

Voldoende ruimte, goed bereikbaar én betaalbaar: de woongebieden rondom stations zijn niet alleen treurig, maar ook veelbelovend

Troosteloze terreinen zijn het vaak, maar kijk je met een makelaarsoog naar stationsgebieden rond Rotterdam Alexander, Amsterdam Sloterdijk en Den Haag Hollands Spoor, dan zie je kansrijke woonlocaties. Hoe verander je een 'treurplek' in een bruisend stuk stad?

Auteur: [Kirsten Hannema](#) (is architectuurrecensent voor *de Volkskrant*. Ze schrijft sinds 2007 over architectuur, stedenbouw en landschapsonwerp).



Station Den Haag Hollands Spoor. Beeld Raimond Wouda

Onder de titel *Treurtrips* bracht journalist Mark van Wonderen in 2020 een reisgids uit met beelden van 'de mooiste lelijke plekken van Nederland'. Een daarvan was de omgeving van station Rotterdam Alexander. Het stationsplein is een blauwe strip asfalt, die uitmondt in het winkelcentrum Alexandrium met zijn mega-parkeergarage, geflankeerd door een drive-thru-hamburgerrestaurant en grijze kantoorkolossen.

Wat maakt deze plek zo onherbergzaam? Stedenbouwkundige Daan Zandbelt van bureau De Zwarte Hond, dat in opdracht van de gemeente een visie voor het gebied maakte, legt het uit tijdens een rondgang door de natte straten. '80 procent van het maaiveld is verhard.' Hij wijst hij op een grote parkeerplaats, afgeschermd met slagbomen en hekken. 'Er is geen enkel contact tussen de straat en de omringende gebouwen' – met een knikje naar de gesloten gevels van het winkelcentrum. 'En er woont niemand; na vijven zie je geen mens op straat.'

Het kloppend hart

Maar dat gaat allemaal veranderen. Met het plan dat De Zwarte Hond afgelopen voorjaar presenteerde, moet het stationsgebied transformeren in 'hét kloppend hart van Rotterdam-Oost'. Zandbelt toont artist's impressions van een parkachtige omgeving met fietsers, spelende kinderen en mensen die picknicken. Het zijn de bewoners van de tienduizend woningen die tussen de kantoren moeten verrijzen, met de daarbij behorende buurtvoorzieningen: scholen, winkels, sportvelden, een theater.

Luchtfietserij? De eerste bouwprojecten zijn al gestart. De gedateerde kantoortoren De Ster, vlakbij het station, wordt omgebouwd tot een appartementencomplex met groene balkons en een daktuin met rooftopbar. Verderop werken bouwvakkers aan De Grote Beer, een kloeke, bakstenen woontoren met 195 middeldure huurwoningen.

Funky woonbuurt

Rotterdam Alexander is een van de stations met een 'weinig aantrekkelijke omgeving', zoals spoorbouwmeester Marianne Loof het verwoordt, die moet transformeren in een bruisende woonbuurt. Zo wordt rond Amsterdam Sloterdijk het Stationskwartier gebouwd, met 7.500 woningen, en komt op het bedrijvengebied rond het zieltogende – te slopen – winkelcentrum Megastores achter Den Haag Hollands Spoor een 'funky woonbuurt'.

Als je met een makelaarsoog door de treurigheid heen kijkt, is dat logisch. Deze locaties zijn goed bereikbaar, in een kwartier fiets je naar de binnenstad of het buitengebied, er zijn (regionale) opleidingen en bedrijven ofwel banen in de buurt. En: er is ruimte om te bouwen.

Betaalbare woningen

Benut die ruimte, zegt Loof, die als spoorbouwmeester adviseert bij ontwerpgegevens op en om stations. 'Veel aandacht gaat uit naar de woningopgave rondom de centrale stations, waar bouwen ingewikkeld en kostbaar is, wat zich kan vertalen naar dure woonruimte. Als tegenreactie hoor je dan al snel: bouw in de weilanden. Terwijl je juist rond stations als Rotterdam Alexander eenvoudig kunt verdichten, wat resulteert in betaalbare woningen, direct bij goede OV-voorzieningen.' Zo blijft de natuur gespaard en worden mensen minder verleid om per auto te reizen.

Maar hoe verander je een B-stationsomgeving in een aantrekkelijke woonlocatie?



*Station Amsterdam Sloterdijk.*Beeld Raimond Wouda

1. Creëer verblijfskwaliteit

'Wat hier ontbrak, is verblijfskwaliteit', zegt architect Wouter Valkenier tijdens een rondgang door de omgeving van station Amsterdam Sloterdijk. Toen hij in 2014, in de nasleep van de economische crisis, door de gemeente werd gevraagd na te denken over de aanpak van wat gold als een 'probleemplek', belandde hij in een betonnen jungle. 'Sloterdijk is een overstapstation, het omringende bedrijvenpark is hier gebouwd vanwege de strategische ligging aan de snelweg', legt Valkenier uit. 'Alles was erop ingericht om zo snel mogelijk van de trein of snelweg naar je kantoor en terug te bewegen.'

Om dat patroon te doorbreken, maakte Valkenier samen met architect Gijs de Waal een simpel plan: hij plaatste een heleboel planten en zitbankjes op het stationsplein en bouwde er van tweedehands zeecontainers restaurant en club Bret. Het groeide uit tot een populaire koffie- en uitgaansplek. Voortbordurend op dit succes bouwde Valkenier met een groep creatieve ondernemers op een verderop gelegen braakliggend terrein een tijdelijk containerdorpje, Tuin van Bret. Rond hun werkruimtes legden ze een stadswijngaard aan, waar je wijnstokken kunt leasen en meehelpen met het snoeien en oogsten. 'We wilden de menselijke maat in het gebied brengen, en een gevoel van gemeenschapszin.'

De beplanting en ontmoetingsruimte die de kern van Valkeniers pioniersplan vormen, zie je ook terug in de eerste woongebouwen die aan de zuidkant van het station zijn verrezen. Blikvanger is het wooncomplex Vertical met zijn 80 meter hoge toren, die een 'kroon' van

zonnepanelen draagt en rondom begroeide balkonterrassen heeft. De bewoners beschikken daarnaast over een gezamenlijke woonkeuken, fitnessruimte en twee logeerkamers.

2. Herkader de plek

Dit alles overtuigde Brigitte Schaefer (57) om een hoekappartement op de negende verdieping te kopen, vanwaar ze een weids uitzicht heeft over de stad en het station. 'Een verschrikkelijke plek vond ik het', vertelt Schaefer, die hiervoor een huis in Amsterdam-West huurde, en jarenlang met de trein vanaf Sloterdijk naar Leiden forensde. 'Maar toen kwam mijn buurvrouw met een folder over deze duurzame toren met gezamenlijke ruimtes. Met Kerst ga ik met familie koken in de woonkeuken en heb ik de logeerkamers geboekt. Ik ben dol op tuinieren, dus ik heb me meteen aangemeld voor de groencommissie. Ze kijkt door het raam naar buiten. 'Nu ik het gebied vanuit de hoogte overzie, vind ik het wel iets hebben; het geeft een grootstedelijk gevoel.'

Ook Raphael Naef (35), die gaat wonen in appartementencomplex Motown, pal tegenover Vertical, zag Sloterdijk niet direct als een droombestemming. 'Ik kende – en had een hekel aan – het station, maar ontdekte dat ik hier wel een betaalbare koopwoning kon krijgen.' (275.000 euro voor een woning van 50 vierkante meter met balkon). 'Toen heb ik de plek voor mezelf 'herkaderd'. Ik bedacht: je bent zo bij het Centraal Station, in een half uur op het strand, en in anderhalf uur via Schiphol in Londen.' Naef heeft, net als Schaefer, geen auto en wil die ook niet. 'Maar de omslag in mijn beeld van Sloterdijk kwam toen ik las over de ontwikkeling van de woonwijk Haven-Stad, op het industriegebied bij Sloterdijk. Daar komen uiteindelijk nog 70.000 woningen. Ik besepte: straks is dit *the place to be*.'

3. Zorg voor (bio)diversiteit

Volgens architect Kamiel Klaasse van NL Architects, dat samen met een team van architecten het Vertical-complex ontwierp, schuilt de onaantrekkelijkheid van een plek als Sloterdijk in de monotonie. 'Er stonden hier alleen maar kantoren, terwijl een levendige stad zich kenmerkt door een mix van functies en mensen. Goed dus dat er woningen komen, maar ook daarbij moet je zorgen voor variatie. Niet alleen maar kleine *units* stapelen, maar ook grotere appartementen en gezinswoningen.'

Van de 160 appartementen in Vertical is er niet een hetzelfde. De diversiteit aan planten en struiken die DS landschapsarchitecten op de balkons en terrassen heeft aangeplant – van kamperfoelie en blauwe regen tot herfstasters en rozemarijn – dient eenzelfde doel: zoveel mogelijk verschillende insecten en vogels uit de omgeving een 'onderkomen' bieden. In de gevel van de lage toren zijn 350 nestkasten verwerkt.

Biodiversiteit speelt ook een hoofdrol in de ontwikkeling achter station Den Haag Hollands Spoor. Landschapsarchitect Steven Delva van bureau Delva wil dit voormalige bedrijvengebied 'radicaal vergroenen'. Samen met architectenbureau KCAP werkt hij aan de herontwikkeling van de strook ten zuiden van het spoor, waar vijf torens met woon- en werkruimtes staan gepland. De renovatie van het Stationspostgebouw op de kop van het gebied en de transformatie van het naastgelegen parkeerterrein tot het Postpark vormen de opmaat voor deze ontwikkeling. Het park(je) is het begin van het langgerekte stadspark

dat Delva gaat aanleggen rond de torens, die begroeide terrassen krijgen. In totaal wordt meer dan de helft van het te realiseren oppervlak groen.

Die planten zijn meer dan aankleding, benadrukt Delva. Wetenschappelijk onderzoek toont aan dat uitzicht op natuur een positieve invloed op de gezondheid heeft, en een groene omgeving wandelen en fietsen stimuleert. Bepanting is ook belangrijk om de gevolgen van klimaatverandering – hittestress, extreme droogte, wateroverlast door regenbuien – tegen te gaan. 'We moeten verdichting gebruiken – misbruiken zo je wil – om te vergroenen. Als ik hier bomen wil planten, gaat niemand dat zomaar betalen, omdat het financieel niet direct iets oplevert. Maar als onderdeel van een *business case* met woningen kan het wel, waarbij het groen uiteindelijk zorgt voor een hogere vastgoedwaarde.'



*Station Rotterdam Alexander.*Beeld Raimond Wouda

4. Verbeter het station

Een niet te onderschatten factor in de transformatie van stationsgebieden is het station zelf. De herontwikkeling van het gebied achter station Hollands Spoor kwam pas op gang nadat het stationsgebouw in 2013 verbouwd was, waarbij er een tweede ingang aan de Laakhavenszijde is gemaakt.

Station Rotterdam Alexander is in 2020 gerenoveerd, vooruitlopend op de gebiedsontwikkeling, die behoort tot de zeven grote Rotterdamse Stadsprojecten. De

metro- en treinhalte zijn aan elkaar gekoppeld, er zijn winkeltjes gekomen en het gebouw kreeg een frisse nieuwe gevel en een groen dak. De barman van café Wilskracht, aan het stationsplein, hoopt dat de geplande opknopbeurt van het stationsplein snel volgt; door een verzakking in het riool kampt hij regelmatig met wateroverlast. 'Van mij mogen ze morgen beginnen.'

Op Sloterdijk mag ook wel wat gebeuren, vindt architect Valkenier. 'In de omgeving is veel verbeterd, maar ik ben kritisch op hoe het station er nu bij ligt. Er zijn bij de bushaltes bijvoorbeeld geen openbare toiletten; als er toeristenbussen aankomen, zie je mensen op de parkeerplaats urineren.'

Spoorbouwmeester Marianne Loof onderschrijft de noodzaak van een 'opwaardering'. Begin dit jaar is er daarvoor een haalbaarheidsstudie gestart. Nu Sloterdijk verandert in een hoogstedelijk woon-werkgebied, dat richting Haven-Stad verder zal doorgroeien, ziet de spoorbouwmeester 'veel kansen en uitdagingen bij elkaar komen': wonen – dicht op en zelfs boven het spoor – klimaatadaptie, mobiliteitstransitie. 'Als we die gecombineerd aanpakken, valt er een enorme sprong voorwaarts in ruimtelijke kwaliteit te realiseren.'

De Oude Lijn

De afgelopen decennia lag de nadruk op de verbouwing van de zogenoemde Nieuwe Sleutelprojecten, integrale ontwikkelingsplannen voor de stations(omgeving) van halteplaatsen van de hogesnelheidslijn: Amsterdam CS, Rotterdam CS, Den Haag CS, Utrecht, Breda en Arnhem. Nu willen ProRail, het Rijk en de gemeenten investeren in stations langs de 'Oude Lijn' (de spoorlijn waarover voorheen internationale treinen reden) tussen Leiden, Den Haag, Rotterdam en Dordrecht. De bedoeling is om rond deze knooppunten zo'n 170 duizend nieuwe woningen en 85 duizend nieuwe werkplekken te realiseren.