart. Draadloos internet (WiFi) brengt de informatie soepeler en sneller over.

Een ander sleutelwoord dat sinds 2003 van kracht is gebleven is integraliteit. Het station nieuwe stijl zou zowel binnen als buiten aansluiten bij de stedelijke context – anders dan in Frankrijk maken de gebouwen deel uit van de stedelijke morfologie, terwijl de TGV veelal stopt in een weiland buiten de stad. Het Nederlandse station transformeert daarentegen van een plek om uit-, in- of over te stappen in een poort naar de stad, in een 'stadsgebouw'; een integraal onderdeel van de stad. En dat niet alleen: de ambitie was en is ook het station onderdeel te laten zijn van de stedelijke structuur, met korte en overzichtelijke looproutes die de sporenbundel kruisen. Er zijn stadsstraten geschapen op voetgangersniveau in Rotterdam, Den Haag en Breda, in navolging van Leiden en de passerelles van 's-Hertogenbosch en Amersfoort. Werelden die voorheen van elkaar gescheiden waren, zijn op een logische manier met elkaar verbonden. De achterkant van het station als fenomeen is geschiedenis geworden. Den Haag Centraal is een mooi voorbeeld van een bijna alzijdig, vierkant complex dat de vervoersstromen faciliteert en mee ademt met de stad. Onder integraliteit wordt ook verstaan het ontwerp zelf: architectuur van het gebouw en design van meubilair, retail, bewegwijzering vloeien naadloos in elkaar over.

In-, uit of overstappen, zeker dat is de kern van een station, maar daar is in twintig jaar veel meer bijgekomen. Het is een plaats van ontmoeting, een shopping mall, een vergaderruimte, een conferentieoord, een werkplek, en de NSP's voldoen daar in hoge mate aan. Waren de 19<sup>e</sup> eeuwse stations monumenten van de vooruitgang en symbolen in de stad, de 21<sup>e</sup> eeuwse stations zijn dat opnieuw. Het woord kathedraal valt weer. Dat komt door hun expressieve en soms futuristische vorm – Rotterdam Centraal bijvoorbeeld is al uitgeroepen tot het mooiste nieuwe gebouw van de stad, een gebouw met een imposante stationshal om trots op te zijn. Is dat het domein van de reiziger? Niet exclusief meer. Hij heeft gezelschap gekregen van de dagjesmens, de forens, de toerist, de hangjongere of de vitale oudere die de nieuwe tijd en omgeving wil opsnuiven.

Nu de eerste NSP's achter de bouwschuttingen te voorschijn komen, is het duidelijk dat ze verschillen van hun Franse equivalenten. Euralille in Lille heeft zijn eigen, autonome context gecreëerd en staat fysiek en economisch met de rug naar de stad toe. Wie daar uitstapt hoeft niet noodzakelijkerwijs de oude stad in, omdat het voorziet in hotels en restaurants. Zo contextloos als Euralille is, zo contextrijk zijn de inmiddels opgeleverde NSP's. Het station van Rotterdam is opgeschoven naar de binnenstad, en aan de Provenierszijde ontstond een volwaardige nieuwe entree. Meer dan ooit is het station een logisch deel van de stad geworden. Dat is een wezenlijk onderscheid van de 19<sup>e</sup> eeuwse gebouwen die voornamelijk uitstraalden dat ze gericht waren op de buitenwereld, op vertrek en misschien zelfs emigratie. Vreemd eigenlijk, dat in een tijd van globalisering het station nu een lokale wederkerigheid bezit – een plek van aankomst en vertrek. Een huiskamer in de stad!

### **De openbare ruimte rondom**

Een belangrijk uitgangspunt van de NSP's was en is de symbiose van het station met de stad. Rotterdam Centraal, dat als eerste klaar is, laat goed zien hoe het gebouw met hal en al naar voren is geschoven en deel uitmaakt van het Weena. Van een achterkant is het een voordeur geworden. Het complex is op een voorbeeldige manier geïntegreerd in singels en straten door het natuursteen van de hal te laten overgaan in grasperken waar de tram doorheen rijdt. Het autoverkeer is in een ondergrondse tunnel voor de stationshal gelegd, zodat de voetganger ongehinderd van de Kruiskade naar de trein kan doorlopen. De omgeving van Arnhem is een stedelijke interpretatie van de Veluwe in de vorm van een glooiend terrein waarin het straatmeubilair is opgenomen. In Breda is Belcrum, voorheen 'de slaperige achterkant', uit zijn fysieke isolement gehaald met een 'doorwaadbare' en volwaardige verbinding. Utrecht is van alle NSP's misschien wel het ingrijpendst: daar wordt het water teruggebracht in de Catharijnesingel, krijgt Hoog Catharijne een entree op maaiveldniveau en worden de nieuwe ontwikkelingen geordend door een nieuw stedenbouwkundig raster, dat verwijst naar de structuur van het 'oorspronkelijke' centrum. Wat een winderige vlakte was aan de Jaarbeurskant, zal de komende jaren veranderen in een levendig plein annex passage waarin men zich niet verloren voelt. Hier gaan *entertainment*, handel, werken, wonen en vervoer hand in hand.

Door de complexiteit van de opgave duren de transformaties langer dan verwacht en hebben de stations zich eerder ontpopt als de aanjager dan als het sluitstuk in de stedelijke ontwikkeling. Ja, het is een motor, die wellicht wat traag draait, maar draaien zal die, zeker omdat de stations zo tot de verbeelding spreken. Als ze het al niet gedaan hebben, verleiden ze investeerders alsnog tot kantoren en woningen, entertainment (bioscoop en theater), universiteit en nieuwe werkconcepten. Sinds de start van de NSP's omstreeks 2002/2003 is er veel veranderd in de stad. Werken is veel meer fluïde geworden, niet de auto maar de fiets heeft het primaat verworven en niet alleen de internationale trein maar lightrail en regionale treinen bepalen de vervoersstromen. In dat alles is het station een spin in het web, *a place to be* of een plek om af te spreken.

### **Het vervolg**

Nu vijf van de zes NSP's zijn voltooid, wordt duidelijk dat er een enorme kwaliteitsslag is gemaakt, dat de reiziger van deur tot deur wordt 'verwend' met snelheid, comfort, services en design. Wachten is niet langer een straf in een omgeving waar het verblijf minstens zo belangrijk is geworden als vertrek of aankomst. In dat opzicht hebben NS en ProRail geleerd van de kwaliteit op luchthavens waar het de reiziger ook aan niets ontbreekt. Maar wat is klaar? In veel steden moet de economische ontwikkeling nog op gang komen, de bouwput Utrecht is zo gigantisch dat het gebouw wel, maar de omgeving nog op orde moet worden gebracht.

Met de Nieuwe Sleutelprojecten is een grote stap voorwaarts gemaakt. Er is een enorme kwaliteitsslag gemaakt: de stations zijn naar een internationaal niveau getild en aanzienlijk vergroot om het groeiend aantal reizigers een veilige en prettige reis te kunnen bieden. Het reizigersverkeer zou exponentieel toenemen, zo luidde de verwachting eind jaren negentig bijvoorbeeld bij Utrecht Centraal: die zou oplopen van 250 duizend reizigers naar 360 duizend (in 2025), en zat als gebouw aan zijn max.

Het stopt hiermee niet. De NSP's smaken naar meer. De vraag is nu hoe deze kwaliteitsslag een vervolg kan krijgen in toekomstige opgaven op en rond middelgrote en kleinere stations, zodat de kwaliteit van de hele vervoersketen in Nederland een sprong kan maken en stationsgebieden van grotere betekenis worden in stad, dorp of regio. Regeringsbeleid is erop gericht om nog meer reizigers te verleiden de trein te nemen. Ook al zal de elektrische en zelf besturende auto populair worden, hij zal niet kunnen concurreren met het grootschalig openbaar vervoer en de bijbehorende infrastructuur.

De expressieve architectuur en vooral de nieuwe programmering van de stations waar reizen wordt gecombineerd met vergaderen, winkelen, ontmoeten en afspreken, wonen en verblijven voegt een nieuwe dimensie toe aan het begrip station. Een nieuw hoofdstuk ook. Met nieuwe ondergrondse haltes zoals die van Rijswijk, Best en Delft hebben de gemeenten de kans gegrepen om het maaiveld te repareren – en dus de stad te helen. Omrijden of omlopen is dankzij nieuwe tunnels zoals die in Zwolle, niet meer nodig. En

overall in Nederland heropenen stations in een nieuwe gedaante, van Alkmaar tot Bergen op Zoom, van Harderwijk tot Heerlen. In bijna alle gevallen gaat het om die betere bereikbaarheid in de stad zelf. In andere gevallen was het oude station uit zijn jasje gegroeid. Zo is in Eindhoven de oude tunnel naast de nieuwe passage ingericht als wacht- en lounge ruimte omdat hij door zijn krappe omvang niet langer voldeed als verkeersroute.

Rond 2000 hoorden de NSP's tot de grote ambitieuze opgaven van het land, zoals het Nieuwe Rijksmuseum en de Deltametropool. Wie had kunnen voorzien dat bouwputten en noodbruggen werden geslagen en een parcours werd aangelegd tussen bouwschuttingen, dat ook nog eens van koers veranderde? Dat was de fysieke hinder. Onzichtbaar waren de vele vergader-sessies en het overleg, wat niet altijd makkelijk was, gezien de belangen en de ambities. Voor het eerst ook werd op deze schaal PPS uitgetest (Publiek-Private Samenwerking), omdat de opgave en uitgaven voor het rijk te groot zouden zijn. Er zijn honderden miljoenen euro's mee gemoeid om de kwaliteit af te dwingen die alle partijen voor ogen stond. En nu komt het erop aan de nieuwe parels van het spoor te koesteren en te beheren.

Met de oplevering van de stations zijn de Nieuwe Sleutelprojecten nog niet voorbij; de ontwikkeling ligt niet stil en de bouwopgaven in de stations-omgeving zullen hun beslag nog moeten krijgen. Bij vijf van de zes wordt nog een nieuwe bouwstroom verwacht, zoals bebouwing van het Koningin Julianaplein in Den Haag en de noordkant van Arnhem Centraal.

Bij station Amsterdam Zuid is er sprake van een omgekeerde beweging. Daar is het station in 2028 het sluitstuk van de stedelijke metamorfose, oorzaak van veel overleg, lang onderzoek en een wisselend perspectief op het eindresultaat. Was het station lang gedacht als een ondergrondse halte in een dok, nu wordt alleen het autoverkeer op de A10 naar beneden gebracht en blijft het station zichtbaar. ProRail ziet het station en zijn omgeving als een vide tussen de omliggende torens, een plek waar de reiziger even lucht en licht kan happen.

In de tender die is uitgeschreven krijgen de potentiële architecten als richtlijn mee dat het een 'niet-iconisch' gebouw moet worden. Het gaat immers om de interactie tussen station en omgeving, en hoe deze in combinatie het beste tegemoetkomen aan de ruimtelijke ambities. Daarom meenden Rijks- en Spoorbouwmeester te moeten investeren in de verbinding met de omgeving in plaats van het toevoegen van nog een groots gebaar aan een imposante omgeving. De drie hoofddoelen van de Nieuwe Sleutelprojecten blijven uiteraard overeind: een stedelijke impuls, bereikbaarheid en meer omgevingskwaliteit.

Het blijft niet bij de Nieuwe Sleutelprojecten. De vervolgstap zijn de kleine provinciale sleutels, die weliswaar niet aangesloten zijn op een hogesnelheidslijn maar regionaal betekenis hebben. Ede hoort daarbij, Tilburg, Zwolle, Heerlen, Alkmaar, Assen, Eindhoven en Groningen. Gemeenten die



zich melden voor de vernieuwing van een station omdat Arnhem naar meer smaakt, worden niet automatisch gehonoreerd. NS en ProRail letten er op of een gebouw aangepast moet worden. Maar als de NSP's iets veroorzaakt hebben is het wel dat Rotterdam Centraal en Arnhem Centraal de maat der dingen zijn geworden, waardoor bijvoorbeeld Sloterdijk ineens gedateerd aandoet – en ruimtelijk tekortschiet. Zelfs Schiphol dat nog niet eens zou oud is kan de toeloop moeilijk aan. Groningen op zijn beurt kampt met een overmaat aan rangeerterrein dat als een oase in de stad ligt sinds rangers steeds minder noodzakelijk is: hier kan een strategisch stuk aan de stad worden toegevoegd.

En voor oudere stations ligt er een tweede leven in het verschiet. Neem Tilburg: het erfgoed uit de jaren zeventig, het station van K. van der Gaast met zijn eigenzinnige dwarse kap, steekt zijn tentakels uit naar de stad. Aan de andere zijde van het spoor liggen sinds een eeuw de imposante hallen en werkplaatsen waar locomotieven werden gerepareerd. Wie er rond loopt kan niet anders dan gebiologeerd zijn door dit complex, met zijn gietijzeren spanten, met de van smeerolie doordrenkte vloeren. Een nieuw concept bibliotheek wordt er uitgetoetst, een theater is er en een grote hal voor en met creatieve bedrijven. Het ruikt er ook naar verschaald bier, herinnering aan de studenteninstuif die hier bij het nieuwe collegeseizoen is georganiseerd. De douches stammen nog uit de tijd dat hier de NS-werklieden zich konden schoonspoelen.

Dit was een *no go-area* voor de Tilburgers en zie nu eens, het is open gegooid. Het is alsof je een kraan opendraait waardoor ineens water gaat stromen. Water in dit geval in de symbolische betekenis dat er leven is gewekt in de stad. De twee helften van Tilburg worden met het station en de naastgelegen Willem II-passage aan elkaar gesmeed. Daarmee zijn ook deze 'Provinciale Sleutelprojecten' een katalysator voor een nieuwe vorm van gebiedsontwikkeling. Injecties waarop de stad lang heeft gewacht. Van een nieuwe standaard wil ProRail niet spreken, wel van een nieuw elan of inspiratiebron, dat de kwaliteit in alle opzichten opjaagt.

Er is een nieuwe generatie stations opgestaan. Die heeft ertoe geleid dat de stad zichzelf opnieuw heeft mogen uitvinden. Daarmee zijn ambities omgezet in prestaties. Het is bijna niet meer voor te stellen hoe Arnhem er heeft uitgezien, hoe Breda een tochtig perron was met uitzicht op betonnen schijven. Waar je ook kijkt is een gebouw van allure bijgekomen. Was dat in 1997 nog een visioen of een visie op de toekomst, in 2016 is dat een werkelijkheid geworden die de fantasie tart. Misschien wordt dat in een detail gesymboliseerd: de flonkerende wolk met lichtjes die in elk NSP lokt en verleidt, als een Lorelei maar dan in de gunstige betekenis van het begrip. Reizigers waarden het: de opening van de eerste NSP's heeft duidelijk gemaakt dat het reizen vanaf die plekken populair is geworden. Dat de stad er geen achterkamer maar een huiskamer bij heeft gekregen. Dat driedelige doel van de NSP's is daarmee ruimschoots gehaald.

# Zes NSP Stations

## **Rotterdam** 34

Situatie / plattegrond 36

Doorsnede 38

## **Arnhem** 40

Situatie / plattegrond 42

Doorsnede 44

## **Den Haag** 46

Situatie / plattegrond 48

Doorsnede 50

## **Utrecht** 52

Situatie / plattegrond 54

Doorsnede 56

## **Breda** 58

Situatie / plattegrond 60

Doorsnede 62

## **Amsterdam Zuid** 64

Situatie / plattegrond 66

Doorsnede 68

# Rotterdam

*City Lounge*. Dat is het overkoepelende thema dat Rotterdam sinds 2008 hanteert bij de nieuwe entree van de stad. Wat verstaat men daaronder? Een huiskamergevoel, gastvrijheid, kwaliteit van de openbare ruimte, kortom een omgeving waar het aangenaam is om te arriveren. En vervolgens door te lopen naar de nieuwe attracties van de stad, zoals de Markthal en het Museumpark. Dat is wel eens anders geweest. Rond 2003 lag er een ontwerp voor Rotterdam Centraal van de Britse architect William Alsop dat partijen niet erg gelukkig maakte. Het werd betrekkelijk geruisloos afgevoerd, en ter compensatie mocht Alsop het nieuwe complex Calypso aan de Mauritsweg bouwen.

Er werd daarna een bid uitgeschreven waarop verschillende consortia konden intekenen. Daaruit werd TeamCS gekozen bestaande uit Benthem Crowel, Meyer & Van Schooten en West8. Rotterdam Centraal is een vervlechting van regionale en nationale treinen, de HSL, Randstadrail en de RET. Opmerkelijk is dat deze complexiteit en de vertraagde start niet hebben verhinderd dat het station in 2014 kon worden geopend, als eerste van de NSP's. Dat was mede mogelijk omdat het gemeentebestuur ondanks de wisseling van PvdA naar Leefbaar Rotterdam nauw betrokken bleef bij het teken- en rekenwerk. Om de zes weken zaten er vertegenwoordigers aan tafel met ProRail en de architecten.

Eigenlijk was het oude station van Van Ravesteyn zo beroerd nog niet met zijn lichte en ruime hal, alleen was de onderdoorgang te laag, te smal en te donker. Hier zou de toenemende stroom reizigers klem komen te zitten, verwachtte ProRail. Het lag bovendien wat weggedrukt in een hoek van het Weena en de ketenvoorzieningen. Met name de tram en de auto vormden een blokkade tussen station en binnenstad. De passage die de tunnel in het station zelf heeft vervangen, is in alles het tegendeel: hoog, riant en omzoomd door winkels en de loopverbinding met het centrum is haast vanzelfsprekend. Het station is een aangename plek om te verblijven. Dat komt onder meer door de houten banken waarop de wachtenden neerstrijken en het gedempte sfeervolle licht. De oorspronkelijke betonnen per-

ronkappen werden verwijderd en er kwam een hoge lichte glaskap met lamellen over de perrons en de sporen voor terug. Matglazen vloerdelen zorgen ervoor dat het licht doordringt tot onder in de passage en fietstunnel.

De hal van Van Ravesteyn mag dan verdwenen zijn, de beeldengroepen, de 'Speculaasjes', die ooit de vleugels van het gebouw sierden, zijn teruggekeerd en maken opnieuw onderdeel uit van het station. Ook de stationsnaam en klok op de glazen entree verwijzen naar het oorspronkelijke gebouw. Daarmee is Rotterdam Centraal een ingenieuze vorm van *sampling*, van snel en langzaam transport, van nieuw en oud, van verleden en heden. Op een enorm scherm aan de stadszijde van de hal schieten beelden van de Rotterdamse haven voorbij, zodat ook de passant weet in welk stuk van Nederland hij is beland.

De kern van het station is de imposante stationshal die kolomvrij moest worden geconstrueerd omdat de metro ondergronds de hal passeert. Wie goed kijkt ziet dat er toch twee kloeke kolommen in het gebouw voorkomen, maar dan verwerkt in de gevel. De hal moest zo overzichtelijk mogelijk gemaakt worden, zonder oncontroleerbare en dus onveilige hoekjes maar ook om de reiziger op zijn gemak te stellen. Chique is nu de uitstraling van de hal en de passage.

De kern van het ontwerp is om van de hal een stationsplein te maken. Het verlengde van het Weena is als het ware naar binnen geschoven onder een reusachtige kap. Vanuit die hal is het aange-naam wandelen naar de Kruiskade langs groene taluds waar de tram tussendoor rijdt. Een brede promenade gestoffeerd met bomen die de steenachtige omgeving verzachten. Een 'rode loper' naar de binnenstad, waarover het publiek ongehinderd kan lopen van stationshal naar Lijnbaan. Het autoverkeer is in een tunnel onder het Weena gebracht, en de trams staan keurig opgesteld naast de hal voor het kantoorgebouw Delftse Poort. De metamorfose van het gebied voltrekt zich op verschillende niveaus, groots in de inrichting van de openbare ruimte, subtiel in de verandering van de plint in de gebouwen. Delftse Poort is niet langer een kolos waar het personeel om 9 uur bin-

nenstroomt en 8 uur later er weer uitgaat, maar een verzameling restaurantjes, winkels en uiteenlopende werkplekken. Het past bij de integrale visie op het gebied en de uitvoering daarvan die doorlopend doorgaat.

Rotterdam Centraal toont wat het ministerie van VROM, Prorail en NS voor ogen stond bij de start van de Nieuwe Sleutelprojecten: maak een gebouw voor en in de stad. Laat de context en de omgeving bepalend zijn. Iconische architectuur met verfijnd materiaalgebruik was ook een voornaam uitgangspunt, omdat dit de stationsomgeving zou versterken. Rotterdam is daar het bewijs van, de stad stroomt het station in en omgekeerd is dat ook het geval.

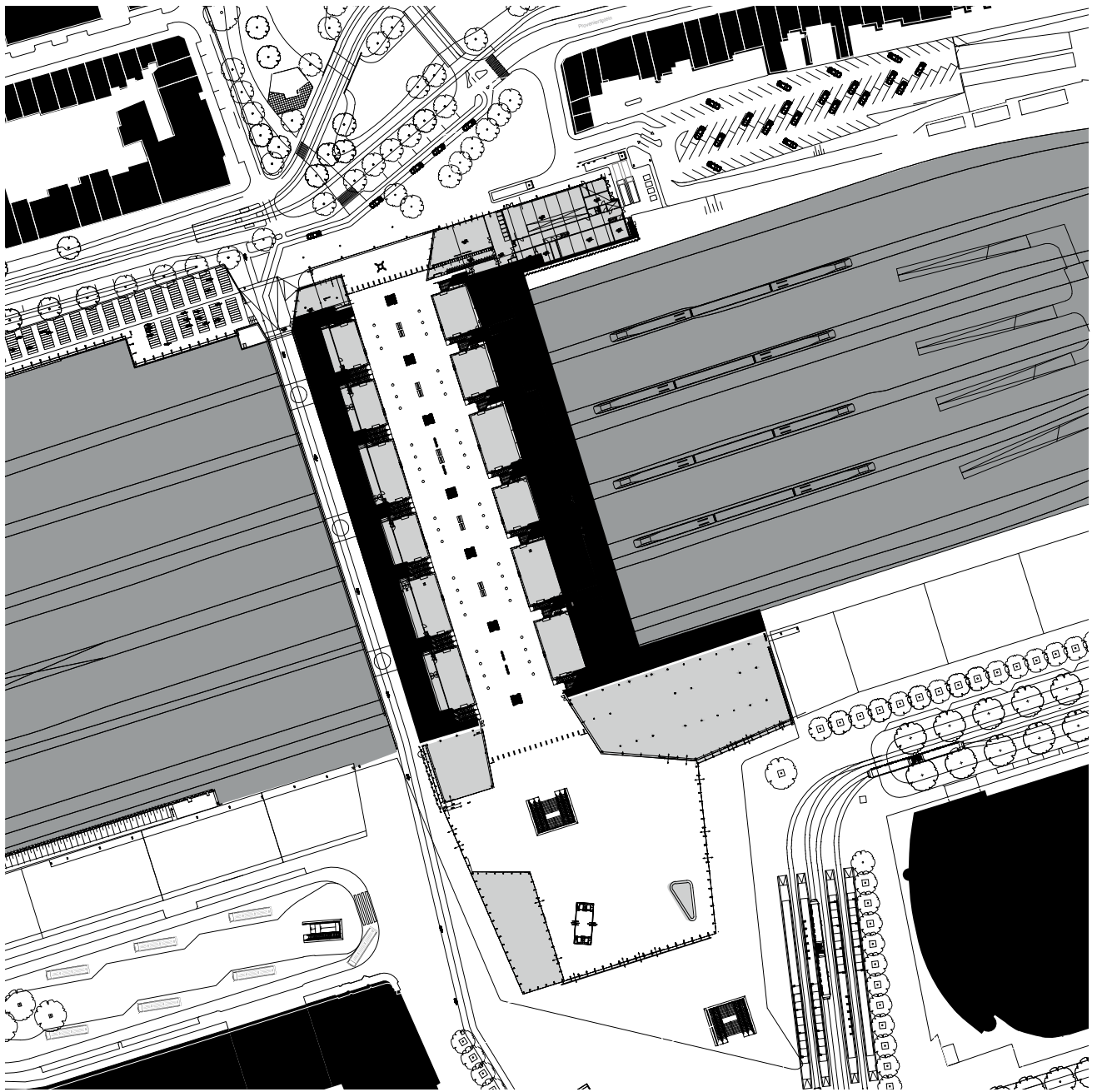
Die context is verrijkt met een nieuw hoofdstuk. Was de noordkant van het Weena een desolaat gebied met wederopbouwarchitectuur die snakte naar een tweede wederopbouw, dat is door de metamorfose gelukt. Het voormalige stationspostkantoor – nu Central Post – is een bijenkorf van bedrijven waaronder het AD, en het Schieblock verderop is een alternatief centrum geworden voor startups, stadslandbouw en een Biertuin. De Luchtsingel completeert de verbinding met het Hofplein. De hotels aan het Weena hebben nieuwe energie gekregen door het stationsgebouw – er is verbouwd en gerenoveerd. Aan de westkant is het

Groothandelsgebouw geleidelijk aan veranderd in een complex voor kleine, creatieve, bedrijven. Nu is het de beurt aan de Provenierssingel aan de noordkant van het station met herstel van de singelstructuur, waarmee het gebied een spiegelbeeld wordt van de zuidkant.

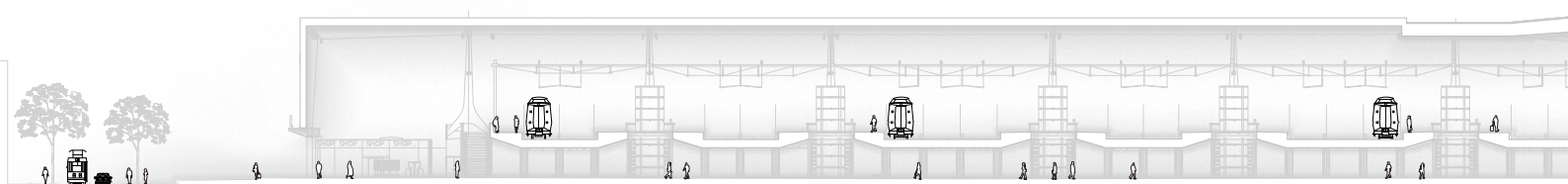
De ordening van verkeersstromen was een belangrijk oogmerk van de NSP's. Je fiets parkeren, de tram of de metro nemen, en natuurlijk de trein, het is in één oogopslag duidelijk op Rotterdam Centraal. *Living apart together* zou je het concept kunnen noemen, want geen enkele vervoersstroom zit de andere in de weg. Rotterdam Centraal was als eerste van alle NSP's klaar, waarmee het in de ogen van de NS symbool staat voor een nieuwe manier van denken: stations van pakweg 25 jaar oud waren op slag gedateerd. Daarmee is dit NSP de *stepping stone* voor volgende operaties, zeker nu de Rotterdammer zijn station heeft omarmd als het 'mooiste gebouw van de stad'. Het nieuwe stationsplein biedt zelfs de mogelijkheid voor kleine festivals in de visie van Astrid Sanson, directeur Stedelijke Kwaliteit en Binnenstad bij Stadsontwikkeling Rotterdam. De stationsomgeving beantwoordt daarmee aan een doel van de *City Lounge*: het station als gastvrijheidshub. Dat is op die plek wel eens anders geweest.



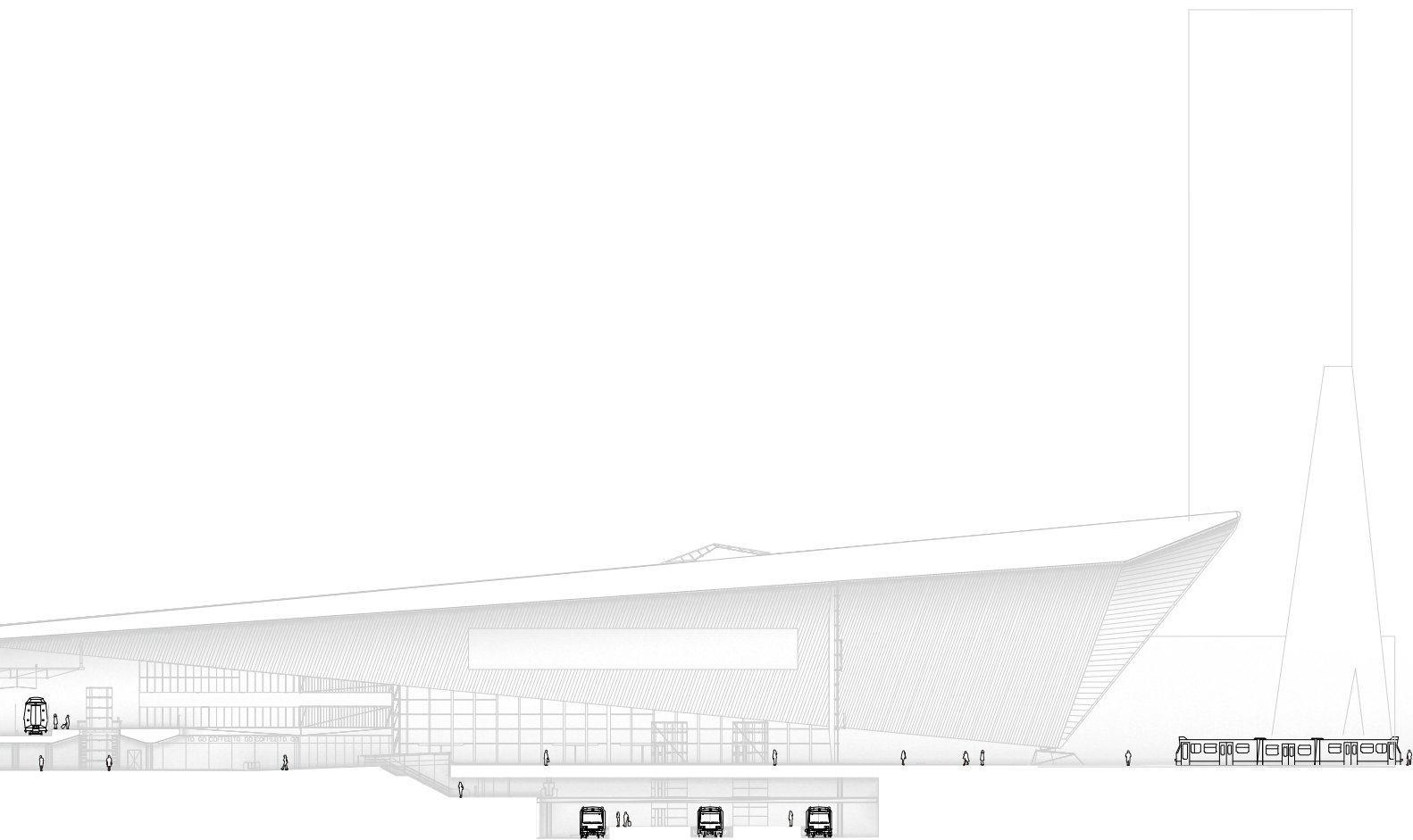
0 50 m



0 20 m







# Arnhem

Arnhem Centraal zou je een totaalconcept kunnen noemen, een complex waarin stad, landschap en gebouw letterlijk in elkaar overvloeien. Een glooiend plein dat de stad binnenleidt in de wereld van vervoer. Beweging, daaruit bestaat dit ontwerp van UN Studio (Ben van Berkel), waarmee het breekt met de statische wetten van architectuur. Natuurlijk was die beweging vooral gericht op snelheid, zelfs op ultrasnelheid omdat dit de eerste halte is, vanuit Duitsland gezien, waar de ICE stopt. Beweging komt voort uit de heuvelachtige omgeving maar ook uit alle vormen van vervoer. Arnhem Centraal is een knooppunt geworden van regionale vervoerders zoals Syntus, Arriva, Breng, en ook de NS. Internationaal, regionaal en lokaal vervoer ontmoeten elkaar hier.

Het gebouw heeft een kosmopolitische allure met name door de imposante hal. In die hal komt alles samen, de stad stroomt er binnen, voetgangers, nieuwsgierigen, trolleybussen, werknemers van het WTC in de belendende torens, en niet te vergeten reizigers. Dankzij de centrale kolom, een opengewerkte 'twist', is de hal een draaikolk geworden. Daglicht valt op onverwachte plekken naar binnen – Arnhem Centraal is als een cake met verschillende lagen die door elkaar zijn geschud.

De totstandkoming is niet van een leien dakje gegaan. De verwachtingen waren vanwege het ontwerp hoog gespannen, de budgetten waren niet toereikend en de bouwput maakte de Arnhemmers moedeloos. De opening was voorzien in 2007, toen in 2010, het leek een gebed zonder end, waarbij de vraag rees of het ontwerp niet te ambitieus was, of de gemeente zich niet verslikt had in de integrale aanpak van de binnenstad. Rond 2008 moest Arnhem dan ook een cruciale beslissing nemen: de keus tussen de Rijnboog van de stedenbouwkundige Sola Morales of het ultieme station van Ben van Berkel. Met de Rijnboog zou op een ingenieuze manier de Rijn de stad binnengeloodst worden met een cultureel gedrapeerde oever; het gemeentebestuur koos voor de voltooiing van het stationsgebied.

Arnhem zag het station aan het begin van deze eeuw als schakel in de verkeerskundige ring rondom de binnenstad. UNStudio kreeg als opmaat voor Arnhem

Centraal de opdracht een tunnel voor het autoverkeer te ontwerpen tussen Willemsplein en Nieuwe Plein, zodat de voetgangers zonder belemmeringen vanaf het station konden doorsteken naar het winkelgebied. Dit openbaar gebied is vormgegeven door bureau B+B als een glooiende vlakte die de overgang van de Veluwe naar de Rijn symboliseert. Het straatmeubilair beweegt mee, in de vorm van slingerende banken en natuurstenen plooiën in het maaiveld. Op sommige plekken in het plaveisel markeren roestvrijstalen cijfers de topografie.

Dit is wat ex-rijksbouwmeester Jo Coenen bedoelde toen hij in 2001 pleitte voor de NSP's als expressieve gebouwen. Iconen in de stad, poorten. Plekken die je je zou kunnen herinneren. De gemeente zelf was gecharmeerd van de architectuur van Van Berkel na de voltooiing van de Erasmusbrug in Rotterdam. Zo'n visitekaartje wilde de gemeente Arnhem ook. Het ontwerp van UN Studio leek veelbelovend. De schwing van de brug zou hij kunnen herhalen in Arnhem, te meer omdat het station een schakel vormt tussen hoog en laag. Al had Van Berkel de voetgangerstunnel willen door trekken van de hal naar de Sonsbeekzijde, hij had het fysiek niet gered. Gebleven is dus de brug tussen perron en de hoog gelegen achterkant waar ooit een zeshoekig gebouwtje stond. Dat leidt, als een relikwie uit een verleden, een tweede leven als theepaviljoen elders in de stad.

Financieel en politiek gezien kostte de totstandkoming van Arnhem Centraal hoofdbrekens, constructief was er ook een 'pijnpunt': het gewelfde dak van beton was niet een-twee-drie realiseerbaar. Toen een stalen frame een goed alternatief bleek, was dit obstakel geslecht en kon de bouw verder.

Misschien is de wokkel, de gekronkelde kolom in de hal, wel symbolisch voor het hele concept van Arnhem, hoewel we even afgeleid worden door een wolk van licht die er naast hangt. Kunstenaar John Körmeling wil hiermee, zoals op alle NSP-stations en Amsterdam Centraal, een plek van ontmoeting aanduiden; het verbeeldt de lichtheid en de vluchtigheid in een hal die al gewichtloos lijkt.

Die wokkel symboliseert de vervlechting van vervoersstromen en functies. Arnhem is een OV-terminal zoals andere NSP's, alleen met het kleinste oppervlak. En toch ontmoeten hier (trolley)bussen, treinen, taxi's, fietsen en voetgangers elkaar. Bruggen zijn geslagen in de hal voor personeel dat zo de kantoortorens kan bereiken. In die zin is de hal een zoemende bijenkorf van passanten en mensen die gewoon willen rondhangen – want na de opening al blijkt Arnhem Centraal een lustoord voor architectuurtoeristen.

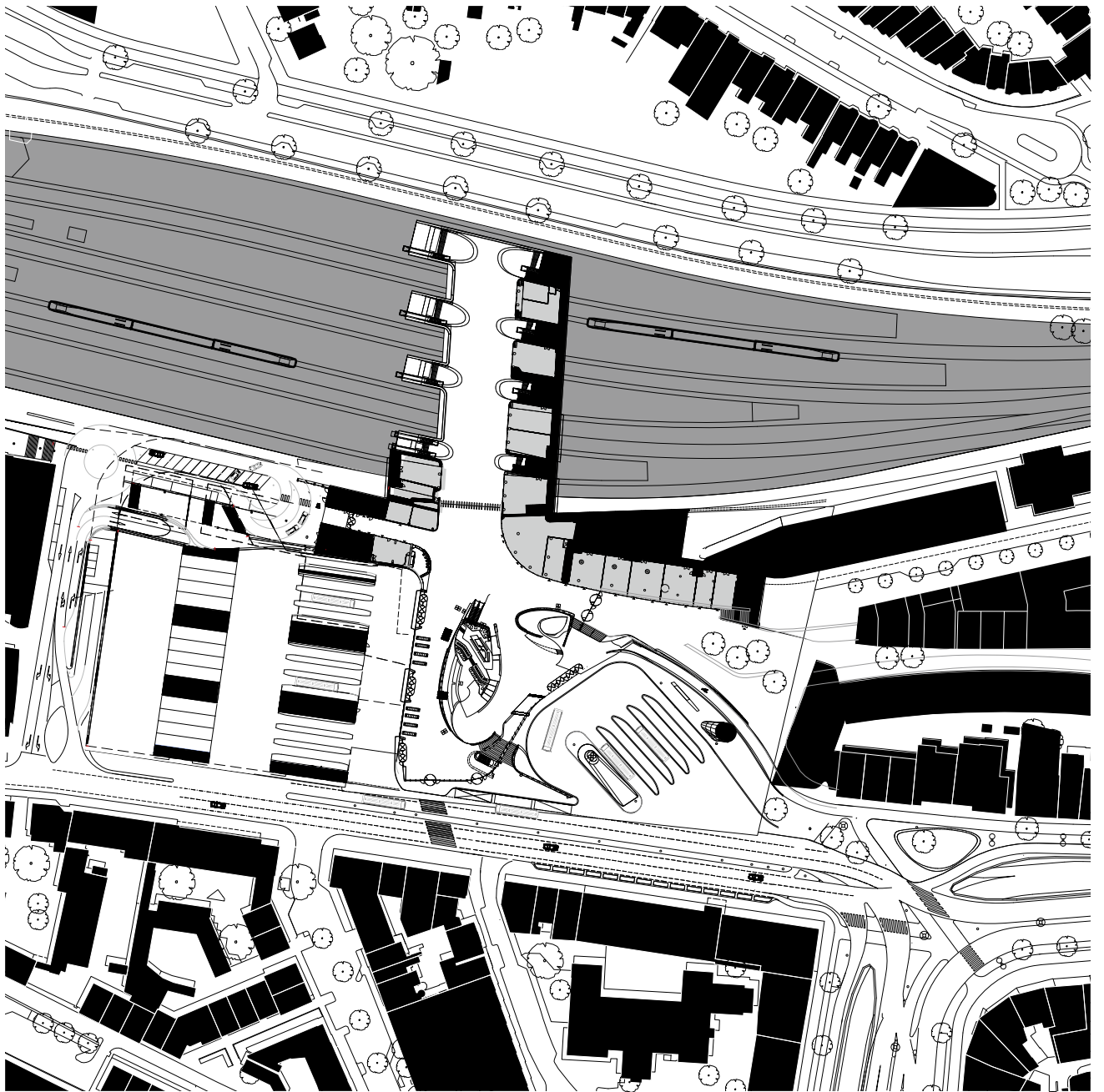
Een totaalconcept, een gebouw waar alles met elkaar samenhangt. Dat openbaart zich niet alleen in de hal maar ook op de perrons waar de ellipsvormige

kappen steunen op v-vormige kolommen. Daartussen is het goed wachten op houten banken, terwijl het daglicht door de kap op het perron valt. Nee, saai is het in Arnhem niet met zijn licht hellende vloeren.

Nu Arnhem Centraal klaar is, is er een begin gemaakt met de voltooiing van de Burgemeesterswijk aan de Sonsbeekzijde en het Coehoornkwartier tegenover de busterminal. Op den duur zal de westkant van de binnenstad organisch verbonden worden met de Rijn: die belofte houdt de totstandkoming van de NSP in. Waarmee de gaten, ooit veroorzaakt door bombardement en cityvorming, tot de geschiedenis zullen behoren.

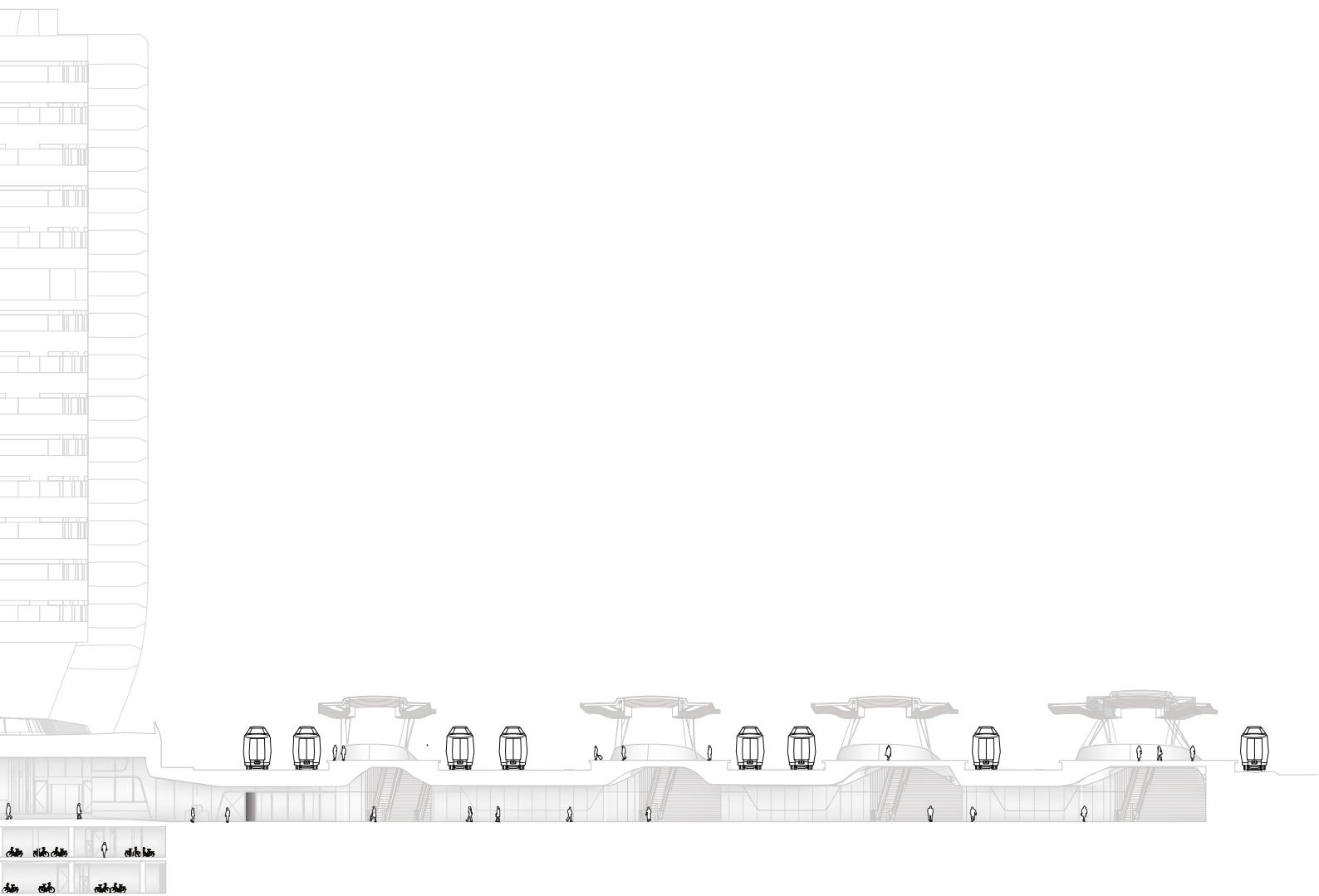


0 50 m



0 20 m





# Den Haag

Van alle Nieuwe Sleutelprojecten borduurt Den Haag Centraal als enige voort op een bestaand gebouw, de grindbetonnen schijf Stichthage uit de jaren zeventig, waarin kantoren en vergaderzalen zijn ondergebracht. Het is ook nog eens het enige kopstation van de zes terminals. Enige tijd was onzeker of Den Haag Centraal wel een HSL-station zou worden, omdat de lijn immers door het Groene Hart werd aangelegd en de residentie daardoor zou mijden. Onder druk van de gemeente is dat scenario bijgesteld. Het mocht niet zo zijn dat de ene regeringszetel niet op de andere (Brussel) zou zijn aangesloten. Maar de realiteit is nu dat de reiziger naar België en verder, toch in Rotterdam zal moeten overstappen of anders in Den Haag Holland Spoor waar de Thalys stopt.

In het kader van de NSP's is het momentum aangegrepen om het gebied rondom Den Haag Centraal een flinke boost te geven. Met name de noordkant lag er lusteloos bij met het zeltogende winkelcentrum Babylon – inmiddels herdoopt tot New Babylon. Dat heeft een enorme transformatie en uitbreiding ondergaan. En in de oksel van het station en New Babylon is een nieuw plein geschapen, het Anna van Buerenplein, dat een schakel vormt tussen station, Koninklijke Bibliotheek, Algemeen Rijksarchief en ministerie van Buitenlandse Zaken. De sporen zijn – voor zover mogelijk – naar het oosten teruggelegd zodat er meer ruimte ontstond voor de hal en de aansluitingen op de stad. Van bovenaf gezien vertoont het emplacement nu een getrapte vorm. Noem het een stedenbouwkundige correctie, want zo kunnen passanten in een moeite door doorlopen van het Anna van Buerenplein naar de Rijnstraat. Den Haag Centraal is daarmee een heus kruispunt geworden, niet zozeer van treinen, als wel van voetgangers op maaiveldniveau en van tram- en busreizigers op niveau 1. Een belangrijk winstpunt is dat men van hieruit direct kan overstappen op de RandstadRail richting Zoetermeer/Pijnacker of – in de andere richting – het centrum van Den Haag en Loosduinen. Alsof het een scene uit de film *Metropolis* is, zo zijn de voorbij zovende metrostellen vanuit de stationshal te zien.

De hal van Den Haag Centraal die ontworpen werd door Benthem Crouwel Architects doet zich voelen als een overdekt plaza, een vierkant verkeersplein met winkels en voorzieningen. Er is glas waar je ook kijkt, in de gevel en in het dak. De acht boomvormige kolommen zijn de enige visuele belemmeringen. Ze ondersteunen een imposant dak met 218 dakdelen opgebouwd uit veel glas en te openen ventilatieluiken, de zogenaamde 'wybertjes'. Afwijkend van de andere NSP's is dat de *lightrail*-verbinding zichtbaar het gebouw binnenrijdt, waardoor het een bijdrage levert aan de levendigheid. De HTM was al aanwezig maar is door de combinatie met RET een volwaardige intermetropolitaine verbinding geworden: de RandstadRail.

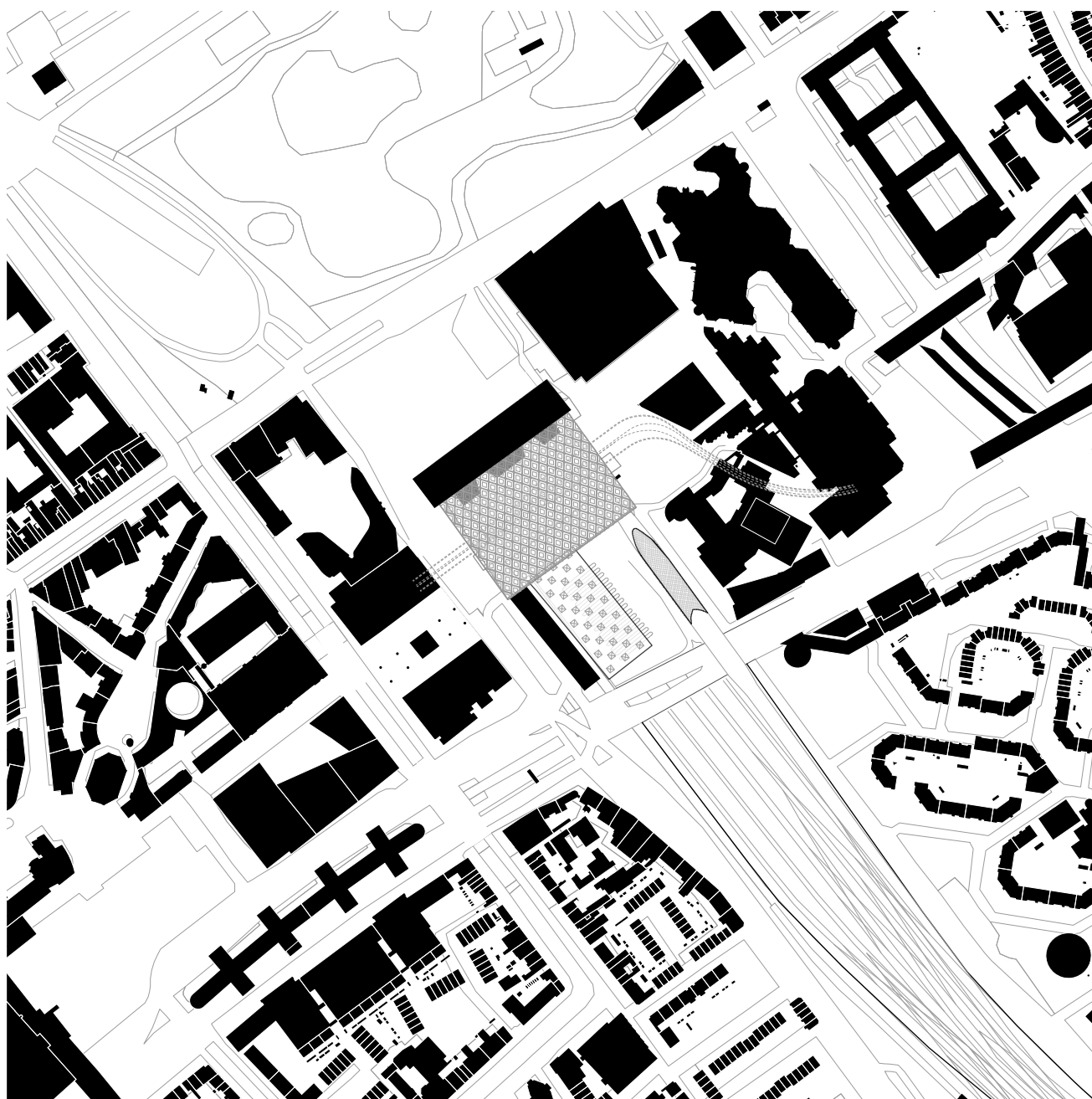
Elk station moet een eigen identiteit hebben, iets herkenbaars, zodat de reiziger weet waar hij uitstapt en zich sneller kan oriënteren. In Den Haag heb je het gevoel dat je in een residentie in- en uitstapt dankzij de nabijgelegen ministeries die nu rondom het station zijn geschikt, na eerder verspreid over de stad te hebben gelegen. Het Koningin Julianaplein is het enige nog oningevulde stukje van de legpuzzel. Rem Koolhaas/OMA had hiervoor een kantoortoren ontworpen in de vorm van de letter M. Totdat de crisis in het vastgoed uitbrak, toen beschouwde de gemeente dit als een te ongewis avontuur. Jammer, omdat er een nieuw landmark zou zijn bijgekomen, maar anderzijds, toen moest het kabinetsbesluit nog vallen om ministeriegebouwen te concentreren en te laten fuseren. Nog meer vacante vierkante meters, ook al liggen ze op een steenworp van het station, zouden onwenselijk zijn geweest. Nu de crisis zo goed als voorbij is komt er geen M maar een L, een appartementencomplex met in de plint commerciële voorzieningen en daaronder een parkeerkelder voor 10 duizend fietsen. De lage poot van de L is gedacht aan de kant van Stichthage, de hoge langs de Rijnstraat waardoor het onaantrekkelijke Bellevue aan het zicht wordt onttrokken. Drie ontwikkelaars hebben in december 2015 ingetekend op een tender.

De facelift van Den Haag Centraal was een sluitstuk in het proces dat begon als Den Haag Nieuw Centraal. Daarvoor zijn er



allerlei veranderingen doorgevoerd, zoals de transformatie van ministeriegebouwen, het winkelcentrum New Babylon en de verbetering van de verbindingen. Na de voltooiing van een rechtstreekse looproute van het Van Buerenplein naar de Rijnstraat en de RandstadRail, betekent de Erasmuslijn een vervolg. De E-lijn wordt over een viaduct boven en naast het busplatform geleid, zodat de lightrail niet langer naast de treinen vertrekt maar in de terminal een plek krijgt; de Rotterdamse connectie op +2-niveau en de Haagse op +1. Overal waar je kijkt zie je de verschillende vervoersmiddelen: links, rechts,

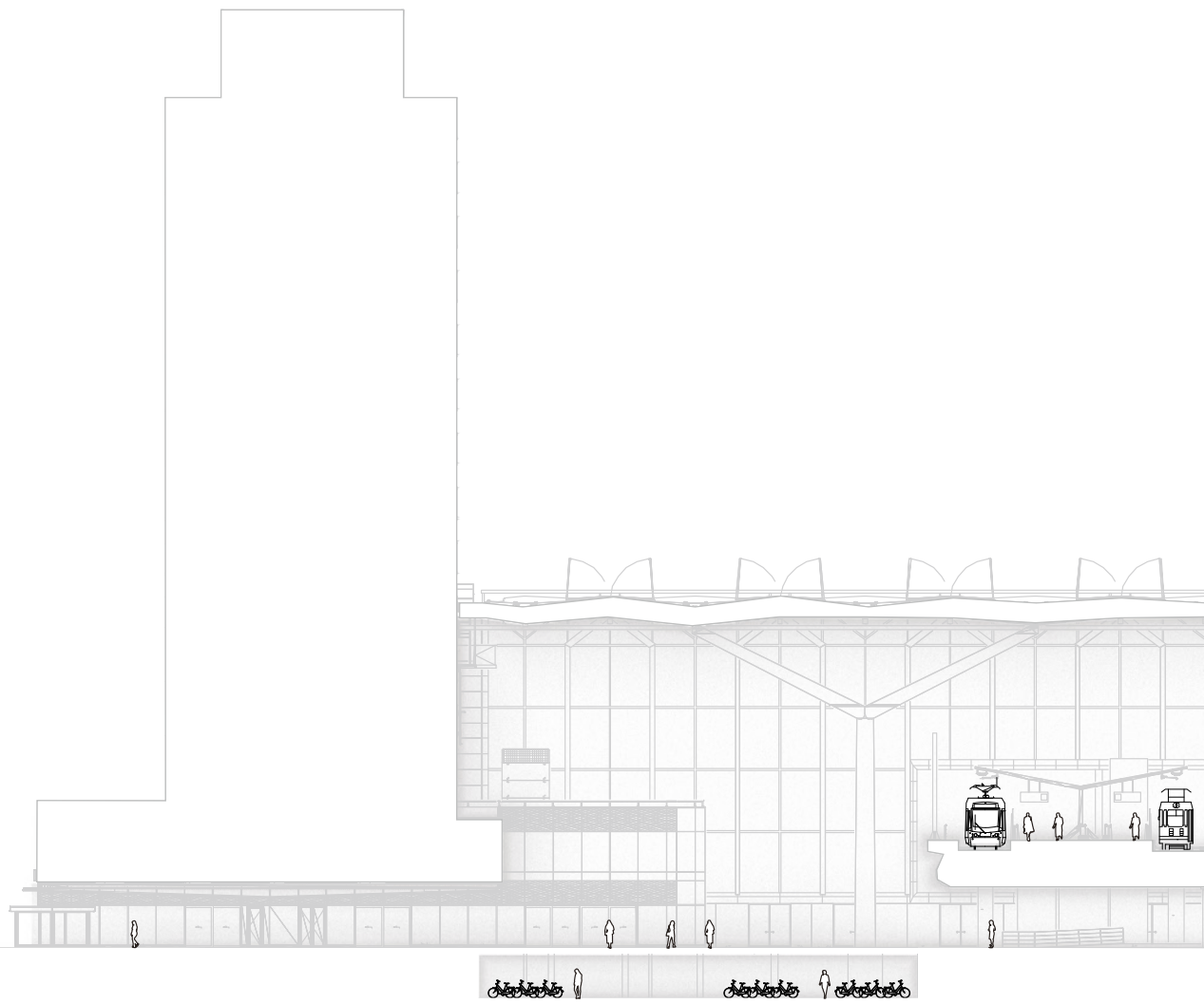
boven, beneden. Den Haag Centraal is met recht een multimodaal knooppunt! Een detail moet dit NSP nog kleur en karakter geven: dat is de fontein op het Anna van Buerenplein waardoor je als vanzelf afstevent op het geklater in wat vroeger een dode hoek was. Die herinnering is straks vervaagd. Dit deel van Den Haag is af. Nee, lijkt af. Een stad is immers nooit af. Als de Tweede Kamer – weliswaar tijdelijk – haar intrek inneemt in het voormalige ministerie van Buitenlandse Zaken en een vergaderzaal betreft in de parkeergarage, breekt er een nieuwe episode aan. Geheel onverwacht.

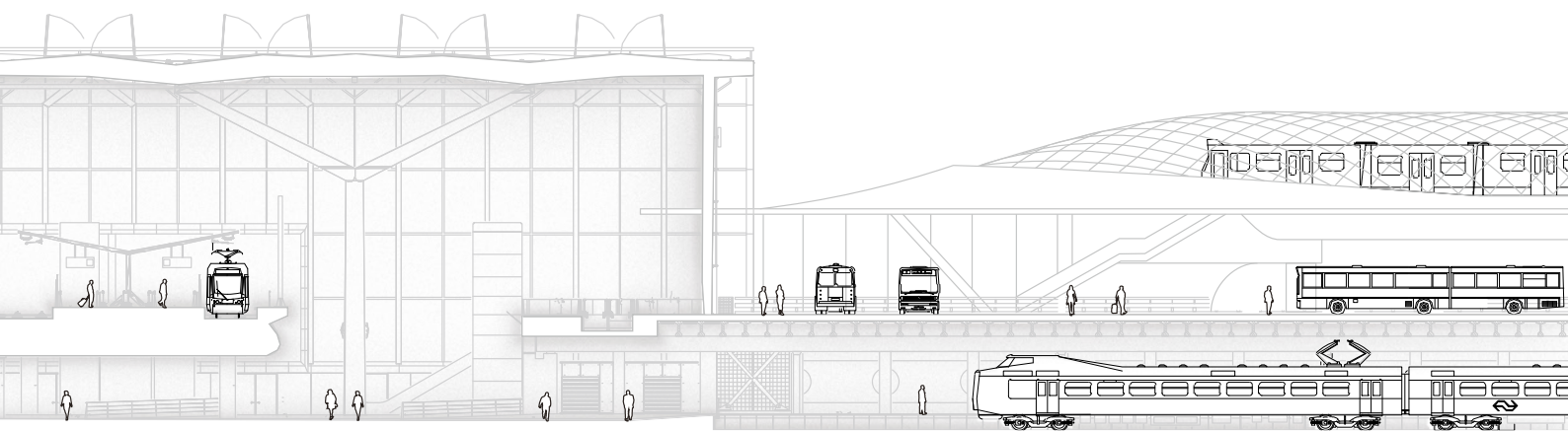


0 50 m



0 20 m





# Utrecht

Hoe ontwar je een kluwen en maak je tegelijk een multimodaal verkeersknooppunt? Die tegenstrijdigheid zit ingebakken aan de metamorfose van Utrecht Centraal, het meest centrale station van Nederland met de enorm veel in-, uit- en overstappers en een toenemend aantal gebruikers van de terminal.

Nietsdoen was geen optie, stond in het Masterplan uit 2003. Het station was niet langer toereikend voor het publiek dat niet alleen van perron naar perron loopt maar ook nog eens van oost naar west. In Utrecht werd naast de stationshal een aparte route gemaakt waardoor de passanten zonder ov-poortjes kunnen doorlopen. Bovendien wordt ten zuiden van het station de Moreelsebrug geslagen die fietsers en voetgangers over de spoorbundel moet heenleiden. Natuurlijk zijn de uitgangspunten van de NSP's bij uitstek van toepassing op Utrecht Centraal: alle vervoersstromen en -vormen gelijkwaardig en op een niveau onder een dak, een betere bereikbaarheid en een opwaardering van de stationsomgeving. Die was in Utrecht versnipperd en onoverzichtelijk. Eén van de aanleidingen om station en omgeving aan te pakken was het gevoel van onveiligheid dat mensen hadden door de talloze hoekjes in het complex.

Utrecht Centraal is de overtreffende trap in verbindingen, maar het blinkt ook uit in het scheiden van verschillende snelheden: van voetgangers en vervoersmiddelen. De voetgangers kruisen op travenisniveau de infrabundel waar op maaiveldniveau treinen, bussen en trams op een rij parallel aan elkaar staan, gebroederlijk onder één dak. Daarmee is de kluwen aan infrastructuur op heldere manier ontrafeld terwijl alle modaliteiten op eenduidige en gelijkwaardige manier een plek hebben gekregen in de multimodale knoop.

Het station, ontworpen door Benthem Crouwel Architects, is letterlijk en figuurlijk het middelpunt van het Centrumplan, CU2030, een ambitieuze *re-shuffling* van de omgeving. Na Amsterdam Zuid wordt in Utrecht Centraal het meeste geld gestoken om station en stationsomgeving weer helemaal toekomstbestendig te maken. Veel partijen buigen zich over de metamorfose van het gebied: het Rijk,

de gemeente, winkeleigenaar Corio (Klépierre), de Jaarbeurs en uiteraard ProRail en NS.

Vergeleken met andere NSP's is Utrecht Centraal niet zozeer een station met een herkenbare façade maar met een herkenbare passage, een verbinding op verschillende niveaus. Aan Jaarbeurszijde is een tweede hoofdentree gemaakt en aan stadszijde wordt het station met een verhoogde stationsstraat losgesneden van het winkelcentrum Hoog Catharijne, waarmee het ook daar een eigen adres krijgt

Het plangebied is opgeknipt in vier kwadranten om de operatie onder de naam CU2030 beheerst te laten voltrekken. Als eerste is de noordoostkant onder handen genomen met het uitgraven van de Catharijnesingel en de totale make-over van Tivoli/Vredenburg. Er loopt sinds december 2015 weer een singel langs het muziekcentrum.

Aan de oostzijde van het station verrijst de grootste fietsenstalling ter wereld voor 12.500 fietsen. In totaal moeten maar liefst 33 duizend fietsen bij de ingangen van het station een plek krijgen. Ook aan de westzijde ontwikkelt de gemeente - gedeeltelijk boven de sporen en tramperon - woon en werkgebouwen, met een op het stationsgebied afgestemd programma. Aan de westzijde staat het nieuwe stadskantoor opgericht dat het boegbeeld lijkt van Utrecht Centraal: eigenzinnige diagonale schichten over de gevel onderbreken het strakke geometrische patroon. Dit stadskantoor staat bovenop een brede trap waar in de treden ramen zijn verwerkt die licht werpen in de fietsenstalling.

De omvorming van het Jaarbeursplein tot Forum is sluitstuk van de operatie. Het Forum strekt zich uit langs de hele westkant van het spoor en verbindt met een verhoogd plein station, Jaarbeurs, Beatrixkwartier en hoofdkantoor van de Rabobank. Eronder gaan bussen en trams schuil. Het Jaarbeursplein wint door bebouwing aan intimiteit, onder meer door een nieuwe entreehal en een megabioscoop. De naburige voormalige Knoopkazerne aan de Croeselaan wordt door herontwikkeling een hotspot voor flexplekken en congresfaciliteiten. In dit nieuwe Rijkskantoor 'De Knoop' trekken in 2018 allerlei rijksdiensten die verspreid

over de stad liggen. Er zal een zone van bedrijvigheid en *entertainment* over de infrabundel worden heengelegd tussen de Jaarbeurskant en Tivoli/Vredenburg.

De fietser is na de treinreiziger de grootste consument van Utrecht Centraal. Daar is een aantal verklaringen voor: steeds meer mensen blijven in de stad wonen en gebruiken daar liever de fiets dan de auto. Geleidelijk aan is ook de elektrische fiets populair geworden die forensen van de voorsteden (Leidsche Rijn bijvoorbeeld) makkelijk en snel bij Utrecht Centraal brengen, zo heeft de Fietzersbond vastgesteld. En natuurlijk is de fiets in een studentenstad als Utrecht niet weg te denken, al helemaal niet nu er een snelle railverbinding is aangelegd met de universiteitswijk De Uithof. Van belang

zijn daarom korte routes tussen de stallingen en de perrons om te voorkomen dat een moedeloze of haastige fietser zijn rijwiel lukraak achterlaat. In en rond een comfortabele terminal zullen voetgangers ongehinderd kunnen lopen, dat is een wetmatigheid.

De opzet van de NSP's was dat vervoersknooppunt en stedelijk patroon elkaar wederzijds zouden beïnvloeden, dat beide er na een grote verbouwing van zouden opknappen. Dat proces is gaande. De omgeving van Utrecht Centraal gaat na jaren van slopen en bouwen samenhang vertonen met een betere balans tussen de oost- en westkant. Utrecht heeft in alle opzichten een schakelstation gekregen, met als belangrijkste verdienste dat het de breuk in de stad heeft gelijmd.

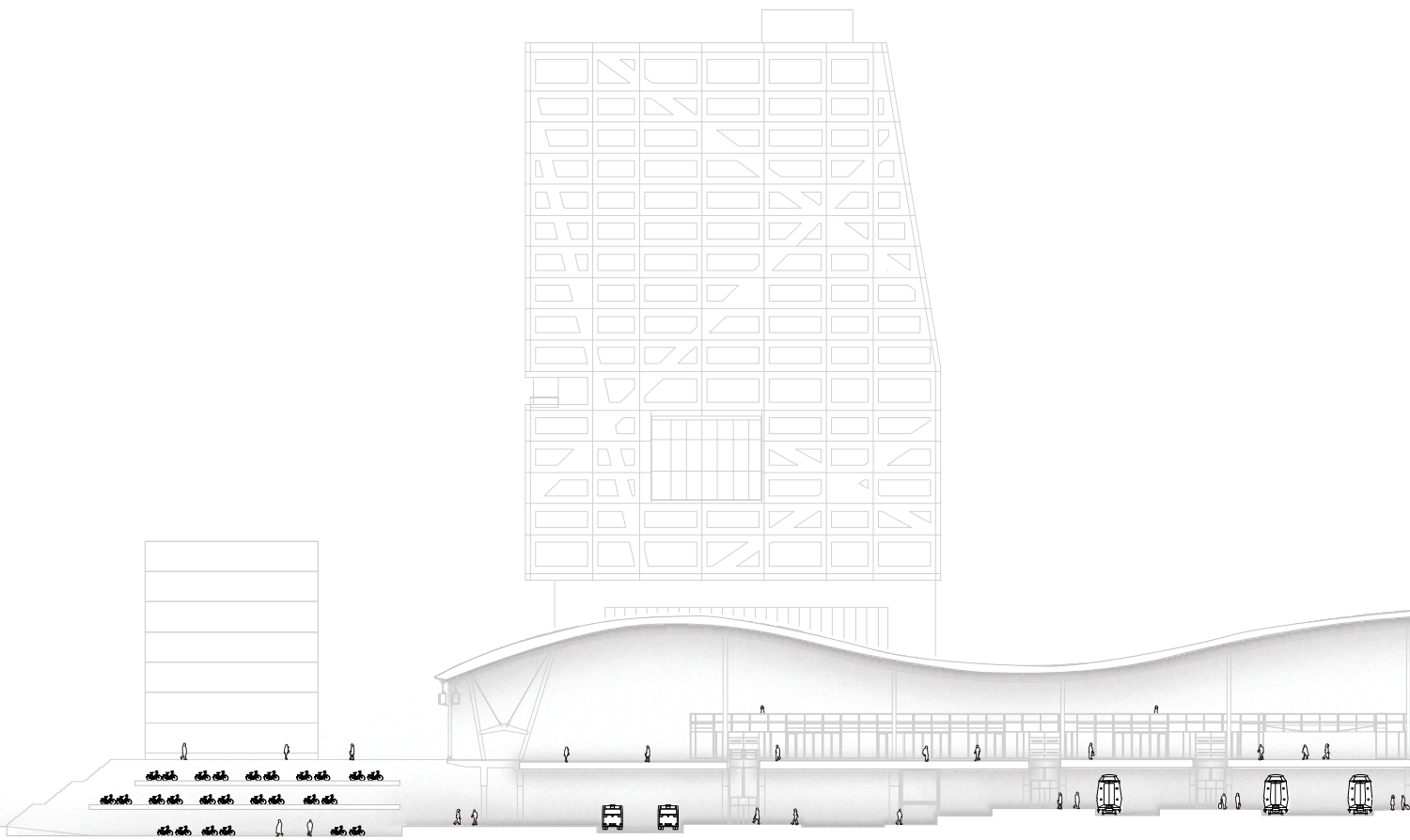


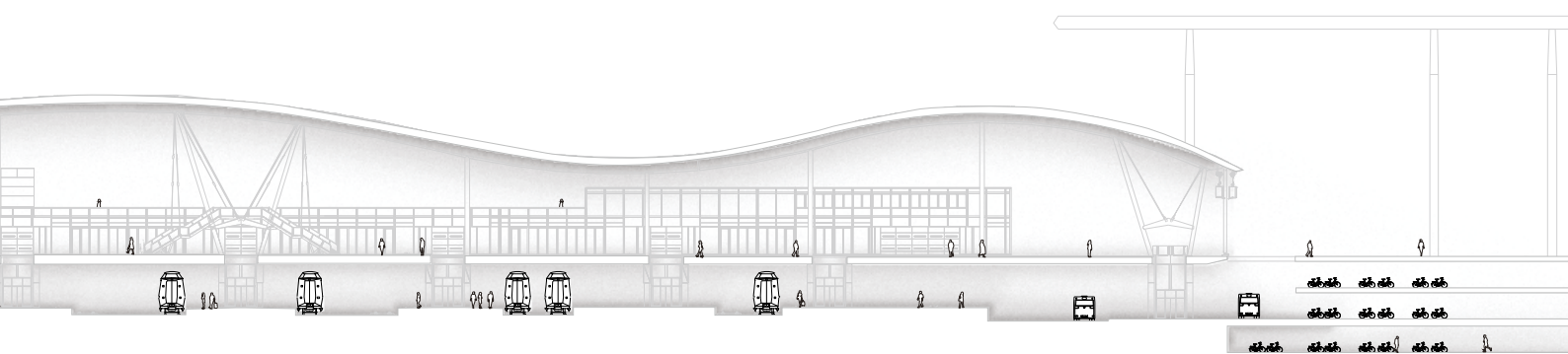
0 50 m





0 20 m





# Breda

Toen hij op een zaterdag in 2009 in Lucca stond, kreeg architect Koen van Velsen een ingeving. Het mooie van de Italiaanse baksteenarchitectuur is de gelaagdheid die uit de gevels spreekt, hoe de geschiedenis een patina heeft gelegd over een gebouw. Kogelgaten zie je, dichtgemetselde ramen, afgebladderd pleisterwerk. Waarom dat niet herhalen in het stationsgebouw van Breda, met de sporen uit het creatieve proces? Hij codeerde het schetsontwerp en het voorlopig ontwerp in een gevel, wat tegenwoordig met tekenprogramma's kan, zodat je een dichtgemetseld raam kunt tegenkomen in een woning of een patroon van metselwerk in het station zelf.

Station Breda is een heus knooppunt, een OV-terminal zo je wilt. Toch stond in de planvorming de ontmoeting van mensen centraal, en was 'pleisterplaats' het belangrijkste motto van dit ontwerp. Op het dak is plaats voor 600 auto's, op het perron naast de treinen halteren de bussen door de onderdoorgang wordt er gefietst en gelopen. Daardoor is er een volwaardige verbinding ontstaan tussen de tot voor kort braakliggende noordkant en de stadszijde met de klassieke Willemstraat. Het is een vervoersknooppunt, een woonplek en ook een werkplek: in het station zelf heeft de belastingdienst zijn intrek genomen en er pal naast werd op 4 februari de eerste paal geslagen voor het gerechtsgebouw, een ontwerp van Rob Hootsmans en Architectenbureau Paul de Ruiter.

Breda is het minst kostbaar van alle NSP's en het plangebied is het kleinste: 12,6 miljoen hectare. Dat neemt niet weg dat de ambities hoog waren nadat was besloten Breda via een shuttle op de HSL-Zuid aan te sluiten. 'Alles onder een dak' was het uitgangspunt, een schakel tussen Brabantstad, Randstad en de Vlaamse Ruit was en is het doel. De gemeente Breda gaf de opdracht, ProRail en NS begeleidden het proces dat uiteindelijk betrekkelijk soepel is verlopen.

Dit station moest zich voegen naar de (binnen)stad, een leitmotiv bij alle NSP's: een gebouw in de stad dat zichtbaar is, onontkoombaar dankzij robuuste gevels aan de noord- en zuidkant. Een comfortabele lobby op maaiveldniveau waar de rei-

ziger of wachtende kan verkeren, was het uitgangspunt. Aan de noordkant vertaalt zich dat in een colonnade van baksteen waarachter de winkels zijn ondergebracht. Die noordkant wordt gevormd door een baksteengevel waar de straat langs slingert, zodat het parcours niet eentonig wordt. Hier moet nog een verbinding voltooid worden met het braakliggende terrein van de voormalige suikerfabriek aan de oevers van de Mark, maar zolang daar nog niks gebeurt, kunnen de Bredanaars ontspannen op Belcrum Beach, één van de vele stadsstranden in Nederland. Het begin is in ieder geval veelbelovend: de Stationslaan moet de opmaat zijn voor een nieuw leven in dit gebied. Met statige huizen en bomen gloort er zowaar iets van een mediterrane allure in deze wijk. Een allure die ook in de singels rondom de binnenstad terug te vinden is.

De stad is vanuit het station nooit ver weg: een groot venster biedt uitzicht op de Willemstraat en de singel in de verte, terwijl aan de noordkant de wijk Belcrum zichtbaar is. En Breda zelf is ook niet vergeten. Met de hulp van het plaatselijke museum Museum of the Image (MOTI) zijn dichtregels opgeblazen op de wanden van de trappenhuizen op de kop van het busstation. Elders zien we beelden van Breda zoals het was, vergroot op de wanden. Dat brengt lucht in het station, en een andere vorm van gelaagdheid.

Het moest een aangenaam gebouw worden, waar je graag vertoeft. Dat wordt bevorderd door het natuursteen op de vloer, de houten leuning en balustrades en de vides die het gebouw op verschillende plekken openbreken en bomen laten zien. Comfortabel is ook de droogloop op het dak waar de auto's geparkeerd staan. Inspiratie voor het gebouw deed Van Velsen op met het station van Moskou dat naast veel decoratie is opgesierd met kroonluchters. Die lichter is er in Breda ook, in de gedaante van een lichtwolk van John Körmeling. Dit kunstwerk is als ontmoetingsplek een rode draad in de NSP's. Als ik niets op de grond mag of kan maken, moet ik wel de lucht in, zo beredeneerde Körmeling zijn ontwerp, dat bestaat uit honderden flikkerende LED-lampjes.

De eerste tekeningen dateren uit 2005 toen het selectieteam de voorkeur

uitspraak voor dit ontwerp omdat het onconventioneel en onverwacht was. De stapeling van functies kon in hun ogen richtinggevend zijn voor stations in de toekomst. Fantasievol en veelbelovend, zo roemde het selectieteam het ontwerp.

Van bovenaf gezien is het station een robuust, rechthoekig blok dat op verschillende plaatsen doorboord is, zodat er spannende vides zijn geschapen. Je kunt vanaf het parkeerdek op het perron kijken maar ook horizontaal door het gebouw heen, zodat je je aldoor verbonden voelt met verkeer en levendigheid. Een van de uitgangspunten van de NSP's was het bevorderen van de (sociale) veiligheid voor OV-gebruiker. In Breda voel je je nooit alleen.

Aan het programma is sinds 2005 niet veel veranderd met uitzondering van de fiets. Die rukt op, zo hebben vrijwel alle stations in Nederland ondervonden. Dat heeft te maken met het propageren van het fietsgebruik maar ook met de goede bereikbaarheid van de nieuwe generatie stations. Aan de noordkant konden de fietsen dankzij een verdiept plein gemakkelijk achter een plint geschoven worden, aan de stadskant is ruimte geschapen onder het voorplein. Het sluit aan bij de vanzelfsprekendheid die het station

uitstraalt en dat de architect voor ogen stond. Toen de nieuwe entree aan de noordkant in 2014 werd geopend, was de reactie van de bevolking er één van trots: eindelijk een volwaardig station aan die kant en een snelle wandelroute van noord naar zuid. In Breda zijn twee stadshelften aan elkaar gelijmd.

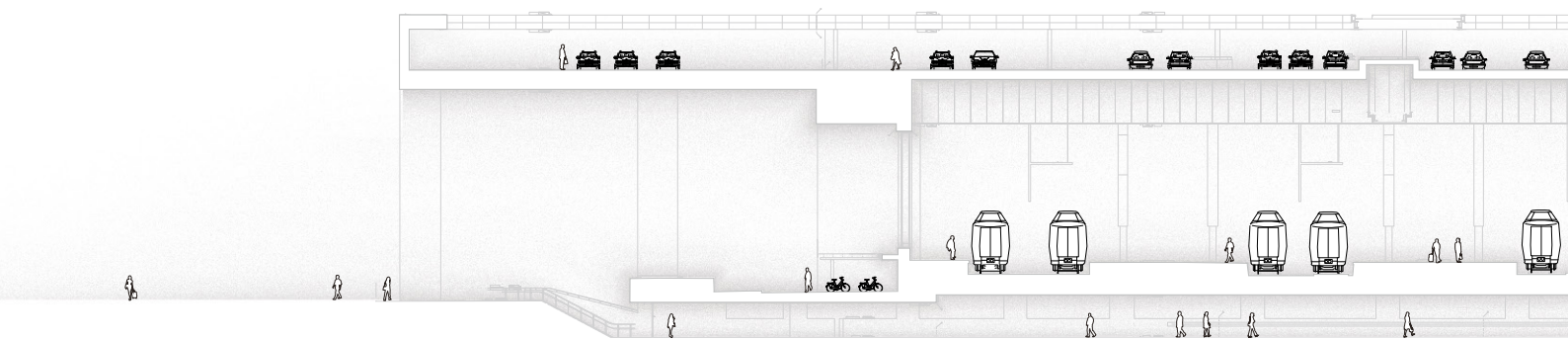
De effecten van dit Sleutelproject zijn nu al zichtbaar en merkbaar: start-ups en kunstenaars hebben hun intrek genomen in leegstaande gebouwen aan de Belcrumzijde, Elektron in een voormalige elektrotechnische groothandel en het wat ingeslapen Belcrum is wakker gekust. Het hoort bij de tien wijken in Nederland waar de huizenmarkt overspannen genoemd kan worden. Op het terrein van de Drie Hoefijzers – voorheen Skol, voorheen Oranjeboom – is een nieuwe woonwijk verrezen. Het lekkerste snoepje moet nog worden uitgepakt: dat zijn de oevers van Mark, de rivier die de stad binnenstroomt, waar recreatie, wonen en een hotel de gedroomde drieslag zouden kunnen zijn. Natuurlijk was alles begonnen om Breda beter aan te sluiten op Antwerpen, Brussel en Rotterdam. De snelle verbinding met Rotterdam is gerealiseerd, de pendel naar Vlaanderen wordt in 2017 in de dienstregeling opgenomen.



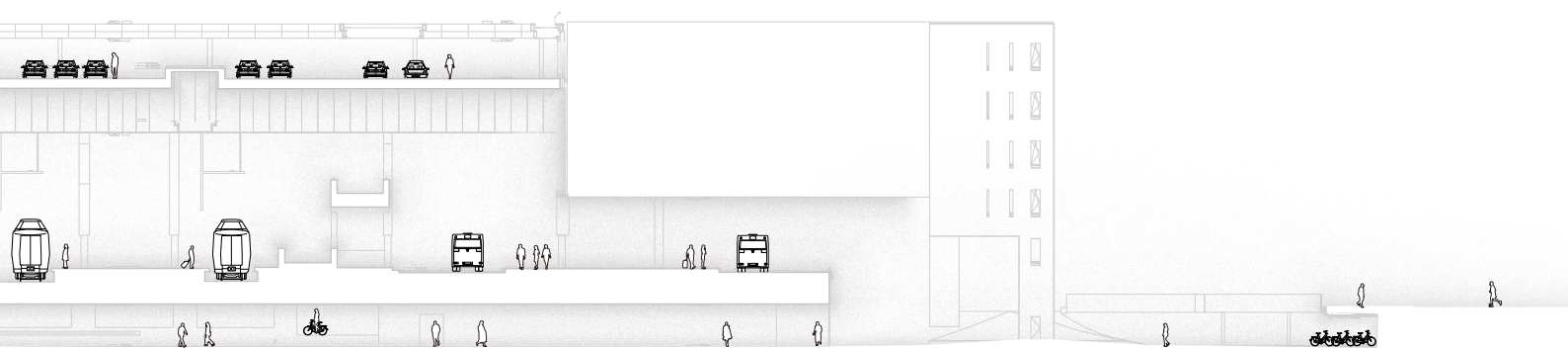
0 50 m



0 20 m







# Amsterdam Zuid

Wat heeft het voor zin de trein ondergronds te stoppen, waardoor de reizigers het zicht ontnomen wordt op de haute finance van Nederland en hun iconische torens? Daar kunnen ABN-Amro, ING en Van Lanschot toch niet van profiteren? Zo ongeveer verwoordde Paul Schnabel, directeur van het Sociaal en Cultureel Planbureau, de bezwaren tegen het dokmodel op de Amsterdamse Zuidas. Het wordingsproces was halverwege. Er waren al vele discussies gevoerd met wisselende bewindslieden, wethouders, private partijen, Rijkswaterstaat en uiteraard NS en ProRail. Aan tafel zaten ook de bestuursvoorzitters van de banken, nu eenmaal belangrijke spelers op de Zuidas. De kwartiermakers en informateurs volgden elkaar in een hoog tempo op. Dat gold ook voor de modellen. Was het begin nog tamelijk overzichtelijk met de keuze tussen dijk, dek en dok, gaandeweg kwamen er varianten bij. Stapeldok, een half verdiept dok, een verdiept dok of een dok op het maaiveld. De A10 en het spoor op een dijk zijn in feite nooit serieus bestudeerd omdat het visueel een te grote blokkade zou vormen tussen zuid en noord – en ook geen waardevolle vierkante meters zou opleveren.

De belangen waren en zijn dan ook ingrijpend: hoe een aantrekkelijk terrein te creëren op de plaats van het huidige Amsterdam Zuid WTC dat zowel de gebruikers van de Zuidas bedient maar ook de doorstroom tussen Buitenveldert en Amsterdam Zuid verbetert? Dan hebben we het nog niet eens over de duur en de complexiteit van de opgave: voor jaren of misschien wel decennia zou de strook tussen Amstel en Schinkel een bouwput vormen. Kon je dat Amsterdam in de cruciale connectie met Schiphol wel aandoen? Zou dat de concurrentiepositie en aantrekkelijkheid van het financiële district niet aantasten? Er moesten ook nog zaken worden uitgezocht zoals de veiligheidsrisico's bij een ondergrondse bundel van infrastructuur en – niet onbelangrijk – de financiële perspectieven. Dat het NSP Amsterdam Zuid veruit het duurste zou worden, was bij de start al voorzien. Maar hoeveel meer ging het kosten?

Er kwam een tegenvaller tussendoor. De financiële crisis die vanaf 2008 begon te woeden, gooide roet in het eten. Zou de Zuidas op deze schaal en met deze ambitie wel verder ontwikkeld worden, was de hamvraag? Er bleven kavels braak liggen, en een aantal bedrijven verliet de Zuidas. Daarnaast deed zich enige substantiële concurrentie voor aan de IJ-oeveren waar aan het begin van de nieuwe eeuw gekozen was voor een ontwikkeling met stukjes en beetjes.

De gemeente Amsterdam koos voor de eeuwwisseling om station Amsterdam Zuid voor te dragen als NSP in plaats van Amsterdam Centraal. De verwachting was toen dat daar zowel de HSL naar Parijs als de ICE naar Keulen/Frankfurt zouden aankomen en vertrekken. Amsterdam Centraal zou alleen maar meer overbelast raken. De verwachting is verder dat met de ingebruikneming van de Noord-Zuidlijn in 2017 er een overstapmogelijkheid van jewelste blijkt.

In tegenstelling tot de andere NSP's is Amsterdam Zuid een gebouw met een jonge geschiedenis die telkens wordt bijgesteld door nieuwe inzichten, politieke en financiële verhoudingen. Een fluïde opvatting van infrastructuur, min of meer. Golft de historie van het IJ de hal van Amsterdam Centraal binnen, Amsterdam Zuid ademt voornamelijk toekomst en verwachting. Zo'n station hoeft ook niet af te zijn, niet in 2018 maar misschien ook niet in 2028 omdat de omgeving zo in ontwikkeling is. Nu beantwoordt het bij lange niet aan de ambities van de NSP, als we comfort, allure en uitstraling in ogenschouw nemen. Perrons zijn smal, de hal mist allure. Employees met topbanen in de advocatenkantoren of banken zullen teleurgesteld zijn als ze aankomen, hoe zeer er ook geïnvesteerd is in de openbare ruimte van de Zuidas. De lange onzekerheid over de financiën, de constructie en de stedelijke uitstraling is in 2014 weggenomen met het besluit om de A10 ondergronds te leggen en het station bovengronds te houden. Dat vergemakkelijkt het bouwproces en houdt de uitgaven overzichtelijk, alhoewel; de combinatie met de snelweg maakt dit NSP-project tot een zeer complexe opgave. Bovendien is het station op de Zuidas een stedelijk,

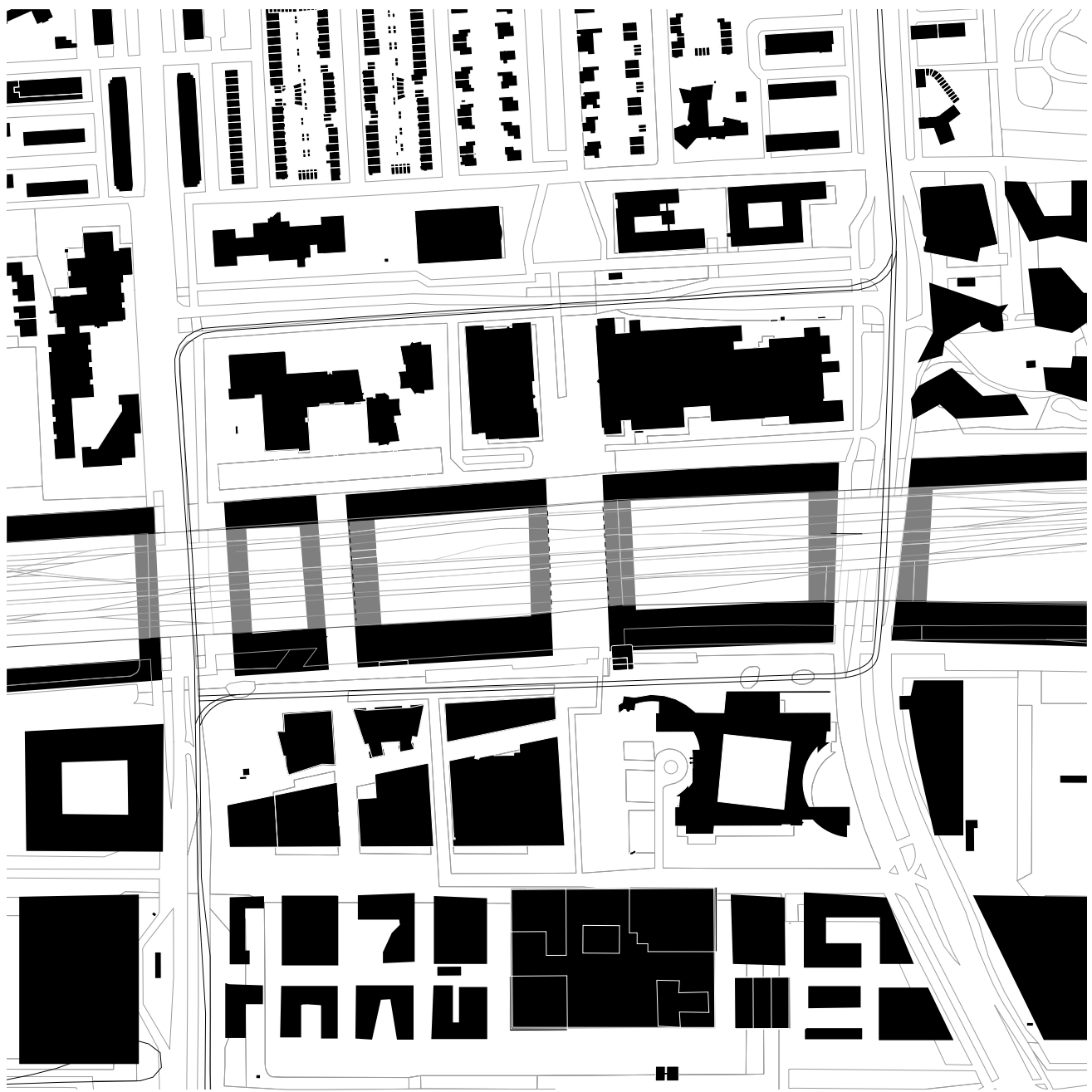
regionaal en internationaal knooppunt dat veel extra reizigers zal trekken. Nu zou je dat niet zeggen.

De NSP's hebben bewezen dat ze de stedelijke omgeving een nieuwe impuls hebben gegeven. Bij Amsterdam Zuid is het omgekeerde het geval: het was een enclave met tennisbanen, hockeyvelden en sportcentra die getransformeerd moest worden in een equivalent van London City. De ambities waren navolgend: deze paar honderd hectare moest het Nederlandse antwoord vormen op de Potsdamerplatz in Berlijn en La Defense in Parijs. Wat grotendeels vergeten werd in het begin, is dat zowel Berlijn als Parijs tabula rasa ontwikkelden, terwijl de Zuidas al een schakel was tussen noord en zuid, oost en west. Dat maakte de besluitvorming lastiger dan elders. Wat meespeelde was dat Amsterdam zich al verslikt had bij de aanleg van de Noord-Zuidlijn en zich niet nog een debacle kon veroorloven – als we over debacle spreken is het de thermometer van 2002, niet die van 2015. Want nu onderkennen de meesten wel de noodzaak en het belang van de nieuwe metrolijn.

Zoals bij ieder Sleutelproject het geval is, zijn de ambities door Spoor- en Rijksbouwmeester ook hier 'op maat' gemaakt. Uitzinnig en beeldbepalend hoeft het toekomstige station hier niet te zijn. De omgeving heeft zelf al gezorgd voor opvallende gebouwen, die een brand

weerspiegelen. De grootste zorg is een andere: hoe een stuk stad te scheppen dat zoals bij de andere NSP's voldoet aan diversiteit aan functies, levendigheid en voorzieningen. Hoe een infrastructurele bundel te bouwen die milieutechnisch aan alle voorwaarden (fijnstof, geluid) voldoet? De vijf NSP's zijn klaar terwijl de grootste uitdaging nog moet gaan beginnen. Rijks- en Spoorbouwmeester stellen juist in deze complexe omgeving het reizigerscomfort centraal, alleen dan kan het station een verbindende schakel zijn in de stedelijke structuur; de Openbaar Vervoer Terminal maakt deel uit van de stedelijke verbindingen in het hart van de Zuidas, en versterkt deze. Ook stellen zij hoge eisen aan de inpassing van de infrastructuur; zodat deze niet een barrière vormt tussen de beide stadsdelen.

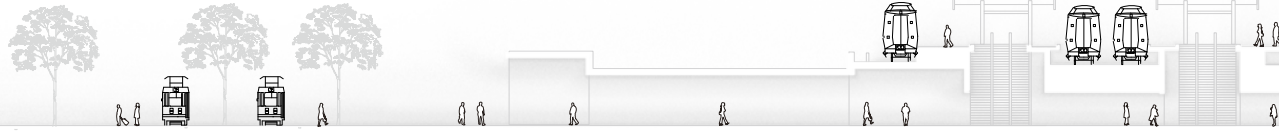
Amsterdam Zuid is eigenlijk de contraal van Berlin Hauptbahnhof. Stond dat laatste in *the middle of nowhere* terwijl de ontwikkeling nog op gang moest komen, in Amsterdam is het station *the middle of everything* maar nog onzichtbaar. Woontorens en kantoren rukken op aan de zuidkant, straten beginnen zich te vormen en vijvers liggen klaar om de regenval op te vangen die in een stenige omgeving geborgen moet worden. Maar wat gebeurt er straks bovengronds, terwijl de A10 ondergronds ligt en het station daarnaast? Dat is voorlopig nog even toekomstfantasie.

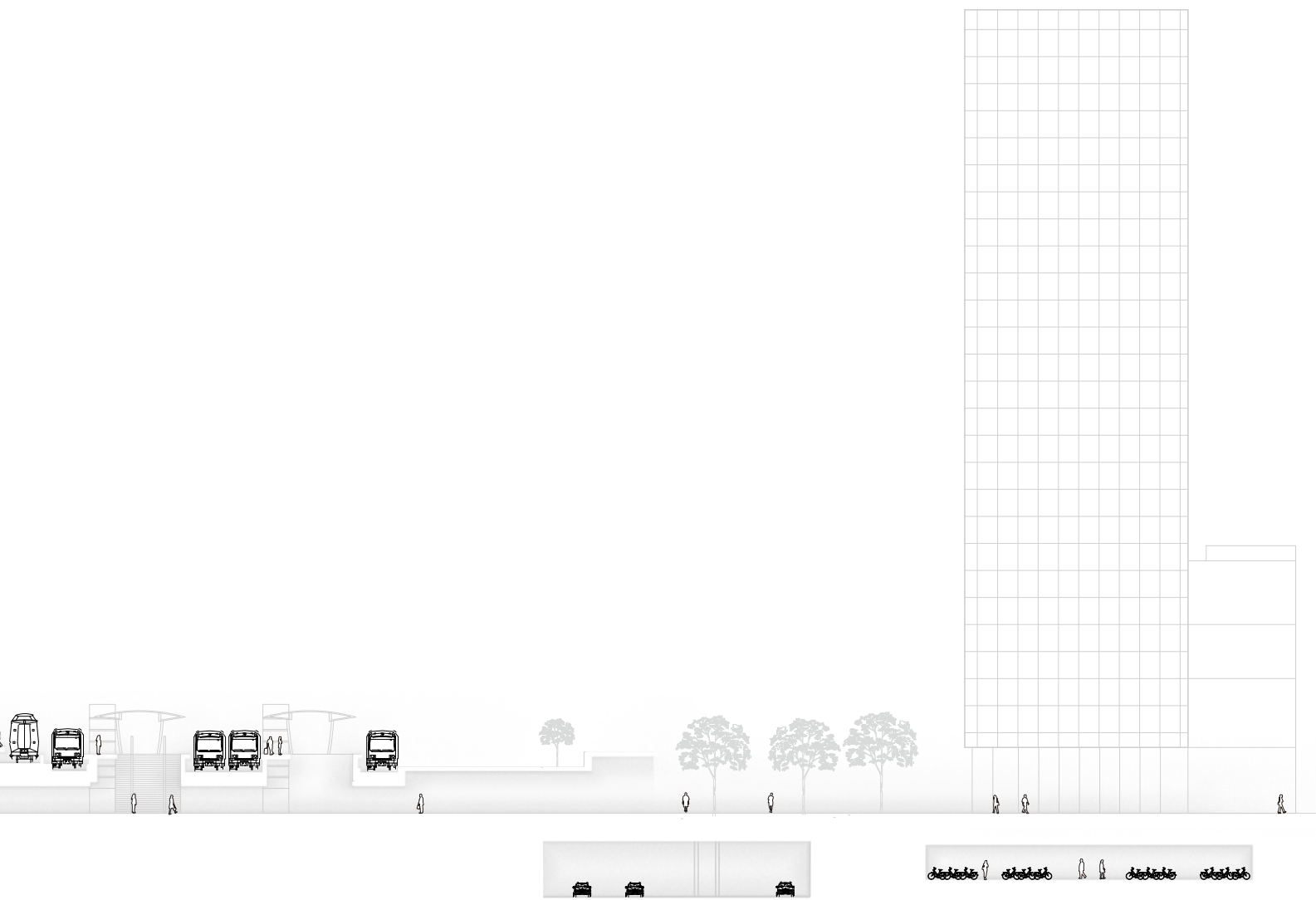


0 50 m



0 20 m





# Analyse



**Bouwopgave** 72

**Ontwikkelingen in de tijd** 74

**Positie in de stad** 76

**Modaliteiten** 78

**Functies** 80

# Bouwopgave

## Legenda

- >60m
- 30-60
- 15-30
- 0-15
- Kantoren
- Woningen
- Voorzieningen

## Rotterdam

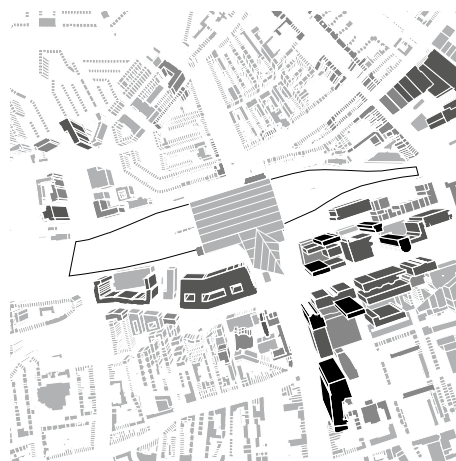
**VROM 2003**  
220.000 m<sup>2</sup>

60.000 m<sup>2</sup>  
130.000 m<sup>2</sup>  
30.000 m<sup>2</sup>



**Meest recent**  
553.500 m<sup>2</sup>

311.900 m<sup>2</sup>  
104.585 m<sup>2</sup>  
137.015 m<sup>2</sup>



## Arnhem

**VROM 2003**  
109.500 m<sup>2</sup>

80.000 m<sup>2</sup>  
19.500 m<sup>2</sup>  
10.000 m<sup>2</sup>



**Meest recent**  
110.720 m<sup>2</sup>

80.000 m<sup>2</sup>  
22.620 m<sup>2</sup>  
8.100 m<sup>2</sup>



## Den Haag

**VROM 2003**  
299.500 m<sup>2</sup>

114.500 m<sup>2</sup>  
53.000 m<sup>2</sup>  
132.000 m<sup>2</sup>



**Meest recent**  
205.000 m<sup>2</sup>

114.500 m<sup>2</sup>  
53.000 m<sup>2</sup>  
37.500 m<sup>2</sup>



**Utrecht**

**VROM 2003**  
571.300 m<sup>2</sup>

178.500 m<sup>2</sup>  
247.400 m<sup>2</sup>  
145.400 m<sup>2</sup>



**Meest recent**  
710.004 m<sup>2</sup>

251.714 m<sup>2</sup>  
298.090 m<sup>2</sup>  
160.200 m<sup>2</sup>



**Breda**

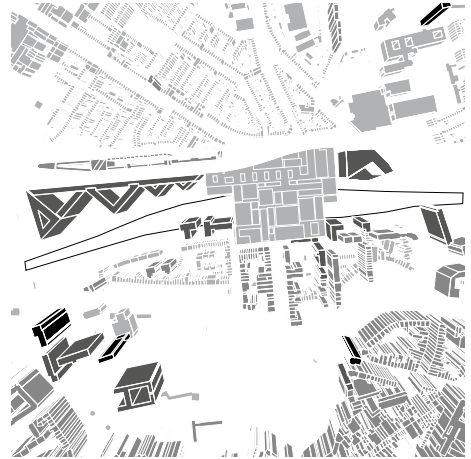
**VROM 2003**  
205.000 m<sup>2</sup>

115.000 m<sup>2</sup>  
71.000 m<sup>2</sup>  
19.000 m<sup>2</sup>



**Meest recent**  
208.765 m<sup>2</sup>

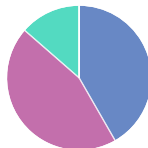
119.936 m<sup>2</sup>  
75.270 m<sup>2</sup>  
13.559 m<sup>2</sup>



**Amsterdam Zuid**

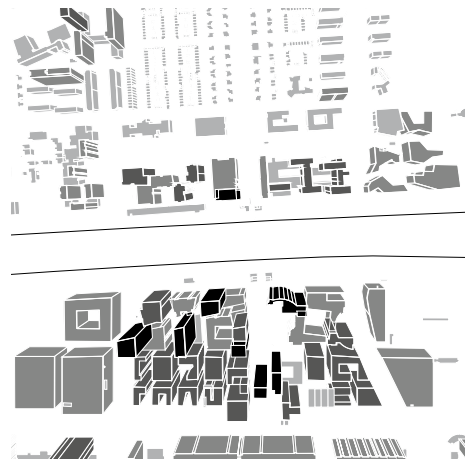
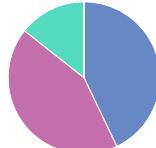
**VROM 2003**  
2.362.000 m<sup>2</sup>

985.000 m<sup>2</sup>  
1.056.000 m<sup>2</sup>  
321.000 m<sup>2</sup>



**Meest recent**  
2.604.000 m<sup>2</sup>

1.117.120 m<sup>2</sup>  
1.112.660 m<sup>2</sup>  
374.220 m<sup>2</sup>

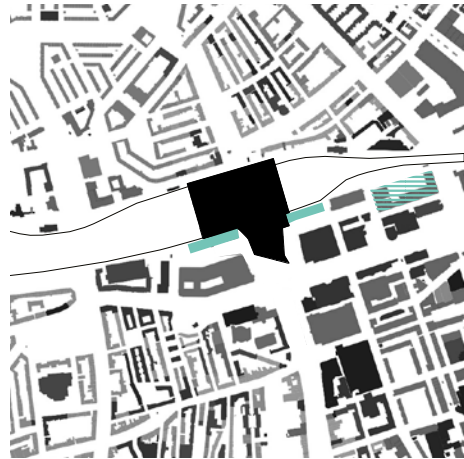


# Ontwikkelingen in de tijd

## Legenda

- <1800
- 1800-1850
- 1850-1900
- 1900-1930
- 1930-1945
- 1945-1960
- 1960-1975
- 1975-1985
- 1985-1995
- 1995-2005
- 2005-2015
- In ontwikkeling
- Toekomstige ontwikkeling

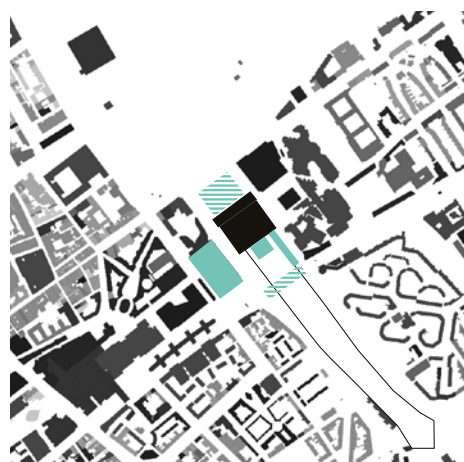
## Rotterdam



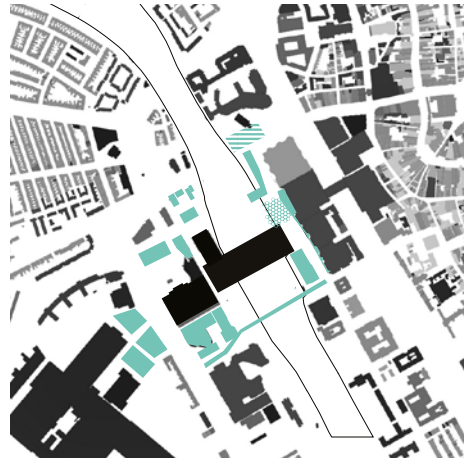
## Arnhem



## Den Haag



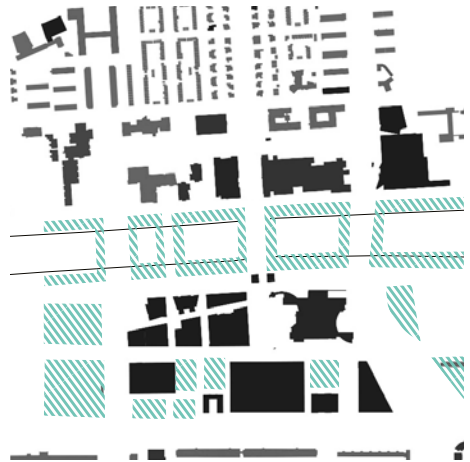
Utrecht



Breda



Amsterdam Zuid



# Positie in de stad

## Legenda

→ Connectie met de stad

Rotterdam



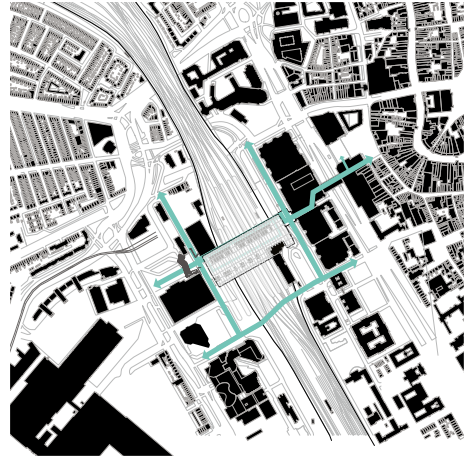
Arnhem



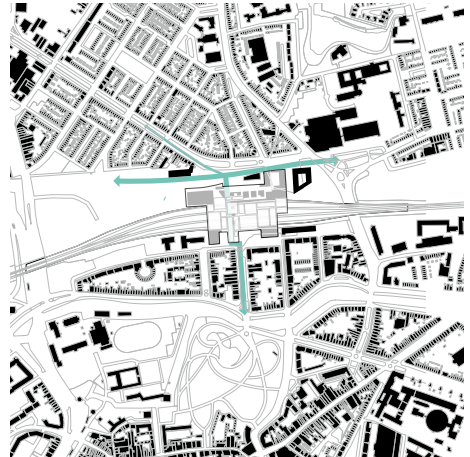
Den Haag



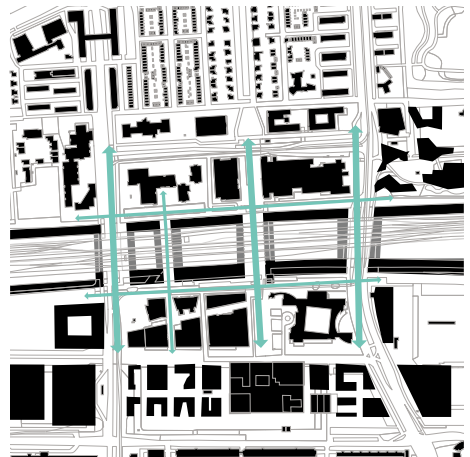
Utrecht



Breda










Amsterdam Zuid



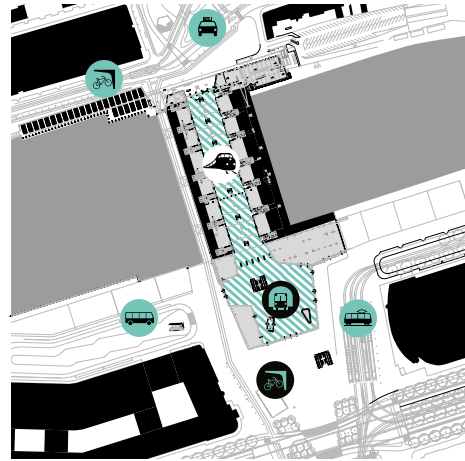
# Modaliteiten

## Legenda

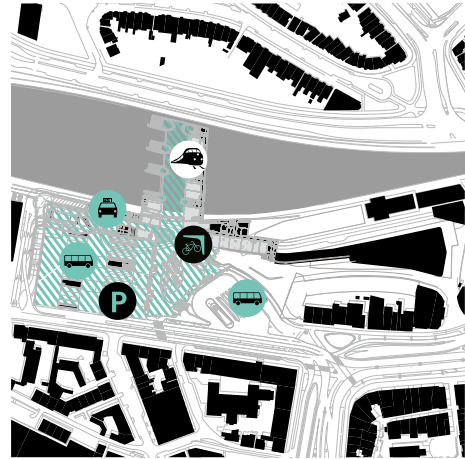
-  Trein
-  Metro
-  Tram
-  Bus
-  Taxi
-  Fietsenstalling
-  Parkeren

-  +1
-  0
-  -1

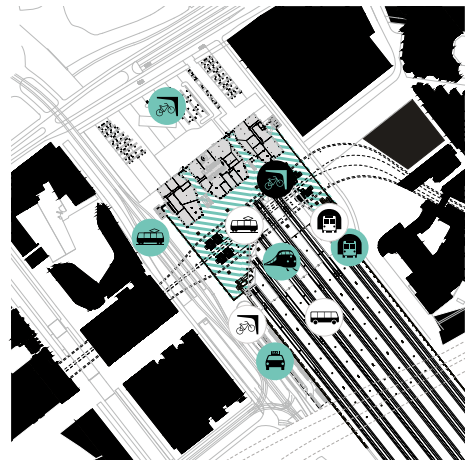
## Rotterdam



## Arnhem

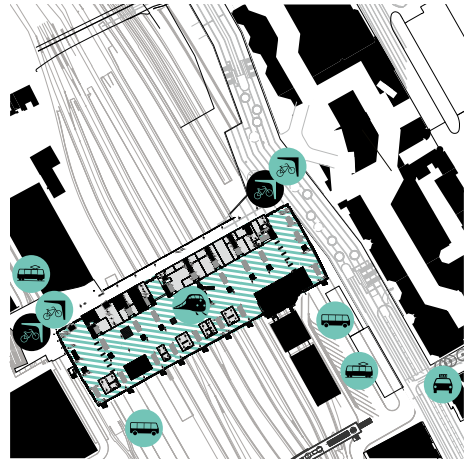


## Den Haag

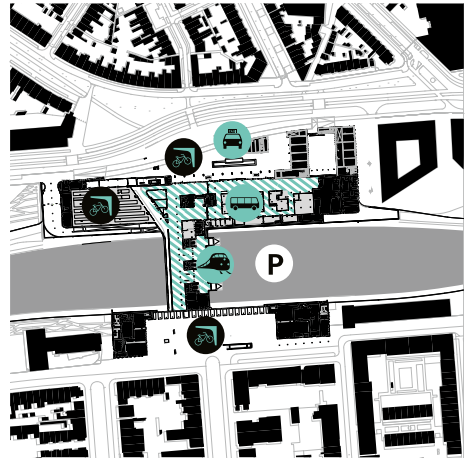




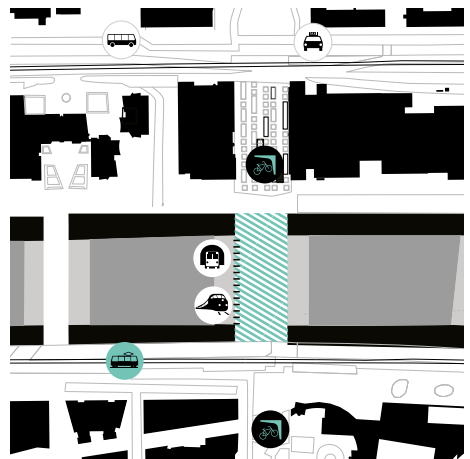
Utrecht



Breda



Amsterdam Zuid

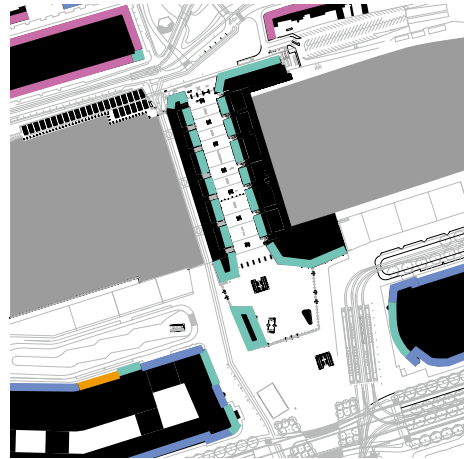


# Functies

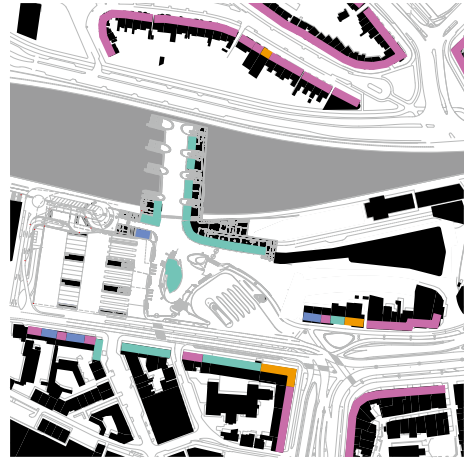
## Legenda

- Retail
- Wonen
- Werken
- Instituties

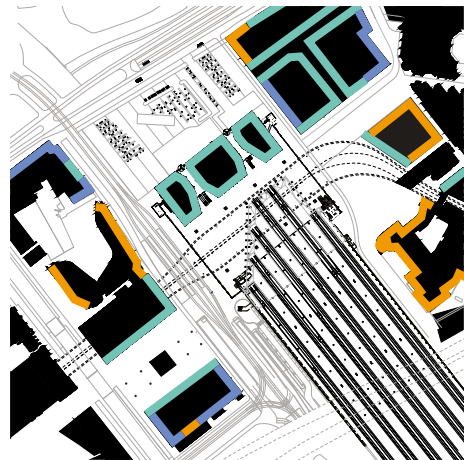
## Rotterdam



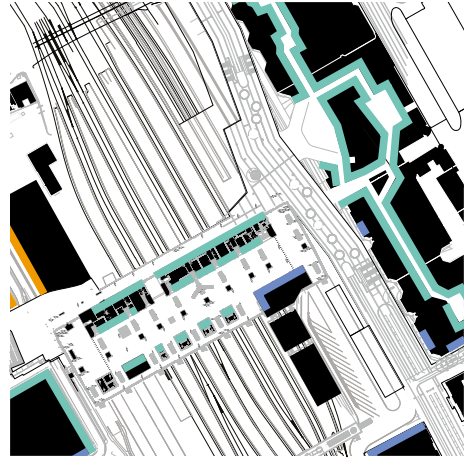
## Arnhem



## Den Haag



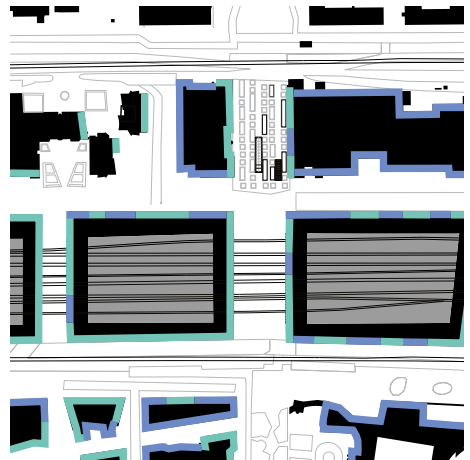
Utrecht



Breda



Amsterdam Zuid



# Factsheet

**Start ontwerp**

**Start bouw**

**Opening**

**Bouwopgave gebied**

**Architect**

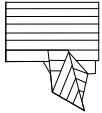





**Constructie-/ingenieursbureau**

**Hoofdaannemer**

**Opdrachtgever**

**Vervoerders**

# Factsheet

	Start ontwerp	Start bouw	Opening	Bouwopgave gebied
Rotterdam 	2003	2007	13 maart 2014	Treinstation Tram Metro Busstation Commerciële ruimte Fietsenstalling
Arnhem 	1996	2006	19 november 2015	Treinstation Busstation Commerciële ruimte Parkeergarage Fietsenstallingen
Den Haag 	2003	2011	1 februari 2016	Treinstation Tram Metro Busstation Commerciële ruimte
Utrecht 	2003	2008	30 november 2016	Treinstation Busstation Commerciële ruimte
Breda 	2004	2012	8 september 2016	Treinstation Bus (inter)nationaal Appartementen Commerciële ruimte Parkeerdak Fietsenstallingen
Amsterdam Zuid 	2014	2017	-	Treinstation Metro Commerciële ruimte

Architect	Constructie-/ ingenieursbureau	Hoofdaannemer	Opdrachtgever	Vervoerders
Team CS: Bentham Crouwel Architects, MVSA Meyer en Van Schooten Architecten, West 8. Maarten Struijs (metrohal en fietsenstalling)	ARCADIS, Gemeentewerken Rotterdam	Bouwcombinatie TBI Rotterdam Centraal (BTRC)	Ministerie IenM, Gemeente Rotterdam, Stadsregio Rotterdam, RET (metrohal), NS, ProRail	 THALYS 
UNStudio	ARUP	Besix, Welling (perrontunnel), Ballast, Bam (OVT fase 1), OVTA: Ballast Nedam, Bam (OVT fase 2)	Ministerie IenM, Provincie Gelderland, Gemeente Arnhem, Stadsregio Arnhem- Nijmegen, NS, ProRail	  
Bentham Crouwel Architects, Zwarts & Jansma (Haags Startstation Erasmuslijn (HSE))	Sweco	Strukton, Bam, Iemants (HSE)	Ministerie IenM, ProRail, Gemeente Den Haag, NS, Metropoolregio Den Haag, RET/HTM (HSE)	 THALYS  
Bentham Crouwel Architects	Movares	Besix (stationsgebouw), Strukton (perronkappen), Heijmans (buurtsporen), K. Dekker Bouw en Infra (busstation Jaarbeurszijde)	Ministerie IenM, ProRail, BRU, NS, Gemeente Utrecht	 
Koen van Velsen Architecten	VOF Brede AAA: Movares, Royal HaskoningDHV	BOB: Ballast Nedam, Hurks	Ministerie IenM, NS, ProRail, Gemeente Breda	 
-	-	-	-	  





# Bronnen

## **Geraadpleegde literatuur**

Maandag, B., *Centraal Station Rotterdam*, Duo/Duo, 2012  
Van Eekelen, B., Schnieders, R., de Wilde, S., *De Dokwerkers*, Neerlands Diep, 2014  
Bureau Spoorbouwmeester, Schaap, P.M., *Het Stationsconcept*, ProRail, NS, 2011  
Huisman, J., *Statement Station*, Bureau Spoorbouwmeester, 2005

## **Cijfers en informatie**

Eigen archief NS/Prorail  
*Landschapsplan Zuidasdok*, Maart 2015  
*Nieuwe Sleutelprojecten in aantocht*, Voortgangsrapportage december 2003  
*Masterplan Den Haag Nieuw Centraal*, februari 2003  
*Masterplan Samenvatting Stationsgebied Utrecht*, september 2003  
*Stedenbouwkundig plan 2007 Centraal District Rotterdam*  
*Stadslandschap drie hoefijzers. Concept ontwikkelingsvisie 'Hollandse Nieuwe' I*, juni 2014, Breda  
*Masterplan Centraal Breda*, gemeente Breda, mei 2003  
wikipedia.nl

## **Bronnen kaarten**

OS City  
Openstreetmap  
AHN  
All 9,866,539 buildings in The Netherlands  
Rail Europe

## **Internet**

amsterdam.nl  
arnhemcentraal.nl  
cu2030.nl  
denhaag.nl  
prorail.nl  
rotterdamcentraal.nl  
viabreda.nl

## **Interviews**

Floris Alkemade  
Jan Benthem  
Jo Coenen  
Arjan Dingsté  
Bert Dirrix  
Marcel van Heck  
Jos van den Hende  
Peter Jeuken  
Eric van der Meer  
Ronald Nomes  
Astrid Sanson  
Hugo van Steenhoven  
Koen van Velsen  
Nathalie de Vries  
Siert de Vos  
Sebastiaan de Wilde

## **Met medewerking van**

Benthem Crouwel Architects  
UNStudio  
Koen van Velsen architecten  
Zwarts & Jansma architects

**uitgave van**  
**Bureau Spoorbouwmeester**  
2016  
[www.spoorbeeld.nl](http://www.spoorbeeld.nl)

**tekst**  
Jaap Huisman  
**datavisualisatie**  
The Cloud Collective  
**fotografie**  
Jannes Linders

**ontwerp**  
Reynoud Homan

**projectleiding/redactie**  
Angela Sondervan, Jos van den Hende

Bureau Spoorbouwmeester  
is een samenwerkingsverband  
van ProRail en NS

**beeldrecht disclaimer**  
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.

**status disclaimer**  
Dit document maakt geen deel uit van het  
vormgevingsbeleid maar vertelt over Spoorbeeld en dient  
derhalve uitsluitend als achtergrondinformatie gezien  
te worden. Het wordt uitsluitend digitaal aangeboden  
op de website ter inspiratie en is bedoeld voor de  
geïnteresseerde lezer.





**Spoorbeeld**

door Eerste Spoorbaanminister