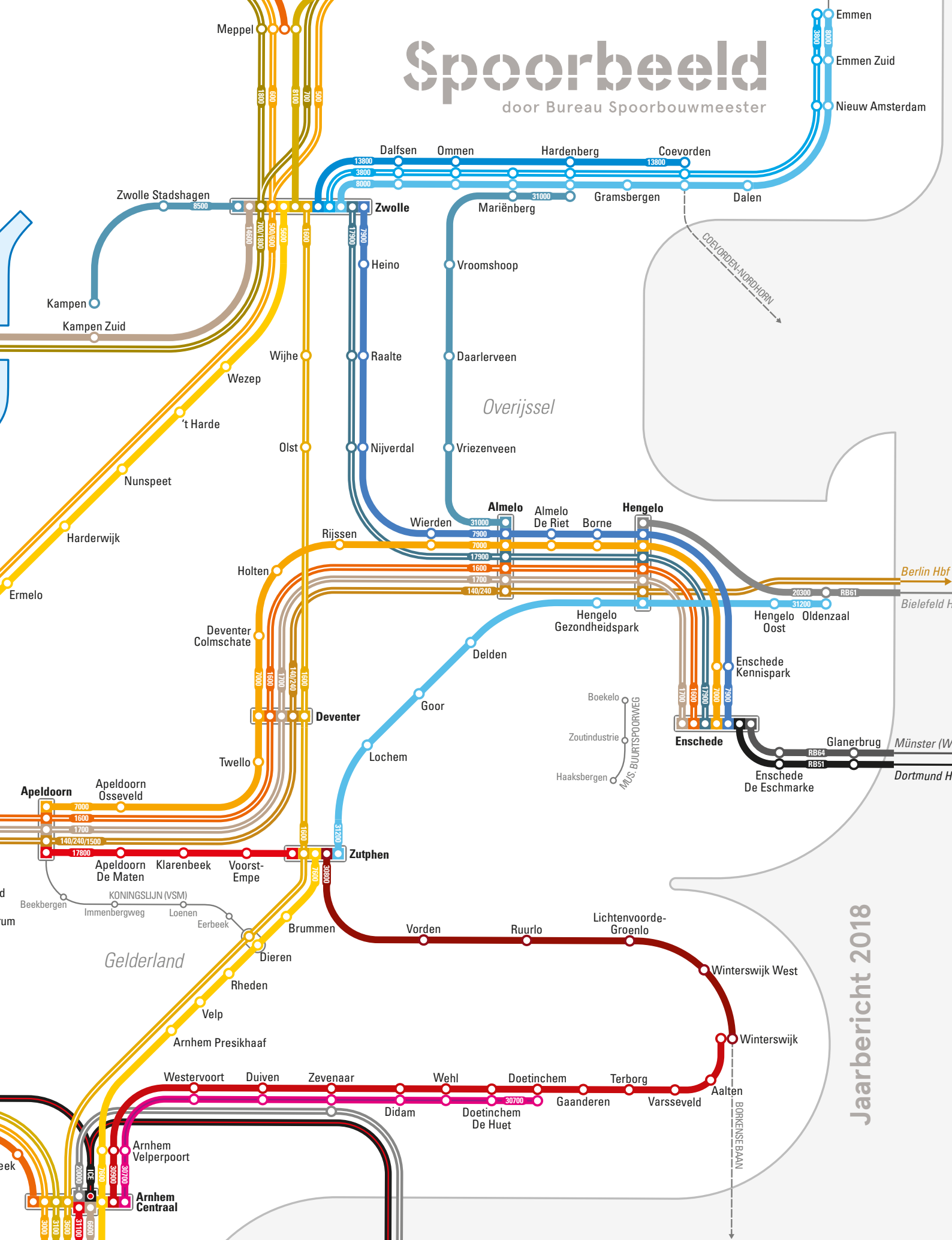


Spoorbeeld

door Bureau Spoorbouwmeester





Ogenschijnlijk supereenvoudige kaarten in een herkenbare heldere stijl waarin je, met je ogen of vinger de lijnen volgend, een reis kunt uitstippelen. Ver voordat apps hun intrede deden toonden de spoorwegen kaarten als onderdeel van het spoorboekje of als reisinfo op het station; een routeplanner pur sang! Tot op de dag van vandaag maken ProRail en de vervoerders gebruik van kaarten om dat steeds ingenieuzere, drukker en uitgebreidere OV-systeem op een zo helder mogelijke manier uit te leggen. Een inspirerende opgave.

De kaart op de cover is 'de spoorlijnkaart 2019', gemaakt door Sebas van den Brink, Studio Legenda.

Spoorbeeld

door Bureau Spoorbouwmeester

Jaarbericht 2018

Overlijdensbericht

Rob Steenhuis

Op 68-jarige leeftijd is overleden Rob Steenhuis. Rob was een van de eerste spoorbouwmeesters, stond aan de wieg van het Spoorbeeld en heeft met energie en professionaliteit ons bureau vormgegeven en ingericht.

In 2001 werd, door de directies van NS en ProRail, Bureau Spoorbouwmeester opgericht als een onafhankelijk adviserend orgaan voor beide partijen. Rob, die destijds als architect bij het Ingenieursbureau NS (later Holland Railconsult) veel ervaring had opgedaan met het ontwerp van stationsgebouwen, kreeg de leiding als Spoorbouwmeester. Onder hem werd het Spoorbeeld opgezet en kwam de eerste versie van de Spoorbeeldgids tot stand. Zijn werk concentreerde zich op beleidsvoorbereiding en advies. Hij speelde een belangrijke rol bij het agenderen van de identiteit van het reizen per trein en de identiteit van de spoorsector als geheel. Onder Rob en in samenwerking met de toenmalige Rijksbouwmeester Jo Coenen werd tevens begonnen met de integrale benadering van de Nieuwe Sleutelprojecten (NSP): de zes grootschalige ontwikkelingsplannen voor de stations Amsterdam Zuidas, Arnhem, Breda, Den Haag, Rotterdam en Utrecht en de koppeling van deze stations aan het Europese Hogesnelheidsnet.

Voorwoord

Een jaar actief in de fascinerende wereld van het spoor: waar ik vorig jaar stelde dat het moeilijk was om terug te kijken op een jaar waarin ik geen Spoorbouwmeester was, maakt juist deze fascinerende wereld de keus dit jaar niet makkelijk. Want waar moet je beginnen in het voorwoord van een Jaarbericht? De bandbreedte van het adviesdomein is zo groot. Het gaat letterlijk van de kleur van de bewegwijzering tot en met de nationale OV-strategie *Toekomstbeeld OV 2040*. En voor al die opgaven – groot en klein – geldt dat ze heel relevant en machtig interessant zijn.

In dit Jaarbericht geven we als vanouds inzicht in de veelkleurigheid van ons werkdomein. We belichten de ontwikkelingen binnen het Spoorbeeld en de programma's en projecten waar ons bureau in het afgelopen jaar aan werkte. De onderwerpen zijn divers. Toch is er een duidelijke rode draad te herkennen. Die schuilt in onze focus op samenhang en het verbinden en het omarmen van bestaande en nieuwe kwaliteiten en opgaven. Bovendien laat dit Jaarbericht duidelijk zien dat de aandacht voor de relatie tussen station, spoor en de omgeving toeneemt. En dan gaat het allang niet meer alleen om de directe omgeving. Spoor en station als onderdeel van een veel bredere gebiedsontwikkeling; daar liggen de kansen.

“De invloed van het station reikt een stuk verder dan alleen de directe stationsomgeving.”

Een mooi voorbeeld is Arnhem Presikhaaf: een voorstadstation in de nabijheid van Park Presikhaaf dat door het groeiend aantal reizigers uit z'n jasje is gegroeid. Aandacht is nodig. Tegelijk ligt er in Arnhem een opgave om de vele prachtige parken die de stad rijk is met elkaar te verbinden. Daarmee dient zich in de ogen van ons bureau een geweldige kans aan. Zo kan het verbinden van het station met het 'kralensnoer' van Arnhemse parken een enorme boost geven aan de leefbaarheid. Een vergelijkbaar voorbeeld is station Amsterdam Sloterdijk dat in 2018 volop op de agenda kwam te staan. Hier heeft het station een strategische positie als onderdeel van de ontwikkeling van Haven-Stad: een beoogde nieuwe stadswijk die plaats moet gaan bieden aan 40.000 tot 70.000 woningen. De invloed van het station reikt ook hier een stuk verder dan alleen de directe stationsomgeving.

Een project kan ik in dit voorwoord niet onbenoemd laten: de inventarisatie van nagenoeg alle kunstwerken in en om stations die in 2018 werd afgerond. Het was een enorme klus die ons heel veel heeft gebracht: de gehele

en buitengewoon rijke kunstcollectie van het spoor. We zijn begonnen met het vullen van een online-database waardoor de informatie over de hele collectie beschikbaar komt voor iedereen. Ook is gestart met de voorbereidingen van een boek: *Kunst op Nederlandse stations*.

Afgelopen jaar gebruikte ik het Jaarbericht om vijf speerpunten naar voren te schuiven. Zij zullen de agenda van ons bureau de komende jaren mede gaan bepalen. Resumerend gaat het om duurzaamheid, knooppuntontwikkeling, corridorvorming, borging van ruimtelijke kwaliteit en Spoorbeeld 2020. Het werk aan de vijf speerpunten komt op gang. Zo onderzoeken we de ruimtelijke expressie van duurzaamheid bij stations en langs het spoor. In 2019 zetten we het werk aan de Speerpunten voort. Zo zullen we inzoomen op de interactie tussen stations- en gebiedsontwikkeling en gaan we van start met de ontwikkeling en samenstelling van het Landschapsplan van het Spoor.

Al geruime tijd vinden we dat ons Jaarverslag meer moet zijn dan een opsomming van projecten en programma's. Vandaar dat we het een *Jaarbericht* noemen en de tekst steeds verrijken met een essay. Afgelopen jaar stond daarin 'de kaart' centraal. Waarom? Omdat 'de kaart' in onze ogen een perfect hulpmiddel is om grip te krijgen op de grote opgaven waar het spoor voor staat. Dit jaar bouwen we hierop voort met een nieuw essay waarin we ingaan op de toenemende veelkleurigheid van onze stations en de waarde die dit kan hebben voor gebiedsontwikkeling. Daarbij illustreren we met – hoe kan het ook anders – een serie kaarten hoe het spoor bij kan dragen aan de ruimtelijke differentiatie van Nederland.

**“Duurzaamheid,
knooppuntontwikkeling,
corridorvorming,
ruimtelijke kwaliteit en
Spoorbeeld 2020: deze
speerpunten zullen onze
agenda gaan bepalen.”**

Eric Luiten
Spoorbouwmeester

Inhoud

| | |
|----------------------------|----|
| Voorwoord | 5 |
| Essay | 9 |
| Visies en beleid | 21 |
| Programma's | 27 |
| Projecten | 32 |
| Partners en samenwerking | 47 |
| Communicatie en inspiratie | 49 |
| Spoorbeeld | 53 |
| Colofon | 54 |

Essay

Het station als veelkleurige poort tot stad, wijk, dorp en landschap

Stations zijn het visitekaartje van het spoor, maar ook van de stad of de omgeving. De lokale identiteit en de omgeving waar de trein halteert zijn sinds jaar en dag belangrijke vaste ingrediënten van het ontwerp van station en omgeving. Deze lokale kwaliteit kleurt onze Nederlandse stations. En ofschoon natuurlijk ook gebruik gemaakt wordt van veel standaard voorzieningen of een generieke structuur (het Stationsconcept) om het gebruik van de stations te vergemakkelijken vertelt de grote diversiteit aan stations waar je bent; geen station is gelijk. In de afgelopen twintig jaar is ons spoornetwerk enorm in kwaliteit gegroeid, en is het palet van stations nog veelkleuriger geworden omdat juist ook geïnvesteerd werd in lokale identiteit. Zonder in te boeten op de generieke kenmerken, zitten de specifieke kwaliteiten in de lift. Want deze zijn niet langer alleen een inspiratie voor de ontwikkeling van het station maar meer dan ooit tevoren is het station een katalysator en motor van gebiedsontwikkeling: in de stad en (ver) daarbuiten, met de plaatselijke kwaliteit als drager.

Wie door het Spoorbeeld struint en alle visies, kaders en ontwerpuitgangspunten

in zich opneemt, bemerkt al snel dat ons spoorsysteem gebonden is aan vaste regels en afspraken. Al die generieke eisen zorgen dat reizigers overal makkelijk hun weg kunnen vinden. Bovendien borgen ze veiligheid en comfort. De grote hoeveelheid uniforme eisen maakt het haast bijzonder dat ieder station in Nederland toch een heel eigen karakter heeft. Dat karakter schuilt doorgaans in de architectuur, de relatie met de omgeving, de materialisatie, de toepassing van kunst of juist (en vooral) in een combinatie van deze zaken. Vervolgens zorgt de balans tussen generieke eisen en specifieke waarden voor een bijzondere identiteit. Dit maakt dat het station steeds anders en toch overal 'hetzelfde' is.

Al sinds de beginjaren van het spoor speelt de balans tussen generiek en specifiek een rol. Kenmerkend zijn de Standaardstations – ook wel Watersstaatstations – die tussen 1860 en 1873 overal in Nederland gebouwd werden. Dat was ook hard nodig want Nederland liep halverwege de negentiende-eeuw achter op de ons omringende landen. Men had gerekend op private investeringen. Die waren hier en daar wel van de grond gekomen maar van een landelijk dekkend netwerk was nog lang geen sprake. Vandaar dat de Rijksoverheid met de Spoorwegwet van 1860 de regie in handen nam. In hoog tempo werd 800 kilometer spoor aangelegd. Langs het nieuwe spoor verrezen circa 100 Standaardstations in vijf typen. Het eerste type was bestemd voor de grote provinciehoofdsteden en de belangrijke spoorknooppunten: van Zwolle tot Utrecht Maliebaan, het huidige Spoorwegmuseum. Het vijfde type betrof kleine halteplaatsen.

Het woord 'standaard' verradt het al: de Standaardstations waren inderdaad overal gelijk – of tenminste, dat was de bedoeling. Standaardisatie zou het bouwtempo hoog, en de kosten laag moeten houden.¹ Bovendien wilde het Rijk aan hand van de vijf standaardtypen de

¹ Lara Voerman, *Standaardstations: nieuw onderzoek naar de Standaardstations van de Staatsspoorwegen*, Spoorbeeld, 10 december 2013.

uitstraling langs het spoor uniformeren. Een voor alle reizigers herkenbare architectonische en typologische vormtaal dus: soberder dan de spookkathedralen die de particuliere maatschappijen in sommige steden gebouwd hadden maar wel met hetzelfde comfort. Wat dat betreft zouden we haast kunnen stellen de Standaardstations onderdeel waren van de 'Stationsoutillage avant-la-lettre'.

Toch stapte men al vrij snel af van de uniforme aanpak. Zeker de kleinere typen waren te krap bemeten. Ze boden onvoldoende ruimte voor de Maatschappij tot Exploitatie van de Staatsspoorwegen en de Hollandsche IJzeren Spoorweg Maatschappij.

Kostbare aanpassingen waren nodig om de al gerealiseerde stations alsnog bruikbaar te maken.² Daarnaast hadden de stations behorende tot de eerste klasse al geen gestandaardiseerd ontwerp gekregen.

Juist in de grote provinciehoofdsteden bleken de variatie in specifieke wensen en eisen te groot. Dat leidde tot het inzicht dat een ver doorgevoerde standaardisatie niet de juiste weg was. Afhankelijk van de locatie en de wensen van de exploitanten werden de stationsgebouwen steeds specifiek. Maatwerk geïnspireerd op de standaardtypen werd steeds meer het devies.

Tegenwoordig is het Standaardstation in al zijn variaties een zeldzaamheid. Van de honderd zijn er nog 28 over. En die hebben bijna allemaal de status van Rijks- of gemeentelijke monument. Vooral in de late jaren '60 en '70 van de vorige eeuw kwam de sloopkogel veelvuldig langs. Lara Voerman stelt in haar mooie artikel *De standaardstations van de Staatsspoorwegen 1860-1873* dat dit gebeurde omdat de negentiende-

eeuwse gebouwen 'niet meer pasten bij de gewenste uitstraling van een modern vervoersbedrijf'. Wellicht dat dit destijds de officiële reden was. Op veel plekken maakten de 'sobere standaardstations' van weleer namelijk plaats voor anonieme haltes die soberheid een geheel nieuwe betekenis gaven: functioneel in aard en opzet maar daar was dan ook alles mee gezegd.

De sobere jaren waarin niemand leek te malen om het spoorerfgoed en de relatie tussen station en omgeving haast afwezig was, liggen gelukkig alweer even achter ons. Zeker de laatste twintig jaar wordt het station weer volop omarmd als katalysator van stedelijke ontwikkeling.

Comfort, kwaliteit en beleving staan hoog op de agenda. Kenmerkend is de balans tussen uniforme vereisten en criteria die direct samenhangen met het openbaar vervoer enerzijds, en de specifieke ruimtelijke kenmerken en

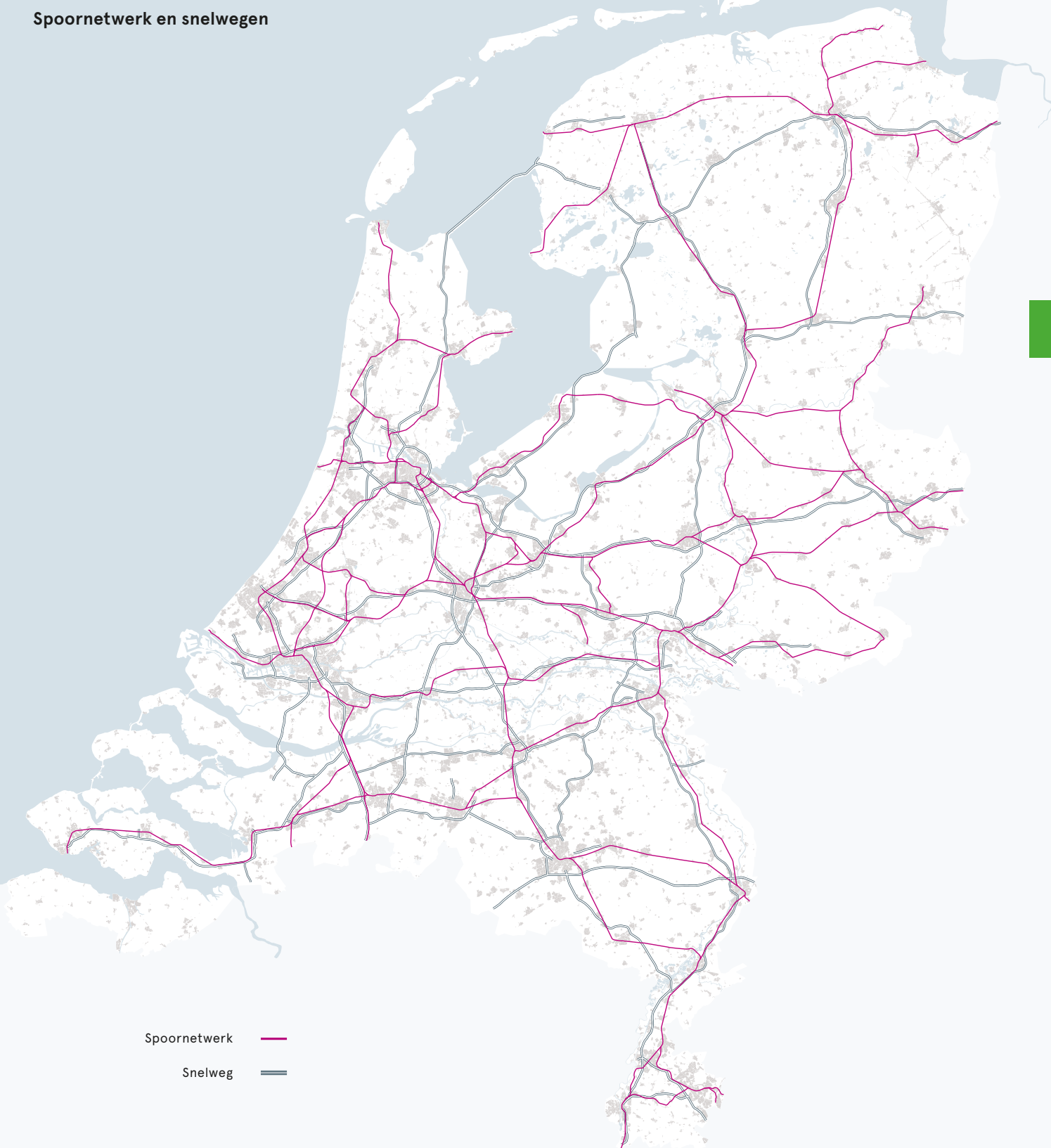
kwaliteiten van de steden en dorpen waar de stations deel van uitmaken. Ofwel: generiek en specifiek zijn in balans. Daarnaast is er volop aandacht voor de relatie tussen het station en de (directe) stationsomgeving. Hierdoor groeien veel stations uit tot brandpunten van stedelijke ontwikkeling.

De grote NSP-stations zijn hiervan een goed voorbeeld maar allang niet meer de enige. De kwaliteit die op de grote stations gerealiseerd is, werkt namelijk steeds meer door elders op het netwerk. Dan gaat het om de stations van de grotere steden – van Tilburg en Eindhoven tot Zwolle – tot de middelgrote en kleinere stations. Bovendien worden steeds meer voorstadstations (her)ontdekt. Zo wordt Station Sloterdijk in Amsterdam naar voren geschoven als een belangrijk brandpunt in de ontwikkeling van het

“De grote hoeveelheid uniforme eisen maakt het haast bijzonder dat ieder station in Nederland toch een heel eigen karakter heeft.”

2 Lara Voerman, *Standaardstations*, Spoorbeeld, 10 december 2013.

Spoornetwerk en snelwegen



Stationstypen en stadstypen



grote nieuwe stadsdeel Haven-Stad. Een ander voorbeeld is het nog relatief nieuwe station Groningen Europapark dat ruimtelijk op een prachtige manier verweven is met de omgeving. Het geeft een enorme boost aan de ontwikkeling van het gelijknamige stadsdeel Europapark. Hier, op de plek waar voorheen een oude energiecentrale stond, begint het stedelijk leven volop op te bloeien.

Wat betreft de goede voorbeelden kunnen we nog wel even doorgaan. Neem het op het eerste gezicht 'onbeduidende' station Beek-Elst. Hier worden plannen gemaakt voor een volwaardige noordelijke toegang waardoor een tweezijdig station kan ontstaan. En dat natuurlijk inclusief de aanpak van de openbare ruimte en de toevoeging van nieuwe (fiets)voorzieningen. Vergelijkbare opgaven spelen in Castricum, Gorinchem, Assen en Driebergen-Zeist.

Bijzonder aan veel van deze plannen en ingrepen is dat de specifieke kwaliteiten steeds vaker de hoofdrol spelen. Station worden veelkleuriger en 'eigener'. Meer en meer worden ze verweven met de directe omgeving waardoor het station van Assen ook echt het station van Assen kan zijn en dat van Castricum ook echt van Castricum. Deels is dit het gevolg van beleid. Zo stelt het Spoorbeeld dat "de gewenste ervaring wordt bereikt door maatwerk te leveren en in te spelen op de specifieke kenmerken van de omgeving." Ook in het Stationsconcept – onderdeel van het Spoorbeeld – wordt deze oproep regelmatig herhaald. Het inspireert en stimuleert tot lokaal maatwerk. Natuurlijk zonder daarbij de generieke eisen in de weg te zitten. Of, zoals het Stationsconcept het stelt: "Een goede mix tussen generiek en specifiek stimuleert de reisbeleving en ondersteunt de overgang tussen de treinreis en de omgeving – en

andersom. Dit maakt dat de gewenste ervaring voor iedere reiziger voelt als vertrouwd én verrassend tegelijk."

Naast de stimulans vanuit het Spoorbeeld speelt een rol dat op veel plekken in Nederland gemeenten, provincies en stadsregio's 'in the lead zijn', zowel in 'geld' als opdrachtgeverschap. ProRail en NS schuiven aan, maar soms niet als initiator. Deze 'nieuwe opdrachtgevers' herkennen de potentie van hun stationsgebieden. Bovendien positioneren ze het station en het stationsgebied

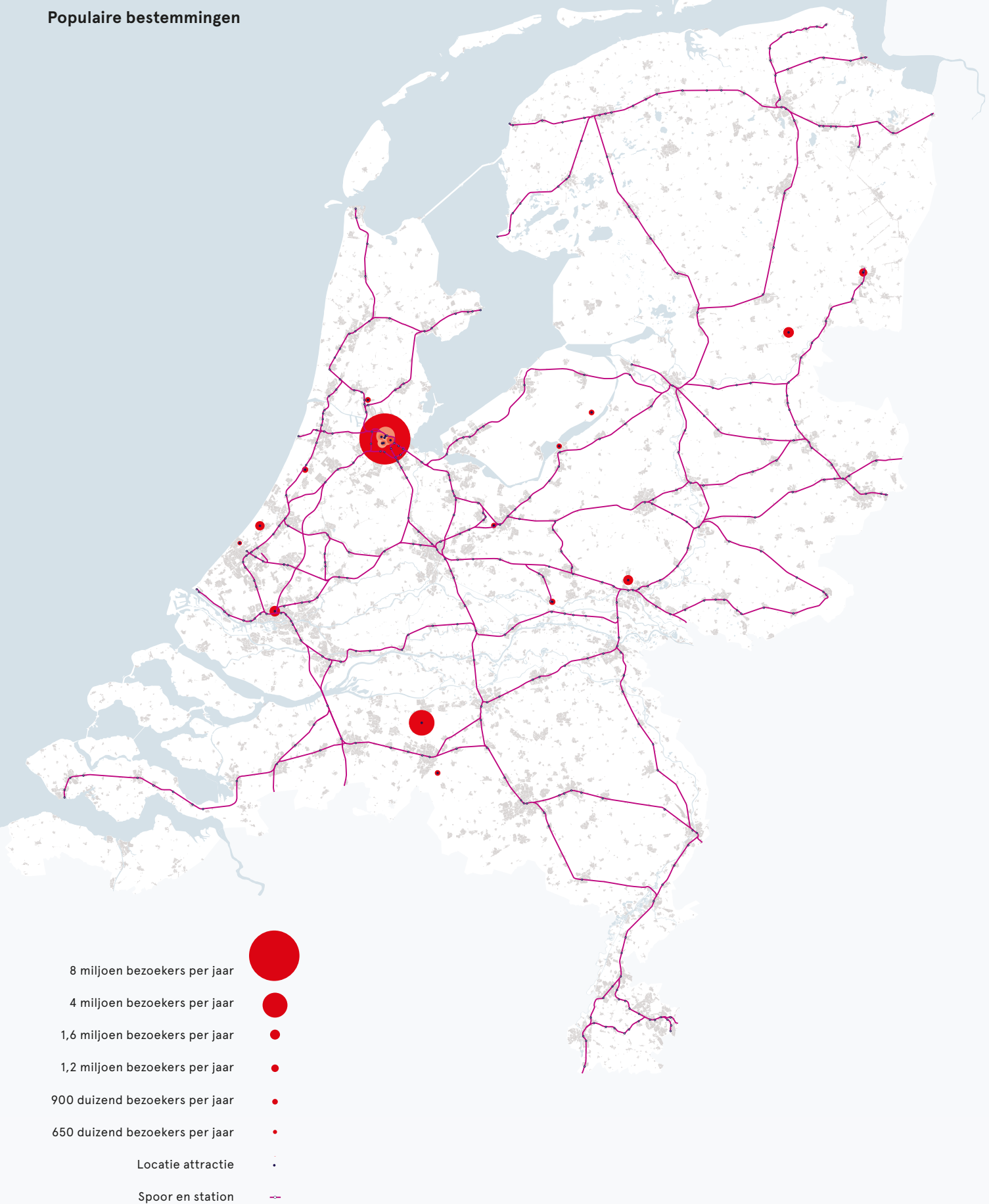
steeds vaker als onderdeel van grotere ontwikkeltrajecten. Ze zien de waarde van het stationsplein als entree tot stad, wijk of dorp. Een hoogwaardig openbare ruimte die op een logische wijze verbonden is

met de stationsomgeving is dan een must. Daarnaast zien ze in dat de investeringen in het stationsgebied positief kunnen doorwerken op veel meer schaalniveaus dan alleen de directe stationsomgeving. Zo worden stations ingezet als onderdeel van stedelijke of landschappelijke gebiedsontwikkelingen waarbij station en stationsomgeving aansluiten bij het profiel van de stad of het stadsdeel dan wel de wijk of het dorp waarin het station is gelegen.

Illustratief is ook de herbestemming van voormalige stationsgebouwen. Hier krijgen lokale initiatieven een plek: van een stationshuiskamer tot een lokale ondernemer. Gecombineerd met ingrepen in de openbare ruimten zorgen deze nieuwe voorzieningen dat het station en de directe stationsomgeving meer wordt dan alleen een plek van komen en gaan. Het wordt een verblijfsruimte: het station zelf is een bestemming geworden. Tot slot speelt het gedifferentieerd concessiesysteem een rol. Provincies regisseren het vervoer over de regionale

"Zeker de laatste twintig jaar wordt het station weer volop omarmd als katalysator van stedelijke ontwikkeling."

Populaire bestemmingen



spoorlijnen. Dat brengt automatisch met zich mee dat er letterlijk en figuurlijk meer 'kleuren' op de stations waarneembaar worden, naast het geel-blauw van NS.

Vanuit Bureau Spoorbouwmeester zien we hoe deze ontwikkeling de differentiatie en veelkleurigheid van station en stationsomgeving vergroot. Daarbij liggen er natuurlijk kansen in de stad. De voorbeelden Amsterdam Sloterdijk en Groningen Europapark illustreren dat al. Maar ook daarbuiten dienen zich kansen aan. Zo heeft het Nederlandse spoornetwerk de potentie om niet alleen stedelijk gebied maar ook fiets- en wandelroutes, ecologische hoofdstructuren en toeristische (top) attracties te ontsluiten. Daar komt nog eens bij dat de trein de mogelijkheid biedt om volop van het landschap te genieten, tenminste, als je als reiziger naar buiten kijkt in plaats van naar het beeldscherm van smartphone of laptop. Het spoornetwerk doorsnijdt namelijk zo ongeveer ieder landschapstype.

Inspirerend in dit opzicht zijn de kaarten die Must Stedebouw en Strootman Landschapsarchitecten een paar jaar geleden maakten als onderdeel van de *Visie op de omgeving van spoor en station*.

Afgelopen jaar refereerden we er in het essay Van Spoorkaart naar Spooratlas ook al aan. Puur door het spoornetwerk en de stations over het kaartbeeld van Nederland

heen te leggen ontstaan bijzondere nieuwe inzichten die vooral gaan over de ontsluiting van meer dan alleen het stedelijk gebied. Heel interessant in dit opzicht is het project Buitenpoorten: een initiatief van de Metropoolregio Amsterdam, de Provincie Noord-Holland en de gemeente Velsen, waar NS graag bij aanhaakte. Daarbij staat de term 'buitenpoorten' voor OV-

knooppunten die aan de rand van natuur- en recreatiegebieden liggen. Vaak gaat het daarbij om treinstations. Zij kunnen de toegangspoort worden tot het landschap: een prachtig startpunt om van het buitenleven te genieten. Die toegangspoorten kunnen op hun beurt weer aanleiding zijn om het station nog meer eigenheid te geven; nauw verbonden met de omgeving en de kwaliteiten die zij ontsluiten.

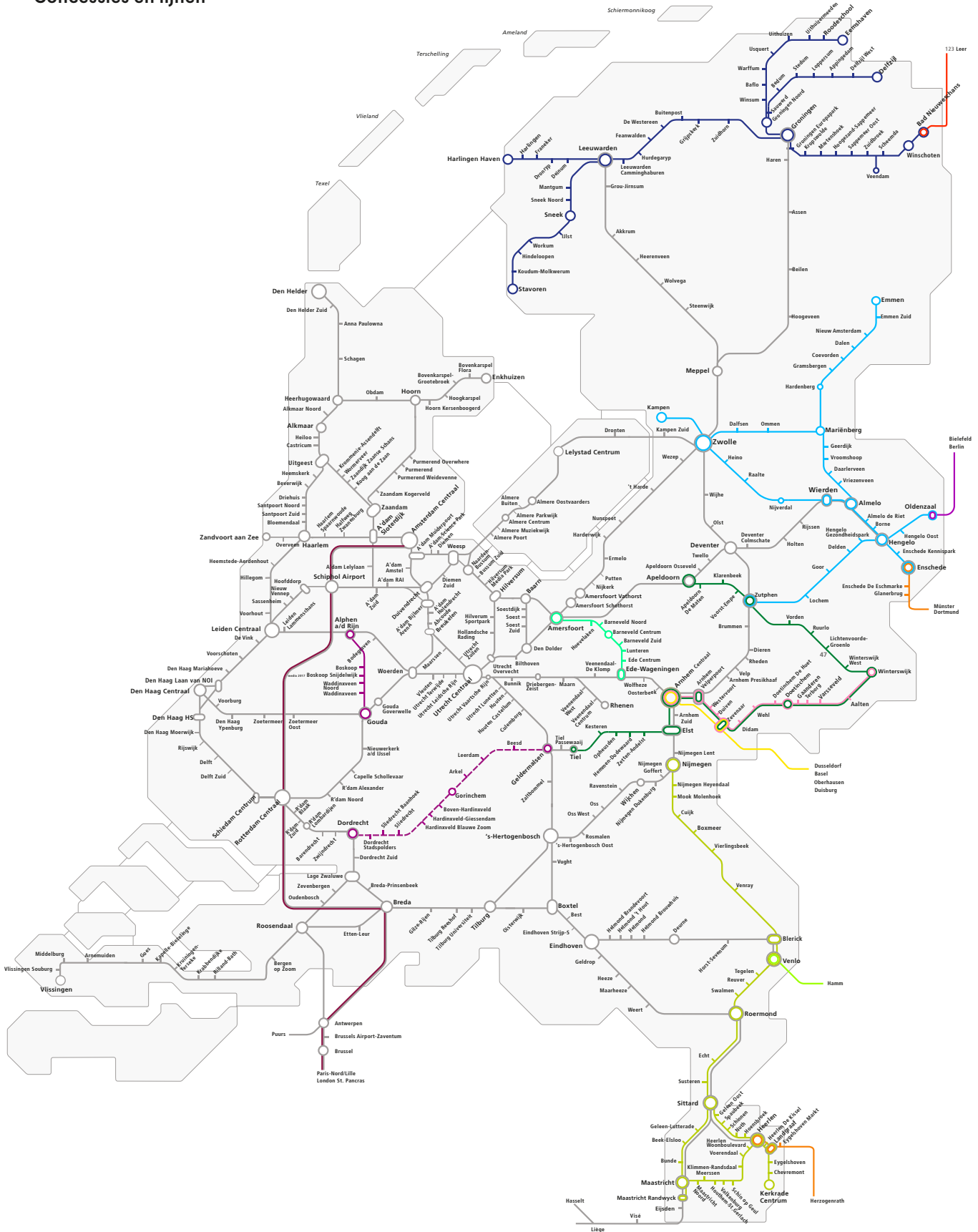
Het project Buitenpoorten is recent van start gegaan met een pilot in Santpoort-Noord. Een wandelroute verbindt hier het station nu met Nationaal Park Zuid-Kennemerland. Verder is de doorwerking op het station en het stationsgebied nog niet echt aan de orde. Het beperkt zich tot het opfleuren van de stationsgebied met foto's van het Nationaal Park. Maar wat niet is, kan nog komen. Een blik op de kaarten van MUST en Strootman laat in ieder geval zien dat er op veel meer plekken in Nederland kansen liggen. Zo liggen 78 stations op of in de directe nabijheid van bestaande wandelroutes. Het aantal stations dat (in potentie) recreatieve fietsroutes ontsluit is nog veel hoger: 109. Ook raakt het spoor aan diverse ecologische hoofdroutes. Alleen

op het vlak van de grote toeristische attracties is nog echt winst te behalen. Zij liggen geregeld net iets te ver van het spoornetwerk. De Buitenpoorten zijn een mooi en inspirerend voorbeeld waarbij een wisselwerking

kan ontstaan tussen het station, de stationsomgeving en de nabijgelegen natuur- en recreatiewaarden. Elders zijn andere profileringen denkbaar. Stations die aansluiten op het profiel van de stad of het stadsdeel waarin het gelegen is bijvoorbeeld. Dat kan gaan om een grote uitbreidingswijk, hoger onderwijs, een ziekenhuis, shopping-mall of pure evenementenstation in de nabijheid

“De kwaliteit die op de grote stations gerealiseerd is, werkt steeds meer door elders op het netwerk.”

Concessies en lijnen



Legenda

- Begin-, eind- of overstapstations
- Overige stations
- Samenloopstations

Merkidentiteiten

concessies regionaal

- Noordelijke nevenlijnen (Arriva)
- R-Net (NS)
- Valleilijn (Connexxion)
- Blauwnet (Keolis, Arriva)
- BrengDirect (Arriva, Hermes) Achterhoek-Rivierenland
- Achterhoek-Rivierenland (Arriva)
- Merwedelijn (Arriva) (2018: Qbuzz onder R-Net)
- Concessie Limburg (Arriva)

Merkidentiteiten

concessies nationaal en internationaal

- NS landelijk en internationaal
- Thalys (NL-Rotterdam-B-FR)
- Eurostar (NL-Rotterdam-B-FR-UK)
- ICE (NL-Arnhem-D)
- NL-België (NMBS) (Benelux)
- NRW (Regio DB/VRR (Enschede-D) (Heerlen-D))
- Rhein-IJssel-Express (Abellio NRW (Arnhem-D))
- TWN (Teutoburger-Wald-Netz) (Eurobahn/Keolis (Hengelo-Oldenzaal-D))
- Venlo-Hamm DB (Keolis)
- Wiederline DB (Arriva)

van stadions of de reeds genoemde toeristische topattracties. Overal liggen kansen om het station verder te verbinden met de omgeving en zodoende veelkleuriger te maken en daarmee ook aantrekkelijker.

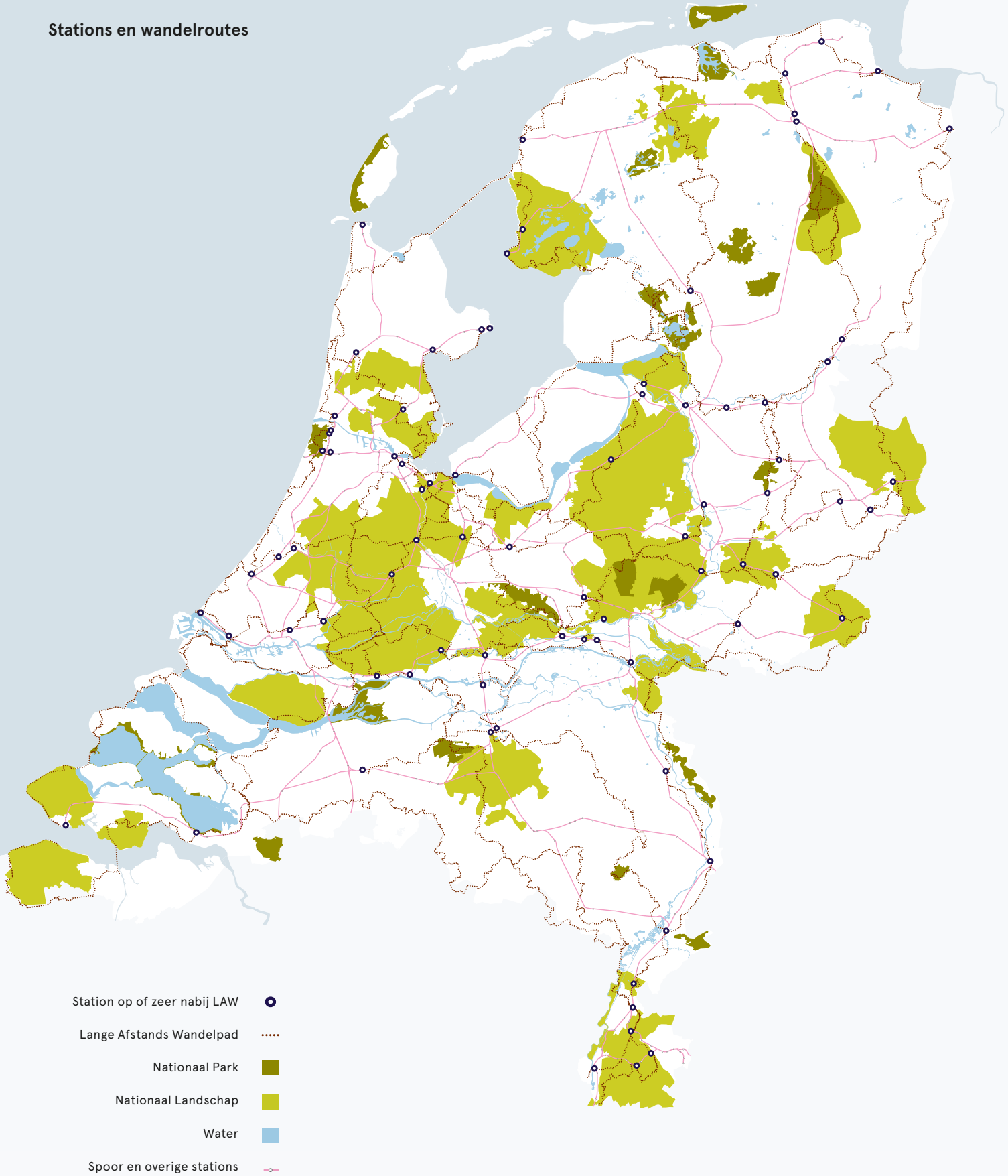
Deze kansen worden extra interessant in het licht van het *OV Toekomstbeeld 2040* waarin het Ministerie van IenW samen met ProRail, vervoerders, provincies en metropoolregio's invulling geeft aan de ambities op het vlak van het (toekomstige) openbaar vervoer. De ontwikkeling van stations tot multimodale knooppunten is hierbij een belangrijk aandachtspunt. En dan gaat het nadrukkelijk niet alleen om de grotere en middelgrote stations. Ook elders op het netwerk doen zich interessante kansen voor om de trein nauw te verbinden met andere vormen van openbaar vervoer, alsook met de auto en de fiets. Het dichterbij brengen van verschillende nationaal, regionaal en gemeentelijk georganiseerde modaliteiten kan daarbij tot interessante stations leiden: nauw verbonden met de plek, met een duidelijk eigen profiel en ondertussen volwaardig onderdeel van het volledige OV-netwerk.

In 1860 gaf de Nederlandse Staat een enorme impuls aan de bereikbaarheid van ons land. Meteen leerden we daarbij ook een wijze les: het station hoort even zeer bij het spoor als bij de omgeving. In het licht van het *OV Toekomstbeeld 2040* en de talrijke initiatieven die overal in het land genomen worden om station en stationsomgeving meer met elkaar te verweven, gaat het spoor opnieuw een belangrijke rol spelen bij grote ruimtelijk vraagstukken. Wanneer rijk, gemeenten, provincies, stadsregio's, vervoerders en spoorbeheerders daarbij gezamenlijk optrekken, kan dit bovendien een belangrijke impuls zijn voor de ruimtelijke kwaliteit van Nederland en het station en de stationsomgeving in het bijzonder. Zo kunnen stations misschien wel meer dan ooit uitgroeien tot een volwaardige poorten tot de stad, wijk, dorp en landschap: generiek wat betreft

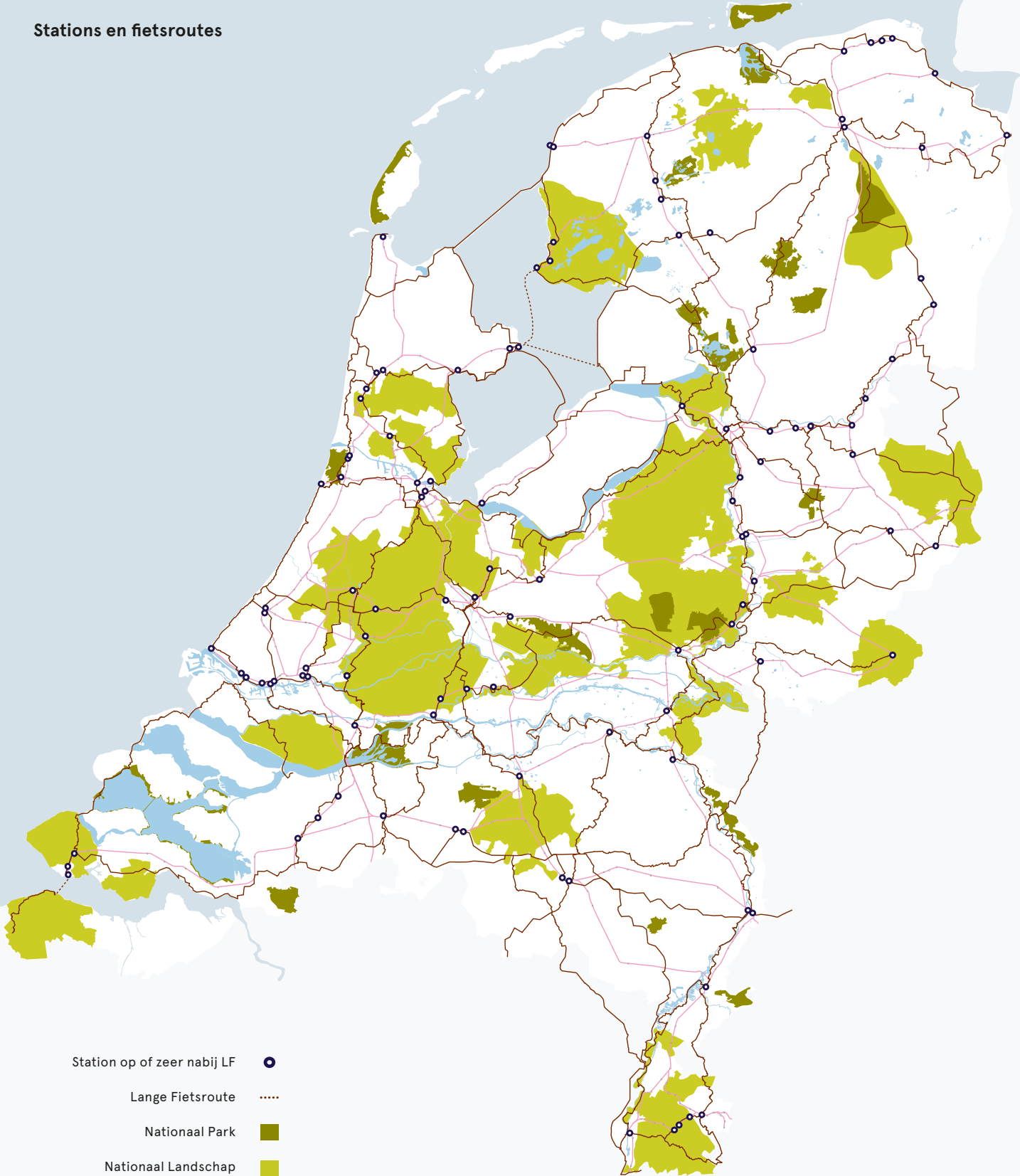
de gebruikswaarden en gevarieerd in de beleving. De stations en hun omgeving als het DNA van ruimtelijk Nederland.

“78 stations liggen op of in de directe nabijheid van bestaande wandelroutes. Het aantal stations dat (in potentie) recreatieve fietsroutes ontsluit is nog veel hoger: 109.”

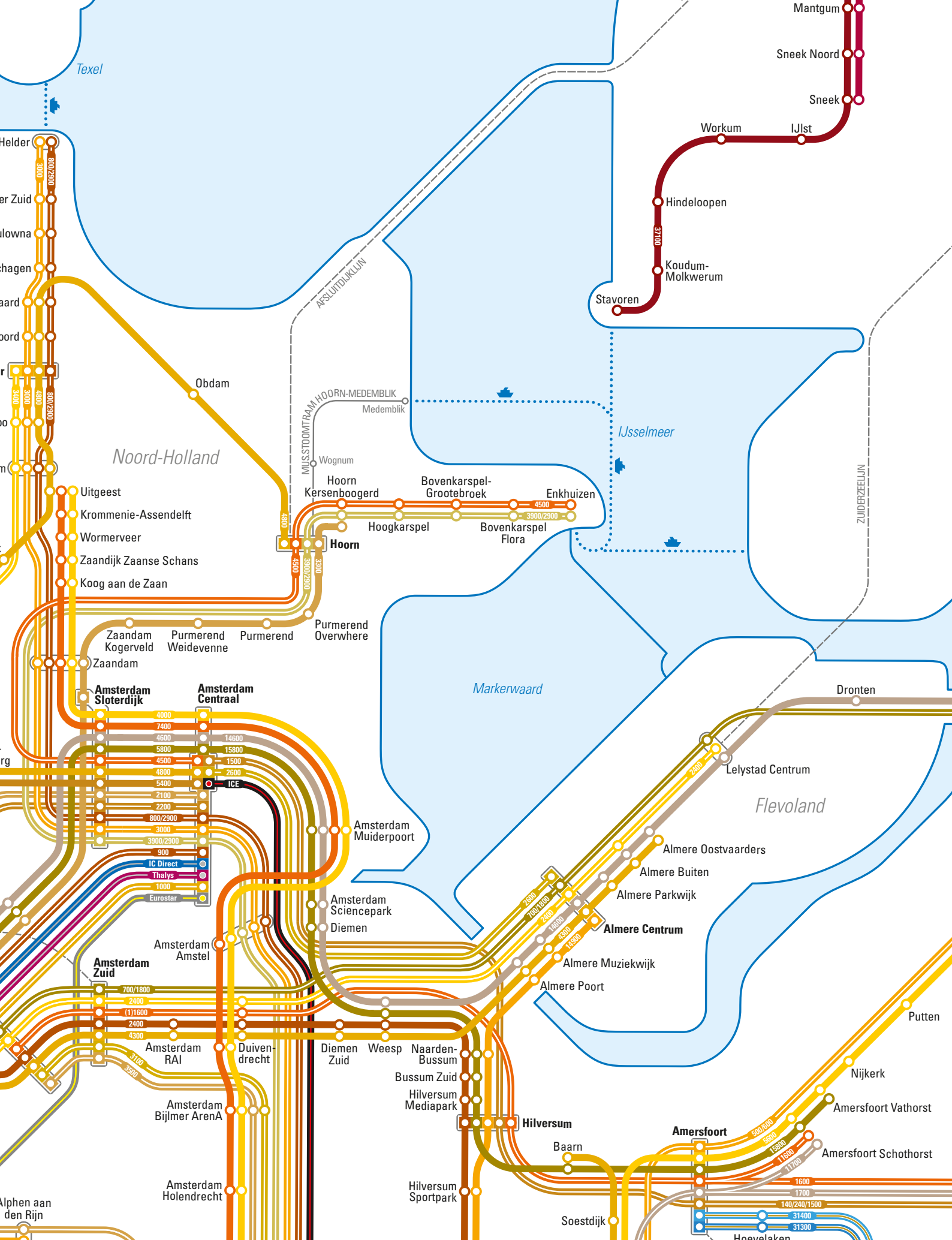
Stations en wandelroutes



Stations en fietsroutes



- Station op of zeer nabij LF ●
- Lange Fietsroute - - -
- Nationaal Park ■
- Nationaal Landschap ■
- Water ■
- Spoor en overige stations -○-



Visies en beleid

Visies en kaders en ontwerputgangspunten

Het Spoorbeeld daagt uit tot samenhang en integraliteit. Voor iedereen die aan het spoor werkt dient het als een inspirerend hulpmiddel. Ieder jaar werkt Bureau Spoorbouwmeester aan het scherp en actueel houden van het Spoorbeeld. Nieuwe opgaven worden verkend, visies geactualiseerd en kaders en ontwerputgangspunten bij de tijd gebracht. In dit hoofdstuk volgt een overzicht van de belangrijkste ontwikkelingen in 2018.

Duurzame spooromgeving

Bureau Spoorbouwmeester ondersteunt ProRail en NS in het realiseren van hun duurzaamheidsambities. De focus ligt op een transitie naar energieneutrale, groene en circulaire stations- en spoor(omgevingen). In dit licht werkte Bureau Spoorbouwmeester in 2018 mee aan het opstellen van de ruimtelijke randvoorwaarden voor de opgave van energie-opwekking op P+R terreinen en de architectenselectie.

Ook leverde Bureau Spoorbouwmeester input voor de Circular Design Challenge van ProRail met als onderwerp 'Hergebruik van spoorse materialen'. Verder is Bureau Spoorbouwmeester gestart met het schrijven van een essay over circulair materiaalgebruik. In 2018 werd samen met NS en ProRail gewerkt aan de Aandachtspuntenlijst voor het ontwerpen van duurzame stations.

Samen met NS en ProRail werd in 2018 het Handboek Zonnepanelen opgeleverd. Een beleidsstuk over de

esthetische inpassing van zonnepanelen op stations. Op station Eindhoven werd de sporenkap voorzien van zonnepanelen. De inpassing is gerealiseerd conform de uitgangspunten van dit nieuwe Handboek.

Update Handboek belettering en bewegwijzering van Nederlandse treinstations

ProRail Stations en Bureau Spoorbouwmeester zijn gestart met de verbetering en actualisatie van het *Handboek Bewegwijzering OVS-00214*. In 2018 is verder onderzocht of binnen de huidige bewegwijzeringssystematiek de verschillende vervoersmodaliteiten gelijkwaardiger geïmplementeerd kunnen worden. De geüpdatete versie van het handboek heeft de review inmiddels doorlopen. In het voorjaar van 2019 wordt de update afgerond.

Kaders en ontwerpprincipes kleuren

Bureau Spoorbouwmeester werkt in opdracht van ProRail en NS aan een uitbreiding van de algemene ontwerputgangspunten wat betreft kleurgebruik. Dit heeft geresulteerd in nadere specificaties voor kleuren, folies en RAL-poedercoatings. In 2018 is gestart met de aanleg van een kleurendatabase. Deze database bevat talloze kleuren die in de rijke historie van de spoorwegen zijn toegepast. Ook zijn het kleurgebruik en de profilering van vervoerders, concessieverleners en andere spoorgerelateerde organisaties in kaart gebracht. In 2019 worden de bevindingen meegenomen in een update van het Spoorbeeld. Ook zullen de kleuren en specificaties een plek krijgen in het *Overzicht Stationsobjecten 2.0*.

Kunstcommissie

De Kunstcommissie is een initiatief van NS Stations, ProRail en Bureau Spoorbouwmeester. Hoofdmoot van de werkzaamheden bestaat uit de advisering over bestaande en nieuwe kunsttoepassingen in en bij station. De adviezen worden doorgaans uitgebracht aan ProRail

en NS. Daarnaast staat de commissie open voor vragen van derden. In 2018 adviseerde de Kunstcommissie over kunstwerken bij de stations Amsterdam Sloterdijk, Zaandam, Groningen en Leeuwarden. Ook werd geadviseerd over de ontmoetingsplekken op de NSP-stations en de kunst in de outillage beschuttingssystemen. Verder kreeg de commissie verschillende vragen van kunstenaars. Veelal betrof het verzoeken over het plaatsten van een kunstwerk.

Inventarisatie Kunstcollectie

In 2018 werd een grootschalig project afgerond: de inventarisatie van nagenoeg alle kunstwerken in en om stations. Naast een objectgerichte beschrijving is gewerkt aan een duiding van de kunstcollectie als geheel. In samenspraak met de Kunstcommissie heeft Bureau Spoorbouwmeester het initiatief genomen het resultaat van de inventarisatie publiek te maken. Daarbij is in 2018 gestart met het vullen van een online-database. Ook is gestart met de voorbereiding van een boek: *De kunst voor het reizen*. Zowel het boek als de website zullen gepresenteerd worden op het Spoorbeeld Symposium in mei 2019. Met het boek en de site wordt de inventarisatie toegankelijk voor een brede doelgroep binnen en buiten de spoorsector. Daarnaast dient de inventarisatie als basis voor een Plan van Aanpak aangaan de beheer en onderhoud van de diverse kunstwerken door NS en ProRail. Bureau Spoorbouwmeester en extern adviseur Tanja Karreman adviseren over dit Plan van Aanpak.

Het Stationsconcept

Het Stationsconcept is toe aan een update. Directe aanleiding is de studie naar het Openluchtstation en de daarin blootgelegde noodzaak van een comfortabel ontvangstdomein in de buitenlucht. Dit is zeker aan de orde op die plekken waar het stationsgebouw z'n functie verloren heeft. Een andere aanleiding volgt uit

het *Handelingsperspectief Knooppunten* waaraan NS Stations, ProRail en het Ministerie van IenW werken. Het Handelingsperspectief vraagt vooral aandacht voor multimodale OV-knooppunten op lokale en regionale schaal. Zij groeien de komende jaren uit tot een grote opgave. De update van het Stationsconcept betreft vooral de hoofdstukken over de toepassing van de Stationsdomeinen. De visie zelf, inclusief de verdeling in domeinen, blijft intact. Daarbij is de update een goed moment om de bestaande cases en de bijbehorende foto's en schema's te actualiseren. Voorts krijgt de tekst als geheel redactionele aandacht en wordt een nieuwe lay-out ontwikkeld die de lezer ondersteunt in de navigatie door het document. In 2018 is gestart met de update. In 2019 zullen de geüpdatete teksten en schema's aan NS en ProRail ter review voorgelegd worden.

Visie op Camera's

Bureau Spoorbouwmeester heeft voor ProRail en NS een *Visie op Camera's* opgesteld, inclusief een handleiding die helpt bij de vervaardiging van integrale cameraplannen. De handleiding bestaat uit kaders voor de afstemming van camera's onderling en de relatie met andere objecten in en op stations. In 2019 wordt de visie uitgebreid met criteria voor de toepassing van camera's ter preventie van suicide op het spoor.

Visie op Geluidsschermen

Bureau Spoorbouwmeester maakt zich sterk voor lage schermen die het geluid dicht bij de bron reduceren. Lage schermen hebben het voordeel dat ze weinig 'visueel rumoer' creëren. Reizigers kunnen ongehinderd uitkijken over het landschap. Andersom hebben ook omwonenden aanzienlijk minder last van een visuele obstakels. Verder zijn lage schermen duurzaam: ze zijn klein en vragen minder materiaal. Maar wat voor effect hebben lage schermen op, bijvoorbeeld, het onderhoud van de spoorbaan? En hoe zullen reizigers en omwonenden de lage schermen

werkelijk waarden? Op zoek naar antwoorden startte ProRail in 2018 een uitgebreid onderzoek. De resultaten komen in 2019 beschikbaar.

Visie op Informatie

Bureau Spoorbouwmeester heeft met NS Stations en ProRail zitting in het Kwaliteitsteam van de *Visie op Informatie*. Het team adviseert over de toepassing van de visie, met name in afwijkende situaties. In 2018 werden in vergelijking met eerdere jaren wat minder adviezen uitgebracht: veel opgaven konden 'binnenshuis' opgelost worden en behoeften geen inmenging van het Kwaliteitsteam. Wat betreft de doorontwikkeling van de *Visie op Informatie* werd met NS Stations een workshop georganiseerd rond de toepassing van folies in stations. De workshop zorgde voor een mooi inzicht: een proactieve samenwerking tussen medewerkers van NS en ProRail op het gebied van retail, media en tijdelijke seizoensaankleding werkt! Verder rondde Bureau Spoorbouwmeester in 2018 de Spoorbeeld Retailposter af. Deze poster geeft een handzame samenvatting van de kaders en ontwerpprincipes voor de commerciële gevelzone van retail-units. Tot slot adviseerde ons bureau NS Stations over de uitwerkingen en wijzigingen van het Handboek Retail. In 2019 zal NS Stations aangeven in welke volgorde en met welke prioriteit aan de betreffende uitwerkingen en wijzigingen gewerkt zal worden.

Visie op Informatie: Studie Plaatsingsmiddelen

De *Studie Plaatsingsmiddelen* heeft een directe relatie met de *Visie op Informatie* en de inrichtingsprincipes van de *Stationsoutillage*. De studie heeft een belangrijk doel: alle spoorpartners voorzien van een zo compleet mogelijk overzicht van alle middelen en stationsobjecten en hun gewenste plaatsing. Hierdoor kunnen reizigers het station op een logische, begrijpelijke en eenduidige manier

ervaren. In 2018 is gestart met een studie naar middelen in het ontvangst- en omgevingsdomein van kleine stations. In 2019 komen ook de andere domeinen aan bod, evenals de grotere stations. Verder wordt in 2019 gestart met de integratie van de resultaten binnen de *Visie op Stationsoutillage*.

Visie op Lichtobjecten

Veel stations hebben te maken met een toename van doorgelichte of verlichte objecten. Dit vraagt om een duidelijke hiërarchie tussen informatiemiddelen en overige lichtobjecten. Bovendien vergt het een goede afstemming tussen lichtsterkte en de omgeving. In dit licht werkt Bureau Spoorbouwmeester in opdracht van ProRail en NS Stations aan nieuwe kaders en principes voor het ontwerp en de toepassing van lichtobjecten. In 2018 zijn de kaders en richtlijnen voor de reclamedragers opgesteld. In 2019 vindt de evaluatie van deze criteria plaats. Ook zal dan een start gemaakt worden met een uitbreiding van de criteria ten behoeve van de nieuwe indoor treinbeeldschermen (TB-schermen). Samen vormen de criteria het fundament voor de *Visie op Lichtobjecten*.

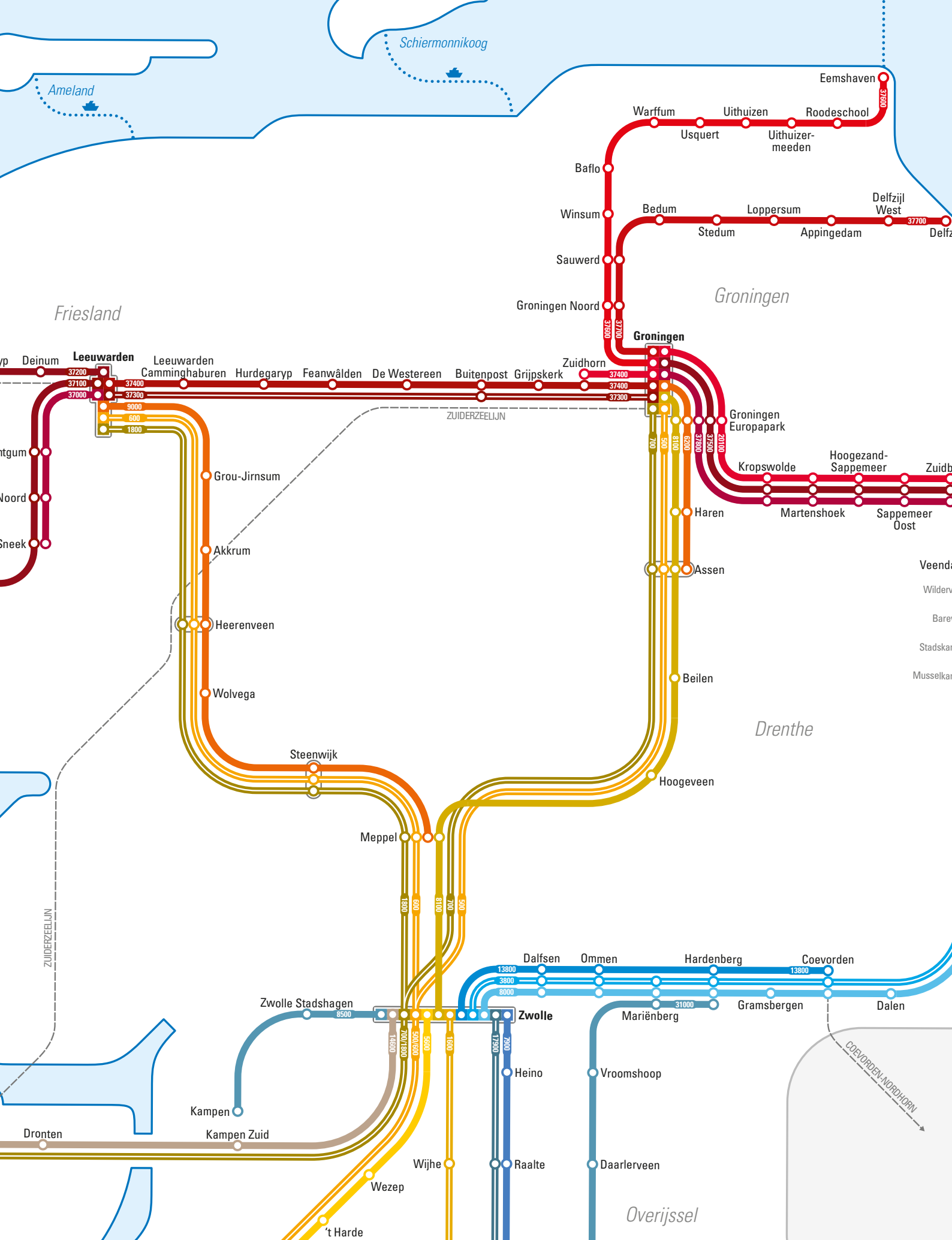
Visie op Outillage: addendum

Sinds 2016 werd gewerkt aan een addendum voor de *Visie op Outillage*. Hierin krijgen nieuwe objecten een plek, waaronder een smalle perronbank, een toilet en een nieuwe reclaimedrager. Aansluiting op de bestaande Outillage staat voorop. In 2018 is het addendum afgerond. Verder is doorgewerkt aan het ontwerp van een smal beschuttingssysteem voor smalle perrons. Ook is gestart met de ontwikkeling van een windscherm dat evenwijdig aan de perronrand geplaatst kan worden.

Visie op Verlichting

Hoe kan licht de ervaring en beleving van de reiziger optimaal ondersteunen? Welke bijdrage kan licht leveren aan een prettig(e), overzichtelijk(e) en veilig(e) station(somgeving)? En kunnen reizigers zich nog meer welkom voelen door een goede inzet van licht? Dergelijke vragen staan aan de basis van *Nieuw Licht op Stations*: de gezamenlijke visie op verlichting van NS, ProRail en Bureau Spoorbouwmeester. In de visie staat een innovatieve manier van kijken centraal. Uitgangspunt is dat verlichting integraal wordt aangevlogen en een duidelijke relatie heeft met andere projecten en programma's. Dit betekent dat verlichting veel meer is dan louter een technische opgave. Op basis van *Nieuw Licht op Stations* zijn NS en ProRail inmiddels gestart met concrete plannen. Deze 'beproeven' de visie en de bijbehorende strategie in de praktijk. Op basis van de resultaten zullen kaders en ontwerppunten opgesteld worden.





Programma's

Concrete langlopende ontwerptrajecten

Programma's hebben betrekking op specifieke routes en trajecten of op het gehele netwerk. Veelal gaat het om concrete, veelal langlopende ontwerptrajecten. Voorbeelden zijn GSM-netwerken op stations en het programma Opschonen stations. Binnen de programma's vervult Bureau Spoorbouwmeester een adviserende rol. Bovendien is Bureau Spoorbouwmeester actief betrokken bij selecties, pilots, reviews en het opstellen van (ontwerp)briefings. Dit hoofdstuk geeft een overzicht van alle programma's waar ons bureau in 2018 bij betrokken was.

Combimast

ProRail ontwikkelt in samenwerking met Bureau Spoorbouwmeester een nieuwe standaardmast. Deze 'combimast' combineert meerdere functies: verlichting- en omroepinstallatie, bewegwijzering en de stationsklok. Hierdoor zijn minder masten nodig op perrons. In 2018 zijn componenten als camera's, verlichtingsarmaturen en luidsprekers beproefd. Ook is een proefopstelling gemaakt op de binnenplaats van de Inktpot. Op basis van de resultaten en de *lessons learned* hebben ProRail en Bureau Spoorbouwmeester de ontwerpuitgangspunten uitgewerkt. De combimast is vervolgens door ipv Delft doorontwikkelde tot een definitief ontwerp. In 2019 volgt nog een pilot op een aantal stations. Hierna zal de combimast vrijgegeven worden als de nieuwe standaardmast.

Duurzame spooromgeving

ProRail en NS hebben ambities op het vlak van duurzaamheid. De nadruk ligt op een transitie naar energieneutrale en circulaire stations- en spoor(omgevingen). Bureau Spoorbouwmeester adviseert en ondersteunt ProRail en NS bij de realisatie van de duurzaamheidsambities. Zo werkte Bureau Spoorbouwmeester mee aan een richtlijn over de inpassing van zonnepanelen bij (ProRail-)stations en de ontwikkeling van duurzame lichtmasten. Ook leverde Bureau Spoorbouwmeester input voor *The Green Quest*: een zoektocht naar oplossingen voor groener en duurzamer ondernemen. Verder verscheen een reeks artikelen op spoorbeeld.nl. Ze belichten lopende projecten en initiatieven op het vlak van duurzaamheid. Zo is bijvoorbeeld de Stationsscan duurzaamheid beschreven en als werkmethode aan de website gekoppeld.

GSM en GSM-R

Nederlanders en hun smartphone: ze zijn onafscheidelijk en men verwacht eigenlijk overal goed bereik. Dat geldt zeker ook op stations. Helemaal bij verstoringen vertrouwen reizigers op hun reisapp. Slecht bereik is een grote *dissatisfier*. Al dat internetten, chatten, appen en mailen geschiedt allemaal draadloos. Maar de voorzieningen die daarvoor op getroffen moeten worden zijn niet van de lucht. Mobiele providers investeren veel in het GSM-netwerk op *high traffic* locaties als stations. Daarnaast beschikt ProRail ook over een netwerk: het GSM-Railnetwerk (GSM-R). Dit netwerk draagt zorg voor de communicatie op en rond het spoor. De fysieke weerslag van al die mobiele netwerken heeft de volle aandacht van Bureau Spoorbouwmeester. Zo heeft ons bureau een systeem ontwikkeld waarmee een ruimtelijk antwoord gegeven kan worden op de enorme groei van het aantal antennes op stations. Dit gebeurde samen met de mobiele providers, ProRail, NS en ipv Delft. Dankzij de uitgedachte plaatsingscriteria en een speciaal ontwikkelde box kunnen de antennes nu

goed ingepast worden tussen alle andere voorzieningen. Dit komt de ruimtelijke beleving ten goede. Ondertussen zorgt het dat reizigers goed gebruik kunnen maken van hun smartphone.

Informatiepunt

Het Landmark is een multifunctioneel informatiepunt dat inspeelt op de informatiebehoefte van reizigers bij kleine stations zonder gebouw of stations met gebouwen die niet meer in gebruik zijn. Het Landmark zorgt voor een betere vindbaarheid van vertrek- en aankomstinformatie. Daarnaast versterkt het de herkenbaarheid van station, hoofdentree en uitgang. Eind 2018 is gestart met een pilot op de stations Tiel en Buitenpost. Tijdens de pilot wordt de exacte meerwaarde van het Landmark onderzocht. Daarnaast helpt het bij de optimalisatie van het ontwerp. Bureau Spoorbouwmeester is betrokken bij het project en adviseert onder meer over de aansluiting op de *Visie op Informatie*. Daarbij kwamen in 2018 thema's aan de orde als de ordening van de informatie, de plaatsingsprincipes, de zonering, de typografie, de vormprincipes en de doorlichting en luminanties. Ook is veel aandacht uitgegaan naar de relatie tussen het Landmark en andere middelen op het station.

Ontwerpgestuurd beheer

Samen met NS en ProRail werkt Bureau Spoorbouwmeester aan een methode om nieuwe stations te beheren vanuit de gerealiseerde kwaliteiten. De methode omvat een praktische en vooral ook inspirerende handleiding voor onderhoud en beheer. De handleiding borgt de bestaande kwaliteiten en kan bovendien gebruikt worden voor de briefing en toetsing van toekomstige uitbreidingen en/of veranderingen. Vooralsnog richt de methode zich op grote (NSP) stations. Zij beschikken inmiddels allemaal over een *Ontwerpgestuurd Beheerplan*. Daarbij is ieder document opgesteld door het betreffende ontwerpteam en geadresseerd aan de betreffende eigenaren. In overleg met NS, ProRail en

andere stationseigenaren wordt in 2019 gestart met de implementatie van de beheersplannen in het dagelijks beheer.

Opschonen stations

Kan een integrale (her)inrichting van het ontvangst- en/of omgevingsdomein – inclusief het weghalen of verplaatsen van objecten – de reisbeleving versterken? Het programma *Opschonen stations* gaat op zoek naar antwoorden op deze vraag. Aanleiding is de verrommeling die gaandeweg is ontstaan op en rond veel stations. Verschillende oorzaken liggen hieraan ten grondslag: van het bijplaatsen van objecten zonder ordening tot het achterblijven van beschadigde objecten of objecten die hun functie hebben verloren. Andere oorzaken zijn een verscheidenheid aan verlichting; een ruimtelijke indeling die niet is meegegroeid met het station en diversiteit aan bestrating die vaak ontstaan is na schade of andere veranderingen. Op zoek naar oplossingen voor de korte, middellange en lange termijn betreft ProRail NS, gemeenten en – waar nodig – andere stakeholders bij het programma *Opschonen stations*. Bureau Spoorbouwmeester vervult een inspirerende en adviserende rol binnen het programma. Daarbij denken we mee over oplossingen en kansen die op de korte, middellange en lange termijn de kwaliteit kunnen borgen. Daarnaast adviseert ons bureau over de raakvlakken met bestaand(e) beleid en richtlijnen plus de overlap met andere projecten.

Nieuwe Outillage

Ook in 2018 werden weer veel stations voorzien van nieuw meubilair. Bureau Spoorbouwmeester is als adviseur betrokken bij de uitrol van deze nieuwe outillage: een uitvloeisel van de *Visie op Outillage*. De uitrol leidt van tijd tot tijd tot optimalisaties en/of tot nieuwe vragen en opgaven. Soms zijn deze heel specifiek: maatwerk is dan aan de orde. Een voorbeeld is het windscherm langs het perron in Middelburg. Het beschuttingssysteem uit de outillage vormde hier de basis.

Lichte aanpassingen van het basisontwerp hebben geleid tot een specifieke oplossing. Elders hebben optimalisaties van het beschuttingssysteem geleid tot een algehele verbetering van het ontwerp. Hetzelfde geldt voor het commercieel paviljoen. Daarbij is in Zwolle de eerste (geoptimaliseerde) kiosk in gebruik genomen.

OV-Chipkaart en Poortjes op stations (OVCP)

Zeker op veel grote stations is toegang alleen nog mogelijk met een OV-chipkaart of een passagepas. Met het plaatsen van poortjes is de inpassingsopgave nagenoeg afgerond. Een aantal 'lastige' stations staat nog op de lijst: plekken waar de ontwerpogave nog niet was afgerond of waar door externe factoren aanpassingen nodig bleken. Volgend uit eerdere adviezen, zette Bureau Spoorbouwmeester hier vol in op de grootst mogelijke synergie tussen OVCP en andere stationsprojecten en -programma's. Ook in 2019 zal ons bureau betrokken blijven bij de OVCP-operatie. De nadruk zal liggen op de laatste inpassingsontwerpen en de begeleiding van beheer- en aanpassingsvraagstukken.

Overzichtsposter Retail en Services 1.0

Op basis van de regels en richtlijnen uit het handboek *Retail en Services* (onderdeel van de Visie op Informatie) is een overzichtsposter ontwikkeld. Het is het spreekwoordelijke broertje – of zusje – van het bekende Spoorbeeld Overzichtsposter Stationsobjecten. De Retail en Servicesposter toont de samenhang tussen de regels en vormgevingsrichtlijnen. De afbeeldingen zijn voorzien van korte toelichtende teksten. De poster wordt digitaal aangeboden en bevat links naar de betreffende regelgeving in het digitale handboek. In een kleine oplage wordt de poster ook geprint.

PHS-corridor Amsterdam Alkmaar

De treinfrequentie tussen Amsterdam en Alkmaar wordt verhoogd als onderdeel van het *Programma Hoogfrequent*

Spoorvervoer (PHS). De operatie omvat de aanleg van nieuwe sporen en wissels. Deze worden op zorgvuldige wijze ingepast binnen de bestaande contouren van de sporenbundel. ProRail en de gemeente Amsterdam hechten grote waarde aan de ruimtelijke kwaliteit van de baan die als een groen lint door de stad slingert. Bureau Spoorbouwmeester hielp hen bij het formuleren van ruimtelijke ambities voor deze 'groene rivier' welke een bijdrage moet gaan leveren aan de leefbaarheid en een uniek 'groen stedelijk beeld' vanuit de trein. In 2018 zijn studies gedaan naar de transferaspecten van de verschillende scenario's. Ook is onderzoek gedaan naar de impact van de transferkeuze die al dan niet kan leiden tot een vernieuwing van de tunnel of het inpassen van een nieuwe traverse. Op basis van een bestuurlijk besluit heeft ons bureau in 2018 advies uitgebracht over de impact van de voorgestelde varianten.

Pictogrammen afvalscheiding Rijkswaterstaat

Rijkswaterstaat heeft standaardsets van kleuren, namen en pictogrammen voor afvalscheiding ontwikkeld. Zo kan uniformiteit en daarmee afvalscheiding worden bevorderd. Voor de toepassing van de pictogrammen is een gebruiksrichtlijn opgesteld. Deze is inmiddels vrijgegeven. ProRail en NS streven ernaar deze richtlijnen af te stemmen op de afvalstromen in het publieke spoordomein. Creatie van eenduidigheid staat voorop, zowel in treinen als op stations. Daarnaast heeft NS de ambitie om de richtlijn ook door te voeren in kantoren, bij werkplaatsen en in andere verblijven. Bureau Spoorbouwmeester adviseerde in 2018 om de richtlijnen af te stemmen op het station. Daarnaast wezen we NS en ProRail op de landelijke uniformiteit die Rijkswaterstaat nastreeft. Dit wordt ondersteund door behalve de richtlijnen ook de pictogrammen en de kleuren 'open source' te delen. De uitwerking zal in 2019 verder vorm krijgen.

Retrofit zonne-energieopwekkingsysteem fietsenstalling overkappingen

ProRail wil haar bedrijfsvoering verduurzamen. Volgend uit deze ambitie onderzoekt ProRail de mogelijkheid om duurzame energie op te wekken via eigen assets. Zo staan bij veel stations overdekte fietsenrekken, ook wel tulpen genoemd. De kappen hebben de potentie drager te zijn van een energieopwekksysteem. In totaal zou het kunnen gaan om een capaciteit van vijf tot zes GWh aan elektriciteit. ProRail doet eerst een haalbaarheidsstudie naar een retrofit zonne-energieopwekkingsysteem. Deze kan op de bijzondere vorm van de tulpoeverkappingen aangebracht worden. Ook wordt onderzocht hoeveel energie er daadwerkelijk opgewekt kan worden en hoe de kit goed geïntegreerd kan worden in de bestaande kappen. Een bijkomende duurzame opgave schuilt in het hergebruik van materialen, zoals glaspanelen. Ons bureau adviseerde over de projectopzet, geschikte ontwerp bureaus voor wat betreft de verdere uitwerking en de (ontwerp)opdrachtschrijving. Bureau Spoorbouwmeester blijft in 2019 betrokken, onder meer bij de beoordeling van de vormgeving.

RoutingSigningBranding

Op uitnodiging van ProRail werken de vervoerders aan een update van de bestaande RoutingSigningBranding-toolkit. Bureau Spoorbouwmeester is betrokken als lid van het Ontwerpteam RoutingSigningBranding (RSB). In 2018 is de review van de *Toolkit RSB 3.0* afgerond. Begin 2019 wordt het resultaat beschikbaar gesteld. Ons bureau heeft geadviseerd om een relatie te leggen met andere visies en systemen. Dan gaat het bijvoorbeeld om de bewegwijzering en de overkoepelende *Visie op Informatie*. In 2019 wordt een vervolg gegeven aan de update.

Schilderwerk

ProRail en NS zijn dagelijks bezig met het beheer en onderhoud van de vele stations die ons land rijk is. Afgelopen jaar alleen al trokken onderhoudsploegen

langs circa veertig stations. Omdat schilderwerk meer is dan 'conserveren' adviseert Bureau Spoorbouwmeester de eigenaren in het toepassen van de best passende kleur. Zo kan een station met de juiste kleur 'in zijn kracht' gezet worden. Op advies van Bureau Spoorbouwmeester zijn kleuradviseurs en architecten toegevoegd aan de teams van technisch specialisten. Voorafgaand aan het onderhoud hebben zij samen de kleurvoorstellen met zorg tegen het licht gehouden. Het resultaat mag er zijn!

Technische maatregelen suicide preventie einde perronvoorziening

Binnen ProRail loopt het programma Technische maatregelen suicidepreventie. Het omvat een serie maatregelen en middelen die suicide-preventie concreet maken. In 2018 lag de focus op voorzieningen op het einde van het perron. Aanvullend worden andere voorzieningen onderzocht zoals cameradetectie en het opleiden van personeel in het herkennen van 'suïcidaal gedrag'. Bureau Spoorbouwmeester adviseerde over vormgeving van de voorzieningen en de impact op de reizigersbeleving.

Toegankelijkheid stations

Ook mensen met een functiebeperking moeten zelfstandig met de trein kunnen reizen. Daarom werkt ProRail met het *Programma Toegankelijkheid* aan een treinreis zonder obstakels. Vaak gaat het om kleine, maar essentiële maatregelen zoals glasmarkeringen, geleidelijnen op de vloer of (braille-)bordjes op de leuning en bij de lift. Daarnaast omvat het de aanpassing van stations met hellingbanen en liften. Bureau Spoorbouwmeester vervult binnen het *Programma Toegankelijkheid* een adviserende rol. Zo was ons bureau onder meer betrokken bij het ontwerp van de liften en hellingbanen: elementen die vaak van grote invloed zijn op de ruimte en de uitstraling van het station en de stationsomgeving. In 2016 werd een start gemaakt. Interdisciplinaire teams met ontwerpers en aannemers werkten aan passende oplossingen. In

2018 zijn de eerste projecten uitgevoerd. Een aantal stations beschikt inmiddels over liften. Ook is begonnen met de aanleg van de eerste hellingbanen.

Toiletvoorzieningen Gelderland

De provincie Gelderland had de ambitie om op circa dertig stations nieuwe toiletvoorzieningen te realiseren. Eerst is onderzocht hoe deze voorzieningen binnen de nieuwe Outillage een plek zouden kunnen krijgen. In 2018 zijn alle toiletten geplaatst. Bureau Spoorbouwmeester was betrokken als adviseur en stelde de ontwerpuitgangspunten op.

Waardestellingen

Alle Collectiestations beschikken inmiddels over een waardestelling. Hetzelfde geldt voor veel monumentale stations die geen onderdeel zijn van De Collectie. Sinds 2016 zijn de cultuurhistorische waardestellingen voor iedereen beschikbaar via Spoorbeeld.nl. De waardestellingen kunnen door NS en ProRail standaard aangeleverd worden bij verbouw- of onderhoudsprojecten. Bovendien bieden de waardestellingen een belangrijk bron van informatie bij het formuleren van de adviezen van Bureau Spoorbouwmeester. Dat de waardestellingen zich uitbetalen blijkt onder meer uit de renovatie van station Eindhoven: een schoolvoorbeeld van een verantwoorde omgang met stationserfgoed. De renovatie kwam in 2018 gereed en viel inmiddels al verscheidene malen in de prijzen. Gesteund door dit succes zal ons bureau ook 2019 blijven sturen op de inzet van waardestellingen bij verbouw- en renovatieopgaven.

Waardestelling Civiele Kunstwerken

In 2019 is gewerkt aan de eerste waardestellingen voor civiele kunstwerken binnen het spoor. Denk bijvoorbeeld aan spoorbruggen en -viaducten. Als onderdeel van het *Programma Hoogfrequent Spoor Amsterdam* is voor vijf kunstwerken een cultuurhistorisch onderzoek uitgevoerd door

Architectenbureau Braaksma & Roos. Dit gebeurde in opdracht van ProRail en op advies van Bureau Spoorbouwmeester. Op basis van de onderzoeken zijn in nauw overleg met de gemeente Amsterdam ontwerpuitgangspunten opgesteld voor de (her-)inrichting van de spoorzone en de daarbij behorende bruggen en viaducten.

Projecten

Werken aan spoor, station en stationsomgeving

Bureau Spoorbouwmeester is jaarlijks actief binnen een groot aantal projecten: van de aanpak en update van stations tot de inrichting van de stationsomgeving en alle andere projecten die zich op en rond het spoor aandienen. In nagenoeg alle gevallen gaat het om integrale opgaven. De werkzaamheden zijn divers: van advies en ontwerpreviews tot deelname aan Kwaliteitsteams en het begeleiden van architectenselecties. Dit hoofdstuk bevat een zo compleet mogelijk overzicht van de projecten waar ons bureau in 2018 bij betrokken was.

Alkmaar Noord

In het kader van het *Programma Toegankelijkheid* past ProRail in opdracht van het Ministerie van IenW station Alkmaar Noord aan. De investering kan aanleiding zijn voor een bredere aanpak waarmee het gehele station naar een hoger plan getild kan worden. Kansen liggen in een koppeling van opgaven en ambities. Naast ProRail zijn dan ook de gemeente en de provincie nodig. Bureau Spoorbouwmeester helpt ProRail bij het 'organiseren van enthousiasme' en daarmee met de stapeling van kansen en ambities waarmee bijna een nieuw station kan ontstaan.

Almere Centrum

Lopende projecten en programma's kunnen een enorme boost aan een station geven: dat bewijst station Almere Centrum. Vorig jaar formuleerde Bureau Spoorbouwmeester samen met NS en ProRail een gezamenlijke ambitie voor het

station. Ook de gemeente Almere deed dat voor het station en stationsomgeving. Met de Floriade Expo van 2022 als 'stip op de horizon' structureerde Movares de ambities en lopende projecten tot een pakket van maatregelen waarmee het (Collectie)station (en stationsomgeving) een nieuw leven tegemoet kan gaan. Movares deed dat in opdracht van ProRail, NS, gemeente en provincie. Bureau Spoorbouwmeester adviseerde de opdrachtgevers over het proces en de planvorming. Ook hielpen we bij het formuleren van concrete deelopgaven voor de projecten en programma's op het station en in de stationsomgeving.

Amsterdam Amstel

Bij de vernieuwing van Station Amsterdam Amstel wordt vol ingezet op het versterken van de bestaande kwaliteiten. In 2018 is de oostzijde flink aangepakt. Op de nieuwe ondergrondse parkeergarage is een volledig vernieuwd busplein gerealiseerd. Daarbij is de historische luifel van het Collectiestation hersteld. Verder is de tramhalte verplaatst en werd de nieuw ingerichte openbare ruimte in gebruik genomen. In 2019 worden diverse andere projecten opgeleverd zoals de nieuwe trap tussen het stationsgebouw en het tramplein en de onder deze trap gelegen fietsenstalling: een uitbreiding van de bestaande stalling. Bovendien wordt gestart met de verbouwing van de stationshal. Bureau Spoorbouwmeester had in 2018 zitting in het supervisieteam dat adviseert over de raakvlakken met de omgeving. Daarnaast voerde ons bureau een review uit op de plannen voor een extra stijgpunt en de herinrichting van de perrons. Binnen het supervisieteam werd in 2018 intensief gesproken over de beoogde gebiedsontwikkeling aan de Amstelzijde van het station. Vooral de positie en omvang van een nieuwe fietsenstalling onder een al even nieuw stationsplein werd intensief besproken. Naar verwachting zullen in 2019 alle initiatieven in een gemeentelijk plan gebundeld worden: vastgoedontwikkeling, de herinrichting van de openbare ruimte en de herdefinitie van de



westelijke stationstoegang. Ons bureau zal in 2019 binnen het supervisieteam betrokken zijn bij de vaststelling van het beeldkwaliteitsplan dat leidend zal zijn voor de nieuwe bebouwing in de directe stationsomgeving.

Amsterdam Centraal

Amsterdam Centraal blijft een station in verbouwing. Vooral het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS) zal grote invloed hebben op het station. 2018 stond in het teken van de voorbereiding van dit project: het schetsontwerp PHS en een Beeldkwaliteitsplan werden afgerond. Het bureau adviseerde over de opzet en ontwikkeling van deze plannen. In 2018 is Bureau Spoorbouwmeester verder betrokken geweest bij de voorbereiding van diverse ingrepen waaronder de voorbereiding van de restauratie van de Cuypershal en de realisatie van vijf nieuwe fietsenstallingen. Ons bureau heeft verder zitting in het supervisieteam Zuidelijke IJ-oever dat

alle ingrepen in en rond het station beoordeelt op ruimtelijke kwaliteit.

Amsterdam Sloterdijk

In 2018 kwam station Amsterdam Sloterdijk weer vol op de agenda. Waarom? Allereerst omdat de gemeente Amsterdam het gebied rond Sloterdijk versneld wil ontwikkelen. Bouwkavels in de directe omgeving van het station worden in de markt gezet. Soms raken deze letterlijk het stationsgebouw. Daarnaast heeft de gemeente Amsterdam station Sloterdijk een strategische positie toegedicht als onderdeel van een nog veel grotere ontwikkeling: Havenstad, gelegen ten noordoosten van het station. Station Sloterdijk moet daarbij dé OV-knoop voor de westelijke stadsdelen. Al deze ontwikkelingen zorgen dat Sloterdijk geconfronteerd wordt met een groeiende mobiliteitsvraag. Daar waar het station ten aanzien van de sporen nog over voldoende capaciteit beschikt, is dat bij alle andere modaliteiten niet het geval. Ook de ruimte is beperkt, zeker met

het oog op de vastgoedontwikkeling. Dubbel ruimtegebruik zal dus nodig zijn. In dit kader wordt al gesproken over een verdere overbouw van de sporen en een herstructurering van het stationsgebouw tot dé stedenbouwkundige schakel binnen de totale gebiedsontwikkeling. In de zoektocht naar de beste oplossingen adviseerde Bureau Spoorbouwmeester in 2018 over actuele en toekomstige vraagstukken rond Station Sloterdijk. Ons bureau werd onder andere uitgenodigd om te reflecteren op de algehele planvorming en mogelijke investeringen in fietsenstallingen in de plinten van ontwikkelkavels grenzend aan het station. Verder was Bureau Spoorbouwmeester betrokken bij de overleggen over de Hemboog toegang en de ontwikkeling van woningen pal naast het station en onder de verhoogde sporen. Ook voor 2019 verwachten we een intensieve betrokkenheid van Bureau Spoorbouwmeester rond Amsterdam Sloterdijk.

Amsterdam: onderdoorgang Amstelstroomlaan

Op verzoek van ProRail en de gemeente Amsterdam haakte Bureau Spoorbouwmeester in 2018 aan bij de tender voor de nieuw te bouwen spooronderdoorgang ter hoogte van de voormalige Bijlmerbajes. Bureau Spoorbouwmeester adviseerde over het beeldkwaliteitsplan en de ontwerpcriteria binnen de tender. In 2019 zal ons bureau lid zijn van de selectiecommissie en de door de aannemers en architecten te maken ontwerpen beoordelen op beeldkwaliteit.

Amsterdam Lelylaan

De gemeente Amsterdam met Station Amsterdam Lelylaan een impuls te geven aan de vernieuwing in Amsterdam West. Het nu wat gedateerd ogende station krijgt, inclusief stationsomgeving, een stevige upgrade. In 2018 is bestuurlijk een voorkeursvariant vastgesteld. Deze variant diende als uitgangspunt voor onze advisering over de ontwikkeling van het

zogenoemde schijfgebouw, pal naast het station. Bureau Spoorbouwmeester adviseerde verder over het functionele programma van eisen voor het schijfgebouw in relatie tot de beoogde nieuwe stationshal en fietsenstalling onder het spoorviaduct. In 2019 zal naar verwachting veel aandacht uitgaan naar de uitwerking van de voorkeursvariant. Bureau Spoorbouwmeester blijft actief als adviseur.

Amsterdam Muiderpoort

Als gevolg van bestemmingsplanbezwaren sneuvelde in 2018 de plannen voor een hotel naast station Muiderpoort. Wel heeft de gemeente Amsterdam het station 'herontdekt' en studies laten verrichten naar de mogelijke re-activatie van de monumentale stationshal. Ons bureau was betrokken bij de studies. Ook adviseerden we over de beoogde verbouw van de oostelijke perrontoeegang en de gemeentelijke plannen voor de directe stationsomgeving. Naar verwachting wordt in 2019 duidelijke hoe het station zich verder gaat ontwikkelen. Bureau Spoorbouwmeester blijft intensief betrokken bij de ontwikkelingen rond Amsterdam Muiderpoort.

Amsterdam Zuid

Voor Amsterdam Zuid, het laatste Nieuwe Sleutelproject, staat een grootschalige verbouwing op stapel. Deze betreft het station, de stationsomgeving en de ringweg A10. Bureau Spoorbouwmeester heeft zitting in het Kwaliteitsteam Amsterdam Zuid en adviseert over de vormgeving en inpassing. In 2018 is intensief gewerkt aan de herijking en toetsing van het voorlopig ontwerp van het consortium ZuidPlus. Ook zijn na de gunning bijgestelde onderdelen, waaronder extra stallingscapaciteit, van commentaar en advies voorzien. In 2019 blijft ons bureau betrokken bij de review. Indien nodig zullen de plannen in het supervisieoverleg van een overkoepelend advies worden voorzien. In 2019 zal op onderdelen begonnen worden met de bouw van het megaproject.

Arnhem Velperpoort

Rond station Arnhem Velperpoort komen talloze projecten en programma's samen: van de verbreding van het spoortalud en de vernieuwing van de perrons tot de herinrichting van de stationsomgeving en een herindeling van het stationsgebouw. NS, ProRail en de gemeente Arnhem trekken samen op. In 2017 ging de stationsomgeving op de schop. Het komend jaar is het station aan de beurt. Samen met ProRail, NS Stations en de gemeente Arnhem formuleerde Bureau Spoorbouwmeester de ruimtelijke ambities en de gemeenschappelijke visie. Op basis hiervan gaan de diverse projecten en programma's elkaar versterken.

Arnhem Presikhaaf

Station Arnhem Presikhaaf is een goed voorbeeld van een voorstadstation dat door het groeiend aantal reizigers uit z'n jasje gegroeid is. Daarmee toont het station ook het succes van het openbaar vervoer. Tegelijk ligt er in Arnhem een opgave om de prachtige parken die de stad rijk is met elkaar te verbinden: Presikhaaf, Angerenstein, Klarenbeek, Sonsbeek en Zypendaal. ProRail onderzoekt samen met de gemeente Arnhem, de provincie Gelderland en de 'omwonenden', waaronder de Hogeschool Arnhem Nijmegen (HAN), hoe zij samen het station en de stationsomgeving een 'boost' kunnen geven. Zo kan de leefbaarheid van de omgeving vergroot, en het kralensnoer van Arnhemse parken versterkt worden. Bureau Spoorbouwmeester maakt sterk voor een integrale aanpak van station en stationsomgeving in relatie tot het kralensnoer.

Assen

Assen krijgt meer dan alleen een nieuw treinstation. Zo is ook het busstation helemaal vernieuwd. Een reizigerstunnel verbindt nu de weerszijden van het spoor. En door de weg voor het station ondergronds te leggen is er een comfortabele loopverbinding ontstaan tussen het centrum en stationsgebied.

Verder zijn er meer treinen gaan rijden tussen Groningen en Assen. Het nieuwe station staat symbool voor deze omvangrijke opgave. In Assen is ons bureau actief als adviseur van de gezamenlijke opdrachtgevers: de gemeente, NS en ProRail. Daarnaast heeft Bureau Spoorbouwmeester zitting in het Kwaliteitsteam dat adviseert over de gehele stationsomgeving.

Barendrecht

ProRail Facilitaire Zaken (FaZ) heeft ons in 2018 benaderd om advies uit te brengen over de beoogde aanbesteding van een gecombineerd gebouw voor verkeersleiding en incidentenbestrijding naast station Barendrecht. ProRail heeft voor dit project hoge duurzaamheidsambities. Het gebouw moet energiezuinig zijn en bij voorkeur opgetrokken worden uit circulaire bouwmaterialen. Bureau Spoorbouwmeester heeft advies uitgebracht over de eerste opdrachtdefinitie, de marktconsultatie en de definitieve uitvraag. Tevens is het project als casus gebruikt voor studenten van de Academie van Bouwkunst Amsterdam. In 2019 zal Bureau Spoorbouwmeester adviseren over de selectie en de startfase van het project.

Beek-Elsloo

Op initiatief van de gemeente Beek en provincie Limburg zijn in 2018 plannen gemaakt voor de verbouwing van station Beek-Elsloo. De ambities is om het station van een tweede (noordelijke) toegang te voorzien, inclusief fiets- en autoparkeervoorzieningen en een herinrichting van de openbare ruimte. Bureau Spoorbouwmeester heeft op verzoek van NS en ProRail advies uitgebracht over de ruimtelijke en functionele opzet van het plan in relatie tot de uitgangspunten van het Stationsconcept. Naar verwachting zullen gemeente en provincie in 2019 een besluit nemen over de definitieve planvariant.

Castricum

Met de realisatie van een nieuwe

fietsenstalling is het vernieuwingstraject van station Castricum van start gegaan. Geïnspireerd op de integrale aanpak is tevens een plan gemaakt voor nieuwe entrees en een tunnel die beide zijden van het spoor met elkaar moet gaan verbinden. De tunnel wordt voorzien van liften die zorgen dat het station voor iedereen toegankelijk wordt. ProRail maakte in 2017 een referentieontwerp. In 2018 is hiermee de markt benaderd. Bureau Spoorbouwmeester adviseerde ProRail en de gemeente over de vertaling van de ruimtelijke ambities naar het station en de omgeving.

Delft-Zuid

Voor de gemeente Delft en de provincie Zuid-Holland was het *Programma Hoogfrequent Spoorvervoer* aanleiding om aanvullende ambities te formuleren voor de kruisende (fiets-)verbinding. In opdracht van ProRail en de gemeente formuleerde Bureau Spoorbouwmeester samen met de Stadsbouwmeester van Delft de ambities. Als klap op de vuurpijl ontwikkelde ProRail samen met NS en de gemeente bovendien een stationskap die geheel bestaat uit zonnepanelen. Bureau Spoorbouwmeester adviseerde over het ontwerp van de kap. Station Delft Zuid is dankzij de kap het eerste energieneutrale station van Nederland.

Den Haag Centraal

In 2018 werd in het kader van gebiedsontwikkelingsplannen van de gemeente voor het zogenaamde Central Innovation District (CID) en de gebiedsagenda's nagedacht over de rol van het station en de eventuele herontwikkeling daarvan, met name aan de zijde van het Prins Bernardviaduct. Bureau Spoorbouwmeester participeerde in verschillende workshops over dit onderwerp. Ook adviseerde het bureau over aanpassing van de OVCP-poorten in de hal van het station.

Den Haag Centraal

NS Stations wil extra zitgelegenheid creëren op Den Haag Centraal. Door domeinen- en veldtekeningen te

combineren met de loopstromenanalyse en de vloerverwarmingstekening is duidelijk geworden welke plekken hiervoor geschikt zijn. Twee luwe plekken naast de retail-ruimten zijn geschikt bevonden. Hier komt specifiek ontworpen meubilair dat in vormgeving en materialisatie aansluiting zoekt bij de nieuwe outillage. Bureau Spoorbouwmeester adviseerde hierin.

Den Haag HS

In 2018 werd gestart met de uitvoering van de fietsenstalling en de nieuwe entree en reizigerstunnel aan de Laakhavenzijde. Andere projecten waarover het bureau adviseerde zijn onder meer:

- Een nieuwe lift die de toegang tot perron 1 vergemakkelijkt
 - Het verplaatsen van de OVCP-poorten naar de hal
 - Nieuwe outillage
 - Aanpassen van de perronvloeren
-

Den Haag Laan van NOI

De gemeente Den Haag heeft de ambitie om rond station Laan van NOI een dynamische campus te ontwikkelen. Het station en bijbehorende modaliteiten vervullen een belangrijke (knooppunt) functie binnen de plannen. Ons bureau adviseerde in 2018 in het Atelier Knooppunten over de ontwikkeling van de stationsomgeving rond de Laan van NOI en in de ontwikkeling van de locatie van het voormalige ministerie.

Diemen

In 2018 adviseerden we over de ontwikkeling van station Diemen in het kader van de aanleg van een nieuwe onderdoorgang en de aanpassing van het station en de stationsomgeving.

Dieren

De nieuwe passerelle in Dieren betrof een relatief kleine, maar desalniettemin complexe opgave. Afgelopen jaar kwam de passerelle – een ontwerp van Onix Architecten – gereed. Het is een prachtig voorbeeld van hoe een integrale samenwerking tussen spoor- en omgevingspartijen uit kan pakken. Op advies van Bureau



Spoorbouwmeester bleef Onix gedurende het gehele traject betrokken. Mede hierdoor kon de kwaliteit tot en met de realisatie geborgd worden.

Dordrecht

Het zwaartepunt van station Dordrecht ligt naast het majestueuze stationsgebouw. Reizigers maken gebruik van een loopbrug en een tunnel: ze passeren het gebouw. NS Stations onderzocht of door een herindelings van het gebouw de reizigersvoorzieningen meer in de richting van de tunnel geschoven kunnen worden. Voorzien van andere functies zou het gebouw weer betekenis voor de stad kunnen krijgen. Verder zocht ProRail met gemeente naar nieuwe stallingen aan de Krispijnzijde van het spoor. Trein en fiets vormen een mooie groene combi, maar het kan niet zo zijn dat een fietsstalling te veel gaat 'opsnoepen' van het daar gelegen Weizigtpark. In 2018 adviseerde Bureau Spoorbouwmeester de gemeente, ProRail en NS Stations over deze zeer uiteenlopende opgaven. Daarbij

vroeg ons bureau aandacht voor een gemeenschappelijke stip op de horizon en de meerwaarde van samenwerking.

Dordrecht Zuid

Het is de komende decennia niet aannemelijk dat station Dordrecht Zuid en de directe omgeving van het station grootschalig aangepakt gaat worden. Desondanks liggen er kansen om met een aantal slimme wijzingen het station weer sociaal veilig, prettig en zelfs fraai te maken. De sleutel ligt in het slim combineren van onderhoudsprogramma's, een liftenprogramma en geplande werkzaamheden in de stad waaronder een snelfietsroute en fietsstallingen. Het kan leiden tot een flinke facelift waardoor het station er weer jaren tegen kan. Bureau Spoorbouwmeester adviseerde ProRail over 'puzzelstukjes' en 'configuraties'.

Driebergen-Zeist

In 2017 is begonnen met de verbouwing van station Driebergen-Zeist. Naast een tunnel wordt een volledig

vernieuwd station met commercie, fietsenstalling, een busplein en een P&R-gebouw gerealiseerd. In 2018 adviseerde Bureau Spoorbouwmeester over vormgevingskwesaties optredend tijdens de bouw. Ons bureau zal tot aan de oplevering betrokken blijven.

Duivendrecht

Ten westen van station Duivendrecht ligt 'De Nieuwe Kern': een ontwikkellocatie omringd door sporen, snelweg en de voorzieningen van het Arenagebied. Samen met de grondeigenaren, waaronder NS, hebben de gemeenten Amsterdam en Overamstel plannen voor een nieuwe wijk met woon- en werkfuncties. Deze wijk kan profiteren van de directe nabijheid van station Duivendrecht. In 2018 adviseerde Bureau Spoorbouwmeester bij de selectie van een ontwerpbureau die de uitwerking van het stedenbouwkundig plan op zich zal nemen. Na de selectie bracht ons bureau geregeld advies uit aan de betrokken partijen. De nadruk lag op de hoofdstructuur, de inpassing van de langzaam verkeerroutes van en naar het station en de impact van het plan op het stationsgebied zelf. In 2019 gaat het plan een volgende fase in. Bureau Spoorbouwmeester blijft als adviseur betrokken, onder meer vanuit onze expertise op het gebied van het omgevingsdomein.

Ede-Wageningen

In 2018 stond de aanbesteding van het stationsgebied Ede-Wageningen hoog op de agenda. Voorafgaand aan de aanbesteding is Bureau Spoorbouwmeester intensief betrokken geweest bij het bij de aanbesteding behorende beeldkwaliteitsplan. Als lid van het Kwaliteitsteam keek ons bureau kritisch naar de bouwkundige implicaties van het beeldkwaliteitsplan en de beoogde rollen van de architect en de te selecteren aannemer tijdens de beoogde uitwerking van het plan. Eind 2018 strandde de aanbesteding vanwege de (te) hoge kosten. Bureau Spoorbouwmeester is vervolgens gevraagd om in 2019 mee te denken

over bezuinigingsmaatregelen zonder daarbij schade te doen aan de beoogde beeldkwaliteit van het door de gemeenteraad vastgestelde plan.

Eemshaven

Op 28 maart 2018 opende het nieuwe station Eemshaven. Door de aanpassing van de bestaande goederenspoorlijn en de aanleg van het nieuwe station, is het nu mogelijk om met de trein naar de Eemshaven te gaan. Daardoor kan ook de veerboot naar het Duitse Waddeneiland Borkum makkelijk per OV bereikt worden. Bureau Spoorbouwmeester adviseerde over de inpassing en inrichting van het station. Ons bureau bleef tot en met de realisatie betrokken.

Eindhoven

Met de oplevering van de Zuidhal beschikt Eindhoven (weer) over een prachtig vernieuwd en gerenoveerd station. Door de ingreep toont het station weer volop zijn naoorlogse glorie. De ingrijpende verbouwing bleef niet onopgemerkt. Zo vielen de hal en het geheel vernieuwde restaurant 'De Restauratie' in 2018 in de prijzen. Als onderdeel van de verbouwing werd in 2018 ook nog een grote schilderbeurt van de spoorkap uitgevoerd. Op advies van Bureau Spoorbouwmeester werd daarbij de oorspronkelijke kleurstelling van de kenmerkende bailey-constructie teruggebracht. Nu dat het station weer prachtig bijligt, zien we het gebied rond het station in hoog tempo veranderen. De gemeente heeft een ambitieus plan om de gehele spoorzone te veranderen. Veel hoogbouw staat op het programma, naast nieuwe fietsenstallingen, een aangepast busstation en een vernieuwde openbare ruimte. Bureau Spoorbouwmeester is als adviseur betrokken bij de gebiedsontwikkeling en maakt zich sterk voor samenhang en een hoge kwaliteit van het omgevingsdomein.

Feanwalden

Met de aanleg van de Centrale As – de nieuwe provinciale weg tussen Nijega en de ring van Dokkum – rijdt het doorgaande



autoverkeer niet meer door het dorp Feanwalden . Hierdoor kan onder andere nagedacht worden over een nieuwe invulling tussen het dorp en het bestaande spoor. Komt bij dat station Feanwalden als gevolg van het project Extra Sneltrain tussen Groningen en Leeuwarden (ESGL) uitgroeit tot een belangrijke stop. Het stationsgebied wordt opnieuw ingericht en kan een parkachtig karakter krijgen. De transformatie van het station maakt onderdeel uit van de metamorfose van de gehele omgeving rond het spoor. Bureau Spoorbouwmeester trad op als adviseur van NS en de gemeente Dantumadeel.

Geldermalsen

ProRail werkt bij Station Geldermalsen aan een aangepaste lay-out van de sporen en perrons. De aanpak volgt uit het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer. Na vaststelling van het beeldkwaliteitsplan, de aanbestedingsstrategie en de inrichtingseisen volgde in 2018 de architectenselectie. In 2019

vindt de gunning plaats. Als lid van de selectiecommissie zal ons bureau hierbij betrokken zijn.

Gilze Rijen

Als gevolg van de spooraanpassingen op het traject Tilburg – Breda krijgt Station Gilze – Rijen een nieuwe perronconfiguratie. Voor de gemeente en ProRail is dit de aanleiding voor een onderzoek naar de vervanging van de huidige gelijkvloerse spookruising van de Stationsstraat/Julianastraat door een tunnel. Op weg naar een voorkeursvariant is Bureau Spoorbouwmeester in 2018 gevraagd advies uit te brengen over de verschillende opties. Hierbij hebben wij ons nadrukkelijk uitgesproken over de functionele opzet en ruimtelijke uitstraling van de combinatie verdiepte weg en stationstoegang. Dit alles in relatie tot de verkeersstructuren rondom het stationsgebied. Naar verwachting zal het plan in 2019, na goedkeuring door de raad, verder uitgewerkt worden.

Gouda: fietsenstalling

Dat fiets en trein een succesvol koppel zijn, is inmiddels alom bekend. De keerzijde van dit succes is dat vele stationsgebieden vollopen met fietsen(rekken). In Gouda hebben NS, ProRail en de gemeente de handen ineengeslagen. Doel is om ruimte te bieden aan het groeiend aantal fietsen en ondertussen de ruimte rond het station weer terug te geven aan de stad. Dit was tevens aanleiding om ook het stationsgebouw te updaten. Ons bureau adviseerde NS, ProRail en de gemeente.

Gouda: Kavel 5

In Gouda werd met de komst van het nieuwe gemeentehuis (Huis van de Stad) en bioscoop Cinema Gouda de basis gelegd voor een volwaardige tweede entree aan de noordzijde van het station. Daarnaast zorgde het voor een boost in de ontwikkeling van het project Spoorzone. Tussen het Huis van de Stad en de bioscoop is nog een kavel vrij waar met een woongebouw of mogelijk een hotel de ambities van de Spoorzone verder gestalte kunnen krijgen. De gemeente en NS hebben afgelopen jaar Kavel 5 in de markt gezet. Het toekomstige gebouw op dit kavel krijgt een belangrijke 'poortwachtersfunctie' voor het station. Het versterken van de leefbaarheid van het stationsgebied is een belangrijk aandachtspunt. Bureau Spoorbouwmeester formuleerde samen met NS en gemeente de uitgangspunten voor de uitvraag en de toetsingscriteria voor de gunning.

Groningen

In Groningen wordt buiten de stad een nieuw opstel terrein gerealiseerd. Dit zorgt dat de ruimte van het huidige emplacement kan worden 'teruggegeven' aan de stad. Hierdoor ontstaan volop kansen voor de ontwikkeling van de Groninger Spoorzone. Ook ontstaat ruimte voor een volwaardige entree aan de zuidzijde van het station. Bureau Spoorbouwmeester is als adviseur betrokken bij het project en

heeft zitting in het Kwaliteitsteam Stationsgebied. Afgelopen jaar kwam een uitgebreid aanbestedingsdossier gereed: het resultaat van een goede samenwerking tussen ProRail en de gemeente en provincie Groningen. Bureau Spoorbouwmeester adviseerde de opdrachtgevers over de vertaling van hun vormgevingsambities in een uitvraag voor de markt. Ook formuleerde ons bureau samen met de gemeente en de provincie de selectie- en toetsingscriteria. In 2018 werd na jarenlange voorbereiding de aanbesteding van ontwerp en realisatie in de markt gezet.

Haarlem

De gemeente Haarlem wil het binnenstedelijke gebied rond het monumentale station herstructureren. Aanleiding is het groeiende busverkeer van en naar het station, de nijpende situatie voor autoverkeer aan de noordzijde en de voorgenomen kwaliteitsverbetering van het vastgoed aan de zuidzijde van het station. In 2018 werd Bureau Spoorbouwmeester uitgenodigd deel te nemen aan workshops rond dit vraagstuk. In 2019 zullen wij de aanbesteding en de uitwerking van een groot stedenbouwkundig en verkeerstechnisch masterplan van advies voorzien. Dit gebeurt op verzoek van NS, ProRail en de gemeente Haarlem.

Heerenveen

Station Heerenveen is een belangrijke 'hub' in Friesland: een multimodale regionale knoop voor trein en bus. In opdracht van de provincie Fryslân wordt het (bus)station Heerenveen aangepast. Uitgangspunt is een optimale verknoping van de trein- en busvoorzieningen. Hetzelfde geldt voor de aanvullende voorzieningen en services. Dit komt ten goede aan alle reizigers. Bureau Spoorbouwmeester adviseerde de gemeente Heerenveen, de provincie en NS over de herinrichting van het station en de stationsomgeving.

Heerhugowaard

Met steun vanuit van provincie Noord-Holland werkt de gemeente Heerhugowaard aan de ontwikkeling van het stationsgebied tot een gemengd woonwerkgebied. Samenhang en bereikbaarheid spelen een belangrijke rol. Ook ProRail en NS zijn op zoek naar synergie tussen de ambities van de spoorsector en de omgevingspartijen. Zo kan het stationsgebied een boost krijgen en uitgroeien tot een moderne OV-knoop. Bureau Spoorbouwmeester werkt samen met ProRail en NS aan een integrale verbetering van het stationsgebied.

's-Hertogenbosch

De komst van PHS is aanleiding om na te denken over integrale aanpassing van het station en omgeving. In 2018 werd in opdracht van ProRail gestart met het nadenken over integrale gebieds- en stationsontwikkeling en de randvoorwaarden daarvoor, samen met de Provincie, gemeente, NS en ProRail. Bureau Spoorbouwmeester participeerde in workshops en leverde input voor de ruimtelijke randvoorwaarden.

Hilversum

In 2017 formuleerde de gemeente Hilversum met stakeholders en bewoners de uitgangspunten voor het nieuwe stationsgebied. Op grond hiervan verkende het team van ontwerpers van OKRA en De Zwarte Hond een aantal alternatieven. Herkenbaarheid van Hilversum, een comfortabel stationsgebied en een koppeling met het centrum speelden een belangrijke rol. Samen met NS en ProRail hielp Bureau Spoorbouwmeester in 2018 de gemeente en het ontwerpteam bij het bewerkstelligen van een goede synergie tussen het station en de ketenvoorzieningen.

Knooppunt Hoevelaken

Rijkswaterstaat pakt het knooppunt Hoevelaken. Daarbij wordt de doorstroming en verkeersveiligheid

vergroot. Samen met de aannemerscombinatie A1/A28 werkte Rijkswaterstaat in 2018 aan de concretisering van de plannen. Op een aantal onderwerpen adviseerde Bureau Spoorbouwmeester Rijkswaterstaat en de betrokken stakeholders. Zo formuleerden we samen met ProRail voor Rijkswaterstaat de vormgevingsuitgangspunten voor de geluidsschermen langs het spoor. Ook werden de door het kwaliteitsteam Knooppunt Hoevelaken geformuleerde hoofdprincipes door ProRail en ons bureau vertaald naar concrete eisen voor geluidsschermen langs het spoor en de inrichting van de berm tussen weg en spoorbaan.

Kunstwerk nr. 520 (KW520)

Voor de werkzaamheden aan het zogenaamde kunstwerk nr. 520 (KW520) formuleerde Bureau Spoorbouwmeester samen met de provincie Gelderland, de gemeente Amersfoort en de gemeente Nijkerk de uitgangspunten voor het station en de stationsomgeving van Hoevelaken. Bij de realisatie van het station was al rekening gehouden met de werkzaamheden aan het knooppunt. Desondanks was het onbekend met welke ontwerpkeuzes de destijds nog te selecteren aannemerscombinatie zou komen en welke kansen hierbij zouden ontstaan. Bureau Spoorbouwmeester (her-)formuleerde op basis van de plannen de uitgangspunten voor het station en het omgevingsdomein.

HSL-Zuid: aanvullende akoestische maatregelen

De HSL-Zuid moet worden voorzien van extra akoestische maatregelen. Op verzoek van en namens het College van Rijksadviseurs (CRa) adviseerde Bureau Spoorbouwmeester ProRail en het ministerie van IenW over de ruimtelijke vertaling van de geluidsschermen. Op basis van vormgevingsuitgangspunten die reeds bij de aanleg van de HSL waren opgesteld, formuleerde ons bureau samen met ProRail de ruimtelijke oplossingen. Hiermee

werd een uitwerking gegeven aan de geluidstechnische afspraken die het ministerie van IenW gemaakt heeft met de betrokken gemeenten langs de lijn.

HSL-Zuid: windscherm brug Hollandsch Diep

De brug over het Hollandsch Diep, op de grens tussen Zuid-Holland en Noord-Brabant, biedt de HSL-reiziger prachtige Hollandse vergezichten. Helaas zorgt de wind dat de treinen langzamer moeten rijden. Deze beperking heeft negatieve invloed op de reistijd. Daarom onderzoekt ProRail in opdracht van het ministerie van IenW hoe de trein 'uit de wind' gehouden kan worden. En dat met behoud van het vergezicht. Bureau Spoorbouwmeester adviseerde ProRail en het ministerie over de ruimtelijke vertaling van de opties. Dit gebeurde mede namens het College van Rijksadviseurs (CRA). Ook initieerde ons bureau een startbijeenkomst met ontwerpers en deskundigen.

Leeuwarden

In verhouding tot de afgelopen jaren was het rond station Leeuwarden relatief rustig. Dat was niet voor niets. Leeuwarden was in 2018 Culturele Hoofdstad van Europa. Veel gasten gebruikten het station daarbij als entree tot de stad. 2018 bood daarmee volop ruimte om – in stilte – plannen te maken voor de toekomst van het station. Daarbij ging het onder meer om de werkzaamheden in het kader van het project Extra Sneltrain Groningen – Leeuwarden (ESGL) en de restauratie van de monumentale perronoverkappingen.

Maastricht

Ons bureau is als adviseur van de gemeente al een aantal jaren betrokken bij de plannen voor het slechten van de spoorbarrière in Maastricht. Mede met oog op de cultuurhistorische waarde van station Maastricht, denkt ons bureau mee over integrale oplossingen. Na diverse workshops, studies en verkenningen is in 2018 het gemeentelijke plan gepresenteerd

aan Rijk en provincie. Voorts heeft ons bureau in 201 NS Stations geadviseerd over de restauratie van het reizigersgedeelte van het station. De restauratie gaat in 2019 van start.

Naarden-Bussum

Als gevolg van het *Programma Hoogfrequent Spoorvervoer* wordt op Station Naarden-Bussum een aantal sporen gesaneerd. Hierbij dient ook het monumentale stationsgebouw aangepast te worden. Na sanering van de sporen ontstaat de kans om het station een extra toegang te geven aan de huidige 'achterkant'. In 2018 heeft Bureau Spoorbouwmeester de verdere planuitwerking begeleid. De aandacht concentreerde zich op de oostzijde van het station. In 2019 zal de reeds opgestarte planvorming voor de nieuwe toegang aan de westzijde onder begeleiding van Bureau Spoorbouwmeester verder vorm krijgen.

Nijmegen

Net als in veel andere gemeenten leidt het *Programma Hoogfrequent Spoorvervoer* (PHS) ook in Nijmegen tot een aanpassing van de transfercapaciteit en de spoorlayout. Het programma valt samen met andere spoorse programma's en de gemeentelijke ambitie om het station 'alzijdig' te maken. In het vervolg van eerdere studies bracht Bureau Spoorbouwmeester in 2018 advies uit over de door de gemeente geïnitieerde verlenging van de reigerstunnel welke als gevolg van het PHS ook aangepakt moet worden. Verder was ons bureau vertegenwoordigd bij diverse ontwerpstudio's rond de stedenbouwkundige hoofdopzet van het oostelijke stationsplein. Dit proces heeft inmiddels geleid tot bestuurlijke afspraken. In 2019 wordt verder gestudeerd op de nodige aanpassingen van het stationsplein en de routes daarnaar toe.

Nijmegen Lent

In het kader van de Waalsprong (een omvangrijke woningbouwlocatie aan

de noordkant van de Waal) is Lent onderdeel geworden van de gemeente Nijmegen. In 2013 opende het vernieuwde station Nijmegen Lent. Een aantal jaren na de opening staat het station weer volop in de aandacht. Zo formuleerde ons bureau in 2018 samen met ProRail de uitgangspunten voor een nieuwe levendige stationsomgeving.

Oisterwijk

In 2017 heeft de gemeente Oisterwijk ProRail benaderd voor de realisatie van een kunstwerk in de nieuwe voetgangerstunnel van het station. Namens ProRail heeft Bureau Spoorbouwmeester met de gemeente en het Europees Kreamekwerkcentrum (EKWC) een briefing opgesteld en de kunstenaarsselectie voorbereid. Maarten Kolk en Guus Kusters (Studio MKGK) maakten het winnende ontwerp: een keramisch tegeltableau Reizigers van Oisterwijk, geïnspireerd op het bos- en vennenlandschap bij Oisterwijk: een trekpleister voor natuurliefhebbers. Ten behoeve van de kunstopdracht voor de reizigerstunnel stelde het EKWC zijn werkruimte en specialisten ter beschikking aan de makers van het winnende ontwerp. Bezoekers van het EKWC konden dit wordingsproces aanschouwen. Het werk werd feestelijk onthuld in het voorjaar van 2018.

Rotterdam Alexander

Een slimme samenvoeging van een groot aantal (onderhouds-)programma's en een bijdrage van het rijk in het kader van het programma 'Beter Benutten' maken het mogelijk Station Rotterdam Alexander te vernieuwen. NS Stations ontwikkelt hiervoor samen met RET en ProRail een plan. Dit kan zorgen voor nieuw elan voor station en stationsomgeving en een betere bereikbaarheid van de Rotterdamse regio. Bureau Spoorbouwmeester adviseerde NS en ProRail over de opgave en formuleerde samen met de gemeente Rotterdam de gezamenlijke ambities voor zowel het station als de stationsomgeving.

Rotterdam Blaak

Met de oplevering van de Markthal heeft Rotterdam er een belangrijke publiekstrekker bij. De komst van de Markthal heeft ook de directe omgeving, waaronder Station Rotterdam Blaak, een boost gegeven. In het kader van de verbetering van het station en de directe omgeving is een subsidie verstrekt: Beter benutten. Met deze subsidie zijn kleine verbeteringsmaatregelen doorgevoerd ten aanzien van de beleving van het station en de zichtbaarheid van de entree, het opschonen van de perrons, de zichtbaarheid van de overstaptrap naar de metro, belevingsmaatregelen en de wachtgelegenheid. Parallel hieraan is ook de nieuwe outillage geplaatst en zijn de perronvloeren vervangen. In 2018 zijn deze verbetermaatregelen uitgevoerd. Dit heeft tot een substantiële verbetering van de beleving geleid, met name op de perrons.

Rotterdam Hofbogen

De gezamenlijke eigenaren van de Rotterdamse Hofbogen (Vestia, Havensteder en ProRail) willen het voormalige verhoogde spoortraject en station verkopen. De spoorbaan is inmiddels gedeeltelijk ingericht als dakpark. Dit kan zich ontwikkelen tot een stadsicoon van enkele kilometers lang met grote impact op de ontwikkeling en leefbaarheid van de omgeving. Op verzoek van ProRail omschreef Bureau Spoorbouwmeester samen met gemeente en de andere eigenaren de ruimtelijk en functionele ambities c.q. de kwalitatieve vragen die aan de gegadigden meegegeven werden ter voorbereiding op de (kwalitatieve) selectie van de koper.

Schiedam Centrum

Voor het stationsgebied van Schiedam is op initiatief van het College Rijksadviseurs (CRa) een studie uitgevoerd binnen het programma Loket Stationslocaties. Bureau Spoorbouwmeester heeft het plan op verzoek van het CRa, NS en ProRail van advies voorzien.



Schiphol Airport

Voor de vernieuwing van station Schiphol worden volop plannen gemaakt. Bureau Spoorbouwmeester is betrokken als adviseur. Onze adviezen aan de betrokken partijen, waaronder Schiphol, NS en ProRail, betreffen zowel de concrete plannen voor de korte en middellange termijn als abstracte verkenningen voor een verdere toekomst. Insteek is om Schiphol bereikbaar te houden en aantrekkelijk en overzichtelijk voor reizigers, bezoekers en iedereen die op Schiphol werkt. Ons bureau sloot in 2018 aan bij werkgroepen en workshops, formuleerde criteria en toetste daarop. Daarnaast adviseerde de Spoorbouwmeester als lid van het Kwaliteitsteam de betrokken stuurgroep en bestuurders.

Sittard

Bureau Spoorbouwmeester is op verzoek van de gemeente Sittard als adviseur betrokken bij diverse

workshops rond de ontwikkeling van de stationsomgeving aan beide zijden van Station Sittard. Insteek is een betere aansluiting van de stad op het station, het verhogen van de kwaliteit van de openbare ruimte en de creatie van een soepele overstap tussen de diverse modaliteiten. Het station werd in de ontwikkelvisie integraal meegenomen. De ontwikkelvisie is in 2018 opgeleverd.

Tilburg

Als onderdeel van de ontwikkeling van de Spoorzone adviseerde ons bureau ProRail en gemeente Tilburg over een integraal lichtplan voor de karakteristieke spoorkap, het gehele stationscomplex en de directe stationsomgeving. Ook werd in diverse workshops gestudeerd op de toevoeging van een extra zijperron aan de noordzijde van het station. De plannen zullen in 2019 op basis van de voorkeursvariant en met betrokkenheid van Bureau Spoorbouwmeester verder uitgewerkt worden.

Utrecht Centraal

Station Utrecht Centraal heeft de afgelopen jaren een ware transformatie ondergaan. Ondanks de schaal van de ingreep, zijn er delen van het station onaangeroerd gebleven. Zij vallen extra op nu de rest van het station een enorme kwaliteitssprong heeft gemaakt. Daarom heeft Bureau Spoorbouwmeester samen met NS Stations een wensenlijst voor aanvullende werkzaamheden opgesteld. Op basis hiervan zijn in 2017 plannen gemaakt voor de aanpassing van de ruimte 'onder de plaat', de verouderde zuidertunnel en de trapopgangen. In 2018 is een groot aantal verbeteringstrajecten van start gegaan. De nieuwe hekwerken rond de trappen naar de tunnels en de renovatie van de middentunnel zorgen dat het station steeds meer een toekomstbestendige eenheid wordt.

Utrecht: De Inktpot / Moreelse Park

In 2018 werd Bureau Spoorbouwmeester door ProRail benaderd met de vraag advies uit te brengen over beoogde aanpassingen van het monumentale interieur van De Inktpot (ten behoeve van huisvestingsvraagstukken van Facilitaire Zaken / HR). Tevens werd ons bureau door het Rijksvastgoedbedrijf gevraagd om te adviseren over de geambieerde gezamenlijke ontwikkeling van de openbare ruimte van het Moreelse Park. De nadruk van ons advies lag op een goede verkenning van het vraagstuk en een scan van de ruimtelijke implicaties.

Venlo

NS Stations heeft in 2018 een studie laten verrichten naar de karakteristieke hal van het Collectiestation Venlo. Achterliggend idee was de inpassing van de 'Stationshuiskamerformule'. Het advies van Bureau Spoorbouwmeester heeft geleid tot een herziening van de plannen en de ambitie om de opgave vanuit een integrale visie op het interieur op te pakken. In 2019 zal het plan verder uitgewerkt worden.

Vught

In Vught wordt als onderdeel van het

Programma Hoogfrequent Spoorvervoer gewerkt aan een verdiepte ligging van het spoor. Bureau Spoorbouwmeester adviseerde over het borgen van ruimtelijke kwaliteit, de landschappelijke inpassing en het *Ruimtelijk Functioneel Ontwerp* (RFO). Uit dit RFO werden vormgevingsuitgangspunten en kaders 'gedestilleerd' voor het station en de stationsomgeving. Ze zijn inmiddels benoemd in het (ontwerp) Tracébesluit.

Zaandam

De aanpak van het station vormt het sluitstuk in de vernieuwing van de gehele stationsomgeving van Zaandam. In 2017 werkte architectenbureau Nunc het stationsplan uit tot een definitief ontwerp. In 2018 werd gestart met de uitvoering. Bureau Spoorbouwmeester reviewde het ontwerp en adviseerde NS over de opgave. Ook adviseerde het bureau over de nieuwe kleurstelling van de perronkap en vervanging van de kunststof daglichten.

Zutphen

Station Zutphen is behalve een Rijksmonument ook een belangrijke vervoersknoop in Oost-Nederland. Het fraaie stationsgebouw uit 1952 naar ontwerp van H.G.J. Schelling kan de groei van het aantal reizigers niet meer goed verwerken. Daarom is ProRail samen met NS Stations, de provincie en vervoerders op zoek naar oplossingen. Bureau Spoorbouwmeester adviseert hen over het gebruik en de omgang met de monumentale waarden van het station.

Zwolle-stationscarré

Het afgelopen jaar nam de gemeente Zwolle het initiatief tot het realiseren van een ontwikkelperspectief voor het stationsgebied. Het document biedt een wenkend perspectief voor de langere termijn. Ook speelt het een inspirerende en sturende rol wat betreft ontwikkelingen op de korte(re) termijn. De betrokken partijen werkten het afgelopen jaar aan de verdere doorwerking van het ontwikkelperspectief. Het stationscarré

dat –als denkraam– weerszijden van het stationsgebied met elkaar in verband brengt, kreeg verder vorm.

Zwolle – Herfte

Ten behoeve van de bereikbaarheid van Noord- en Oost-Nederland wordt in het kader van het Spoorplan Noord-Nederland druk gesleuteld aan het robuust maken en de ontvlechting van de belangrijke sporen vanuit Zwolle. In het afgelopen jaar nam de aannemerscombinatie het stokje over van de opdrachtgever. Zij werden daarmee medeverantwoordelijk voor de ontwerp- en inpassingplannen van een extra spoor, een spoorkruising, de aanpassing van diverse civiele kunstwerken en de (her-)inrichting van de spooromgeving. Bureau Spoorbouwmeester adviseerde ProRail en de ‘Zwolse Alliantie’ over de vertaling van de ambities en vormgevingsuitgangspunten naar concrete plannen.

Zwolle: Spoorzone

Op basis van het ontwikkelperspectief dat de gemeente, de provincie en de spoorsector in 2017 maakten, werd een aantal deelprojecten nader uitgewerkt. Al deze ‘puzzelstukjes’ spelen een rol in de transformatie van de spoorzone en het stationsgebied. Zo onderzocht NS Stations de potentie van het bestaande stationsgebouw. Hoe kan dit schitterende pand een nieuwe betekenis krijgen voor de vervoersknoop en de stad? De gemeente trok de kar bij de verdere uitwerking en aanbesteding van de fietsparkeerkelder onder het voorplein. Als in 2019 de bussen verhuizen naar het eilandperron in de terminal, ontstaat er ruimte op het voorplein voor een ondergrondse stalling.

Zwolle: zonnepanelen

ProRail en NS zijn van plan om steeds meer stations(daken) te voorzien van zonnepanelen. Zo bevatten de stations Rotterdam Centraal en Eindhoven al panelen. Ook Station Zwolle volgt. Hier kunnen de panelen op een duurzame manier elektriciteit gaan opwekken voor

o.a. liften, roltrappen en verlichting. Een oplossing als in Zwolle kennen we alleen nog niet. Zo worden de panelen geplaatst op de langgerekte perronkappen. Samen met ProRail omschreef Bureau Spoorbouwmeester de ruimtelijke criteria voor de plaatsing van de panelen en de bijbehorende techniek van bekabeling en omvormers.



Partners en samenwerking

Bureau Spoorbouwmeester onderhoudt hechte (werk)relaties met NS en ProRail. Daarnaast werkt ons bureau nauw samen met diverse andere partners en (omgevings)partijen.

Rijkswaterstaat

Op verschillende plekken raken de spoor- en wegprogramma's elkaar. Exemplarisch zijn de werkzaamheden rond Amsterdam waar Rijkswaterstaat werkt aan het project SAA (Schiphol, Amsterdam, Almere) en ProRail aan OV SAAL (Schiphol, Amsterdam, Almere, Lelystad). De nieuwe spoorbrug bij Muiderberg maar ook de vele

ecoducten die overal in het land een bijdrage leveren aan de ontsnippering van de natuur zijn voorbeelden van de intensieve samenwerking. Bij dergelijke opgaven werkt Bureau Spoorbouwmeester nauw samen met zowel ProRail als Rijkswaterstaat om te komen tot gemeenschappelijk(e) vormgevingsbeleid en ambities.

Samenwerking omgevingspartijen: gemeenten en provincies

Spoorprojecten worden door steeds meer gemeenten, provincies en stadsregio's herkend als een katalysator voor gebiedsontwikkeling. Deze partijen weten Bureau Spoorbouwmeester ook steeds beter te vinden. Tot ons genoegen merken we dat het Spoorbeeld al door veel omgevingspartijen wordt gebruikt. Het helpt hen om vat te krijgen op de opgave(n). Ook merken we dat het kwaliteitsbesef doorgaans hoog is. De verwachting de samenwerking met omgevingspartijen de komende tijd verder zal groeien.

College van Rijksadviseurs en Stadsbouwmeesters

Bureau Spoorbouwmeester trekt met grote regelmaat samen op met de Rijksbouwmeester en de andere leden van het College van Rijksadviseurs. De samenwerking behelst veelal het afstemmen van programma's en ambities. Daarnaast is er veelvuldig contact binnen het Bouwmeestersoverleg. Hierin participeren de betrokken (NSP-) gemeenten, de Rijksbouwmeester en de Spoorbouwmeester.

Ministerie I&M (EMM)

De mobiliteit van de samenleving blijft de komende decennia groeien en het aandeel van het openbaar vervoer daarin zal mee moeten groeien. Tegen deze achtergrond plaatst het OV-Toekomstbeeld 2040 de betekenis van de Nederlandse stations prominent op de agenda van overheden, vervoerders, station- en spoorbeheerders en van andere partijen in de ov-keten. Het Handelingsperspectief Knooppuntontwikkeling is een nieuw analyse-instrument om het actuele en het gewenste functioneren van ov-knooppunten bespreekbaar te maken. Het is bedoeld om partijen in de regio's te ondersteunen bij het bepalen van de koers naar multimodaliteit en naar de integrale aanpak van de voorzieningen die daarvoor nodig zijn.

NS Stations, ProRail Stations en Bureau Spoorbouwmeester hebben bij de totstandkoming van het Handelingsperspectief geadviseerd in het kernteam Ketens en Knooppunten. Het stationsconcept is een belangrijke pijler onder het handelingsperspectief. Daarnaast zijn ruimtelijke kwaliteit en toekomstwaarde van het knooppunt als onderwerpen voor analyse benoemd. Bureau Spoorbouwmeester heeft een lijst geleverd met stations waar de ruimtelijk-functionele organisatie verbetering behoeft. Het instrument sluit goed aan op het stappenplan, zoals voorgesteld in "Hartelijk welkom: samenwerken aan een prettige ontvangst in de stationsomgeving".

Bureau Spoorbouwmeester schreef op verzoek van I&M een advies bij de samenstelling van het Handelingsperspectief voor de ontwikkeling van OV knooppunten: een terugblik op de belangrijkste opgaven van de afgelopen twintig jaar en de lessen die hieruit getrokken worden, leveren aanbevelingen voor knooppuntontwikkeling: Het bereiken van ruimtelijke kwaliteit als integrale doelstelling, Het bouwen van adaptieve knooppunten op basis van een ruime scope en differentiatie van de knooppuntprogramma's ter ondersteuning van het nationaal ruimtelijk beleid.

Communicatie en inspiratie

Naast het beheer en de ontwikkeling draagt Bureau Spoorbouwmeester het Spoorbeeld uit via lezingen, publicaties, workshops en andere activiteiten. Hieronder volgt een overzicht.

Essays en inspiratie

In 2018 gaf Bureau Spoorbouwmeester de opdracht tot het schrijven van diverse nieuwe essays en artikelen voor de Spoorbeeld-inspiratiepagina's. De artikelen zijn te vinden op de website spoorbeeld.nl en ondersteunen met name het beleid, de visies en de handboeken.

Essay Spoor=Corridor

Het essay Spoor=corridor beschrijft hoe het spoor al in de 19e eeuw bepalend was voor de ontwikkeling van Nederland en hoe het in de 21e eeuw opnieuw een antwoord geeft op de ruimtelijke en economische uitdagingen waar Nederland voor staat. Met dit essay, geschreven door Jan Duffhues, wil Bureau Spoorbouwmeester een pleidooi houden voor het denken en werken buiten de eigen kokers, zodat synergie gevonden wordt tussen spoor, stations, omgeving en de ontwikkeling van de hele regio waar het spoor in ligt, of het nou een krimpgebied is of een stedelijke regio met groei. Met voorbeelden uit het hele land én het buitenland wordt duidelijk wat een spoorcorridor is en wat het kan betekenen voor spoorse partijen én iedereen die met ruimtelijke planvorming bezig is.

Lezingen, symposia en interviews

Bureau Spoorbouwmeester draagt het Spoorbeeld ook uit via lezingen, interviews en symposia. Een selectie:

Spoorbeeld Inspireert!

Met 'Spoorbeeld Inspireert!' wil ons bureau met een reeks van lezingen voor medewerkers van NS en ProRail de discussie intensiveren over de betekenis van het openbaar vervoer en het spoornetwerk voor de ruimtelijke ontwikkeling van Nederland. We nodigen daarvoor externe deskundigen uit om actuele thema's uit te diepen.

Op 6 september 2018 vond de eerste plaats met Jeroen Kok, lid van de Raad voor de Leefomgeving en Infrastructuur (RLI) en Jan Duffhuys, die in opdracht van ons bureau het essay 'Spoor=Corridor' schreef. Het thema van de lezing was Het thema van de lezing was de wisselwerking tussen spoor en stedelijke ontwikkeling op regionale schaal.

Op 27 november 2018 was de tweede editie door Stina Larsson van het ministerie van I en W met het thema Handelingsperspectief Knooppuntontwikkeling. Aan de hand van dit Handelingsperspectief zijn spoorse partijen en andere vervoerders in staat om voor elk station vast te stellen welke positie het kan gaan innemen in het streven naar 'gesloten' ov-ketens en welke maatregelen en voorzieningen daar op de stations zelf voor nodig zijn. Bureau Spoorbouwmeester heeft bij de totstandkoming van het Handelingsperspectief geadviseerd over het aspect ruimtelijke kwaliteit. Coreferent was architect Rick ten Doeschate die aan de hand van de casus Schiedam uiteenzette hoe station en stationsomgeving kunnen profiteren van een dergelijke impuls.

Artikel 'De kansen van het stationsgebied pakken we samen'

Dit artikel is tot stand gekomen door interviews met de spoorbouwmeester Eric Luiten en de adviseur architectuur en stedenbouw Miguel Loos. Zij vertellen over de kansen en hun rol in het stationsgebied in het algemeen. In november stond dit dubbelinterview in het tijdschrift Stationslocaties Nederland 2018/2019.

26 juni: Kenniscarrousel ProRail LJV

Tijdens de Kenniscarrousel van de afdeling Leefomgeving, Juridische zaken en Vastgoed (LJV) van ProRail sprak adviseur Jos van den Hende tijdens een aantal sessies over de raakvlakken van vormgeving met de dagelijkse praktijk. Oftewel wat heeft Spoorbeeld te maken met de L, de J en de V?

11 september: Inspecteursdag ProRail

De inspecteurs van ProRail zijn op stations en op en langs de spoorbaan de oren en ogen van de spoorsector. Mannen en vrouwen van diverse pluimage beheren de assets van ProRail zodat de het Nederlandse spoor, een van de meest intensief gebruikte netwerken ter wereld, haar werk kan blijven doen. Tijdens de terugkomdag sprak adviseur Jos van den Hende over vormgeving in de praktijk: over mooi en mooi houden!

15 november: Het Openbare Verlichting Congres Ruimte en Licht

Op het jaarlijkse congres Ruimte en Licht, voor lichtadviseurs voor de openbare ruimte, stond in de keynote de verlichtingsvisie 'Nieuw Licht op Stations' centraal. Onze adviseur Jos van den Hende gaf een inleiding over deze nieuwe verlichtingsvisie van de spoorsector waarin de beleving van de reiziger en een innovatieve manier van kijken centraal staan.

College hyperloop TU Delft

Bureau Spoorbouwmeester kreeg de uitnodiging tijdens een management seminar van de TU Delft de bijzonderheden van het Nederlandse openbaar vervoer en de impact op de recente stationsontwikkeling toe te lichten. De focus lag op de betekenis van het Spoorbeeld en de architectonische kwaliteit van de NSP-projecten.

Lezing Dag van de Rail 2018

Spoorbouwmeester Eric Luiten gaf een lezing over de veranderingen die zich voordoen in het omgevingsdomein van de stations. In de kleinere steden en dorpen verplaatst het ontvangstdomein

voor de reizigers zich langzaam naar buiten en raken de gebouwen langzaam leeg. In de grotere stations is het omgevingsdomein ontdekt als epicentrum van stadsontwikkeling. Dat zijn voor ProRail en NS beide relevante trends.

Stations of the Future/Gares du Futur

Op 15 en 16 maart vond het congres plaats Stations of the Future/Gares du Futur in Parijs. Ons bureau was hier op uitnodiging van een samenwerkingsverband AMS Intitute, La Fabrique de la Cité, Atelier Néerlandais, de Nederlandse Ambassade en TU Delft. Onze adviseur Miguel Loos gaf hier een presentatie over de NSP-stations en daarbij de bijzonderheden van het Nederlandse ov-netwerk.

Aanbesteding Groningen van start

De start van de aanbesteding Groningen Spoorzone – Realisatie Werk Station was aanleiding voor een kort artikel. De ambities in Groningen zijn hoog. De provincie en de gemeente Groningen, NS en het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat willen hier 'het mooiste station van Nederland' realiseren. Daarbij is het project Groningen Spoorzone een van de belangrijke projecten van het Spoorplan Noord-Nederland.

Waar wachten we nog op?

Column Lucas de Man

Theatermaker, presentator en conceptontwikkelaar Lucas De Man trad op als dagvoorzitter tijdens het Spoorbeeld symposium *Publieke waarde: een teken van beschaving*. De column die hij aan het eind van het symposium uitsprak, verscheen tevens op de Spoorbeeld inspiratiepagina's. De Man hield in zijn column een warm pleidooi voor 'het wachten' en de ontmoeting op stations.

Publieke waarde: een teken van beschaving

Van het Spoorbeeld Symposium *Publieke waarde: een teken van beschaving* verscheen een uitgebreid verslag op de Spoorbeeld site. Het belichtte onder andere de bijdragen van Daniëlle

Snellen en Ton Venhoeven. Daarnaast ging het in op de rondetafelgesprekken met Conny Bieze, Sebastiaan de Wilde, Daan Zandbelt, Pieter Bannenberg, Bart Brands en Rosalie Nijenhuis.

Hartelijk welkom. Samenwerken aan een prettige ontvangst in de stationsomgeving

De publicatie *Hartelijk Welkom* was (en is) een uitnodiging tot samenwerking. Het inspireert tot integraal ontworpen stations en stationsomgevingen met een hoge ruimtelijke kwaliteit. De publicatie geeft reikt tools aan om tot integrale plannen te komen. Daarnaast presenteert het inspirerende voorbeelden van kleine en middelgrote stations waar een integraal aanpak al tot resultaat heeft geleid.

Het openluchtstation, de nieuwe opgave: het vitale en comfortabele ontvangstdomein

In opdracht van Bureau Spoorbouwmeester deed Civic Architects ontwerpend onderzoek naar het ontvangstdomein op kleine en middelgrote station. Het leidde tot de publicatie *Het openluchtstation, de nieuwe opgave: het vitale en comfortabele ontvangstdomein*.

Proef met graffiti-proof

Rijd een willekeurig station binnen met de trein en je wordt verwelkomd met graffiti. Soms is het kunst, maar in veel gevallen gaat het om vandalisme. Het artikel *Proef met graffiti-proof* gaat in op een proef bij Amsterdam Sloterdijk waar ProRail twee materialen test om gebouwen langs het spoor graffiti-proof te maken.

Reizigers van Oisterwijk

Geïnspireerd door de prachtige omgeving, maakten Maarten Kolk en Guus Kusters een kunstwerk voor de reizigerstunnel van het station Oisterwijk. Hier prijkt nu de 'Parel in 't groen'. De onthulling van het kunstwerk in mei 2018 was aanleiding voor een kort bericht op de Spoorbeeld website.

Directierondgang

Vrijdag 12 oktober vond de zogenaamde Directierondgang plaats. Op deze dag bezocht de Spoorbouwmeester samen met de directies van ProRail en NS drie stations: Den Bosch, Nijmegen en Driebergen-Zeist. In het kader van het Speerpunt Gebiedsontwikkeling zijn dit drie stations die iets leren over de interactie tussen spoor en omgeving. Den Bosch heeft in de jaren '90 een integrale update gekregen in het licht van de voorgenomen ontwikkeling van het Paleiskwartier. Dat stadsdeel is zo succesvol dat nu de capaciteit van het station opnieuw een integrale verbouwing noodzakelijk maakt. In Nijmegen kijken we rond in het sleetse resultaat van los van elkaar doorgevoerde verbouwingen en herinrichtingen en beschouwen de kans op een integrale vernieuwing van station en omgeving in het licht van de voorgenomen PHSinvestering. In Driebergen-Zeist werd er een project in uitvoering bezocht, bekijken we de inpassing van het nieuwe station inde groene omgeving en krijgen we een passant een beeld van de erg ontspannen omgang met de SITS-richtlijnen.

Spoorbeeld

Wat is het Spoorbeeld?

Het Spoorbeeld is het ontwerp- en vormgevingsbeleid van het spoor. Opgesteld vanuit het perspectief van de reiziger en de omgeving presenteert het alle visies, kaders en vormgevingsprincipes die betrekking hebben op de beleving van en omgang met het spoor. Het Spoorbeeld heeft oog voor de gehele route: de ervaring van de reis, de transfer en het verblijf op en rond het station en het spoor. Ook stimuleert het Spoorbeeld het besef dat iedere opgave onderdeel is van een groter geheel. Een consequente toepassing zorgt voor overzicht en gebruiksgemak. Zo groeit het gevoel van vertrouwen, comfort en veiligheid bij de reizigers en blijft het spoor begrijpelijk en toegankelijk voor iedereen.

De reiziger centraal

Het spoor is een publieke voorziening. Het wordt gebruikt door talloze mensen met heel verschillende achtergronden. Het Spoorbeeld zorgt dat alle reizigers goed hun weg kunnen vinden en het spoor als toegankelijk, menselijk, vertrouwd en karakteristiek ervaren. Daarmee draagt het zorg voor reisplezier en een goede oriëntatie in een vertrouwenwekkende omgeving.

Bureau Spoorbouwmeester

Bureau Spoorbouwmeester ontwikkelt, beheert en draagt het Spoorbeeld uit. Aan de hand van het Spoorbeeld stimuleert Bureau Spoorbouwmeester ruimtelijke kwaliteit, identiteit, beleving en ontwerpqualität op en rond het spoor. Vanuit een onafhankelijke positie stimuleert het bureau alle betrokkenen om tot integrale oplossingen te komen en relaties te leggen tussen de verschillende schaalniveaus en disciplines. Dit gebeurt op het niveau van de gehele route: van het station en de stationsomgeving tot het spoor, de spooromgeving en de trein zelf.

Colofon

Het Jaarbericht 2018 is een uitgave van
Bureau Spoorbouwmeester, juni 2019

www.spoorbeeld.nl

Tekst en inhoud

Bureau Spoorbouwmeester

Ontwerp

BUREAUBAS

Beeld, kaartmateriaal

- Pagina 11, Spoornetwerk en snelwegen, bron: ProRail en Must (2011)
- Pagina 12, Stationstypen en stadstypen, bron: Netverklaring ProRail, Must (2011)
- Pagina 14, Populaire bestemmingen, bron: ProRail en Must (2011)
- Pagina 16: Concessies en lijnen, bron: Bureau Spoorbouwmeester (2018)
- Pagina 18, Stations en wandelroutes, bron: VROM, ProRail en Must (2011)
- Pagina 19, Stations en fietsroutes, bron: VROM, ProRail en Must (2011)

Beeld, foto's

- Pagina 31, Amsterdam Amstel, pagina 36, Eindhoven, pagina 38, Utrecht Centraal, pagina 43, Amsterdam Centraal, fotograaf Jannes Linders.
- Pagina 34, Dordrecht, fotograaf Rob 't Hart.

Beeldrecht

Bureau Spoorbouwmeester

Het Spoorbeeld beschrijft het ontwerp- en vormgevingsbeleid van de spoorsector. Aan de hand van het Spoorbeeld stimuleert Bureau Spoorbouwmeester ruimtelijke kwaliteit, identiteit, beleving en ontwerpqualität op en rondom het spoor. Bureau Spoorbouwmeester is een samenwerkingsverband van ProRail en NS.

