BOSCH CENTRAAL

BOSCH CENTRAAL

Verslag van de bijeenkomst van 6 oktober 2026
in Huis73
Georganiseerd door het BAI
in samenwerking met RUW

fotografie: www.superformosa.nl

© 2026, Bosch Architectuur Initiatief (BAI)
www.baiweb.nl

BOSCH
CENTRAAL

VERSLAG BOSCH CENTRAAL - 6 OKTOBER 2026

MET BIJDRAGEN VAN:
HANNEKE STRAVER, MAARTEN VAN ACKER, DANIEL JONGTIEN EN LUCAS DE WAARD. GEMODEREERD DOOR JOEP MOL.

130 GEINTERESSEERDEN INWONERS, BELEIDSMAKERS EN VAKGENOTEN AANWEZIG

Tijdens de bijeenkomst Bosch Centraal: Een station in ontwikkeling in Huis73 bogen ontwerpers, beleidsmakers en inwoners zich over de toekomst van het stationsgebied in ’s-Hertogenbosch. De centrale opgave richt zich op de vraag hoe deze complexe infrastructurele en ruimtelijke knoop kan transformeren tot een gezonde, veilige en betekenisvolle plek die aansluit op het Bossche DNA.

BOUWEN VANUIT DE CULTUUR VAN DE LEEFOMGEVING

Deze inspiratieavond rondom de toekomst van Bosch Centraal is mede tot stand gekomen dankzij de Actieagenda Ruimtelijk Ontwerp (ARO, Rijksoverheid) en Stichting CoLA (Coördinatie Lokale Architectuurinitiatieven). Voor het ontwerpend debat is nadrukkelijk een inhoudelijke koppeling gemaakt met het onderzoek Onze plek, De Cultuur van de leefomgeving (Platform31) en is het vetrekpunt geweest voor de vraagstelling van de avond. De thematische overlap tussen dit landelijke ontwerpend onderzoek en de Bossche stationsopgave is groot: beide benaderen grootschalige ruimtelijke vernieuwing niet louter als een functionele of infrastructurele puzzel, maar als een wezenlijke culturele daad. Het onderzoek stelt dat de identiteit van een plek veel breder is dan alleen de fysieke gebouwen of monumenten; cultuur omvat evengoed de lokale geschiedenis, tradities, verhalen en de intuïtieve waarden van de mensen die de plek gebruiken. Precies dit inzicht vormt de kernopgave voor ‘s-Hertogenbosch. Waar het rapport bepleit dat de alledaagse ‘cultuur van de leefomgeving’ altijd het vertrekpunt moet zijn bij herinrichtingsvraagstukken, zoeken we in deze bijeenkomst naar manieren om het station te transformeren van een anonieme verkeersknoop naar een betekenisvolle bestemming. Een plek die naadloos verweven is met het stedelijke weefsel, gebouwd is op de menselijke maat en het authentieke Bossche DNA ademt.

HANNEKE STRAVER (stedenbouwkundige bij de gemeente ’s-Hertogenbosch) schetste het kader van de MIRT-verkenning (een samenwerking tussen Rijk, provincie, NS, ProRail en de gemeente). De planvorming bevindt zich aan het einde van de verkenningsfase en staat aan de vooravond van een Europese aanbesteding voor het ontwerpteam.

DRUK KNOOPPUNT IN EEN GROEIENDE STAD

Het station verwerkt dagelijks circa 60.000 reizigers, waarvan ruim 16.000 overstappers. Deze aantallen groeien door. De huidige infrastructuur knelt fysiek bij de trappen, de perrons en de bestaande passerelle. Daarnaast ontbreekt het aan aangename wacht- en verblijfsruimte.

KOPPELING MET STEDELIJKE VERDICHTING

Tot 2030 worden in de directe spoorzone en noordelijke stadsas zo’n 5.000 nieuwe woningen en werkfuncties gerealiseerd, waarvoor een duurzame ontsluiting via het station noodzakelijk is.

VAN VERKEERSRUIMTE NAAR ‘STATIONSPARK’

De huidige omgeving is functioneel, stenig en versnipperd. De ambitie is om een groen Stationspark te creëren als verbindende schakel tussen de Onderwijsboulevard en de Dommel. Het stationsgebied moet niet alleen een overstappunt zijn, maar een bestemming met de verblijfskwaliteit van pleinen zoals de Markt of de Parade.

HISTORISCHE CONTINUÏTEIT (DE 5E TRANSFORMATIE)

Het station kende al vier gedaanten (van Cuypers’ eenheid met ‘t Zand, via de wederopbouw van Van Ravesteyn, tot het huidige ontwerp van Steenhuis). De nieuwe ingreep borduurt hierop voort met respect voor rijksmonumentale onderdelen, zoals de historische perronkappen.

VERKNOPING EN TWEE VOORKANTEN

Het plan zet in op een verbrede passerelle gecombineerd met een open interwijkverbinding, zodat reizigers- en wijkstromen elkaar op een natuurlijke manier ontmoeten. Het station krijgt twee volwaardige stationshallen (oost en west), waarbij aan de oost-/centrumzijde woningen en voorzieningen worden toegevoegd om levendigheid en sociale veiligheid te borgen.

DE BOSSCHE OPGAVE EN GEMEENTELIJKE VISIE

HANNEKE STRAVER

AANDACHTSPUNTEN VANUIT DE ZAAL

- BOUWEN BOVEN HET SPOOR: ER WERD GEOPPERD OM HET BUSSTATION OF FUNCTIES BOVEN DE SPOREN TE LEGGEN (NAAR VOORBEELD VAN BREDA OF AMSTERDAM) OM MAAIVELD VRIJ TE SPELEN VOOR GROEN EN VERBLIJF. DE GEMEENTE GAF AAN DAT DIVERSE VARIANTEN ZIJN AFGEWOGEN OP BUDGET EN RUIMTELIJKE INPASBAARHEID.

- INCLUSIVITEIT EN NEURODIVERSITEIT: VANUIT HET PUBLIEK WERD BENADRUKT DAT HET PROGRAMMA VAN EISEN REKENING MOET HOUDEN MET EEN BREED SPECTRUM AAN GEBRUIKERS: NIET ALLEEN FYSIEK BEPERKTEN OF SLECHTZIENDEN, MAAR OOK NEURODIVERGENTE MENSEN DIE RUST EN OVERZICHT ZOEKEN IN EEN PRIKKELRIJKE STATIONSOMGEVING.

- STRAATVEILIGHEID VERSUS 'STRAATVRIJHEID': ER WERD GEPLEIT VOOR EEN ONTWERPPERSPECTIEF DAT VERDER GAAT DAN LOUTER SOCIALE VEILIGHEID. OPENBARE RUIMTES MOETEN ZÓ WORDEN ONTWORPEN DAT KWETSBARE GROEPEN EN VROUWEN ZICH ER WERKELIJK VRIJ EN WELKOM VOELEN (MET DE NOTITIE DAT EEN DERDE VAN DE VROUWEN ZICH 'S AVONDS OP STRAAT ONVEILIG VOELT).

MAARTEN VAN ACKER (Universiteit Antwerpen) waarschuwde voor de valkuilen van traditionele stationsontwikkelingen en formuleerde vijf structurele adviezen voor Den Bosch:

ADVIES 1:
KNOOP ÁLLE MOBILITEITSVORMEN SLIM AAN ELKAAR

Een station draait allang niet meer alleen om de trein. Ontwerp integraal voor voetgangers, fietsers, bussen én 'vervoer op maat' (deelmobiliteit, schoolbussen, busjes voor minder mobielen en toekomstige zelfrijdende shuttles). Voorkom dat bussen de beste openbare ruimte opeisen; buffer chauffeurs en wachtende bussen op afstand en richt het stationsplein in voor de mens.

ADVIES 2:
MAAK VAN DE SPOORBARRIÈRE EEN HEFBOOM VOOR VERBINDING

Sporen snijden steden historisch gezien zowel fysiek als mentaal doormidden.

• Vermijd donkere, onveilige tunnels of louter functionele oversteken.

• Benut passerelles, royale landschappelijke glooiingen of open verbindingen om de twee stadsdelen naadloos aan elkaar te hechten (zoals in Oslo of Aarschot).

ADVIES 3:
PROGRAMMEER DE PLINT VOOR DE BUURT, NIET ENKEL VOOR PASSANTEN

Veel herontwikkelde stationsomgevingen kampen met 'dode' kantoorplinten die na 18:00 uur verlaten zijn.

• Breng de maakeconomie terug: Integreer houtateliers, makerspaces en creatieve bedrijvigheid.

• Faciliteer ketenmobiliteit: Plaats een kinderdagverblijf bij het station, zodat forenzen hun kinderen afzetten en direct de trein nemen.

• Bied ruimte aan de lokale gemeenschap: Zorg voor buurtvoorzieningen, jeugdplekken, cultuur en betaalbare woningen binnen tien minuten loopafstand.

ADVIES 4:
HERDEFINIEER DE PUBLIEKE RUIMTE VAN DE 21E EEUW
Een stationsplein mag geen tochtige stenen vlakte zijn. Spoorbermen en stationsranden lenen zich uitstekend als latente ecologische corridors en lineaire parken (zoals Park Belle-Vue in Leuven), waar waterberging, biodiversiteit en recreatieve fietsroutes samenkomen.

ADVIES 5:
PAS OP VOOR MEGALOMANE 'SPOORWEGKATHEDRALEN'
Laat je niet verleiden door torenhoge ego-architectuur van sterarchitecten die overheden opzadelen met gigantische schulden. Kies liever voor een diffuse, fijnmazige stationsarchitectuur: bescheiden, lichte overkappingen, slimme luifels met zonnepanelen en een doordachte inpassing in het bestaande weefsel.

LESSEN UIT INTERNATIONAAL ONTWERPEND ONDERZOEK

MAARTEN VAN ACKER

DANIEL JONGTIEN (Benthem Crouwel Architects) deelde ontwerplessen uit projecten zoals Rotterdam Centraal, Den Haag Centraal, Utrecht Centraal, Amsterdam Centraal en Brno. Zijn betoog spitste zich toe op drie hoofdadviezen:

ADVIES 1: HOUD HET ONTWERP SIMPEL EN BEWAAK DE HAALBAARHEID

Grote stationsprojecten lopen geregeld vast op over-ambitie en stapeling van functies. Plannen met enorme torens of zware kantoorgebouwen bovenop sporen en busstations (zoals eerdere sneuvelende varianten in Rotterdam, Utrecht en Amsterdam) blijken financieel en technisch vaak onhaalbaar.

• De Rotterdamse les: Rotterdam Centraal slaagde juist door terug te gaan naar de essentie. Geïnspireerd op de nuchtere Westlandse kassenbouw werd gekozen voor een lichte, overzichtelijke perronkap: staal, hout en glas. Het resultaat is functioneel, comfortabel, betaalbaar en ruimtelijk overzichtelijk.

ADVIES 2: ZORG VOOR TWEE VOLWAARDIGE VOORKANTEN EEN STATION MOET GEEN ACHTERKANT HEBBEN.

• De Amsterdamse les: Amsterdam Centraal keerde decennialang zijn rug naar het IJ. Door de metro ondergronds te brengen, het busstation op een verhoogd dek te plaatsen en autoverkeer door tunnels te leiden, werd het maaiveld aan het water volledig vrijgespeeld voor voetgangers en fietsers. Het station transformeerde van een barrière in een scharnierpunt tussen de historische binnenstad en Noord, met twee volwaardige entrees.

ADVIES 3: ZOEK AANSLUITING BIJ HET LOKALE DNA EN DE MENSELIJKE MAAT

Een station hoeft niet per se een abstract, hoogdravend icoon te zijn; het moet bovenal voelen alsof het van de stad en haar bewoners is.

• De les van Brno: Voor het nieuwe station in Brno werd inspiratie geput uit de nabijgelegen monumentale kathedraal en historische spoorviaducten. Door houtconstructies, gewelven en bogen toe te passen, ontstaat een warme, herkenbare en menselijke sfeer die aansluit bij de geschiedenis van de plek.

PRAKTIJKLESSEN VAN DE STATIONSARCHITECT

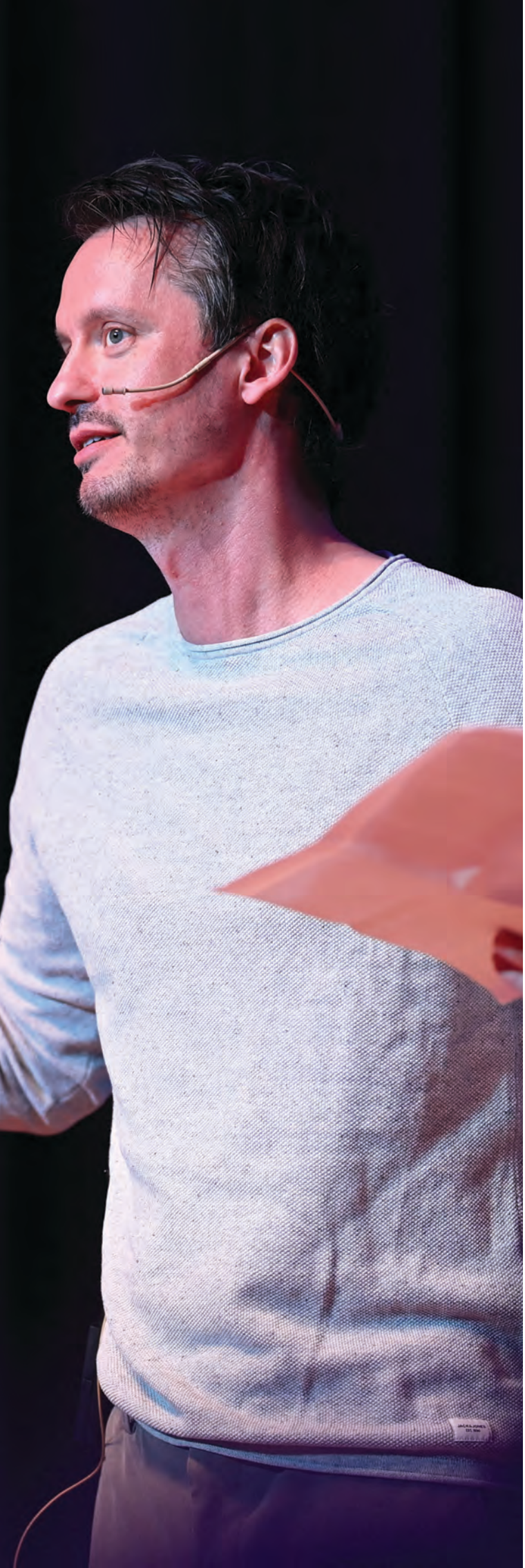
DANIEL JONGTIEN

Schrijver en columnist LUCAS DE WAARD reflecteerde op de emotionele en verhalende waarde van stations.

- De belofte van ruimte: Een treinstation draagt altijd de belofte van reizen, avontuur en aankomst in zich; het gevoel dat er iets groters mogelijk is dan de dagelijkse routine.

- Eerlijk visitekaartje: Een geslaagd station spiegelt de ziel van de stad. Rotterdam Centraal toont direct dat je in een rauwe, grootse stad staat; Amsterdam Centraal waarschuwt voor de hectiek; Deventer en Maastricht ademen historische knusheid.

- Bosch Centraal moet reizigers bij binnenkomst direct laten voelen wáár ze zijn geland: niet in een anonieme transithal, maar in het hart van ‘s-Hertogenbosch.



DE ZIEL EN BETEKENIS VAN HET STATION

LUCAS DE WAARD

DICHTHEID

PIJLER	BELANGRIJKSTE ADVIEZEN EN ONTWERPPRINCIPES
Concept & Proces	• Voorkom over-ambitieuze complexiteit; kies voor heldere, nuchtere constructies die technisch en financieel haalbaar zijn. • Streef niet blind naar een ego-icoon, maar ontwerp vanuit de menselijke maat en de Bossche identiteit.
Verbinding & Stadsweefsel	• Ontwerp twee gelijkwaardige voorkanten (oost en west) zonder sociaal onveilige 'achterkanten'. • Maak van de passerelle een royale verblijfs- en ontmoetingsruimte die beide stadsdelen hecht verbindt.
Mobiliteit & Knoop	• Geef voetgangers en fietsers absolute prioriteit op het maaiveld. • Plaats bussen en autoverkeer zó dat ze de openbare verblijfsruimte niet domineren. • Neem 'vervoer op maat' (deelmobiliteit, schoolvervoer, shuttles) vanaf dag één mee in het programma.
Stationspark & Klimaat	• Geef voetgangers en fietsers absolute prioriteit op het maaiveld. • Plaats bussen en autoverkeer zó dat ze de openbare verblijfsruimte niet domineren. • Neem 'vervoer op maat' (deelmobiliteit, schoolvervoer, shuttles) vanaf dag één mee in het programma.
Programma & Plint	• Voorkom monofunctionele, dode plinten; combineer wonen, werken, buurtvoorzieningen (zoals kinderopvang) en lokale maakeconomie. • Borg levendigheid na kantoortijd door publieke en culturele functies in het stationsgebied te verweven.
Inclusie & Veiligheid	• Ontwerp voor álle doelgroepen, met expliciete aandacht voor neurodiversiteit, rustplekken en toegankelijkheid. • Hanteer het principe van 'straatvrijheid': creëer een omgeving waarin ook vrouwen en kwetsbare groepen zich op elk moment van de dag veilig en welkom voelen.

AANDACHTSPUNTEN VANUIT DE ZAAL

IDENTITEIT

- Den bosch is een vestingstad, maak dat op een manier kenbaar in het station. In de huidige situatie zie en ervaar je niks hiervan.
- Den Bosch is een gastvrije, gezellige stad, maak dat zichtbaar door ‘schoonheid’ als duurzaamheidsdoel in te zetten door prettige, hoogwaardige materialen op te nemen in het programma.
- Gebruik de kwaliteiten die er al zijn; de monumentale overkapping; de historische binnenstad, en voeg daar een nieuwe laag aan toe. Niet puur historiserend, of puur modern, maar verenig deze kwaliteiten.

DUURZAAMHEID

- Is een groene koppeling met het Westerpark te maken?

VERBLIJFSKWALITEIT

- Streef naar een plek waar je niet moet zijn, maar wil zijn, een fijne verblijfsplek
- Streef naar hoogwaardige openbare ruimte en een levendig gebied.

PROGRAMMA

- Gebruik deze a-locatie als een podium voor de creatieve makers van de stad; overweeg een koppeling met de Tramkade.

EEN STATION IN ONTWIKKELING
6 OKTOBER 2026, HUIS73

WWW.BAIWEB.NL

WWW.RUWDENBOSCH.NL

HOOFDSPONSOREN EN SUBSIDIENTEN VAN HET BAI

DEZE ACTIVITEIT IS TOT STAND GEKOMEN ALS ONDERDEEL VAN EEN SAMENWERKING TUSSEN DE ACTIEAGENDA RUIMTELIJK ONTWERP 2026-2028 (ARO) EN STICHTING COÖRDINATIE LOKALE ARCHITECTUURINITIATIEVEN (COLA).