

# Spoorbeeld

door Bureau Spoorbouwmeester



Jaarbericht 2013

# Jaarbericht 2013

# Spoorbeeld

door Bureau Spoorbouwmeester



Koen van Velsen

Spoorbouwmeester  
Juni 2014

Iedereen die afgelopen jaar aan het spoor werkte, komt waarschijnlijk tot de conclusie dat 2013 een boeiend maar vol jaar was. Op veel plekken werd gebouwd aan de vernieuwing van stations. De inspanningen van de afgelopen jaren worden steeds beter zichtbaar. Plannen die lang op de tekentafel lagen en daarna schuil gingen achter tijdelijke oplossingen en bouwsteigers, tonen nu hun kwaliteit aan de reizigers. Natuurlijk gaat veel aandacht uit naar de grote stations. Neem het prachtige nieuwe Rotterdam Centraal dat in maart 2014 officieel werd geopend door koning Willem Alexander. Andere voorbeelden zijn de NSP-stations van Den Haag, Arnhem, Utrecht, Breda en ook bijvoorbeeld Amsterdam Centraal dat met veel zorg wordt uitgebreid en gerestaureerd. Het duurt nog even voordat ook deze stations allemaal zijn opgeleverd. Desondanks geven ze al een mooi beeld van welke kant het opgaat.

Hoe terecht de aandacht voor de 'grote jongens' ook is: er is aanzienlijk meer dan alleen de Rotterdamse 'Haaienbek' of de verbouw van Amsterdam Centraal of Delft. Op veel andere plekken werd (en wordt) met bevologenheid gewerkt aan de vernieuwing van het spoor. Neem bijvoorbeeld de verbouwing van de naoorlogse Collectiestations van Eindhoven en Tilburg of de plannen voor de vernieuwing van de stationsgebieden van Alkmaar en Groningen. Daarnaast zijn diverse middelgrote en kleinere stationsprojecten de moeite van het noemen waard: van Den Helder tot Ede-Wageningen, van Haren via Assen naar Nijmegen Lent en van Wormerveer tot Dieren.

Het is vooral goed te merken dat het werk op nagenoeg al deze plekken professioneel wordt opgepakt. Partijen weten elkaar goed te vinden, verstaan elkaar en profiteren over en weer van een goede samenwerking. Ook wordt geprofiteerd van de kennis en ervaring die de afgelopen jaren is opgebouwd bij de stations die al wat verder zijn.

Soms is het net alsof we al jaren met het vernieuwde Spoorbeeld werken. Zeker voor het Stationsconcept geldt dat het inmiddels als vanzelfsprekend wordt gebruikt door opdrachtgevers en ontwerpers. Kortom: het Spoorbeeld werkt en wordt steeds beter naarmate de ervaring groeit en de samenwerking hechter wordt.

Overigens zijn het niet alleen de stations en de stationsomgeving waarbinnen het Spoorbeeld haar waarde bewijst. Hoewel deze opgaven percentueel de overhand hebben, klinkt het Spoorbeeld ook door in spoor- en omgevingsprojecten. Neem de nauwkeurige inpassing van geluidsschermen of de aandacht voor de ontmoeting tussen het landschap en het spoor die we bijvoorbeeld zien bij de aanleg van twee ecoducten over de spoorlijn Eindhoven – Weert. Andere voorbeelden zijn de nieuwe spoorbrug bij Muiderberg en de fly-over in Den Bosch, onderdeel van het ambitieuze Spoorzone project aldaar. Ook hier is veel aandacht voor de beleving en de ontmoeting tussen het spoor en de omgeving.

Naast de nieuw- en verbouwprojecten was 2013 het jaar van projecten die op het eerste oog niet zo groot lijken maar toch veel invloed hebben op het comfort en de reisbeleving. Zo is de nieuwe stationsoutillage op steeds meer stations uitgerold. Daarmee worden de resultaten zichtbaar van een aantal jaren hard werken. Ook bijzonder is het project Sanitaire Voorzieningen op stations dat het in zich heeft een nieuwe standaard neer te zetten voor de kwaliteit van dergelijke voorzieningen. Verder is gewerkt aan programma's als Prettig Wachten, de Toolkit Routing, Signing en Branding en OV-Chipkaart-poortjes op stations.

Speciale aandacht was er in 2013 voor het jaarthema Erfgoed en herbestemming. Met dit thema onderstreepte Bureau Spoorbouwmeester de waarde van het erfgoed voor de verdere ontwikkeling van het spoor. Het thema stond

centraal in het BSM Jaarevent en was aanleiding voor het verschijnen van vier artikelen en een tweetal essays over spoorerfgoed voor de Spoorbeeld inspiratiepagina op de website. Wat betreft de erfgoedwaarde werd in 2013 bovendien gewerkt aan een set nieuwe waardestellingen voor de Collectiestations. Een tweede serie waardestellingen kwam gereed, waaronder die van Haarlem en Naarden-Bussum.

Het Spoorbeeld kan alleen een inspirerende leidraad blijven wanneer het meegroeit met de praktijk. Daarom wordt met ProRail en NS doorgewerkt aan het verder verdiepen van het vormgevingsbeleid van het spoor. Voorbeelden zijn de ontwikkeling van de Visie op Informatie en een Visie voor Verlichting. Verwacht wordt dat beide visies in 2014 afgerond worden. Daarna kunnen ze door de betrokken partijen als uitgangspunt voor stationsontwikkeling, -exploitatie en -beheer vastgesteld worden.

Alle bovengenoemde projecten en programma's stemmen mij hoopvol. Ze laten zien dat het belang van een goede samenwerking en een goed ontwerp door steeds meer partijen onderschreven worden. Dat geldt voor het station en de stationsomgeving, voor het spoor, de spooromgeving en voor de trein. Reizigers herkennen de kwaliteit en waarderen de vernieuwingen. Dat is een opsteker voor iedereen die zich dagelijks en in alle fases – van ontwikkeling tot exploitatie en beheer – inspannt om het best mogelijke voor de reiziger te realiseren. Daar gaan we dus op volle kracht mee door!

# Inhoud

Voorwoord  
III

Spoorbeeld  
7

Bureau Spoorbouwmeester  
76

**Station**  
Visies 14  
Projecten 16  
Programma's 23

**Stationsomgeving**  
Projecten 38  
Programma's 42

**Spoor**  
Projecten 52

**Spoorumgeving**  
Programma's 64

**Trein**  
Programma's 73



**Het vernieuwde Spoorbeeld, het vormgevingsbeleid van de spoorsector, is nu ruim anderhalf jaar een feit. Opgesteld vanuit het perspectief van de reiziger en de omgeving, presenteert het Spoorbeeld de dragende visies, kaders en vormgevingsprincipes die betrekking hebben op de beleving van en omgang met het spoor. Daarbij gaat de aandacht uit naar de gehele route. Het Spoorbeeld stimuleert zo het besef dat iedere opgave onderdeel is van een groter geheel.**

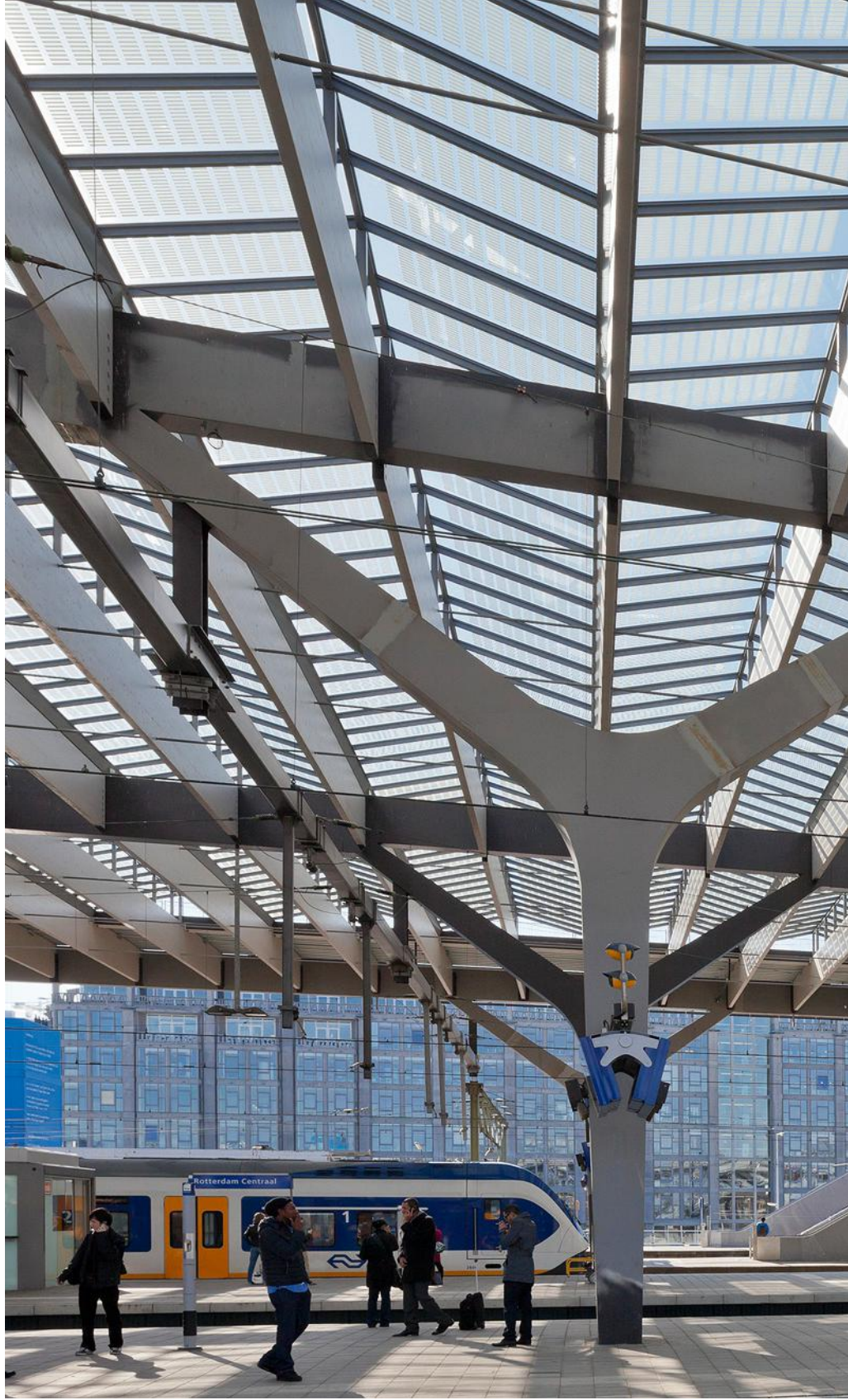
## **Doorontwikkeling ontwerpkaders en principes**

Ruim anderhalf jaar na de lancering van de Spoorbeeldwebsite weten veel gebruikers inmiddels het vernieuwde vormgevingsbeleid te vinden, zo blijkt uit de webstatistieken. Bureau Spoorbouwmeester verneemt met enige regelmaat dat de snelle en makkelijke toegang tot alle relevante visies, kaders en ontwerppuntgangspunten zeer wordt gewaardeerd. Samen met de inspiratiepagina's, waar spoorse thema's en actualiteiten nader worden uitgediept, blijkt ook de bibliotheekfunctie van de website waardevol. Ondertussen werkt Bureau Spoorbouwmeester met NS en ProRail door aan de verdere ontwikkeling van het Spoorbeeld. Dan gaat het om nieuwe visies zoals de Visie op Informatie en de Visie op Verlichting maar ook om een update van de ontwerpprincipes en ontwerppuntgangspunten die als enige nog niet vernieuwd werden. Een eerste aanzet voor deze update is inmiddels gereed. Deze zal in de loop van 2014 per routeonderdeel worden uitgewerkt in kaders en ontwerpprincipes. Daarna volgt het goedkeuringstraject door de directies van ProRail en NS en een uitwerking in webteksten voor [www.spoorbeeld.nl](http://www.spoorbeeld.nl).

## **Spoorbeeld hand-out**

Dat het Spoorbeeld dankzij de digitalisering overal makkelijk vindbaar en bereikbaar is, ervaart Bureau Spoorbouwmeester als een belangrijke stap. Mobiele toegankelijkheid wordt steeds belangrijker. Bovendien zorgt de digitalisering dat updates, actualisaties en aanvullingen snel en duurzaam door te voeren zijn. Toch bleef er behoefte aan 'papier', vooral om de website onder de aandacht te brengen van nieuwe doelgroepen. Hiertoe is in 2013 een kleine *hand-out* ontwikkeld die potentiële gebruikers kennis laat maken met het Spoorbeeld en de mogelijkheden die de website biedt. De 'papieren intermediair' is vooral bedoeld om professionals buiten de spoorsector te attenderen op de website. Dan gaat het bijvoorbeeld om bestuurders en medewerkers van gemeenten, provincies en andere omgevingspartijen. De *hand-out* wordt onder meer gebruikt door relatiemanagers en projectleiders van ProRail en NS en is verkrijgbaar bij Bureau Spoorbouwmeester.

# Station













Arnhem

## Station

Onder het station worden die plekken en gebouwen verstaan waar de trein stopt en reizigers in, uit of overstappen. Het station markeert het begin of eindpunt van de (trein)reis. Tot het station behoren de plekken voor ontvangst, reis en verblijf. Daarnaast heeft het station een directe wisselwerking met de omgeving. Stations hebben een duidelijk publiek karakter. Doel is om bij alle stationsprojecten – van groot tot klein – te werken vanuit een brede visie op de totale opgave: integraal, bewust van de context, de noodzakelijke functionaliteit en de beleving van aankomende en vertrekkende reizigers.

## Visies

### Visie op informatie en reclame

Bureau Spoorbouwmeester werkt samen met NS Stations en ProRail aan een integrale Visie op informatie. De visie omschrijft het beleid rond programmering en inrichting van alle uitingen op stations. De gewenste ervaring van het station en de hiërarchie tussen verschillende soorten informatie worden in de visie uitgewerkt in ontwerpuitgangspunten. Het Stationsconcept vormt de basis van de visie. Daarbij worden vijf lagen onderscheiden: infostructuur (basisinformatie); informatie van lijn en vervoerder; lokale informatie; media en uitingen van *retail* en services. Ook wordt aandacht besteed aan ongereguleerde uitingen – van demonstraties tot *flashmobs* – en de bijdrage die virtuele en digitale informatie kan leveren aan de informatieoverdracht op stations. Uiteindelijk zal de visie leiden tot een concreet instrument voor ontwerpers, ontwikkelaars en stationsbeheerders. Waar in 2012 de visietekst en de inrichtingsprincipes in concept gereed kwamen, stond 2013 in het teken van de review. Daarnaast is een start gemaakt met het opstellen van de handboeken voor de verschillende informatielagen, inclusief de ongereguleerde informatie.

De ambitie om in 2013 alle handboeken door de betrokken partijen en stakeholders ge-reviewed te hebben, is helaas niet gehaald. Wel is een plan van aanpak opgesteld, gericht op de vaststelling van de inhoud en de vertaling naar concrete sturingsinstrumenten voor ontwerpers, ontwikkelaars en beheerders. Hier wordt in 2014 verder uitvoering aan gegeven.

### Infoplus XL en reisinformatie bus, tram en metro

Naast de kleine TB schermen houden reizigers behoefte aan grotere schermen waarop zij, al lopende en van een afstand, hun reisgegevens kunnen checken. Met NS Reizigers en ProRail is daarom gewerkt aan een voorstel voor maatwerk XL-infoplusschermen voor de grote stations. Inmiddels is het voorstel inhoudelijk door ProRail goedgekeurd. Daarnaast is in 2013 een start gemaakt met de review van een studie naar ontwerpuitgangspunten voor digitale informatieschermen voor bus, tram en metro in stations. De review wordt in 2014 afgerond.



Informatievoorziening op station Amersfoort

## Visie op verlichting

De afgelopen jaren zijn vanuit de programma's toegankelijkheid en Stations-outillage enorme stappen gezet om de kwaliteit van stations te verhogen. Een goede licht- en verlichtingsvisie kan deze initiatieven verder ondersteunen. Licht is essentieel voor (het gevoel van) toegankelijkheid van een station. Ook is het bepalend voor de sfeer en de ruimtelijke kwaliteit van zowel het station als de stationsomgeving. Daarom is afgelopen jaar gestart met de ontwikkeling van een Visie op verlichting. Naast een kwaliteitsimpuls besteedt de visie aandacht aan de ambitie van de spoorsector de CO<sub>2</sub>-footprint zo beperkt mogelijk te houden, echter zonder dat dit ten koste gaat van de verblijfskwaliteit en de veiligheid. De techniek ontwikkelt zich gelukkig snel. Hierdoor zijn steeds meer beproefde manieren beschikbaar om verlichting aan te passen aan de omgeving en het gebruik terwijl ondertussen energie wordt bespaard. NS, ProRail en Bureau Spoorbouwmeester hebben de ambitie de verlichtingsvisie in 2014 af te ronden.

## Toepassingsprincipes plaatsing beschuttingsysteem op kleine stations

In 2013 is een nieuw beschuttings-systeem ontwikkeld, bedoeld voor plaatsing op kleinere stations, met name halte- en basisstations. De inrichtingskwaliteit van veel van deze stations is in de loop der tijd wat afgenomen. Ze komen vaak wat 'verrommeld' over. Door een eenduidige toepassing en plaatsing van het beschuttingsysteem en de stationsoutillage kunnen weer overzichtelijke en opgeruimde stations ontstaan. De nieuwe outillage kan bovendien een bijdrage leveren aan de herkenbaarheid en identiteit van de stations, mits de juiste objecten op de juiste plek staan. Om het beschuttingsysteem ook optimaal ten goede te laten komen aan de kwaliteit van de kleinere stations is door Bureau Spoorbouwmeester een toepassingsdocument gemaakt. Het document legt de inrichtings- en plaatsingsprincipes vast. De plaatsing is gekoppeld aan de stationskarakteristiek. Hiertoe zijn de kleine stations op basis van hun dominante kenmerken ingedeeld in zes typen. Per type zijn aanbevelingen gedaan voor de plaatsing van het beschuttingsysteem en de outillage. Ten behoeve van de

plaatsingsprincipes zijn dertien stations onderzocht. Als casestudies zullen zij als voorbeeld dienen voor de plaatsing van het beschuttingsysteem. Aan de hand van het toepassingsdocument kunnen projectteams tot een eenduidige plaatsing komen. ProRail geeft de studie mee als onderdeel van de briefing aan ingenieurbureaus en architecten. Bureau Spoorbouwmeester gebruikt de studie als toetsingsinstrument. De studie wordt begin 2014 definitief afgerond.

## Kunst in het beschuttingsysteem

Het nieuwe beschuttingsysteem leent zich uitstekend voor de toepassing van kunst en daarmee voor een intensivering van de reisbeleving. Zo beschikt het systeem over een aantal dichte panelen die vanuit de omgeving goed zichtbaar zijn. Bureau Spoorbouwmeester selecteerde in samenwerking met ProRail en NS in 2013 drie kunstenaars. Aan hen is gevraagd een ontwerp te maken voor de dichte wanden in het beschuttingsysteem. Als randvoorwaarden zijn meegegeven dat de print goed zichtbaar moet zijn vanuit de omgeving, technisch inpasbaar is en eenvoudig te onderhouden is. De print mag verder niet concurreren met



Verblijfpaviljoen voor beschut wachten op station Hoevelaken

andere infostructuur-uitingen zoals het stationsnaambord op het station. Na een presentatie in de eerste helft van 2014 zijn twee kunstenaars bezig met de uitwerking. Eind 2014 zullen de eerste ontwerpen gerealiseerd worden.

### **Kleinschalige kunsttoepassingen op stations**

Voor het spoor is kunst een belangrijk middel om de reiservaring te intensiveren en reizigers bewust te maken van hun omgeving (en van elkaar). In dit licht hebben ProRail en NS behoefte aan een handvat waarmee stationseigenaren, -ontwikkelaars en beheerders snel en zelfstandig kleine en/of tijdelijke kunstingrepen kunnen realiseren: hoog van kwaliteit en goed gewaardeerd door de reizigers. Annex bestaat de wens om in de stationsomgeving jonge kunstenaars een kans te geven. Voorts hebben ProRail en NS Stations behoefte aan een afwegingskader met uitgangspunten voor de omgang met eigen initiatieven en aanvragen van derden. Onder de titel TIME IS HERE: kleinschalige kunsttoepassingen op stations zijn Bureau Spoorbouwmeester, NS en ProRail in 2013 begonnen met een uitwerking van het Spoorbeeld

Kunstbeleid die in bovenstaande wensen voorziet. TIME IS HERE bevat een praktisch toepasbare 'procesboom', biedt diverse handreikingen en recepten en een inhoudelijk en procedureel stappenplan met aanbevelingen op het vlak van opdrachtformulering/briefing, stationsanalyse, kunstenaarsselectie, begeleiding en toetsing. Met verschillende recepten wordt de ervaring van het kunstwerk aan de aard van de plek gekoppeld. Voor 2014 staan de inhoudelijke besluitvorming en de afspraken over implementatie gepland.

## **Projecten**

Om de sterke groei van het reizigersvervoer op te kunnen vangen, worden overal in Nederland stations vernieuwd, aangepast en aangepakt. Al met al is het een van de grootste verbouwooperaties uit de geschiedenis van het Nederlandse spoor. Op tal van plekken wordt geïnvesteerd in toegankelijkheid en reizigerscomfort. ProRail bouwt ruimere traversen, langere perrons, liften, roltrappen, wachtruimtes en werkt aan nieuw meubilair en fietsenstallingen. De operatie vindt op alle schaalniveaus plaats: van de nieuwe HSL stations tot middelgrote stations en kleinere stations en halteplaatsen. Hoewel nog veel stations in verbouw zijn, worden de resultaten hoe langer hoe meer zichtbaar. Bureau Spoorbouwmeester is nauw betrokken bij de nagenoeg alle projecten.



Kunsttoepassing op station Breukelen, onderdeel van Prettig Wachten  
ontwerp: Sanja Medic

## Station Amsterdam Centraal

De ontwikkeling van Amsterdam Centraal maakt samen met het eveneens grootschalige stationsproject in Delft deel uit van de Grote Stationsprojecten. Bureau Spoorbouwmeester was in 2013 onder andere betrokken bij de review van de perronoutillage in Amsterdam en de inrichting van de verblijfsdomeinen. Daarnaast is geadviseerd over het definitief ontwerp voor de begane grond van het monumentale Cuijpersgebouw. Het inrichten van het ontvangstdomein is hier een uitdaging. Dit hangt samen met de monumentale waarde en de relatief beperkte ruimte om de transfer en de inrichtingsmiddelen goed te accommoderen. Inmiddels is het restauratieplan voor de Cuijpershal uitgewerkt. Ook de IJhal is doorontwikkeld en zal binnenkort in aanbouw gaan. Hetzelfde geldt voor de Westpassage en de afbouw van de Oostpassage. De middentunnel met winkels en voorzieningen voor reizigers is in 2013 wel al feestelijk geopend.

## Station Alkmaar

Het nieuwe station van Alkmaar maakt deel uit van de vernieuwing van het stationsgebied waar de gemeente

Alkmaar, NS en ProRail momenteel aan werken. De stationspleinen fungeren in het plan als ontvangstdomeinen en vormen een logische en natuurlijke verbinding tussen de stad en het station. Een brede, lichte traverse verbindt straks de centrum- en de noordzijde van de stad. Daarnaast komen er roltrappen, liften en een grote nieuwe fietsenstalling. Bij de bouw van het station wordt gebruik gemaakt van hout, glas en metaal waardoor het geheel een natuurlijke uitstraling krijgt. De traverse wordt zorgvuldig gepositioneerd boven de historische perronkap zodat de bestaande bijzondere identiteit behouden blijft. ProRail is opdrachtgever voor de bouw van de fietsenstalling en de traverse. Bureau Spoorbouwmeester was betrokken bij de aanbesteding, het opstellen van de toetsingscriteria met betrekking tot de vormgeving en bij de jurering van de ingezonden plannen. In december 2013 is VenhoevenCS geselecteerd als architect voor het nieuwe station. Het gekozen plan past goed binnen de ambities van het Spoorbeeld. Zo draagt het bij aan de opwaardering van de stationsomgeving en zorgt de traverse met zijn kloeke 'gebouw-voorkomen' voor een stevig beeld. Hierdoor ontstaat een sterk ankerpunt in het stationsgebied.

## Station Delft

Station Delft behoort met Amsterdam Centraal tot de Grote Stationsprojecten. De werkzaamheden zijn inmiddels volop gaande. Zo krijgt de spoortunnel, die tevens dienst zal doen als station, inmiddels vaste contouren. Bovenop de tunnel wordt het nieuwe stadskantoor gerealiseerd. Het wordt daarmee niet alleen een belangrijk adres voor de gemeente Delft, ook geeft het vorm aan de entree van het ondergrondse station. Bureau Spoorbouwmeester werkte in 2013 met NS, ProRail en de gemeente Delft aan een zorgvuldige inrichting van de stationsentree, de plaatsing van de stationsfuncties en de OVCP. In de plannen vraagt niet alleen het nieuwe station veel aandacht, ook het bestaande stationsgebouw verdient zorg. Als de treinen eenmaal door de nieuwe spoortunnel rijden, verliest het karakteristieke stationsgebouw haar rol. Op basis van een waardestellend onderzoek en de ambities voor de omgeving is NS op zoek naar een nieuwe passende bestemming. Bureau Spoorbouwmeester adviseert over de opgave en heeft zitting in het Kwaliteitsteam.



Station Alkmaar  
ontwerp: Venhoeven CS



Station Den Haag HS, ontwerp: NL Architects  
Station Eindhoven, ontwerp: Arcadis

## Station Den Haag HS

Station Den Haag Hollands Spoor is het oudste station van Den Haag. De gemeente Den Haag, ProRail en NS investeren in het station en het stationsgebied met als doel het overzichtelijk, aangenaam en veilig te maken. Als onderdeel van een grootschalige update (en upgrade) heeft in 2010 een grondige renovatie van het monumentale perrongebouw plaatsgevonden. Een van de volgende stappen is de creatie van een volwaardige stationsentree aan de Laakhavenzijde met een ruim plein. Hiertoe wordt de nu nog doodlopende tunnel van de stationshal doorgetrokken naar de Laakhaven. Daarmee worden reizigers in staat gesteld rechtstreeks naar de stationshal aan de centrumzijde of direct naar het nieuwe stationsplein aan de Waldorpstraat te lopen. Onderdeel van het project is een nieuwe fietsenstalling met een capaciteit van circa 2500 plaatsen en 800 m<sup>2</sup> winkelruimte. In 2013 is het voorlopig ontwerp afgerond. In 2014 worden de aanbestedingsstukken opgesteld. Begin 2015 start de bouw en in 2017 moet het vernieuwde station gereed zijn. Bureau Spoorbouwmeester heeft geadviseerd over het voorlopig ontwerp en is betrokken bij de review van de aanbestedingsstukken. Verder is met hulp van het bureau de selectieprocedure voor de architect doorlopen waarbij de opdracht uiteindelijk aan NL Architects is gegund.

## Station Dieren

Het station en de stationsomgeving van Dieren worden vanaf 2016 vernieuwd in verband met de verdiepte aanleg van een provinciale weg. Aan de noordzijde wordt langs het spoor een P&R voorziening gerealiseerd voor 350 auto's. De bestaande tunnel onder het spoor komt te vervallen. Deze wordt vervangen door een nieuwe passerelle over het spoor. De passerelle wordt een interwijkverbinding die de bestaande

barrière tussen de noord en zuid slecht. De passerelle ontsluit ook het middenperron. De gemeente Rheden is verantwoordelijk voor het project en werkt samen met NS en ProRail. In 2013 is gestart met een variantenstudie naar de positie van de passerelle en de eventuele verknoping van de passerelle en parkeervoorziening. Bureau Spoorbouwmeester heeft geadviseerd over de variant en is betrokken bij de beoordeling van ontwerpvoorstellen voor de stationsomgeving, de passerelle en de parkeervoorziening. Verder heeft het bureau input gegeven voor de ontwerp-handleiding die onderdeel zal worden van de aanbestedingsstukken. Ook is geadviseerd over de wijze waarop de architectonische en ruimtelijke kwaliteit in het proces geborgd kan worden. Een en ander zal in 2014 resulteren in een aanbestedingsdocument. Bureau Spoorbouwmeester is gevraagd zitting te nemen in de commissie die de komende jaren de voorstellen voor de stationsomgeving gaat beoordelen.

## Station Ede-Wageningen

Station Ede-Wageningen staat aan de vooravond van een grondige verbouwing. Aanleiding is de spoorse aanpassing van het traject Utrecht - Arnhem. Naast de wijzigingen van het emplacement zal een herordening van de ketenvoorzieningen plaatsvinden. De herpositionering van het busplein, de fietsenstallingen, de P+R en de commerciële voorzieningen zal leiden tot een volledig getransformeerd stationscomplex. Daarbij ligt een grote uitdaging in de inpassing van het station binnen de landschappelijke omgeving. In de periode 2011-2021 hebben ProRail en de gemeente Ede-Wageningen een referentieontwerp laten uitwerken. Dit ontwerp is in de door Bureau Spoorbouwmeester geïnitieerde Stationswerkplaats geëvalueerd door NS, ProRail en de gemeente. In 2013 zijn in overleg met Bureau Spoorbouwmeester de definitieve uitgangspunten, het programma van eisen en de selectiecriteria voor de

aanbesteding vastgesteld. De Spoorbouwmeester zal begin 2014 als lid van de beoordelingscommissie adviseren over de architectenselectie. Ook in het aansluitende ontwerptraject zal Bureau Spoorbouwmeester betrokken blijven.

## Station Eindhoven

In Eindhoven kan de huidige stations-tunnel het groeiende aantal reizigers niet meer faciliteren. Daarom is besloten tot de aanleg van een vijfendertig meter brede passage met extra stijpunten en commerciële voorzieningen. In het voortraject is regelmatig overleg gevoerd met Bureau Spoorbouwmeester. Aangezien het station onderdeel is van de Collectie, is veel aandacht besteed aan de hoofdopzet van het ontwerp, de aansluiting op het monumentale stationscomplex, de materiaalkeuze en de detaillering. In 2013 volgde een advies over een grootschalige kunsttoepassing in de voormalige stationspassage. In 2014 zal een kunstenaar voor de opdracht geselecteerd worden. De bouw van de nieuwe stationstunnel is in maart 2013 van start gegaan en zal in de zomer van 2016 worden afgerond. In de tussentijd zijn een aantal commerciële functies tijdelijk op het voorplein gesitueerd.

Dit is gebeurd conform de Visie Stations in Tijdelijke Situaties. Naast de passage is stationseigenaar NS in 2013 begonnen met de planontwikkeling rond een vernieuwd gebruik van de verdiepingen van de Zuidhal van het station. Bureau Spoorbouwmeester adviseerde in dit kader reeds over de architectenkeuze. Bureau Spoorbouwmeester zal ook in 2014 nauw betrokken blijven bij de planvorming in Eindhoven. Daarbij zal de aandacht uitgaan naar de afstemming tussen de nieuwe passage (een project van ProRail) en de renovatie van het door Van der Gaast ontworpen stationsgebouw (een project van NS).

### Station Leiden

In 2013 is Bureau Spoorbouwmeester gevraagd te adviseren over een poortvrije interwijkpassage voor station Leiden. Met oog voor de bijzondere cultuurhistorische waarde van het Collectiestation is gekeken hoe een dergelijke passage het best op de stedenbouwkundige setting van het station aan kan sluiten. In de studie is tevens gekeken naar de integrale realisatie van een nieuwe fietsenstalling met bijbehorende voorzieningen onder de sporen. Naast de aansluiting op de omgeving is ook geadviseerd over de aard en omvang van de passage in relatie tot beleving en sociale veiligheid. Ten behoeve van de studie heeft het bureau onder meer deelgenomen aan een door ProRail georganiseerde Value-Engineering-Sessie waar ook NS en de gemeente vertegenwoordigd waren. Het resultaat van de studie is begin 2014 gepresenteerd.

### Station Maastricht

De gemeente Maastricht staat net als talloze andere gemeenten voor de uitdaging een overvloed aan fietsen rond het station in goede banen te leiden. Omdat de huidige stalling te klein is, zal een nieuwe faciliteit toegevoegd worden. Daarnaast denkt de gemeente

na over een nieuwe interwijkverbinding die het uitgebreide stationsemplacement moet gaan overbruggen. Bureau Spoorbouwmeester was in 2013 betrokken bij diverse workshops waarin de positie en synergie van de stalling en de passage in relatie tot het monumentale Collectiestation zijn onderzocht. Mede op uitdrukkelijk advies van Bureau Spoorbouwmeester is uiteindelijk voor een ondergrondse stalling onder het stationsplein gekozen.

### Station Naarden-Bussum

Op het traject tussen Weesp en Apeldoorn zal in toekomst frequenter en 'robuuster' gereden worden. Omdat het traject veel overwegen kent, heeft ProRail het voornemen om op station Naarden-Bussum het emplacement tot twee sporen te beperken waardoor wissels vermeden en overwegen verkleind kunnen worden. Door minder wissels zal het in de toekomst ook mogelijk zijn om met een hogere snelheid over het traject te rijden. Dit betekent echter dat een van de drie reizigersperrons opgeheven zal moeten worden. De voorkeursvariant veroorzaakt een flinke bouwkundige aanpassing van het monumentale Collectiestation omdat de grotere transferstroom vanaf het zijperron niet door de bestaande gevelopeningen naar de stationshal geleid kunnen worden. In 2013 zijn daarom op advies van Bureau Spoorbouwmeester door ProRail een aantal workshops georganiseerd. Hierin onderzocht een team van door het bureau voorgedragen ingenieurs en restauratiearchitecten wat de consequenties van de 'spooranering' zouden zijn. Uiteindelijk bleek de voorkeursvariant inderdaad het meest kansrijk. Grote winst van de workshops was dat duidelijk werd hoe verregaand de ingrepen voor het gebouw zouden zijn. Ook bleek dat een zorgvuldige integrale aanpak voor het station en de stationsomgeving zeer kansrijk kan zijn. Door de workshops is de scope

van het project dusdanig verbreed dat er voldoende budget gereserveerd kon worden voor een zorgvuldige aanpak van dit beeldbepalende forenzenstation.

### Station Nijmegen Goffert

De Stadsregio Arnhem Nijmegen, de gemeente Nijmegen, ProRail en NS werken samen aan de ontwikkeling van station Nijmegen Goffert, gelegen op het traject Nijmegen - 's-Hertogenbosch, tussen de stations Dukenburg en Nijmegen CS. Samen met station Lent moet het een belangrijk nieuw voorstadstation worden. Het nieuwe station staat zeker niet op zichzelf. De omgeving is sterk in ontwikkeling en moet de komende jaren uitgroeien tot een goed bereikbare ontmoetingsplaats waar gewoond en gewerkt kan worden. Het nieuwe station versterkt de bereikbaarheid en dient als impuls voor deze ontwikkeling. Veel aandacht gaat uit naar een hoogwaardige architectuur en stedenbouw. Bureau Spoorbouwmeester adviseerde ProRail in 2013 over de vertaling van de gemeentelijke ambities naar de ontwerp-uitgangspunten voor het station. Ook toetste het bureau de plannen voor het station en de stationsomgeving.



Station Naarden Bussum  
Station Maastricht



Station Tilburg, ontwerp: Cepezed  
Station Nijmegen Goffert, ontwerp: Movares

### Station Nijmegen Lent

Nijmegen breidt uit aan de overkant van de Waal, bij Lent. Als voorbereiding op de stedelijke ontwikkelingen van deze zogenaamde Waalsprong is in 2013 station Nijmegen Lent gerealiseerd. Samen met de nieuwe stadsbrug De Oversteek maakt het station Arnhem en Nijmegen goed bereikbaar en vervult het een pioniersrol in de nieuwe wijk. Het nieuwe station is bovendien een belangrijke katalysator voor de ontwikkeling van de stationsomgeving dat op de noordoever van de Waal straks een belangrijke positie krijgt. De bouw van het nieuwe station startte in 2012. Op 5 juni 2013 is het geopend. Momenteel wordt nog gewerkt aan de stationsomgeving. Deze werkzaamheden zullen in de loop van 2014 gereed komen. Bureau Spoorbouwmeester adviseert ProRail en gemeente over de inrichting van het omgevingsdomein zodat het station samen met de directe omgeving ook in de 'pioniersfase' prettig en veilig is en als visitekaartje kan dienen voor de Waalsprong.

### Station Tilburg

Het huidige, uit 1965 stammende station van Tilburg is niet berekend op groei van het aantal reizigers. Het plan Spoorzone Tilburg vormt een belangrijke basis voor deze uitbreiding en renovatie. Om te zorgen dat het station een comfortabele opstapplaats blijft, wordt onder de sporen een nieuwe, brede stationspassage met winkels en voorzieningen voor reizigers aangelegd. Deze passage zorgt voor een betere toegang tot de perrons. Bovendien legt de passage een verbinding met de noordzijde van het spoor. Hier zal een nieuwe stationsentree gerealiseerd worden: herkenbaar maar ondergeschikt aan het kenmerkende silhouet van het station. Ook de toegankelijkheid van het station voor mindervaliden wordt sterk verbeterd. In de nieuwe passage komen liften en roltrappen naar alle

perrons. Bureau Spoorbouwmeester is al geruime tijd betrokken bij de plannen voor Station Tilburg. Zo begeleidde het bureau in 2011 de door Cepezed gewonnen architectenselectie. In de voorbereiding is veel aandacht besteed aan de detaillering en een zorgvuldige inpassing van het plan. Hierbij is ook stilgestaan bij de maat en omvang van de ingreep, de gewenste uitstraling in relatie tot de beeldbepalende architectuur, de functionaliteit en een passende aansluiting op de directe omgeving. Mede dankzij deze aandacht is het de verwachting dat de gehele operatie met extra respect richting de bijzondere architectuur uitgevoerd zal worden.

### Station Wormerveer

Sinds 2007 is het treinverkeer via de Zaanlijn een stuk drukker geworden. Om de doorstroom soepel te houden, moeten intercity's en sprinters elkaar bij vertraging in kunnen halen. Twee extra zijperrons bij Wormerveer maken dit mogelijk. Met de aanleg van de perrons worden ook het station en de stationsomgeving verbeterd. Daarbij komen verschillende opgaven en herinrichtingsprojecten samen waaronder een betere toegankelijkheid en betere fietsvoorzieningen. Door de budgetten van de drie projecten samen te voegen, hoefden geen concessies gedaan te worden op het eindresultaat. Daarnaast heeft het project bij het formuleren van het definitief ontwerp geprofiteerd van de inzet van een externe stedenbouwkundige/landschaps-architect. Hierdoor zijn de eisen bij elkaar gebracht met veel aandacht voor design en beleving. De gehele operatie is eind 2013 gereedgekomen. Bureau Spoorbouwmeester is gedurende het traject betrokken geweest als adviseur en sparringpartner. Door een goede samenwerking tussen alle betrokken partijen is zorg gedragen voor een veel mooier station en een verzorgd, functioneel en representatief ingericht nieuw stationsgebied.

## Programma's

### Aanbestedingen Stationsoutillage

De afgelopen jaren hebben ProRail, NS en Bureau Spoorbouwmeester gewerkt aan de nieuwe Visie op Stationsoutillage. Op basis van de visie kan voor ieder station een inrichtingsplan gemaakt worden. De visie, een uitwerking van het Stationsconcept, beschrijft hoe de stationsinrichting bij kan dragen aan de gewenste beleving op het station. Een en ander is vertaald in een toolkit en diverse inrichtingsprincipes en ontwerpuitgangspunten. Op basis van de visie schreef ProRail in 2011 een aantal aanbestedings-trajecten uit: Outillage tranche 1 (panelensysteem, comfortabel zitobject, verblijfspaviljoen, accentverlichting, windscherm, leun object en afvalbak) en Betonnen objecten (informele zitobjecten en zitranden groenzone en groen eiland). In 2012 en 2013 is een groot deel van tranche 1 gerealiseerd. Het jaar 2013 stond verder in het teken van de afronding van de ontwerp-uitgangspunten en het ontwerp voor de commerciële objecten. Het ging hierbij om het commercieel paviljoen, waarbij de positionering van de techniek en installaties de grootste uitdaging vormde. Het gaat om de flexkiosk, het nieuwsmeubel, de commerciële automaat en

de reclamepanelen, in samenwerking met CBS. Daarnaast zijn het ontwerp en de ontwerpuitgangspunten van het nieuwe beschuttingssysteem afgerond. Het nieuwsmeubel is inmiddels geproduceerd. De ontwerpuitgangspunten voor de digitale dragers ten behoeve van bewegend beeld zijn nog in ontwikkeling. De toepassing van de reclamedragers in passages en hallen wordt opgenomen in de visie op informatie. Het beschuttingssysteem zal in 2014 worden aanbesteed. In 2013 is de nieuwe stationsoutillage reeds uitgerold op verschillende stations waaronder Groningen Europapark, Hoevelaken, Arnhem, Rotterdam Centraal en Den Haag Centraal. De ontwikkeling van de verschillende objecten vond plaats onder verantwoordelijkheid van NS Stations en ProRail. Een en ander werd begeleid door NPC en uitgevoerd door Blom&Moors. Ook zijn in 2013 principeafspraken gemaakt over de rol van Bureau Spoorbouwmeester bij de beoordeling van inrichtingsplannen. In 2014 komt het laatste deel gereed en vindt de aanbesteding voor de tweede tranche plaats. In de tweede tranche worden het beschuttingssysteem en een deel van de commerciële objecten aanbesteed. Later volgen de commerciële paviljoens.

### Waardestellingen en erfgoed

De Spoorsector geeft veel aandacht aan de Collectie, de vijftig stations die samen een representatief beeld geven van het gebouwenbezit van NS en ProRail. Met NS en ProRail zijn afspraken gemaakt over de wijze waarop de cultuurhistorische waarde het best in beeld gebracht kan worden en hoe het erfgoed een positieve bijdrage kan leveren aan verdere ontwikkelingen. Waardestellingen spelen daarin een belangrijke rol. Mede op advies van Bureau Spoorbouwmeester hebben in 2012 een aantal bureaus de opdracht gekregen om in clusters cultuurhistorisch onderzoek te doen naar de Collectiestations. Doel is alle vijftig te voorzien van een waardestelling. Daarnaast worden zo nu en dan ook waardestellingen opgesteld voor niet-Collectiestation. NS Stations en ProRail zijn als de gezamenlijke eigenaren ook de gezamenlijke opdrachtgevers voor de onderzoeken. NS Stations is de formele opdrachtgever en organiseert het proces. Bureau Spoorbouwmeester doet een review op alle conceptrapporten en voorziet ze waar nodig van commentaar. Wanneer de aangepast rapporten door het bureau akkoord bevonden zijn, worden ze door NS stations vastgesteld.

In 2012 kwamen de eerste tien waardestellingen gereed. In 2013 volgde een nieuwe serie met beschrijvingen van onder meer de stations van Haarlem en Naarden-Bussum. Ook kwam een waardestelling gereed van het niet-Collectie station Winterswijk. Een aantal waardestellingen heeft in de vorm van een kort artikel ook al een plek gekregen op de Spoorbeeld website. De artikelen geven inzicht in de essentie van de waardestellingen. Verwacht wordt dat alle onderzoeken medio 2014 gereed zijn. Synchron met de opstelling van de waardestellingen is in 2013 gestart met de vaststelling van de waarden en aanbevelingen opdat zij voor NS en ProRail ook echt als vertrekpunt kunnen gaan dienen bij nieuwe ontwikkelingen op en rond de Collectiestations. Tevens is er besloten om van station Amsterdam Amstel een pilotproject te maken. Hier kan in de praktijk gezien worden of vanuit een overkoepelend masterplan de bijzondere cultuurhistorische waarde van een collectiestation integraal verbeterd kan worden. De resultaten van de pilot dienen als basis voor een verwerking in visies en beleid. Dit staat gepland voor 2014. Tot slot heeft het bureau in 2013 binnen het kader van de waardestellingen NS aangemoedigd en



Stationsoutillage op station Rotterdam Centraal



Stationsoutillage op station Arnhem  
Stationsoutillage op station Hoevelaken



Prettig Wachten, station Den Haag Moerwijk  
 ontwerp: Karres en Brandt  
 Prettig Wachten, station Barneveld Noord  
 ontwerp: NL Architects

ondersteund om een overkoepelend onderzoek uit te voeren naar de standaardstations in Delden, Dordrecht, Horst-Sevenum, Meppel, Middelburg, Vught, Winschoten, Wollega en Zwolle. Dit onderzoek, De standaardstations van de Staatsspoorwegen 1860-1873 getiteld, is inmiddels gereed. Een samenvatting heeft een plek gekregen op de inspiratiepagina's van de Spoorbeeld website.

### **Uitbreiding sanitaire voorziening op stations (Savos-C)**

Voor ProRail en NS Stations is één van de aandachtsgebieden op stations, het bieden van een schoon, toegankelijk, heel en veilig toilet. Als verantwoordelijke voor de transfer heeft ProRail de opdracht om toiletten op stations aan te bieden en te onderhouden. NS Stations is op de meeste van deze stations de eigenaar van de gebouwen en verantwoordelijk voor de commerciële exploitatie. Als het gaat om de toiletvoorzieningen willen ProRail en NS Stations deze functies dichter bij elkaar brengen. Ten tijde van de politieke en maatschappelijke discussie over het ontbreken van toiletten in nieuwe treinstellen van het NS Sprinter materieel is ProRail gevraagd – in opdracht van het Ministerie

van Infrastructuur en Milieu (I&M) – te onderzoeken wat de implicaties (locaties, kosten, tijd) zijn van uitbreiding van deze voorzieningen op stations. Het 'Verkeningsrapport Uitbreiding sanitaire voorzieningen op stations' is half januari 2011 opgeleverd aan de minister. Het ministerie heeft vervolgens gekozen voor én dat de voorziening terugkomt in de trein én dat ProRail een opdracht krijgt voor uitbreiding op een aantal stations.

Deze ingreep is er allereerst voor de reizigers. Daarnaast kan de inpassing van dergelijke voorziening in bestaande gebouwen een kwaliteitsslag zijn voor verouderde bebouwing. Zo kunnen verouderde puin of gevels vervangen worden door elementen met een hogere kwaliteit, aansluitend bij het karakter van het gebouw. Bureau Spoorbouwmeester was als adviseur betrokken bij de briefing van de architect en de advisering tijdens de ontwerp- en uitvoeringsfase. In het proces is veel aandacht geweest voor een zorgvuldige inpassing van zowel de voorziening als de bewegwijzering binnen de bestaande stations of perrongebouwen. Andere aandachtspunten waren de gewenste positie, volgend uit het Stationsconcept, en zaken als sociale veiligheid en

toezicht. Verder is in het ontwerp gestuurd op gebruiksvriendelijkheid, ergonomie, miva-toegankelijkheid en aansluiting van het ontwerp op de nieuwe stationsoutillage. Het interieurontwerp is gemaakt door Hans van Heeswijk architecten. De eerste pilot is inmiddels gerealiseerd in Alphen aan de Rijn. De andere voorzieningen zullen in 2014-2015 worden uitgerold.

### **Prettig wachten**

Het programma Prettig Wachten stelt zich tot doel om op vijftig kleine en middelgrote stations in Nederland het verblijf en de wachtbeleving te veraangemen. Dit gebeurt onder meer door de creatie van comfortabele wachtplekken, de realisatie van betere toiletvoorzieningen, de vernieuwing van perronkappen en de verwarming van bestaande wachtruimtes. Daarnaast kunnen de verbeteringen ook schuilen in het aanbieden van gratis Wi-Fi en in de groenverzorging. ProRail werkt hierbij samen met NS, overige vervoerders en decentrale overheden. Daarnaast worden nadrukkelijk ook de reizigers geconsulteerd. De ontwerpen betreffen landschappelijke, stedenbouwkundige, architectonische en interieur-ingrepen.



Prettig Wachten, station Gorinchem  
ontwerp: Hollandse Nieuwe

Bureau Spoorbouwmeester speelt binnen het project een adviserende rol. Bijzonder aan Prettig Wachten is dat het geen standaardoplossingen voorschrijft. Dit komt voort uit de ambitie om het station en het spoor te verankeren in de directe omgeving en aan te passen op de specifieke wensen van de plaatselijke gebruikers. Natuurlijk zijn de basisvoorzieningen, zoals de prullenbakken, de bewegwijzering en de bankjes gelijk, maar verder zijn de ingrepen toegesneden op de lokale omstandigheden.

Een aantal stations is al gereed, zoals Breukelen, Wollega, Gorinchem, Almelo en Den Haag Moerwijk. Voor elke station is een andere aanpak gekozen. Recent is ook Barneveld-Noord opgeleverd. Zeecontainers vormen de basis van het station. Architectenbureau NL Architects gebruikte ze als enorme bouwstenen. In het nieuwe gebouw zijn kaartverkoop, een informatiepunt, een toilet, wachtruimtes en een ruimte voor het plaatselijke sociaal werkbedrijf RuitActief ondergebracht. De medewerkers van het werkbedrijf zorgen voor toezicht, houden het station netjes en beheren de fietsenstallingen.

### **Bewegwijzering**

Het project bewegwijzering omvat de (aanpassing van) bestaande bewegwijzering in stations, de toepassing van bewegwijzering in nieuwbouwsituaties en vernieuwing binnen de systematiek van bewegwijzering. Bewegwijzering omvat hier de vorm, inhoud en locatie van wegwijzers ten behoeve van transport in station en staat of valt met uniform gebruik. Juist het generieke en eenduidige geeft de reiziger een bekend gevoel. Tussen Bureau Spoorbouwmeester en ProRail Assetmanagement zijn afspraken gemaakt over de toetsing en samenwerking rond het project bewegwijzering. Bij de projecten doet ProRail doet de eerste inhoudelijke toets. Hier vindt onder meer de check plaats of op de borden de juiste pictogrammen

staan. Bureau Spoorbouwmeester toetst vervolgens de ruimtelijke inpassing: hangen de borden op de juiste plek in relatie tot de specifieke ruimtelijke opzet en architectuur van het station? Wanneer als gevolg van OVCP-projecten de bewegwijzering gewijzigd wordt, wordt Bureau Spoorbouwmeester ook betrokken bij de ruimtelijke inpassing.

### **Pictogrammen commercie**

Op en rond Nederlandse stations vinden steeds meer commerciële voorzieningen een plek. Deze functies liggen niet altijd in de stationshal, op het perron of in de loop. Natuurlijk moeten ze wel door de reiziger gevonden kunnen worden. Daarom hebben NS, ProRail en Bureau Spoorbouwmeester besloten om binnen het bewegwijzeringssysteem van ProRail twee pictogrammen te ontwikkelen voor commercie: food en non-food. De beide pictogrammen worden alleen toegepast wanneer een cluster van retailvoorzieningen kan worden geduïd. Ze dienen niet voor profilering en/of verwijzing naar een merk.

### **OV-Chipkaart en Poortjes op stations (OVCP)**

De meeste klanten van NS reizen tegenwoordig met de OV-chipkaart. Als gevolg van de komst van de kaart is een groot aantal stations inmiddels verdeeld in een binnen- en buitengebied. Daarbij is het binnengebied alleen toegankelijk met een geldige OV-chipkaart. De twee gebieden worden fysiek van elkaar gescheiden door glazen panelen (fixed barriers) en toegangspoortjes. Bureau Spoorbouwmeester bepleit als lid van het OntwerpTeam OVCP en de Stuurgroep BTS een architectonisch verantwoorde en bij de belevingsambitie van de spoorsector passende implementatie van poortjesrijen en voorzieningen. Hierbij wordt extra aandacht besteed aan de impact van OVCP op beeldbepalende ruimtes in en rond stations. In het verlengde van reeds uitgezette adviezen

heeft Bureau Spoorbouwmeester ook in 2013 gezocht naar de grootst mogelijke synergie tussen OVCP en andere stationsprojecten en -programma's. Hierbij is geadviseerd over de impact van poortjes op de interwijkfunctie van diverse stationspassages en is het bureau betrokken bij studies voor (aanvullende) poortvrije interwijkverbindingen. Naar aanleiding van plannen voor Amsterdam Amstel heeft het bureau geadviseerd om de perrons geheel opnieuw in te richten conform het veldenplan Stationsoutillage. ProRail heeft dit advies gevolgd en ervoor gekozen om de perrons dan ook meteen van nieuw meubilair te voorzien. Op station Groningen hebben de adviezen van het bureau mede aangezet tot het doen van een studie naar een tunnel onder de perrons. De OVCP poortjes kunnen dan een plek in de tunnel krijgen en hoeven niet langer ver om het station heen geplaatst worden zoals in het oorspronkelijke plan het geval was. Dit zorgt voor een heldere situatie voor de reizigers en draagt bovendien bij aan het zo onaangestast mogelijk houden van het waardevolle Collectiestation.

### *Toolkit Routing, Signing en Branding (RSB)*

De invoering van de OV-chipkaart leidt tot nieuwe voorzieningen in de reis-omgeving en nieuwe handelingen zoals opladen, in- en uitchecken. Dit heeft ook invloed op de reisbeleving en de inrichting van stations. Omdat stations meerdere vervoerders kunnen hebben, is het van belang dat reizigers in een oogopslag kunnen zien of ze van de juiste voorziening gebruik maken. Bureau Spoorbouwmeester is samen met NS en ProRail als lid van het OntwerpTeam RSB en de Stuurgroep OVCP betrokken bij de ontwikkeling van de middelen rond de OV-chipkaart. Dit gebeurt op basis van de Toolkit RSB. In deze Toolkit zijn alle uitvoeringen en specificaties van alle RSB opgenomen, zoals paaltjes voor in- en uitchecken (cico's), poortjes, overstappunten, kaartautomaten, fixed barriers, servicedeuren en nooddeuren. De Toolkit RSB omvat een samenhangend en consistent systeem met criteria voor de landelijk en uniforme toepassing van routing, signing en branding van alle OV-chipkaartvoorzieningen binnen het Stationsgebied. Het volgen van de in de toolkit vermelde criteria draagt bij aan de vindbaarheid, herkenbaarheid en begrijpelijkheid van de OV-chipkaartvoorzieningen op de stations. In 2013 heeft Bureau Spoorbouwmeester geadviseerd over de (verdere) ontwikkeling van de volgende (aanvullende) RSB elementen:

#### *Toeslagpaal*

Voor reizigers die op het perron hun OV-chipcard voor de normale treindiensten van NS willen upgraden voor de Intercity Direct (voorheen Fyra) worden door NS Hispeed toeslagpalen geplaatst op de perrons. Tijdelijk is gebruik gemaakt van de huidige NS cico in- en uitcheckpalen, voorzien van een simpele ombouwing voor de noodzakelijke signing en branding. Een definitieve uitvoering volgt wanneer meer helderheid bestaat over de highspeed formules. Daarbij wordt de optie opgehouden om de toeslagfunctie in het kaartverkooppaneel

van de nieuwe Stationsoutillage te integreren. De definitieve oplossing zal toegevoegd worden aan de Toolkit RSB.

#### *Barcodelezer*

Reizigers met een internationaal vervoerbewijs zijn vaak niet in het bezit van een OV-chipcard waarmee zij via de poortjes van de internationale stations in het buitengebied kunnen komen. Om dit te ondervangen wordt op hun internationale vervoerbewijs een QR-code afgebeeld. Door deze code te scannen met een op de cabinets geplaatste barcodelezer, kunnen zij de poortjes passeren. Door het OntwerpTeam RSB is in samenwerking met ontwerpbureau Teldesign een barcodelezer ontwikkeld die wordt geïntegreerd met de OV-chipcardlezer op voor dit doel geselecteerde cabinets. Voor de routing worden de borden boven de poortjes voorzien van het speciaal ontwikkelde pictogram. In 2013 heeft Bureau Spoorbouwmeester bij de opdrachtgever NS Highspeed geadviseerd om de nodige praktijktesten en afstemmingen met andere communicatiemiddelen te waarborgen. De definitieve oplossing voor dit object zal in 2014 gereed zijn en aan de RSB toolkit toegevoegd worden.

#### *Added Value Machine (AVM)*

Bij het reizen op saldo met de OV chipkaart kan het soms gebeuren dat bij het uitchecken onvoldoende saldo op de kaart staat. Reizigers moeten dan in staat gesteld worden om binnen het afgesloten reisdomein hun saldo weer op te laden. Dat kan tegenwoordig alleen via de grote en daardoor veel ruimte opeisende kaartverkoopautomaten. Door dit ruimtebeslag staan de automaten vaak ver verwijderd van de poortrijen. Op termijn zullen de grote automaten vervangen gaan worden door nieuwe. De in potentie veel compactere apparaten zouden voor de zichtbaarheid en het gemak een duidelijkere plek kunnen krijgen in de nabijheid van alle belangrijke poortenrijen. In 2013 heeft Bureau Spoorbouwmeester daartoe op

basis van het Spoorbeeld een briefing opgesteld. Deze bevat specificaties voor de nieuw aan te schaffen automaten en bijbehorende plaatsingscriteria.

#### *Toolkit plus*

Bij de definitieve sluiting van alle OVCP poortjes op BTS stations wordt verwacht dat er in de beginfase additionele middelen nodig zijn om met name de buitenlandse reizigers langs de poortjes te helpen. NS Hispeed is in 2013 begonnen om hiervoor een Toolkit plus te ontwikkelen dat voor de tijdelijke situatie in extra informatiemiddelen voor de reiziger voorziet. Bureau Spoorbouwmeester heeft deze middelen in 2013 vanuit het OntwerpTeam RSB gereviewed. Hierbij is gestuurd op een duidelijk tijdelijk karakter en een zo grootst mogelijke helderheid voor de internationale reiziger. Volgens het bureau zou op basis van nieuwe Europese wetgeving, van kracht vanaf januari 2013, nog wel nader onderzoek nodig zijn. Hierbij dient onder meer gekeken te worden naar de consequenties rond de vluchtwegproblematiek.

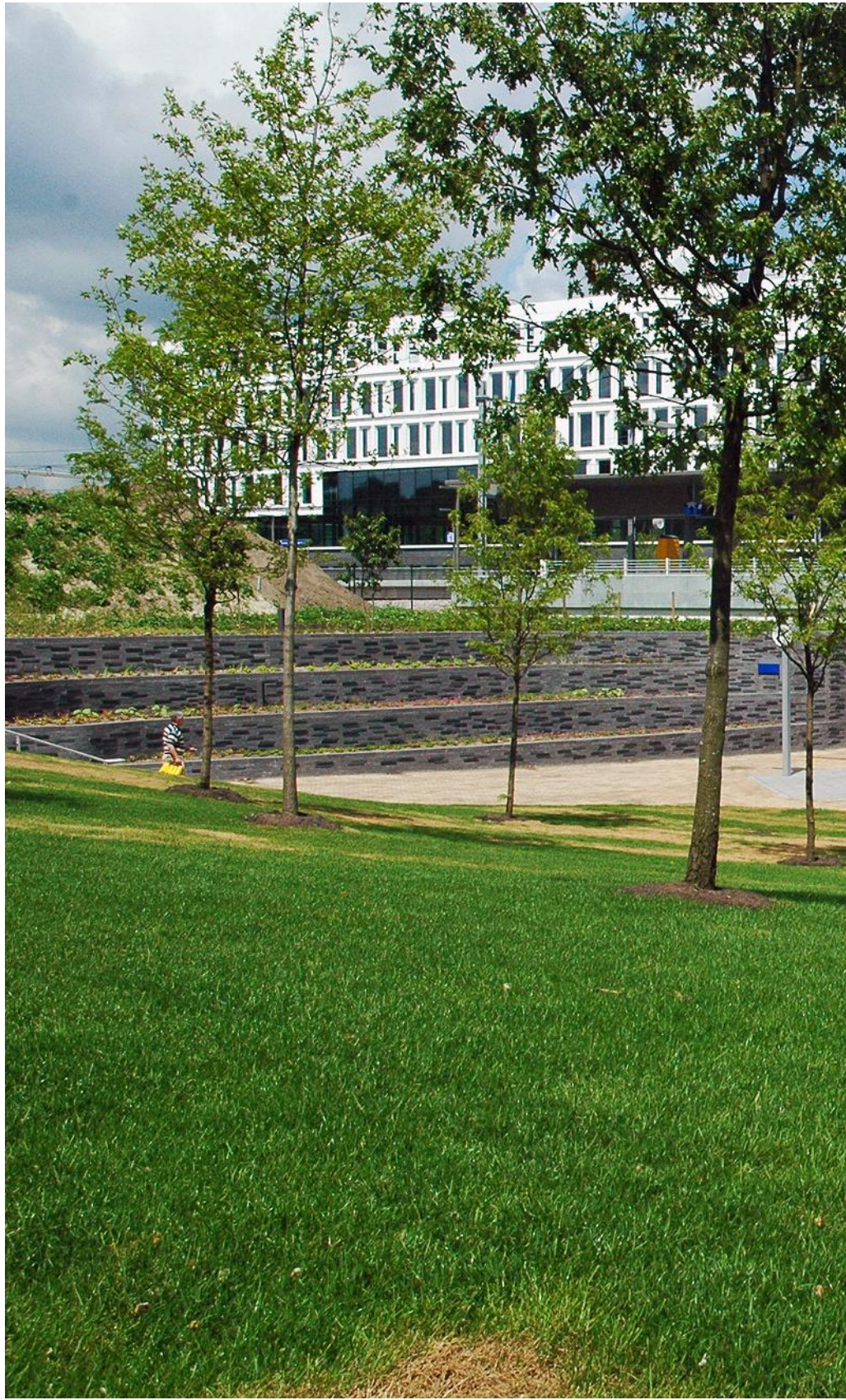
## Glaskunst in Nederlandse stations

In november 2012 begon in Heerlen de sloop van het uit 1985 stammende 'oude' station, bekend van de grote glas-in-lood decoratie van kunstenaar Hans Truijen. Het monumentale werk bleef gespaard en wacht nu op een nieuwe bestemming. De 'case Heerlen' vestigde de aandacht op de grote waarde en betekenis van de toegepaste kunst binnen de stationsarchitectuur. Om aandacht te vragen voor de glaskunst, schreef Bureau Spoorbouwmeester in 2013 een essayopdracht uit. Het resultaat Glaskunst in Nederlandse stations verscheen eind maart 2014 op de inspiratiepagina's van het Spoorbeeld. In het essay besteden de auteurs ruime aandacht aan de rijke traditie van de glaskunst binnen het spoorerfgoed, de daarmee samenhangende typische spooriconografie en de geïntegreerde aanpak van kunst en architectuur. Daarnaast belicht het alle nog bestaande voorbeelden. Ook gaat het in op de glazeniers/kunstenaars en hun achtergrond. Bovendien inspireert het om ook in de huidige tijd toegepaste kunst een blijvende rol te geven binnen het stationsontwerp. Binnen het Spoorbeeld zijn de aanknopingspunten daartoe ten volle aanwezig. Neem alleen al de aandacht voor zaken als comfort, overzicht en beleving. Glas en licht zijn beeld- en sfeerbepalend in het stationsontwerp, zeker bij de grote OV-terminals. Wie weet is het een uitnodiging voor nieuwe toepassingen van kunst die de traditie van het glas-in-lood een vervolg geven.





# Stationsomgeving













## Stationsomgeving

De stationsomgeving is de plek waar het station de stad, wijk, dorp of landschap ontmoet, en andersom. De relatie tussen station en omgeving is zowel technisch als ruimtelijk van aard. De opgave in de stationsomgeving is een goede verbinding en wisselwerking tussen station en context. Beleving en techniek gaan hier samen met ruimtelijke inrichting en kwaliteit. Een belangrijke opgave ligt ook in een goed georganiseerde overstap tussen de verschillende vervoerstypen: trein, bus, tram, metro, taxi, auto en fiets. De organisatie van deze ketenvoorzieningen is bepalend voor een goed functionerende stationsomgeving.

## Projecten

### Nieuwe Sleutelprojecten

Sinds jaar en dag is Bureau Spoorbouwmeester intensief betrokken bij de Nieuwe Sleutelprojecten (NSP) ofwel de zes nieuwe HSL stationslocaties van Arnhem, Breda, Amsterdam Zuidas, Den Haag, Rotterdam Centraal en Utrecht Centraal. Het bureau heeft bij de NSP een rol in de beoordeling van plannen en eventuele planwijzigingen. Bovenal stimuleert Bureau Spoorbouwmeester dat in de realisatie de beoogde kwaliteit wordt gehaald. Om het Spoorbeeld goed te borgen in de processen, maakt de Spoorbouwmeester deel uit van het door de directies van NS en ProRail ingestelde Projectenboard. De Spoorbouwmeester is verder actief in de verschillende bouwmeesteroverleggen waar samen met de Rijksbouwmeester en de betrokken lokale bouwmeesters zicht wordt gehouden op de integrale opgave en de kwaliteitsambities.

Veel NSP stations naderen inmiddels hun voltooiing. Rotterdam Centraal was de eerste die gereed kwam. In maart 2014 vond de officiële opening plaats. Den Haag volgt eind dit jaar, Breda is in uitvoering en in Arnhem is gestart met de bouw van de stationshal. Ook in Utrecht wordt volop gebouwd.

Ondertussen hebben ProRail, NS en Bureau Spoorbouwmeester ook aandacht voor de fase na realisatie. Met Rotterdam als pilot werd in 2013 gewerkt aan een ruimtelijk beheersplan voor de exploitatiefase. Dit plan moet zorgen dat de kwaliteiten ook behouden blijven. Bovendien reikt het handvaten aan voor eventuele verbouwingen die zich naar verloop van tijd als gevolg van de dynamiek in het spoor hoe dan ook zullen voordoen. Het beheersplan voor Rotterdam zal als voorbeeld dienen voor de andere HSL stations.

Binnen de Nieuwe Sleutelprojecten neemt Amsterdam Zuidas al jaren een bijzondere plek in. Al geruime tijd wordt hier bezien hoe de huidige infrastructuur – bestaande uit spoor, metro en ringweg – geslecht kan worden. Bij de oorspronkelijke ZuidasDok plannen, stammend uit het begin van deze eeuw, werd uitgegaan van het ondergronds brengen van de gehele infrabundel. Bovenop zou dan ruimte ontstaan voor een grootschalig vastgoedprogramma. Dit plan is financieel echter niet langer haalbaar. Uiteindelijk is door de gezamenlijke opdrachtgevers, Rijk, gemeente Amsterdam en ProRail gekozen om enkel het groeiende wegverkeer ondergronds te brengen. De spoorbundel, bestaande



Opening station Rotterdam Centraal

uit trein en metro, blijft daarbij op de verhoogde spoordijk. Door het afzinken van de snelweg wordt deze dijk echter wel aanzienlijk smaller. Hierdoor wordt de barrièrewerking toch verminderd en ontstaat langs het spoordijk een veel ruimere stationsomgeving waar bus- en tramhaltes, fietsenstallingen en stationsvoorzieningen een plek kunnen krijgen.

Bureau Spoorbouwmeester adviseert sinds 2011 samen met de andere stakeholders over deze nieuwe ZuidasDok variant. De robuustheid van de overstapmachine en de internationale allure in en rond het station zijn focuspunten in de advisering. In 2012 en 2013 was Bureau Spoorbouwmeester betrokken bij het masterplanteam dat het ambitie-document voor het gehele project definieerde. Daarnaast is de Spoorbouwmeester lid van het overkoepelende Q-team ZuidasDok. Mede op zijn advies is een tweede passage in het station geprojecteerd en zijn er cruciale randvoorwaarden voor een goed functionerend station vastgesteld. In 2014 zullen de vormgevingsdocumenten voor de snelweg, het station en de stationsomgeving uitgewerkt worden. Bureau Spoorbouwmeester zal hierbij betrokken blijven. Ook rond de te

verwachten aanbesteding zal het bureau de gezamenlijke opdrachtgevers blijven adviseren.

#### *Almelo*

Om de bereikbaarheid van station Almelo te vergroten concentreerde de aandacht zich de laatste jaren op de herinrichting van de centrumzijde. Ook is het station opgeknapt als onderdeel van het programma Prettig Wachten. Nu is de westzijde aan de beurt alwaar een tweede volwaardige stationsentree moet ontstaan. De afgelopen tijd zijn meerdere plannen gemaakt voor zowel de nieuwe entree als het aanliggende plein. Uiteindelijk is besloten om met eenvoudige middelen de entree te verbeteren en het beschikbare budget hoofdzakelijk te gebruiken voor herinrichting van het maaiveld. Op basis van de ervaring bij vergelijkbare projecten en de kennis van lopende stationsprogramma's adviseerde Bureau Spoorbouwmeester de gemeente over de wijze waarop met eenvoudige middelen en binnen het beschikbare budget een maximale bijdrage geleverd kan worden aan de verbetering van de entree. Samen met ProRail beoordeelde Bureau Spoorbouwmeester de gemeentelijke plannen voor de inrichting van het omgevingsdomein.

#### *Amsterdam Sloterdijk*

Station Sloterdijk is het tweede station van Amsterdam. Op dit OV-knooppunt komen trein, metro, bus en tram samen. Tienduizenden reizigers maken dagelijks gebruik van het station en de omgeving. Het gebied rond station Sloterdijk is volop in beweging. Het transformeert van een zakencentrum met voornamelijk kantoren en industrie naar een gevarieerder stedelijk gebied waar ook gewoond kan worden. De eerste grote stap was het verplaatsen van het busstation naar het Carrascopelein. Afgelopen jaar zijn plannen ontwikkeld voor een nieuw groen Orlyplein met winkels, terrassen, horeca en voldoende fietsparkeerplekken. Het plein moet het stationsgebied meer gaan verbinden met de stad en bijdragen aan een positief vestigingsklimaat. Samen met de gemeente, NS en ProRail formuleerde Bureau Spoorbouwmeester nieuwe uitgangspunten en ambities. Deze dienen als basis voor nieuwe afspraken op bestuurlijk niveau en als startpunt voor verdere ontwikkeling en het ontwerp van (deel)projecten op- en om het station. Komend jaar zullen de uitgangspunten door Bureau Spoorbouwmeester verder worden ingevuld en aangescherpt.



Stationsomgeving Almelo

### *Assen*

De FlorijnAs in Assen is het grootste meerjarige ontwikkelingsprogramma van de gemeente Assen. Het beslaat diverse projecten waaronder ook het stationsgebied. Synchroon aan de ontwikkelingen in het stationsgebied past ProRail de layout van de sporen aan zodat de reistijd op baanvak Groningen – Zwolle verkleind kan worden. Op het grensvlak van beide projecten is het afgelopen jaar gewerkt aan een visie voor het station en de stationsomgeving. Belangrijk in deze ontwikkeling is de koppeling met de binnenstad, die ter plaatse van het station de FlorijnAs kruist. Het station vormt in deze visie de schakel tussen bus en trein en de beide stadsdelen aan weerszijden van het spoor. Bureau Spoorbouwmeester adviseerde de gemeente Assen, NS en ProRail over de inrichting van het omgevingsdomein, de rol en betekenis van het station voor Assen en over de ambities voor de OV-knoop in relatie tot FlorijnAs. Samen met de Supervisor FlorijnAs geeft Bureau Spoorbouwmeester vorm aan het Kwaliteitsteam dat op basis van het te maken Beeldkwaliteitsplan de betrokken partijen adviseert over (de samenhang van) de diverse deelprojecten in het stationsgebied Assen.

### *Delft Zuid*

De tunnel door Delft wordt geschikt gemaakt voor vier sporen. Als deze op termijn worden aangelegd, heeft dat ook gevolgen voor Station Delft Zuid. In het afgelopen jaar is onderzocht hoe de verandering van de layout van de sporen vertaald kan worden in een nieuw station Delft Zuid. Belangrijke opgave in de verkenning was het verstrijken van het vestigingsklimaat en de (fiets) bereikbaarheid van de stationsomgeving en de omliggende wijken. Door de veranderingen aan het station en de nieuwe fietsonderdoorgang integraal te benaderen ontstaan kansen voor een aantrekkelijke omgeving en een passend vernieuwd station.

### *Den Helder*

De gemeente Den Helder is van plan het hart van de stad ingrijpend aan te passen. Het stationsgebied is een belangrijk onderdeel van de plannen. De ambitie is onder meer om het stadhuis in het stationsgebied te huisvesten. Voor het uit de wederopbouwperiode stammende station diende onderzocht te worden hoe dit zich tot de stadhuisplannen kon verhouden. Mede op advies van Bureau Spoorbouwmeester zijn in 2013 een aantal variantenstudies gedaan. De door Bureau Spoorbouwmeester goedgekeurde scenario's zijn uiteindelijk door het college voorgelegd aan de burgers van Den Helder. De publieksfavoriet – de variant waarin het voormalig postkantoor en het stationsgebouw vervangen worden door nieuwbouw – behaalde ruimschoots de meeste stemmen. Deze variant is uiteindelijk ook door de raad als voorkeursvariant gekozen. In 2014 zal Bureau Spoorbouwmeester betrokken zijn bij de voorbereiding van de aanbesteding en het nader uitgewerkte definitieve ontwerp.

### *Driebergen-Zeist*

Voor het stationsgebied Driebergen-Zeist staan grote veranderingen op stapel. Aanleiding is een gewijzigde dienstregeling. Deze moet op dat baanvak tot extra inhaalvoorzieningen leiden. Dit gaf aanleiding om ook de gelijkvloerse kruising met de N255 op te heffen en het stationsgebied te vernieuwen, inclusief langzaam en snelle verkeersroutes, busstation, P&R, fietsenstallingen, perrons met nieuwe stationsoutillage en commerciële stationsvoorzieningen. Tevens dienen monumentale perronkappen in het nieuwe station geïntegreerd te worden. Bureau Spoorbouwmeester heeft in 2013 de voorgestelde baseline 3 plannen uitgebreid gereviewed. Belangrijke aandachtspunten waren de integraliteit en duurzaamheid van alle ontwerpaspecten in relatie tot het gebruik, het beoogde beeld en de unieke kenmerken van de omgeving.

### *Elst*

Onder de naam Elst Centraal werkt de gemeente Overbetuwe aan de ontwikkeling van het gehele stationsgebied. Onderdeel van de plannen is de bouw van een nieuw gemeentehuis nabij het station. Daarnaast wordt het station met eenvoudige middelen aantrekkelijker en comfortabeler gemaakt en wordt gewerkt aan nieuwe perrontoegangen, meer fietsenstallingen en een fietstunnel. Verder krijgt Elst een autotunnel in plaats van de huidige gelijkvloerse overweg. Omdat er in de toekomst zes intercity's, vier stoptreinen én goederentreinen gaan rijden tussen Arnhem en Nijmegen krijgt Elst bovendien een derde spoor. Dit spoor krijgt de vorm van een keerspoor. Op dit moment wordt onderzocht of dit keerspoor aangesloten kan worden op het hoofdspoor tussen Arnhem en Nijmegen. Het zou dan in de toekomst kunnen worden omgezet in een derde spoor met extra ruimte voor alle treindiensten. Bureau Spoorbouwmeester formuleerde de ambities voor het station en de onderdoorgang, in aansluiting op de planvorming van de gemeente, op basis van het bestaande station, het Spoorbeeld en de Visie op Stationsoutillage.

### *Groningen*

Om meer treinen van en naar het hoofdstation van Groningen te kunnen laten rijden, wordt het station en de stationsomgeving de komende jaren flink onder handen genomen. Zo komen er meer sporen en perrons en wordt een nieuwe voetgangerstunnel aangelegd. Verder liggen er plannen voor een bus- en een fietstunnel onder de sporen en wordt het traject tussen het hoofdstation en station Groningen Europapark helemaal viersporig gemaakt. Voorts zullen straks doorgaande treinen naar het station rijden. Zo gaan de treinen vanuit Veendam vanaf 2020 bijvoorbeeld via de drie stations in de stad door naar Delfzijl (en andersom). De treinen vanuit Roodeschool rijden straks door naar Nieuweschans met eindbestemming Leer in Duitsland. In de nieuwe situatie telt het hoofdstation vier perronpleinen met zeven sporen waar treinen aankomen en vertrekken.

De gemeente, de provincie, het Rijk, ProRail en NS werken nauw samen in het project Groningen Spoorzone. Door de uitbreiding van het station is er geen ruimte meer voor het opstel terrein voor treinen aan de zuidkant van het station. Dat verhuist naar de gemeente Haren. Aan de zuidzijde van het hoofdstation

kan de komende jaren een tweede, volwaardige hoofdentree van het station gerealiseerd worden. Doordat het opstel terrein wordt verplaatst, ontstaat er ruimte voor stedelijke ontwikkelingen aan de zuidzijde van het stationsgebied. Het afgelopen jaar is door betrokken partijen gestudeerd op de ruimtelijke vertaling van alle vervoers- en ontwikkelvraagstukken. Alle studies bevestigden de grote betekenis van het huidige hoofdstation: niet alleen als waardevolle herinnering aan een rijk verleden maar ook als baken en katalysator voor toekomstige ontwikkelingen. Ontwerpers, opdrachtgevers en bestuurders zijn er dan ook van overtuigd dat in de planvorming het bestaande station weer centraal gesteld moeten worden. Bureau Spoorbouwmeester adviseerde NS en ProRail bij de planvorming en de onderzoeken naar de cultuurhistorische waarde van het station. In het Kwaliteitsteam adviseerde Bureau Spoorbouwmeester samen met de Groninger Stadsbouwmeester en Provinciaal Bouwmeester de stuurgroep en het bestuurlijk overleg over de afstemming en de ruimtelijke vertaling van de diverse deelprojecten in relatie tot de ontwikkelingen in de stad en op het spoor.

### *Leeuwarden*

Station Leeuwarden speelt een belangrijke rol in de bereikbaarheid van de binnenstad. Ook is het zeer bepalend voor de ontwikkeling van het stationsgebied. In overleg met de gemeente Leeuwarden is door ProRail, NS en Bureau Spoorbouwmeester daarom een voorstel gemaakt dat als raamwerk kan gaan dienen voor projecten en programma's rond het station.

### *Haren*

De gemeente Haren werkt met ProRail en NS aan de ontwikkeling van het stationsgebied. Onderdeel van de opgave is de realisatie van een fiets- en voetgangersverbinding tussen de wijk Oosterhaar en het centrum, ter hoogte van het station. Door de integrale samenwerking met de programma's Ruimte voor de Fiets en Toegankelijkheid op stations wordt het station bovendien opgeknapt en kunnen de perrons in een breed gedeelte van de tunnel met nieuwe liften ontsloten worden. Ook de stationsomgeving krijgt een flinke boost. Zo komt er meer ruimte voor P+R en fietsen en investeert de gemeente Haren in sociale veiligheid door woon- en werkfuncties te realiseren. Verder wordt aandacht besteed aan de toegankelijkheid van



Station Leeuwarden en stationsomgeving

het station, bijvoorbeeld door ook de omgeving optimaal in te richten voor mensen met een beperking. Samen met gemeente, NS en ProRail heeft Bureau Spoorbouwmeester gezocht naar de optimale combinatie van de verschillende deelprojecten, te weten herinrichting omgevingsdomeinen, fietstunnel, opheffen overweg en het toegankelijk maken van het station met liften.

#### *Roosendaal*

De gemeente Roosendaal en ProRail werken op station Roosendaal aan de ontwikkeling van een 'passerelle' als onderdeel van het grotere project Spoorhaven. Deze brug voor voetgangers en fietsers, moet het station verbinden met het RBC-terrein. Rondom deze locatie wordt in de toekomst een evenementenzone en een onderwijs- en zorgboulevard gerealiseerd. De 150 meter lange en acht meter hoge brug overspant zeventien sporen. Medio 2012 kondigde ProRail de opdracht aan. Ruimtelijke kwaliteit kreeg hierin een prominente rol. Afgelopen voorjaar werd het aanbestedingsresultaat gepresenteerd. De aanbesteding werd gewonnen door aannemer Van Hattum & Blankevoort met een ontwerp van architectenbureau West 8. Bureau Spoorbouwmeester

adviseerde ProRail en de gemeente onder meer over de aanbestedingsmethodiek. De jury stond onder voorzitterschap van de Spoorbouwmeester. De traverse zal in het tweede kwartaal van 2014 geplaatst worden.

## Programma's

### Toegankelijkheid liften

ProRail is in opdracht van het ministerie van I&M al een aantal jaren bezig met het optimaal bereikbaar maken van stations, ook voor mensen met een beperking. Deze operatie concentreerde zich aanvankelijk op 70% van de stations. In 2013 is door het ministerie besloten om dit te verbreden naar alle stations. Door ProRail is inmiddels in kaart gebracht wat deze laatste 'slag' betekent. Bij de aanbesteding van de zogenaamde vierde tranche zal veel aandacht zijn voor een integrale inpassing en vormgeving. Bureau Spoorbouwmeester formuleert voor de komende werkzaamheden de vormgevingsuitgangspunten en de ambities voor de aanbesteding. De waarde van de omgeving, en de meerwaarde van goede bereikbaarheid en toegankelijkheid staan hierbij centraal.

### Ruimte voor de fiets

Fiets en trein zijn een goed koppel. 40% van de reizigers pakt de fiets om van en naar het station te komen. Dat enorme aantal fietsers (en fietsen) is niet alleen een verkeerstechnische of fysieke opgave. In toenemende mate



Passerelle bij station Roosendaal  
Ontwerp: West 8

is het ook een ruimtelijke kwestie aangezien al die fietsen een grote invloed hebben op de kwaliteit en uitstraling van de stationsomgeving. Bureau Spoorbouwmeester werkt met de betrokken gemeenten, ProRail en NS sinds 2012 aan ruimtelijke scenario's. Ook is gestart met het formuleren van een gezamenlijke visie op de fiets op en rond het station. Een en ander moet leiden tot meer goed geïntegreerde (gebouwde) fietsenstallingen bij stations. Diverse goede voorbeelden zagen de laatste tijd al het licht zoals in Hengelo (voorziening op plein), Castricum (gebouwde voorziening) en Weesp (fietsenstalling als nieuwe bestemming).



Programma Toegankelijkheid  
Lift op station Wormerveer

## De stad, het station en het stationsplein

Met dit essay willen we aandacht vragen voor de betekenis van stationspleinen, voor het unieke karakter daarvan, en de diversiteit van de opgaven die er ligt voor de samenwerkende partijen in het omgevingsdomein. De directe omgeving van een station is vaak een combinatie van diverse functies en activiteiten. Als onderdeel van de publieke ruimte biedt het zowel plaats aan diverse (stedelijke) programma's als aan een vertrouwenwekkende ordening van aankomstvelden en middelen die horen bij de voorbereiding van en informatie over de reis.

Voor elk station is de inbedding in de stationsomgeving uniek. De directe omgeving van het station heeft een lokale identiteit en maakt deel uit van het stelsel van openbare ruimten in een stad, een dorp of wijk. Hierin zijn doorstroming en verblijf goed georganiseerd. De relatie tussen het station en de omgeving krijgt gestalte in het omgevingsdomein. Hier wordt gezocht naar een optimaal evenwicht tussen de verkeersknoop, een aantrekkelijke omgeving, de economische dynamiek en de ontwikkelingskansen rond het station. In het omgevingsdomein staat de oriëntatie op het station en op de omgeving centraal. Ook vinden de voorzieningen voor voor- en natransport hier een plek: van fietsenstallingen en de aansluiting op bus of tram tot een taxistandplaats en voorzieningen voor kort parkeren en halen en brengen.

Het Omgevingsdomein is een van de vier domeinen die worden onderscheiden in het 'Stationsconcept', de recent ontwikkelde filosofie van de Stationsdomeinen. Doelstelling daarin is dat stations niet alleen functioneel, maar ook inspirerend zijn. Daartoe zijn in het station afzonderlijke Stationsdomeinen met een eigen functie en belevingswereld onderscheiden.

De functie van het Omgevingsdomein is om het station en zijn omgeving ruimtelijk en programmatisch aan elkaar te hechten, om plaats te bieden aan de overstap, informatie te bieden en de oriëntatie te ondersteunen. Doel van het ontwerp van het Omgevingsdomein is om een stedelijk stationsplein te realiseren met een lokale- en OV-identiteit, dat verwelkomend is bij aankomst, uitnodigend in de omgeving, gericht op het ontvangen van reizigers, overzichtelijk, veilig en inspirerend, en in een 'stedelijke openbaarheid'.



### Het station als verbeelding van macht 1880-1900

**Met spoor**  
De stadsontwikkeling wordt bepaald door de spoorlijn. Het station wordt de kern van de stad. De stadsontwikkeling wordt bepaald door de spoorlijn. Het station wordt de kern van de stad.

**Het station als verbeelding van macht 1880-1900**  
In de jaren 1880-1900 wordt het station als een verbeelding van macht gezien. Het station wordt de kern van de stad. De stadsontwikkeling wordt bepaald door de spoorlijn. Het station wordt de kern van de stad.

### Station

De station is de kern van de stad. Het station wordt de kern van de stad. De stadsontwikkeling wordt bepaald door de spoorlijn. Het station wordt de kern van de stad.

**Station**  
De station is de kern van de stad. Het station wordt de kern van de stad. De stadsontwikkeling wordt bepaald door de spoorlijn. Het station wordt de kern van de stad.

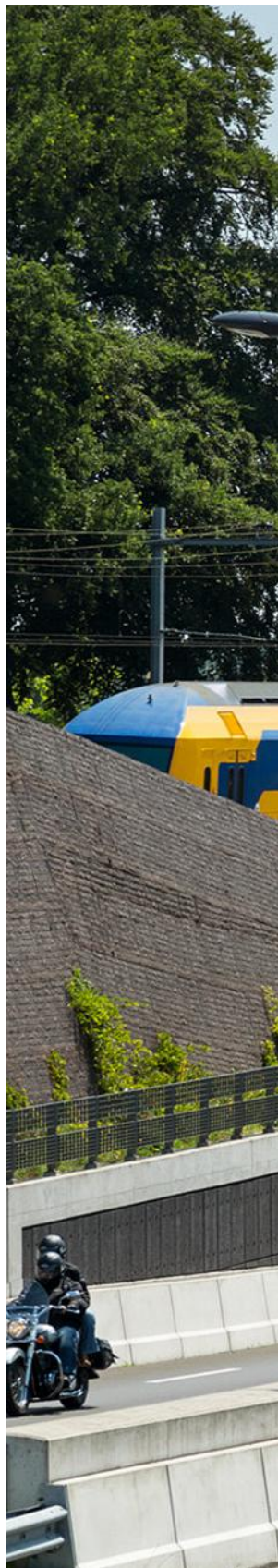
### Station

De station is de kern van de stad. Het station wordt de kern van de stad. De stadsontwikkeling wordt bepaald door de spoorlijn. Het station wordt de kern van de stad.

**Station**  
De station is de kern van de stad. Het station wordt de kern van de stad. De stadsontwikkeling wordt bepaald door de spoorlijn. Het station wordt de kern van de stad.

# Spoor













## Spoor

Tot het spoor behoren de spoorbaan en de direct omliggende infrastructuur, zoals spoorsloten, hekwerken, schakelkasten, spoordijken, afschermingen en geluidsschermen. Ook reserveringen voor toekomstige ontwikkelingen, rangeerterreinen en civiele kunstwerken worden tot het spoor gerekend. Alle infrastructuur van het spoor is in de basis functioneel van aard. Daar waar het spoor en de omgeving elkaar raken, zijn sommige elementen tevens onderdeel van de spooromgeving. Het gaat hier bijvoorbeeld om civiele kunstwerken, geluidsschermen en andere afschermingen. Naast een puur technische betekenis spelen deze ook een rol in de beleving van het spoor vanuit de omgeving.

## Projecten

### Venlo

Niet alleen langs de baan, ook langs rangeerterreinen worden schermen geplaatst om geluidsoverlast te reduceren. In Venlo zijn deze erg hoog om het geluid van een groot aantal sporen weg te kunnen nemen. Omdat de schermen mede vanwege de hoogte veel effect hebben op de omgeving en zeer bepalend kunnen zijn voor de uitstraling van het emplacement, heeft ProRail in samenwerking met Bureau Spoorbouwmeester vormgevingseisen opgesteld.

### Spoorbrug Muiderberg

De nieuwe spoorbrug bij Muiderberg is sterk verweven met de verbreding van de A6, zozeer zelfs dat ProRail en Rijkswaterstaat hebben besloten de spoorbrug integraal onderdeel uit te laten maken van het project Schiphol-Amsterdam-Almere (SAA). Samen met ProRail heeft Bureau Spoorbouwmeester in 2013 de eisen opgesteld voor de brug. Daarbij zijn de generieke vormgevingseisen voor de hele route (A9-A1-A6) in overleg met Rijkswaterstaat en ProRail en in lijn met het Spoorbeeld vertaald naar specifieke eisen voor de brug. Eisen voor techniek, kosten, vormgeving en trillingen zijn integraal geformuleerd en als een pakket gebruikt bij de beoordeling van de plannen van de gegadigden.

### Spoorzone 's-Hertogenbosch

In april 2013 is in Den Bosch een indrukwekkend nieuwe spoorviaduct in gebruik gesteld. De fly-over laat treinen vanuit Nijmegen en de treinen van en naar Utrecht ongelijkvloers kruisen. Dit zorgt voor een belangrijke verbetering van de doorstroming, veiligheid en betrouwbaarheid van het treinverkeer rondom Den Bosch. De fly-over maakt deel uit van het omvangrijke project Sporen in Den Bosch dat zowel de sporen als het station klaarstoomt voor meer treinen en meer reizigers. Het werk haakt bovendien aan op het ambitieuze

plan voor de Spoorzone. Kern van dit plan is de ontwikkeling van de stad aan weerszijden van het spoor. Met het plan laten de gemeente Den Bosch en ProRail zien dat infrastructurele opgaven tot aanzienlijk meer kunnen leiden dan alleen een vlotte verbinding van A naar B. Bovendien wordt het spoor niet als barrière gezien maar juist als een rode draad in de ontwikkeling. De zichtbaarheid van de stad is daarbij een centraal thema. Bureau Spoorbouwmeester is als adviseur nauw betrokken bij de Spoorzone Den Bosch.



Spoorzone Den Bosch  
Fly-over



Spoorzone Den Bosch  
Fly-over

### OVSAAL in Almere

De treinverbinding tussen Schiphol en Lelystad, lopende via Amsterdam en Almere, zal in de toekomst nog intensiever gebruikt worden. De capaciteit van de spoorlijn wordt daarom vergroot. Dit gebeurt onder meer met de bouw van kunstwerken zoals de fly-over bij Riekerpolder en een verbreding van het tracé bij Amsterdam. Bij Almere zal de huidige spoorlijn intensiever gebruikt worden. Hierdoor zal de omgeving meer geluidshinder gaan ondervinden. Om het geluid zo veel mogelijk te beperken wordt het aantal schermen vergroot en/of verhoogd. De vormgevingseisen voor de schermen zijn door de gemeente Almere opgesteld. Bureau Spoorbouwmeester toetste de eisen op basis van het Spoorbeeld. Bij een aantal stations in Almere zal op advies van Bureau Spoorbouwmeester geïnvesteerd worden in perronoverkappingen. Deze overkappingen, afgestemd op de architectuur van het station, krijgen dezelfde functie als een scherm maar zullen door de reizigers ervaren worden als een vergroting van het station. Bovendien vergroten ze het comfort.



Riekerpolder  
Fly-over

## Natuur langs het spoor

Aan de hand van tien bijzondere planten- of diersoort beschrijven we in dit essay een aantal bijzondere natuurtypen die op en langs het spoor voorkomen. Ter voorbereiding hebben we onderzoek gedaan naar alle beschikbare data en deze verzamelt tot één Nederlands beeld, de flora en fauna in kaart gebracht.


Het spoorwegnet loopt kriskras door ons land. Het verbindt Vlissingen met Delfzijl en Eijsden met Den Helder, doorkruist het Groene Hart en het Naardermeer, en loopt vlak langs de Oostvaardersplassen en over de Veluwe. Vanuit de trein kun je Nederland op een unieke manier beleven. Het netwerk is een heel essentieel leefgebied voor plant en dier. In grote delen van Nederland komen in de eerste 10 m spoorberm meer planten- en diersoorten voor dan in de 100 m terrein die daarop volgen.

Er wordt al sinds 1980 onderzoek gedaan naar natuur langs het spoor. Uit dat onderzoek blijkt dat spoorbermen een belangrijke natuurwaarde hebben. Doordat de ondergrond en de intensiteit van beheer van plek tot plek varieert, komen op korte afstand van elkaar verschillende begroeiingen voor zoals laag gras, hoog gras en struiken, afgewisseld met kaal zand. Deze begroeiingen zijn in droge, vochtige en natte varianten aanwezig.


De spoorbermen, in beheer bij ProRail leveren een belangrijke bijdrage aan het behoud van biodiversiteit. ProRail wil bij het beheer van bermen de aanwezige natuurwaarde behouden en kansen benutten voor de ontwikkeling van nieuwe natuur- en landschapswaarden. Het gebruik van bestrijdingsmiddelen is geminimaliseerd, er wordt niet bemest en de spoorbermen zijn voor publiek uit veiligheidsoverwegingen verboden terrein. Voor veel planten en dieren zijn vooral deze laatste twee eigenschappen belangrijke voorwaarden om te kunnen (voort)bestaan. Het spoorwegstelsel is niet alleen een belangrijk woongebied, het is ook een belangrijke corridor voor dieren en planten.




### Grasklokje blauwe belletjes in het groen



Het Grasklokje is een veldje plant met twee vliezen die samen de bloem vormen. De vliezen zijn blauw en hebben een witte vlek in het midden. Het Grasklokje is een veldje plant die vaak voorkomt in graslanden en op weiden. Het is een veldje plant die vaak voorkomt in graslanden en op weiden.




De vliezen zijn blauw en hebben een witte vlek in het midden. Het Grasklokje is een veldje plant die vaak voorkomt in graslanden en op weiden.




De vliezen zijn blauw en hebben een witte vlek in het midden. Het Grasklokje is een veldje plant die vaak voorkomt in graslanden en op weiden.



De veldje plant is een veldje plant met twee vliezen die samen de bloem vormen. De vliezen zijn blauw en hebben een witte vlek in het midden. Het Grasklokje is een veldje plant die vaak voorkomt in graslanden en op weiden.



De vliezen zijn blauw en hebben een witte vlek in het midden. Het Grasklokje is een veldje plant die vaak voorkomt in graslanden en op weiden.



De vliezen zijn blauw en hebben een witte vlek in het midden. Het Grasklokje is een veldje plant die vaak voorkomt in graslanden en op weiden.



De vliezen zijn blauw en hebben een witte vlek in het midden. Het Grasklokje is een veldje plant die vaak voorkomt in graslanden en op weiden.



De vliezen zijn blauw en hebben een witte vlek in het midden. Het Grasklokje is een veldje plant die vaak voorkomt in graslanden en op weiden.

### Rietzanger een onzichtbare doorzetter



De Rietzanger is een veldje plant met twee vliezen die samen de bloem vormen. De vliezen zijn blauw en hebben een witte vlek in het midden. Het Grasklokje is een veldje plant die vaak voorkomt in graslanden en op weiden.



De Rietzanger is een veldje plant met twee vliezen die samen de bloem vormen. De vliezen zijn blauw en hebben een witte vlek in het midden. Het Grasklokje is een veldje plant die vaak voorkomt in graslanden en op weiden.



De Rietzanger is een veldje plant met twee vliezen die samen de bloem vormen. De vliezen zijn blauw en hebben een witte vlek in het midden. Het Grasklokje is een veldje plant die vaak voorkomt in graslanden en op weiden.



De Rietzanger is een veldje plant met twee vliezen die samen de bloem vormen. De vliezen zijn blauw en hebben een witte vlek in het midden. Het Grasklokje is een veldje plant die vaak voorkomt in graslanden en op weiden.

# Spooromgeving













## Spooromgeving

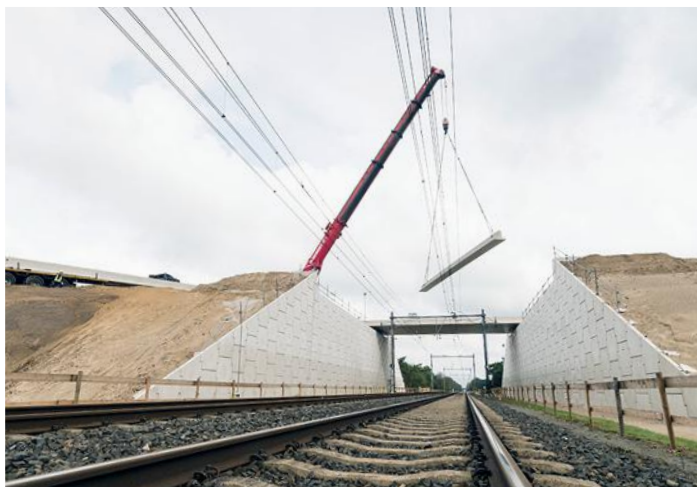
Tot de spooromgeving behoren alle landschappen die de spoorlijn kruisen en de overgang tussen de omgeving en het spoor. Daarmee heeft de spooromgeving enige overlap met het spoor. Hierbij gaat het met name om geluidsschermen en andere afschermingen die doorgaans op de grens van beide domeinen staan en zodoende zowel tot het spoor als tot de spooromgeving behoren. Ook civiele kunstwerken worden tot de spooromgeving gerekend. De opgave voor ontwerp, realisatie en onderhoud in de spooromgeving wordt bepaald door de ontmoeting tussen spoor en landschap, de relatie van het spoor met civiele kunstwerken en andere vormen van infrastructuur (water, wegen) en de gewenste ervaring van reizigers en de omgeving. Bij dit laatste is ook de beleving van omwonenden een belangrijk aandachtspunt.

## Programma's

### Aanleg Ecoducten Weerterbergen

Binnen het Meerjarenprogramma Ontsnippering (MJPO) wordt op verschillende plekken in Nederland gewerkt aan het herstellen van verbindingen tussen natuurgebieden. Doel is een vergroting van het leefgebied van zoogdieren, amfibieën en reptielen. Het project is een initiatief van de ministeries van Infrastructuur en Milieu, Economische Zaken en Landbouw en Innovatie. Ook ProRail is betrokken bij het project. Zo wordt in Limburg bij de Weerterbergen in opdracht van Rijkswaterstaat gewerkt aan de bouw van twee ecoducten over de spoorlijn Eindhoven – Weert en de A2. Bureau Spoorbouwmeester heeft een adviserende rol en vraagt vanuit het Spoorbeeld aandacht voor de ontmoeting tussen het spoor en het landschap, uitzicht, een goede oriëntatie en een optimale vertaling van de landschappelijke eigenschappen in het ontwerp. Op basis van deze insteek zijn door Bureau Spoorbouwmeester de ontwerpuitgangspunten voor de ecoducten geformuleerd. Voor het beheer van de ecoducten bij de Weerterbergen hebben ProRail en Rijkswaterstaat een overeenkomst getekend met de Stichting Limburgs Landschap. Ook is afgesproken

dat de stichting grond gaat leveren voor de bouw van de ecoducten. Deze grond is afkomstig van de naastgelegen natuurgebieden. In januari 2013 is het startsein gegeven voor de bouw. In de loop van 2014 zullen de ecoducten bij de Weerterbergen gereed zijn. Dan verbinden ze de natuurgebieden Weerterbos, Weerterbergen en Budelerbergen.



Ecoduct Weerterbergen



Ecoduct Weerterbergen

## Landschap en spoor

Dit essay gaat over Otto's ontwerpvisie en zijn integrale benadering van de spooromgeving. Tegelijkertijd vertelt het een verhaal van de spoorwegorganisatie zelf en van de groeiende inzichten over de inpassing in het landschap en hun verrijking met groen.

De architecten van de Nederlandse Spoorwegen, zoals Sybold van Ravesteyn, Herman Schelling en later Koen van der Gaast en Cees Douma, creëerden met hun gebouwen per decennium herkenbare en modern aandoende ankerpunten in steden en dorpen. Veel minder opvallend, maar uitermate zorgvuldig, ondersteunde landschapsarchitect Hein Otto de corporate identity van NS met zijn ontwerpen voor beplanting langs de trajecten en openbare ruimtes rond de stations. Als eerste landschapsarchitect in dienst van NS representeert hij de opkomst van het vakgebied landschapsarchitectuur op en rond het spoor.

Met de hulp van een enkele assistent werkte Otto meer dan dertig jaar (1946-1979) aan het ontwerp van een eenduidig spoorbeeld. Binnen het spoorbedrijf heeft zijn persoon mythische proporties aangenomen. Otto was een excentriek figuur, een artiest tussen ambtenaren, en als zodanig herkenbaar. Hij was de man met de korte broek en rode sokken, die op zekere dag op het stationsplein van Woerden door de politie werd opgepakt omdat hij er in een boom stond te zagen. Een uitgebreide kunstcollectie vulde elk vrij plekje in zijn huis, tot en met de badkamer aan toe.





# Trein











## Trein

Nederland kent drie treincategorieën die zich vertalen naar internationale/ lange afstands-, nationale/intercity en regionale treinproductformules met een bijbehorende vormgeving van het treinmaterieel en het interieur. De opgave is om – onafhankelijk van concessiehouder en vervoerder – binnen het gehele netwerk algemene, generieke kenmerken te hanteren en uiting te geven aan de raakvlakken tussen trein en station. Dit maakt het reizen per trein vertrouwd en zorgt voor herkenbaarheid van de treinproductformules, ongeacht de verschillen in vormgeving, materieel en interieur per aanbieder. De algemene, generieke kenmerken hangen samen met de productformule en spelen in op de gemiddelde verblijfs- en reisduur per formule.

## Programma's

### Sprinter nieuwe generatie

NS heeft vorig jaar een belangrijke stap gezet in het traject voor de aankoop van de volgende generatie Sprinters. Het afgelopen jaar hebben diverse leveranciers een voorstel gedaan. Bureau Spoorbouwmeester is betrokken geweest in de beoordeling van de vormgevingsaspecten van de voorstellen.

## De reiziger centraal

Nederland heeft het drukst bereden spoornetwerk van Europa: tweederde van de Nederlandse bevolking reist één keer per jaar of vaker met de trein. Alleen al NS vervoert op een doorde-weekse dag 1,2 miljoen reizigers; daar komen de treinreizigers van andere vervoerders als Arriva, Synthus, Connexion en Veolia nog bij. In dit netwerk staat de reiziger centraal, omdat hij de enige is die bepaalt of de spoorsector levert wat hijzelf verwacht.

Het is belangrijk dat reizigers zich prettig voelen wanneer ze op een station overstappen van de ene vervoerswijze op de andere. Stations moeten dus ontworpen worden met als doel zo goed mogelijk in te spelen op de wensen van de reiziger. Daarbij kan direct worden opgemerkt dat dé reiziger niet bestaat, maar dat de reizigerswensen verschillen, afhankelijk van het doel van de reis en de context van het stationsverblijf. Zo maakt het nogal wat uit of een reiziger voor zaken reist of een concert gaat bezoeken en of hij haast heeft of niet. Ook drukte (of de afwezigheid daarvan) heeft invloed op de stationsbeleving. Wanneer we rekening houden met deze verschillen, is het goed mogelijk om de verschillende wensen van reizigers en hun behoeften in beeld te brengen en het station zodanig te ontwerpen dat het optimaal aansluit bij de wensen van de reiziger.

Dit essay illustreert de motieven, het gedrag en de bewegingen van deze diverse doelgroep. Voor hen doen we het immers. Het is dan ook van belang een helder beeld van de reiziger te krijgen. Wat wil hij, wat vraagt hij, hoe maakt hij gebruik van stations en van het spoornetwerk? Welke verschillende reizigerstypen kunnen we onderscheiden, en wat zijn hun wensen, gewoonten en gedragingen? Dit essay is bedoeld als een soort 'reizigersreader': het bundelt informatie over verschillende soorten reizigers die van waarde kunnen zijn bij de vormgeving en de uitvoering van het Spoorbeeld.





Bureau Spoorbouwmeester is in 2001 op initiatief van de directies van NS en ProRail opgericht als een onafhankelijk adviserend orgaan voor ontwerp en vormgevingsopgaven binnen de spoorsector. Sinds het ontstaan van het bureau wordt aan en met het Spoorbeeld gewerkt. Vanuit Het Protocol – het document waarin de afspraken tussen NS, ProRail en Bureau Spoorbouwmeester zijn vastgelegd – is het bureau bevoegd het Spoorbeeld te ontwikkelen, te beheren en uit te dragen. Zodoende vormt het Spoorbeeld het kader voor genoeg alle werkzaamheden van Bureau Spoorbouwmeester.

Het bureau inspireert alle bij het spoor betrokken partijen tot een passende vertaling van het Spoorbeeld. Bureau Spoorbouwmeester adviseert gevraagd en ongevraagd bij ontwerpogaven op en rond het spoor. Daarbij richt het zich tot de traditionele, spoorse partijen ProRail en NS, maar ook tot gemeenten, provincies, ministeries, overige vervoerders en andere betrokken instellingen en organisaties. Daarnaast ontwikkelt het bureau beleid en heeft het een toetsende rol. Het werkgebied bestrijkt in principe alle projecten waar de beleving van het spoor een rol speelt: van stations, het interieur op stations tot het station in zijn omgeving en de inpassing van het spoor in stad en landschap.

### Missie

Bureau Spoorbouwmeester schept herkenbare en eenduidige belevingscondities voor de Spoorsector als samenhangend systeem. De inhoudelijke basis hiervoor is het Spoorbeeld. Een herkenbaar (Spoor)beeld maakt het spoor toegankelijk, overzichtelijk en gebruiksvriendelijk en versterkt het gevoel van vertrouwen en veiligheid bij reizigers. Hiermee wordt meerwaarde gecreëerd voor de toekomst van (railgebonden) openbaar vervoer.

### Visie

Bureau Spoorbouwmeester voorziet de traditie van architectuur en design, als dragers van de spooridentiteit van stations en materieel, van een nieuw elan.

– Bureau Spoorbouwmeester creëert en monitort namens NS en ProRail, vanuit een onafhankelijke positie en met een gemeenschappelijk Spoorbeeld, eenduidige en consequente belevings- en uitvoeringscondities voor alle stakeholders binnen het openbaar vervoer.

– Bureau Spoorbouwmeester is in staat om de diverse ruimtelijke ‘schaalniveaus’ met elkaar in verband te brengen en te houden.

– Met inbreng van kennis, kunde, ervaring en een goed overzicht van lopende OV-projecten kan Bureau Spoorbouwmeester de projectteams als onafhankelijke partij adviseren en stimuleren om tot integrale oplossingen te komen.

– De manier van werken heeft als doel om het opdrachtgeverschap van ontwerp-opdrachten binnen het openbaar vervoer op een hoger plan te tillen.

### Waarom?

De spoorsector ambieert een gezamenlijk ambitieniveau inzake de kwaliteit van het spoor. Daarbij hebben ProRail en

NS samen het initiatief genomen om de beleving van het reizen per trein naar een hoger plan te tillen. Het Spoorbeeld is hierbij een belangrijk middel. Het is opgesteld met de overtuiging dat door een goede samenwerking tussen alle partijen op en rond het spoor een herkenbare identiteit van de spoorbranche kan ontstaan. Deze identiteit draagt bij aan een positieve beleving van het spoor door de reizigers. Het resultaat van een sterke spooridentiteit is een betere functionaliteit van de stations, meer reisplezier en een beter commercieel perspectief voor alle belanghebbenden op de stations.

### (Inter)disciplinair advies

Binnen Bureau Spoorbouwmeester zijn verschillende ontwerpende disciplines vertegenwoordigd. Zo kunnen de doelstellingen van het Spoorbeeld goed worden doorgevoerd. Integraal werken is het devies. Daarmee wordt ingehaakt op de ambitie van samenhang en op het feit dat veel opgaven een mix van disciplines nodig hebben om tot een optimaal resultaat te komen.

Gezien de aard van de adviesaanvragen, de verandering van de opgave en de Spoorbeeldvisie, ligt de nadruk op het



omgeving en de ketenvoorzieningen. Verder dacht Bureau Spoorbouwmeester mee met een student van de TU Delft over een alternatieve toepassing van OV Chippaaltjes en poortjes. In 2014 zal een afstudeerproject begeleid worden rond station Muiderpoort. Op basis van al deze ervaringen zal het bureau op termijn vaststellen of de begeleiding van studenten effectief is en structureel ingebed kan worden in de werkwijze van het bureau.

### Stagiaires en trainees

In 2012 en 2013 heeft Bureau Spoorbouwmeester samen met een trainee van NS Stations gewerkt aan het werkpakket Cultuurhistorische Waardestellingen voor Collectiestations. Doel van dit project was om voor de vijftig Collectiestations de cultuurhistorische waarde te verkennen. Dit was mede aanleiding om verder na te denken over de mogelijkheid stagiaires of trainees ervaring op te laten doen binnen Bureau Spoorbouwmeester. De Spoorbouwmeester heeft dit in 2013 besproken met de directies van ProRail en NS. Aansluitend heeft een verkenning plaatsgevonden.

### Opleidingen

Voor de introductie van nieuwe medewerkers ontwikkelt NS Stations een online boarding programma met als doel het bedrijf, concern en sector te introduceren bij de nieuwe medewerker en de medewerker te bevestigen in zijn of haar keuze voor een functie bij NS Stations. Daarnaast wordt gedacht aan inhoudelijke en instructiemodules die verder ingaan op de doelen en werkzaamheden, passend bij de verschillende directies en afdelingen. NS Stations en Bureau Spoorbouwmeester verkennen de mogelijkheid om binnen het boarding programma aandacht te besteden aan het Spoorbeeld en het werk van het bureau. Daarnaast zal in 2014 worden onderzocht of en hoe BSM een specifieke module voor Asset management over het Spoorbeeld kan verzorgen.

### Watford 2013

De Watford Conference is een initiatief van de Watford Group die bijna vijftig jaar geleden werd opgericht in Engeland. De Watford Conference stimuleert het uitwisselen van ervaring en ideeën over vormgeving in de spoorsector. Jaarlijks trekt de bijeenkomst tussen

de vijftig en tachtig professionals, afkomstig uit Europa, Amerika en Azië. In 2013 vond de jaarlijkse conferentie plaats in Londen. Het programma stond in het teken van The Value of Design, ofwel: de toegevoegde waarde van een ontwerp voor gebruikers, klanten en projecten. Bureau Spoorbouwmeester verzorgde tijdens de conferentie een presentatie over de Visie op Informatie en de waarde van het ontwerp. Aandacht ging uit naar de wijze waarop een systematische aanpak van het ontwerp van informatiemiddelen, gevolgd door een goede hiërarchische programmering van stations, bij kan dragen aan een voor reizigers begrijpelijk en gebruiksvriendelijk station. Ook leverde de Watford bijeenkomst goede contacten en vergelijkingsmateriaal op voor bijvoorbeeld de retail signing.

### Vorbereiding Watford 2014 en Brunel Award

Van 15 oktober tot en met 18 oktober 2014 vindt in Amsterdam de 49e Watford Conference plaats. ProRail en NS organiseren de conferentie en treden op als gastheer. Bureau Spoorbouwmeester adviseert NS en ProRail over het programma en heeft zitting in de Stuurgroep



Watford 2013

Watford 2014. Het thema voor 2014 is Transformatie. Onder begeleiding van Bureau Spoorbouwmeester is in 2013 samen met de leden van de stuurgroep een aanzet ontwikkeld voor het programma, de presentaties en de excursies. Daarnaast adviseerde het bureau over de samenstelling van de vakjury voor de Brunel Awards. Deze award, eveneens een initiatief van de Watford Group, bestaat sinds 1985 en promoot esthetische kwaliteit, klantgerichtheid en duurzaamheid in alle sectoren van de spoorwegindustrie. De Brunel Awards worden in vijf categorieën uitgereikt: stations, infrastructuur, railgebonden gebouwen, industrieel design, branding en graphic arts en rolling stock. De prijsuitreiking vindt plaats op 15 oktober 2015 tijdens de Watford Conference in Amsterdam.

#### Jaarevent Erfgoed en hergebruik

In september 2013 organiseerde Bureau Spoorbouwmeester het minisymposium Erf Goed! Tijdens de middag stond het gebruik en hergebruik van (spoor) erfgoed centraal. Ruim 120 belangstellenden bezochten het symposium dat plaatsvond in de reeds herbestemde Veerensmederij nabij station Amersfoort.

Centrale vragen: hoe zorgen we dat bestaande stationsgebouwen een vitale rol kunnen blijven spelen, zowel als station als in de stedelijke omgeving? En wat zou de langetermijnvisie van de spoorsector moeten zijn op beheer, onderhoud en ontwikkeling van het waardevolle vastgoed?

Op het minisymposium wees Spoorbouwmeester Koen van Velsen op de opgaven en kansen die de rijke geschiedenis ons biedt. Hij hield een pleidooi voor een goede omgang met het spoorerfgoed. Ook wees hij op het belang de visie op erfgoed een prominente plek te geven in het Spoorbeeld, het vormgevingsbeleid van de spoorsector. Ook benadrukte hij de bijzondere positie van het spoorse erfgoed. Tijdens het symposium lichtte ook andere specialisten hun visie op het thema toe. Rijksbouwmeester Frits van Dongen toonde diverse geslaagde voorbeelden van herbestemming en sloot aan op zijn pleidooi voor een rigoureuze andere bouwcultuur. Paul Meurs ging in zijn bijdrage in op het spanningsveld tussen behoud en de ontwikkeling ten behoeve van hedendaags gebruik. Sylvia Pijnenborg stelde vooral de kansen van een gebouw vanuit de erfgoedkwaliteiten centraal. Ze deed dat vanuit

het perspectief van BOEi, een non-profit ontwikkelaar en exploitant van erfgoed. Architect Bert Dirrix behandelde in zijn lezing de veelsoortige dilemma's die bij herbestemming en hergebruik aan de orde zijn. Volgens Dirrix is de rol van de architect meer verstrekkend dan in het reguliere proces waar verantwoordelijkheden en werkzaamheden steeds geringer worden.

Na deze bijdragen sprak Miguel Loos, adviseur van Bureau Spoorbouwmeester over de kansen en opgaven voor gebruik en hergebruik van Erfgoed in de spoorsector. Hij gaf een toelichting op de relevantie en de actualiteit van het thema aan hand van concrete voorbeelden. Loos benoemde in zijn verhaal een aantal verschillende opgaven in relatie tot het erfgoed. Het jaarthema werd tot slot verder uitgediept in een paneldiscussie onder leiding van Bernard Colenbrander waarin Frits van Dongen, Paul Meurs, Sylvia Pijnenborg, Bert Dirrix, Koen van Velsen, Paul Rutte (directeur Ontwikkelbedrijf NS Stations) en Ronald Nomes (directeur Stations ProRail) zitting hadden. Hierin hield de Spoorbouwmeester een pleidooi voor het koesteren van de bijzondere cultuurhistorische waarde van het Spoorse erfgoed en het belang daarvan voor de reisbeleving.



Jaarevent Erfgoed en hergebruik





uitgave van  
**Bureau Spoorbouwmeester**  
juli 2014

[www.spoorbeeld.nl](http://www.spoorbeeld.nl)

Bureau Spoorbouwmeester  
is een samenwerkingsverband  
van ProRail en NS

Het Spoorbeeld beschrijft het ontwerp- en  
vormgevingsbeleid van de spoorsector.  
Aan de hand hiervan stimuleert  
Bureau Spoorbouwmeester  
ruimtelijke kwaliteit, identiteit, beleving en  
ontwerpkwaliteit op en rondom het spoor.

**tekst en inhoud**

Bureau Spoorbouwmeester

**redactie**

Complod – Peter Michiel Schaap

**ontwerp**

Reynoud Homan

**fotografie en beeldmateriaal**

Taco Anema

Gerlo Beernink

Eisso Beukema

Luke Harley

Rob 't Hart

Jannes Linders

Jan Teun van Rees

Ronald Tilleman

Arend Velsink

Arcadis

Blom & Moors

Bureau Spoorbouwmeester (Gitte de Groot)

Cepezed

Karres en Brands

Movares

NL Architects

ProRail (Jos van Zetten)

Venhoeven CS

West 8 Urban Design &

Landscape Architecture

Zwarts & Jansma Architecten

**beeldrecht**

Bureau Spoorbouwmeester  
rechthebbenden



