

# Het Openluchtstation

de nieuwe opgave:  
het vitale en comfortabele ontvangstdomein



Inspiratie

# Civic

PUBLIC ARCHITECTURE

CIVIC architects werkt aan publieke gebouwen en ruimtes. Als lid van The Cloud Collective, een interdisciplinaire coöperatie, zit samenwerking in ons DNA. CIVIC streeft naar een architectuur die gegrond is in de tijd. De geschiedenis leert welke architectonische elementen waarde vast blijven binnen een veranderende context. Nieuwe technologieën en materialen inspireren ons tot gebouwen en plekken die een blijvende atmosferische indruk achterlaten.

Het Spoorbeeld beschrijft het vormgevingsbeleid van de spoorsector. Het gaat over de beleving van het spoor, van de treinreis zelf tot en met het verblijf op en rond het station. Opgesteld vanuit het perspectief van de reiziger en de omgeving, presenteert het de visie, ontwerpkaders en -principes die betrekking hebben op de omgang met het spoor. U vindt het actuele beleid op [www.spoorbeeld.nl](http://www.spoorbeeld.nl).

# Het Openluchtstation

de nieuwe opgave:  
het vitale en comfortabele ontvangstdomein



<b>INHOUD</b>	<b>5</b>
<b>INTRODUCTIE</b>	<b>6</b>
Inleiding	9
Aanpak	13
<b>OPGAVEN</b>	<b>16</b>
Herkenbaarheid & Identiteit	19
Leesbaarheid & Orientatie	21
Sociale Veiligheid & Levendigheid	23
Functies in het Stationsgebouw	25
Comfort & Beschutting	27
Inpassing	29
Opschoning	31
<b>ONTWERPPRINCIPES</b>	<b>32</b>
Openlucht Ontvangstdomein	35
Ontvangstdomein & Omgeving	43
Ontvangstdomein & Gebouw	51
Stationsgebouw	57
<b>TOEPASSING</b>	<b>64</b>
Stappenplan	66
Beheer	68
<b>BIJLAGE 1: OPGAVEN</b>	<b>70</b>
<b>BIJLAGE 2 OPLOSSINGSRICHTINGEN</b>	<b>104</b>

# INTRODUCTIE

Inleiding

9

Aanpak

13





Station Putten

# Inleiding

Het wordt drukker op het spoor, steeds meer mensen gebruiken de trein. Het reizen is de afgelopen decennia makkelijker geworden; er rijden meer treinen, het papieren kaartje is vervangen door de OV-Chipkaart en het spoorboekje staat tegenwoordig in ieders telefoon.

Deze veranderingen hebben impact op stations. De grootste stations zijn de afgelopen jaren grondig verbouwd en heringericht, of worden aangepakt in de komende jaren. Ook op de kleine en middelgrote stations hebben recente ontwikkelingen gevolgen voor de ruimtelijk functionele organisatie. Door de stapsgewijze digitalisering van de service, de introductie van de OV-chipkaart en de plaatsing van poortjes is het oorspronkelijke gebruik van stationsgebouwen veranderd. Het ontvangstdomein – de plek die de reiziger verwelkomt en informeert – is bij veel stations naar de buitenruimte verplaatst. Deze buitenruimte is nog niet altijd ingericht om goed te functioneren als ontvangstdomein.

De grote schaal waarop deze ontwikkeling plaatsvindt, leidt tot de vraag of hiermee een nieuwe typologie stations ontstaat. Stations met een karakteristieke manifestatie van de stationsdomeinen, waarbij omgevings- en ontvangstdomein zich naast elkaar in de buitenruimte bevinden. Dit rapport is de weergave van het ontwerponderzoek dat *CIVIC - the cloud Collective* in opdracht van Bureau Spoorbouwmeester heeft uitgevoerd naar het zogenaamde Openluchtstation.

## Doel onderzoek

Het ontvangstdomein heeft een cruciale waarde in de kwaliteit van reizen. Centraal in het onderzoek staat de vraag hoe het ontvangstdomein kan worden versterkt in de nieuwe context van veel kleine en middelgrote stations. Het ontwerponderzoek heeft nadrukkelijk niet de bedoeling

om bestaande stationsvisies, zoals het 'Stationsconcept' en de 'Visie op informatie' of 'Visie op stationsoutillage' te vervangen. Het analyseert hoe deze visies ruimtelijk functioneel kunnen worden toegepast bij haltes, basis- en plusstations met een hoofdonthangstdomein in de buitenruimte, zodat de gewenste ervaring van een toegankelijk en gebruiksvriendelijk station kan worden bereikt. Een station heeft meer nodig dan een helder en logisch aanbod van informatie en middelen. Wanneer partijen hun voorzieningen plaatsen volgens de inrichtingsuitgangspunten ontstaat niet per definitie een leesbare, comfortabele, levendige en representatieve omgeving. Samenhang en ruimtelijke kwaliteit worden bereikt door het integrale ontwerp van de inrichting en de buitenruimte zelf en een goede inpassing in de stedenbouwkundige omgeving.

Samengevat: Het doel van het ontwerponderzoek is tweeledig. Het gaat enerzijds om het bieden van inspiratie bij de opgave die er ligt: het integrale ontwerp van het ontvangstdomein bij haltes, basis- en plusstations. Hierbij wordt de relatie gelegd met het al dan niet aanwezige stationsgebouw en de inrichting van de stationsomgeving. Anderzijds is het doel het aanreiken van concrete ontwerptools en principes voor herontwerp van het ontvangstdomein.

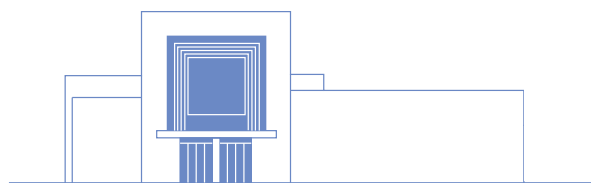
## Opzet ontwerponderzoek

In dit ontwerponderzoek wordt Het Openluchtstation nader onderzocht en aangescherpt. Aan de hand van voorbeelden van haltes, basis- en plusstations wordt in beeld gebracht welke thema's zich voordoen op de stations en wat de ruimtelijke opgave is. De situaties die we in het ontwerponderzoek tegenkomen vinden we soms ook terug op grotere stations. Verder laat dit document zien wat voor ruimtelijke of programmatische oplossingsrichtingen denkbaar zijn.

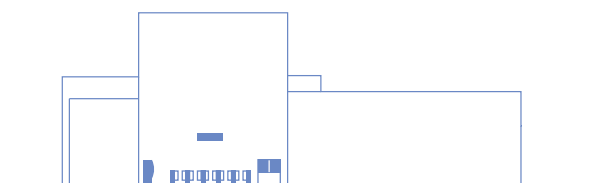
stedebouw



architectuur & openbare ruimte



inrichting



Het toont de mogelijkheden en biedt inspiratie aan de hand van cases. Er worden oplossingsrichtingen op het niveau van architectuur en openbare ruimte geïnventariseerd, geanalyseerd en gerangschikt tot ontwerpprincipes. De principes zijn te lezen als een repertoire van strategieën voor het openluchtstation. Daarnaast worden ontwerptools aangereikt die het ruimtelijk gereedschap vormen waarmee de principes tot uitvoering kunnen worden gebracht.

### Doelgroepen en stappenplan

Het versterken van het ontvangstdomein in het openluchtstation is een opgave die niet door één partij kan worden opgelost. In en rondom het station komen verschillende stakeholders bijeen. NS Stations, ProRail, gemeente, regionale overheden en vervoerders, retail-exploitanten: alleen gezamenlijk komen ze tot een bevredigend resultaat. Het ontwerponderzoek sluit daarom af met een praktisch stappenplan voor een gezamenlijke integrale aanpak.

### De ervaringsniveaus

Een station is ruimtelijk goed leesbaar wanneer een reiziger op ieder moment - van aankomst tot vertrek - begrijpt waar hij of zij naartoe moet: In dit ontwerponderzoek wordt een hiërarchie in drie 'ervaringsniveaus'

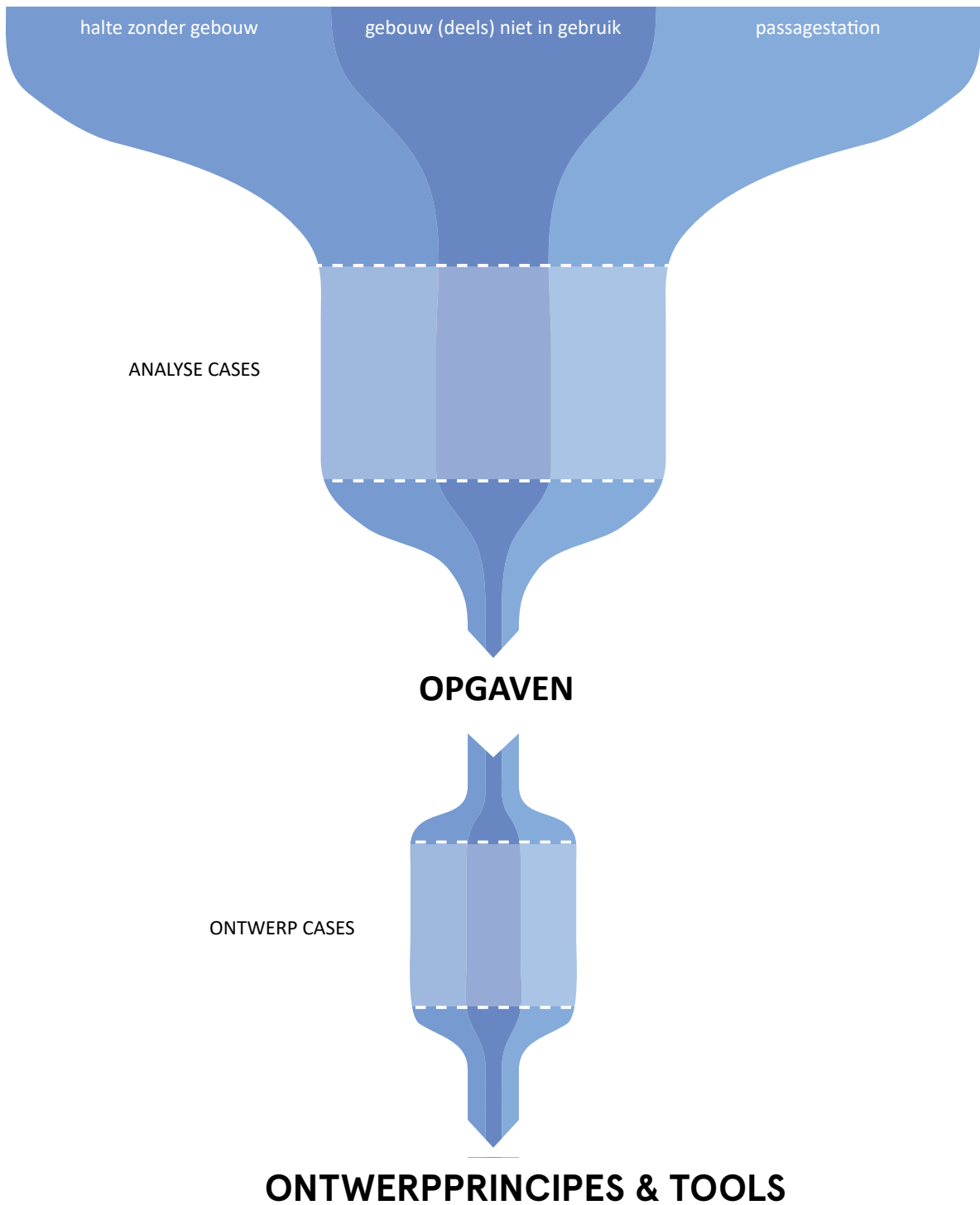
- Stedenbouw: De hoofdvorm van het station is van veraf herkenbaar en goed ingepast in de omgeving.
- Architectuur en openbare ruimte: Wanneer de reiziger het station benadert zorgt de structuur van de ruimte voor afbakening en een goed herkenbaar ontvangstdomein.
- Inrichting: Wanneer de reiziger het ontvangstdomein in stapt, zorgt de inrichting van de outillage en de informatievoorzieningen ervoor dat de reiziger ziet waar hij een kaartje kan kopen, waar hij moet inchecken en waar de perrons zijn.

### De ervaringsniveaus

Een station is ruimtelijk goed leesbaar wanneer een reiziger op ieder moment - van aankomst tot vertrek - begrijpt waar hij of zij naartoe moet: In dit ontwerponderzoek wordt een hiërarchie in drie 'ervaringsniveaus' gehanteerd:

Op veel openluchtstations werken de ervaringsniveaus niet goed. Een herkenbaar stationsgebouw ontbreekt of vervult niet langer de oorspronkelijke functie. Het ontvangstdomein ligt in de openlucht en is niet ingericht om deze rol over te nemen, waardoor alleen het stationsmeubilair en de informatiemiddelen de reiziger helpen bij het vinden van zijn/haar weg. De positie van de middelen en het ontwerp van de openbare ruimte zijn vaak niet goed op elkaar afgestemd. Het herstel van de ervaringsniveaus vormt een belangrijk onderdeel van de nieuwe opgave.

Het eerste ervaringsniveau gaat over aspecten die moeilijk, langzaam of alleen tegen hoge kosten aanpasbaar zijn. Voor het derde schaalniveau - de inrichting van stations - zijn al goede kaders en richtlijnen beschreven in het 'Stationsconcept', de 'Visie op Stationsoutillage' en de 'Visie op Informatie'. Hoe de kaders en ontwerpprincipes voor de inrichting in het ontvangstdomein in de buitenruimte toegepast worden, kan nog verder worden uitgewerkt. In dit ontwerponderzoek richten we ons met name op het tweede niveau, omdat door het ontwerp van architectuur en openbare ruimte veel winst te behalen valt. Dit is de ontbrekende schakel tussen de andere ervaringsniveaus en de sleutel tot het vitale en comfortabele openluchtstation. Hierin worden de ruimtelijke condities voor het herbestemmen en de verhuurbaarheid van het stationsgebouw meegenomen.



# Aanpak

De omvang van het aantal stations dat als openluchtstation is aan te merken is nog niet bekend. Ter indicatie: er zijn meer dan 350 haltes, basis- en plusstations, ongeveer 60 samenloopstation met meerdere vervoerders en 80 stations met een 'beheerste toegang' door middel van poortjes. De reikwijdte binnen deze groep is groot: Alkmaar en Vierlingsbeek zijn allebei een openluchtstation, maar erg verschillend.

De stations delen bepaalde eigenschappen die het mogelijk maken ze te categoriseren. Kwantitatieve, zoals het aantal in- en uitstapper, maar ook kwalitatieve zoals de omgeving of bereikbaarheid van het station voor andere vervoersmiddelen.

De belangrijkste categorie voor deze studie is de ruimtelijk hoofdstructuur. We maken onderscheid tussen drie types:

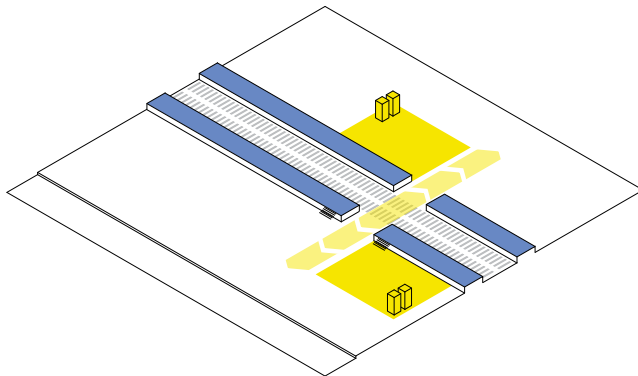
- De halte zonder gebouw (type 1)
- Het station met gebouw dat niet/deels in gebruik is als station (type 2)
- Het passage station met een traverse, tunnel of spoorviaduct (type 3)

Voor ieder type pakt de opgave anders uit en verschillen de oplossingsrichtingen. Ieder type kent voorbeelden van stations die exemplarisch zijn voor de opgave en

de oplossingsrichting binnen de hele categorie. In plaats van 140 stations zijn daarom 16 stations onderzocht die representatief zijn voor het geheel. De selectie van de stations is via zorgvuldig onderzoek in overleg met Bureau Spoorbouwmeester tot stand gekomen. De types en de cases zijn een middel, geen doel. Ze zijn gebruikt om de opgaven en ontwerpprincipes scherp te krijgen.

In de eerste stap hebben NS, ProRail en Bureau Spoorbouwmeester via een aantal workshops de thema's en knelpunten voor ieder type geïnventariseerd. Aan de hand van deze informatie, zijn in de tweede stap de 16 cases uitvoerig geanalyseerd. De thema's en knelpunten zijn vertaald naar 7 opgaven die voor ieder openluchtstation van toepassing zijn.

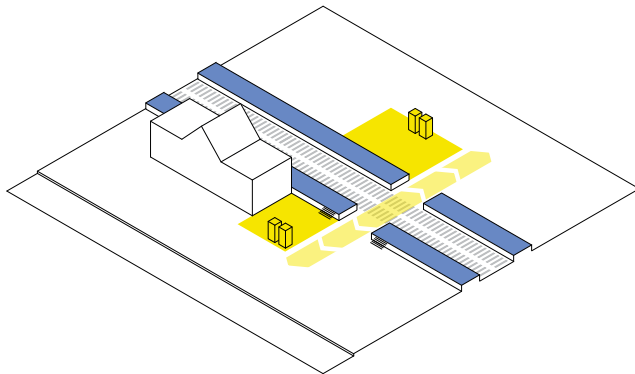
Na de analyse is er via ontwerp onderzoek gewerkt aan ontwerpprincipes en -tools. Ook hier zijn de representatieve cases ingezet. Voor elke casus is de vraag gesteld: wat zijn mogelijke oplossingen, zijn deze te generaliseren tot ontwerpprincipes en -tools en zijn ze toepasbaar op andere stations? Voor sommige cases zijn daarom verschillende scenario's uitgewerkt. De cases zijn te vinden in de bijlage bij dit document. De ontwerpprincipes en -tools zijn zo geformuleerd, dat ze voor ieder station specifiek kunnen worden uitgewerkt.



station zonder gebouw

### **Type 1: Het station zonder stationsgebouw**

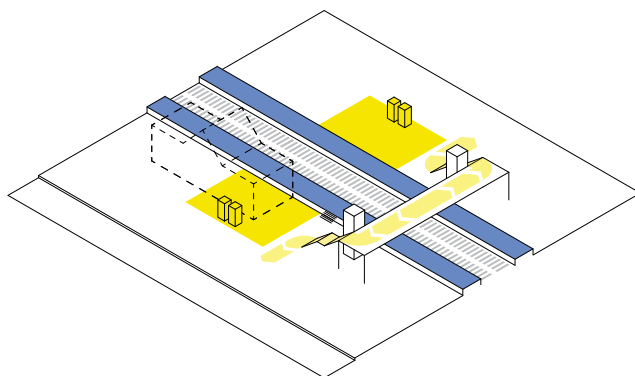
Type 1 is de halte of basisstation zonder stationsgebouw. Stations van dit type hebben een beperkt aantal in- en uitstappers, enkele tot minder dan 1000 per dag. Omdat er geen gebouw is en het station relatief klein is, wordt de reizigerservaring voornamelijk bepaald door de aanwezige outillage. Vaak zijn er geen OV-chip poorten maar alleen check in/check out-zuilen: het station heeft meestal meer ingangen en ontvangstdomeinen. Deze twee factoren zorgen ervoor dat de stations van dit type niet altijd goed herkenbaar en leesbaar zijn. De haltes vervullen vaak een belangrijke overstapfunctie op andere modaliteiten. Reizigers die overstappen tussen trein en regionaal OV brengen hier wachttijd door. Idealiter zijn dienstregelingen op elkaar afgestemd, maar wanneer dit niet het geval is of er zijn verstoringen, kunnen de wachttijden gezien de lage bedieningsfrequentie oplopen. Beschut wachten is mogelijk in het reisdomein, en indien dat niet mogelijk is wordt dat ingevuld in het ontvangstdomein. Sociale veiligheid vormt een belangrijk aandachtspunt omdat de reizigersstroom vaak gering is, zeker in de avonduren.



gebouw (deels) niet in gebruik

### **Type 2: Het station met gebouw dat niet/deels in gebruik is als station**

Het stationsgebouw van dit type wordt niet, of slechts deels gebruikt. Bijvoorbeeld wanneer er geen draagvlak is voor bemenste services of commerciële voorzieningen. er geen toezicht is op de wachtruimte of onvoldoende ruimte beschikbaar is voor de plaatsing van de OVCP-poortjes in het interieur. De aanwezigheid van een stationsgebouw kan de verwachting wekken dat het ontvangstdomein in het station is ingericht. Wanneer de stedenbouwkundige opzet niet op de nieuwe situatie is aangepast is de oriëntatie lastig. Het gebouw bepaalt het ruimtelijke karakter van het station, maar de loopverbindingzone en het ontvangstdomein liggen in de openlucht. Het ontvangstdomein is hier vaak nog niet op ingericht. Het ontvangstdomein biedt meestal geen droog en beschut wachten. Een ongebruikt stationsgebouw vormt een opgave op zich: een leeg gebouw kan een ontheemde indruk maken.



passagestation

### **Type 3: Het passagestation met een traverse, tunnel of spoorviaduct**

In dit type is het reisdomein verbonden met het ontvangstdomein via een passage in de vorm van een tunnel, een traverse of een viaduct dat later als gevolg van een transferprogramma is toegevoegd. Vaak liggen deze verbinding naast het gebouw, waardoor er geen loopstroom meer door het gebouw loopt. Het openlucht ontvangstdomein dat toegang biedt tot deze passage ligt door de plaatsing van OVCP vaak in de openlucht. Dit maakt het voor de reiziger moeilijk het station te lezen (vergelijkbaar met type 2).

# OPGAVEN

<b>Herkenbaarheid &amp; Identiteit</b>	<b>19</b>
<b>Leesbaarheid &amp; Orientatie</b>	<b>21</b>
<b>Sociale Veiligheid &amp; Levendigheid</b>	<b>23</b>
<b>Functies in het Stationsgebouw</b>	<b>25</b>
<b>Comfort &amp; Beschutting</b>	<b>27</b>
<b>Inpassing</b>	<b>29</b>
<b>Opschoning</b>	<b>31</b>



**Station Zoetermeer Oost:**  
Het station is slecht herkenbaar.  
Het beeld wordt gedomineerd  
door verkeersbundels aan  
weerszijden van het station.



**Station Vierlingsbeek:**  
Het beeld van het station  
wordt bepaald door generiek  
vormgegeven stationsmeubilair.  
Er zijn geen aanknopingspunten in de  
directe omgeving om te ervaren  
dat men in Vierlingsbeek aankomt.



**Station Arnhem Presikhaaf:**  
De middelen zorgen hier voor een  
bevestiging dat er sprake is van  
een station. De inrichting van de  
openbare ruimte draagt echter  
niet bij aan een leesbaar en prettig  
ontvangst op het station.



# Herkenbaarheid & Identiteit

## HET OPENLUCHTSTATION

de nieuwe opgave: het vitale en comfortabele ontvangstdomein

## OPGAVEN

Herkenbaarheid & Identiteit

Een goed station is herkenbaar op alle ervaringsniveaus: de reiziger kan onderscheiden dat het een station is. Op het niveau van de architectuur en openbare ruimte dragen het stationsgebouw, de spoorweginfrastructuur en de aanwezigheid van een stationsplein met ketenvoorzieningen bij aan de identiteit van het station. Op het niveau van de inrichting zijn het generiek vormgegeven meubilair en de informatiemiddelen herkenbaar als van het station.

Daarnaast heeft ieder station een eigen karakter. De reiziger kan zien op welk station hij/zij is. Verschillende aspecten zijn van belang, zoals: de architectuur van het stationsgebouw en de inrichting van de directe omgeving, de ervaring van de context, de cultuurhistorie en de toepassing van kunst.

De herkenbaarheid van openluchtstations haalt niet altijd het gewenste niveau. Waar karakteristieke lokale elementen ontbreken domineren de generiek vormgegeven stationsoutillage en informatiemiddelen. Afgezien van het stationsnaambord is het voor aankomende reizigers moeilijk te zien is of ze op plek 'x' of 'y' zijn.

Van oudsher verwachten reizigers alles wat ze nodig hebben voor de reis te vinden in het stationsgebouw. Men zal geleidelijk wennen aan een nieuwe typologie van stations waarbij het stationsgebouw geen of een beperkte betekenis heeft als ontvangstdomein. De toepassing van het ontvangstdomein in de buitenruimte vraagt om extra aandacht t.a.v. herkenbaarheid en identiteit van de stationsfunctie buiten en van nieuwe bestemmingen in het stationsgebouw.

De herkenbaarheid en de identiteit van veel openluchtstations kunnen worden versterkt. Reizigers moeten duidelijk kunnen zien waar ze naar toe moeten, en op welke plek ze zijn. De relatie met de lokale context speelt een belangrijke rol. Ook de balans tussen lokaal-specifieke elementen en onderdelen die voor het hele spoor hetzelfde zijn, is van belang.

**Station Dordrecht:**  
Het hoofdontvangstdomein ligt aan de zijkant van het station terwijl de ruimtelijke structuur centraal op het gebouw gericht is.



**Station Almere Muziekwijk:**  
Met de invoering van OVCP is het ontvangstdomein de openlucht in gedrukt. Hierdoor is een wildgroei aan visuele belemmeringen ontstaan die de leesbaarheid van het station bemoeilijkt.



**Station Alkmaar:**  
De stationsmiddelen die verspreid in het openlucht ontvangstdomein zijn gesitueerd belemmeren het zicht op de toegang tot het reisdomein en zorgen voor een rommelig beeld.



# Leesbaarheid & Oriëntatie

## HET OPENLUCHTSTATION

de nieuwe opgave: het vitale en comfortabele ontvangstdomein

## OPGAVEN

Leesbaarheid & Oriëntatie

De leesbaarheid van het station is een belangrijk kernprincipe in het Spoorbeeld. Dat betekent dat de reiziger zich goed kan oriënteren en op een vanzelfsprekende manier de weg kan vinden: de stationsdomeinen en de loopverbindingszone, het stationsmeubilair en de informatiemiddelen zijn op de vertrouwde manier georganiseerd.

Op veel openluchtstations staat de leesbaarheid onder druk. Het evenwicht tussen de verschillende 'ervaringsniveaus' is uit balans. De inrichting met stationsmeubilair en informatiemiddelen en de inrichting van de buitenruimte zijn niet goed op elkaar afgestemd, waardoor niet de structuur van het stationsgebied, maar het stationsmeubilair en de informatiemiddelen de aandacht opeisen. Bij veel stations van type 2 en 3 corresponderen de functionele en de ruimtelijke structuur van het station niet meer met elkaar. Het stationsgebouw vormt het centrum van de ruimtelijke structuur van het station, maar de loopverbindingszone en het hoofdontvangstdomein liggen excentrisch van het gebouw. Dit is niet in een oogopslag duidelijk, wanneer de route en het ontvangstdomein niet duidelijk ruimtelijk gemarkeerd zijn.

De leesbaarheid van het openluchtstation is een belangrijke opgave. Op ieder schaalniveau moet de reiziger zich goed kunnen oriënteren. Dat vraagt om een gebalanceerde hiërarchie tussen de ervaringsniveaus, om een vertrouwde organisatie van voorzieningen en stationsmiddelen en om een route zonder obstakels, met heldere oriëntatiepunten en voldoende doorzicht.

**Station Zoetermeer Oost:**  
De hoofdtoegansroute naar het station loopt via een tunnel die door een onaantrekkelijke uitstraling en gebrek aan informeel toezicht onveilig aanvoelt.



**Station Cuijk:**  
Het leegstaande stationsgebouw verdeelt het ontvangstdomein in tweeën. Het noordelijk deel waarin de OV-fiets stalling gesitueerd ligt geïsoleerd en voelt daardoor sociaal onveilig.



**Station Santpoort Noord:**  
Een krappe en minimaal verlichte tunnel verbindt beide zijden van het station.



# Sociale Veiligheid & Levendigheid

## HET OPENLUCHTSTATION

de nieuwe opgave: het vitale en comfortabele ontvangstdomein

## OPGAVEN

Sociale Veiligheid & Levendigheid

De reiziger moet op het station veilig zijn en zich veilig voelen. De levendigheid van het station vormt daarom een factor van betekenis. Bemenste voorzieningen, duidelijke zichtrelaties vanuit de omgeving en nabijheid van publieksvoorzieningen zorgen voor sociale controle en een gastvrije uitstraling: de meest prettige manier om de sociale veiligheid te waarborgen. Ook de verzorging en het beheer van het station hebben invloed op de sociale veiligheid.

Op veel kleinere stations is het minder druk. Bemenste voorzieningen zoals stationshoreca of bedrijvigheid zijn verdwenen. De servicebalie of winkel met personeel van voorheen heeft plaats gemaakt voor kaartverkoopautomaten en een SOS/informatiezuil. Het toezicht wordt nu door camera's verzorgd. De verschillen in levendigheid tussen overdag en 's avonds / 's nachts zijn groot. Zeker in de avonduren kan een gevoel van onveiligheid ontstaan. Op grotere stations spelen andere vraagstukken. Daar zijn levendige plekken ruimtelijk niet altijd even goed verzorgd, en voelen rustige plekken die in de luwte liggen (bijvoorbeeld een leegstaand stationsgebouw) onveilig aan. Sommige passagstations kennen intrinsiek vraagstukken omdat de ruimte in de passage soms dode hoeken kent en niet altijd goed verlicht is.

Sociale veiligheid is een belangrijke randvoorwaarde voor een goed functionerend station. Het verbeteren van de leesbaarheid en de herkenbaarheid van het station draagt bij aan de sociale veiligheid. Er valt veel winst te behalen met de stimulering van levendigheid door publieksvoorzieningen, zoals horeca, maatschappelijke of culturele voorzieningen, retail of diensten in het station te huisvesten. Een schoon en heel station draagt bij aan het gevoel van veiligheid. Naast beheer en onderhoud zijn ook hierbij goede zichtrelaties zijn cruciaal. Door ruimtelijk condities te bieden voor informeel toezicht of toezicht vanuit een bemenste voorziening in het stationsgebouw neemt kans op vandalisme af. Wanneer dit niet afdoende blijkt is aanvullend toezicht middels camera's nodig.

**Station Dordrecht:**  
Doordat het hoofdontvangstdomein zich buiten het stationsgebouw bevindt is er een minimale loopstroom door de stationshal. Een branchering hoofdzakelijk gericht op reizigers blijkt niet levensvatbaar en er is leegstand ontstaan.



**Station Cuijk:**  
Het stationsgebouw staat leeg door een gebrek aan huurders. Er is geen toezicht meer waardoor de overdekte wachtruimte gesloten is.



**Station Santpoort Noord:**  
Het voormalige stationsgebouw staat leeg. Het gebouw is gesloten naar het ontvangstdomein waardoor een welkome en verzorgde uitstraling ontbreekt.



# Funcities in het Stationsgebouw

## HET OPENLUCHTSTATION

de nieuwe opgave: het vitale en comfortabele ontvangstdomein

## OPGAVEN

Programma Stration

Funcities in het stationsgebouw  
Funcities en voorzieningen spelen een belangrijke rol in de kwaliteit van het station. Ze bedienen de reiziger en zorgen voor levendigheid. Het station kent verschillende typen voorzieningen die traditioneel gezien worden gehuisvest in het stationsgebouw: reisinformatie en ticket- en servicevoorzieningen, voorzieningen voor het wachten en commerciële voorzieningen zoals retail en horeca gericht op de reiziger. De plek van deze voorzieningen op het station volgt uit de beschrijving van de stationsdomeinen. Ook kunnen functies gericht op de omgeving een plek krijgen in het stationsgebouw, bij voorkeur commerciële of maatschappelijk culturele publieksvoorzieningen. Autonome functies zoals kantoren, dragen in mindere mate bij aan de levendigheid.

Haltes hebben geen (commercieel) programma. Het programma dat wel aanwezig is, is vaak verspreid en ongestructureerd geplaatst, met voor ieder onderdeel een apart volume: een OV-fiets ruimte, een snoepautomaat, een toiletgebouwtje. Bij stations van type 2 en 3 kan er sprake zijn van twee verschillende situaties: Het stationsgebouw kan leeg staan omdat er geen draagvlak is voor voorzieningen, of omdat de voorzieningen te ver af liggen van de excentrische loopstromen. Dit heeft

negatieve gevolgen: het station ontleent haar identiteit aan een gebouw dat leegstaat, het is moeilijk leesbaar omdat het ontvangstdomein niet meer op de ruimtelijk logische plek ligt en de levendigheid lijdt eronder. De opgave verschilt per type station. Voor de halte zonder gebouw draait het in de kern om het integraal ontwerpen van het programma aan reizigersvoorzieningen en aanvullende (publieks-)voorzieningen en de openbare ruimte. Voor stations van type 2 en 3 staat de zoektocht naar een betekenisvolle functie van het stationsgebouw centraal: als onderdeel van het station óf als onderdeel van de omgeving. Een slimme programmamix die goed aansluit op de omgeving kan de oplossing bieden. Hierbij kan ook worden gedacht aan tijdelijk aanbod. Vaak is een herinrichting van het stationsgebouw die beter aansluit op de nieuwe functionele structuur van het station effectief. Als er geen programmatische of ruimtelijke oplossing mogelijk is, en het station heeft geen monumentale waarde, kan sloop onderzocht worden.

**Station Dordrecht:**  
Het bestaande stationsgebouw wordt niet gebruikt als wachtruimte. Wachten gebeurt in de openlucht en is niet comfortabel.



**Station Vierlingsbeek:**  
Voor comfortabel wachten is uitsluitend plaats in het reisdomein. Er ontbreken voorzieningen voor comfortabel wachten op na-transport in het omgevingsdomein.



**Station Almere Muziekwijk:**  
Met het in onbruik raken van het stationsgebouw is de overdekte wachtruimte verdwenen. Het enige zitobject in het ontvangstdomein is niet comfortabel en bevindt zich deels buiten de beschutting van het viaduct.



# Comfort & Beschutting

## HET OPENLUCHTSTATION

de nieuwe opgave: het vitale en comfortabele ontvangstdomein

## OPGAVEN

Comfort & Beschutting

Het comfort voor de reiziger is een belangrijk criterium in de klantbelevingsmonitor voor stations. Reizigers verwachten van een station dat het beschutting biedt tegen kou, tocht en regen. Het wordt gewaardeerd wanneer men comfortabel kan wachten en zich kan voorbereiden op de reis.

Beschut wachten is bij veel stations van het type 'halte zonder gebouw' alleen in het reisdomein mogelijk. Dit is voor de reiziger die wacht op aansluitend vervoer niet prettig – vanaf het perron is vaak geen zicht op de omgeving en de andere modaliteiten. Hoewel dienstregelingen van trein en bus of tram steeds beter op elkaar zijn afgestemd moeten reizigers bij stations van dit type bij verstoringen geregeld lang wachten op een aansluiting op andere modaliteiten. Bij stations van type 2 en 3 is het stationsgebouw niet (meer) beschikbaar als wachtruimte of ligt het gebouw te ver van de loopverbindingszone. Er worden meestal geen alternatieven voor beschut wachten aangeboden in het openlucht ontvangstdomein.

Op openluchtstations zijn kansen om het wachtcomfort van alle reizigers te verbeteren: Bij haltes zonder gebouw kunnen de beschutte wachtplekken in het reisdomein toegankelijk blijven voor alle reizigers met de trein en andere modaliteiten (bus/tram/K+R). Dit vereist goede zichtrelaties met het ontvangst- en omgevingsdomein en kan alleen bij stations die niet zijn voorzien van poortjes. Andersom is het soms mogelijk om de reizigers voor trein en bus/tram, of K&R gezamenlijk te bedienen door beschut wachten te bieden in het openluchtontvangstdomein met een directe toegang tot het perron. Bij stations van type 2 en 3 kan het (deels

leegstaande) gebouw mogelijk beter benut worden. Openbare zitplekken in de buitenruimte – al dan niet locatie specifiek ontworpen – verrijken het omgevingsdomein: Denk aan een bankje in het groen, of tegen het stationsplein aan.

In het programma stationsoutillage is een beschuttingsysteem beschikbaar dat bescherming tegen wind en regen biedt bij het raadplegen van reis- en serviceinformatie en tickethandelingen in het ontvangstdomein. De toepassing van beschutting in het ontvangstdomein is nu echter niet als basiskwaliteit benoemd.

Punt van aandacht is het voorkomen van vandalisme en hangjongeren. Het bieden van de ruimtelijke condities voor informeel toezicht op beschutte wachtgelegenheden is daarom belangrijk.

**Station Almere Muziekwijk:**  
De busbaan aan de zuidzijde van het station werkt als een fysieke barrière waardoor het stationsgebied los ligt van de omgeving. Voor overstappers is de afstand tussen treinperron en bushalte kort.



**Station Cuijk:**  
De parkeerplaatsen bevinden zich aan de voorzijde van het station waardoor het ontvangstdomein visueel en functioneel los ligt van de omgeving.



**Station Didam:**  
De structuur van het station sluit niet aan op de omgeving. De wandelroute vanuit het centrum heeft geen logisch vervolg in het reisdomein. Gebouwtjes belemmeren het zicht.



# Inpassing

## HET OPENLUCHTSTATION

de nieuwe opgave: het vitale en comfortabele ontvangstdomein

## OPGAVEN

Inpassing

Het station verbindt het spoornetwerk met de omgeving. De inpassing van het station bepaalt een groot deel van de kracht van die relatie, het omgevingsdomein en het ontvangstdomein vormen belangrijke schakels. Een goede inpassing zorgt ervoor dat het station goed herkenbaar en bereikbaar is voor alle reizigers. Helder gemarkeerde looproutes en een logische volgorde en plaatsing van voorzieningen maken daar deel van uit. Soms vormt het station daarnaast een belangrijke verbinding tussen twee stads- of dorpsdelen.

Bij veel openluchtstation is het ontvangstdomein niet goed aangesloten op het omgevingsdomein en de omgeving zelf. De loopverbindingszone ligt niet op een logische plek, het zicht op het station en het zicht op de omgeving vanuit het station worden ontnomen. Er worden obstakels opgeworpen en/of er ontbreekt een heldere structuur door jarenlange, stapsgewijze ad-hoc 'patchwork' oplossingen zonder integrale visie. Daarnaast kunnen vaak parallel aan het spoor, routes voor andere modaliteiten gelegen (fiets, auto, bus, tram) een barrière tussen omgeving en station vormen. Bij de stations van type 2 en 3 sluit de omgeving vaak niet goed aan op de functionele structuur van het station omdat het ontvangstdomein verplaatst is naast het stationsgebouw, terwijl de stedenbouwkundige inrichting nog is georiënteerd op het gebouw zelf. De relatie met de omgeving vraagt

bij veel openluchtstations om verbetering. De overgang tussen de verschillende domeinen en tussen trein en voor- en natransport moet goed worden georganiseerd. Logische goed afgebakende functionele verbindingen, duidelijke zichtlijnen en een goede afstemming tussen het ontwerp van het omgevingsdomein, het (openlucht) ontvangstdomein, het stationsmeubilair en de informatiemiddelen zijn van belang. De inpassing van het station vormt de opgave waar de samenwerking met gemeente, provincie en andere vervoerders het sterkst speelt.

**Station Almere Muziekwijk:**  
Stationsoutillage en  
informatiemiddelen zijn door  
de plaatsing van de poorten  
naar de buitenruimte verplaatst:  
de objecten belemmeren het  
overzicht en doorzicht.



**Station Cuijk:**  
Verschillende stationsobjecten  
lijken willekeurig geplaatst en zijn  
niet allemaal meer functioneel.



**Station Wehl:**  
De vele stationsobjecten, borden  
en reclame uitingen in het  
omgevingsdomein vertroebelen  
de heldere structuur van  
het ontvangstdomein.



# Opschoning

**HET OPENLUCHTSTATION**  
de nieuwe opgave: het vitale en comfortabele ontvangstdomein

**OPGAVEN**  
Opschoning

Het belang van een verzorgde uitstraling van het station is evident. Dit gaat niet alleen over de onderhoudsstaat van het station, of over het opruimen van zwerfvuil maar vooral over de ordening en de structuur van het stationsmeubilair en de informatiemiddelen outillage.

Het stationsmeubilair en de informatiemiddelen zijn op veel kleinere stations naar de buitenruimte verplaatst na de realisatie van OCVP poortjes. Terwijl niet gebruikte middelen blijven staan, is de hoeveelheid nieuwe outillage is in de loop der jaren toegenomen door de uitrol van aparte programma's en projecten en de komst van servicemiddelen van nieuwe vervoerders. De samenhang met elementen uit de omgeving is gering, een integraal ontwerp ontbreekt. Vanuit de omgeving wordt het zicht op het ontvangst- en het reisdomein ontnomen, vanuit het reis- en ontvangstdomein wordt het zicht op de omgeving gehinderd. Dit kan leiden tot een onverzorgde, onaantrekkelijke, sociaal onveilige en onoverzichtelijke situatie.

Veel openluchtstations en met name het ontvangstdomein verdienen een reorganisatie van stationsmiddelen. Het stationsmeubilair en de informatiemiddelen moeten conform de stationsdomeinen worden geplaatst en goed worden afgestemd op het ontwerp van de openbare ruimte. Goed geplaatste outillage en informatiemiddelen kunnen bijdragen aan duidelijk afgebakende ruimtes, een logische, leesbare reiservaring en een verzorgde uitstraling van het stationsgebied.

# ONTWERPPRINCIPES

## Openlucht Ontvangstdomein 35

Definiëren	35
Comprimeren	36
Opschonen	37
Ordenen	38
Comfortabel en beschut wachten	49

## Ontvangstdomein & Omgeving 43

Functioneel verbinden	43
Visueel verbinden	44
Balans zoeken tussen specifiek en generiek	45
Het voorzieningenniveau verhogen	46

## Ontvangstdomein & Gebouw 51

Het excentrisch ontvangstdomein markeren	51
Het ontvangstdomein richting het gebouw verleggen	52
De loopverbindingszone verleggen	53

## Stationsgebouw 57

Het stationsgebouw koppelen (een deel van) Het gebouw slopen	57
Herbestemmen	58
De openbare ruimte verbeteren	60





# Openlucht Ontvangstdomein

**HET OPENLUCHTSTATION**  
de nieuwe opgave: het vitale en comfortabele ontvangstdomein

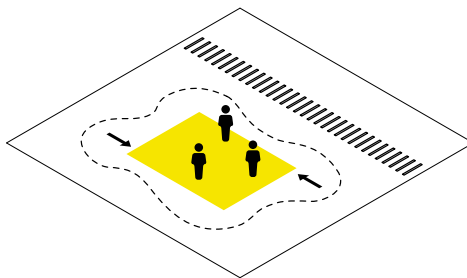
**ONTWERPPRINCIPES**  
Openlucht Ontvangstdomein

## DEFINIËREN

Het openlucht ontvangstdomein is duidelijk gedefinieerd en goed herkenbaar. De overgang tussen omgevings- en ontvangstdomein is afhankelijk van de locatie hard (bijvoorbeeld door middel van een hoogte- of materiaalverschil) of juist zacht, maar altijd leesbaar.

De tools die voor dit ontwerp principe kunnen worden ingezet, komen uit het register van de openbare ruimte. Zowel landschappelijke middelen (beplanting, hoogteverschillen) als architectonische (bankjes, eenduidige materialisering, lage muurtjes) zijn mogelijk. Ook de geclusterde, uitgelijnde plaatsing van inrichtingsmiddelen (stationsoutillage en informatiemiddelen) levert een bijdrage. Het ontvangstdomein kan herkenbaar worden gemaakt door het een prominente plek in de ruimtelijke hiërarchie van het station te geven. Bijvoorbeeld door het te markeren met een landschappelijk of architectonisch accent.

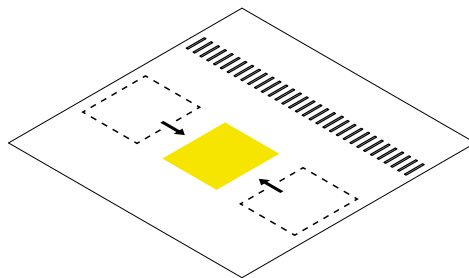
De hoofdstructuur van veel stations van het type 'passagestation' met een viaduct, kent intrinsiek al een helder afgebakend, leesbaar en beschermt ontvangstdomein: de ruimte onder het viaduct. Hier kan gebruik van worden gemaakt door het ontvangstdomein grotendeels onder het viaduct te situeren. Zo worden onnodige investeringen voorkomen. De wanden en plafonds verdienen speciale aandacht. Een open, overzichtelijke en lichte tunnel vergroot de leesbaarheid, de veiligheid en het comfortniveau van het station én het comfortniveau.



## COMPRIMEREN

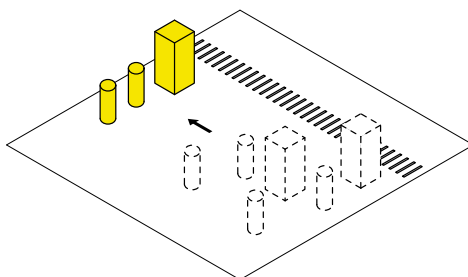
Een openluchtstation kent bij voorkeur één hoofdontvangstdomein. Veel openluchtstations kennen een gespreide opzet: reizigers kunnen het reisdomein op meer plekken bereiken en verlaten. De introductie van één helder hoofdontvangstdomein waar alle inrichtingsmiddelen logisch zijn geplaatst, verbetert de leesbaarheid van het station en het voorkomt een rommelig beeld. De middelen kunnen eventueel gebundeld worden in één gebaar: bijvoorbeeld onder een nieuw dak of op een plint als de standaard outillagemiddelen onvoldoende zijn om een leesbaar en gecomprimeerd ontvangstdomein te maken.

Bij een station zonder OVCP poorten betekent het principe van comprimeren niet dat de andere entrees gesloten moeten worden, wel dat de outillage gebundeld wordt in het hoofdontvangstdomein.



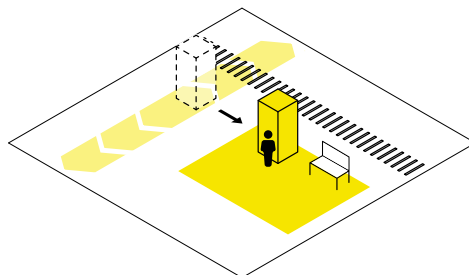
## OPSCHONEN

Stationsoutillage en informatiemiddelen zijn zo gesitueerd dat ze het zicht of belangrijke looplijnen niet blokkeren, toegankelijk zijn, en op een plek staan waar ze logischerwijs het vaakst gebruikt zullen worden. Een grote 'schoonmaakbeurt' zorgt ervoor dat alle ongebruikte of overbodige middelen worden verwijderd. Bij voorkeur wordt deze schoonmaak samen met de betrokken stakeholders (inclusief benodigde financiering) uitgevoerd, zodat ook andere overbodige openbare ruimte elementen worden verwijderd en de kwaliteit van bestrating en groen een impuls krijgt.



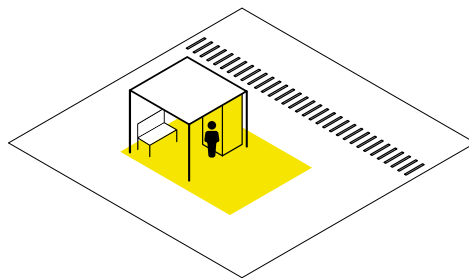
## ORDENEN

Er is een duidelijk ruimtelijk onderscheid tussen de transfer- / loopverbindingszone en de velden met geclusterde inrichtingsmiddelen. De scheiding van loopverbindingszone (inclusief oriëntatieveld) en de zone met inrichtingselementen vergroot de leesbaarheid, voorkomt verrommeling, zorgt voor efficiënte loopstromen en maakt een betere aansluiting tussen ontvangstdomein en omgeving mogelijk. De inrichtingsmiddelen worden – in lijn met de Visie op Stationsoutillage en de Visie op Informatie geclusterd in velden. Deze velden worden uitgelijnd aan de zijkant van het transfergedeelte van het ontvangstdomein in de openlucht of in het aangrenzende stationsgebouw. De velden kunnen ruimtelijk worden aangezet, bijvoorbeeld door middel van een kleine verhoging, een omzoming met beplanting of door ze onder een dak te plaatsen. De inrichtingselementen in het omgevingsdomein en het openbare domein dat toebehoort aan de gemeente kunnen in lijn met hetzelfde principe worden gesitueerd.



## COMFORTABEL EN BESCHUT WACHTEN

Het ontvangstdomein is een informatie- en ontmoetingsplek. Veel Openluchtstations hebben geen beschutte wachtruimte. Beschut wachten wordt altijd op de perrons aangeboden. Soms is aanvullende wachtruimte in het ontvangstdomein nodig in de vorm van bijvoorbeeld zitmeubilair om het comfort van de stations te verbeteren. Dit kan door middel van standaard outillage. Een andere mogelijkheid is slimmer gebruik van het bestaande gebouw in combinatie met een publieksfunctie of horeca. Of een wachtvoorziening die gebruik maakt van de specifieke kwaliteiten van de omgeving: Denk aan een bankje in het groen, of tegen het stationsplein aan. Ook het combineren van wachtvoorzieningen voor trein, bus/tram en K&R biedt mogelijkheden.







**Vierlingsbeek voor:**

Ogenschijnlijk willekeurige plaatsing van outillage en groen geven het stationsplein een ongeordende indruk. Door de overmaat aan bestrating en het ontbreken van duidelijke markering van de ruimte is er geen onderscheid tussen loopverbingszone en outillage velden.



**Vierlingsbeek na:**

Door de introductie van nieuwe bestrating en groen is er een onderscheid gemaakt tussen de loopverbingszone en de plek voor reizigersinformatie en kaartverkoop. De outillage is geclusterd en ondergebracht in een nieuw lokaal architectonisch element waarin tevens de fietsenstallingen zich bevinden en beschut gewacht kan worden op de bus.



# Ontvangstdomein & Omgeving

**HET OPENLUCHTSTATION**  
de nieuwe opgave: het vitale en comfortabele ontvangstdomein

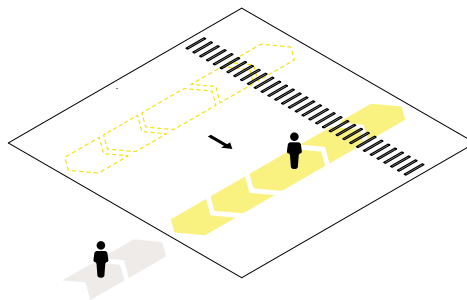
**ONTWERPPRINCIPES**  
Ontvangstdomein & Omgeving

## FUNCTIONEEL VERBINDEN

Door het openlucht ontvangstdomein te verbinden met de omgeving ontstaat een overzichtelijke situatie. De ruimtelijke opzet van het openluchtstation haakt aan op de stedenbouwkundige structuur van de omgeving. Routes worden op een heldere, logische manier verbonden met de loopverbindingszone van het station. Het openlucht ontvangstdomein is ontworpen voor de voetganger.

Het subtype 'viaduct' binnen het type 'passagestation' kent een extra aandachtspunt: De ruimte onder het viaduct heeft vaak ook de rol van interwijkverbinding. De relatie tussen interwijk- en loopverbindingszone kan worden vormgegeven als shared space, of er kan een subtiële scheiding worden geïntroduceerd.

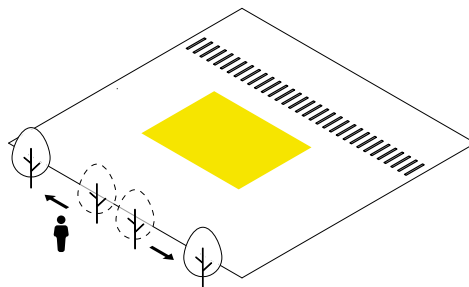
Een integraal herontwerp van de openbare ruimte in en rondom het station brengt de deelgebieden (fiets- en voetgangersroutes, auto- en busroutes, verblijfsgebied, groen, outillage) met elkaar in verband. De verbindingen tussen ontvangstdomein en omgeving worden ruimtelijk uitgewerkt, bijvoorbeeld in de vorm van markeringen, begrenzingen, begeleiding en vergroening. Ook de vergroting van het gebied dat alleen begaanbaar is voor de voetganger of de introductie van een shared space principe kan de relatie tussen omgeving en ontvangstdomein versterken.



## VISUEEL VERBINDEN

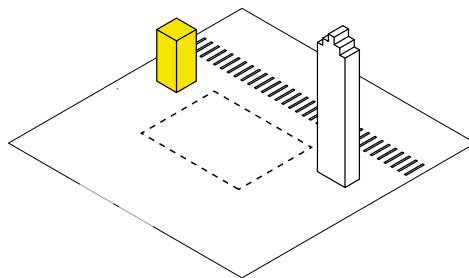
Naast functionele verbinding, is visuele connectie tussen omgeving, het reisdomein en het openlucht ontvangstdomein van belang. Het draait om het creëren van routes met goed doorzicht, om het mogelijk maken van informeel toezicht en om het duidelijk herkenbaar maken van het openlucht ontvangstdomein als entree tot het station. Dit vraagt om een integrale herstructurering van het ontvangstdomein in samenhang met de omgeving. Met name openlucht ontvangstdomeinen die naast een stationsgebouw of passage zijn gesitueerd vragen om aandacht.

Er staan de ontwerper verschillende tools tot de beschikking: Het inrichten van zichtlijnen gekoppeld aan functionele verbindingen staat centraal. Daarvoor moeten soms visuele obstakels zoals fietsenstallingen verplaatst worden. De zichtlijnen kunnen ruimtelijk worden begeleid met beplanting of door een slimme plaatsing van objecten. Verlichting en (de richting) van materialisering spelen ook rol. Ook de strategische plaatsing van een landmark kan effectief zijn.



## BALANS ZOEKEN TUSSEN SPECIFIEK EN GENERIEK

Inrichtingselementen zijn generiek vormgegeven langs het hele spoornet. Het introduceren van lokaal specifieke elementen herstelt de balans tussen de specifiek en generiek. Denk aan de toevoeging van een landschappelijke (bijvoorbeeld een boom of een groenperk) of architectonische (bijvoorbeeld een klokkentoren) markering, of de inzet van lokale materialen en vormgeving. Andere ontwerp tools zijn specifiek vormgegeven wachtvoorzieningen of de inzet van kunst. Ook de introductie van een lokaal-specifiek kader waarbinnen de generiek vormgegeven stationsoutillage-objecten een plek krijgen, is een mogelijkheid. Een evenwichtige verhouding tussen lokaal en generiek geeft het omgevingsdomein een herkenbaar eigen gezicht en het verhoogt de leesbaarheid én de identiteit van het station. Het is de reiziger direct duidelijk op welk station hij/zij zich bevindt.

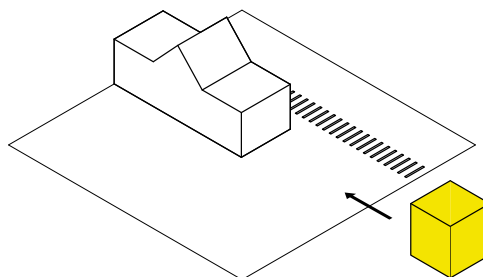


## HET VOORZIENINGENNIVEAU VERHOGEN

Voorzieningen spelen een belangrijke rol in de kwaliteit van het station. Lange wachttijden worden veel prettiger als er iets te doen is, en door de ligging hebben stations de potentie een rol voor het dorp te vervullen. Voorzieningen kunnen daarnaast voor informeel toezicht zorgen, overdag en 's avonds. Een slimme programmamix die goed aansluit bij de omgeving biedt mogelijkheden. In sommige gevallen kan het station een buurtfunctie vervullen en op die manier opnieuw een betekenis krijgen. Ook werkplekken of hotelkamers zijn door de bereikbaarheid van het station interessante opties. Voor de reiziger onderweg naar huis kan gedacht worden aan voorzieningen voor dagelijkse boodschappen, een pakketdienst, stomerij etc.

Daarnaast ligt er potentie om recreatieve functies aan het station te koppelen: het station als pleisterplaats met routeinformatie voor fiets- en wandeltochten, toeristische informatie over landschap en omgeving en bijvoorbeeld horeca. Het voorzieningenniveau van het

station krijgt zo een extra functie voor de omgeving. Naast traditioneel programma kan ook worden gedacht aan tijdelijk aanbod. Nieuw programma moet worden geplaatst en ontworpen in lijn met de andere ontwerpprincipes. Voorzieningen kunnen ook op de verkeerde plek liggen: ze liggen bijvoorbeeld aan een looplijn die verplaatst is. Door de betere koppeling tussen openlucht ontvangstdomein en programma kan een hoger voorzieningenniveau worden gerealiseerd. Bijvoorbeeld door het programma te verplaatsen, zodat het direct aan de hoofdloopverbindingzone ligt.



**ONTWERPPRINCIPES**  
Ontvangstdomein & Omgeving

**HET OPENLUCHTSTATION**  
de nieuwe opgave: het vitale en comfortabele ontvangstdomein





**Almere Muziekwijk voor:**  
Het ontvangstdomein ligt deels onder het viaduct en belemmert de interwijkverbinding. De busbaan aan de voorzijde van het station werkt als een barrière en bemoeilijkt de toegang tot het station.



**Almere Muziekwijk na:**  
De ruimte onder het viaduct is verbreed en gesplitst in een deel voor het ontvangstdomein en een deel voor de interwijkverbinding. De kruising tussen de interwijkverbinding en busbaan is ontworpen als "shared space" met voorrang voor de voetganger en fietser.



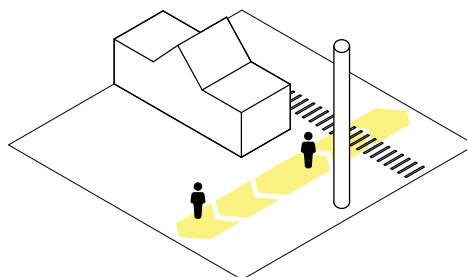
# Ontvangstdomein & Gebouw

## HET EXCENTRISCH ONTVANGSTDOMEIN MARKEREN

De markering van het excentrisch gelegen ontvangstdomein herstelt de ruimtelijke balans in de verschijningsvorm van het hele station. Het ontvangstdomein wordt herkenbaar, de reiziger weet waar hij/zij verwelkomt wordt. Het nog te ontwikkelen informatiepunt kan het ontvangstdomein markeren. Daarnaast kunnen andere middelen worden ingezet, bijvoorbeeld het toevoegen van een nieuw landschappelijk (bijvoorbeeld bomen) of architectonisch element (luifel of verticaal element) aan het excentrisch gelegen ontvangstdomein. Het openlucht ontvangstdomein hoeft niet noodzakelijkerwijs met een verticaal element gemarkeerd te worden, een andere materialisering van het maaiveld, of de introductie van een plint kan bijvoorbeeld ook effectief zijn.

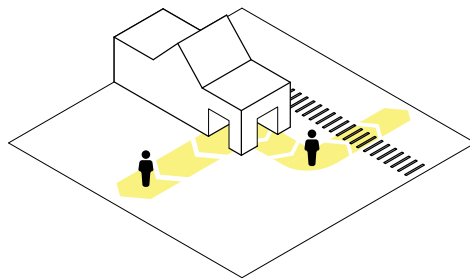
**HET OPENLUCHTSTATION**  
de nieuwe opgave: het vitale en comfortabele ontvangstdomein

**ONTWERPPRINCIPES**  
Ontvangstdomein & Gebouw



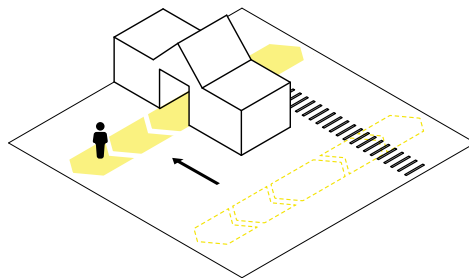
## HET ONTVANGSTDOMEIN RICHTING HET GEBOUW VERLEGGEN

De delen van het stationsgebouw die grenzen aan het excentrische ontvangstdomein, zijn vaak geschikt om plek te bieden aan geclusterde outillage-objecten en informatiemiddelen en aan comfortabele, beschutte wachtruimtes. Een reorganisatie van het stationsgebouw en het verbeteren van de verbinding tussen gebouw en openlucht ontvangstdomein verandert deze situatie. Sociale veiligheid, toezicht en afsluitbaarheid blijven een aandachtspunt. Eventueel kunnen de entrees tot de excentrische passage door het stationsgebouw heen worden gevoerd, zodat een deel van het stationsgebouw haar betekenis als reizigersgebouw terugkrijgt. Dit vergroot tevens de exploitatie- en beheerpotentie voor functies als horeca, een huiskamer of wachtplekken.



## DE LOOPVERBINDINGSZONE VERLEGGEN

Het verplaatsen van de loopverbindingszone zodat deze in lijn ligt met het ruimtelijke centrum van het stationsgebouw of stationsgebied verleent het gebouw opnieuw betekenis als gebouw voor de reiziger. Deze ingreep is over het algemeen ingrijpend – er moet bijvoorbeeld een nieuwe tunnel worden aangelegd – maar kan overwogen worden. Het station wordt er compacter van, het stationsgebouw wordt aantrekkelijker voor nieuw programma en wachtruimtes en het komt de stedenbouwkundige relatie met de omgeving vaak ten goede. Het principe kan ook effectief zijn voor het station zonder gebouw.







**Dordrecht voor:**

De hoofdontvangstdomeinen bevinden zich in de open lucht, aan de zijkanten van het station terwijl de ruimtelijke structuur impliceert dat ze zich in het gebouw bevinden.



**Dordrecht na:**

De loopverbindingzone is door het gebouw gelegd waardoor het totale stationsgebied compacter geworden is. Het ontvangstdomein bevindt zich in een opengewerkt deel van het gebouw waardoor de overgang van het omgevings- naar het reisdomein comfortabeler geworden is. Tevens is door de koppeling van het gebouw aan het ontvangstdomein de exploitatiepotentie toegenomen.



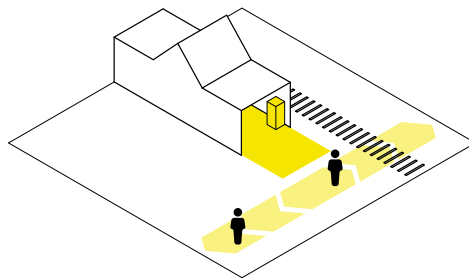
# Stationsgebouw

**HET OPENLUCHTSTATION**  
de nieuwe opgave: het vitale en comfortabele ontvangstdomein

**ONTWERPPRINCIPES**  
Stationsgebouw

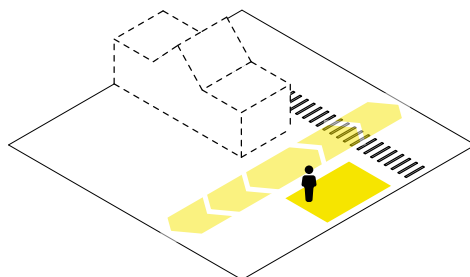
## HET STATIONSGEBOUW KOPPELEN

Het stationsgebouw is gebouwd om reizigers comfort en beschutting te bieden. Bij het aantrekkelijker maken van het openlucht ontvangstdomeinen, is het bestaande gebouw vaak opnieuw (deels) te gebruiken. Daarvoor moet de relatie tussen ontvangstdomein en gebouw worden versterkt. Bijvoorbeeld door het gebouw intern te herordenen in lijn met de excentrische loopstromen of door een deel van de gevel transparanter te maken en een nieuwe entree te maken: Nu liggen er vaak gesloten ruimtes, zoals opslag, aan de zijkant van het gebouw omdat de loopverbindingszone vroeger door het centrum van het gebouw liep. Het toevoegen van nieuwe beschuttingselementen (daken, wanden) moet pas overwogen worden als hergebruik van het bestaande stationsgebouw niet plausibel blijkt.



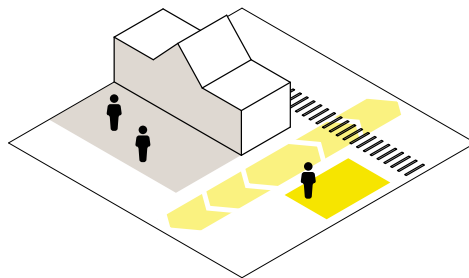
## (EEN DEEL VAN) HET GEBOUW SLOPEN

Wanneer een herbestemming op de lange termijn onmogelijk blijkt, valt sloop van (een gedeelte) van het gebouw te overwegen, zeker wanneer het oude gebouw een structurele verbetering van het stationsgebied in de weg staat. Hiervoor moet een zorgvuldige afweging tussen monumentale kwaliteit, beheer- en onderhoudskosten en de toekomstvisie van het stationsgebied worden gemaakt.



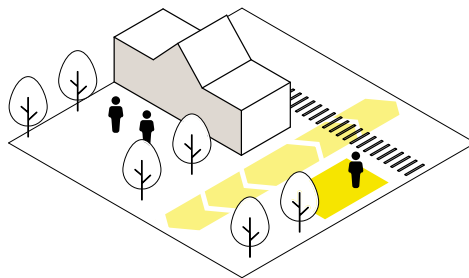
## HERBESTEMMEN

Als na onderzoek blijkt dat het niet mogelijk is om de traditionele stationsvoorzieningen in het stationsgebouw te huisvesten, kan worden onderzocht of het gebouw ruimte kan bieden aan andere functies, eventueel in de vorm van tijdelijk gebruik. Achtereenvolgens kan er worden gedacht aan commerciële reizigersvoorzieningen (kiosk, huiskamer, stationsretail), aan commercieel programma voor de reizigers en de omgeving (verblijfshoreca), aan publiekvoorzieningen voor de omgeving (verenigingen, theater, bibliotheek) of aan 'autonoom' programma zoals kantoorruimte. Op die manier blijft het gebouw in gebruik, waardoor het station levendig en verzorgd blijft. Daarvoor moet de herontwikkelpotentie van het gebouw in beeld zijn: onder meer de afmetingen, de constructieve flexibiliteit, de erfgoedwaarde, de mogelijkheid om het gebouw te parcelleren en de aansluiting op en de kwaliteit van de omgeving spelen een rol.



## DE OPENBARE RUIMTE VERBETEREN

De leegstand van het stationsgebouw en/of het verschuiven van de loopstromen resulteert vaak in een lagere kwaliteit van de openbare ruimte rondom het stationsgebouw: er is sprake van verrommeling, achterstallig onderhoud of een minder logische relatie met de omgeving. Dit heeft een negatieve invloed op de uitstraling van het stationsgebouw, eventuele geïnteresseerde gebruikers (horeca-exploitanten, bedrijven) worden hierdoor afgeschrikt. Door de kwaliteit van de openbare ruimte rondom het gebouw te verbeteren, wordt ook het gebouw zelf weer aantrekkelijker. Dit is een integrale opgave waarvoor een repertoire aan ontwerpgereedschap beschikbaar is. Vergroening heeft vaak een positief effect, net zoals het verbeteren van de aansluiting tussen het station en de omgeving. Ontwerpers kunnen inspiratie putten uit de ontwerpprincipes en tools die zijn omschreven in de categorieën 'het openlucht ontvangstdomein' en 'de relatie tussen het ontvangstdomein en de omgeving'.



**ONTWERPPRINCIPES**  
Stationsgebouw

**HET OPENLUCHTSTATION**  
de nieuwe opgave: het vitale en comfortabele ontvangstdomein





**Cuijk voor:**

Outillage-elementen lijken willekeurig geplaatst te zijn waardoor het zicht op het ontvangstdomein belemmerd wordt. Beschut en comfortabel wachten is niet mogelijk terwijl het stationsgebouw leeg staat.



**Cuijk na:**

Het stationsgebouw is deels geopend en biedt plaats aan de outillage en comfortabel wachten. Doordat de outillage elementen naar binnen zijn verplaatst, kan de ruimte naast het station vrij blijven wat zorgt voor een heldere en duidelijke structuur.

# TOEPASSING

Stappenplan

66



# Stappenplan

1. categorie station (3) en bijhorende thematiek benoemen
2. Analyse station, benoemen van de knelpunten
3. Analyse ontwikkelpotentie
  - in stand houden en versterken monumentale waarden
  - onderzoek nieuw gebruik en programma
  - ontwikkelpotentie divers: lokaal ontmoetingscentrum, aanjager ontwikkelingen omgeving, overstapstation etc.
4. Benoemen van de opgave op basis de thema's uit de studie
5. Stakeholderanalyse en rolverdeling

Op basis van analyse/thema's: maken programma van eisen voor het station op het niveau:

  - Stedenbouwkundige inpassing (overgang Omgevingsdomein > ontvangstdomein)
  - Ontvangstdomein - architectuur en openbare ruimte
  - Ontvangstdomein - inrichting middelen
  - Beschutting: per locatie hoeveelheid kwantificeren
  - Programma / transformatie stationsgebouw (en stationsomgeving)
6. Buca maken
7. Maken van een integraal ontwerp op basis van:
  - Stedenbouwkundige inpassing
  - Domeinentekening en volgorde velden / touchpoints
  - Integraal ontwerp openbare ruimte en aantakking omgeving inclusief ketenvoorzieningen
  - Claimen, ensceneren begrenzen OD (ontwerpprincipes)
  - Inrichting middelen t.b.v. identiteit, signing, informatie, outillage, wachten, beheerste toegang en service
  - Betekenis en programma gebouw benoemen
  - Aanpassing gebouw op toekomstig gebruik
  - Organiseren toezicht en interactie
8. Kwaliteitsimpuls benoemen; wachtmeubilair in publieke wachtruimten, kunst, inrichting openbare ruimte, renovatie monument
9. Vastleggen beheer, toezicht, gebruik en handhaven kwaliteit in toekomst

**TOEPASSING**  
Stappenplan

**HET OPENLUCHTSTATION**  
de nieuwe opgave: het vitale en comfortabele ontvangstdomein

# BIJLAGE 1: OPGAVEN

<b>Halte zonder gebouw</b>	<b>71</b>
Didam	71
Vierlingsbeek	73
Wehl	75
Zoetermeer Oost	77
<b>Gebouw deels / niet in gebruik</b>	<b>79</b>
Castricum	79
Cuijk	81
Den Helder	83
Dordrecht	85
Middelburg	87
Rotterdam Noord	89
Santpoort Noord	91
Winterswijk	93
<b>Passagestation</b>	<b>95</b>
Almere Muziekwijk	95
Alkmaar	97
Arnhem Presikhaaf	99
Geldermalsen	101

- H** Herkenbaarheid & Identiteit
- L** Leesbaarheid & Orientatie
- S** Sociale Veiligheid & Levendigheid
- F** Functies in het Stationsgebouw
- C** Comfort & Beschutting
- I** Inpassing
- O** Opschoning



OV-fiets paviljoen blokkeert relatie tussen ontvangstdomein, bushalte en toegangsweg.



Potentie van het plein (de brink) voor het station niet optimaal gebruikt, relatie met dorpscentrum niet logisch vormgegeven.



Ontvangstdomein omringt door 'achterkanten'.



Te veel losse gebouwen zonder samenhang.



Potentie van het plein (de brink) voor het station niet optimaal gebruikt, relatie met dorpscentrum niet logisch vormgegeven.



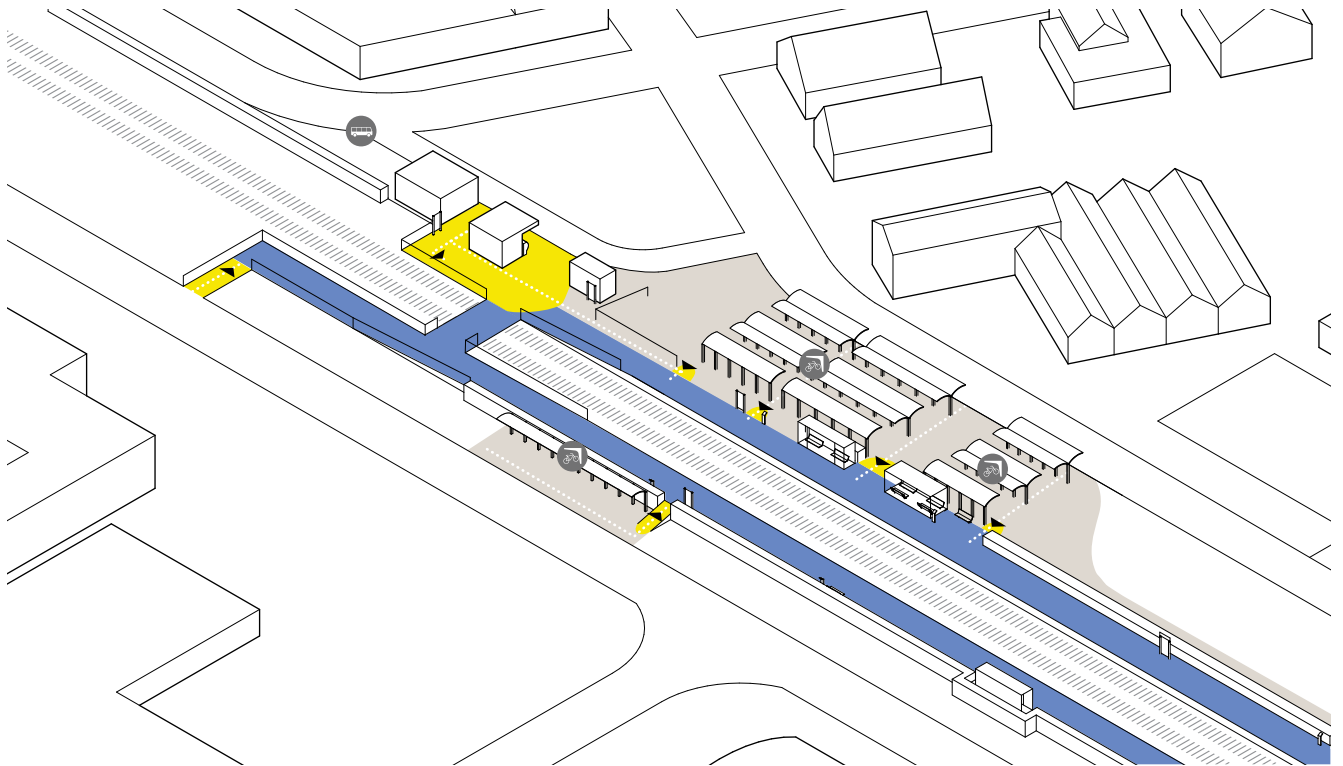
Geen heldere loopverbinding en zichtlijn tussen parkeerplaats en ontvangstdomein.

# Didam

**HET OPENLUCHTSTATION**  
de nieuwe opgave: het vitale en comfortabele ontvangstdomein

**BIJLAGE 1: OPGAVEN**  
halte zonder gebouw

- L I** OV-fiets paviljoen blokkeert relatie tussen ontvangstdomein, bushalte en toegangsweg.
- I S** Het plein (de brink) voor het station heeft potentie als verblijfsruimte maar wordt niet als dusdanig gebruikt, de route naar het dorpscentrum sluit niet goed aan op het ontvangstdomein.
- L** Ontwerp van het maaiveld, correspondeert niet met de routing.
- S H** Ontvangstdomein omringd door 'achterkanten'.
- I** Generiek toiletgebouw belemmert het zicht op het ontvangstdomein.
- C** Comfortabele plekken in ontvangstdomein ontbreken. Vanaf de wachtgelegenheden in het reisdomein geen zicht op het ontvangstdomein.
- I** Parkeerplaats en ontvangstdomein slecht verbonden.





Outillage blokkeert de route naar het reisdomein.



Ongebruikte restanten van outillage worden niet verwijderd.



Ontvangstdomein niet goed ruimtelijk gedefinieerd.



Bomen lijken willekeurig geplaatst.



Duidelijke loopverbindingszone tussen het omgevingsdomein, het ontvangstdomein en het reisdomein ontbreekt.



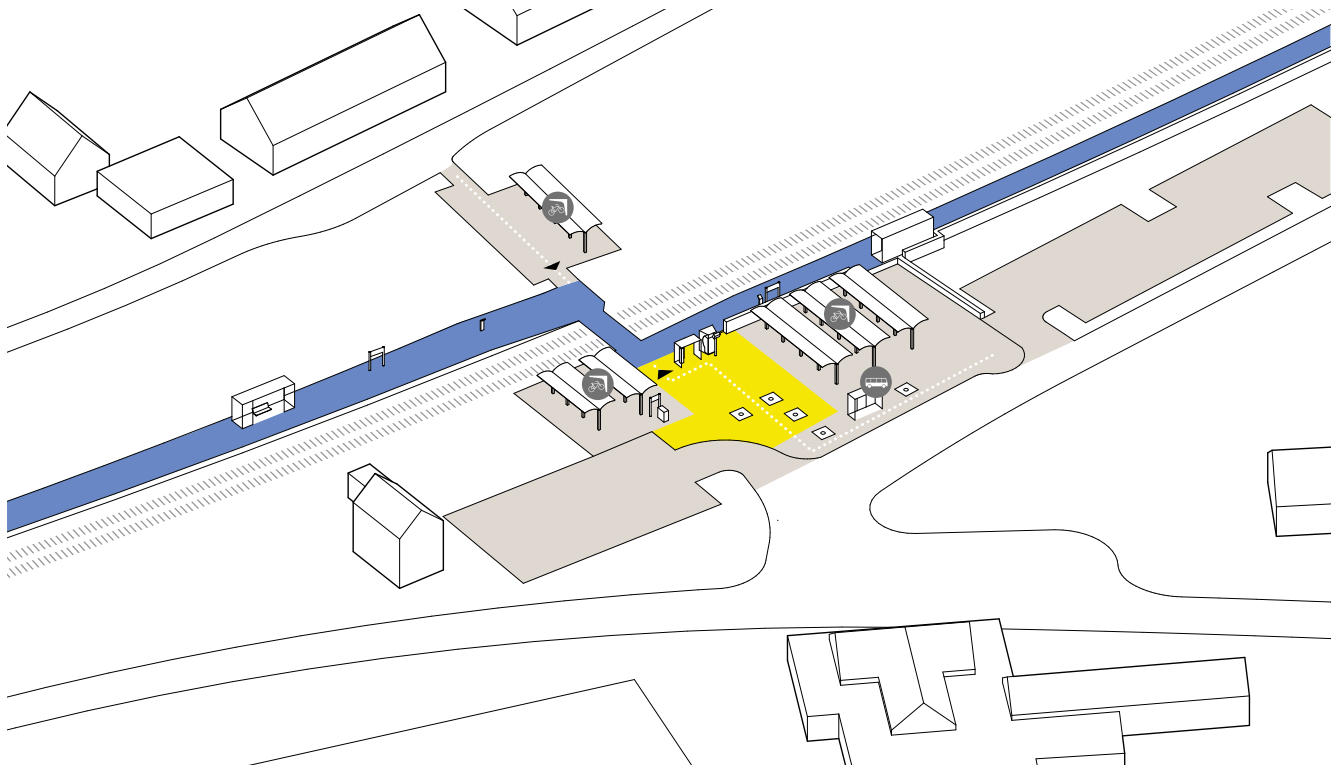
Potentie van natuurgebied 'Overloonse duinen' wordt niet gebruikt.

# Vierlingsbeek

**HET OPENLUCHTSTATION**  
de nieuwe opgave: het vitale en comfortabele ontvangstdomein

- L I** Geen duidelijke looproute tussen het omgevingsdomein, het ontvangstdomein en het reisdomein. Zichtlijnen en hiërarchie in bestrating ontbreken.
- O** (Overbodige) outillage blokkeert de route naar het reisdomein.
- S H** Overschot aan onaantrekkelijk bestrating.
- L** Overmaat aan onverzorgde bestrating en 'achterkanten'.
- I** Bomen liggen niet in lijn met de loopverbindingszone.
- F H** Beeld wordt gedomineerd door generieke outillage, lokale elementen ontbreken, potentie van natuurgebied 'Overloonse duinen' wordt niet gebruikt.

**BIJLAGE 1: OPGAVEN**  
halte zonder gebouw





Comfortabel wachten is aanwezig, maar heeft te weinig kwaliteit.



Outillage comfortabel wachten krap ingepast.



Station is herkenbaar aan de silo.



Kan de potentie van dit erfgoed nog beter benut worden voor het station?



Het ontvangstdomein nodigt niet uit de omgeving te verkennen.



Groot aantal borden en reclame-uitingen vertroebelen heldere structuur.

# Wehl

**HET OPENLUCHTSTATION**  
de nieuwe opgave: het vitale en comfortabele ontvangstdomein



Comfortabel wachten is aanwezig, maar heeft weinig kwaliteit.

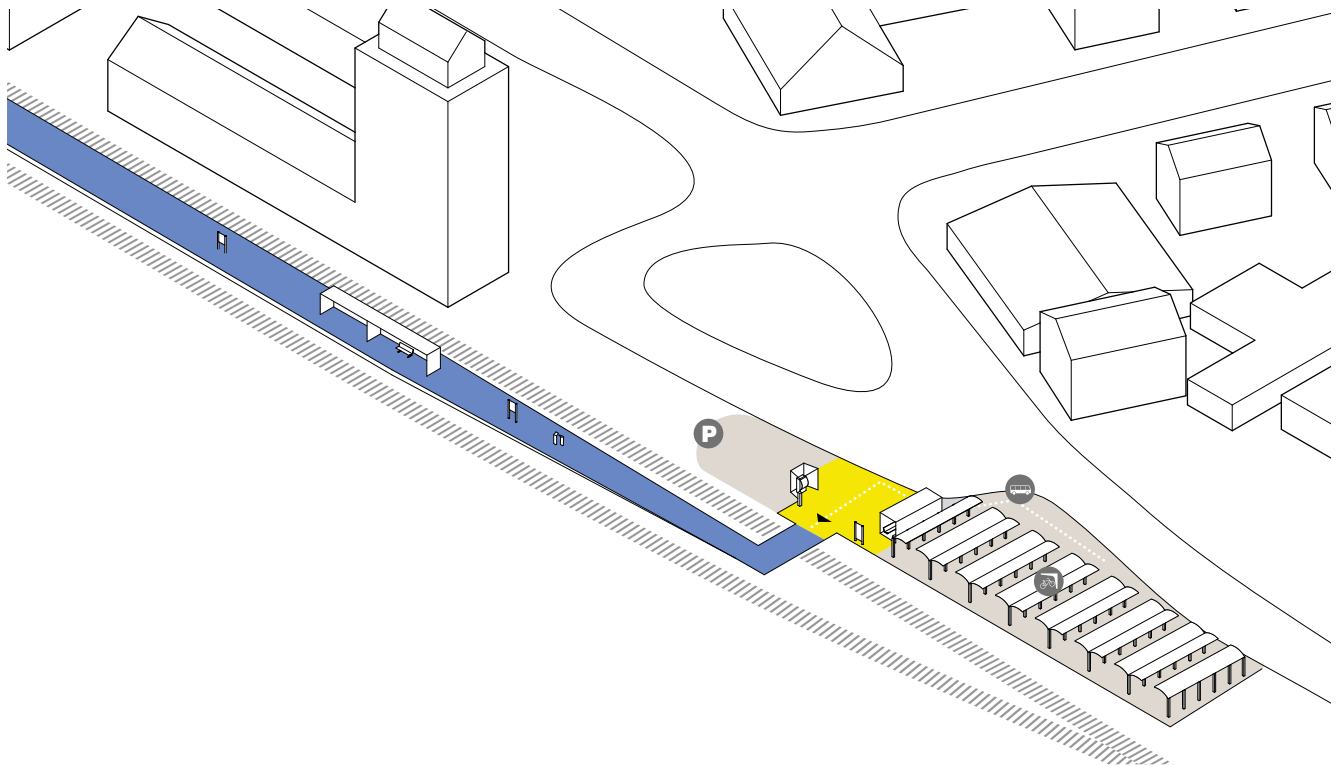


Station is herkenbaar aan de silo, kan de potentie van dit erfgoed nog beter benut worden voor het station?



Groot aantal outillage objecten, borden en reclame-uitingen vertroebelen heldere structuur.

**BIJLAGE 1: OPGAVEN**  
halte zonder gebouw





Station is slecht herkenbaar.



Verkeersbundels domineren het beeld.



Krap ontvangstdomein, bij weghalen object is de bestrating niet hersteld.



Door geïsoleerde ligging gebrek aan sociale controle, geen informeel toezicht op de tunnel.



Slechte toegankelijkheid van het station, in het bijzonder voor de fiets.



Veiligheidsmaatregelen worden ruimtelijk niet aantrekkelijk ingepast.

# Zoetermeer Oost

**HET OPENLUCHTSTATION**  
de nieuwe opgave: het vitale en comfortabele ontvangstdomein

**H I** Station is slecht herkenbaar.  
Verkeersbundels domineren het beeld.

**L** Vanuit de langzaam-verkeer tunnel is  
het station moeilijk vindbaar.

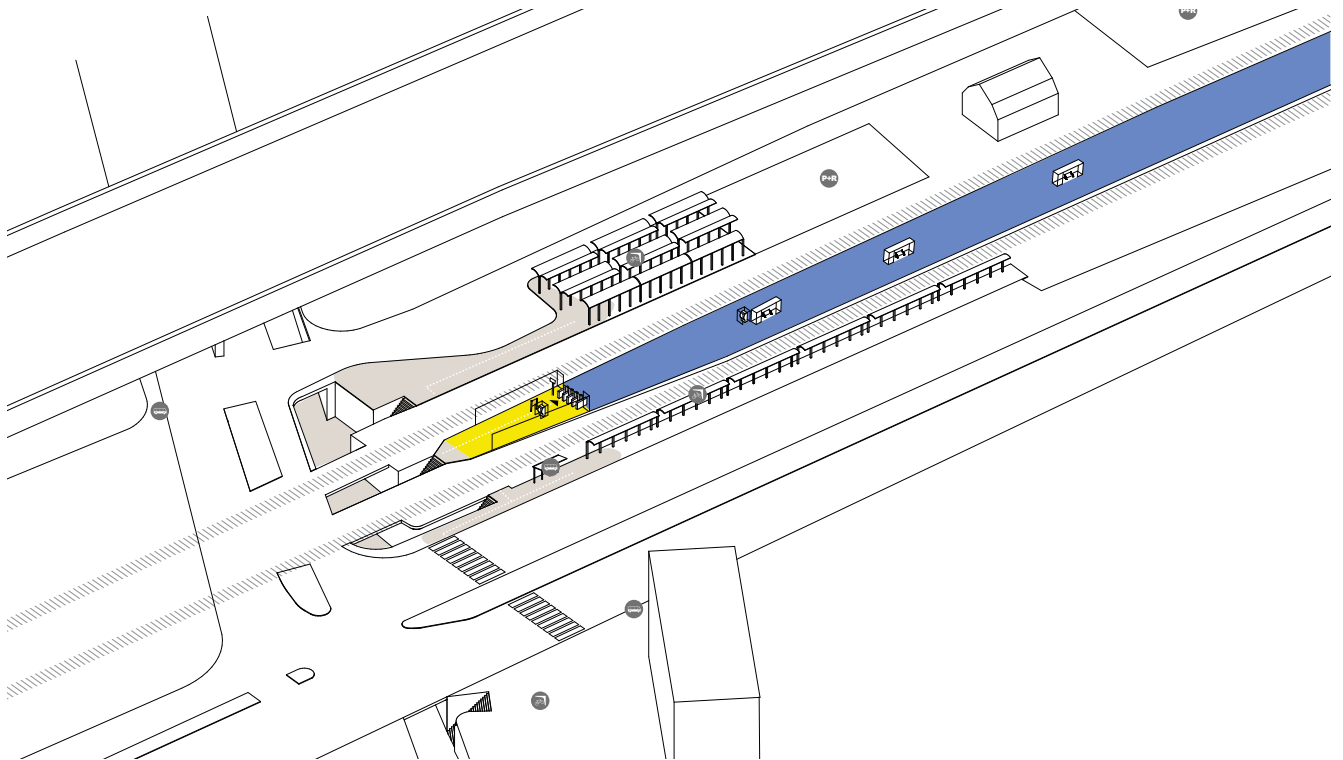
**S F** Door geïsoleerde ligging gebrek aan  
sociale controle, geen informeel  
toezicht op de tunnel.

**L O H** Obstakels blokkeren zicht,  
veiligheidsmaatregelen (hekwerken,  
camera's) worden ruimtelijk niet  
aantrekkelijk ingepast.

**L I** Slechte toegankelijkheid van het  
station, in het bijzonder voor de  
fiets. Fietsstalling noordzijde station,  
moeilijk bereikbaar via tunnel met  
trappen. Fietsers kiezen daarom voor  
gevaarlijke route.

**F C** Weinig ruimte in het ontvangstdomein.  
Onaantrekkelijk vormgegeven.

**BIJLAGE 1: OPGAVEN**  
halte zonder gebouw





Station sluit niet goed aan op omgeving. Recreatieve potentie van de duinen aan de voorzijde niet te ervaren.



Bloemenwinkel overheerst het beeld van het station.



Entree niet goed verbonden met programma station.



Weinig ruimte in het ontvangstdomein: stationsplein wordt begrensd door drukke weg.



Nieuwe fietsenstalling goed vormgegeven.



Maar weinig zicht op het station.

# Castricum

**HET OPENLUCHTSTATION**  
de nieuwe opgave: het vitale en comfortabele ontvangstdomein

**H I**

Station sluit niet goed aan op omgeving. Voor route naar centrum moet reiziger 500 meter naar noorden of zuiden lopen.

**F S I**

Station maakt onvoldoende gebruik van ligging aan de duinen. Recreatieve potentie aan de voorzijde niet te ervaren.

**I**

Weinig ruimte in het ontvangstdomein: stationsplein wordt begrensd door drukke weg.

**L O**

Grote hoeveel outillage, bewegwijzering en reclame van verschillende stakeholders verommelen het beeld en vertroebelen de leesbaarheid.

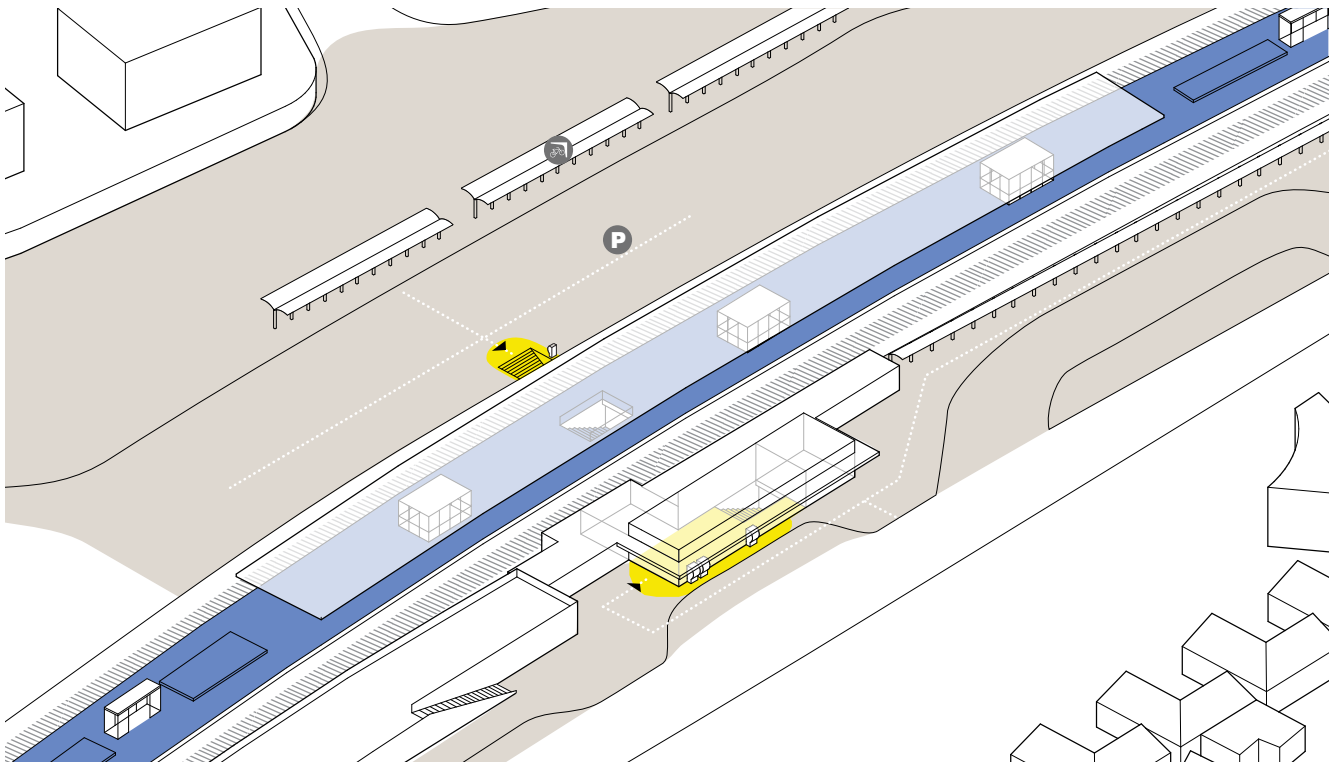
**L H S**

Het bestaande stationsgebouw oogt gesloten, entree moeilijk te vinden. Nieuwe fietsenstalling goed vormgegeven, maar aansluiting station en fietsenstalling problematisch.

**F S**

Geen verbinding tussen entreehal station en naastgelegen winkelruimte.

**BIJLAGE 1: OPGAVEN**  
gebouw deels / niet in gebruik





Relatie tussen station en omgeving kan soepeler.



Ontvangstdomein opgedeeld, openlucht ontvangstdomein ondermijnt gebruik stationsgebouw.



Het stationsplein wordt gedomineerd door infrastructuur en barrières, hekjes en verhoogde plinten.



Stationsgebouw heeft gesloten karakter en kampt met leegstand.



Regionale identiteit (Marinestad, relatie met Texel en de Waddenzee, het IJsselmeer en de Noordzee, Willemsoord) is niet erfahrbaar.



Ontvangstdomein nodigt niet uit de omgeving te verkennen.

# Den Helder

**HET OPENLUCHTSTATION**  
de nieuwe opgave: het vitale en comfortabele ontvangstdomein

**BIJLAGE 1: OPGAVEN**  
gebouw deels / niet in gebruik

**L** Ontvangstdomein opgedeeld, openlucht ontvangstdomein gelegen aan zijkant waardoor het stationsgebouw grotendeels in onbruik is geraakt.

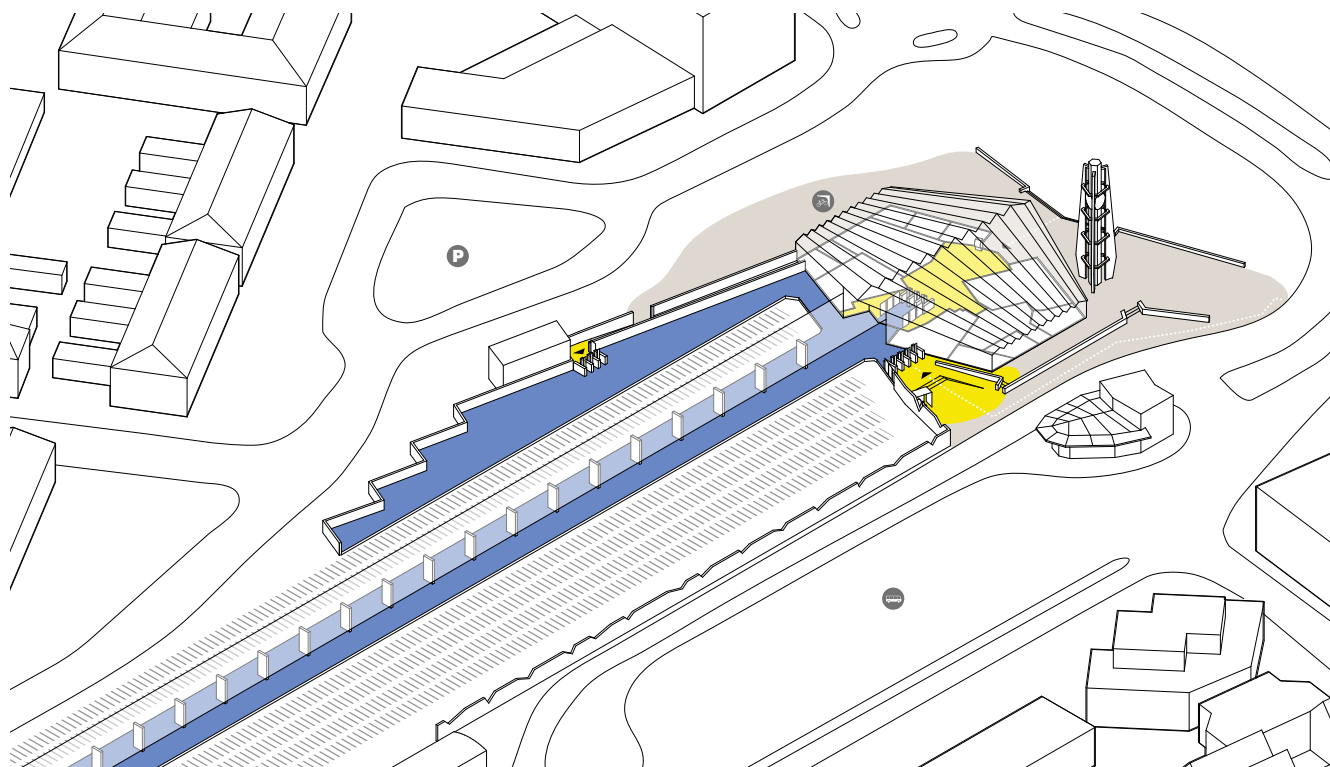
**H S** Regionale identiteit (Marinestad, relatie met Texel en de Waddenzee, het IJsselmeer en de Noordzee, Willemsoord) is niet ervaarbaar.

**I L** Infrastructuur en barrières blokkeren de verbinding tussen het stationsplein en de omgeving.

**S F**

**F** Stationsgebouw heeft gesloten karakter en kampt met leegstand.

**I** Zijkant van kopstation en spoor slecht ingepast, werkt als barrière.





Gebouw staat leeg maar bepaalt wel het beeld van het station. Toezicht lijkt minimaal.



Gebouw maakt verwaarloosde indruk.



Openlucht ontvangstdomein oogt niet gastvrij.



Comfortabele beschutting ontbreekt. De wachtruimte is dicht.



Leegstaand gebouw verdeelt omgevingsdomein in tweeën. Ten noorden van het station ligt de OV-fiets en de parkeerplaats er verloren bij.



Verschillende voorzieningen lijken lukraak geplaatst en zijn niet meer allemaal functioneel.

# Cuijk

**HET OPENLUCHTSTATION**  
de nieuwe opgave: het vitale en comfortabele ontvangstdomein

**BIJLAGE 1: OPGAVEN**  
gebouw deels / niet in gebruik

**H F S**

Gebouw staat leeg en maakt verwaarloosde indruk, maar bepaalt wel het beeld van het station. Toezicht lijkt minimaal.

**H L**

Ontvangstdomein is door leegstand van het gebouw verplaatst. De buitenruimte is echter nog niet goed ingericht op nieuwe rol van ontvangstdomein. Gebouw bepaalt het beeld. Openlucht ontvangstdomein oogt niet gastvrij.

**L I**

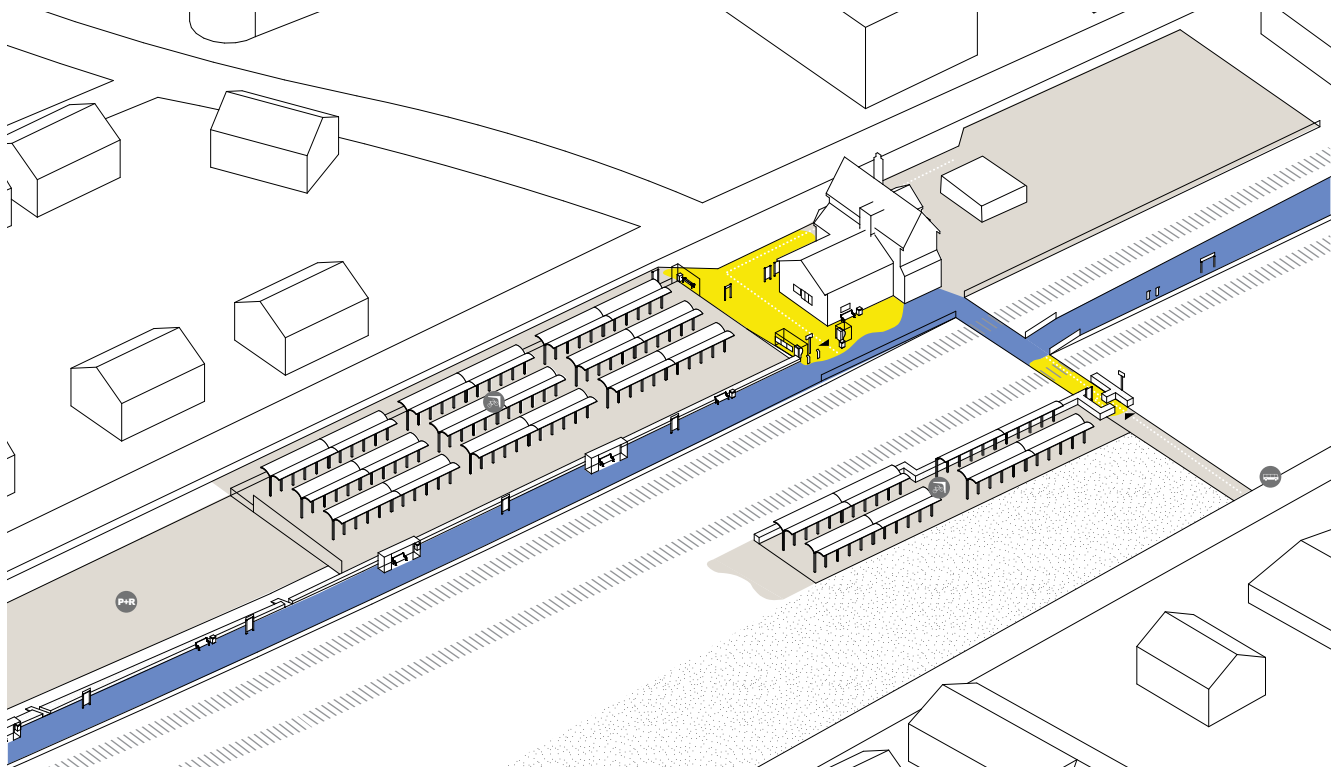
Duidelijke route tussen omgevingsdomein, ontvangstdomein en reisdomein ontbreekt. Leegstaand gebouw verdeelt omgevingsdomein in tweeën. Ten noorden van het station liggen de OV-fiets en de parkeerplaats er wat verloren bij.

**C**

Comfortabel en beschut wachten ontbreekt. De wachtruimte is dicht, nieuwe objecten nemen rol onvoldoende over.

**O**

Verschillende voorzieningen lijken lukraak geplaatst en zijn niet meer allemaal functioneel: als een opsomming van deeloplossingen.





Station is mooi gelegen aan kanaal, verbonden met brug en Stationsweg aan binnenstad.



Door verbreding autoweg is het voorplein qua maat niet in evenwicht met het stationsgebouw.



Stedenbouwkundige hoofdas niet verbonden met excentrisch ontvangstdomein.



Symmetrische structuur station sluit niet aan op excentrische functionele structuur. Stationshal vormt niet langer het hoofdontvangstdomein.



Hoofdontvangstdomein maakt geen gebruik van het stationgebouw. De stationsmiddelen liggen in de open lucht.



Klassieke symmetrische structuur station sluit niet aan op excentrische logistieke structuur.

# Middelburg

**HET OPENLUCHTSTATION**  
de nieuwe opgave: het vitale en comfortabele ontvangstdomein

**H L**  
**I S**

Station is mooi gelegen aan kanaal, verbonden met brug en Stationsweg aan binnenstad.

Openbare ruimte aan voorzijde van het station is krap ingepast. Door verbreding autoweg is het voorplein qua maat niet in evenwicht met het stationsgebouw. Station kan potentie als poort tot de stad beter benutten.

**I L**

Achterzijde is karakteristiek landschappelijk ingepast, er is echter geen ontvangstdomein. Outillage ontbreekt.

**H L C**  
**F I**

Klassieke symmetrische structuur station sluit niet aan op excentrische functionele structuur. Stedenbouwkundige hoofdas niet verbonden met ontvangstdomein.

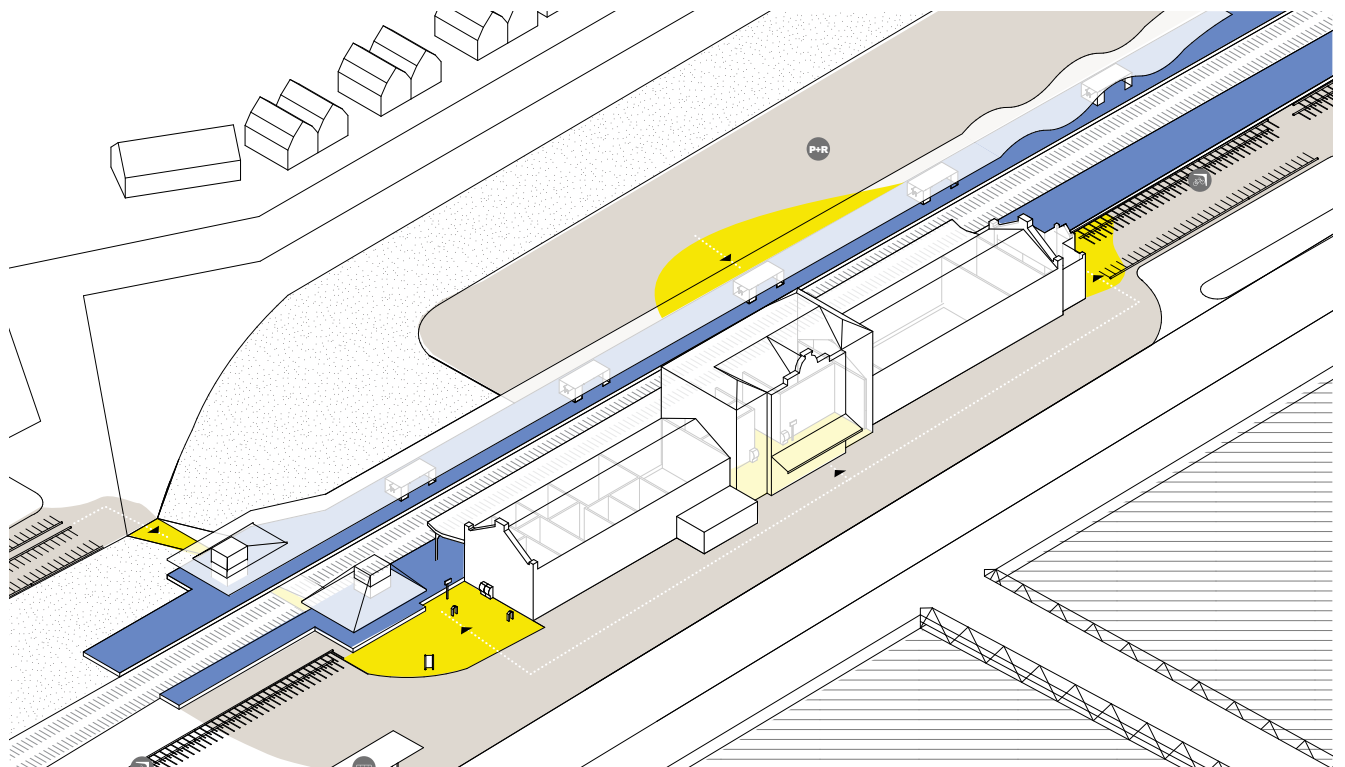
Driedeling gebouw past niet op excentrische structuur: gesloten functies liggen aan openlucht ontvangstdomein.

**L O F**

Openlucht hoofdontvangstdomein maakt geen gebruik van het stationsgebouw.

Outillage en automaten liggen in de openbare ruimte, doen afbreuk aan de herkenbaarheid en leesbaarheid van het gebouw en de buitenruimte.

**BIJLAGE 1: OPGAVEN**  
gebouw deels / niet in gebruik





Hoofdontvangstdomein ligt excentrisch en in de open lucht, ruimtelijke structuur blijft centraal op het gebouw gericht.



Het openlucht ontvangstdomein is krap, het zicht is dichtgelopen door de vele elementen en de orientatieruimte is klein.



Het gebouw wordt niet gebruikt als wachruimte, wachten in de openlucht niet comfortabel.



Minimale loopstroom door de stationshal: minder klanten, het station oogt leeg.



Achterzijde van station oogt onverzorgd doordat OCVF ontvangstdomein naar buiten heeft gedrukt.



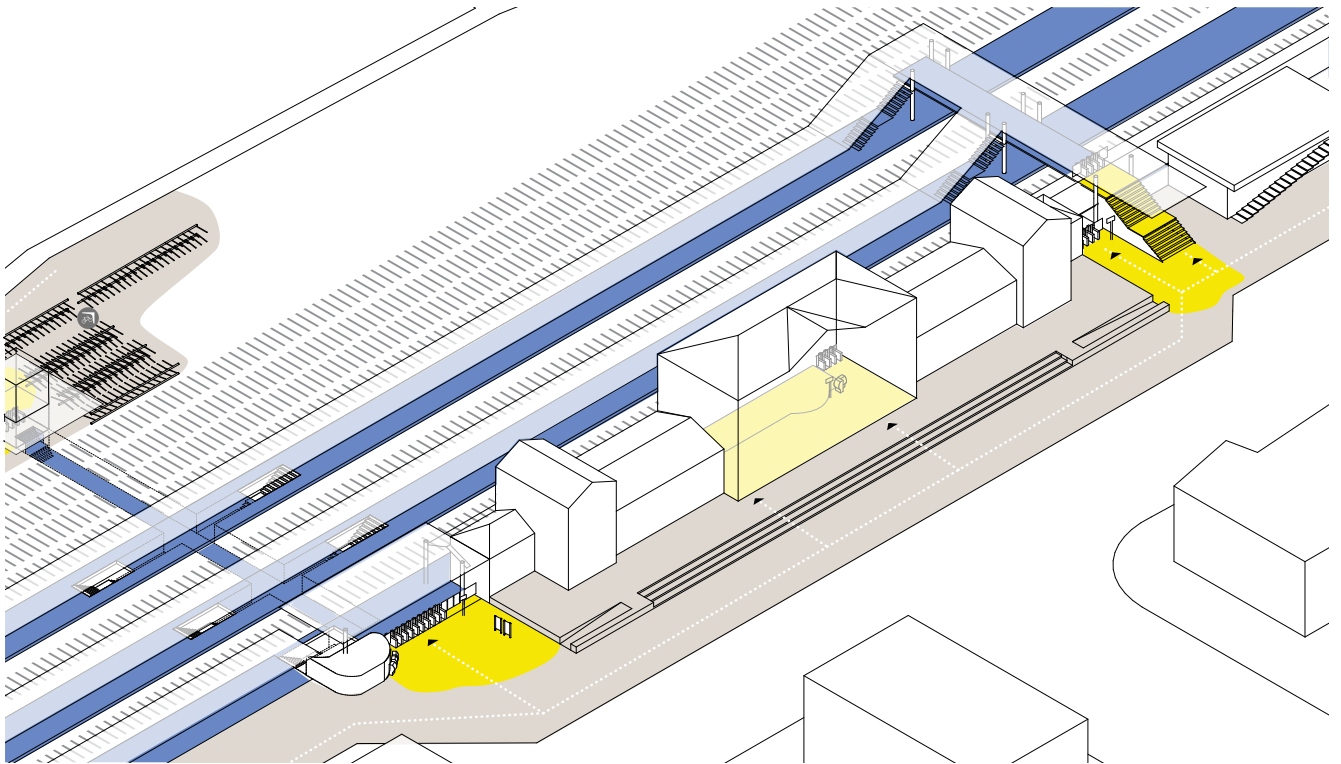
De openlucht ontvangstdomein liggen excentrisch van de stedenbouwkundige hoofdas.

# Dordrecht

**HET OPENLUCHTSTATION**  
de nieuwe opgave: het vitale en comfortabele ontvangstdomein

**BIJLAGE 1: OPGAVEN**  
gebouw deels / niet in gebruik

- H L** Hoofdontvangstdomein ligt excentrisch en in de open lucht, ruimtelijke structuur blijft centraal op het collectiegebouw gericht.
- S V** Het openlucht ontvangstdomein is te klein voor de vele middelen, het zicht is dichtgelopen door de elementen en de oriëntatieruimte is klein.
- H F** Minimale loopstroom door de stationshal: minder klanten, het station oogt leeg.
- C F** Het gebouw wordt niet gebruikt als wachtruimte, wachten in de openlucht niet comfortabel.
- I** De openlucht ontvangstdomein liggen excentrisch van de stedenbouwkundige hoofdas.
- S O** Achterzijde van station oogt onverzorgd door losstaande inrichtingselementen. Verouderde materialisering speelt ook een rol.





Ontvangstdomein zuidzijde krap en donker ingepast tussen A20 en spoordijk. Openbare ruimte onduidelijk georganiseerd en verrommeld.



Verbinding tussen noord- en zuidzijde van spoortalud niet aantrekkelijk, herkenbaar en leesbaar.



Perrongebouw zuidzijde biedt niet langer toegang tot perron na afbraak brug.



Gebouw vormt wig binnen ontvangstdomein (toegang tot trap en hellingsbaan liggen uiteen).



Noordzijde verrommeld.



Ontvangstdomein zuidzijde verrommeld en niet gastvrij.

# Rotterdam Noord

**HET OPENLUCHTSTATION**  
de nieuwe opgave: het vitale en comfortabele ontvangstdomein

**O L**  
**I S**

Station slecht leesbaar: ontvangstdomein zuidzijde krap ingepast tussen A20 en spoordijk. Openbare ruimte onduidelijk georganiseerd, verrommeld, onaantrekkelijk stenig.

**I L S**

Verbinding tussen noord- en zuidzijde van spoortalud niet aantrekkelijk, herkenbaar en leesbaar.

**C S**

Ruimte onder viaduct biedt mogelijkheden beschut wachten, huidige situatie is weinig comfortabel.

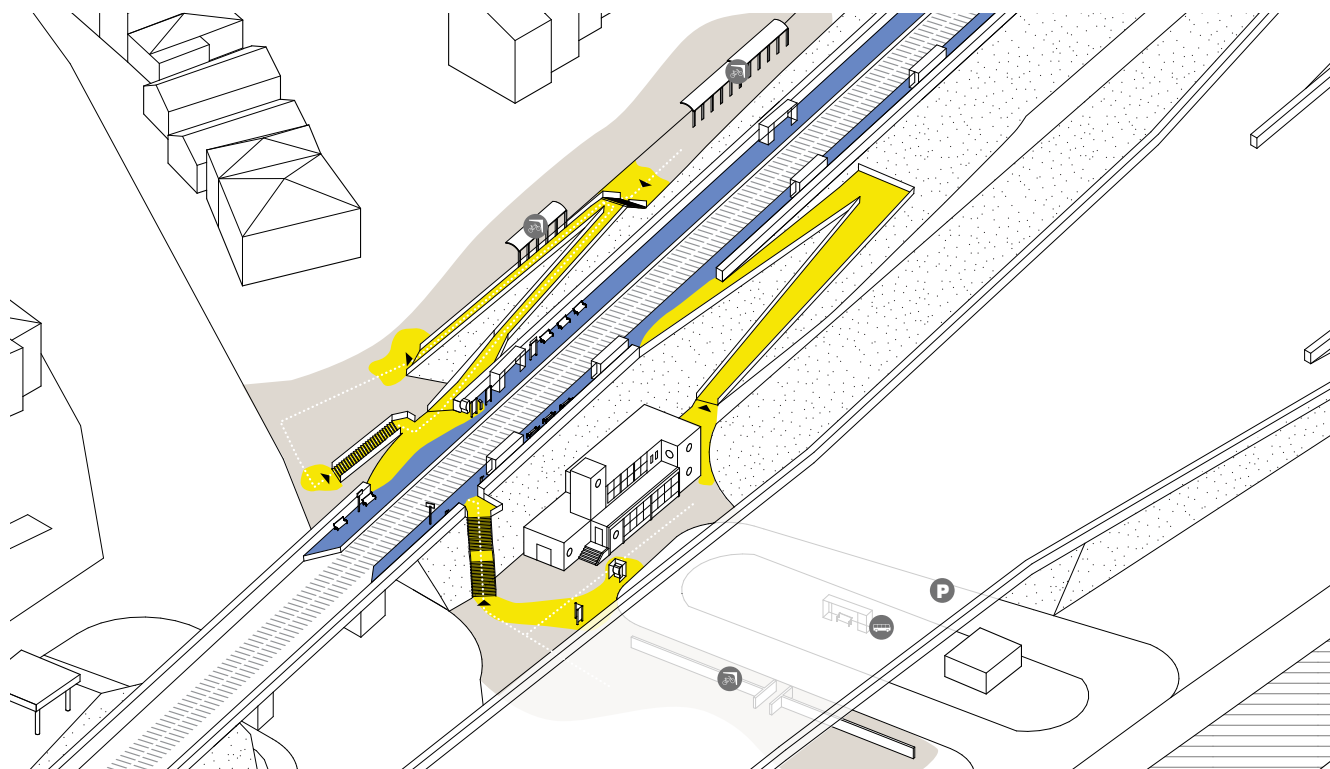
**L F H**

Perrongebouw zuidzijde niet langer functioneel: biedt niet langer toegang tot perron na afbraak brug. Gebouw kampt (daardoor) met leegstand en verval. Gebouw vormt wig binnen ontvangstdomein (toegang tot trap en hellingbaan liggen uiteen).

**O I**

Noordzijde niet herkenbaar en verrommeld: gebouw gesloopt om plaats te maken voor krap ingepaste geluidschermen, trap en hellingbaan.

**BIJLAGE 1: OPGAVEN**  
gebouw deels / niet in gebruik





Hoofdontvangstdomein ligt excentrisch van gebouw in de openlucht. ontvangstdomein is slecht toegankelijk (hellingbaan te steil).



Gebouw is volledig gesloten naar het ontvangstdomein, geen gastvrije uitstraling.



Stationstunnel niet toegankelijk voor rolstoelgebruikers. Geen voorzieningen gekoppeld aan tunnel.



Bijzonder stationsgebouw niet meer in gebruik.



Tunnel interwijkverbinding niet sociaal veilig.



Station benut recreatieve ligging nauwelijks. De Manege neemt deze rol over.

# Santpoort Noord

**HET OPENLUCHTSTATION**  
de nieuwe opgave: het vitale en comfortabele ontvangstdomein

**BIJLAGE 1: OPGAVEN**  
gebouw deels / niet in gebruik

**F S**  
**H O**

Bijzonder stationsgebouw niet meer in gebruik. Verwaarloosde indruk gebouw heeft negatieve invloed op stationsomgeving.

**I L**  
**C F**

Hoofdontvangstdomein ligt excentrisch van gebouw in de openlucht. Ontvangstdomein is slecht toegankelijk (hellingbaan te steil) en niet comfortabel en beschermd. Gebouw niet functioneel gekoppeld aan ontvangstdomein.

**L S**

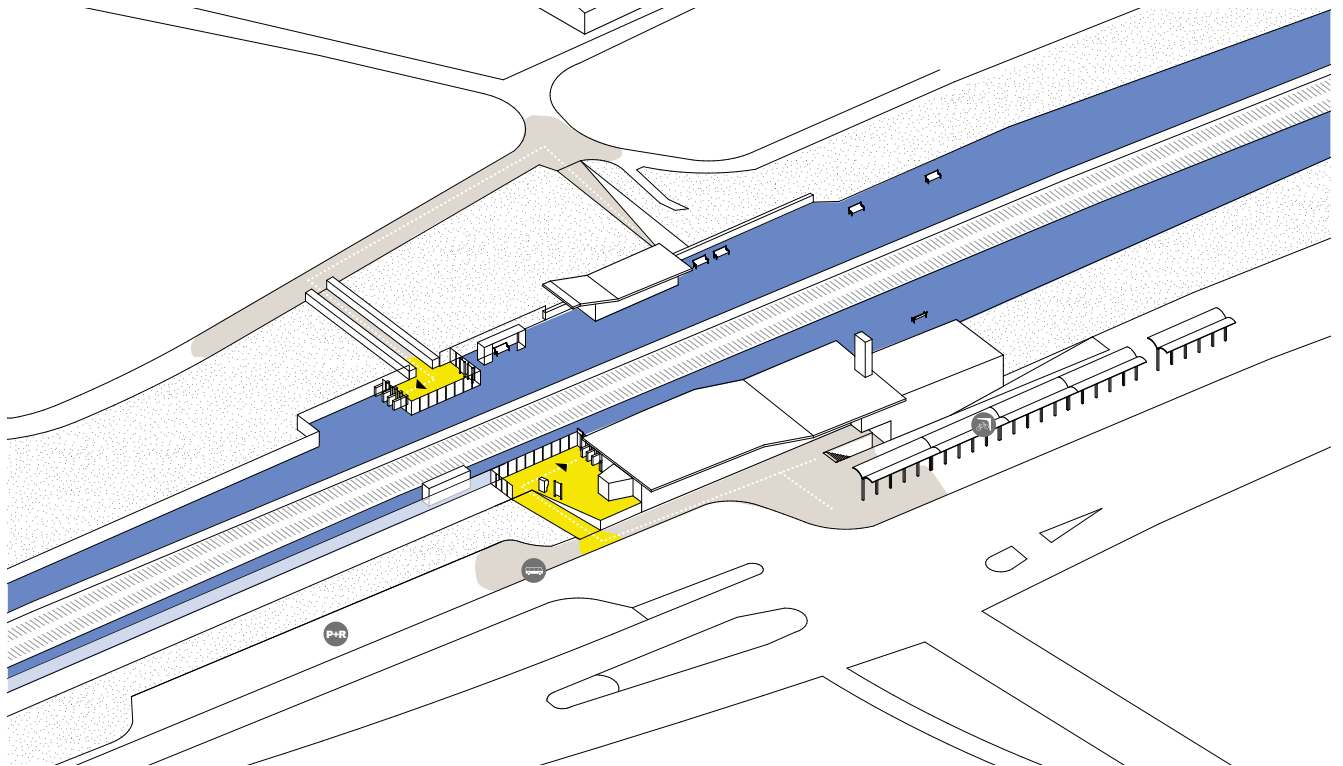
Stationstunnels zijn ontoegankelijk voor rolstoelgebruikers en maken het station moeilijk leesbaar. Geen voorzieningen gekoppeld aan tunnel.

**I S**

Vooraf interwijkverbinding tunnel niet sociaal veilig.

**F S**

Station benut recreatieve ligging nauwelijks. De manege neemt deze rol over.





De centraal gelegen hal functioneert niet meer als ontvangstdomein.



Het gebouw vormt een wig tussen de ontvangstdomeinen. Het is voor de reiziger niet direct duidelijk waar hij/zij naar toe moet.



De openlucht ontvangstdomeinen zijn onvoldoende comfortabel en beschermd. Reisinformatiemiddelen staan buiten en niet in het gebouw.



Het stationsgebouw wordt niet benut ten behoeve van het openlucht ontvangstdomein.



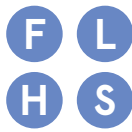
Het stationsgebouw wordt niet meer voor reizigersfuncties gebruikt en staat grotendeels leeg.



Er is veel ruimte voor gemotoriseerd verkeer gereserveerd en weinig ruimte voor voetgangers.

# Winterswijk

**HET OPENLUCHTSTATION**  
de nieuwe opgave: het vitale en comfortabele ontvangstdomein



De centraal gelegen hal functioneert niet meer als ontvangstdomein. Gebouw vormt wig tussen de ontvangstdomeinen. Het is voor de reiziger niet direct duidelijk waar hij/zij naar toe moet.



Het stationsgebouw wordt niet meer voor reizigersfuncties gebruikt en staat grotendeels leeg. Het wordt niet benut ten behoeve van de excentrisch gelegen ontvangstdomeinen. De openlucht ontvangstdomeinen zijn onvoldoende comfortabel en beschermd.

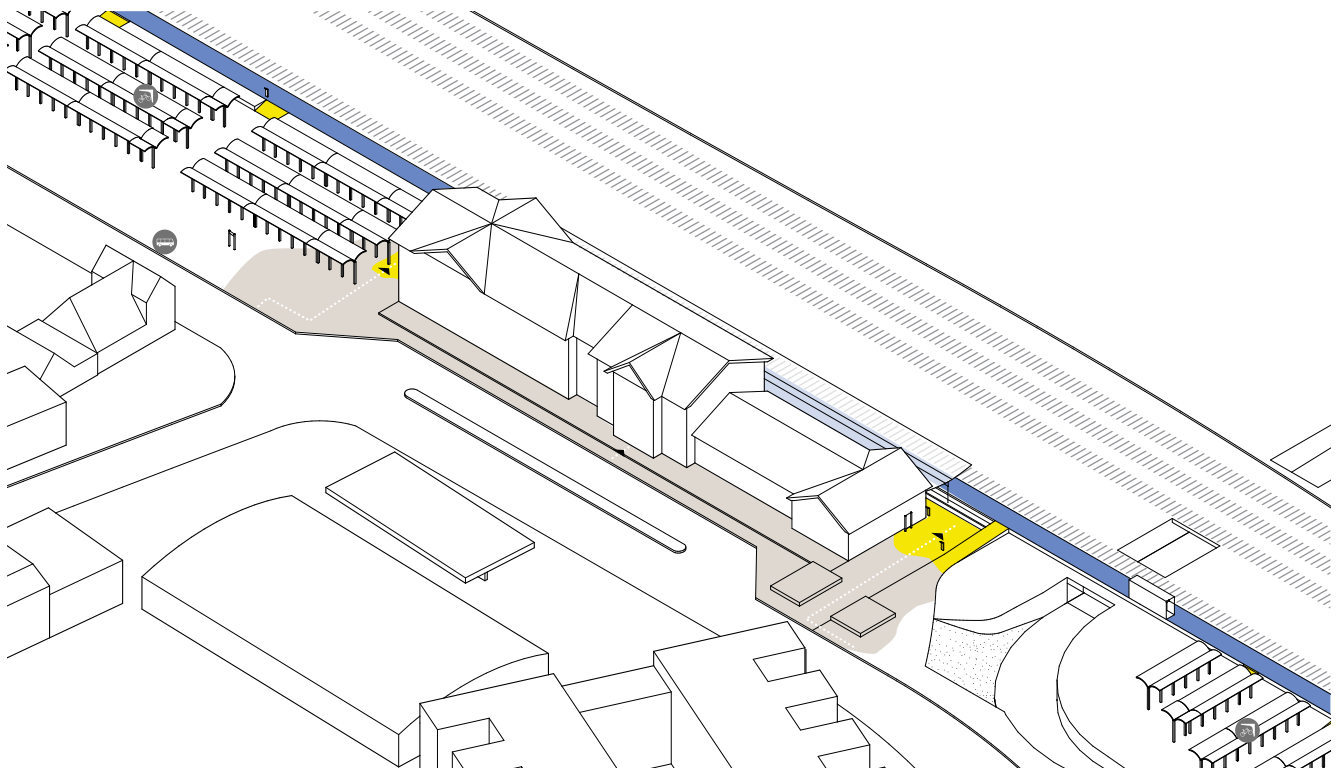


Er zijn 2 hoofdontvangstdomeinen en 5 subontvangstdomeinen aanwezig. De middelen (outillage, onderhoud, etc.) moeten daarom over 7 domeinen worden verdeeld.



Het station ligt aan de rand van het dorp tegenover het nieuwe gemeentehuis. Er is veel ruimte voor gemotoriseerd verkeer en weinig ruimte voor voetgangers.

**BIJLAGE 1: OPGAVEN**  
gebouw deels / niet in gebruik





Door OVCP is het ontvangstdomein de openlucht in gedrukt. De leesbaarheid en herkenbaarheid van het station lijden hieronder.



De openlucht ontvangstdomeinen zijn rommelig en onvoldoende comfortabel.



De openlucht ontvangstdomeinen lijden onder een wildgroei aan (visuele) belemmeringen.



Het (deels leegstaande) stationsgebouw staat als een wig tussen de ontvangstdomeinen. Hierdoor ontstaat een sociaal onveilige tunnel.



Het (deels leegstaande) stationsgebouw staat als een wig tussen de toegangen naar de sporen.



De busbaan aan de zuidzijde van het station werkt als een fysieke barriere waardoor het stationsgebied los ligt van de omgeving.

# Almere Muziekwijk

**HET OPENLUCHTSTATION**  
de nieuwe opgave: het vitale en comfortabele ontvangstdomein

**F L H**

Door OVCP is het ontvangstdomein de openlucht in gedrukt. Door gebrek aan ruimte legt het ontvangstdomein (deels) beslag op het omgevingsdomein voor en onder de passage.

**V L**

De openlucht ontvangstdomeinen lijden onder een wildgroei aan (visuele) belemmeringen (afscheidingen, borden, automaten).

**C**

De openlucht ontvangstdomeinen zijn onverzorgd en niet comfortabel door gebrek aan beschutting en zitmeubilair.

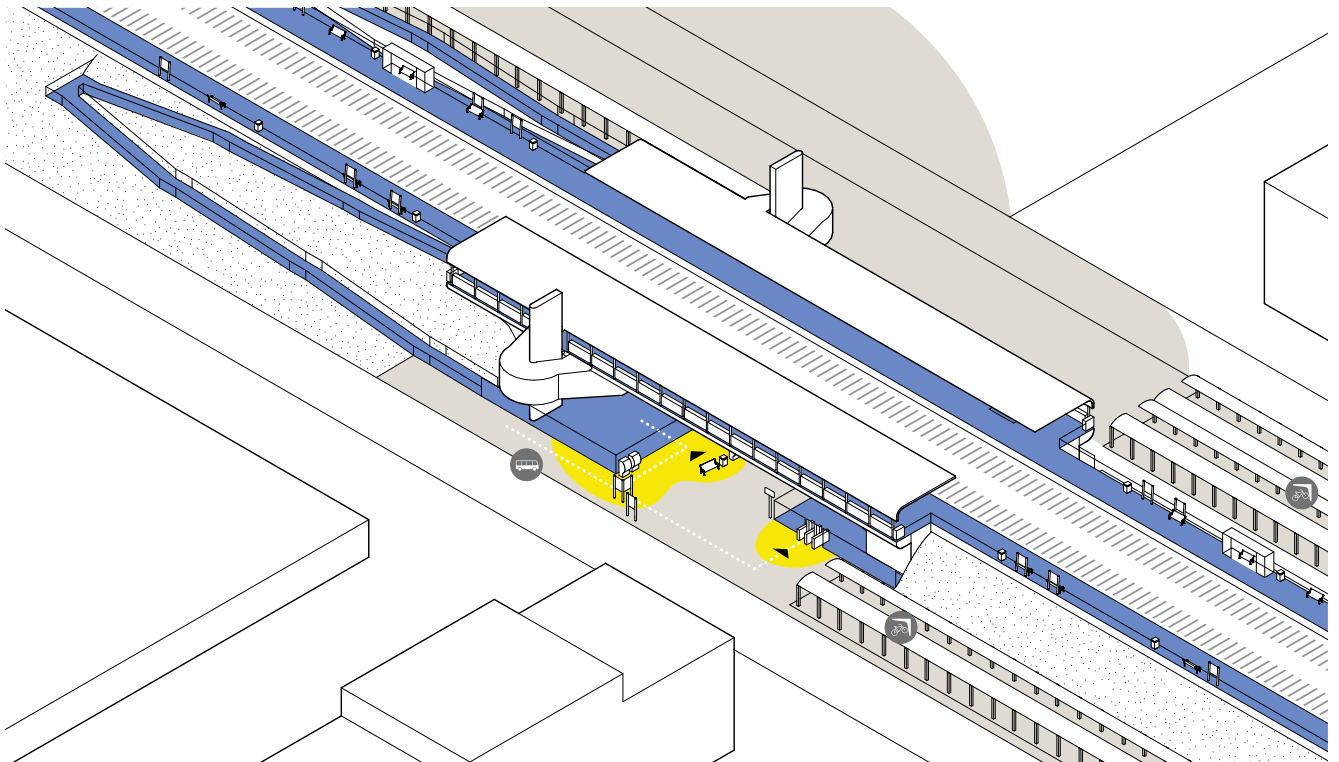
**F H**  
**S L**

Het (deels leegstaande) stationsgebouw staat als een wig tussen de toegangen naar de sporen. Het oorspronkelijke transparante karakter van de onderdoorgang is verloren gegaan. Hierdoor ontstaan twee aparte ontvangstdomeinen die elk één spoor bedienen en een relatief smalle donkere tunnel die daardoor onveilig aanvoelt.

**I L**

De busbaan aan de zuidzijde van het station werkt als een fysieke barriere waardoor het stationsgebied los ligt van de omgeving.

**BIJLAGE 1: OPGAVEN**  
passagestation





De ruimtelijke structuur van het station correspondeert niet met de functionele structuur, het station is daardoor moeilijk leesbaar.



Het hoofdontvangstdomein ligt bij de traverse in de openlucht, niet in het midden van het gebouw. Het station is daardoor moeilijk leesbaar.



OVCP heeft de ontvangstdomeinen naar buiten gedrukt. Alle outillage is meeverhuisd. Deze elementen vormen visuele obstructies.



Het stationsgebouw heeft haar functionaliteit verloren.



Het openlucht ontvangstdomein is onvoldoende comfortabel.



Het stationsplein is krap ingepast. Er is te weinig ruimte voor het openlucht ontvangstdomein.

# Alkmaar

**HET OPENLUCHTSTATION**  
de nieuwe opgave: het vitale en comfortabele ontvangstdomein

**F L H**

De ruimtelijke structuur van het station correspondeert niet met de functionele structuur. Het hoofdontvangstdomein ligt bij de traverse in de openlucht, niet in het midden van het gebouw. Het station is daardoor moeilijk leesbaar. Het feit dat niet alle entrees direct verbonden zijn met alle perrons, versterkt dit effect.

**F S H**

Het stationsgebouw heeft haar functionaliteit verloren. Het gebouw kampt met leegstand.

**O L**

OVCP heeft de ontvangstdomeinen naar buiten gedrukt. Alle functioneel noodzakelijke elementen en objecten zijn meeverhuisd. Deze elementen vormen visuele obstructies.

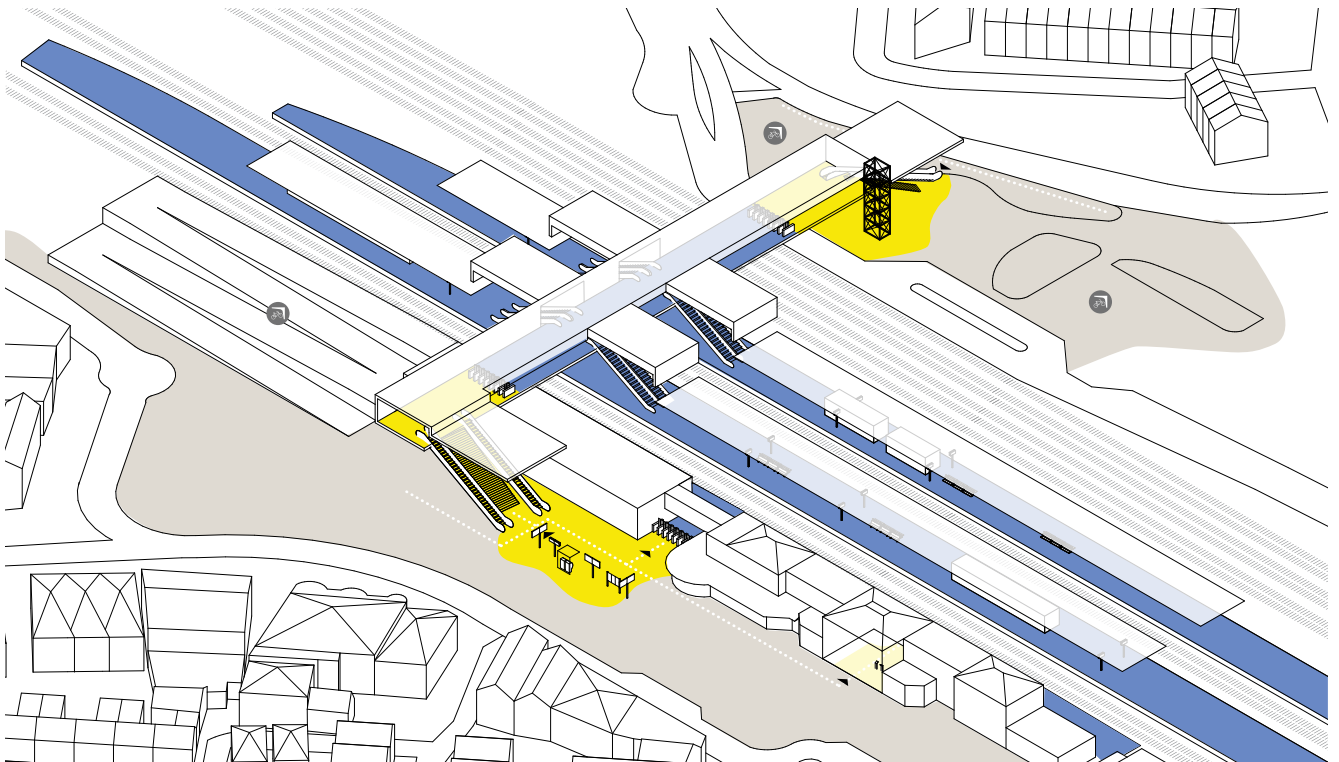
**C**

Het hoofd openlucht ontvangstdomein is onvoldoende comfortabel.

**I L**

Het stationsplein is krap ingepast. Er is te weinig ruimte voor het openlucht ontvangstdomein.

**BIJLAGE 1: OPGAVEN**  
passagestation





Het station mist een herkenbare identiteit. De middelen markeren het station, de architectuur en de openbare ruimte doen dat niet.



Het openlucht ontvangstdomein is niet duidelijk gedefinieerd en dus moeilijk herken- en vindbaar.



Het openlucht ontvangstdomein is krap bemeten, er is niets aanwezig wat zorgt voor een comfortabel ontvangst of een vitale omgeving.



De verbinding tussen de ontvangstdomeinen aan beide zijden van het spoor is krap ingepast en onaantrekkelijk.



Verschillende toegangen tot het reisdomein maken dat de zuidzijde van het station moeilijk leesbaar is. Één duidelijke entree ontbreekt.



Het omgevingsdomein is onaantrekkelijk, het oogt niet gastvrij en sociaal onveilig.

# Arnhem Presikhaaf

**HET OPENLUCHTSTATION**  
de nieuwe opgave: het vitale en comfortabele ontvangstdomein

**H L**

Het openlucht ontvangstdomein is niet duidelijk gedefinieerd en dus moeilijk herken- en vindbaar.

**H**

Het station mist een herkenbaar karakter. De middelen markeren het station, de architectuur en de inrichting van de openbare ruimte doen dat niet.

**O L**  
**F C**

Het openlucht ontvangstdomein is krap bemeten, er is niets aanwezig wat zorgt voor een comfortabele ontvangst of een vitale omgeving.

**L I S**

De connectie tussen de ontvangstdomeinen aan beide zijden van het spoor is krap ingepast en onaantrekkelijk.

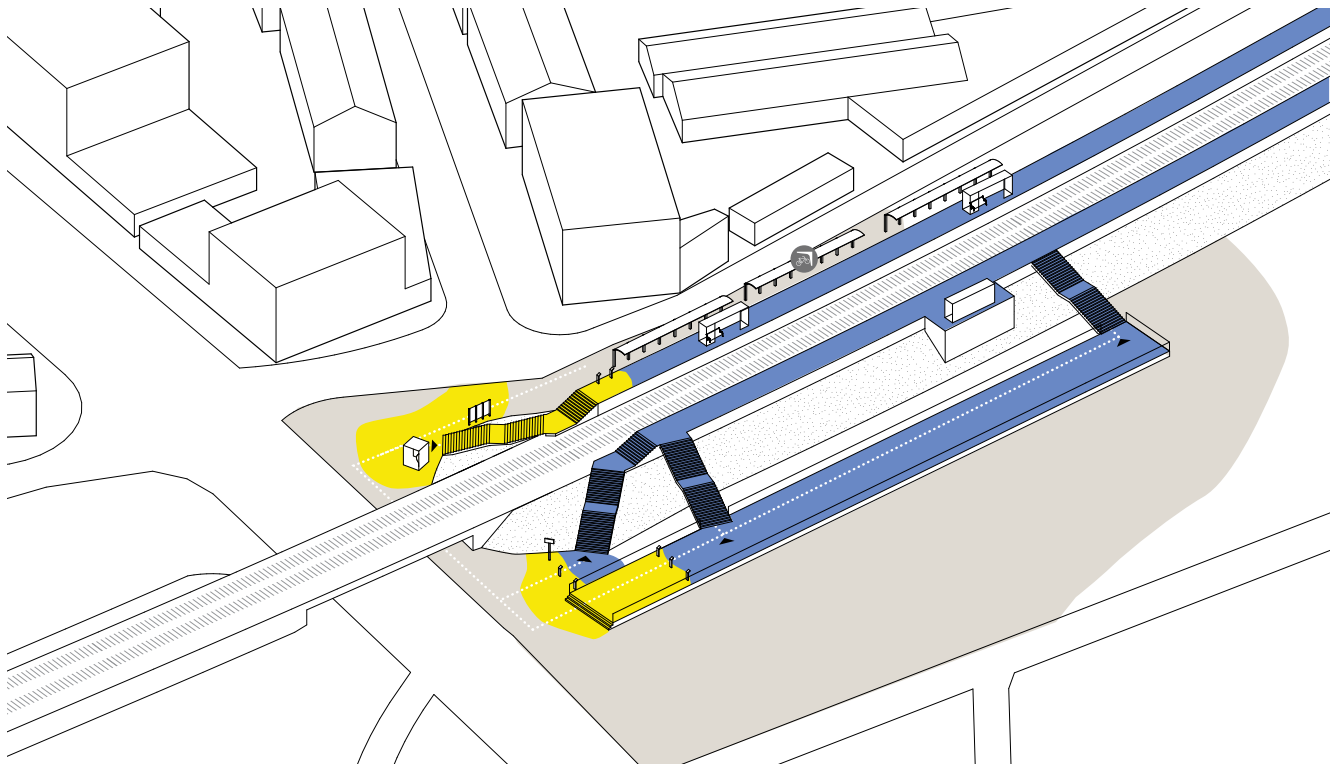
**L H**

De zuidzijde van het station is onduidelijk vormgegeven, het is voor de reiziger lastig de ruimte te 'lezen'.

**H S**

Het omgevingsdomein is onaantrekkelijk, het oogt niet gastvrij en sociaal onveilig.

**BIJLAGE 1: OPGAVEN**  
passagestation





De ruimtelijke structuur correspondeert niet meer met de multimodale functionele structuur. De ontvangstdomeinen liggen in de openlucht.



Het stationsgebouw is door de nieuwe functie van het station een deel van haar betekenis verloren.



De ontvangstdomeinen liggen nu aan de buitenzijde van de sporen, maar de outillage ligt nog onder de perronkap.



Het openlucht ontvangstdomein is krap ingepast, niet duidelijk gedefinieerd en verrommeld.



Het openlucht ontvangstdomein mist comfort.



Het openlucht ontvangstdomein sluit qua karakter en ruimtelijke kwaliteit niet aan bij de mooie ligging op de rand van dorp en landschap.

# Geldermalsen

**HET OPENLUCHTSTATION**  
de nieuwe opgave: het vitale en comfortabele ontvangstdomein

**H L**

Het station is van oorsprong overstapmachine van trein naar trein, nu van trein naar andere modaliteiten. De ruimtelijke structuur past niet bij de nieuwe functie. Door de brug is de transfer verbeterd. Het hoordontvangstdomein ligt nog steeds op het perron. De trappen in de openlucht fungeren in de praktijk als secundaire ontvangstdomeinen maar zijn zo niet vormgegeven en hebben geen outillage middelen.

**H F**

Het stationsgebouw is door de nieuwe functie van het station een deel van haar betekenis verloren.

**O I**

Het openlucht ontvangstdomein is krap ingepast, niet duidelijk gedefinieerd en verrommeld.

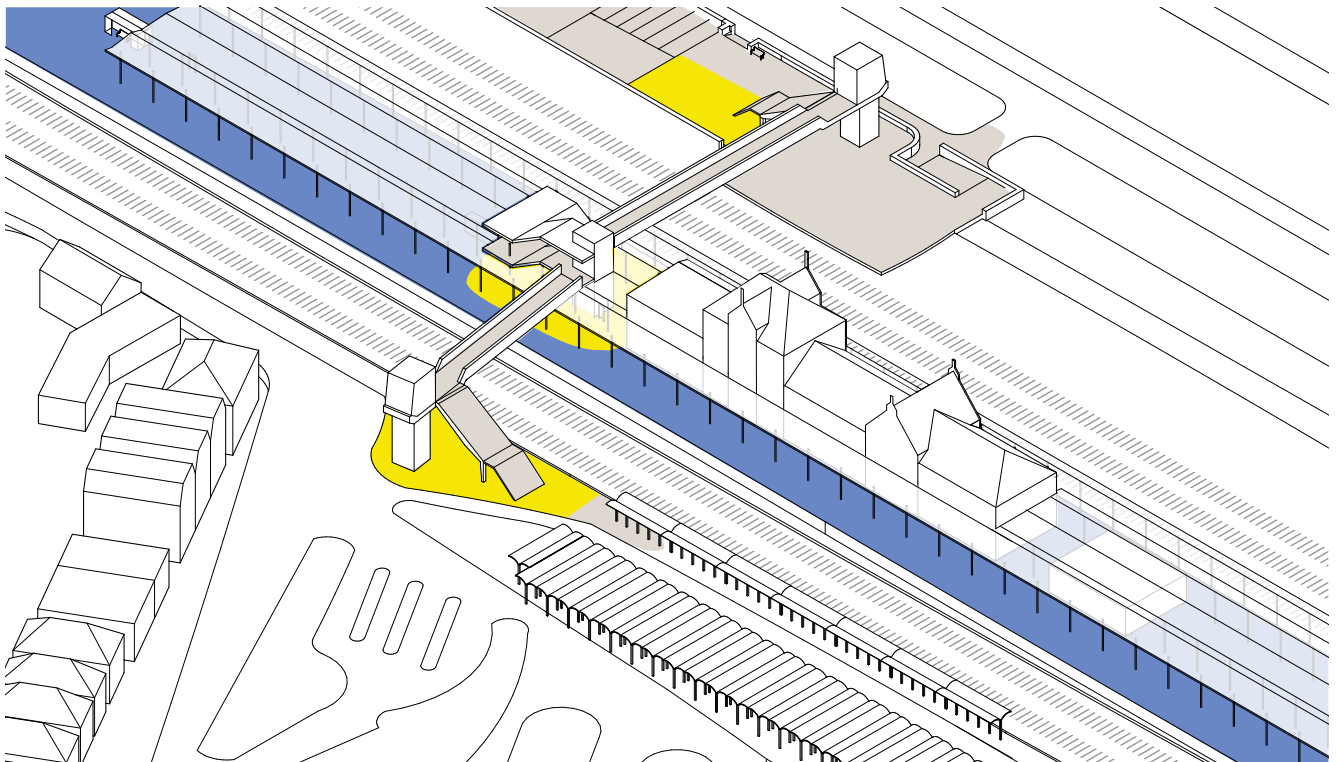
**F C**

Het openlucht ontvangstdomein mist voorzieningen en comfort.

**S I H**

Het openlucht ontvangstdomein sluit qua karakter niet aan bij de mooie ligging op de rand van dorp en landschap.

**BIJLAGE 1: OPGAVEN**  
passagestation



# BIJLAGE 2: OPLOSSINGSRICHTINGEN

## **Halte zonder gebouw** **105**

Didam	105
Vierlingsbeek	111

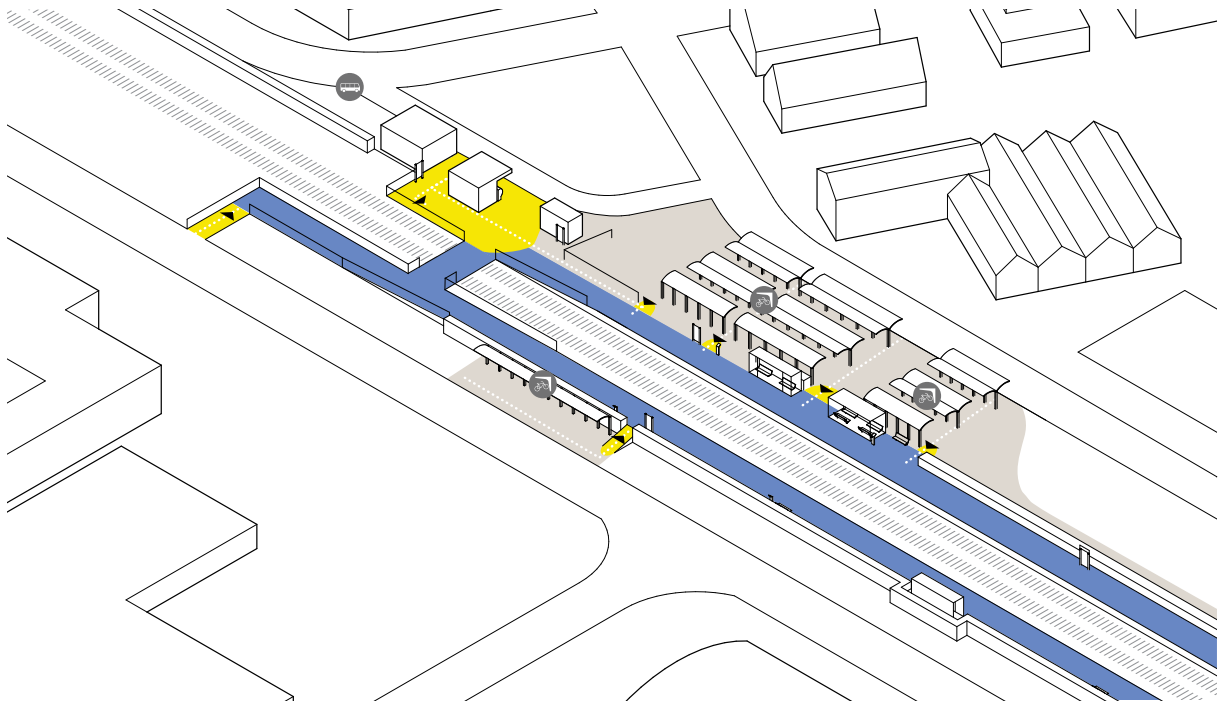
## **Gebouw deels/niet in gebruik** **117**

Cuijk	117
Dordrecht	123

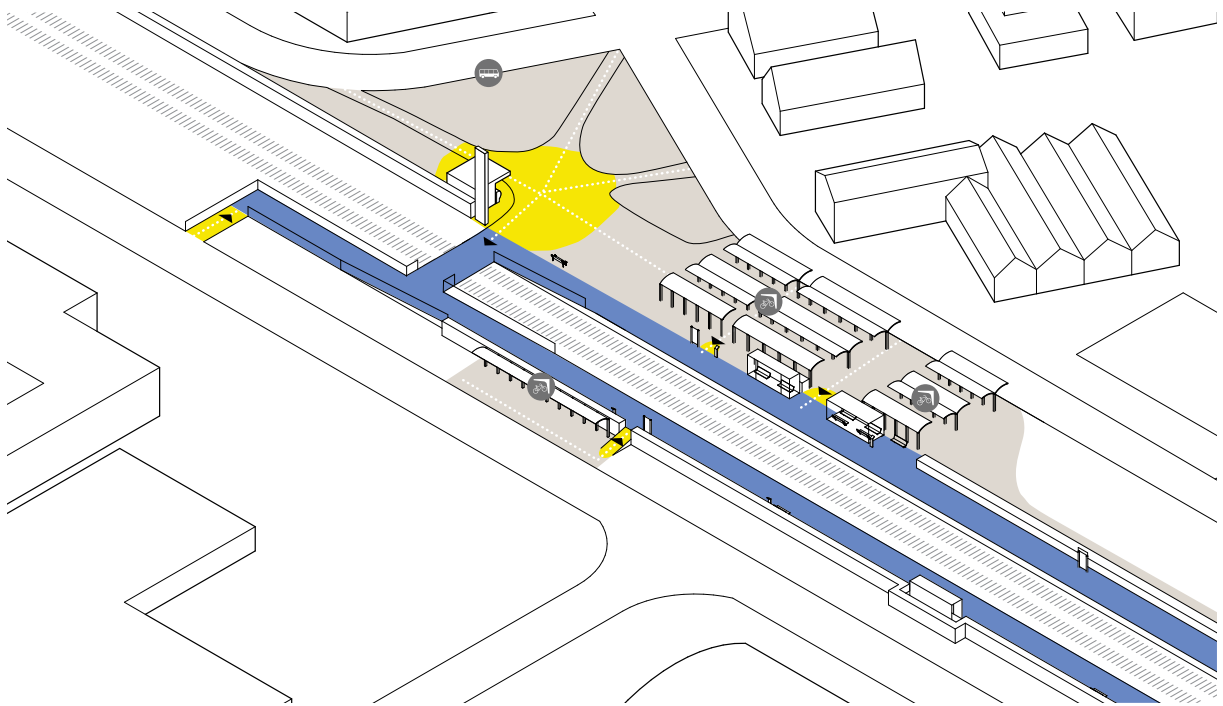
## **Passagestation** **135**

Alkmaar	135
Almere Muziekwijk	145





Didam voor



Didam na

# Didam

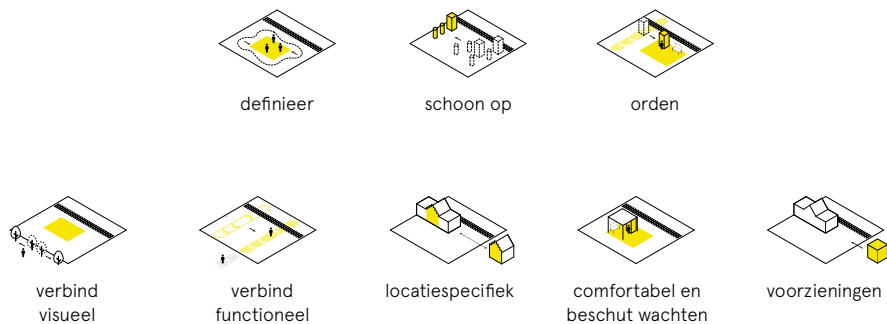
**HET OPENLUCHTSTATION**  
de nieuwe opgave: het vitale en comfortabele ontvangstdomein

**BIJLAGE 2: OPLOSSINGSRICHTINGEN**

De oplossingsrichting zet in op een nieuw ontwerp voor het stationsplein. De omgeving, het omgevingsdomein en het ontvangstdomein worden integraal ontworpen. Het ontvangstdomein wordt opgeschoond en duidelijker gedefinieerd. Er worden duidelijkere en betere visuele en functionele verbindingen gelegd met de omgeving waardoor de voorzieningen van het dorp binnen het bereik van de reiziger komen. De uitstraling van het station wordt gastvrijer door toepassing van nieuwe bestrating en bij de omgeving passende beplanting.

Het OV-fiets paviljoen wordt verplaatst en gecombineerd met de rest van de fietsenstalling

Het bestaande toiletgebouwtje met geïntegreerde kaartautomaat blijft gehandhaafd, daarnaast is een landmark met stationsklok toegevoegd die de herkenbaarheid van het station verbetert.





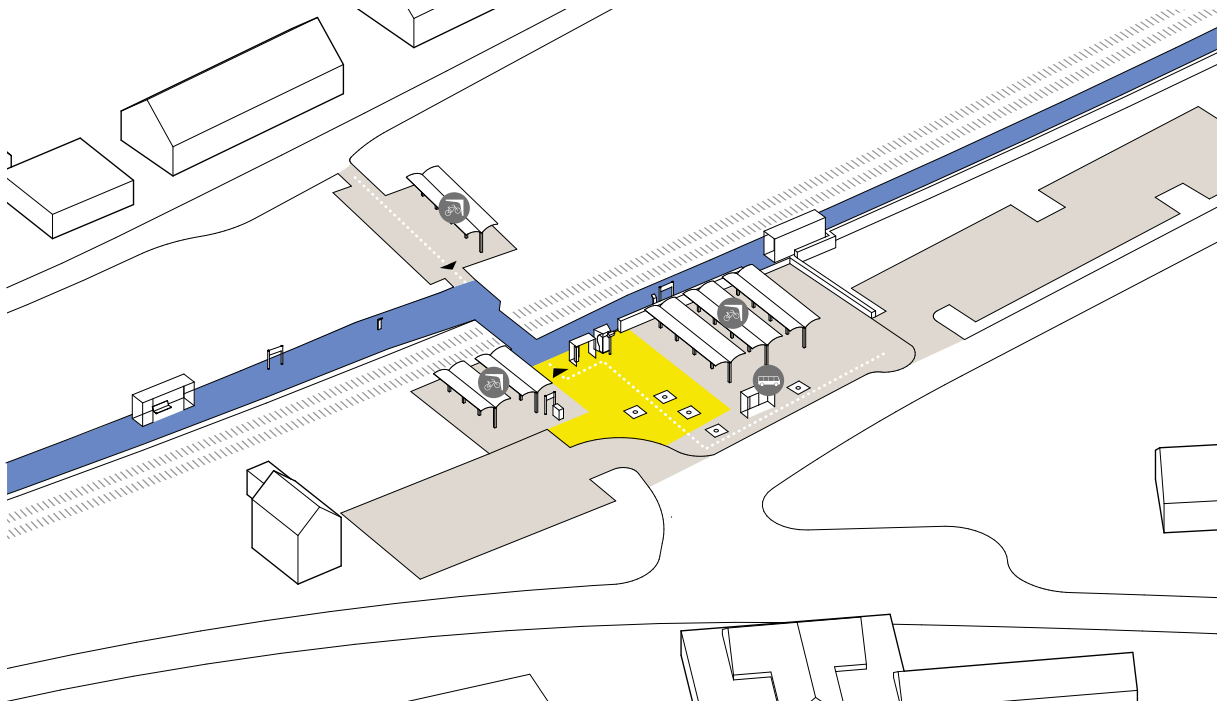
**Didam voor:** Het ontvangstdomein is slecht aangesloten op de omgeving. Oorspronkelijke looproutes corresponderen niet meer met de structuur van het stationsgebied en verschillende bouwwerken versperren het zicht op het station. Het ontvangstdomein bestaat uitsluitend uit generieke outillage elementen, een eigen stationsidentiteit ontbreekt. De straat aan de voorzijde van het station heeft weinig kwaliteit en geen fysieke relatie met het stationplein.



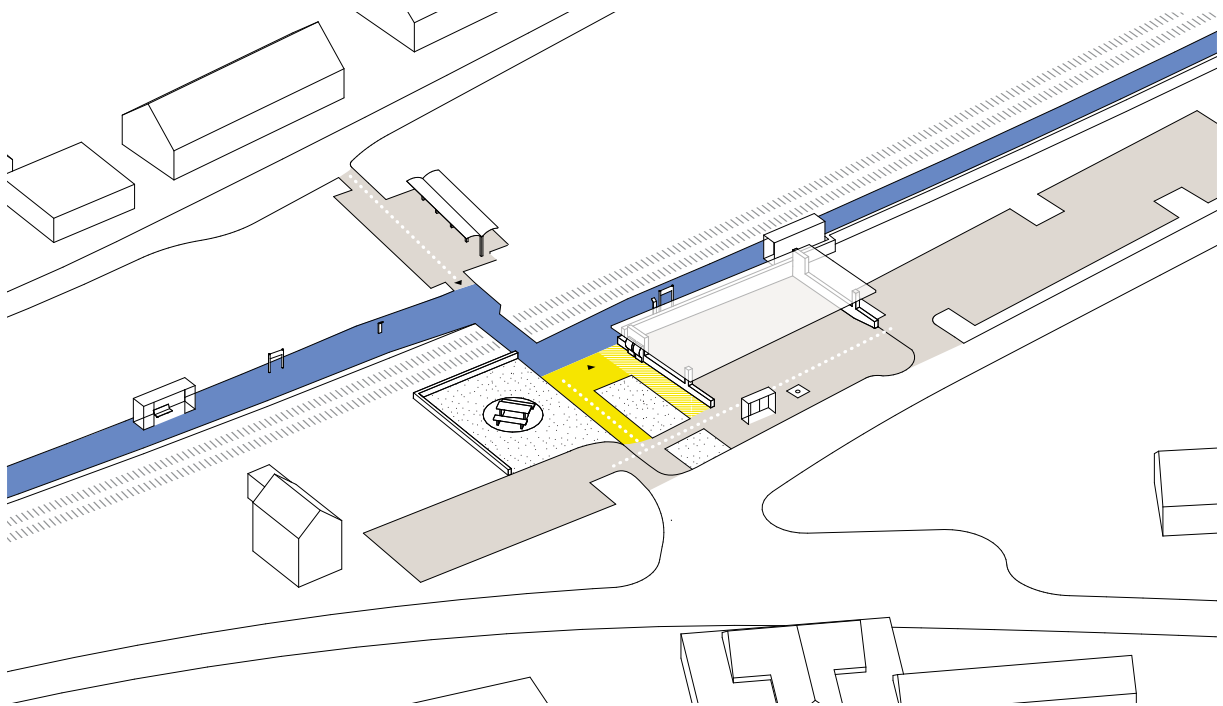


**Didam na:** Het ontvangstdomein is aangesloten op de omgeving en visuele obstructies zijn verwijderd of verplaatst. Een duidelijke route met bijhorende zichtlijnen leidt nu naar het reisdomein. Een verticaal georiënteerd landmark zorgt voor herkenbaarheid. Door het stationsplein op te waarderen en te koppelen aan de straat ontstaat samenhang en is er een betere connectie met het dorpscentrum.





Vierlingsbeek voor



Vierlingsbeek na

# Vierlingsbeek

**HET OPENLUCHTSTATION**  
de nieuwe opgave: het vitale en comfortabele ontvangstdomein

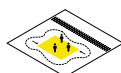
**BIJLAGE 2: OPLOSSINGSRICHTINGEN**

De oplossingsrichting zet met eenvoudige middelen in op de herstructurering van het openlucht ontvangstdomein. Het ontvangstdomein wordt beter gekaderd en vergroend zodat het gastvrijer oogt en beter aansluit op de omgeving met logische loop- en zichtlijnen.

De outillage wordt geherordend aan de rechterzijde van de loopverbindingszone. De twee fietsenstallingen worden gecombineerd rechts van het ontvangstdomein. De fietsenstalling wordt begrensd door een nieuw, herkenbaar element waarin de kaartautomaat is geïntegreerd en waar je overdekt kunt wachten. Op de plek van de oude fietsenstalling wordt een grasveld ingericht, waar je als de zon schijnt kunt zitten.

Door de herinrichting van het ontvangstdomein, worden de logische loop- en zichtlijnen naar de omgeving hersteld.

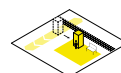
Als extra, markeert een uitkijktoren het station en de start van een recreatieve route naar de Overloonse duinen.



definieer



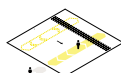
schoon op



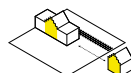
orden



verbind  
visueel



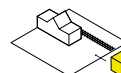
verbind  
functioneel



locatiespecifiek



comfortabel en  
beschut wachten



voorzieningen



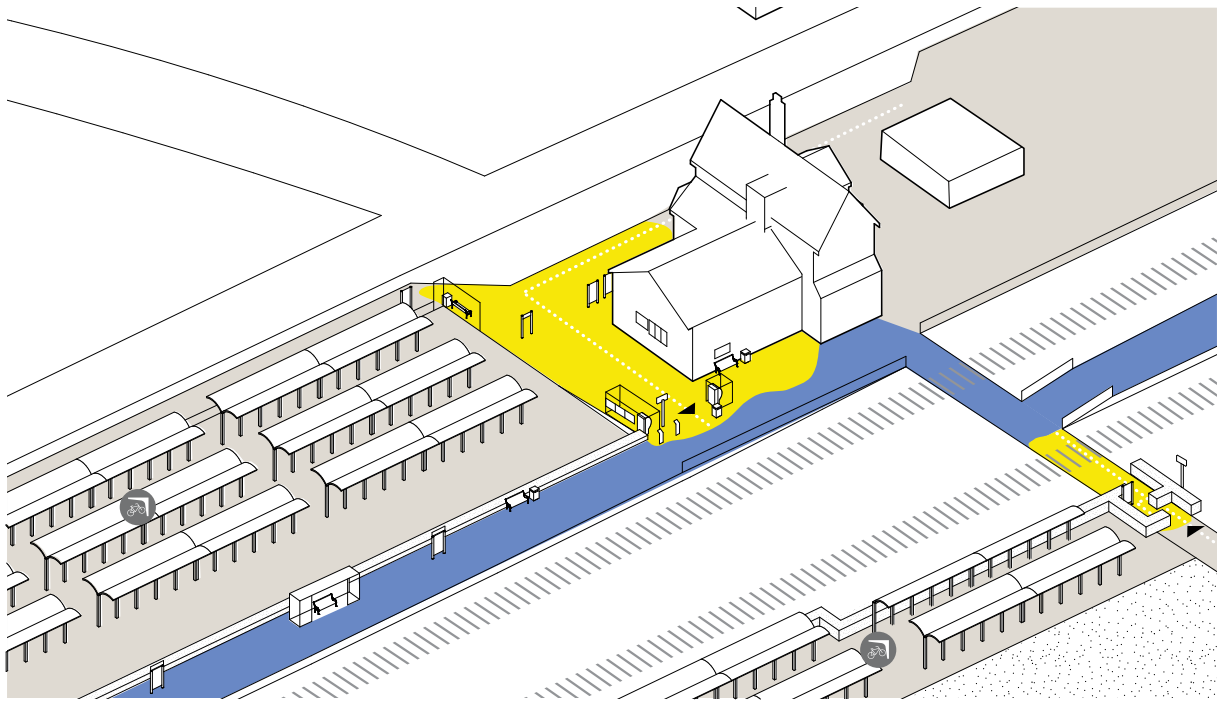
**Vierlingsbeek voor:** Het stationsplein is ongeordend en onoverzichtelijk. Er is geen duidelijk onderscheid tussen de loopverbindingszone en de outillage-velden. Ogenscheinlijk willekeurig geplaatste bomen en outillage versperren het zicht en geven een rommelige indruk. Het station ligt in de nabijheid van de Overloonse Duinen maar benut niet de potentie die het heeft als mogelijke toegangspoort tot dit natuurgebied.



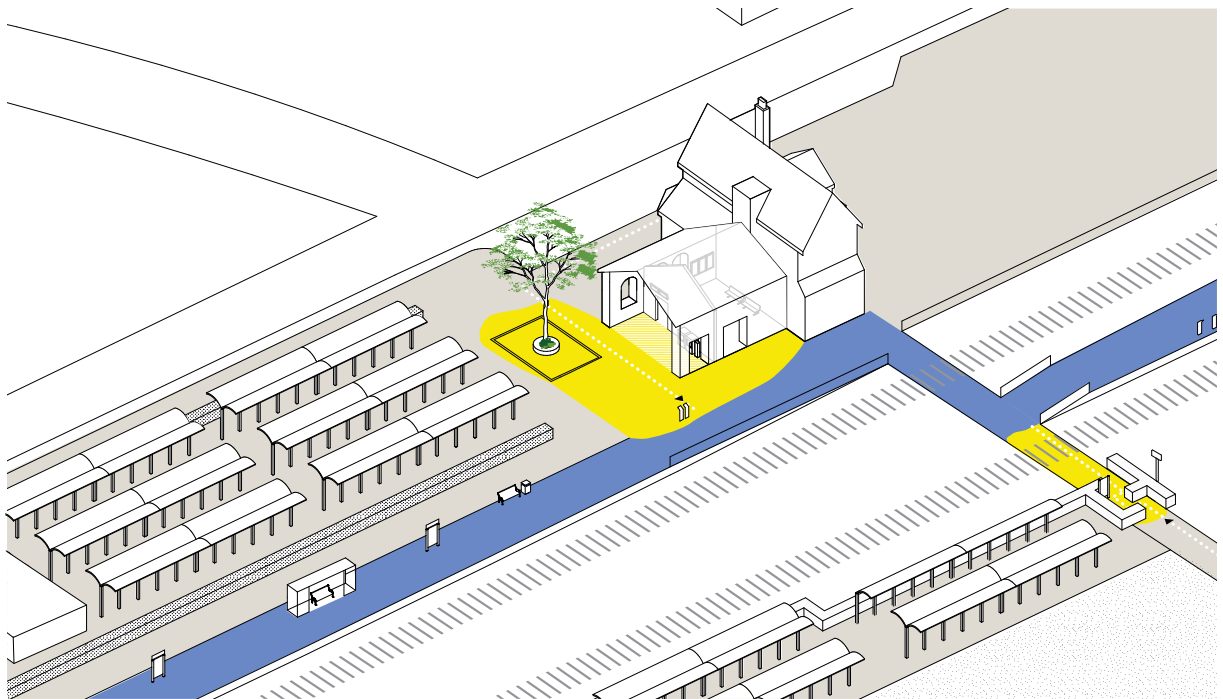


**Vierlingsbeek na:** De loopverbindingszone naar het reisdomein is duidelijk gedefinieerd en de outillage elementen zijn geclusterd aan de rechterkant van het ontvangstdomein. Overbodige bestrating is vervangen door groenzones die de loopverbindingen begeleiden.





Cuijk voor



Cuijk na

# Cuijk

**HET OPENLUCHTSTATION**  
de nieuwe opgave: het vitale en comfortabele ontvangstdomein

**BIJLAGE 2: OPLOSSINGSRICHTINGEN**

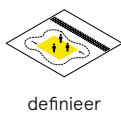
De oplossingsrichting zet in op het verbeteren van het openlucht ontvangstdomein. De bestaande subdomeinen worden gecombineerd tot één helder gedefinieerd en goed herkenbaar domein. Het OV-fietspaviljoen wordt verplaatst naar de algemene fietsenstalling. De outillage wordt herschikt tegen het gebouw aan. Daarmee ontstaat een leesbaar onderscheid tussen de loopverbindingszone en het orientatieveld en de overige outillage velden.

Het open-lucht ontvangstdomein wordt gemarkeerd met een boom die de identiteit van het station versterkt.

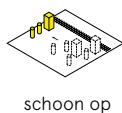
De aansluiting op de omgeving wordt versterkt door het herschikken van de K+R en de introductie van een zebrapad.

Door de verhoging van de kwaliteit van de openbare ruimte rondom het gebouw, wordt het gebouw aantrekkelijker voor een eventuele nieuwe bestemming.

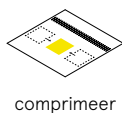
Als variant kan het stationsgebouw op een nieuwe manier gekoppeld worden aan het open-lucht ontvangstdomein. De zijvleugel wordt getransformeerd tot overdekte, openbare wachtruimte met alle outillage en eventueel commercieel programma.



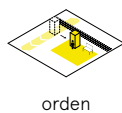
definieer



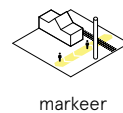
schoon op



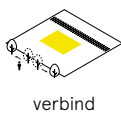
comprimeer



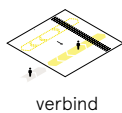
orden



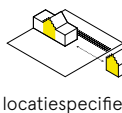
markeer  
ontvangstdomein



verbind  
visueel



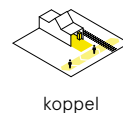
verbind  
functioneel



locatiespecifiek



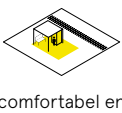
verbeter  
openbare ruimte



koppel



herbestem



comfortabel en  
beschut wachten



voorzieningen



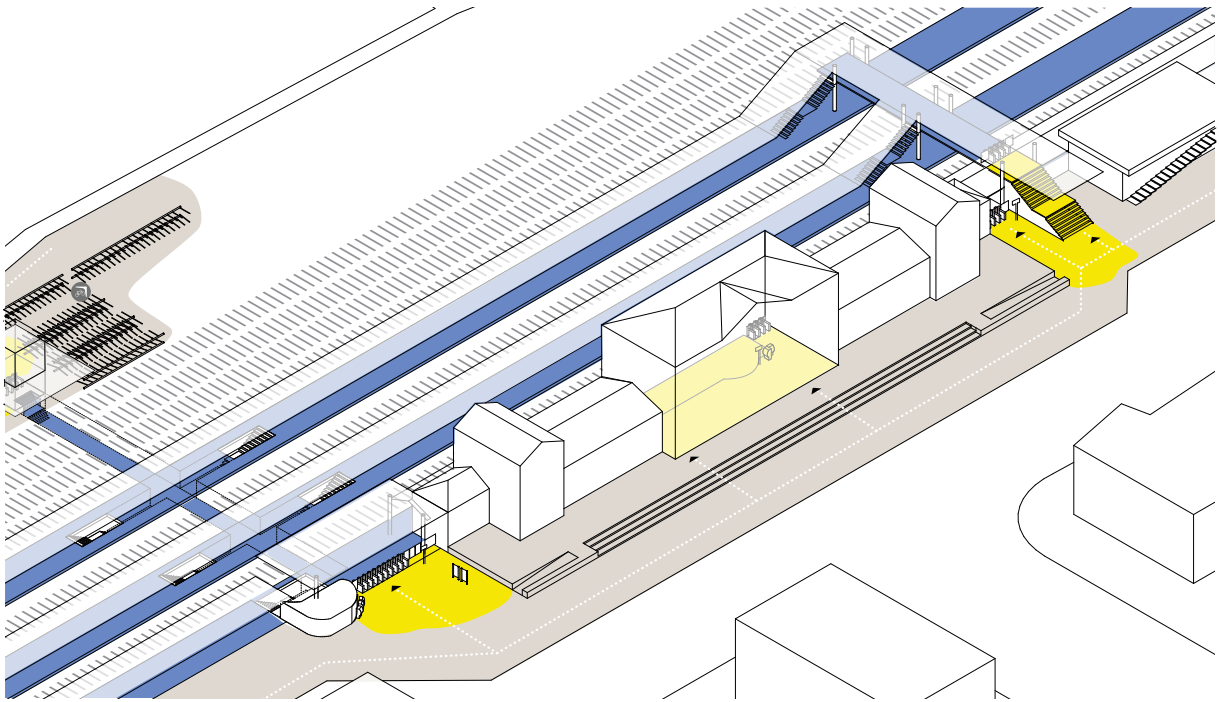
**Cuijk voor:** De openbare ruimte naast het oude stationsgebouw oogt rommelig en onverzorgd. Het leegstaande pand is niet aantrekkelijk voor potentiële huurders. Outillage-elementen staan in de open lucht, comfortabele beschutting ontbreekt terwijl het stationsgebouw leeg staat.



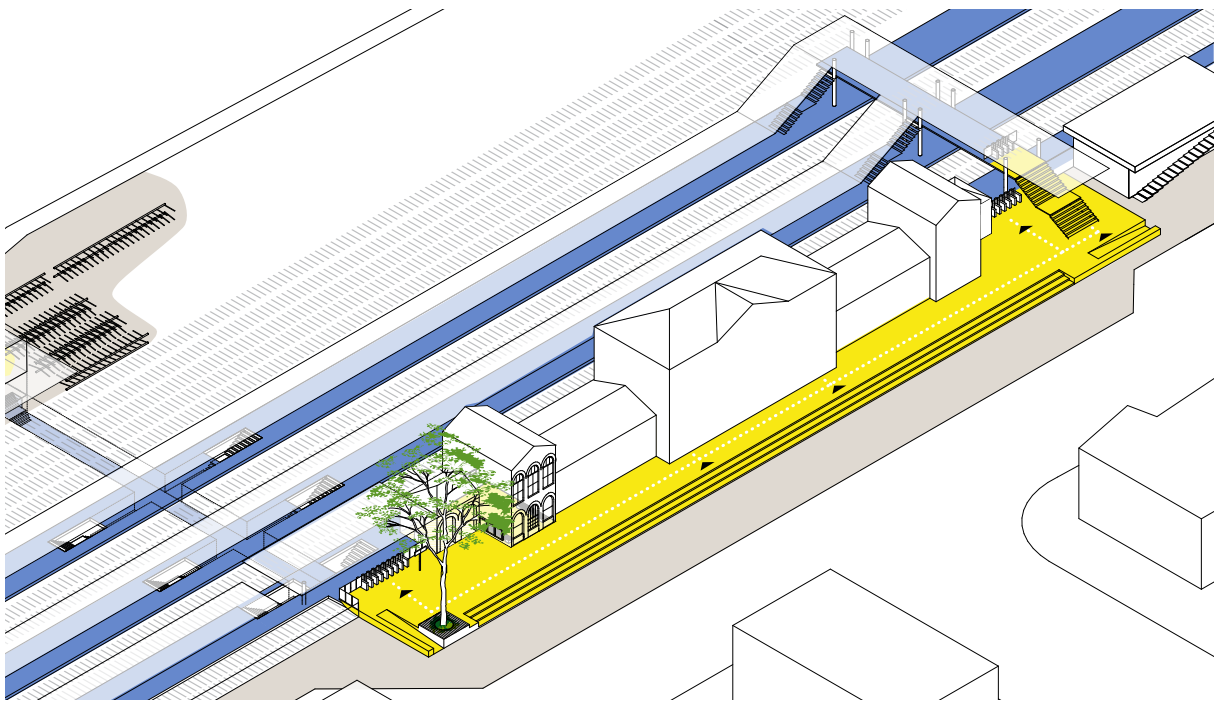


**Cuijk na:** Het stationsgebouw is deels geopend en biedt ruimte aan de outillage elementen. De reiziger kan beschut wachten en doordat de outillage verplaatst is naar binnen, het openlucht-ontvangstdomein is vrij gemaakt en opgeschoond.





Dordrecht voor



Dordrecht scenario 1

# Dordrecht scenario 1

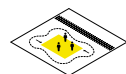
**HET OPENLUCHTSTATION**  
de nieuwe opgave: het vitale en comfortabele ontvangstdomein

**BIJLAGE 2: OPLOSSINGSRICHTINGEN**

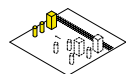
Er zijn twee oplossingsrichtingen uitgewerkt voor Dordrecht. De eerste is gericht op het open-lucht ontvangstdomein zelf. De natuurstenen plint – die nu alleen het gebouw markeert – wordt verlengd zodat het het ontvangstdomein onderdeel wordt van het geheel.

De hiërarchie in ervaringsniveaus wordt hersteld door de markering van het ontvangstdomein met een boom of en klokkentoren en nieuwe belettering. Het wordt de reiziger weer duidelijk waar de toegang tot het reisdomein zich bevindt.

Binnen het ontvangstdomein wordt onderscheid gemaakt tussen de loopverbindingszone en een zone met geclusterde velden met info en outillage. Hiervoor wordt het bestaande gebouw geopend, met een goede, comfortabele wachtruimte met kaartverkoop.



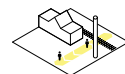
definieer



schoon op



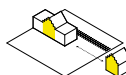
orden



markeer  
ontvangstdomein



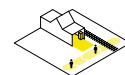
verbind  
visueel



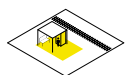
locatiespecifiek



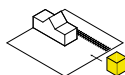
verbeter  
openbare ruimte



koppel



comfortabel en  
beschut wachten



voorzieningen



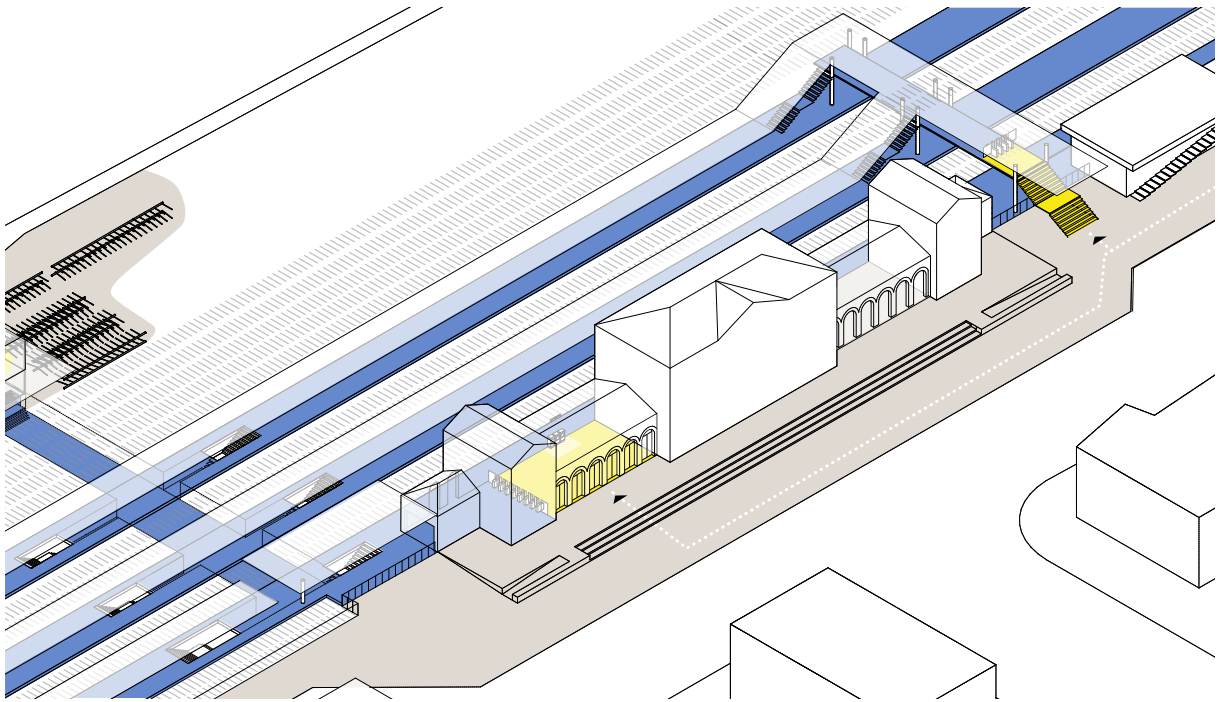
**Dordrecht voor:** Het hoofd-ontvangstdomein bevindt zich aan de zijkant van het stationsgebouw terwijl het monumentale pand de meeste aandacht trekt. Door het gebrek aan visuele hiërarchie is het voor de reiziger onduidelijk waar hij of zij heen moet.



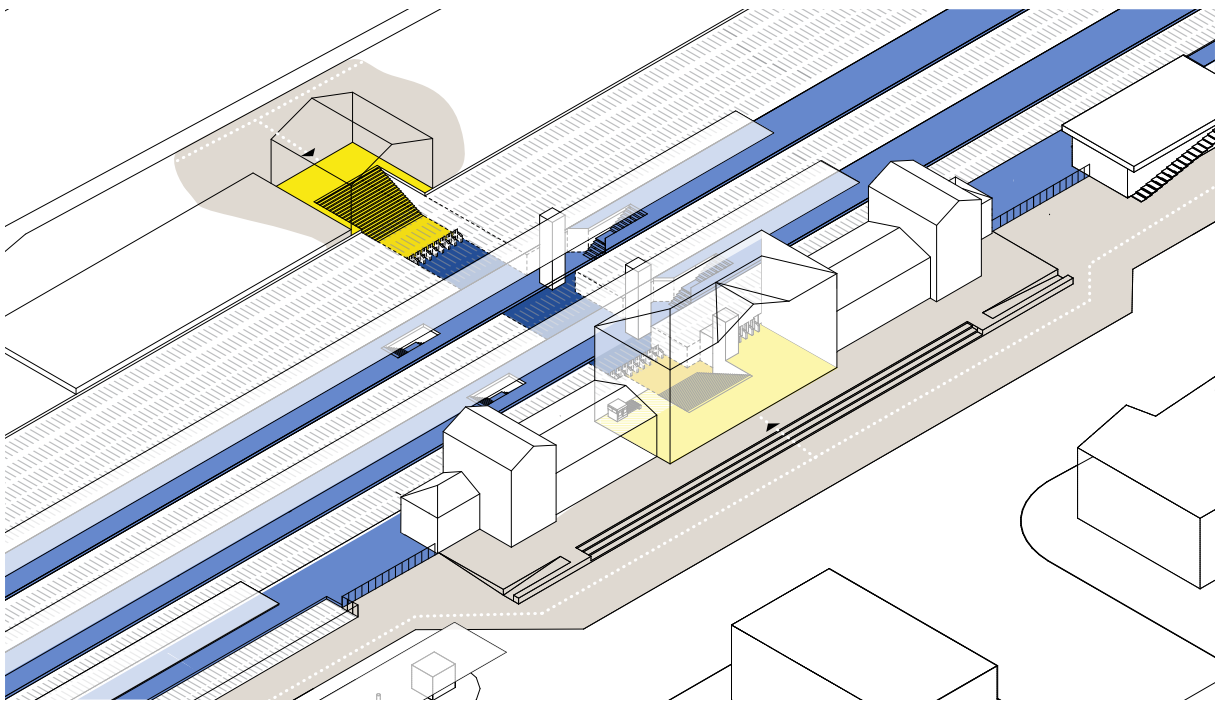


**Dordrecht scenario 1:** Een verticaal element in de vorm van een boom versterkt de ruimtelijke balans en markeert het excentrisch gelegen ontvangstdomein. Een doortrekking van de plint en nieuwe belettering maakt het voor de reiziger duidelijk waar de toegang tot het reisdomein zich bevindt.





Dordrecht scenario 2



Dordrecht scenario 3

# Dordrecht scenario 2 en 3

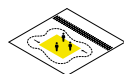
HET OPENLUCHTSTATION  
de nieuwe opgave: het vitale en comfortabele ontvangstdomein

BIJLAGE 2: OPLOSSINGSRICHTINGEN

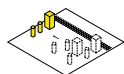
In scenario 2 wordt het ontvangstdomein verplaatst zodat mensen via het stationsgebouw de tunnel kunnen bereiken. Het ontvangstdomein komt weer in het gebouw te liggen wat tot een hoger comfortniveau leidt.

Het gebouw gaat weer een knoofunctie vervullen en krijgt een nieuwe betekenis. De structuur van het station wordt weer beter leesbaar en herkenbaar.

In het derde scenario hebben de oude tunnel en passarel aan de zijken van het station plaatsgemaakt voor een nieuwe centrale tunnel die de sporen verbindt. Een deel van het stationsgebouw is verbouwd en doet dienst als het centrale ontvangstdomein.



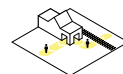
definieer



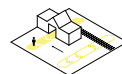
schoon op



orden



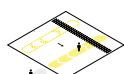
gebouw deel  
ontvangstdomein



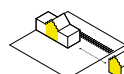
verleg  
loopverbindingszone



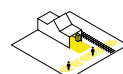
verbind  
visueel



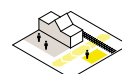
verbind  
functioneel



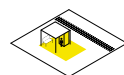
locatiespecifiek



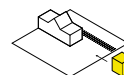
koppel



herbestem



comfortabel en  
beschut wachten



voorzieningen



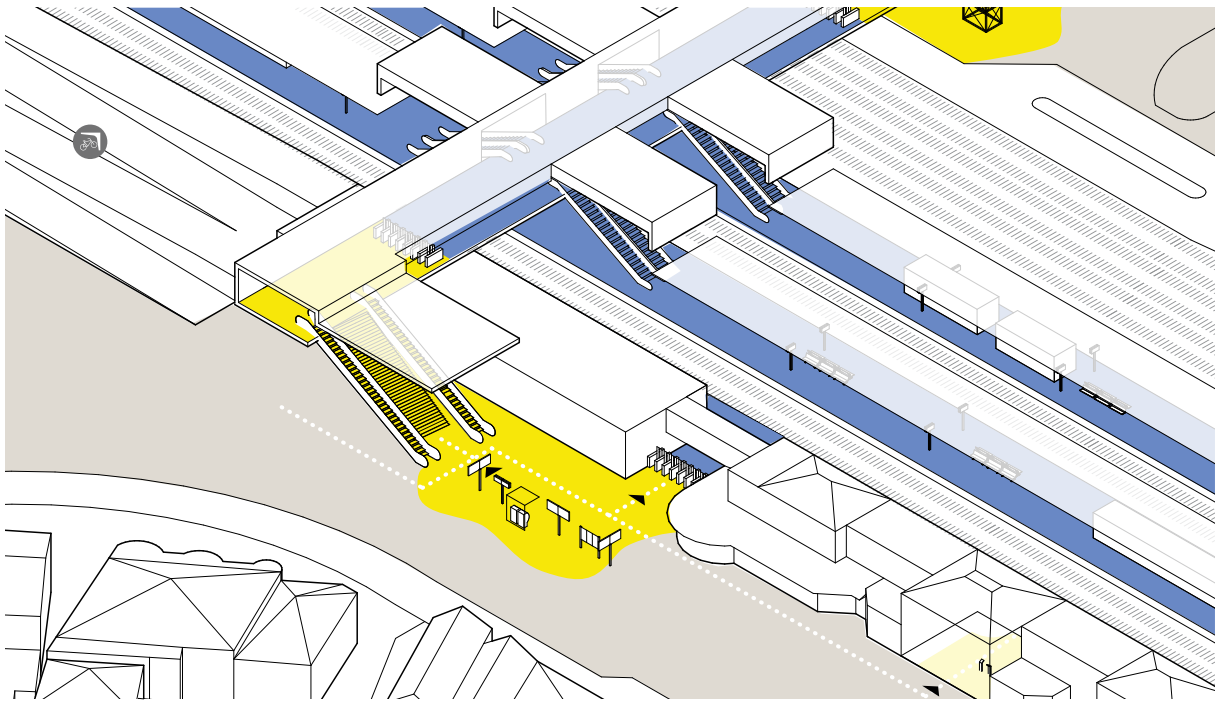
**Dordrecht scenario 2:** Een deel van het stationsgebouw is ingericht als overdekt ontvangstdomein en biedt toegang tot de sporen. Het reizigerscomfort is toegenomen.



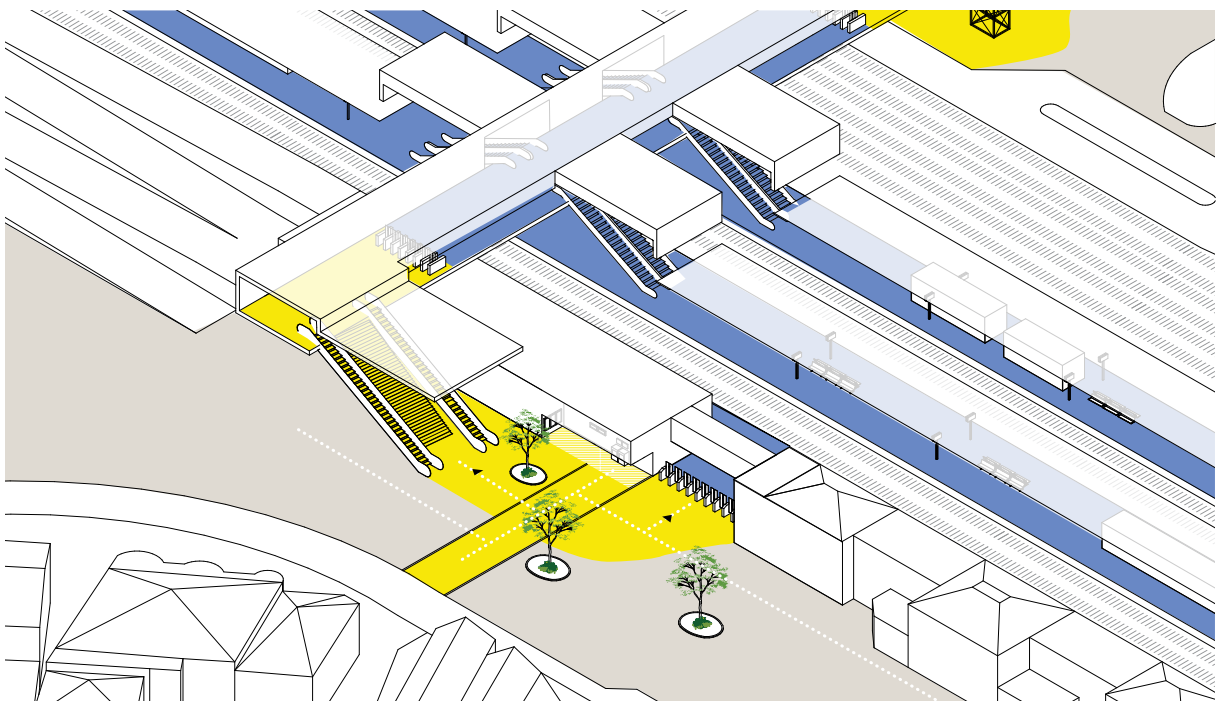


**Dordrecht scenario 3:** De oude tunnel en passarel aan de zijkanten van het station hebben plaatsgemaakt voor een nieuwe centrale tunnel die de sporen verbindt. Een deel van het stationsgebouw is verbouwd en fungeert als het centrale ontvangstdomein.





Alkmaar voor



Alkmaar scenario 1

# Alkmaar scenario 1

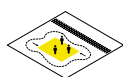
HET OPENLUCHTSTATION  
de nieuwe opgave: het vitale en comfortabele ontvangstdomein

BIJLAGE 2: OPLOSSINGSRICHTINGEN

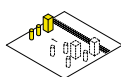
In Alkmaar concentreren de oplossingsrichtingen zich op het westelijke openlucht ontvangstdomein. Dit domein vormt functioneel de hoofdree van het station, maar is ruimtelijk zo niet vormgegeven: de outillage middelen zijn in de openlucht geplaatst en beperken de leesbaarheid en herkenbaarheid van het station.

Scenario 1 zet in op het opschonen van het openlucht ontvangstdomein door middel van een betere benutting van het bestaande stationsgebouw. Er ontstaat een heldere tweedeling binnen het ontvangstdomein: de hoofdloopverbindingszone en het orientatieveld bevinden zich in de openlucht, de overige outillage- en informatievelden zijn in het bestaande gebouw geplaatst: een comfortabel, beschut overdekt ontvangstdomein met alle middelen die de reiziger nodig heeft.

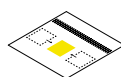
Het overdekte deel van het ontvangstdomein ligt op een duidelijk zichtbare plek, tussen de toegang naar spoor 1 en de traverse in. De reiziger herkent direct waar hij/zij naar toe moet.



definieer



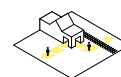
schoon op



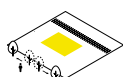
comprimeer



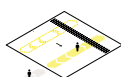
orden



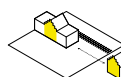
gebouw deel  
ontvangstdomein



verbind  
visueel



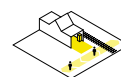
verbind  
functioneel



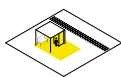
locatiespecifiek



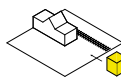
verbeter  
openbare ruimte



koppel



comfortabel en  
beschut wachten



voorzieningen



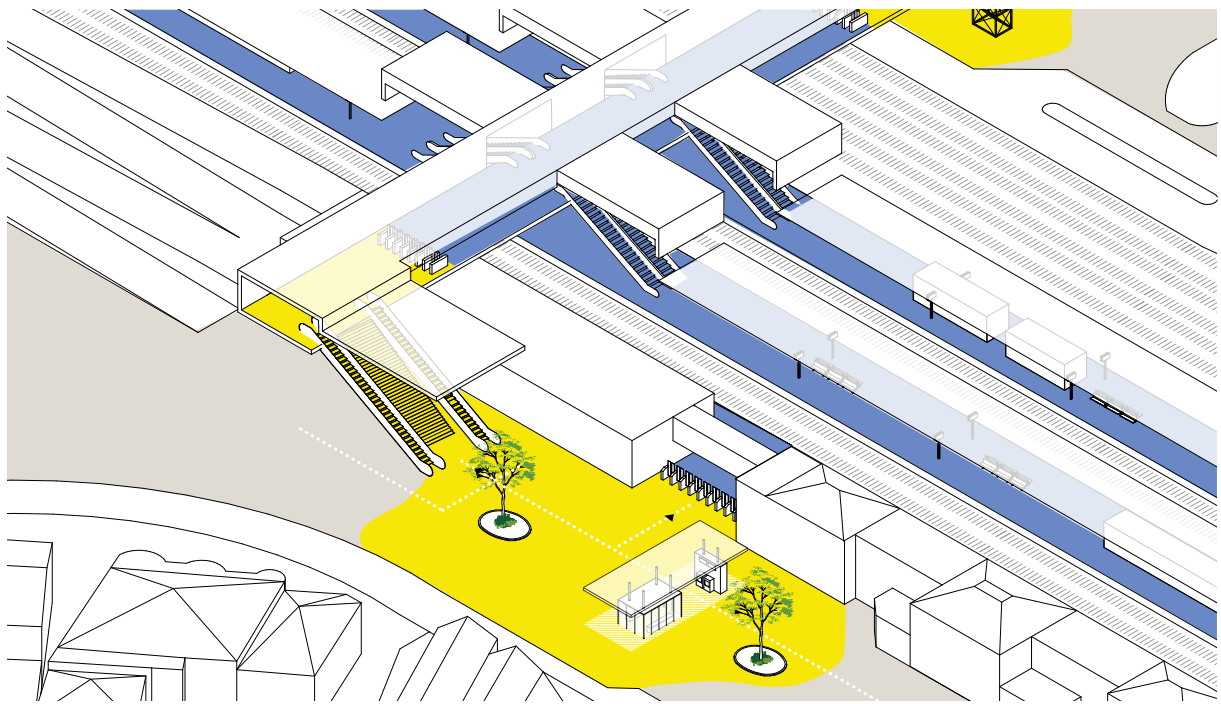
**Alkmaar voor:** De outillage elementen zijn geplaatst in het midden van het stationsplein en belemmeren zo het zicht op de toegang naar het reisdomein.





**Alkmaar scenario 1:** Alle outillage elementen zijn geclusterd en ondergebracht in een deel van het bestaande gebouw. Het is duidelijk waar de toegangen tot de sporen en waar de informatievoorziening en kaartverkoop zich bevinden.





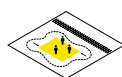
Alkmaar scenario 2

# Alkmaar scenario 2

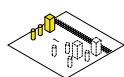
Scenario 2 zet in op het bundelen van alle outillage middelen in één nieuw paviljoen dat strategisch geplaatst is in het openlucht ontvangstdomein. Comfortabel wachten, informatie, kaartverkoop: alles onder één nieuw dak. Het paviljoen kadreert het ontvangstdomein en maakt de functionele hoofdree van het station duidelijk leesbaar. In dwarsrichting is het paviljoen permeabel zodat looplijnen parallel aan het oude stationsgebouw niet worden geblokkeerd.

**HET OPENLUCHTSTATION**  
de nieuwe opgave: het vitale en comfortabele ontvangstdomein

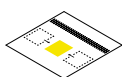
**BIJLAGE 2: OPLOSSINGSRICHTINGEN**



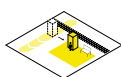
definieer



schoon op



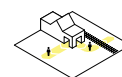
comprimeer



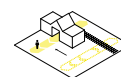
orden



markeer  
ontvangstdomein



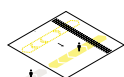
gebouw deel  
ontvangstdomein



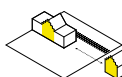
verleg  
loopverbindingszone



verbind  
visueel



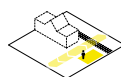
verbind  
functioneel



locatiespecifiek



verbeter  
openbare ruimte



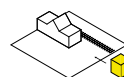
sloop



herbestem



comfortabel en  
beschut wachten

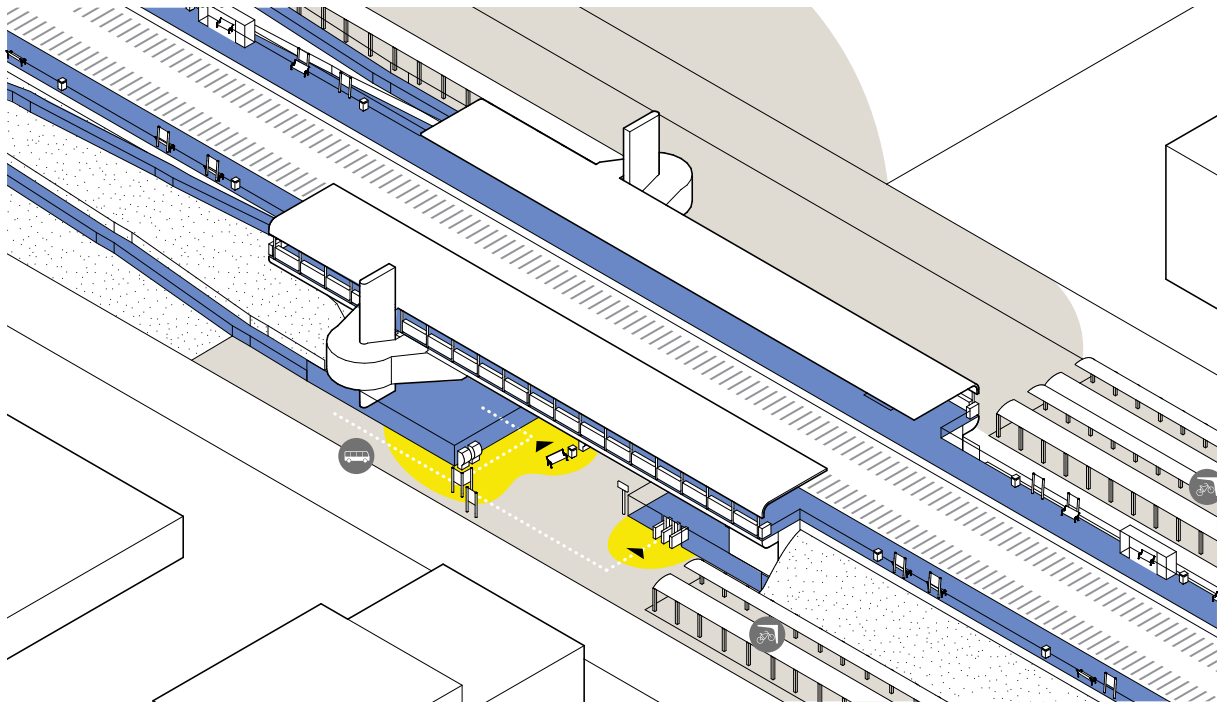


voorzieningen

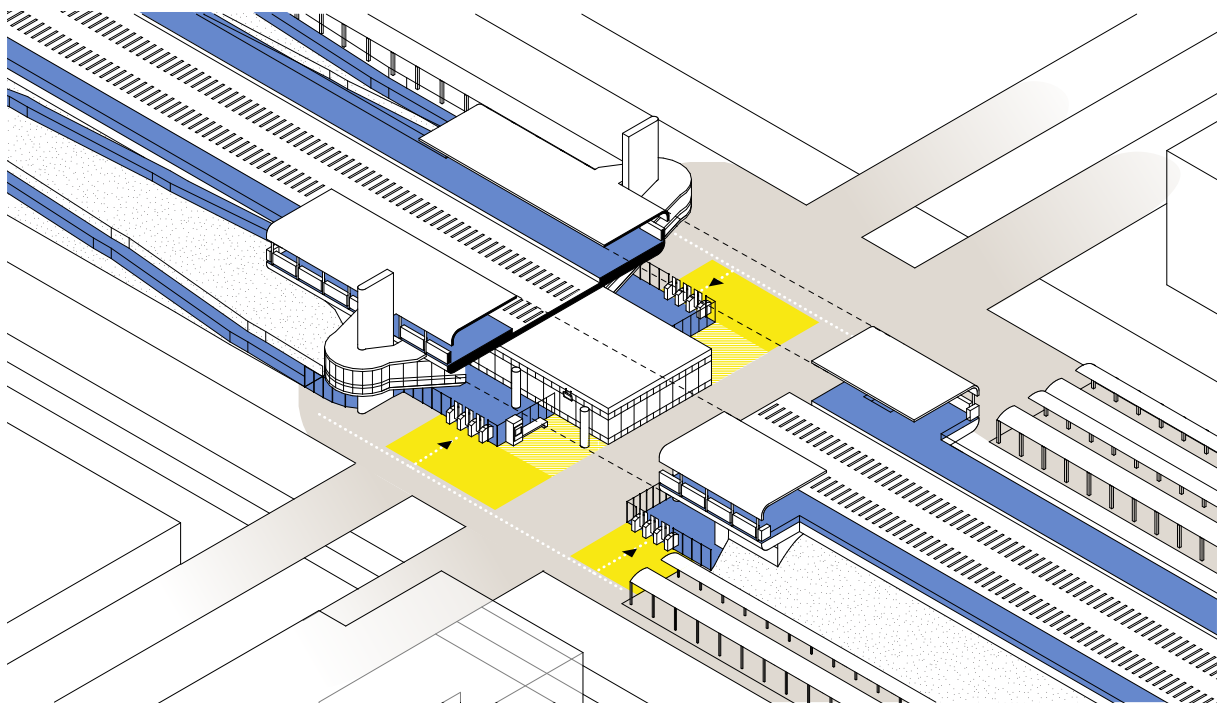


**Alkmaar scenario 2:** De outillage-elementen zijn geclusterd en gecombineerd met een wachruimte. Het stationsplein is overzichtelijk en opgeruimd en de reiziger kan overdekt en comfortabel wachten.





Almere Muziekwijk voor



Almere muziekwijk scenario 1

# Almere Muziekwijk scenario 1

**HET OPENLUCHTSTATION**  
 de nieuwe opgave: het vitale en comfortabele ontvangstdomein

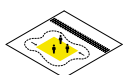
**BIJLAGE 2: OPLOSSINGSRICHTINGEN**

Ook voor Almere Muziekwijk zijn drie scenario's ontwikkeld. Scenario 1 zet in op het open-lucht ontvangstdomein zelf.

Het ontvangstdomein wordt begrenst in een duidelijk lijn, aansluitend op bestaande structuur van de spoordijk. Er wordt een nieuw onderscheid tussen de transferzone van het ontvangstdomein, en een zone die onder het viaduct wordt geschoven met alle overige outillage- en informatievelden.

Op die manier wordt de heldere structuur van het type - een spoorviaduct, met eronder een ontvangstdomein - weer beter leesbaar en de hiërarchie tussen de ervaringsniveaus hersteld.

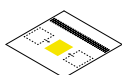
De herinrichting van de openbare ruimte aansluitend op het ontvangstdomein kan een hele belangrijke rol spelen: Het langzaam verkeer krijgt prioriteit boven het gemotoriseerd verkeer over de busbaan waardoor de aansluiting op de omgeving beter wordt.



definieer



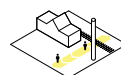
schoon op



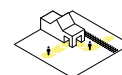
comprimeer



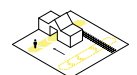
orden



markeer  
ontvangstdomein



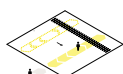
gebouw deel  
ontvangstdomein



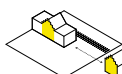
verleg  
loopverbindingszone



verbind  
visueel



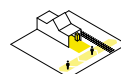
verbind  
functioneel



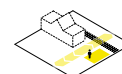
locatiespecifiek



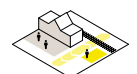
verbeter  
openbare ruimte



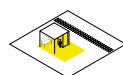
koppel



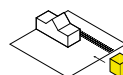
sloop



herbestem



comfortabel en  
beschut wachten



voorzieningen



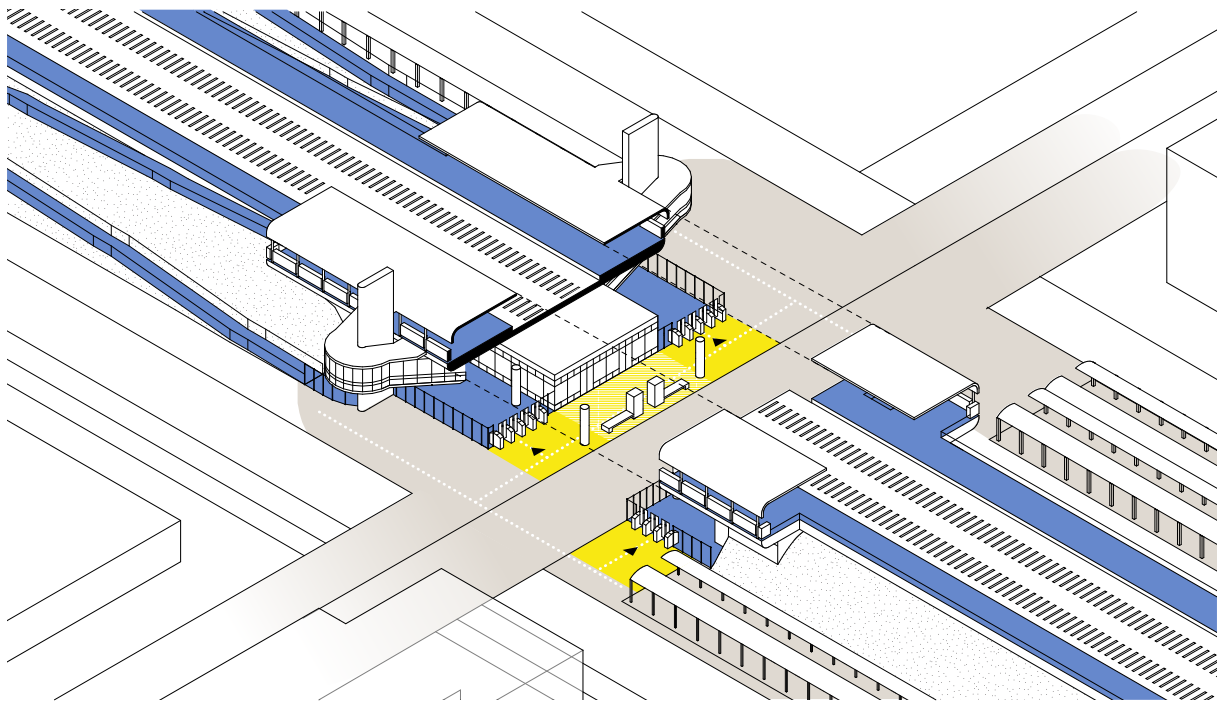
**Almere Muziekwijk voor:** De oorspronkelijk transparante stationsruimte onder het viaduct staat deels leeg en geeft daardoor een verwaarloosde en gesloten indruk.



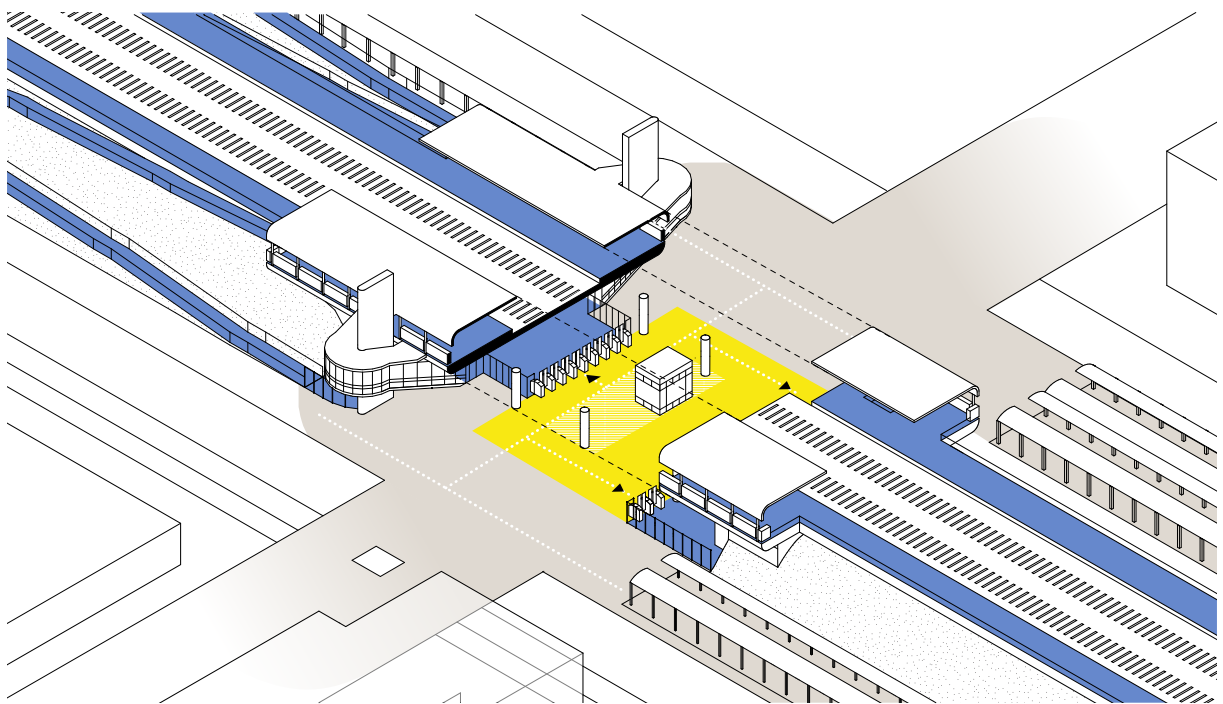


**Almere Muziekwijk scenario 1:** Het ontvangstdomein wordt gemarkeerd door middel van subtiële variatie in het bestratingspatroon. De outillage elementen en verblijfsplekken zijn gescheiden van de loopverbindingszone en liggen onder de beschutting van het viaduct.





Almere Muziekwijk Scenario 2



Almere Muziekwijk Scenario 3

# Almere Muziekwijk scenario 2 en 3

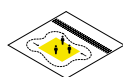
**HET OPENLUCHTSTATION**  
 de nieuwe opgave: het vitale en comfortabele ontvangstdomein

**BIJLAGE 2: OPLOSSINGSRICHTINGEN**

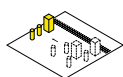
Het tweede scenario 2 bouwt voort op scenario 1. De tunnel wordt verbreed door het volume van het (deels) leegstaande gebouw te verkleinen. De strategie voegt de ontvangstdomeinen samen, tot één comfortabel, beschermt ontvangstdomein onder het viaduct met de entree tot de sporen aan de zijkant.

Zo ontstaat een nog beter leesbaar, herkenbaar en comfortabel station dat goed is ingepast.

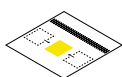
Het laatste scenario gaat nog een stap verder: de tunnel wordt nog breder zodat een open en sociaal veilige structuur ontstaat. Dit scenario zet via een shared space principe in op een koppeling van ontvangstdomein en wijkverbindingsroute.



definieer



schoon op



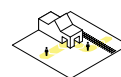
comprimeer



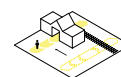
orden



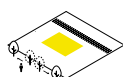
markeer  
ontvangstdomein



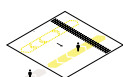
gebouw deel  
ontvangstdomein



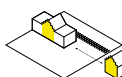
verleg  
loopverbindingszone



verbind  
visueel



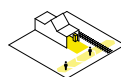
verbind  
functioneel



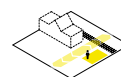
locatiespecifiek



verbeter  
openbare ruimte



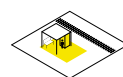
koppel



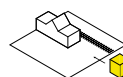
sloop



herbestem



comfortabel en  
beschermt wachten



voorzieningen



**Almere Muziekwijk scenario 2:** Een deel van het stationsgebouw is gesloopt waardoor de ontvangstdomeinen aan beide zijden vervangen zijn door één centraal ontvangstdomein. Een klein deel van het gebouw is behouden en doet dienst als kiosk. De ruimte onder het viaduct is gesplitst in een deel voor het ontvangstdomein en een deel voor de interwijkverbinding. De kruising tussen de interwijkverbinding en busbaan is ontworpen als "shared space" met voorrang voor de voetganger en fietser.





**Almere Muziekwijk scenario 2:** De tunnel is verder verbreed zodat een open en sociaal veilige structuur ontstaat. Via een shared-space principe is het ontvangstdomein gekoppeld aan de wijkverbindingroute.



# Colofon

## **Bronnen**

Stationsconcept  
Visie op Informatie  
Visie op stationsoutillage  
Handboek RSB-OVCP

## **Ontwerpend onderzoek**

CIVIC architects,  
member of The Cloud Collective

## **Projectleiding/redactie**

Evelien de Munck Mortier,  
Liesbeth Boeter

## **Bureau Spoorbouwmeester**

is een samenwerkingsverband  
van ProRail en NS

## **Beeldrecht disclaimer**

foto's en illustraties: CIVIC architects,  
member of The Cloud Collective met  
uitzondering van:

Foto station Putten p.8: Studio SK.

Foto's appendix Den Helder,  
Middelburg & Winterswijk: Google  
Street view

Op afbeeldingen berust beeldrecht.

Wij zijn ons dit terdege bewust en  
hebben met grote zorg gepoogd  
rechthebbenden te achterhalen.

We vragen de rechthebbenden die  
wij niet hebben kunnen bereiken,  
zich te melden.

statusdisclaimer

Dit document maakt geen deel uit van  
het vormgevingsbeleid maar vertelt  
over Spoorbeeld en dient derhalve  
uitsluitend als achtergrondinformatie  
gezien te worden. Het wordt  
uitsluitend digitaal aangeboden op de  
website ter inspiratie en is bedoeld  
voor de geïnteresseerde lezer.



