



2



Het voorbije decennium stond in het teken van de grote Europese stationsvernieuwingsprojecten in steden als Antwerpen, Luik, Rotterdam of Lille. Komende periode is het de beurt aan de kleinere steden. Deze tweede golf van stationsvernieuwingsprojecten vereist een andere aanpak en een andere ruimtelijke visie dan die voor de grootstedelijke HST-stations.

Auteur Maarten Van Acker

Grote uitdagingen voor kleine stations

In Vlaanderen en Nederland werken vele kleinere en middelgrote steden een nieuwe visie uit voor de inbedding van hun stationsomgeving in de stad. Zo werken in de Belgisch-Nederlandse grensregio op dit moment elf steden samen aan de herontwikkeling van hun stationsomgeving: Aarschot, Bergen op Zoom, Diest, Hasselt, Heerlen, Herentals, Roosendaal, Sint-Truiden, Tienen, Tongeren en Turnhout. Gesteund door een Europees Interreg-project, wisselden de elf steden onderling kennis en knowhow uit.¹

Gedeelde uitdagingen

Het station en zijn omgeving spelen een belangrijke rol in veel steden. De stationsomgeving is een aantrekkingspool voor economische activiteiten en het knooppunt van diverse vervoersstromen. De publieke ruimte rond het station is de toegangspoort tot de stad. De kwaliteit van de openbare ruimte van de stations staat bij vele steden onder druk als gevolg van diverse factoren zoals slechte bereikbaarheid, leegstand, verouderd patrimonium, onvoldoende bedrijvigheid, een gebrek aan groene zones, geluidshinder

of de onzekere vastgoedmarkt.

De revitalisering van een stationsomgeving is in de praktijk niet eenvoudig als gevolg van een complexe problematiek en een veelheid aan belangen (gemeentelijke en hogere overheden, vervoersmaatschappijen, infrastructuurbeheerders, private eigenaars, investeerders en ontwikkelaars). Bovendien beschikken kleinere steden en gemeenten niet altijd over een uitgebreid planningsapparaat of de nodige ervaring om zulke grote projecten in goede banen te leiden.

Het spoor in België en Nederland

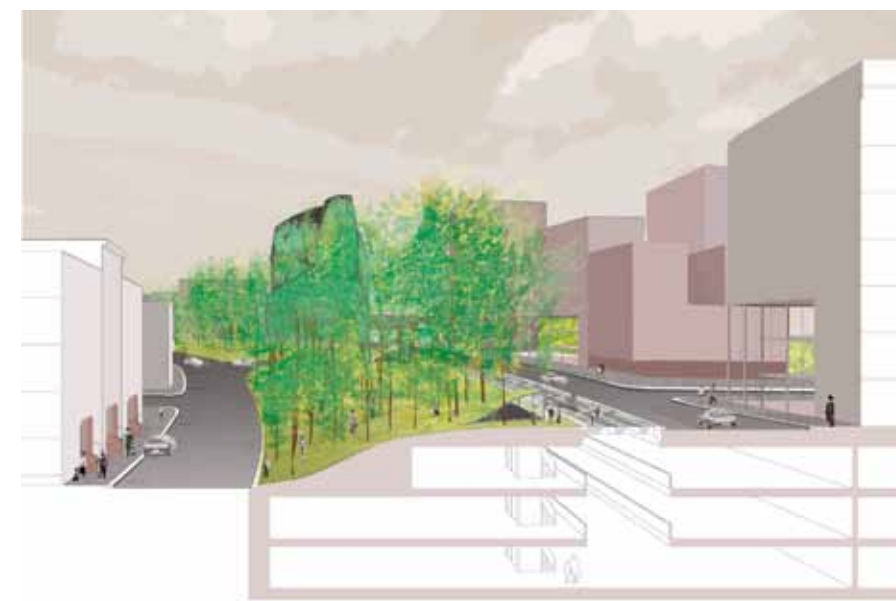
Het spoorwegnetwerk ontwikkelde zich in België en Nederland met verschillende snelheden en nam andere constellaties aan. België zette begin negentiende eeuw, onmiddellijk na haar onafhankelijkheid van Nederland, de nieuwe spoorwegtechnologie in om de jonge staat aan elkaar te smeden. Het spoorwegnetwerk werd uitgetekend volgens het concept van het zogenaamde Yzeren kruis en het verbond de grootste steden met de belangrijkste industriegebieden. In Nederland zou het spoorwegnetwerk pas later uitgerold worden. Nederland was op dat moment immers

¹ Roosendaal: ook de spoorinfrastructuur krimpt. Masterplan Spoorhaven 2002 (Palmbout)

² Aarschot: inzetten op arbeidsintensieve, lokale bedrijvigheid en wonen (Architectenbureau HUB)



1



3

- 1 Aarschot: parkeerpark als verbinding tussen woon-en winkelgebied en de industrie en het Elzenhof (Studio sk en Omgeving)
- 2 Aarschot: nieuwe spooronderdoorgang via verzonken pleinen (Studio sk en Omgeving)
- 3 Hasselt: de Esplanade als hellend park, met daaronder een half ondergrondse parking (West 8)



2

een 'waterland', dat via zijn dichte netwerk van kanalen en waterwegen haar goederen vervoerde. Maar tegen het einde van de negentiende eeuw verspoorde ook Nederland en industrialiseerde het land aan ijtempo. Vanaf het Interbellum begonnen er gaten te vallen in het spoorwegnetwerk. Onder druk van het wegtransport zijn de minst rendabele spoorlijnen systematisch opgeheven. Van de oorspronkelijk negen spoorverbindingen tussen België en Nederland, bleven er al gauw nog maar twee over. Een goed bijvoorbeeld is het legendarische Bels-lijntje: vroeger een industriële ader tussen Turnhout en Tilburg, vandaag een fietspad annex uitkijktoren dwars door het stille Kempense heidelandschap. Het recente Fyra-debacle toont aan dat zulke grensoverschrijdende verbindingen steeds meer onder druk komen te staan van HST-lijnen en dat de kleine grensstations systematisch hun functie verliezen.

Kleine stations

Na de neergang tijdens de voorbije halve eeuw lijkt het spoor vandaag klaar voor een heropleving. Ook de kleine stations winnen opnieuw aan belang. Meer en meer reizi-

gers erkennen de strategische positie van de kleine stations in het vervoersnetwerk. Pendelaars rijden met hun wagen tot aan het kleinere station, en in plaats van samen met hun collega's in de file aan te schuiven richting de grote stad, zoeven ze verder met de trein richting werkplek. Deze kleinere stations bedienen dan ook een groot achterland. Deze pendelstations zijn geen stations van de stad, maar dienen de ruimere regio.

De primaire gebruikers van het station zijn dus geen inwoners van stad. Meer nog, deze pendelaars gebruiken ook de stad niet. Dit stelt de ontwerpers van de stationsomgeving voor grote uitdagingen: hoe kan het nieuwe station ingebed worden in de stad, terwijl het gros van de gebruikers geen inwoner is van die stad? Een terugkerend ontwerpvragestuk is de manier waarop een grote pendelparking kan worden geïntegreerd in deze stationswijken. In Aarschot bijvoorbeeld stellen Studio sk en Omgeving het concept van het parkeerpark voor. Een stelplaats waar de auto tussen de bomen geparkeerd wordt, moet ook dienst doen als nieuwe groene verbinding tussen het Elzenhofpark en de binnenstad. In Hasselt kneedde West 8 de parking dan weer tot een

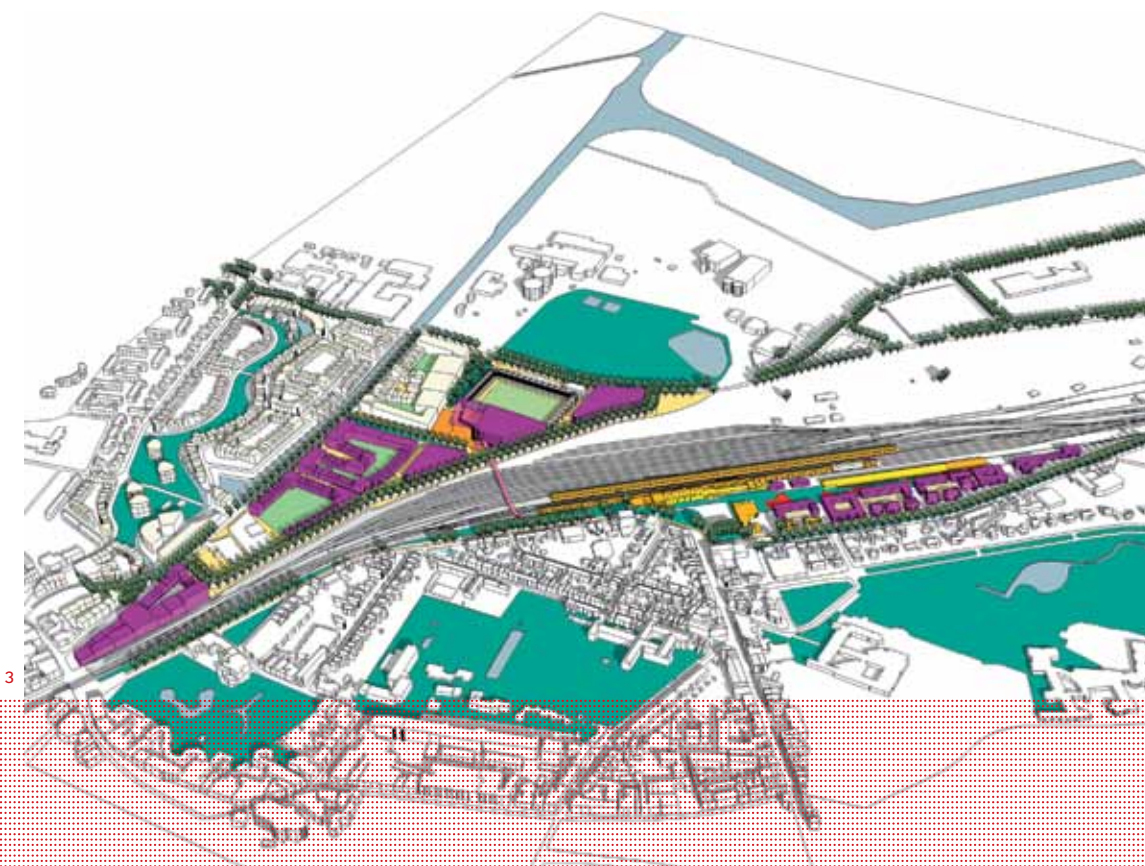
'Esplanade': een halfondergrondse parking met daarover een glooiend park.

De pendelaars komen natuurlijk niet alleen met de auto naar de nieuwe stations. De ontwerper van het station van de eenentwintigste eeuw moet ook meer plaats voorzien voor de bus: meer en ruimere perrons maar ook ruimte voor een grotere busbuffer. Een station zoals Hasselt maakt zich zelfs op om de pendelaar via de lightrail te ontvangen. Sommige steden willen van hun station meer dan een pendelstation maken. Zo wenst de stad Tongeren ook van de binnenstad een bestemming te maken voor de treinreiziger. Het station wordt uitgebouwd tot een aantrekkingspool op de culturele en commerciële as. De nieuwe stationsomgeving van Tongeren moet het kroonstuk worden van de stadsvernieuwingsoperatie van het voorbije decennium. Ook in Sint-Truiden moet het station meer dan een transitzone worden. De ontwerpers beschouwen het station als een startpunt om de ruimere omgeving te verkennen. In hun ontwerp verknopen PLANNERS de nieuwe woonontwikkelingen rond het station met een recreatief netwerk richting het Haspengouwse landschap.

Motor en barrière

De komst van het spoor in de negentiende eeuw transformeerde de toenmalige stadsstructuur op een drastische manier. Zo ontstond bruusk de 'bipolaire' stad: naast het oude centrum met de markt en de kerk, groeide het station uit tot een tweede centrum, vaak gelegen aan de toenmalige rand van de stad. Het spoornetwerk introduceert ook nieuwe stedenbouwkundige figuren. De stad krijgt een statiestraat of stationsstraat als nieuwe centrale handelsstraat. Rond het nieuwe stationsplein clusteren ook hotels, restaurants en grand cafés. De stationsomgeving groeit uit tot een volwaardige stadswijk, maar heeft duidelijk een ander karakter.

Met het station als motor van de stadsgroei komt het spoor eind negentiende eeuw steeds dieper in de stad te liggen. Naast een ontwikkelingspool verwordt de spoorinfrastructuur paradoxaal genoeg ook tot een barrière, één die moeilijk te overbruggen is met paard en kar, en later met de auto. Hoe de morfologische breuk van spoorbeddingen en -taluds overwonnen kan worden, is dan ook een terugkerend ontwerpvragestuk. In Aarschot realiseerde West 8 een



- 1 Sint-Truiden Gazometersite: lagere school, welzijns-campus, jeugdhuis, fuifzaal, woningen (Beel & Achtergael architecten)
- 2 Heerlen: het stationsgebouw op het spoor als interwijkverbinding (Studio sk en Michel Huisman)
- 3 Roosendaal: van grootschalige ontwikkeling naar logistieke hotspot. Masterplan Spoorstad 2010 (KCAP)

meervoudige brug over de sporen. Via de brug bereik je niet alleen de overkant, maar ook de perrons. Bovendien werd in de voet van de brug een fietsstalling ondergebracht. Voor dezelfde stationsomgeving herdachten Studio SK en Omgeving de gure, tochtige spooronderdoorgang. In plaats van een tunnel stelt het team twee verzonken pleinen aan weerszijden van het spoor voor. Door de pleinen zachtjes een verdiepingshoogte te laten afhellen, zou zo een duidelijk leesbare en aangename spooronderdoorgang kunnen ontstaan. In Heerlen doen ze het nog anders. Daar tekenden Studio sk en Michel Huisman het nieuwe spoorgebouw prompt bovenop de sporen als nieuwe zogenaamde 'interwijkverbinding'.

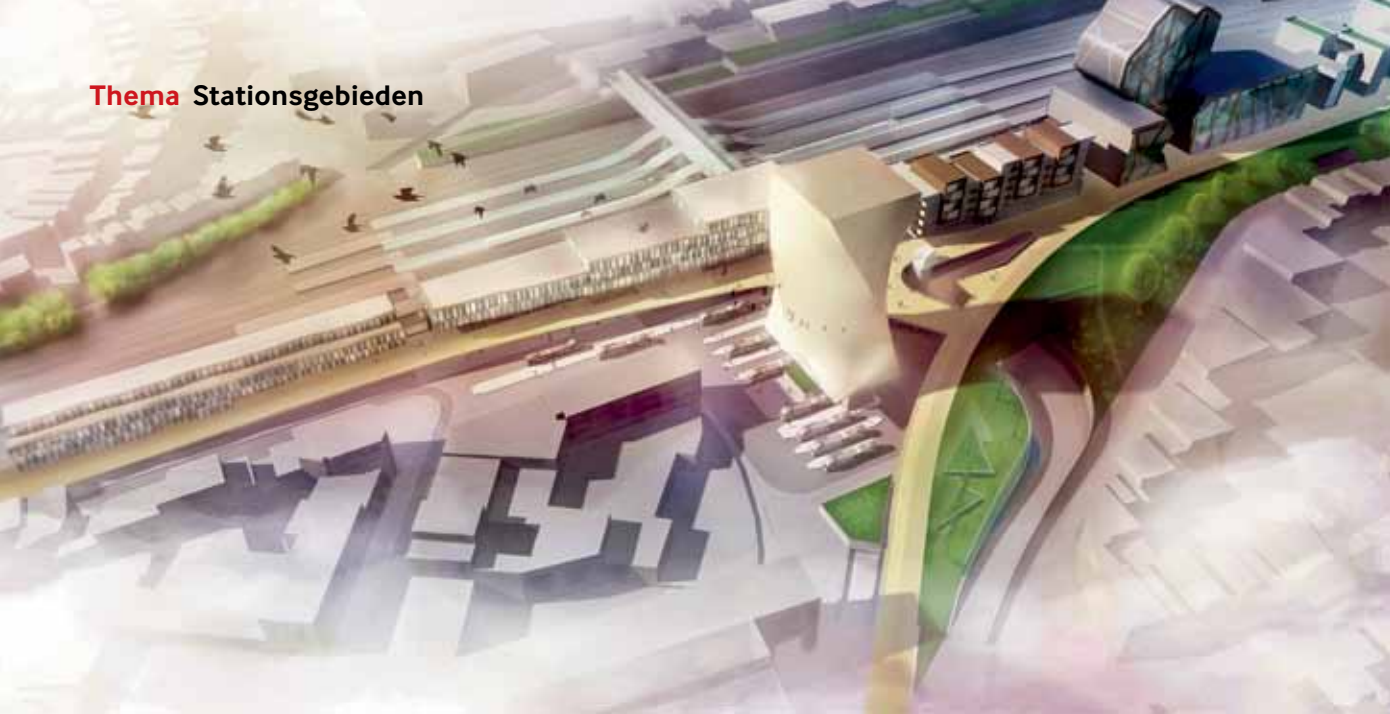
Andere ontwerpers manipuleren dan weer het spoor zelf om de barrière te slechten. Zo onderzoeken Bureau B+B en B-architecten in één van hun scenario's voor de nieuwe stationsomgeving van Turnhout de mogelijkheid om de sporen naar de ondergrond te verplaatsen. Ten slotte kan de barrièrewerking van het spoor verminderd worden door het spoorverkeer te verminderen. Zo stelde het studie bureau Vectris een tweede station voor aan de rand van de

stad Turnhout, strategisch gelegen aan de snelweg en een grootschalig bedrijventerrein. Dit complementaire station zou een groot deel van het spoorverkeer buiten de stad opvangen. De wachttijden aan de gelijkvloerse overwegen in de binnenstad zouden zo aanzienlijk kunnen worden teruggebracht.

Op zoek naar programma
 Ongeveer negentiende eeuw de katalysator van bedrijvigheid en industrialisatie. Zo was Heerlen in het begin van de negentiende eeuw nog een kleine Limburgse gemeente, geïsoleerd in de grensregio. Toen aan het einde van de negentiende eeuw steenkool in de omgeving werd gevonden, vestigden private mijnbouwbedrijven zich in de stad. Het rijk nam het initiatief in de ontwikkeling van de mijnconcessies en Heerlen kende een explosieve groei. Industriële spoorlijnen verbonden de mijnen met de nieuwe arbeiderswijken. Het logistieke schema van de mijnorganisatie bepaalde de structuur van de stadsuitbreiding. De stad werd opgebouwd in verschillende kernen rond de mijnen en langs de sporen. Heerlen

werd een 'netwerkstad'.
 Wanneer na de Tweede Wereldoorlog de rol van het spoor wordt overgenomen door de weg, trekt echter ook de industrie richting de autosnelweg. De meeste steden bleven dus achter met een verwaarloosd en leegstaand industrieel patrimonium rond het station en de stationsomgeving werd een blinde vlek in de stad.
 De herontwikkeling van de stationsomgeving is dan ook in eerste instantie een zoektocht naar nieuw programma. Sommige steden zoeken hun heil in bovenlokale noden, een regionaal programma dat lokale impuls kan betekenen. Zo realiseerde de stad Hasselt naast het station een nieuw gerechtshof (ontworpen door J. Mayer H., Lens Ass Architecten, azo architecten), en het nieuwe Vlaams Administratief Centrum (een ontwerp van AWG en azo architecten). Maar Hasselt is hierin een uitzondering. Bij de meeste kleine tot middelgrote steden staan geen investeerders klaar om grootschalige, generieke programma's, zoals kantoren of grote publieke voorzieningen, te ontwikkelen. De kleinere stad moet op zoek gaan naar iets specifieks, vaak naar een meer lokaal programma. Zo plant de stad

Sint-Truiden op de voormalige Gazometer-site een complex geschakeld bouwblok vol publieke en lokale voorzieningen. Beel & Achtergael architecten gaven er vorm aan een lagere school, een welzijns-campus, een jeugdhuis, een feestzaal en woningen.
 Bovendien gooide de economische crisis voor een aantal stationsontwikkelingsprojecten roet in het eten. Zo werd het masterplan Spoorhaven voor de stad Roosendaal te ambitieus en te duur bevonden. Daar stelde Palmhout in 2002 voor om het spoorwegemplacement te reduceren, een deel van de bedrijvigheid een nieuwe plek te geven en de sporen ondergronds te brengen om zo met nieuwe ontwikkelingen de historische breuk in de stad te helen. Met het nieuwe Masterplan Spoorstad van 2010, ontworpen door KCAP, keert de stad terug naar haar roots van voormalig grensstation. Met ruimte voor distributiefuncties wil ze zich profileren als de logistieke hotspot in deze grensregio. De stad Aarschot zet dan weer in op lokale, maar arbeidsintensieve bedrijvigheid, aangevuld met nieuwe woonvormen, verbeeld door Architectenbureau HUB. Ook in de stad Diest tekent BUUR een masterplan uit voor de nieuwe stationswijk opgebouwd



1



2



3

- 1 Hasselt: regionaal programma als lokale impuls (EIS)
- 2 Sint-Truiden: een kleiner stationsgebouw, een nieuw plein en onderdoorgang, luifels (PLANNERS)
- 3 Tienen: stationsrenovatie als aanleiding voor een nieuw, lineair park (Omgeving)

uit woonprogramma en ruimte voor lokale economie. De stad Turnhout bedacht haar stationsomgeving met een bijzondere invulling. Daar moeten de grote oude hout-handel­magazijnen wijken voor het zogenaamde 'Living and Care Lab'. In overleg met de stad, K.H. Kempen en Janssen Pharmaceutica tekenden Bureau B+B en B-architecten hier nieuwe zorgmodellen uit. In deze woningen onderzoeken de initiatiefnemers hoe een brug kan worden gelegd tussen nieuwe producten of diensten en de eindgebruikers in hun eigen thuisomgeving. De stad wil zo de medisch-technologische innovatie ondersteunen en nieuwe investeerders aantrekken in de stationsomgeving.

Nieuwe publieke ruimte

Verskillende ontwerpers grijpen de stationsrenovatie aan als aanleiding om de stad te verrijken met nieuwe publieke en open stedelijke ruimte. Het gaat hier niet om de opsmuk van het bestaande stationsplein, maar om de introductie van soms nieuwe volwaardige stadsparken. In de stad Tienen tekenden Omgeving en azo een nieuw, lineair park langs het spoortalud als groene ruggengraat van

het stationsrenovatieproject. Dit Stationspark heeft over de hele lengte een wandel- en fietspad. Aangrenzend is ruimte vrijgemaakt voor woningen, kantoren en bedrijven. De Esplanade in de stad Hasselt is een verhoogd, lineair stadspark langs de sporen. De strip tussen de spoorweg en de Esplanade vormt een gevarieerde skyline met een gemengd programma. Dit is het eerste beeld dat de treinreiziger van Hasselt te zien krijgt. De groene Esplanade sluit aan op een tweede, zwevend stationsplein dat toegang geeft tot de nieuwe stationshal.

Het station van de eenentwintigste eeuw

In de negentiende eeuw verrijkte de spoortecnologie de stad met een nieuw architectonisch landmark. Het vaak prestigieuze stationsgebouw symboliseerde de vooruitgang, haar architectuur straalde de trots van de stad uit. De stationsomgeving en het stationsgebouw figureerden op tal van ansichtkaarten uit die periode. Vandaag is het voor de elf steden anders gesteld. De voorbije decennia werden er van de elf stations geen postkaarten gedrukt. Wie vandaag de elf stationsomgevingen bezoekt, ziet vaak aftandse

relicten uit de negentiende en twintigste eeuw. Sommige van de oorspronkelijke negentiende-eeuwse gebouwen staan er nog steeds. Zo bewijst in de stad Tienen het oudste bestaande stationsgebouw van het land nog steeds dienst. In steden zoals Hasselt, Sint-Truiden, Diest, Aarschot of Herentals is het stationsgebouw van de tweede generatie al weer aan dringende renovatie of vervanging toe. De vraag hoe het station van de eenentwintigste eeuw eruit moet zien, is lastig te beantwoorden. Eén ding is zeker: in kleine tot middelgrote steden is het nieuwe station geen spoorwegkathedraal zoals in de internationale grote steden. Ook ontwikkelt ze zich niet tot geen grootschalige hightech overstapmachine met een ruime hal vol loketten. De ticketverkoop verdwijnt immers stilaan uit deze kleine stations. Uit de voorliggende projecten blijkt een andere tendens.² Het station van de eenentwintigste eeuw lijkt veeleer een publieke infrastructuur langs, over en tussen de sporen; een consistente grammatica van luifels, pleinen, fietsstallingen, publieke voorzieningen en intermodale functies. Met andere woorden: deze stations zijn geen architecturale totems, maar eerder intelligent ontworpen aaneenschak-

kelingen van publieke ruimtes. Zo zien we in Sint-Truiden, in de plannen van EIS en PLANNERS, een kleiner stationsgebouw annex nieuw plein, een onderdoorgang met een luifel die zich ook ontvouwt tot een afdak boven de perrons. In Herentals, waar het stationsgebouw gedeeltelijk haar functie heeft verloren, tekenden de ontwerpers van EIS een langgerekt plein uit, waar verschillende onthaal- en andere publieke functies ingeplugd worden. In de stad Turnhout ten slotte verschuift het publieke zwaartepunt van het station onder een nieuwe luifel die een verzoenend gebaar maakt over de historische spoorwegbreuk heen.

1. Op 24 april organiseerde de stad Turnhout, met de steun van Interreg Vlaanderen-Nederland, het Internationaal Congres over de vernieuwing van stationsomgevingen in kleine en middelgrote steden in Vlaanderen en Nederland. Zie www.publicspace.be/index.php/project/spoorcongres.
 2. Meer informatie over deze stationsprojecten is terug te vinden in het Spoorboek: Joeri De Bruyn en Maarten Van Acker (red.), *Spoorboek. Vernieuwing van stationsomgevingen in Vlaanderen en Nederland*, Mechelen 2013.