

OP WEG NAAR EEN MULTIDISCIPLINAIRE BENADERING VAN HET STATION

Benchmark van 3 Europese stations

Fatiha Abbes Orabi

September 2011



Op weg naar een multidisciplinaire benadering van het station

-

Benchmark van 3 Europese stations

Het lijkt erop dat de trein ondertussen een plaats veroverd heeft als het meest duurzame middel voor personenvervoer. In onze samenleving wint mobiliteit alsmear aan belang. Deze groei gaat echter ook gepaard met rampzalige externe effecten. Het is daarom ontzettend belangrijk om in te zetten op slimme mobiliteit zonder dat de reiziger aan comfort moet inboeten.

Met dit idee in het achterhoofd werden de ontwikkeling, de werking en de inrichting van de reizigersstations de laatste jaren opnieuw herbekeken. Bovendien worden ze voortdurend aangepast aan de uitdagingen van de toekomst. Tal van Europese stations werden recent gemoderniseerd en uitgebreid.

De rol van het station evolueert voortdurend en dat hebben de stationsbeheerders maar al te goed begrepen. Stations zijn tegenwoordig het kloppende hart van een duurzaam mobiliteitsbeleid, met vanzelfsprekend veel aandacht voor vervoer, maar daarnaast ook met oog voor ecologie, economie en stadsontwikkeling. Kortom, de maatschappij in haar meest diverse vormen.

Het station vandaag

De algemene tendens wil dat een modern station een **platform voor mobiliteit** is, waar reizigers uiteraard over het nodige comfort beschikken en kunnen rekenen op een goede dienstverlening. Maar een modern station is nog veel meer dan dat, namelijk:

- ⇒ **een toegangspoort tot de stad;**
- ⇒ **de motor van een bruisende woon- en werkbuilt;**
- ⇒ **een plek voor ontmoeting en commercie.**

De verwachtingen van de stationsgebruikers inlossen door er zo goed mogelijk op in te spelen, blijft echter prioriteit nummer één.

Volgens meerdere enquêtes kunnen de verwachtingen van de stationsgebruikers - die niet noodzakelijkerwijs alleen treungebruikers zijn - als volgt gedefinieerd worden:

- het station makkelijk kunnen bereiken;
- eenvoudig kunnen overstappen op een ander vervoermiddel;
- vlot de weg vinden;
- dat ze onthaald en geïnformeerd worden;
- dat het station netjes is;
- de wachtruimte comfortabel is;
- ze zich veilig voelen;
- er een ontspanningsruimte is en ruimte voor cultuur;
- ze er kunnen winkelen;
- ze er talrijke privé- en openbare diensten aantreffen.

Europese Benchmark

Om aan te tonen aan welk concept de Europese stations op middellange of lange termijn zouden moeten beantwoorden, vindt u hieronder een beschrijvende analyse van drie "nieuwe stations". Deze stations onderscheiden zich op het eerste gezicht door minstens één kenmerk van de nieuwe multidisciplinaire benadering voor het station.

Onmiddellijk schieten er heel wat vragen door ons hoofd: bestaat er vandaag überhaupt al een model dat alle verwachtingen inlost? Wordt er nog steeds rekening gehouden met de hierboven vermelde prioriteit indien dit niet zo is? Bestaat er geen risico dat het station zijn core business uit het oog verliest door ook aan andere functies aandacht te besteden?

De volgende casestudies moeten ons helpen om deze vragen te beantwoorden.

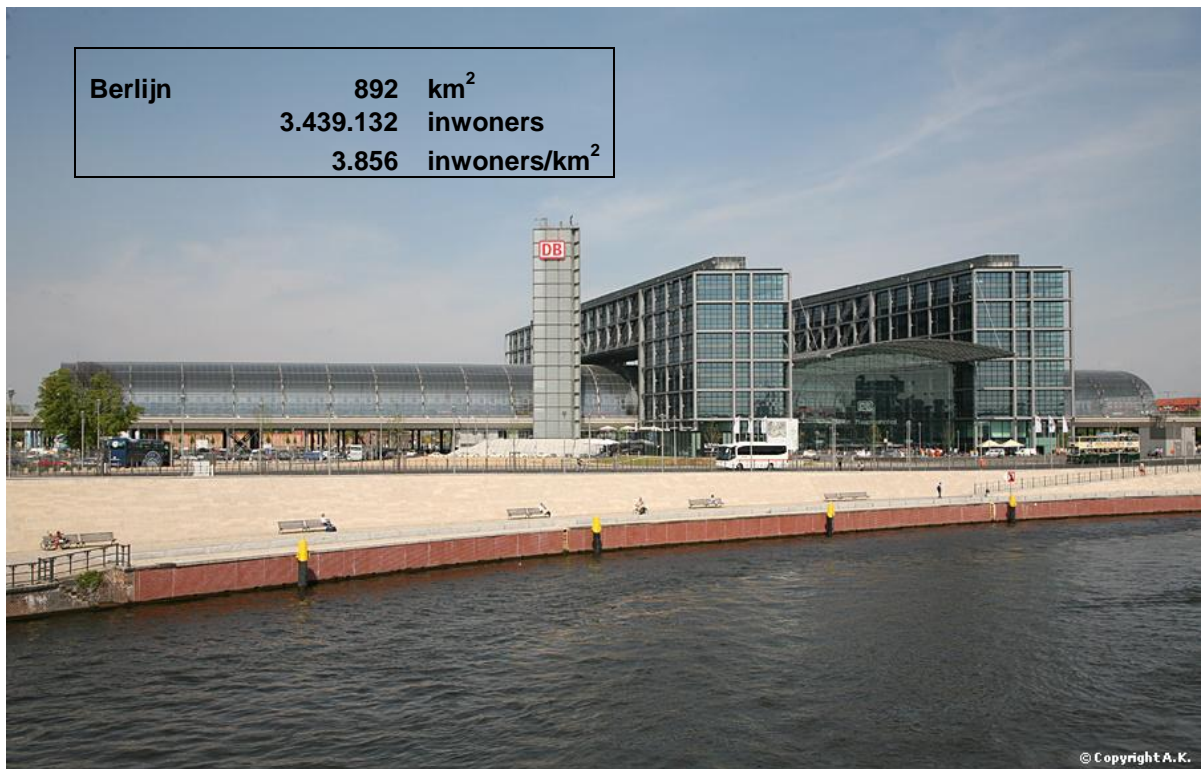
I. Het station verenigt alle vervoerswijzen

« The net of public transport is only a net if there are good junctions. Without the travel centre junctions no net. »¹

Berlin-Hauptbahnhof

Het nieuwe centrale station van Berlijn heeft meer dan 300 000 reizigers per dag en is daarmee een van de drukste stations van Europa.

Kostprijs € 700 miljoen



¹ Stations-Guide Inter-modal travel centres (Kurt Hultgren, 2002)

Het project:

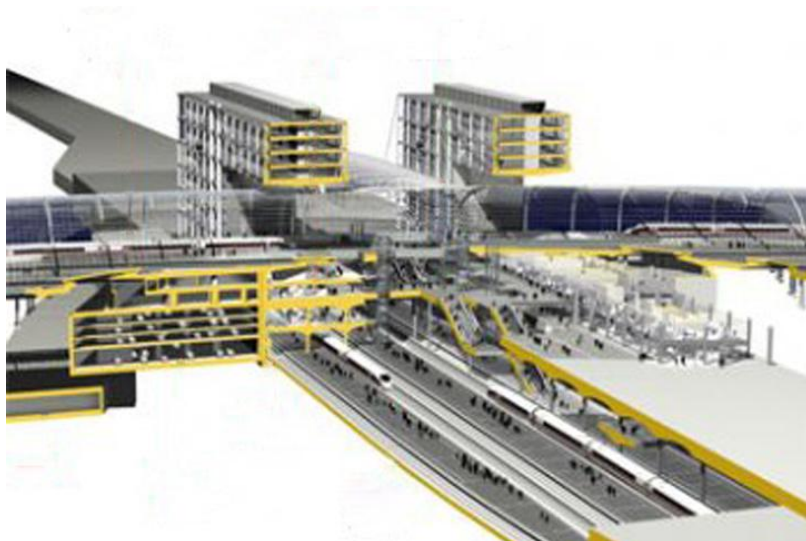
De voorbije jaren nam het treinverkeer in Berlijn aanzienlijk toe. Het project moest daarom een nieuw vervoerssysteem voor Berlijn uitdokteren dat een oplossing aanreikte voor de problemen waarmee het Berlijnse vervoerssysteem te kampen had. Treinverbindingen werden namelijk op verschillende plaatsen beheerd en er waren verschillende eindstations langs de stadsrand.

Het station van Berlijn werd **de toegangspoort tot het openbaar vervoersnet en de interface met de andere vervoermiddelen**. Het station werd gebouwd in de buurt van de kruising van de twee spoorcorridors (Kopenhagen-Rome en Moskou-Parijs). Hierdoor kan er gemakkelijk overgeschakeld worden tussen langeafstandlijnen, regionale lijnen en het metronet (Zie BIJLAGE 1).

Een gigantische kathedraal van glas en staal die alle hoofdspoorlijnen met elkaar verbindt.

In 1910 werd de bouw van een knooppunt voor het Berlijnse spoorverkeer voor het eerst naar voren geschoven. Destijds kwamen de passagiers die de stad van noord naar zuid of van oost naar west doorkruisten aan in een van de zes eindstations van de stad. Van daaruit moesten ze een aansluiting nemen naar een andere terminal.

Het was echter pas ettelijke jaren later, naar aanleiding van een internationale wedstrijd, dat het stationsproject werd toevertrouwd aan het Berlijnse architectenbureau Gerkan, Marg and Partners. Zij dienden een groots, modern en bovendien ook erg functioneel ontwerp in. Ze wilden een centraal station bouwen dat uitblonk in alle opzichten en dat alle noord-zuid- en oost-westlijnen met elkaar verbond om het vertrek en de aankomst van de treinen (om de 90 seconden) vlotter te laten verlopen. Als klap op de vuurpijl integreerden ze in hun ontwerp een nieuw commercieel centrum en een klassehotel.



Concreet:

Het treinverkeer wordt op twee aparte verdiepingen beheerd:

- op - 15 m is er een bundel met 8 sporen die door de Tiergartentunnel lopen en de Noord-Zuidverbinding vormen (4 corridors voor de regionale en langeafstandstreinen, 2 voor de metro, 1 tunnel voor het wegverkeer)
- op het viaduct, ongeveer 10 m boven het straatniveau, ligt de Oost-Westas. Deze as bestaat uit een bundel van 6 sporen waarvan er twee zijn voorbehouden aan de S-Bahn.

(Zie ook BIJLAGE 2).

De veertien perrons die verspreid zijn over twee niveaus, werden overtrokken met een groot gebogen glazen gewelf dat dankzij de glazen en stalen constructie erg licht en luchtig is. De perrons scheiden twee brugvormige constructies (torens van 26 m) van elkaar, waarin de kantoren gevestigd zijn (twee gebouwen van 12 verdiepingen).

Tussen de twee boogvormige volumes ligt de stationshal die opgevat werd als een grote lege ruimte. Verspreid over drie verdiepingen is er ook meer dan 15.000 m² aan handelsruimte. Daarnaast is er ook een zakencentrum voor de zakenmensen uit de buurt van het station.



Door een ingenieus systeem van openingen in de dakbedekking van de verschillende verdiepingen van het gebouw stroomt het licht tot op de verdieping met de ondergrondse sporen. In de glasdakconstructie werden ook fotovoltaïsche zonnecellen ingebouwd.



Het stationsgebouw zelf heeft vijf verdiepingen, maar enkel op de eerste en de laatste verdieping zijn er sporen. Op de andere verdiepingen liggen kantoren, winkels en restaurants. Door de brede waaier diensten die aan de inwoners van Berlijn en de bezoekers wordt aangeboden, is het station op zich een bestemmings- en een ontmoetingsplaats.

In de hoofdhal zijn er 28 roltrappen, 6 panoramische liften en een grote glazen gevel die uitzicht biedt op het plein en het park.

Het hoogste bouwelement van heel het project is een schoorsteen die dient om de uitlaatgassen van de ondergrondse verdieping af te voeren.

Balans

⇒ Vanuit strategisch standpunt:

Het gebouw ligt in het geografische midden van de stad, in de oude grenszone tussen de twee historische steden. De site waar het gebouw op gebouwd werd was vroeger no man's land en scheidde Oost- van West-Berlijn. De symbolische betekenis is dus van groot belang. Het station verenigt de twee stadsdelen die ooit van elkaar gescheiden werden.

Op 26 mei 2006 bracht de inhuldiging van het Berlijnse Hauptbahnhof bijna 10.000 mensen op de been. Ook bondskanselier Angela Merkel was van de partij. De geboorte van het station werd warm onthaald, maar de bouw ervan zorgde sinds de eerste steenlegging in 1998 voor veel kopzorgen.

⇒ Vanuit functioneel oogpunt:

Het station is erg praktisch. Reizigers kunnen snel en eenvoudig een aansluiting nemen. Het gaat om een echt intermodaal knooppunt dat aan de volgende aandachtspunten voldoet:

- voldoende capaciteit
- toegankelijkheid
- aantrekkelijkheid
- veiligheid

Op de tussenverdieping is er parkeerplaats voor 900 wagens. De reizigers kunnen ook op ieder ogenblik een fiets huren dankzij de dienst "Call a bike".

Het station Berlin-Hauptbahnhof besteedt veel aandacht aan intermodaliteit en integreert verschillende stedelijke en regionale transportsystemen. Dit weerspiegelt de dubbele horizontale (territoriale verbindingen) en verticale (geïntegreerd systeem voor stedelijk vervoer) dimensie van het station in zijn rol als intermodaal knooppunt.

⇒ Het verbindt de infrastructuurnetwerken met de omliggende omgeving om de bereikbaarheid en de stationsbeleving te vergroten.

⇒ Het beschikt over doeltreffende en snelle verbindingen tussen verschillende vervoersmodi.

⇒ enz.

Een station is als het ware een afspiegeling van het beleid inzake stedelijke mobiliteit en maakt het op deze manier mogelijk om de functionaliteit en doeltreffendheid van het openbaar vervoer te analyseren. Berlin-Hauptbahnhof, dat dagelijks 300.000 reizigers kan ontvangen, combineert IC-lijnen met een voorstadsnet en metrolijnen en is daarom een onverdeeld succes.

⇒ Esthetisch

De architectuur van het centraal station is volledig opengewerkt in glas waardoor er veel natuurlijk licht binnenvalt. De keuze voor transparantie is geen fantasietje van de architect maar weerspiegelt de wil van de Bundesstadt om te streven naar transparantie en openheid, twee symbolen van de parlementaire democratie na de val van de Berlijnse muur in 1989. Het moderne concept met futuristische vormen en de keuze voor glas en staal liggen dus in het verlengde van deze wil.

Het sterk afgelijnde gebouw met zijn lage en imposante silhouet tekent zich aan de buitenkant af tegen de horizon.

II. Het station brengt mensen samen

« A station is one of the most important public places in a city and its compositional quality, maintenance and security significantly determine the well-being of citizens there. » (Jörn Walter)²

Stockholm Södra

Het Södra-station uit 1860 deed destijds vooral dienst als eindstation totdat het Centraal Station in Stockholm werd gebouwd.

Op de plaats van het oude station werd een groot appartementencomplex gebouwd. Daarom werd het nieuwe station Södra, dat in 1989 werd ingehuldigd, een ondergronds station.

Het station wordt ook wel het "Stockholm South commuter train station³" genoemd omdat het voornamelijk voor pendelverkeer gebruikt wordt. Langeafstandstreinen rijden wel voorbij, maar houden geen halte in Södra.

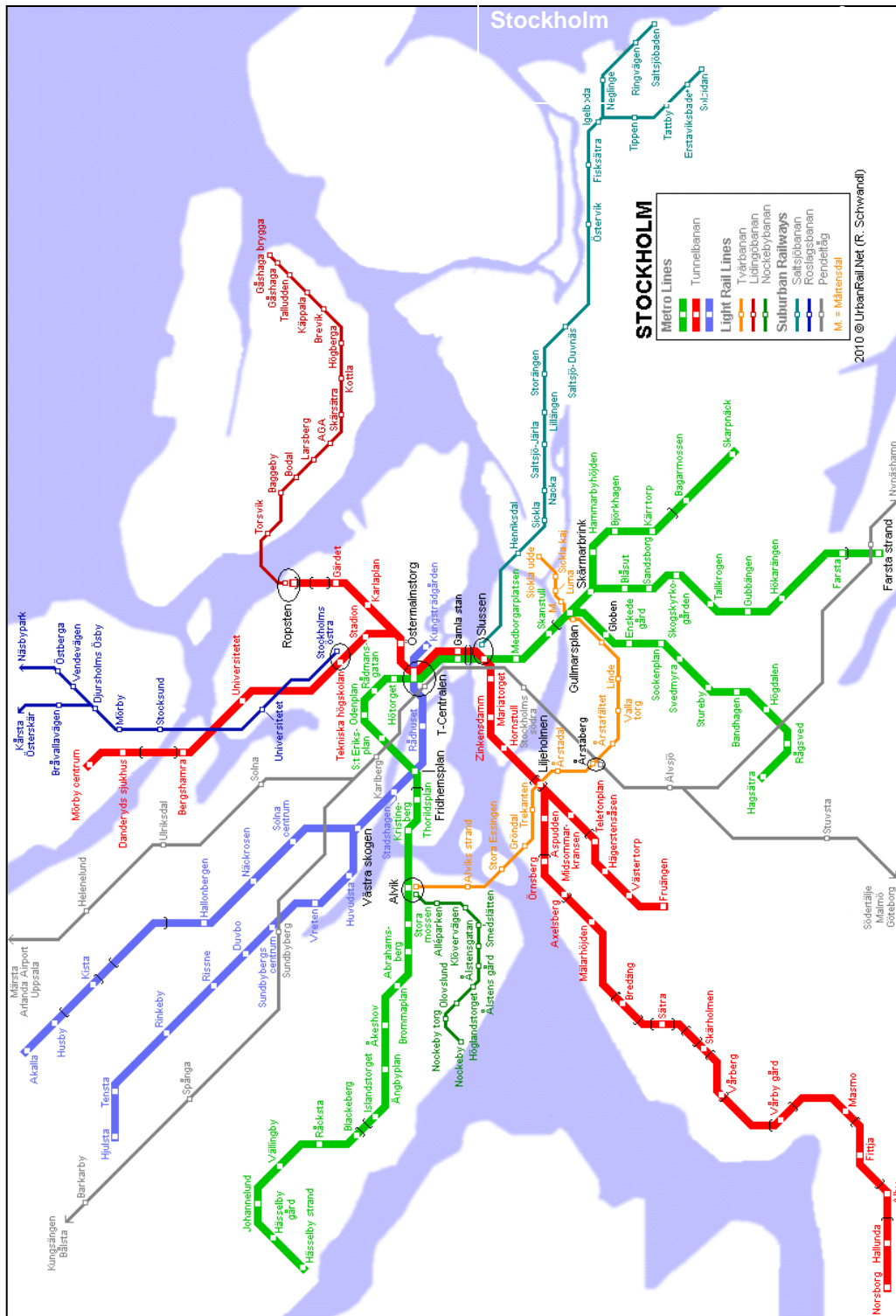


Stockholm	187	km²
	851.155	inwoners
	4.552	inwoners/km²

² Stations in Germany Modern Urban Centers

³ « A commuter train station » verbindt de periferie en het centrum met treinen die vooral gebruikt worden door pendelaars tijdens de spits.

In Stockholm, every day, around 230 000 people travel with the commuter trains



Het openbaar vervoer in Stockholm (SL, Storstockholms Lokaltrafik AB):

De Zweedse hoofdstad heeft ongetwijfeld het beste openbaar vervoer van Europa. Het netwerk is erg gediversifieerd (zie onder andere de grafiek op de vorige bladzijde):

- stadsbussen
- GEN (Citybanan) (*onder constructie*)
- metro (Tunnelbanan)
- tram
- plus een lijn half tram en half lokale trein (Light Rail Lines)

Het voorstedelijk verkeer is erg intensief. Er zijn heel wat snelle en IC-verbindingen (Suburban Railways).

De metro van Stockholm is de enige metro in Zweden (108 km, 100 stations).

Het GEN van Stockholm is de grootste spoorwerf van Zweden (€ 1,8 miljard ⁴) en moet klaar zijn in 2017. Het project zal in totaal zes kilometer tunnels, twee ondergrondse stations (City en Odenplan) die in verbinding staan met de metro, én een spoorwegbrug omvatten.

Het GEN moet de capaciteit van de bestaande spoorlijn die langs de oude stad loopt "verdubbelen". Op deze bestaande lijn rijden dagelijks 550 treinen, maar ze kan niet verder uitgebreid worden. De nieuwe lijn zal vertrekken in Stockholm Södra en onder het stadscentrum liggen (een baanvak van 450 m dat geleidelijk tot 30 m onder het Mälarmeer loopt en uit twee evenwijdig lopende tunnels bestaat) en aansluiten op de regionale lijnen.



La carte Stockholm

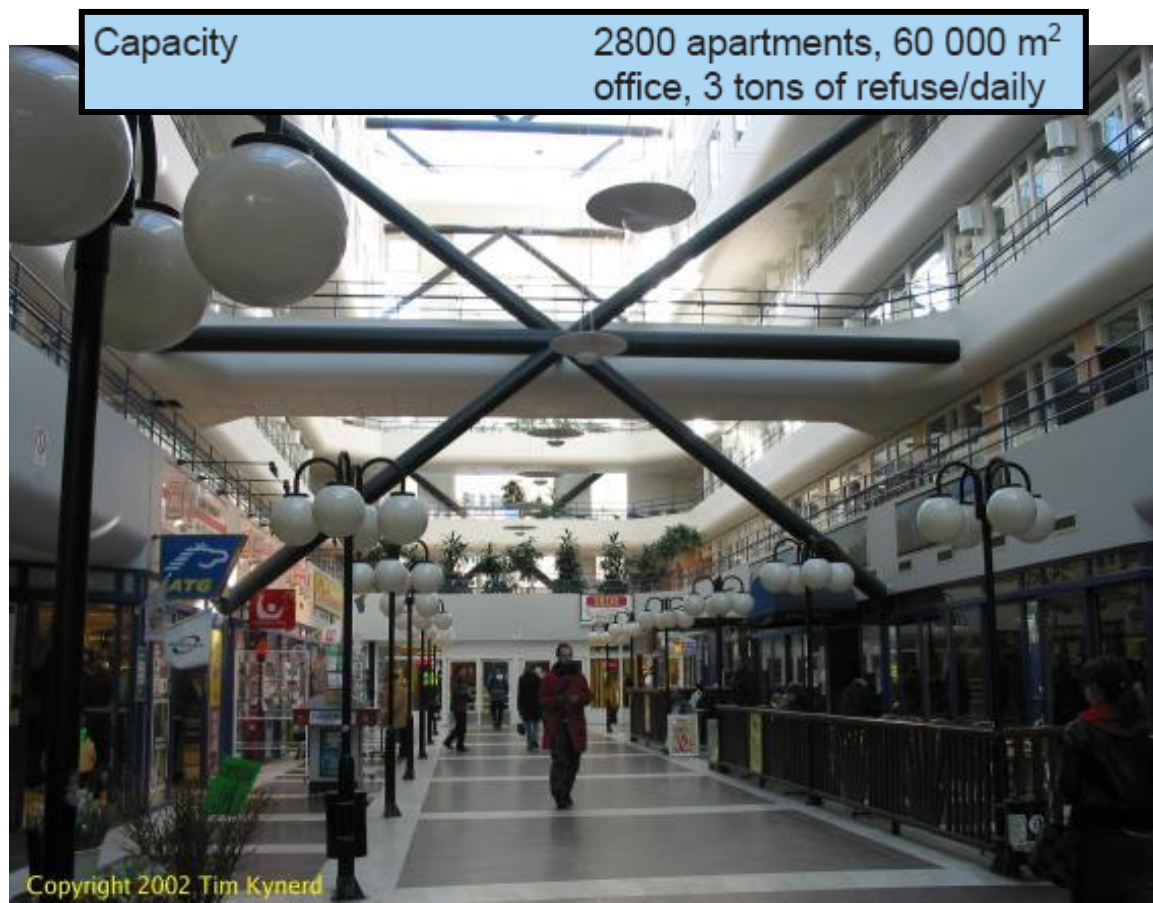
Cette carte offre plusieurs avantages : accès gratuit à 80 musées et attractions, sightseeing gratuit en bateau et déplacements à volonté avec les transports en commun – dans le respect de l'environnement. Valide un, deux, trois ou cinq jours, elle est en vente chez Stockholm Tourist Center, Arlanda Visitor Center ou sur www.stockholmtown.com

⁴ De Europese Investeringsbank besliste in februari 2011 om bij te dragen tot de financiering van deze ondergrondse spoorlijn door een lening van € 600 miljoen toe te kennen.

Mobiliteit en sociaal-economisch leven rond het station van Södra:

Het station Stockholm Södra is helemaal aangepast aan de nieuwe visie op mobiliteit en aan de nieuwe gewoontes van de reizigers die op hun dagelijkse reisweg ook alsmaar vaker diensten willen aantreffen die soms bitter weinig met mobiliteit te maken hebben zoals winkels, commerciële centra, tentoonstellingsruimtes, tijdelijke kantoren, cafés en restaurants ...

Daarom worden in stations ook steeds meer dergelijke diensten aangeboden. Hierbij wordt bijzondere aandacht geschonken aan de functionele opbouw van de ruimtes in het station (openbare en handelsruimte) om zo goed mogelijk tegemoet te komen aan de verwachtingen van de reizigers. Op deze manier komt het station tot leven; het wordt een plaats waar je kan kuieren, plezier maken, je ontspannen en afspreken met vrienden. Hierdoor kan de tijd die de reizigers in het station doorbrengen, terwijl ze op de trein wachten of voordat ze huiswaarts keren, nuttig en aangenaam besteed worden.



De hal naar de ticketverkooppunten en de verschillende verdiepingen van het station.

Om een "dienstensupermarkt voor de reiziger en de stad" in te voeren en die op de gepaste manier te structureren, moet er echter rekening gehouden worden met **verschillende soorten gebruikers** (actieve en niet-actieve gebruikers, gemiddelde leeftijd, gebruikte vervoerswijzen, ...). Sommige acties kunnen bijdragen tot de ontwikkeling van dit sociaal-economische weefsel:

- strategische stedelijke functies beschikbaar maken voor het publiek (informatiepunt voor inlichtingen met betrekking tot stadsmobiliteit, onthaal, handelszaken, ruimte voor cultuur en administratieve functies, ...);
- de transitruimtes omvormen tot ontmoetingsplaatsen (een "meeting point" om elkaar gemakkelijk te vinden);
- de afmetingen, het comfort van de wachtruimtes met bijzondere aandacht voor kwetsbare gebruikers (oudere personen, kinderen, personen met beperkte mobiliteit) en de indeling van de ruimte zijn essentieel opdat de reiziger zich zou kunnen oriënteren;
- doeltreffende veiligheidssystemen invoeren (camera's, aanwezigheid van toezichtspersoneel ...);
- enz.

De belangrijkste bestanddelen van een comfortabel station zijn:

- ⇒ plaats om te gaan zitten
- ⇒ ruimtegevoel
- ⇒ veel licht
- ⇒ aangename omgevingstemperatuur
- ⇒ goede akoestiek



Natuurlijke lichtinval is erg belangrijk in een station, zelfs onontbeerlijk. In eerste instantie lijkt natuurlijke lichtinval slechts een bijzaak, maar voor de reizigers is het erg belangrijk. Door de lichtinval weten ze waar de zon zich bevindt, welk weer het buiten is en of het nog altijd dag is !

Om dezelfde redenen is ook de plafondhoogte belangrijk. Vooral bij ondergrondse stations spelen licht en hoogte een belangrijke rol.

Balans:

Het station kan en dient gezien te worden als een essentieel onderdeel voor de duurzame ontwikkeling van een stad. Op die manier kan **duurzame stadsmobiliteit** gepromoot en het aantal wagens op de weg teruggedrongen worden, dus ook de vervuiling en nefaste effecten die daarmee gepaard gaan. Het station Stockholm Södra helpt om het openbaar vervoer aantrekkelijk te maken en draagt bij tot een modal shift van het wegverkeer naar het snellere en schonere spoorverkeer.



Stockholm Södra is een **heuse activiteitenpool** en een levendige plek in het midden van de stad. Het station is aan het uitgroeien tot een rendabele openbare ruimte die investeerders aanspreekt en zo het imago, de zichtbaarheid en de aantrekkingskracht van de stad vergroot.

Op het vlak van **stadsontwikkeling** heeft een stad er alle baat bij om een dicht stadsweefsel te hebben (multipolaire en multifunctionele zones) omdat het een dure zaak wordt als alles ver uit elkaar ligt. De functies van het station en de wijk waarin het station ligt vullen elkaar aan, en dat komt ook de omliggende zone ten goede.

- Het station draagt zijn steentje bij tot de rijkdom van het stedelijke landschap en tot de financiële opwaardering van privézones.
- Op die manier wordt het station minder compact, biedt het een gefragmenteerd beeld en past het in een stadsbeeld waar de openbare ruimte een passage-, maar ook een verbindingfunctie en een consumptiefunctie heeft voor de reizigersstromen.



De voetgangersweg die naar de ingang van het station Södra leidt.

Dankzij de architectuur zijn de verbindingen met het stadsweefsel erg efficiënt (voetgangersverbindingen, groene ruimtes enz.) en worden er concrete morfologische en functionele verbindingen met de omgeving gemaakt:

- Opwaardering en behoud van het bestaande architecturale erfgoed.
- De identiteit van de locatie wordt versterkt waarbij rekening wordt gehouden met een eenheid van stijl en vorm.
- De ruimte kan flexibel benut worden.
- Herbenutten van verlaten of verloederde ruimtes.
- Er komen meer mensen over de vloer, de locatie wint aan vitaliteit, de onderlinge zichtbaarheid wordt gemaximaliseerd, zodat er nog maar weinig ruimten zijn zonder natuurlijk licht.
- De visuele interconnectie tussen binnen- en buitenkant wordt verbeterd (transparantie, open ruimten, station wordt met de stad verbonden via onderdoorgangen, ...).
- Enz.

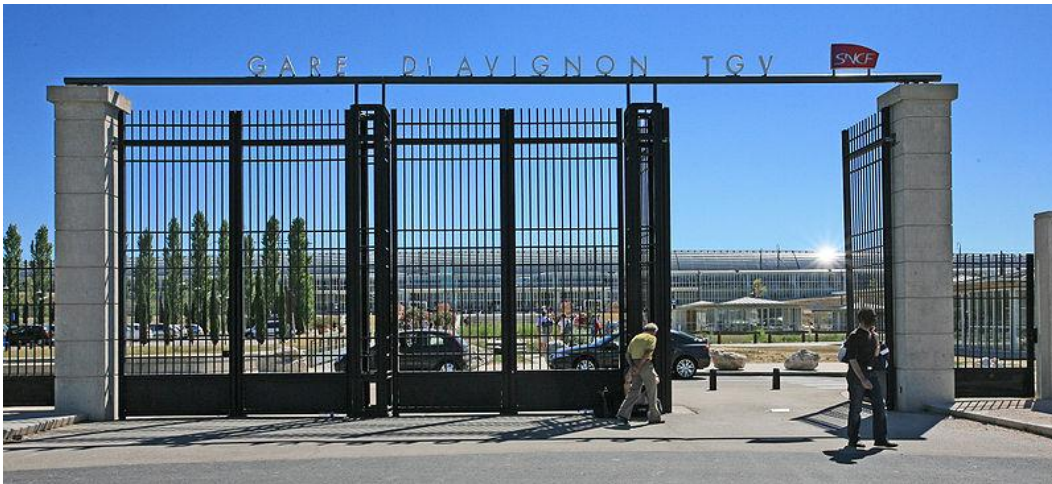
Bij alle recente stationsprojecten werd de gevel van het station trouwens vervangen door een aanloopparcours dat op het station uitgeeft en voor een vlotte verbinding met de stad zorgt.

III. Het station als link tussen de verschillende stadswijken

“Since demand for mobility will further increase within our society and railways remain one of the most environmentally friendly modes of transport, railways will again become the highlights of urban planning and architecture that they once were.” (Jörn Walter)⁵

Avignon TGV

Avignon	65	km ²
	90.109	inwoners
	1.391	inwoners/km ²



⁵ Stations in Germany Modern Urban Centers

Het station Avignon TGV werd in 2001 ingehuldigd en is een nieuw reizigersstation op de LGV Méditerranée. Het station ligt ten zuiden van de stad Avignon, op enkele kilometers van het stadscentrum. Door de futuristische look van het nieuwe TGV-station lijkt het station helemaal de kaart van de toekomst te trekken.

Kost: € 57,4 miljoen

Reizigersaantallen: gemiddeld 67 TGV's per dag, ongeveer 3 miljoen reizigers per jaar.

Een "gare betterave":

Het TGV-station van Avignon voldoet aan de kenmerken van een "gare betterave", een modern station dat aan een hogesnelheidslijn ligt, maar te midden van de velden en buiten het stadscentrum waarnaar het station genoemd is.

Deze stations worden doelbewust aangelegd in een open omgeving waar ruimte zat is om op termijn een nieuwe stadswijk op te trekken rondom het nieuwe station.

Zo werd het TGV-station van Avignon aangelegd in overstromings- (de Durance is vlakbij) en landbouwgebied dat niettemin op een steenworp (op minder dan 6 km) van het stadscentrum ligt. De zone van Courtine waar het TGV-station gebouwd werd, ligt voldoende dicht bij het centrum om op termijn omgetoverd te worden tot een handels- en woonwijk die integraal deel uitmaakt van Avignon.

Het station wordt bediend door een reusachtige brug over de Rhône en de Gard, het gaat hier eigenlijk om een dubbel viaduct. Het gaat om de meest complexe brug van de ganse LGV Méditerranée. Deze brug werd vervaardigd in beton van een bijzonder heldere kleur. Op die manier past ze beter in het landschap, beantwoordt ze aan de vele architecturale vereisten inzake erfgoed en sluit ze qua kleur perfect aan bij een zonbelicht "Palais des Papes" in Avignon.



Intermodaliteit:

De TGV-stations op de grens van de stadsagglomeratie worden opzettelijk uit de stad “verbannen”. Ze worden ook groene stations genoemd, staan doorgaans niet in verbinding met het netwerk van de regionale treinen (trains express régionaux of TER) en worden geflankeerd door immense parkings.

Het TGV-station van Avignon kan zowel langs het noorden als het zuiden bereikt worden. De noordelijke inkomhal (aan de kant van de bushaltes) verleent toegang tot de perrons richting Aix en Marseille. In de zuidelijke hal liggen de handelszaken. Vanuit deze hal zijn de perrons richting Parijs en Lyon bereikbaar. De treinen rijden over vier sporen: in het midden twee sporen voor doorrijdende treinen met aan iedere zijde nog een spoor. De buitensporen hebben in beide rijrichtingen perrons voor de reizigers.

Er is echter geen spoorverbinding tussen het TGV-station en het station Avignon-Centre. Voor dit traject worden er autobussen ingelegd. Een pendeldienst verbindt beide stations van Avignon en brengt de reizigers in 15 tot 20 minuten tot in het stadscentrum.

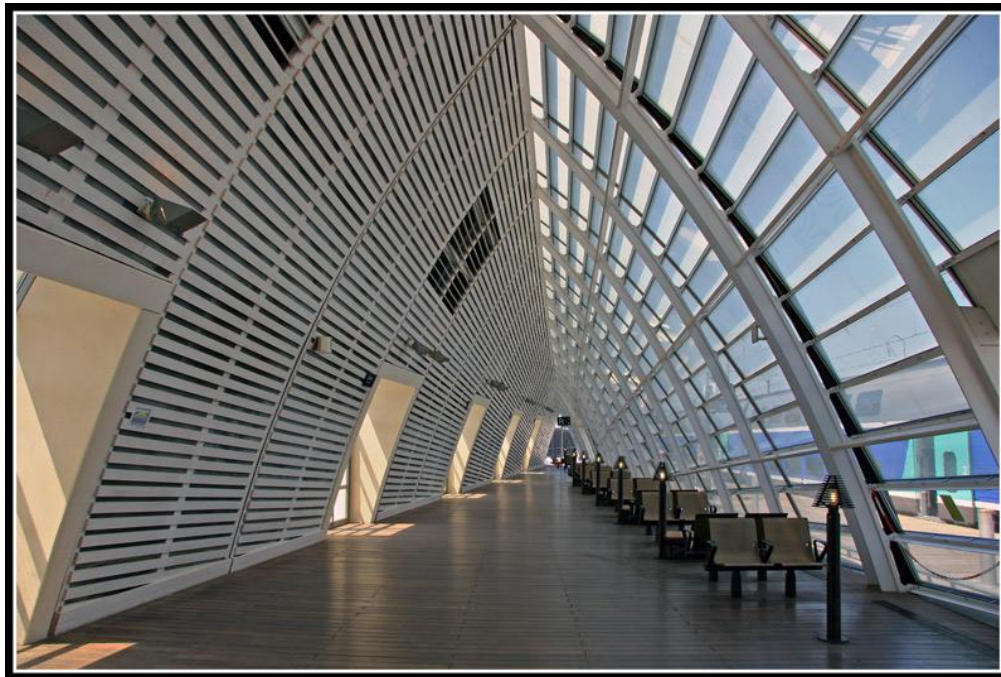
Bijna alle TGV's komen langs het station Avignon TGV, ook autocars en pendelbussen rijden erheen. Het centraal station ontvangt enkele grote lijnen en is een belangrijk regionaal station: regionale exprestreinen (68 per dag), autocars, stads- en pendelbussen. De intermodaliteit speelt zich dus vooral af in het centraal station.



1850 betalende parkeerplaatsen ter beschikking.



Interieur van de vertrekhal



Balans:

⇒ *Voor het vervoer:*

Op nationaal of zelfs internationaal vlak is een HST-station buiten de stad beter dan helemaal geen. Maar op lokaal niveau is dit wel nadelig omdat de reiziger dan een extra vervoermiddel (privé-auto, huurwagen of taxi) moet nemen om zich naar de stadsrand te begeven.

De moderniteit van het architecturale concept van het nieuwe station of van het technologisch hoogstandje dat de TGV is, draagt immers weinig bij tot de synergie tussen de vervoermiddelen. Het HST-station wordt dan ook zelden beschouwd als een toegangspoort tot het regionaal netwerk van openbaar vervoer.

⇒ *Voor het stadsweefsel:*

Een ander negatief punt is dat de buurt van het centraal gelegen station in Avignon verpaupert zodat de klanten wegblijven en winkels gesloten worden. Toch is het station aan de buitenkant van de stad niet uitgegroeid tot een activiteiten- en dienstencentrum (het heeft enkel een restaurant-buffet-bar en een kranten- en boekenwinkel) dat de plaats inneemt van het centraal gelegen station, want het ligt veraf zodat men vanuit het centrum de auto moet nemen om erheen te gaan, met alle praktische problemen vandien bij het overladen van de bagage.

Zou het misschien toch beter geweest zijn om het Duitse model over te nemen waarbij de HSL verbonden is met de gewone spoorlijnen? Op die manier wordt de bediening dicht bij de stad gebracht en wanneer er zich een incident voordoet op de nieuwe lijn, kan het verkeer omgeleid worden via de traditionele spoorlijnen.

Bovengenoemde vraag is zeker en vast terecht en zo moet men ook het verband relativeren dat telkens weer gelegd wordt tussen toegankelijkheid en economische ontwikkeling, omdat we hier te maken krijgen met een versnippering van de vervoercentra.

Daarom kozen tal van Europese steden (Antwerpen, Rotterdam, Luik, Barcelona, ...) voor een hogesnelheidslijn in het hartje van de stad. Hiervoor waren natuurlijk ingrijpende infrastructuurwerken nodig, maar op die manier hebben ze een rechtstreekse verbinding met allerlei andere openbaarvervoermiddelen in het hartje van de stad. Tegelijk werd het autoverkeer en de parkeergelegenheid tot een minimum beperkt.

Conclusies

Het lijkt erop dat de trein koers zet richting het station van de toekomst ...

Maar waar ligt dat station juist? Hoe zal het eruitzien? Welke rol zal het hebben? De antwoorden op deze vragen zijn al even talrijk als het aantal stationsmodellen.

Sinds kort bestaan er weliswaar richtlijnen en modellen om in de komende jaren toch een bepaalde vorm van harmonie te bereiken. Maar is het geen utopie, of erger nog, complete nonsens, om een gewoon transitstation te willen omvormen tot een heus zakencentrum waar men niet omheen kan? Zou het geen waanzin zijn om alle stations te willen clonen naar een ideaalbeeld? Want per slot van rekening moeten ze er toch niet allemaal hetzelfde uitzien? Moet het station de stedenbouwkundige evolutie van de buurt waarin het ligt gewoon volgen, of moet het zelf een impuls geven aan de stationsomgeving om zich verder te ontwikkelen?

Op al deze vragen bestaan geen pasklare, duidelijk afgelijnde antwoorden, misschien tot ontgoocheling van sommigen, maar de antwoorden moeten stuk voor stuk genuanceerd zijn, gepaard gaan met het nodige voorbehoud, en bovenal geval per geval behandeld worden.

Vergelijkingen maken tussen verschillende stations is immers een bijzonder moeilijke oefening, zo blijkt uit onze vaststellingen. Want elk station heeft zijn bijzonderheden, specifieke functies en eigen verhaal.

Eén ding is zeker: de meest doeltreffende stations die het best in het stadsweefsel zijn opgenomen, zijn het resultaat van een beslissingsproces waarbij allerhande **uitdagingen en beperkingen tegen elkaar worden afgewogen** en waarbij lokale actoren zich rond een project scharen.

Met uitdagingen bedoelen we vooral de wil om werk te maken van een ambitieus project waar iedereen baat bij heeft: de betrokken actoren, de weggebruikers en bij uitbreiding de volledige gemeenschap. Een van deze uitdagingen bestaat erin harmonie te scheppen in stationsomgevingen, er de levenskwaliteit te verbeteren, werk te maken van duurzame mobiliteit, enz.

Met beperkingen bedoelen we de theoretische grenzen en de praktische realiteit die roet in het eten gooien vóór en zelfs tijdens het bouwproject. Er moeten aanzienlijke wijzigingen worden aangebracht, de ambities moeten omlaag, er moet een nieuwe koers gevaren worden en nieuwe keuzes zijn nodig om het project coherent en leefbaar te houden voor alle partners. Voorbeelden van dergelijke beperkingen: constructiekosten die hoger uitvallen dan verwacht,

imminente beleidskeuzes, bijzondere geografische kenmerken van de bouwsite, stedenbouwkundige vereisten die moeten worden nageleefd, enz.

Het is dus aartsmoeilijk om unanimititeit te bereiken rond een concept ... en het is zo mogelijk nog moeilijker om ervoor te zorgen dat alle projectfasen probleemloos verlopen.

Maar welke uitdagingen en beperkingen een project ook met zich meebrengt, zou het uiteindelijk niet het eenvoudigst zijn om ervoor te zorgen dat het station in de eerste plaats zijn prioritaire functie vervult en voldoet aan de verwachtingen van de gebruikers?

Onderstaande vergelijkende tabel bevat de voor- en nadelen van de 3 bestudeerde stations in de vorm van een checklist.

	Berlin-Hauptbahnhof	Stockholm Södra	Avignon TGV
Toegankelijkheid	Via alle vervoersmodi	Door zachte vervoersmodi (fiets, te voet) en het openbaar voorstedelijk en stedelijk vervoer	Over de weg
Intermodaliteit	✓✓ Multimodaal platform op de kruising van internationale, regionale en lokale lijnen	✓ Maakt het centraal station bereikbaar dat dienst doet als intermodaal knooppunt	✗ Onderbreking waardoor er over de weg een verbinding met het multimodale centraal station moet zijn
Winkelgelegenheid	✓	✓	✗
Privé- en openbare diensten	✓	✓	✗
Plek om te leven en te werken	✓ Plek om te werken	✓✓ Plek om te leven en te werken	✗
Toegangspoort tot de stad	✓ Verbinding tussen het oosten en westen van de stad	✓ Zet het concept van multipolaire gebieden binnen één stad kracht bij	✗ Station in no man's land

Hoe luidt nu onze conclusie?

Het centraal station van Berlijn lijkt het lijstje aan te voeren en aan alle voorwaarden van onze checklist te voldoen. Het TGV-station van Avignon lijkt de hekkensluiter. Maar kunnen deze twee stations überhaupt wel met elkaar vergeleken worden? Het antwoord op die vraag is nee.

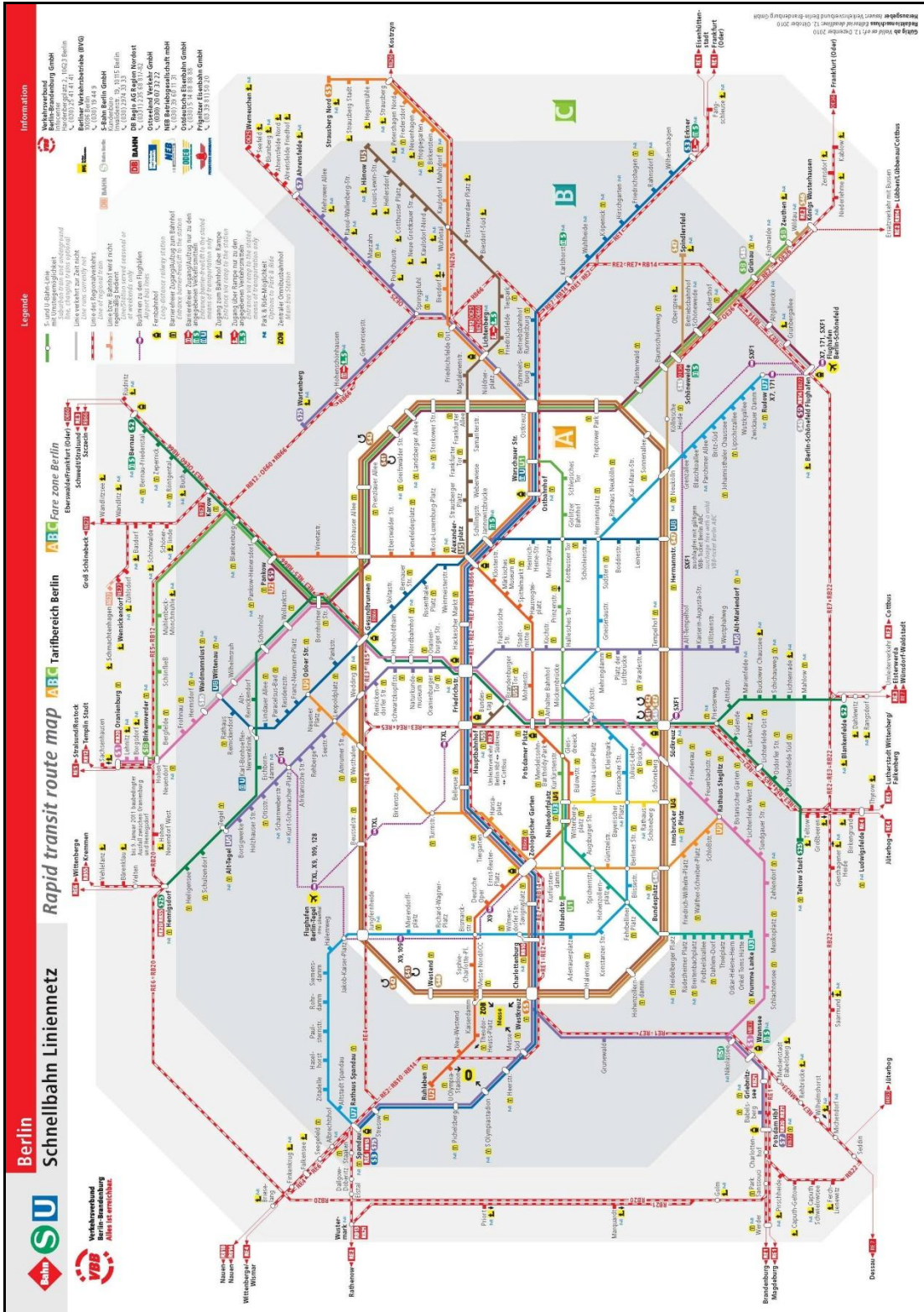
Het eerste station moest een symbolische verbinding zijn tussen verschillende wijken en moest een concrete en praktische verbinding tot stand brengen tussen spoorlijnen en vervoersmodi. Dit opzet is wonderwel geslaagd. Als multimodaal knooppunt in het hartje van de stad bestond de uitdaging erin om van het station een bruisend, dynamisch centrum te maken met winkels, kantoren, activiteiten en diensten. Omdat er voor dit project van meet af aan aanzienlijke financiële middelen werden uitgetrokken en omdat er ook steun kwam uit politieke hoek, werd het een groot succes.

Het TGV-station van Avignon heeft een totaal andere geschiedenis waarbij hoge snelheden centraal staan. We bevinden ons hier mijlenver van de stationsfilosofie van de toekomst, waarbij multimodaliteit en duurzaamheid centraal staan. Maar we kunnen ons ook afvragen of dit station ooit deze ambitie gehad heeft. Het antwoord is neen. De basisgedachte bestond er eerder in om in de omgeving van de stad een moderne halte aan te leggen voor de TGV Méditerranée. En dit is ook gelukt. Maar het vervolg van het project was enigszins ontgoochelend: de investeringen volgden niet en de verwachte ontwikkeling rondom het station is er tot op vandaag niet gekomen. Bovendien staat het resultaat van het project in verhouding tot de vrijgemaakte budget, dat veel lager lag dan in Berlijn.

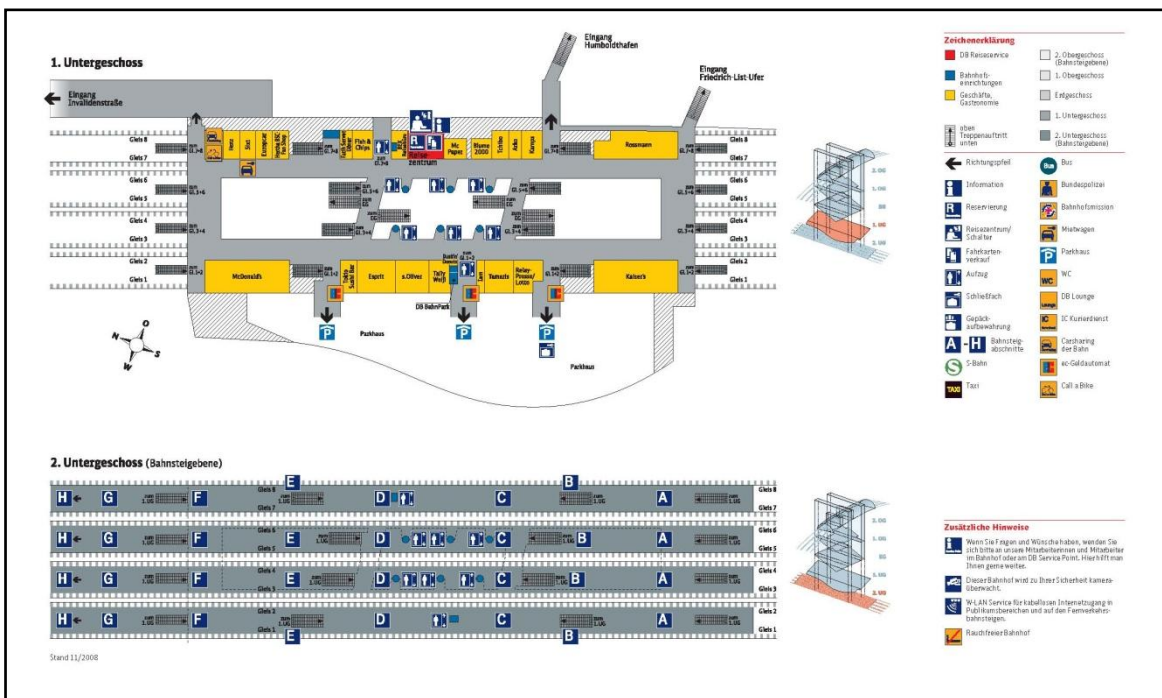
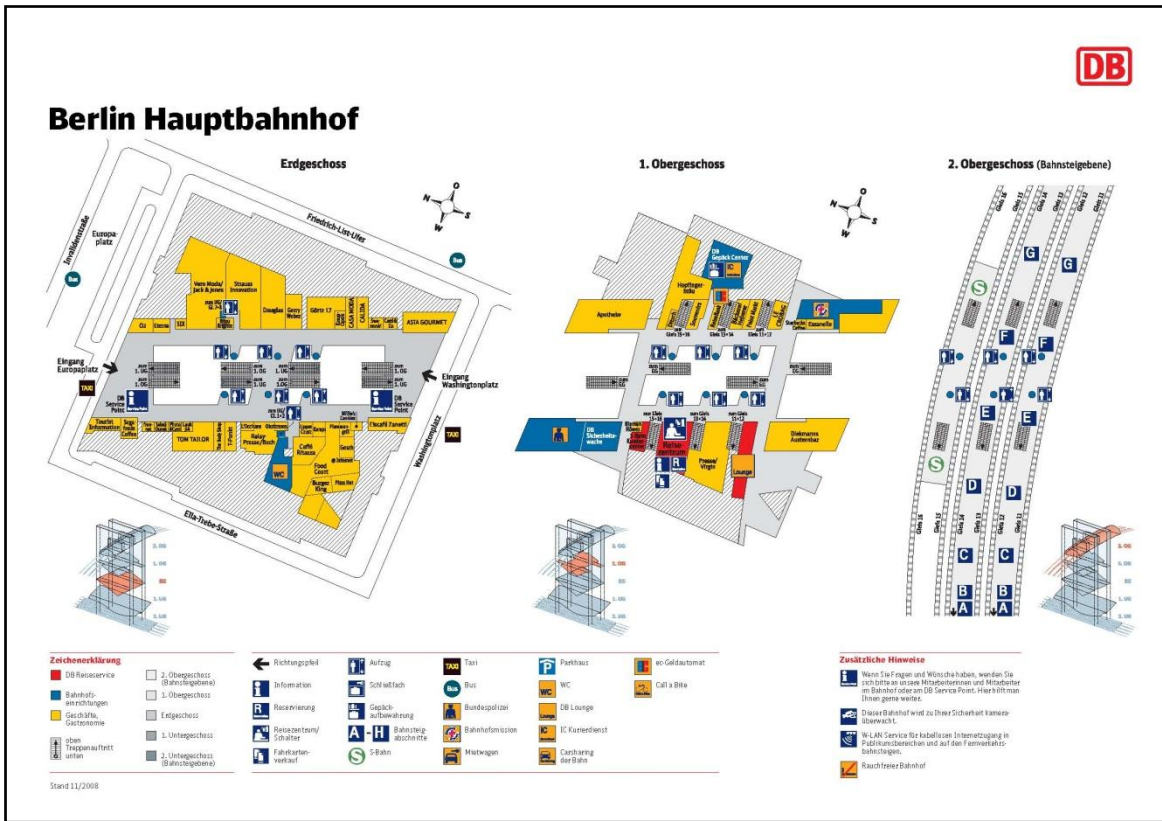
Het pendelstation van Stockholm is een ander staaltje van de verschillende facetten die een station kan aannemen. Dit ondergrondse station ligt midden in een woonwijk, bevindt zich op het woon-werktraject van een heleboel mensen en beantwoordt perfect aan de verwachtingen: een snelle verbinding naar het centrum en een hele waaier aan diensten ter plaatse. Er werd duidelijk gemikt op duurzame mobiliteit en niet zonder succes: het openbaar vervoer in de stad heeft zich verder uitgebreid, de zachte weggebruiker wordt voorgetrokken ... en automobilisten worden benadeeld sinds de invoering van een autotaks!

In al hun verscheidenheid zijn deze voorbeelden stuk voor stuk succesvol gebleken op hun eigen manier. Toch kunnen we tot een gemeenschappelijke vaststelling komen: het station is tot een onmisbare schakel uitgegroeid van het stadsleven en speelt een belangrijke rol in het sociaal gebeuren. Vandaag meer dan ooit is het station een bron van opportuniteiten om het vervoer te optimaliseren en om duurzame mobiliteit te promoten. En in sommige gevallen is het zelfs een motor van economische groei en versterkt het de sociale cohesie.

BIJLAGE 1



BIJLAGE 2



Bibliografie:

Casiroli, F. en Bottini, G. (2010), *Railway Stations Future in Progress*, Cobaty International

Dobruszkes, F. en Lanneaux M-A. (2010), *Villes et grands équipements de transport Compétition, tensions, recompositions*, Belgeo, Revue belge de géographie

Hultgren, K. (2002), *Stations-Guide Inter-modal travel centres*, Stations Radet

Niedenthal, C. (2008), *Stations in Germany Modern Urban Centers*, Jovis

SNCF, Gares & Connexions, www.gares-en-mouvement.com



b-mobility@b-holding.be
www.b-mobility.eu

Verantwoordelijke uitgever:

Michel BOVY | Directeur-generaal Strategy & Coordination
NMBS-Holding – Frankrijkstraat 56 – 1060 Brussel