



HET STATION IN 2040

GASTVRIJ, TOEGANKELIJK EN MULTIMODAAL

Oktober 2021

Reizigersvereniging Rover

Utrechtseweg 59
3818 EA Amersfoort

info@rover.nl
www.rover.nl

ROVER

Aanleiding

Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat werkt in 2021 aan een Stationsagenda. Doel van deze agenda is een meer integrale afweging van publieke en andere belangen op stations.

In deze notitie doen wij als input voor de stationsagenda enkele voorstellen en geven we uitgangspunten waar de stations van de toekomst aan zouden moeten voldoen. Voordat de publieke sturing op stations wordt vastgelegd vinden wij het logisch en belangrijk om vast te stellen wat de behoeftes zijn van de reiziger. Wij hebben ons hierbij gebaseerd op de resultaten van een enquête onder een groot aantal leden uit 2016, resultaten van stationssschouws van de afgelopen jaren, gesprekken met actieve leden uit verschillende regio's en klachten die de afgelopen jaren binnen zijn gekomen.

Voor Rover staat het station synoniem voor knooppunt. Op het station komen veel reizigers, omdat ze naast de trein gebruik maken van de bus, metro of tram. Voor veel reizigers is het station naast de verbindende schakel in een soepele reis van A naar B een belangrijke publieke ruimte waar de tijd tussen afspraken op een zo aangenaam mogelijke manier wordt overbrugd.

Steeds vaker is het station ook zelf de bestemming van de reis: een knooppunt van (stedelijke) ontwikkelingen en een centrum vol activiteiten. Een stationsagenda moet daar oog voor hebben, want het station is inmiddels veel meer dan een plek waar toevallig een trein stopt.



Voor de reiziger is een goed OV-knooppunt sfeervol en uitnodigend en sluiten alle modaliteiten er optimaal op elkaar aan. De reiziger komt er graag, want op een OV-knooppunt zijn veel mensen en er is veel groen en daglicht. De reiziger kan er makkelijk de weg vinden en beschikt er over actuele reisinformatie. Op elk OV-knooppunt is de basis op orde. Het is er veilig, schoon en er is voldoende capaciteit voor de bussen, trams, metro's en treinen. De laatste jaren is een aantal grote stations verbouwd, waardoor zij nu reizigersvriendelijker zijn. Gezien het maatschappelijke belang van stations en de ontwikkeling die de stations doormaken is stil blijven staan geen optie.

Oog voor het reizigersbelang

In de stationsagenda moet het reizigersbelang voorop staan. Dit is van belang nu de ruimte- en bedrijfseconomische claims steeds groter worden, terwijl tegelijkertijd het aantal reizigers sterk gaat groeien.

ProRail, vervoerders en overheden hebben gelukkig oog voor de reizigersbelangen rondom stations, maar ze worden er niet of slechts gedeeltelijk op afgerekend. Daarom hebben wij deze belangen in beeld gebracht, zodat zij een plek krijgen in het beleid en in de aansturing van de beheerders van het station en de stationsomgeving. Zo ontstaat een goede balans tussen de reizigersbelangen én de belangen met de sterkste stem: voldoende capaciteit op het spoor, voldoende inkomsten uit stationswinkels en maximale opbrengsten van vastgoedontwikkeling. Natuurlijk zijn die belangen vaak ook goed voor de reiziger, maar niet altijd. Zo kan maximale opbrengst uit vastgoedontwikkeling leiden tot te weinig ruimte voor groei van het busverkeer, te smalle looproutes voor de reiziger en te weinig plekken voor ontmoeting. Een goed station heeft extra plussen voor de reiziger die kunnen worden gerealiseerd als er op wordt gestuurd.

Minimaal een 8 voor elk station

Elk station is belangrijk. Ook op de kleinste stations van Nederland komen honderden reizigers per dag. Ook zijn kleine stations vaak het belangrijkste knooppunt in de regio en verdienen dus prioriteit om de reis van de reiziger zo aangenaam mogelijk te maken.

Een kleine 80 van de ruim 400 Nederlandse stations scoren in de jaarlijkse stationsbelevingsmonitor als rapportcijfer een 7,5 of hoger. De meeste stations scoren echter lager, een enkele zelfs onvoldoende.

In het Toekomstbeeld OV2040 wordt als doel gesteld dat de waardering van de reiziger in het hele OV naar een 8 gemiddeld gaat. Aangezien stations van grote invloed zijn op de algemene waardering van de reiziger moeten om dit doel te behalen ook de scores van de stations in de stationsbelevingsmonitor aanzienlijk beter worden. Doel zou moeten zijn dat alle stations minimaal een 8 halen!

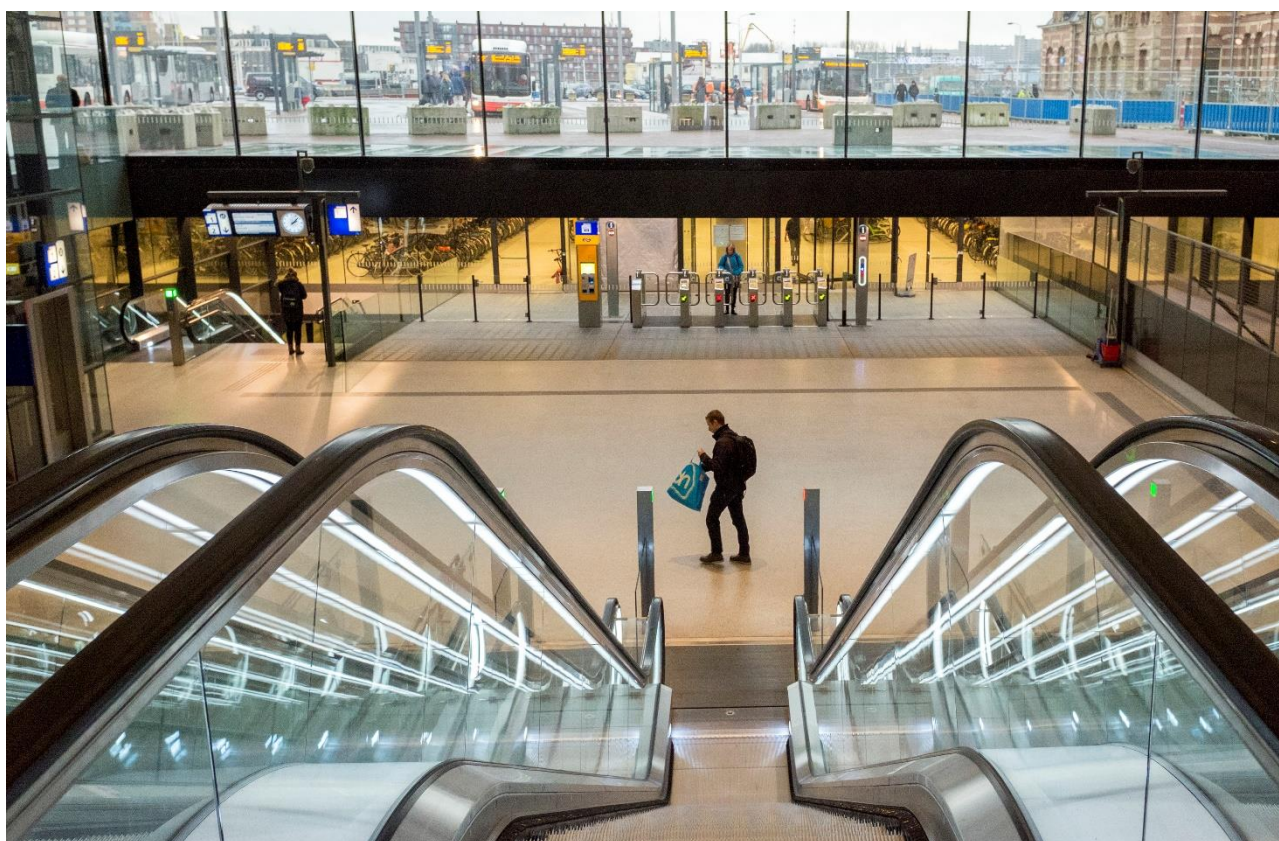
Vier thema's vanuit reizigersperspectief

Wij vinden dat een stationsagenda moet sturen op het bereiken van een hoge klantwaardering van de trein-, bus-, tram- en metroreiziger voor *alle* stations in Nederland. Zo draagt de stationsagenda bij aan de groei van het aantal (tevreden) reizigers en meer gebruik van het openbaar vervoer.

Daarvoor moet worden gestuurd op vier thema's:

- Stations als prettige ontmoetingsplek
- Stations die inclusief en toegankelijk zijn
- Stations waar je soepel en zorgeloos overstapt
- Benutten van station als centrum met reizigersbelang voorop

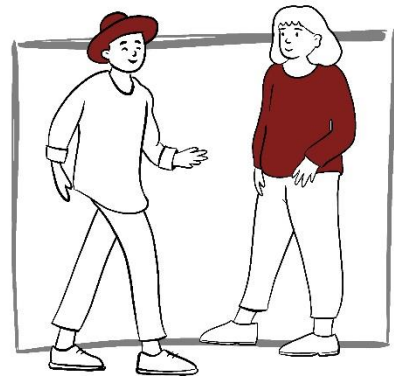
In deze notitie worden deze thema's uitgewerkt met enkele concrete aandachtspunten per thema.



1. Stations als prettige ontmoetingsplek

Reizigers willen zich thuis voelen op een aangenaam, overzichtelijk, licht en ruim station, dat aantrekkelijke plaatsen voor ontmoeting heeft en waar praktische voorzieningen de reiziger tijd besparen.

Geef de reiziger het gevoel dat het station van hem is door de reiziger de mogelijkheid te geven activiteiten te ontplooiën op het station en omwonenden te betrekken bij het beheer van het station.



- **Gebruik zoveel mogelijk daglicht en geef een ruimtelijk gevoel.** Pas lichte kleuren toe en vermijd dode hoeken. Voor een sociaal veilig gevoel zijn het station en de directe stationsomgeving 's avonds prettig verlicht. Tunnelpassages hebben een voldoende hoog plafond en de stationshal heeft een royale opzet, zodat de reiziger zicht en doorzicht ervaart.
- **Huiselijke sfeer met horeca.** Stations met een horecavoorziening hebben vaak een huiselijke sfeer. Reizigers waarderen dat, vooral omdat hierdoor ook op kleine stations een vorm van menselijk toezicht aanwezig is. Menselijke aanwezigheid zorgt ervoor dat een reiziger zich niet alleen voelt en dat draagt bij aan prettig wachten. Reizigers moeten zich op elk station net zo thuis voelen als in hun huiskamer. Dit vraagt maatwerk juist ook op de kleinere stations. Voor de stationseigenaar betekent dit waar nodig sturen op lagere huuropbrengsten met continuïteit en lokale binding als belangrijkste doel.
- **Benut het station optimaal.** Zorg voor een positief gevoel van sociale veiligheid door reuring op het station en gebruik leegstaande ruimten voor bijvoorbeeld de vestiging van een sportschool, een kapper, een bibliotheek, een museum of muziekschool. Dit vraagt om een prikkel voor NS en ProRail die leegstaande ruimtes ook tegen lagere huren aan maatschappelijke partijen moeten kunnen verhuren. Sociale veiligheid weegt soms zwaarder dan commerciële opbrengsten.
- **Snel geregeld op het station.** Tijd is kostbaar voor de reiziger en daarom is het fijn als je bijvoorbeeld door aanwezigheid van een pakketservice of een kinderopvangcentrum verleid wordt om te kiezen voor het openbaar vervoer in plaats van de auto. Tegelijk geeft het extra toegevoegde waarde aan reizen met het OV voor de bestaande reizigers, want als je bij een winkel of automaat je postpakketjes kunt afhalen hoef je niet thuis te zijn als de bezorger langskomt of met de auto naar een afhaalpunt. Dit scheelt verkeershinder, draagt bij aan duurzamer leven en maakt het station meer "jouw" station. Voor een dergelijke pakketservice lijkt voldoende marktvaart te zijn om dit beschikbaar te stellen op een groot aantal stations. Ook andere diensten zoals een

stomerijservice en supermarkt schelen reizigers een gang naar het winkelcentrum. Geef hierbij ook lokale ondernemers een kans als concurrent van de landelijke formules. Dit vergroot de binding van de reiziger met het station.

- **Maak het station van de burger (adopteer een station).** Op kleinere stations kan leven in de brouwerij komen als burgers, bedrijven of maatschappelijke organisaties een station adopteren door bij te dragen aan de groenvoorziening, kunstprojecten te realiseren en/of op het knooppunt activiteiten te ontplooiën voor de omgeving. Zoals de hovenier het onderhoud van de plaatselijke rotonde op zich neemt, kan deze ook stationsgroen introduceren en onderhouden.
- **Maak ontmoetingsplekken.** Het station is de logische plek voor ontmoeting voor mensen onderweg. Denk bijvoorbeeld aan picknicktafels, een groot schaakbord op het stationsplein of een podium voor kleine evenementen. Op station Leiden zijn slim de eetplekken van de verschillende afhaalrestaurants geconcentreerd midden in de stationspassage. Dit is een aantrekkelijke plek voor veel reizigers voor korte ontmoetingen.



2. Stations die inclusief en toegankelijk zijn

Op een goed station voelt iedereen zich welkom. Het is maximaal toegankelijk voor mensen met een visuele, auditieve, verstandelijke of fysieke beperking. Een inclusief en toegankelijk station gaat over veel meer dan een gelijkvloerse instap in de trein of de bouw van liften.

Een inclusief station is goed voor iedereen en beschikt over simpele reisinformatie, voldoende bankjes en er zijn geen fysieke obstakels. Elke reiziger profiteert daarvan.

Functionaliteit en herkenbaarheid gaan altijd boven fraaie architectuur. Maak hiervoor concrete afspraken met vervoerders en ProRail.



- **Duidelijke zichtlijnen.** Een reiziger voelt zich welkom als er geen barrières zijn. Het station is overzichtelijk en heeft lage poortjes. Looproutes zijn intuïtief voor reizigers. Richtingaanwijzers heb je in principe niet nodig, want de duidelijke zichtlijnen spreken voor zich. Als je de uit bus stapt zie je de toegang naar de treinperrons al.
- **Zitplek altijd dichtbij.** Reizigers willen tijdens een overstap voldoende mogelijkheid hebben om uit te rusten en sommige reizigers kunnen door fysieke beperkingen niet lang staand wachten. Op de perrons en haltes vind je daarom altijd een comfortabele zitplek. Breng in kaart waar te weinig bankjes zijn en los dit binnen 2 jaar op.
- **Toilet op grote én kleine OV-knooppunten.** De aanwezigheid en vindbaarheid van toiletten op knooppunten is voor veel reizigers essentieel. Juist op de grotere knooppunten zijn deze soms moeilijk vindbaar of niet op de plek waar de meeste reizigers zijn. Op kleine stations kunnen ook toiletten worden gerealiseerd door de toegang op afstand met camera's te bewaken. Zo kan de sociale veiligheid worden gegarandeerd en vervuiling van toiletten worden voorkomen.
- **Simpele reisinformatie en begrijpelijke dienstregeling.** Zorg dat de dienstregeling voor iedereen begrijpelijk is. Voor het plannen van je reis en het vinden van het juiste vervoermiddel op het station zou geen specifieke geografische kennis nodig moeten zijn, maar is de bestemming van de reiziger voldoende. Start hiervoor een project en betrek hierbij vertegenwoordigers van reizigers met een beperking. Een mogelijke verbetering is om treinen een eigen lijnnummer, lijnkleur en symbool te geven, net zoals de meeste bussen, trams en metro's al hebben. Dit biedt nieuwe mogelijkheden voor reisinformatie op stations. Bij verstoringen kunnen dan in de actuele reisinformatie de gevolgen per lijn worden gegeven, waarbij in de bewegwijzering deze kleuren en lijnnummers worden gebruikt.

- **Maak stationsomroep zichtbaar.** Maak de stationsomroep over actuele storingen in tekst zichtbaar via apps, zodat ook reizigers met een auditieve beperking worden gealerteerd en weten waarom hun medereizigers het perron ineens verlaten.
- **Werkt mijn lift/roltrap en waar is hij?** Defecten aan liften en roltrappen moeten snel verholpen worden. Stel hiervoor concrete eisen in de beheerconcessie. In de actuele reisinformatie op je mobiel moet je ook de plek van de lift kunnen vinden, zodat je zo dicht mogelijk bij de lift kunt uitstappen. Er moet altijd actuele informatie over defecte liften en roltrappen in de reisplanner staan.
- **Traptreden: zo min mogelijk en goed zichtbaar.** Voor een goede toegankelijkheid is het wenselijk dat er zo min mogelijk traptreden zijn. Op kleine stations kunnen door het gebruik van zijperrons traptreden worden vermeden. Sommige stations kennen lange trappen richting de perrons met veel treden. Soms is dat gedaan om de tunnelpassage een hoger plafond te geven. Verbeter de toegankelijkheid door op deze stations ook roltrappen te realiseren, naar boven én naar beneden. Markeer ook alle traptreden met een kleur, zodat hoogteverschillen goed zichtbaar zijn voor slechtzienden en voor mensen met een multifocale bril.
- **Elke stationspassage volledig toegankelijk.** Op grotere stations met meerdere passages is het wenselijk dat elke passage volledig toegankelijk is. Meerdere passages betekent dus ook dat er meerdere liften per perron nodig zijn. Zo hebben ook reizigers in een rolstoel of met een kinderwagen korte afstanden tijdens het overstappen.
- **Zelfstandig reizen.** Elk station is zo ingericht dat elke reiziger zelfstandig en drempelloos kan reizen. Voor reizigers die reisassistentie nodig hebben is deze beschikbaar voor alle mobiliteit op en rond het station. Er is dus voor wie dat nodig heeft ook hulp bij het overstappen van bus op trein en omgekeerd. Maak afspraken met alle vervoerders om tot een uniforme regeling (bijvoorbeeld overal dezelfde aanmeldtijd) van de reisassistentie te komen en de reiziger op één plek om de reisassistentie kan vragen.



3. Stations waar je soepel en zorgeloos overstapt

De reiziger kan op een station soepel en zorgeloos overstappen. Het station is dus geen ingewikkeld knooppunt meer, maar een plek waar alle modaliteiten optimaal met elkaar verbonden zijn; zowel fysiek als qua serviceconcept, betaalmethoden en reisinformatie.



- **Geen gedoe bij overstap.** Om de reiziger een zo soepel mogelijke reiservaring te bieden en fouten bij het in- en uitchecken te voorkomen komt er op het hele spoor single check-in/check-uit voor alle betaalmethoden, bij voorkeur inclusief de metro.
- **Het station is één.** Haltes voor bussen, tram en metro zijn integraal onderdeel van het station en zijn ook zo ontworpen. Overstappen van trein op bus, tram en metro en omgekeerd moet net zo snel zijn als overstappen van trein op trein of bus op bus. Loopafstanden moeten zo kort mogelijk zijn. Stedelijke ontwikkelingen rond het station mogen niet leiden tot langere looptijden. Daarom komen er normen voor de loopafstand naar het busstation. Bij (stedelijke) ontwikkeling in de stationsomgeving wordt voldoende ruimte gereserveerd voor groei van het busvervoer.
- **Ruimte voor trein vervangende bussen.** Bij werkzaamheden en storingen op het spoor worden vervangende bussen ingezet. Dit is doorgaans meerdere keren per jaar nodig en soms ook voor een langere periode. Zorg daarom dat in de directe nabijheid van het station voldoende opstelruimte is voor dit vervangend vervoer. Dit mag niet ten koste gaan van de ruimte voor het reguliere openbaar vervoer.
- **Korte loopafstanden.** Het knooppunt is zo ingericht dat het voor de drukste reizigersstromen zoveel mogelijk is om over te stappen op hetzelfde perron of bij dezelfde halte. Looproutes voor reizigers zijn zo kort mogelijk en daaraan zijn de belangen van winkels en horeca op en rond het station ondergeschikt. Op stations met grote groepen reizigers die om moeten lopen moeten daarom nieuwe kortere looproutes (bijvoorbeeld op Utrecht Centraal en Den Haag HS) komen.
- **Spreiden van reizigers.** Op het perron en in de reisplanners wordt exact aangegeven waar de trein of metro zal stoppen, zodat reizigers weten waar ze kunnen wachten en zich bij lange treinen of metro's goed kunnen verspreiden. Perrons worden op meerdere plekken ontsloten om loopafstanden voor reizigers naar hun bestemming of aansluitend vervoer te beperken. Op enkele grote knooppunten zoals Leiden Centraal en Eindhoven Centraal zijn om deze redenen extra passages nodig.
- **Looproutes herkenbaar, online en offline.** Alle voorzieningen op het knooppunt zijn vindbaar via de bewegwijzering en de modaliteiten zijn in de bewegwijzering gelijkwaardig. Informatie over alle voorzieningen op de stations is ook beschikbaar in de

reisplanners, zoals bijvoorbeeld looproutes naar toiletten en loketten. Looproutes zijn ook herkenbaar in het gebouwwontwerp en de bestrating ('wayfinding').

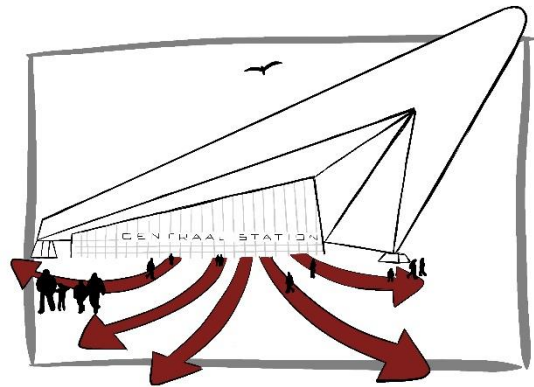
- **Actuele reisinformatie niet te missen.** Op de grote stations stappen veel reizigers over. Zij willen op het perron meteen kunnen zien naar welk perron zij moeten lopen. Dit vraagt -gezien de lengte van veel perrons- om meerdere beeldschermen, zodat deze niet te missen zijn. Bij stations met meerdere entrees om diezelfde reden bij elke entree actuele informatie over de vertrekkende treinen, trams, metro's en bussen te vinden te zijn.
- **Reisinformatie doen we samen.** Datastromen en schermen worden door vervoerders gedeeld. Op het treinperron hangen schermen met actuele reisinformatie over de vertrektijden van de eerstvolgende bussen en op het busperron kan je al zien hoeveel minuten je nog hebt om de trein te bereiken. Ook in de fietsenstalling en op het P&R terrein kun je zien of je je trein nog kunt halen. Als je moet opschieten dan geeft het scherm dat aan (knipperen vertrektijd). Niet haalbare aansluitingen worden niet getoond. Overdaad aan informatie op de grote knooppunten wordt voorkomen door in het domein van de andere vervoersmodaliteit bijvoorbeeld alleen de vertrektijden in het eerstkomende kwartier te laten zien.
- **Reisinformatie werkt altijd en is consistent.** De schermen met actuele reisinfo worden goed onderhouden. De reisinformatiesystemen worden zo ingericht dat ze juist bij verstoringen als er veel wijzigingen zijn optimaal functioneren. De informatieschermen, omroepinstallaties en apps geven bij een verstoring dezelfde informatie. Om dit te realiseren komt alle actuele data uit één bron.
- **Eén serviceloket.** Op stations met een serviceloket werken alle vervoerders samen. Alle OV-tickets en abonnementen van alle vervoerders in Nederland moeten hier verkrijgbaar zijn. Servicemedewerkers, chauffeurs en conducteurs van vervoerders kunnen ook reisadvies geven over het aanbod van andere vervoerders.
- **Videoverbinding voor menselijk contact.** Op elk station komt een kaartautomaat met videoverbinding waar een servicemedewerker je vanaf afstand verder kan helpen. De kaartautomaat biedt alle producten van alle vervoerders op het station. Er is dus geen sprake meer van vervoerdergebonden kaartautomaten. Concessieverleners stellen dat als eis in de verschillende concessies.
- **Deelmobiliteit krijgt een volwaardige plek.** Er is een ruimte gereserveerd voor deelscooters, deelfietsen, etc. die niet ten koste gaat van de stallingscapaciteit voor privéfietsen. De ruimte voor deelmobiliteit is duidelijk herkenbaar en vindbaar door bewegwijzering. In de rest van de stationsomgeving geldt een parkeerverbod voor deelmobiliteitsaanbieders, zodat die netjes en overzichtelijk blijft. Bij afweging van ruimteclaims voor mobiliteit speelt milieu-impact en ruimtebeslag een rol. Dus spierkracht gaat boven fossiel, lopen gaat voor fiets en deelauto gaat voor privéauto.

- **Kwaliteitseisen deelmobiliteit.** Om de kwaliteit van mobiliteitsdiensten te borgen geldt een aantal toegangseisen voor aanbieders van deelmobiliteit. Zo voldoet alle deelmobiliteit rond het station aan de MaaS (Mobility as a Service)-standaarden
- **Deelfiets op elk station.** Elk station beschikt standaard over een uitleenpunt voor deelfietsen dat vanaf de eerste tot de laatste trein beschikbaar is. De verkrijgbaarheid mag dus niet afhankelijk zijn van de openingstijden van winkels of horeca. In de concessies worden eisen gesteld over de beschikbaarheid van de deelfietsen zodat je nooit kunt misgrijpen. Er komen ook deel-e-bikes.
- **De krachtige combinatie van fiets en OV wordt versterkt.** Voor elk station wordt gekeken of de fietsroutes naar het station korter en comfortabeler kunnen (goed onderhoud, voldoende breed). Fietsenstallingen zijn de eerste 24 uur gratis. Fietsenstallingen zijn een integraal en gemakkelijk toegankelijk onderdeel van het station met korte looproutes naar de perrons. Ondergrondse fietsenstallingen geven direct toegang tot de stationspassage zodat reizigers droog de trein of bus kunnen bereiken en niet onnodig hoeven traplopen naar boven en weer naar beneden.
- **Comfortabel en droog overstappen en wachten.** Als reizigers moeten wachten dan is dat kort en comfortabel. Wachtruimtes zijn daarom overdekt, beschermd, schoon en verwarmd. Op zoveel mogelijk stations kan je vanaf het perron droog in de trein stappen als het regent. Wachtvoorzieningen en perrons voor bussen hebben net zo'n hoge kwaliteit als die voor de trein. Busstations zijn bij voorkeur overkapt. Dit is comfortabel voor de reiziger en voorkomt overlast bij sneeuw. Bovendien kan het dak worden ingezet voor de opwek van zonne-energie.
- **Opvang bij verstoringen.** Bij verstoringen is er op het knooppunt een goede opvang. Reizigers worden opgevangen met een kop koffie en worden geholpen met een reisadvies. Er wordt bij afwezigheid van servicemedewerkers gezorgd dat andere mensen die op het knooppunt werken in bijvoorbeeld horeca, winkels of kiosk hiervoor opgeleid zijn.



4. Benut potentie als centrum met reizigersbelang voorop

Er liggen veel kansen om nieuwe functies te ontwikkelen in de directe omgeving van stations. Zo wordt het station voor veel mensen ook de bestemming. Zet daarbij het reizigersbelang op de eerste plaats en pas daarna de grondopbrengsten. Kies voor functies die de meeste impact hebben op het vergroten van het aandeel duurzame mobiliteit in de mobiliteitsmix en zorg dat ontwikkelingen bijdragen aan inclusieve stations, die aantrekkelijk zijn als ontmoetingsplek en waar je soepel kunt overstappen.



- **Functies die reizigers trekken.** Gebiedsontwikkeling rond stations leidt tot meer activiteiten en dit zorgt voor meer reizigers. Zet daarbij de kostbare vierkante meters zo veel mogelijk in voor functies die veel publiek trekken. Bouw waar mogelijk meer in de hoogte en benut ook ruimte boven het spoor om nog meer functies dicht bij het station te realiseren. ProRail en NS kunnen gemeenten actiever stimuleren tot gebiedsontwikkeling, ook als de grond niet in bezit is van één van de spoorpartijen.
- **Nieuwbouwwoningen op loopafstand.** Bouw nieuwbouwwoningen zoveel mogelijk binnenstedelijk en zoveel mogelijk binnen een straal van 1.200 meter vanaf het station, zodat reizigers op loopafstand van het station wonen. Zo wordt de trein voor veel meer inwoners de vanzelfsprekende keuze.
- **Stations als toegangspoort.** Bij aankomst op het station voel je je welkom in de stad of het dorp. De looproutes vanaf het station zijn logisch en uitnodigend of je nu per trein, tram, bus of metro arriveert. Bij de start van de looproute is toeristische informatie te vinden inclusief bewegwijzering en een stads/dorpsplattegrond.
- **Capaciteitstoets.** Voorkom dat vastgoedontwikkeling toekomstige groei van het station onmogelijk maken. Laat ProRail daarom een capaciteitstoets uitvoeren bij ontwikkelingen rondom het spoor zodat toekomstige ruimte voor het openbaar vervoer behouden blijft
- **Station aan alle kanten open.** NS en ProRail moeten meer het gesprek aangaan met gemeenten over de ontwikkeling van de stationsomgeving om te zorgen dat de potentie van de “achterkant” van het station voldoende wordt benut. Stations hebben dan alleen nog voorkanten. Bij stations die aan één kant blijvend grenzen aan groen, kan een entree aan die kant toegevoegde waarde hebben, bijvoorbeeld om zo het gebied beter te ontsluiten voor recreanten.

- **Interwijkverbinding.** Stations zijn geen barrière meer in de stad. Er is altijd een royale interwijkverbinding, bij voorkeur vrij van poortjes.

