

Centrale stations staan centraal

In de seminarreeks 'De Toekomst op de Rails' presenteren wetenschappers hun visie op de ontwikkelingen in het personenvervoer op de rails. In het vijfde seminar op vrijdag 16 november werd de rol van stations besproken. Stations zijn tegenwoordig namelijk meer dan alleen haltes.

Coen Teulings, hoogleraar aan de Universiteit van Utrecht en voormalig directeur van het CPB, is vanochtend met de Uber naar Den Haag gereisd. "Over het algemeen beschouw ik mezelf als een trouwe treinreiziger, maar de treinen reden helaas niet." Gedurende het seminar wordt duidelijk dat hij vindt dat stations een grote rol spelen, vooral in steden. Hij buigt zich over de vraag: 'Hoe zouden we stations zodanig structureel moeten organiseren om de rol van stations te optimaliseren?'

Mark van Hagen, gepromoveerd op de wachttijdbeleving op treinstations aan de Universiteit Twente en consultant bij NS, neemt de aanwezigen mee in de ervaring van de reiziger. Het ruimtelijk-economisch beleid is namelijk het resultaat van het gedrag van alle reizigers. En wat willen de reizigers eigenlijk?

Het station in de stad

Mensen trekken naar de stad om samen te werken en te leven. Als er veel mensen dicht bij elkaar werken, kunnen ze gebruik maken van elkaars kennis en kunde. Juist daarom zijn mensen in steden vele malen productiever. Deze hogere productiviteit concentreert zich rondom vervoersknooppunten als stations. Passagiersstromen laten dat goed zien. Steden zien eruit als sterren op de kaart en bij stations is het effect nog sterker gelokaliseerd.

"Zien stations wel iets van deze productiviteitsverbeteringen terug?" Zo vraagt Teulings zich af. "Als dat niet zo is, komen de stations ook niet van de grond," zo waarschuwt hij. Het lijken nu vooral de eigenaren van grond dichtbij het station te zijn die van de stations profiteren. "Locatie, locatie, locatie", dat zijn volgens Teulings de belangrijkste drie factoren bij de totstandkoming van de grondprijs. Doordat grondprijzen een reflectie zijn van de toegevoegde waarde van de omliggende omgeving, gaat de grondeigenaar er op het moment vaak met het netto voordeel vandoor.

De treinreiziger

Van Hagen benadrukt dat reizen tijd, geld en moeite kost. Zodra de investeringen in tijd, geld en moeite minder zijn dan de gepercipieerde kwaliteit kiezen mensen ervoor om de trein te

nemen. Als de investeringen groter zijn blijven ze thuis of gaan ze voor een alternatief. Het belangrijkste is dat de reiziger een goede ervaring heeft. “Mensen willen gemak, ze hebben daarom een hekel aan geestelijke inspanning.” Maak de organisatie van het station dus *stupid simple*. Reizigers willen ook comfort, ze haten lichamelijke inspanning. Mensen willen het liefst zo min mogelijk lopen, en zitten liever dan dat ze moeten staan.

Verplaatsing voelt als verloren tijd. “Met name een overstap is verschrikkelijk,” benadrukt Van Hagen. De tijd lijkt dan bij mensen drie keer zo langzaam te gaan. Om de tijdsbeleving van reizigers te verbeteren zijn er drie opties: versnellen, verdichten en veraangemen (Peek & Van Hagen, 2002). Uit onderzoek van Vaessens (2005) blijkt dat stationslocaties waar alle drie de strategieën zijn toegepast beter presteren dan stations waar maar één of twee strategieën zijn toegepast; sturing op synergie is dus belangrijk.

Centrale stations staan centraal

Naast overstappen ervaren reizigers voor- en natransport ook als zeer ontmoedigend. Teulings vindt dat de toekomst daarom ook ligt in het focussen op de centrale stations. De omgevingsfactoren dragen namelijk enorm bij aan de waarde van het station. Bij stations denken mensen aan stationspleinen, restaurants of omliggende winkelcentra. ‘De winst van Schiphol komt niet alleen van de afhandeling van reizigers’. Met de afgeleide diensten valt de meeste waarde toe te voegen en het meeste geld te verdienen.

Volgens Teulings is het station Amsterdam Amstel een uitstekend voorbeeld van planologisch falen. Toen het station af was, was het aanliggende Prins Bernhardplein nog niks. Beter is het om het station een reden van bestemming te maken. Idealiter is een stationsomgeving ook een gemengde omgeving, zodat de treinen in de spits in beide richtingen vol zitten. Door een omgeving te hebben met woon- en werkverkeer lopen er grote stromen mensen langs stations, en daar kan je wat mee. Amsterdam Zuid is wat dat betreft een goed voorbeeld. Dit station is vooral zo waardevol door de dichtbebouwde omgeving, waar elke dag veel mensen hun bestemming vinden.

Regie

Om te kunnen profiteren van de voordelen van het station is een regisseur met doorzettingsmacht noodzakelijk. Volgens Teulings is de NS als best geïnformeerde partij erg geschikt om de regiefunctie te hebben. Natuurlijk zijn er ook andere belangen in het spel, en dus is samenwerking met gemeentes dan ook cruciaal. “Gemeentes hebben de meeste instrumenten om de andere partijen, zoals winkeleigenaren, te bespelen.” Omliggende bedrijven zouden bijvoorbeeld gevraagd kunnen worden om mee te betalen aan de verbetering van een station. Winkelcentra gebruiken dit ook al, via een kruissubsidie voor een trekker (bijvoorbeeld de Bijenkorf) middels een laag huurcontract. Door bijdrages van de omgeving kunnen de positieve effecten van stations zo veel mogelijk geïnternaliseerd worden.

De aanwezigen maken zich toch zorgen om de belangenverstremming die plaats kan vinden wanneer alles in het bezit is van één partij. “Heeft de NS er niet meer belang bij als iedereen

vertraging heeft, zodat ze allemaal langs de winkels komen?” Volgens Van Hagen heeft de reiziger, ook zonder vertraging, juist belang bij deze winkels. “Een grote groep reizigers is gewoon een dagje uit; die gaat bijvoorbeeld naar oma. Deze mensen hebben geen haast, die willen graag een kopje koffie drinken.” Teulings ervaart deze belangenverstremming echter ook zelf. “Wanneer ik naar Cambridge reis kon ik eerst op het vliegveld in een rechte lijn vanuit de gate doorlopen. Nu wordt ik langs alle winkels geleid, terwijl ik dat helemaal niet wil.”

De nieuwe piano

Uit elke euro die we steken in stations halen we veel meer rendement, voor de NS én voor de reiziger, dan als we diezelfde euro zouden investeren in meer sporen volgens Van Hagen. Stations kunnen met kleine veranderingen de reiservaring enorm verbeteren. De komst van piano's op stations is een enorm succes gebleken. Bert van Wee, hoogleraar transportbeleid aan de TU Delft, vraagt zich af wat 'de nieuwe piano' is. Hij hoopt op gratis koffie en thee op stations, maar dit gaat er bij de sprekers niet in. “Mensen betalen er nu al gewoon voor”, en “dan gaan mensen daar weer over mopperen.” We moeten dus iets breder kijken. De aanwezigen zouden graag betere wachtruimten zien. Het betrekken van de lokale gemeenschap kan deze ruimte aantrekkelijker maken, door bijvoorbeeld voetbalfoto's op te hangen van het lokale team. Dit biedt afleiding voor de reizigers, en geeft trots aan de lokale gemeenschap.

Het publiek vraagt of het niet nuttiger is om, in plaats van de centrale stations maar beter en mooier te willen maken, er niet op een minimumkwaliteit van stations ingezet moet worden. Volgens Van Hagen moeten we ons juist niet focussen op een minimum, maar anders investeren. “Gele verf kost evenveel als grijze verf en wordt als veel prettiger ervaren.” De basis hoeft dan niet perfect, maar moet wel op orde zijn.

Teulings legt de focus toch liever op de grote reizigersstromen op de centrale stations. De grote massa zorgt immers voor het grote geld. “NS, Laat die perifere lijnen aan andere partijen over, dat is een andere tak van sport”. De samenleving kan zo maximaal profiteren van het spoor, met de dienstregeling en de stations in één hand.

Literatuur

Peek, G.J. & Van Hagen, M. (2002). Creating Synergy in and around stations: three strategies. Transport Research Board, *Journal of Transportation Research Record*, 1793, 1-6.

Te lezen via

https://www.researchgate.net/publication/239438646_Creating_Synergy_In_and_Around_Stations_Three_Strategies_for_Adding_Value

Vaessens, B. (2005) *Synergie op stationslocaties*. Colloquium Vervoersplanologisch Speurwerk 2005: Duurzame mobiliteit: hot or not? 24 en 25 november, Rotterdam, 189-208. Te lezen via <https://docplayer.nl/12921105-Synergie-op-stationslocaties-bert-vaessens-ns-commercie.html>