

Spoorbeeld

door Bureau Spoorbouwmeester

Spoorbeeld
Spoorbeeld
Spoorbeeld
Spoorbeeld
Spoorbeeld

Jaarbericht 2023

Spoorbeeld

door Bureau Spoorbouwmeester

Jaarbericht 2023

Berlijn, 22 maart 2003

lieve Geertje,

Oorlog in Frank. Bureau Spoorbouwmeester in Berlijn.
Wat een tegenstelling. Tegelijk datgene wat jij hebt
overbrugd: tegenstellingen. Zeer verschillende
mensen die hebben gewerkt aan de allereerste

Spoorbeeldgids versie 01 aan elkaar koppelen, met
ze praten, ze stunneren, naar ze luisteren, je verlies
nemen, je succes oogsten, controleren, verbeteren,
aanvullen, je ergeren, wegslikken, oppakken, overwinnen,
stalen. Heb je allemaal gedaan.

Daarom deze visie van Libeskind op beëindiging voor jou.
Omdat je geen extra aandacht wil ("ik heb nog een
dwingend boodschap!"), maar ik toch wil stilstaan
bij jou en je namens iedereen wil bedanken. Je bent
geweldig.

Rid

Voorwoord

Elk jaar publiceert Bureau Spoorbouwmeester een jaarbericht waarin een overzicht wordt gegeven van alle werkzaamheden, omlijst met een essay of interview over actuele thema's. Dit jaar hebben we Geertje Ponjée als gashoofdredacteur van ons jaarverslag gevraagd. Zij gaat op 1 oktober met pensioen.

Haar afscheid is het ideale moment om terug te blikken op de ontwikkeling van Spoorbeeld. De tijdslijn, 1996 tot en met 2024, die door het hele jaarbericht loopt, biedt een waardevol overzicht van cruciale ontwikkelstappen en beleidsdocumenten. Het is een hommage aan Spoorbeeld, dat wordt omarmd en bewaakt door twee verschillende organisaties: NS en ProRail. Maar het is zoveel meer dan 'beleid' het is bovenal het resultaat van een gezamenlijk en verbindend perspectief op kwaliteit, op alle schaalniveaus van de reis: van informatie op de stations, de stations en stationsomgevingen tot aan het

landschapsplan.

In de afgelopen jaren heb ik Geertje leren kennen als iemand die in verschillende functies vol commitment aan dit gezamenlijk perspectief heeft gewerkt, haar kennis van Spoorbeeld graag deelt, iedereen scherp houdt, maar altijd openstaat voor doorontwikkeling. Zij heeft met zeven Spoorbouwmeesters samengewerkt, elk met een eigen inhoudelijke focus en zeer verschillende persoonlijkheden. Het is haar gelukt om zowel continuïteit te waarborgen als voortdurende vernieuwing mogelijk te maken.

Met dit jaarbericht nemen we afscheid van onze "Manager Bureau Spoorbouwmeester", maar natuurlijk van heel veel meer. Maar de tijdslijn loopt door, bouwend op het verleden en op weg naar de toekomst.

Marianne Loof
Spoorbouwmeester

Samenhang kan niet zonder samenwerking

Na afronding van de eerste Spoorbeeldgids, die in 2004 officieel zou verschijnen, kreeg ik een bericht van de toenmalige Spoorbouwmeester Rob Steenhuis. Ik was geraakt door zijn duiding van mijn inzet. "Oorlog in Irak. Bureau Spoorbouwmeester in Berlijn. Wat een tegenstelling", zo schreef hij op 22 maart 2003, tijdens een excursie naar de Duitse hoofdstad. "Tegelijk datgene wat jij hebt overbrugd: tegenstellingen. Zeer verschillende mensen die hebben gewerkt aan de allereerste Spoorbeeldgids aan elkaar koppelen, met ze praten, ze stimuleren, naar ze luisteren, je verlies nemen, je succes oogsten, controleren, verbeteren, aanvullen, je ergeren, wegslikken, oppakken, overwerken, stralen. Heb je allemaal gedaan."

De tekst van Rob voelt nog altijd als een erkenning. Het beschrijft de drive die ik tot op de dag van vandaag voel in het werken aan en voor het spoor. En niet in de laatste plaats duidt het hoe ik me de afgelopen jaren sterk heb gemaakt voor Spoorbeeld.

Voor mij zit de kracht van Spoorbeeld in de focus op de reiziger en de samenhang. Spoorbeeld is 'non-discriminatoire'. Het sluit niet uit maar verbindt. Dat maakt dat het spoor overal vertrouwd en herkenbaar is, ongeacht eigendomsverhoudingen, plek, concessie en vervoerder. Het zorgt voor houvast. Niet alleen voor de opgaven van vandaag, maar ook voor die van morgen en overmorgen. Goed ontwerp voor iedereen. Dat is 'spoorbeelddenken'.

Het Spoorbeeld zoals het er nu ligt, had er nooit kunnen zijn zonder NS en ProRail. Het besluit van NS en ProRail om Bureau Spoorbouwmeester op te richten ligt aan de basis van het Spoorbeeld. Ze zagen de waarde van de samenhang tussen al die opgaven die op en rond het spoor samenkomen. En misschien nog belangrijker: ze hebben Spoorbeeld gevoed, mede-ontwikkeld en doorontwikkeld, altijd in een inspirerende samenwerking. Dat maakt dat Spoorbeeld ook echt van ons allemaal is.

Samenhang kan niet zonder samenwerking. Zeker in de huidige tijd, waarin naast NS en ProRail een toenemend aantal vervoerders en concessieverleners een rol spelen op het spoor en rond het spoor. Daarnaast zijn het ministerie van IenW, provincies, gemeenten en private ontwikkelaars belangrijke partners. Precies hier bewijst het 'non-discriminatoire' karakter van Spoorbeeld zich.

In mijn ogen kan dat ook niet anders. Het spoor heeft een belangrijke publieke functie; één die verder gaat dan de meest efficiënte route van A naar B. Dat publieke karakter maakt dat we er zorgvuldig en met oog voor kwaliteit aan moeten werken. Niet alleen aan het stationsgebouw, maar ook aan de bredere relatie tussen het spoor en de omgeving. Want ook in die aansluiting zit een belangrijke maatschappelijke waarde. De keuzes die we maken hebben impact. Ze kunnen het verschil maken. Op onze omgeving, het milieu en de mensen om ons heen.

Het succes van Spoorbeeld werkt inmiddels door op tal van projecten. De waarde wordt herkend, ook buiten ProRail en NS. Zo worden we als bureau regelmatig geconsulteerd door provinciale- en gemeentelijke overheden. Zij zien de meerwaarde van Spoorbeeld voor hun eigen stations en stations- >>>

>>> omgevingen. Ook de buitenlandse aandacht groeit. Regelmatig worden we benaderd voor informatie over de ontwikkeling van Spoorbeeld, van België tot en met Zuid-Korea.

Voor mij voelde het ook als een compliment dat het Nationale Archief de Spoorbeeld-website vorig jaar heeft gearchiveerd. Een ander hoogtepunt voor mij was dat het ministerie van IenW in het kader van de visievorming op OV-knooppunten het Spoorbeeld en het daartoe behorende Stationsconcept heeft omarmd.

In nauwe samenwerking met ProRail en NS zorgen we dat Spoorbeeld actueel en bij de tijd blijft. Altijd met behoud van de kerngedachte. We anticiperen op maatschappelijke ontwikkelingen en de steeds inniger wordende relatie tussen spoor en stad, maar ook op grote thema's als duurzaamheid, klimaat en veranderende mobiliteit. Samen staan we voor de uitdaging onze stations en het openbaar vervoer als geheel toekomstbestendig te maken.

Daarnaast zit Bureau Spoorbouwmeester vol in programma's en projecten, waar dit Jaarbericht een overzicht van geeft. Hier hebben we een missie. We denken mee, inspireren en dragen het Spoorbeeld uit. Ook bewaken we waarvoor we staan: samenhang, integraliteit en het belang van de reiziger.

Soms brengen we daarbij adviezen uit die niet voor iedereen even goed uitkomen. Dat is wat mij betreft onlosmakelijk verbonden met onze rol en taakstelling. Scherp blijven, projecten beter maken en grote uitdagingen niet uit de weg gaan. Dat is van groot belang in een wereld die letterlijk en figuurlijk continue in beweging is: de wereld van het spoor.

Binnen Bureau Spoorbouwmeester heb ik met trots de rol van adviseur en later die van manager Bureau Spoorbouwmeester mogen vervullen. Ik heb vol overtuiging mijn bijdrage geleverd aan de identiteit en de ruimtelijke kwaliteit van ons openbaar vervoer. Prachtig en zinvol werk, dat ik samen met spoorbouwmeesters Rob Steenhuis, Nathalie de Vries, Koen van Velsen, Bert Dirrix, Eric Luiten en Marianne Loof heb kunnen doen. En niet in de laatste plaats met een enthousiast team van deskundige, ervaren en uiterst toegewijde adviseurs. Steeds in goede en jarenlange samenwerking met en in opdracht van ProRail en NS.

Ik geloof sterk in de publieke zaak en zie de spoorwegen als een essentieel onderdeel van hoogwaardig OV, duurzame mobiliteit en het belang ervan m.b.t. stadsontwikkeling. Het is mijn wens dat de aandacht voor integrale ruimtelijke kwaliteit en samenhang en de sturing op de identiteit van stations blijft bestaan. Net als de waardering voor de maatschappelijke waarde en de vormgevingskwaliteit van het station en het spoor in brede zin. Spoorbeeld en Bureau Spoorbouwmeester zullen daarbij ook onder een nieuwe manager Bureau Spoorbouwmeester hun waarde blijven bewijzen. Daar ben ik van overtuigd.

Dank aan iedereen met wie ik heb mogen samenwerken.

Geertje Ponjée
Manager Bureau Spoorbouwmeester

Inhoud

Samenhang kan niet zonder samenwerking	3
Wat betekent Spoorbeeld voor mij?	6
Het is allemaal Spoorbeeld	14
Beleid	20
Programma's	26
Projecten	38
Communicatie & inspiratie	60
Colofon	68

Wat betekent Spoorbeeld voor mij?

Hoe lang het Spoorbeeld precies bestaat: daar valt een boom over op te zetten. Wél staat vast dat de eerste Spoorbeeldgids in 2004 werd uitgegeven. Sindsdien is Spoorbeeld steeds groter geworden en heeft het zich vertakt in talloze deelvisies, kaders en handboeken. Toch is de kern nog altijd hetzelfde. Samenhang, belevingswaarde en het perspectief van de reiziger stonden in 2004 op één. Dat is tegenwoordig niet anders. Twintig jaar Spoorbeeld – of Spoorbeeldgids – kunnen we natuurlijk niet ongemerkt voorbij laten gaan. Wat is de impact geweest? Waarin onderscheidt Spoorbeeld zich van ander ruimtelijk kwaliteitsbeleid? En welke kant moet het de komende jaren op? Dergelijke vragen legden we voor aan een aantal directe betrokkenen die vanuit verschillende perspectieven met Spoorbeeld te maken hebben en hadden. Wat betekent Spoorbeeld voor mij?

Mirjam Velthuisen-Lormans
CFO ProRail

Wat heeft het Spoorbeeld bewerkstelligd?

Stations zijn meer dan alleen de plek voor de reis. Ze staan midden in de maatschappij en bieden ruimte voor ontmoeting en beschutting tegen weer en wind. Om die rol te kunnen vervullen moeten stations voor reizigers vertrouwd, toegankelijk en veilig voelen. Spoorbeeld speelt daarin een cruciale rol. Kenmerkend zijn de deels houten bankjes van de nieuwe stationsoutillage. Ze passen bij de algemene uitstraling van het spoor, maar wel met een moderne *touch* en met gebruik van duurzame materialen. En niet te vergeten: ze zitten een stuk prettiger dan hun voorgangers.

Op welke vlakken kan Spoorbeeld nog groeien?

Kracht is dat Spoorbeeld, in tegenstelling tot veel ander ruimtelijk kwaliteitsbeleid, eigenlijk van niemand is – en daardoor van ons allemaal. Minstens zo krachtig is de wijze waarop het georganiseerd is, met een wisselende Spoorbouwmeester en een Bureau Spoorbouwmeester vol gepassioneerde collega's. Samen met NS en ProRail zorgen zij dat Spoorbeeld bij de tijd blijft, zonder afhankelijk te

worden van een persoon en altijd met behoud van de continuïteit en het basisidee. Van grote waarde is ook het enthousiasme waarmee Spoorbeeld uitgedragen wordt. Zo stond Geertje Pongjée in mijn eerste week bij ProRail al aan mijn bureau om mij aan de hand van een aantal sprekende voorbeelden kennis te laten maken met Spoorbeeld en het werk van Bureau Spoorbouwmeester. Nu Geertje met pensioen gaat, voel ik een extra verantwoordelijkheid om een goede opvolger te vinden. Iemand die eveneens op inspirerende, toegankelijke en vasthoudende wijze het verhaal van Spoorbeeld en Bureau Spoorbouwmeester kan blijven uitdragen.

Wat is de betekenis van het Spoorbeeld?

In mijn herinnering nam ik voor het eerst kennis van Spoorbeeld toen Koen van Velsen Spoorbouwmeester was. Niet alleen van de naam en het beeldmerk, maar ook al van de samenhang die Spoorbeeld beoogde te brengen. Sindsdien zijn steeds meer componenten om op en rond het spoor gedefinieerd: van wachtruimtes en zonenpanelen tot de omgang met monumenten. Wat we in de praktijk leren, wordt dankzij Spoorbeeld goed vastgelegd en ontsloten voor andere gebruikers. Daarmee is Spoorbeeld de essentiële basis voor al het denken over bouwen en verbouwen op en rond het spoor. Het geeft richting, inspiratie en helpt ook om onze partners in dat denken mee te nemen. Ook rond nieuwe opgaven zoals de ontwerpprincipes voor duurzaamheid en de consequenties van verdere stedelijke verdichting bij grote stations. Daar kan Spoorbeeld de komende jaren nog verder groeien.

Zijn er projecten die er zonder Spoorbeeld niet waren geweest?

Projecten zijn er altijd. Hoe ze worden gerealiseerd en met welke kwaliteit hangt mede af van de toepassing van en de kennis uit Spoorbeeld. Het is de basisreferentie voor onze ontwerplogica. Vanuit mijn functie verwijs ik er veel naar en stimuleer zo het gebruik. Spoorbeeld is heel specifiek voor de spoorsector. Het heeft unieke accenten en wordt omarmd en bewaakt door twee verschillende organisaties: NS en ProRail. Op heel veel plekken heeft dat invloed, maar als ik er een uit moet lichten dan is dat wel de signing. Want hoe goed is dat in Nederland geregeld! En hoe fijn is het dat alles stations ondanks hun verschillen toch steeds herkenbaar zijn en je als reiziger moeiteloos je weg vindt.

Wat heeft het Spoorbeeld in de afgelopen jaren bewerkstelligd?

In Nederland heb ik veel met de trein gereisd, maar ook in het buitenland. Dan valt altijd weer de enorm hoge kwaliteit in en om onze stations op, van groot tot klein. Je merkt hoe doordacht het allemaal is. Hoe herkenbaar en gelaagd de informatie is, en hoe makkelijk je in Nederlandse stations je weg vindt. Maar ook hoe goed voorzieningen zijn uitdacht en op de logische plek staan. Die consistentie maakt het bijna vanzelfsprekend. Het is juist die langdurige inzet op Spoorbeeld om die schijnbare vanzelfsprekendheid te bereiken. Dat is de kracht. Insteek is dat niks 'zomaar' gebeurt maar altijd vanuit een breed gedragen systemische gedachte en met aandacht voor inpassing, ontwerp kwaliteit en de langere termijn.

Wanneer kwam je voor de eerste keer in aanraking met Spoorbeeld?

Als nieuwe Spoorbouwmeester word je natuurlijk goed 'opgeleid'. Toch duurt het even voordat je de volle breedte en diepgang van Spoorbeeld doorziet. Voordeel was dat ik bij mijn aantreden meteen de bijdrage van mijn voorganger Eric Luiten aan de directies van NS en ProRail kon overhandigen: het Landschapsplan voor het spoor. Ook dat schaalniveau hoort erbij! Het illustreert meteen ook de nederigheid die je als Spoorbouwmeester moet hebben. Je staat op de schouders van je voorgangers en de medewerkers van Bureau Spoorbouwmeester. Tegelijk is het je rol om te vernieuwen en de koers uit te zetten voor de komende jaren. Voor mij betekent dat omarmen van wat er is, nieuwe terreinen ontsluiten én van tijd tot tijd, met oog van de buitenstaander, schijnbaar vaststaande zekerheden bevragen.

Op welke vlakken kan Spoorbeeld nog groeien?

Het ontsluiten van de enorme hoeveelheid kennis die in Spoorbeeld besloten ligt blijft een grote uitdaging. Het beleid is er. Het wordt in mooie handboeken gepresenteerd. Het is online vindbaar voor iedereen. We geven workshops en lezingen. Toch moeten we ons altijd blijven afvragen: is Spoorbeeld voldoende vindbaar? Is het voldoende begrijpelijk en toepasbaar? Alleen dan kan het van waarde blijven. Zeker binnen grote organisaties als NS en ProRail waar aan ongelooflijk veel projecten tegelijk wordt gewerkt én veel mensen rouleren. Een mooie vervolgstap zou een online-platform kunnen zijn waarop alle inhoud van Spoorbeeld nog makkelijker en op verschillende manieren te vinden is voor die diversiteit aan beleidsmakers, railengineers en projectmanagers.

Stilstaan betekent per definitie achteruitgang. Daarom moet Spoorbeeld zich ook op de inhoud blijven ontwikkelen. Een continu aandachtspunt blijft het voorkomen van 'verrommeling'. Zeker gezien de komst van allerlei nieuwe middelen en voorzieningen: van recyclestations en gsm-antennes tot extra camera's en andere installaties. Ongeordend heeft dat een ontzettend negatieve impact op de omgeving. Cruciaal blijft ook de focus op duurzaamheid en materiaalgebruik. Dat traject loopt al geruime tijd en werkt door tal van niveaus: van nieuwe producten binnen de outillage tot recycling op stations.

Ondertussen kijken we al verder en richt de aandacht zich op het verlagen van de CO₂-emissies, om maximaal bij te dragen aan een klimaatneutraal NL in 2050. Dat betekent een verlaging van 55% CO₂ van materiaal gebonden emissie bij de bouw van stations. Dat gaat hoe dan ook consequenties hebben voor dat wat nu nog vanzelfsprekend lijkt: van hergebruik en materiaalgebruik tot de manier van bouwen. Het wordt een grote 'gamechanger' die op een aantal punten ook om een herijking van Spoorbeeld zal gaan vragen.

Jildou van der Sluis Directeur Vastgoed NS Stations

Wat heeft het Spoorbeeld bewerkstelligd?

Spoorbeeld heeft het spoor letterlijk 'een beeld' gegeven. Onze stations zijn daardoor beter leesbaar geworden. Bewust en onbewust zorgt de vormtaal van Spoorbeeld voor herkenning. Het zorgt voor rust en overzicht. Het knappe is dat al dat Spoorbeeld haast onzichtbaar is en toch voor heel veel kwaliteit zorgt. Dat is het werk van betrokken en eigenzinnige collega's. Tegenwoordig kunnen we ons nauwelijks meer voorstellen hoe het ooit was. We zijn het normaal gaan vinden en zijn haast vergeten hoe revolutionair Spoorbeeld eigenlijk was en is. Ik schat zelfs in dat de daadwerkelijke kracht van Spoorbeeld bij lang niet iedereen bekend is. Laat staan dat bekend is hoezeer het van invloed is geweest op de ontwikkeling van, bijvoorbeeld, Het Stationsconcept, de Visie op Informatie en de Waardestellingen. Die zijn een voor een van wezenlijk belang voor de organisatie van stations, de ordening van informatie en de borging van bestaand en toekomstig erfgoed."

Op welke vlakken kan Spoorbeeld nog groeien?

Duurzaamheid en materialisatie zijn belangrijke thema's. De keuzes die we nu maken moeten niet alleen goed zijn voor het spoor, maar ook bijdragen aan de verkleining van onze footprint. Spoorbeeld kan helpen om nog veel meer circulair en biobased te gaan werken. Daarnaast vind ik het erg belangrijk dat een ontwerp gedurende de gehele levenscyclus waarde moet houden. Een mooi gebouw moet dus ook mooi oud worden. Nog meer aandacht voor de gebruiksfase zou goed zijn. Rond de thematiek van duurzaamheid, klimaat en circulariteit zijn de laatste tijd al veel onderzoeken en essays verschenen op de Spoorbeeld website. Een flink aantal daarvan verdient een uitwerking naar een kader of concreet beleid.

Han Berends

Manager Grote Strategische Projecten en Programma's bij ProRail

Wat is de betekenis van het Spoorbeeld?

De afgelopen twintig jaar heb ik veel gewerkt aan de stations Bijlmer, Arnhem Centraal, Amsterdam Centraal, Utrecht Centraal en het hoofdstation van Groningen. Bij al die projecten is Spoorbeeld richtinggevend geweest. Niet alleen voor het station zelf, maar ook voor de afstemming tussen, bijvoorbeeld, het station en de omgeving. Het heeft op die plekken bijgedragen aan een hoge kwaliteit met voor reizigers herkenbare elementen. En dat in allemaal op zichzelf heel verschillende unieke stationsomgevingen.

Zijn er projecten die er zonder Spoorbeeld niet waren geweest?

Bij de ombouw van station Utrecht hebben we er samen met de gemeente voor gezorgd dat onze stationsoutillage breder werd ingezet dan enkel bij de domeinen van de trein. We deden dat met Spoorbeeld in de hand en met advies van Bureau Spoorbouwmeester. Het heeft in Utrecht voor een helder, uniform beeld gezorgd bij de trein, de bus en de tram. Een ander voorbeeld is het door John Kormeling ontworpen kunstwerk 'De Wolk' dat op alle NSP-stations het *meeting point* markeert. Daar heeft de Spoorbouwmeester een leidende rol in gehad.

Verder was het project Stations in tijdelijke situaties (SITS) er zonder Spoorbeeld waarschijnlijk niet geweest. In 'het oude denken' ging de aandacht puur naar het uiteindelijke resultaat, zowel bij nieuwbouw als verbouw. Maar stations blijven tijdens verbouwingen open. SITS heeft gezorgd dat ook tijdens de bouw en verbouw de kwaliteit maximaal wordt geborgd en reizigers een rustig en vertrouwd beeld behouden. Aanvankelijk was er best wat weerstand tegen SITS. Het was namelijk niet de goedkoopste oplossing. Maar tegenwoordig is het standaard en wordt het ook voorgeschreven bij projecten in de openbare ruimte, naast in verbouwing zijnde stations.

Caroline Brunekreef

Projectmanager stations ProRail

“Wat heeft het Spoorbeeld bewerkstelligd?

Een groot aantal documenten die onder Spoorbeeld vallen zijn binnen NS en ProRail een begrip geworden. Denk aan Het Stationsconcept, de Visie op bewegwijzering, de Stationsoutillage en het Nieuwe Stationskwartier. Maar ook partijen buiten het spoor kennen Spoorbeeld. Dat laat zien dat Spoorbeeld echt voor iedereen van waarde is die in, aan en om het spoor werkt. Met het standaardiseren van processen en het bieden van kaders en speelruimte zorgt Spoorbeeld voor helderheid en continuïteit. Het voorkomt dat het wiel steeds opnieuw uitgevonden wordt. Spoorbeeld organiseert, structureert en geeft uniformiteit aan het spoorproduct in de breedste zin van het woord. Bovendien blijft het een waardevolle bron. Nog zeer regelmatig zoek ik documenten op om een advies te geven of mijn eigen beeld aan te scherpen.

Wanneer kwam je voor de eerste keer in aanraking met Spoorbeeld, en wat was toen je indruk?

Bij het opstellen van de Visie op stationsoutillage kwam ik als eerste in aanraking met Spoorbeeld. Destijds was het nog redelijk nieuw. Het was soms nog wat zoeken hoe het hoorde en hoe je het moest toepassen. Gelijktijdig werd ook aan Het Stationsconcept gewerkt. Beide documenten boden handvatten om de Spoorbeeld opgave te structureren. We hebben destijds veel van elkaar kunnen leren. Hoe verhouden objecten zich tot elkaar, welke eisen stel je daaraan, hoeveel ruimte laat je aan architecten wat is vast en wat flexibel? Zowel de Visie op stationsoutillage als Het Stationsconcept hebben Spoorbeeld daarmee ook verrijkt.

Wat mogen we niet vergeten als het over Spoorbeeld gaat?

Spoorbeeld is gebouwd op een sterke visie. Die hoofdlijn biedt de mogelijkheid om tal van opgaven met elkaar in verband te brengen. Spoorbeeld is nooit af. Het zal altijd in beweging blijven en worden aangevuld en aangescherpt, bijvoorbeeld rond thema's als duurzaamheid. Er is veel lef en doorzettingsvermogen nodig is geweest om het Spoorbeeld zo neer te zetten. De breedte, de structuur, de opzet: ze laten zien dat er met kennis van het vakgebied en aandacht voor de toekomst aan gewerkt is. Dat het ruim twintig jaar later nog werkt bewijst dat. Winst is ook dat Spoorbeeld de onderlinge samenwerking sterk verbeterd heeft. Waar we elkaar vroeger nog wel eens als hindermacht zagen, werken Bureau Spoorbouwmeester, NS en ProRail vanuit een gezamenlijk perspectief, gebruik makend van elkaars kracht en kennis.

Juan Ayrault Perez

Brand Manager – MSc in Architecture /
CSR, Sustainability and Brand
Directorate Adif, Spain

Wat is de betekenis van het Spoorbeeld?

De kracht van Spoorbeeld schuilt in de verknoping van standaard 'spoorkwaliteit' met de omgeving en thema's als erfgoed, toegankelijkheid, inclusiviteit, multimodaliteit en stadsontwikkeling. Dat is een enorme prestatie. En hoewel ik natuurlijk geen totaaloverzicht heb, kan het niet anders dat als die spoorse projecten in Nederland van de afgelopen jaren er heel anders uit hadden gezien wanneer Spoorbeeld niet had bestaan.

Wanneer kwam je voor de eerste keer in aanraking met Spoorbeeld?

In 2004 hoorde ik voor het eerst over Spoorbeeld tijdens de Watford Conference in Basel, Zwitserland. Daar maakte ik kennis met de toenmalig Spoorbouwmeester Rob Steenhuis en andere vertegenwoordigers van Bureau Spoorbouwmeester. In de periode waarin Nathalie de Vries Spoorbouwmeester was heb ik mijn kennis verder verbreed. En ook daarna heb ik altijd contact gehouden en mijzelf geïnformeerd over de werkzaamheden en de projecten van het bureau. Als buitenstaander blijft mijn specifieke kennis van Spoorbeeld natuurlijk beperkt. Neemt niet weg dat het een grote inspiratie is voor veel projecten binnen de Spaanse spoorwegen. Ik gebruik Spoorbeeld en de werkzaamheden van Bureau Spoorbouwmeester regelmatig als voorbeeld tijdens mijn colleges aan Spaanse universiteiten.

Jan Peter Wingender
Medeoprichter en partner
van Office Winhov

Wat is de betekenis van het Spoorbeeld voor de Spoorbranche?

Spoorbeeld heeft grote betekenis voor de Spoorbranche. Het bewerkstelligt een moeilijk te bereiken evenwicht tussen herkenbaarheid en uniciteit. Die mix tussen 'comfort en herkenbaarheid' enerzijds en 'uniciteit en afwisseling' anderzijds maken spoorbeeld tot een uiterst succesvolle ontwerpbenadering. Bovendien vormt het een stevige basis voor het overleg met gemeenten en commissies ruimtelijke kwaliteit. Het biedt houvast, samenhang en een gemeenschappelijk kader waarbinnen ontwerpogaven besproken kunnen worden. Juist door die heldere basis ontstaat veel ontwerpvrijheid in de architectuur van stations. Het is een werkelijk unieke prestatie om op die manier samenhang te brengen in een zeer complexe en dynamische omgeving. Hulde!

Wanneer kwam je voor de eerste keer in aanraking met Spoorbeeld?

Met Winhov werkten we voor het eerst met Spoorbeeld bij station Amsterdam Amstel. Het heeft ons enorm geholpen om structuur aan te brengen in die complexe ontwerpogave. Ook droeg het bij aan de samenhang tussen de verschillende projecten. Spoorbeeld bood houvast. Na Amstel hebben we bij diverse andere grote en kleinere projecten steeds opnieuw dankbaar gebruik gemaakt van Spoorbeeld.

Waar kan Spoorbeeld nog groeien?

De invloed van installatietechniek is groot in de stationsomgeving. De manier waarop wij informatie ontvangen over onze reis zal snel veranderen. We komen uit een periode dat we techniek, bijvoorbeeld camera's, zichtbaar wilden hebben. Nu bewegen we naar een omgeving waarin we het aantal prikkels en de hoeveelheid informatie juist willen reduceren. Een voorbeeld is Schiphol, waar geen centrale 'audiomedelingen' meer gedaan worden. Hierin ligt de komende jaren nog een belangrijke opgave voor Spoorbeeld.

“Niemand van ons had het alleen gekund”

Het is allemaal Spoorbeeld

Door: Niels Greif

Sinds jaar en dag speelt het ontwerp een belangrijke rol binnen de spoorsector. Tegenwoordig is Spoorbeeld daarvan het uithangbord. Dit extra bijzondere jaarbericht 2023 dat in een tijdslijn overzicht geeft van 20 jaar Spoorbeeld is een mooie aanleiding om de ontstaansgeschiedenis van Spoorbeeld en Bureau Spoorbouwmeester te schetsen en een beeld te geven van de invloed die Geertje Ponjée daarop heeft gehad. De uitgave van dit jubileum jaarbericht valt immers samen met de pensionering van Geertje.

Rob Steenhuis sprak ik kort voor zijn overlijden nog uitvoerig over het ontstaan van Spoorbeeld en Bureau Spoorbouwmeester. Het interview vond plaats in 2017 in het kader van mijn boek *Treinen Ontwerpen*, dat uiteindelijk in 2022 zou verschijnen. In dezelfde periode interviewde ik ook Geertje voor hetzelfde boek. Door elementen uit beide interviews te gebruiken, laat ik twee initiatiefnemers mede het verhaal vertellen.

In 1991 solliciteerde Geertje bij NS Design. Daar kreeg zij van Gerben Hellinga, destijds directeur van NS Design, de Spoorstijl toegeschoven – een ondergeschoven kindje in die periode. Al snel ontstond bij haar de conclusie dat de Spoorstijl strategisch niet goed ingestoken was en onvoldoende gebaseerd op een merkenstrategie of merkenpaspoort.

Binnen NS was er in die tijd nog sprake van verplichte winkelnering. Alle bedrijfsonderdelen moesten bij NS Design te rade gaan en daar hun ontwerp opdrachten neerleggen. De discipline van de betrokken ontwerpers, zowel grafisch als industrieel ontwerp, zorgde voor consistentie. Gevolg: een herkenbare stijl en een monolithische *corporate identity* op huisstijlniveau. Die sturing op huisstijl en vormgeving was bijzonder, vooral omdat het werd uitgevoerd door personen die ook zelf een ontwerpende achtergrond hadden. Jarenlang bewaakten ze samen de corporate eenheid van alle NS-middelen.

Op directieniveau was NS-bouwmeester Cees Douma een voorloper. Hij had de stellige overtuiging dat die corporate presentatie op alle ontwerp-niveaus door zou moeten werken, niet alleen op de grafische vormgeving. Daarop richtte hij de Kerngroep Visuele Presentatie (KVP) op, waar grafisch vormgever Wim Crouwel de leiding over kreeg. De KVP ontwikkelde zich tot een soort Welstandscommissie van NS. Het eerste project was een corporate kleurenwaaier die op advies van en door Geertje werd samengesteld, samen met de architecten van Arcadis en Holland Rail Consult.

Na de splitsing en verzelfstandiging van NS in 1995 maakte Geertje deel uit van een groep die voorbereidingen trof voor een brede sturing op 'endorsed merkidentiteit' voor alle businessunits van NS. De focus lag vooral op de bedrijfsmiddelen. Nog niet op de trein zelf en ook nog niet op die onderdelen die na de splitsing en verzelfstandiging terecht waren gekomen bij Rail Infra Beheer (RIB), het latere ProRail.

Ondertussen bleef Cees Douma zich sterk maken voor zijn gewenste integrale aanpak van het ontwerp. Het leidde in 1996 tot de oprichting van een afdeling Vormgeving binnen NS Corporate Communicatie. Als NS-Bouwmeester werd Douma hier zelf verantwoordelijk voor de corporate vormgeving: een taak die tot dat moment onderdeel was geweest van NS Design, dat als gevolg van de verzelfstandiging buiten de organisatie terecht was gekomen. >>>

>>> De NS-bouwmeester stelde als voorwaarde dat Geertje en ikzelf in dienst zouden komen bij de nieuwe afdeling. Cees had respect voor het 'endorsed denken' van Geertje, haar 2D expertise en omdat "deze mevrouw langs alle officiële kanalen heen met twee toonaangevende architecten de kleurenwaaier had volbracht." Voor mij gold dat de spoorbouwmeester mij graag binnenhaalde vanwege mijn project- en 3D-expertise en het feit dat ik binnen NS heel goed de weg kende: mijn 'NS-Rolodex'. In de twee jaar dat de afdeling Vormgeving bestond waren de werkzaamheden niet zo zeer marktstrategisch van aard. De aandacht ging vooral uit naar het verbreden en implementeren van het 'endorsed denken' en de doorwerking daarvan op het corporate beleid van NS.

Na de pensionering van Cees en de opheffing van de afdeling Vormgeving nam Geertje ontslag bij NS. Ze volgde haar passie en ging in Amsterdam aan de slag bij Scan: een toonaangevend internationaal merkadviesbureau. Ikzelf bleef bij NS als adviseur Design en Kunst. Enigszins in een twilight zone. Want voor NS waren dit niet de beste jaren. Het vervoerbedrijf was als gevolg van de privatisering nog altijd wat in verwarring.

Het plotselinge overlijden van RIB-bouwmeester Marius Reichert, amper een jaar na zijn aantreden, leidde in juli 1999 tot de benoeming van drie 'Plaatsvervangende Bouwmeester voor noodgevallen': Heime van der Heu en Jan van Soeren van RIB en ikzelf namens NS. Ondertussen startte de zoektocht naar een nieuwe Spoorbouwmeester. Op advies van voormalig NS-bouwmeester Cees Douma kwam NS uit bij Rob Steenhuis, die op 1 januari 2000 begon als Spoorbouwmeester.

De opdracht die Rob meekreeg was redelijk vaag. NS had behoefte aan een onafhankelijke mening van een ontwerper die met ideeën kwam waar NS zijn handtekening onder kon zetten. "Het ging niet per se over alleen architectuur,

maar ook niet per se over alles", vertelde Rob mij in ons gesprek in 2017.

Rob en ik kenden elkaar goed en gingen in maart 2000 samen op één kamer zitten in de Inktpot. Los van elkaar kregen we de vraag om een nieuwe Centrale Service Unit (CSU) voor station Utrecht Lunetten te beoordelen. We verbaasden ons over het ontbreken van een herkenbare vormtaal en NS-uitstraling. Precies dat wat voor de splitsing altijd zo goed geborgd was. Daarop ontstond een eerste gedachte voor een integraal vormgevingsbeleid voor de gehele spoorsector en alle vervoerders.

"Rob en ik verbaasden ons over het ontbreken van een herkenbare vormtaal en NS-uitstraling. Precies dat wat voor de splitsing altijd zo goed geborgd was."

Dit mede tegen het achterdoek van de voortschrijdende privatisering van het openbaar vervoer in Nederland. Op dat kamertje in De Inktpot hebben we een eerste aanzet op papier gezet. NS-directeur Hans Huizinga was enthousiast. Voor de uitwerking kregen we twee jaar de vrije hand en een passend budget. Natuurlijk konden we dat niet alleen. De omvang van de ambitie en de noodzakelijke betrokkenheid van heel veel verschillende kennisvelden maakte dat we versterking nodig hadden. Mijn NS-Rolodex bewees hier z'n dienst. Rob en ik brachten een aantal bijzondere mensen samen met wie ik jarenlang had gewerkt. Personen die met dezelfde energie, ambitie en bevlogenheid hun werk deden en heel goed naar elkaar konden luisteren.

Rob was in ons team de charismatische man die het verhaal kon vertellen op emotioneel niveau. Je begreep door hem waar het over ging. Over mensen, reizigers

en de toekomst: jouw wereld. Gerben Hellinga had veel marketingervaring, NS-bedrijfskennis en kon als geen ander officiële stukken schrijven. Hij was onze slimme en soliede factor. Geertje kwam terug van Scan. Ze had voor dit project, dat uiteindelijk uit zou groeien tot Spoorbeeld, een enorme toegevoegde waarde. Ze bracht veel kennis en ervaring mee over 'merkdenken'. Ikzelf bracht mijn kennis van 2D en 3D ontwerptrajecten mee, een groot in en- extern netwerk, een goed overzicht van alle relevante regelgeving én ervaring binnen een breed scala van projecten. Later werden ook externe adviseurs en experts benaderd, waaronder Fennemiek Gommer. Ook Sinot Design mag voor de uitwerking van de identiteitscirkel niet onbenoemd blijven, net als bureau Qua voor de positionering van stations.

Met de ondertekening van het eerste Protocol in 2002 werd de samenwerking tussen NS en ProRail rond de ontwikkeling van dat integrale vormgevingsbeleid beklonken. Een belangrijk moment. Net als de goedkeuring door Bert Klerk (president-directeur RIB) en Bert Meerstadt (lid NS-Directie) van de allereerste Spoorbeeldgids in 2004. Zonder dat gezamenlijke fiat zou het Spoorbeeld nooit van de grond gekomen zijn.

In tegenstelling tot de Spoorstijl die Geertje in 1991 op haar bord kreeg, was de Spoorbeeldgids geen vormgevingsmanual. Spoorbeeld was geladen als een merk. Eerst was heel goed gekeken voor wie het was bedoeld, voor welke doelgroep en naar wat het nou eigenlijk zou gaan oplossen. Dat leidde tot de formulering van een aantal kernwaarden waar alles aan zou moeten voldoen: de basis van het merk. En daarmee ook de basis voor alle kaders wat betreft veiligheid, samenhang, verlichting, veiligheid enzovoorts. Pas daarna kon begonnen worden met een concrete vertaling en vormgeving, waarbij vragen op tafel kwamen als: wat betekent dit voor de stijl, de kleur en de uiteindelijke vorm? En hoe werkt het door op 2D, 3D, architectuur, kunst, stedenbouw, landschap en de omgang met erfgoed?

Tijdens het interview in 2017 verklaarde Geertje het nog altijd indrukwekkend te vinden wat er in relatief korte tijd voor elkaar is gekregen. "We zijn in die creatieve periode allemaal boven onszelf uitgestegen. Niemand van ons had het alleen gekund. Het gebeurt niet vaak dat je met mensen werkt die onderling zo voor elkaar openstaan.

"We zijn in die creatieve periode allemaal boven onszelf uitgestegen. Niemand van ons had het alleen gekund."

Er werd ontzettend hard gewerkt, ook in eigen tijd. En met zoveel plezier."

De gedeelde energie, het vertrouwen en het naar elkaar willen luisteren is de basis geweest. En niet te vergeten de focus op dat waar het ons allemaal om ging: het toegankelijk maken van alle stations en al het productdesign voor iedereen. We wilden dit doen voor de reizigers, voor de mensen. Of je nou dun, dik, kind, oud of jong was. Iedereen moest zich met behulp van Spoorbeeld welkom en vertrouwd voelen.

Volgens Geertje had Rob die ambitie fantastisch weten te vertalen én uit te dragen. En Gerben was voor hem een ideaal rustgevend klankbord. De inhoud was volgens haar grotendeels van 'de principiële Niels' afkomstig. En Geertje zelf? Altijd kritisch en met volle aandacht voor de structuur, het bredere merkdenken en hoe alles in systemen past. Duwen, trekken en sleuren. Zelden had Rob iemand meegemaakt die zoveel 'ja-maar, nee-maar' zei, vertelde hij mij in 2017. En gelukkig maar.

Na de positionering van Spoorbeeld in 2001 werd het merkdenken verbreed en vertaald naar vormgevingskaders >>>

>>> en een discipline-gestuurde projectaanpak. Met het verschijnen van de eerste Spoorbeeldgids in 2004 kreeg Spoorbeeld 1.0 definitief vorm. Binnen het nieuwe Bureau Spoorbouwmeester kwamen er speciale adviseurs voor 2D, 3D en architectuur om het gezamenlijke vormgevingsbeleid ook goed in de praktijk te brengen.

Bij Spoorbeeld 2.0 – zeg maar de huidige versie – vond een nog verdere verbreding plaats. Alle route-onderdelen kwamen onder de spoorbeeldparaplu: van het station en de stationsomgeving tot het spoor en de omgeving van het spoor. Nog steeds met behoud van het merktenken en de rond 2001 geformuleerde kernwaarden.

Inmiddels twintig jaar na het verschijnen van de eerste Spoorbeeldgids heeft dat wat in 1991 als een ondergeschoven kindje op het bord van Geertje terecht kwam zich via de ambities van Cees Douma en dat kamertje in De Inktpot overal in Nederland tot tastbaar resultaat geleid. De natuurstenen vloeren van de NSP-stations, de ordening van objecten, de positie van retail, de bewegwijzering, de indeling in stationsdomeinen, de hoogwaardige vormgeving van de outillage: het is allemaal Spoorbeeld.

De kracht van Spoorbeeld zit in de kernwaarden, de focus op de reiziger, het menselijke, de brede maatschappelijke doelstelling, het publieke karakter, het systeemdenken, en het integraal sturen op merkidentiteit, ruimtelijke kwaliteit en de kwaliteit van het functioneel ontwerp. Daardoor oogt alles heel vanzelfsprekend. Eigenlijk valt het pas op als het ergens (nog) niet klopt.

“Het zou goed zijn wanneer rijk, gemeenten en provincies hier meer aandacht aan gaan geven: van de woningbouwopgave tot alles wat er rond het spoor en stations gebeurt.”

Die waarde wordt inmiddels volop herkend. Al blijft er nog veel te winnen, zeker ook buiten de wereld van het spoor en binnen tal van andere ruimtelijke opgaven. Zo blijven we erg bezig met normeringen, toetsingscriteria, geld en processen. Ambitie, inhoud, visie en kwaliteit krijgen daardoor niet altijd de vanzelfsprekende aandacht. Daardoor blijven er veel waarden en kansen liggen. Het zou goed zijn wanneer rijk, gemeenten en provincies hier meer aandacht aan gaan geven: van de woningbouwopgave tot alles wat er rond het spoor en stations gebeurt.

En Spoorbeeld? Welke kant moet dat op om in de toekomst van waarde te kunnen blijven? En wat is straks de rol van Bureau Spoorbouwmeester? Hoe kan er de komende jaren blijvend worden geprofiteerd van alle lessen en alle opgedane ervaring? Wat mij betreft is er maar een weg denkbaar. De focus zal moeten liggen op wat Nederland op het vlak van ál het openbaar vervoer nodig heeft. Veel meer dus dan alleen de trein. Hoe gaan we OV-Nederland met elkaar vormgeven en branden, in samenhang, voor alle gebruikers en reizigers? Die maatschappelijke context is van groot belang. En laat dat nou precies de basis zijn van het Spoorbeelddenken.

Beleid

.....
Cees Douma
NS-bouwmeester
Hoofd nieuwe afdeling Vormgeving

1996

1997

1998

1999



De verzelfstandiging en splitsing van de Nederlandse Spoorwegen leidt in 1996 tot een nieuwe afdeling Vormgeving binnen NS Corporate Communicatie en Design. Vanaf dit moment ontwikkelt het spoorbouwmeesterschap zich van architect van stations tot een breder gepositioneerde regisseur van ontwerpogaven binnen de spooromgeving. Architectuur wordt naast industriële en grafische vormgeving één van de vormgevingsdisciplines. NS Bouwmeester Cees Douma en de adviseurs Niels Greif en Geertje Ponjée spelen een cruciale rol bij de ontwikkeling van het spoorbouwmeesterschap.

Spoorbeeld is hét vormgevingsbeleid van de spoorsector. Ook is het een inspirerend hulpmiddel voor iedereen die aan het spoor werkt. Het daagt uit tot samenhang en integraliteit bij iedere ontwerpogave binnen het spoor. Bureau Spoorbouwmeester houdt Spoorbeeld scherp en actueel. Jaarlijks worden nieuwe opgaven verkend, visies geactualiseerd en kaders en ontwerpuitgangspunten bij de tijd gebracht. Dit hoofdstuk geeft een overzicht van de ontwikkelingen in 2023.

Handboek Treinvervangend vervoer

In veel gevallen zorgt de inzet van treinvervangend vervoer dat de routes op stations tijdelijk gewijzigd moeten. Zeker bij ingrijpende wijzigingen heeft dat invloed op alle reizigers, ook zij die al goed bekend zijn met het desbetreffende station. Heldere informatievoorziening en bewegwijzering is dan nodig. ProRail, NS en Bureau Spoorbouwmeester hebben hiervoor samen met vervoerders NS Reiziger, Arriva, Connexion, Keolis en Qbuzz een handboek ontwikkeld. Dit Handboek Treinvervangend Vervoer biedt handvatten voor uniforme communicatie, *wayfinding*, plaatsingscriteria en procesafspraken voor toepassing op alle stations.

RSB Handboek 3.3

Bureau Spoorbouwmeester is onderdeel van het Ontwerpteam RoutingSigningBranding (RSB). Binnen dit team worden nieuwe inzichten, objecten en de profilering van (nieuwe) vervoerders besproken. Ons bureau adviseert vervoerders, concessiehouders en natuurlijk ProRail en NS bij aanpassingen van het Handboek Routing, Signing en Branding: de zogenaamd *change requests*. Insteek is het bewaken van samenhang met alle relevante onderdelen uit Spoorbeeld: van OVCP en bewegwijzering tot de outillage, de Visie op Informatie en het Handboek Retail.

Afgelopen jaar zijn op initiatief van ProRail de vervoerders uitgenodigd om mee te denken over een update van de bestaande *toolkit* van het RSB Handboek 3.3. >>>

De directies van NS en Railinfrabeheer (RIB), de voorloper van ProRail, besluiten om een helder en eenduidig Spoorbeeld te ontwikkelen. Het wordt een belangrijk sturingsmiddel voor het designmanagement van beide partijen. Spoorbeeld wordt opgesteld met de overtuiging dat door een goede samenwerking tussen alle partijen op en rond het spoor een herkenbare identiteit van de spoorbranche kan ontstaan. Deze identiteit moet bijdragen aan een positieve beleving van het spoor door de reizigers. Een betere functionaliteit van de stations, meer reisplezier en een beter commercieel perspectief voor alle belanghebbenden op de stations zijn belangrijke doelen.

2000

Rob Steenhuis
Spoorbouwmeester 2001-2005

2001

Op initiatief van de directies van NS en RIB wordt Bureau Spoorbouwmeester opgericht: een onafhankelijk adviserend orgaan voor ontwerp en vormgevingsopgaven. Binnen de spoorsector gaat het bureau advies en ondersteuning bieden aan alle partijen die aan het spoor werken. Het bestaat uit een klein team medewerkers onder leiding van een periodiek wisselende >>>



.....
 Bureau Spoorbeeld
 locatie De Inktpot 3
 Utrecht

>>> Spoorbouwmeester. Doel is het stimuleren en ontwikkelen van ruimtelijke kwaliteit, identiteit, beleving en ontwerp kwaliteit op en rond stations. Sinds het ontstaan van het bureau wordt aan en met Spoorbeeld gewerkt. Vanuit Het Protocol – het document waarin de afspraken tussen NS, ProRail en Bureau Spoor–bouwmeester zijn vastgelegd – is het bureau bevoegd Spoorbeeld te ontwikkelen, te beheren en uit te dragen.

2002



Op 12 april 2002 wordt het Protocol Spoorbouwmeester ondertekend door de directies van NS en Railinfrabeheer. Het is het startsein voor Rob Steenhuis en zijn team om Spoorbeeld daadwerkelijk te gaan realiseren. Bureau Spoorbouwmeester is een feit.

Nagenoeg op hetzelfde moment start de integrale benadering van de Nieuwe Sleutelprojecten (NSP): de zes grote ontwikkelplannen voor de stations Arnhem, Breda, Den Haag, Rotterdam, Utrecht en Amsterdam Zuidas. Samen met de Rijksbouwmeester adviseert de Spoorbouwmeester over de ruimtelijke kwaliteit van deze nieuwe HSL-stations. De opgave strekt zich uit van het station tot de gebiedsontwikkeling rond het station. De NSP helpen bij het bepalen van de bredere kwaliteitsambitie van de spoorsector en zijn zo van grote waarde voor de verdere ontwikkeling van Spoorbeeld.

>>> Als bureau hebben we geadviseerd om bij een update de relatie met andere visies en elementen uit Spoorbeeld te versterken, waaronder de bewegwijzering en de overkoepelende Visie op Informatie. Extra aandacht is uitgegaan naar de verbetering van de communicatie op die plekken waar reizigers in de haast de juiste keuze voor een vervoerder moeten maken.

Stationsconcept

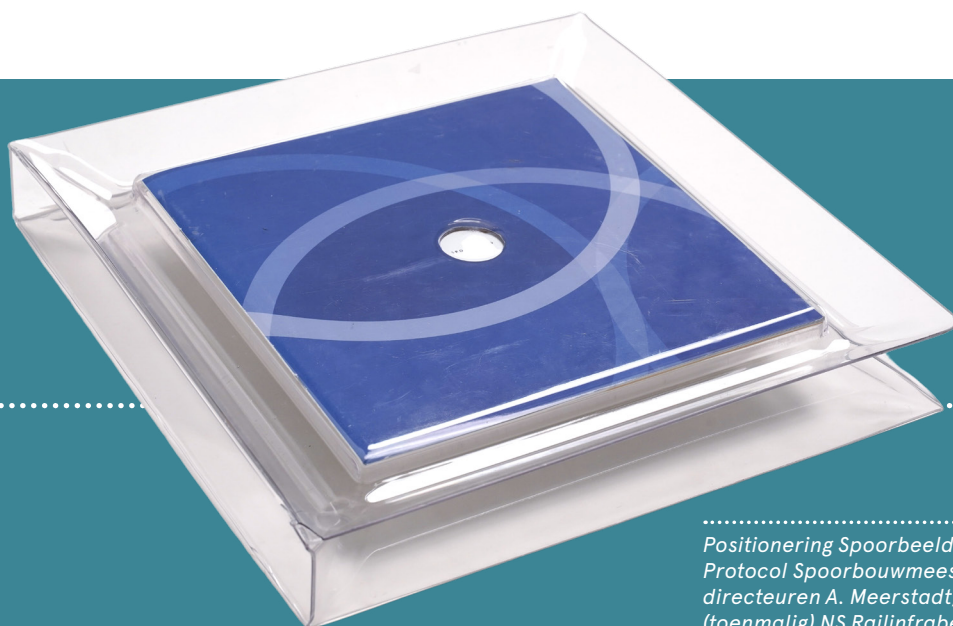
Al geruime tijd sleutelen NS, ProRail en Bureau Spoorbouwmeester aan een nieuwe versie van het Stationsconcept. Het betreft een forse update, waarin tal van nieuwe inzichten een plek krijgen. De inhoudelijke update loopt gelijk op met het verbeteren van de gebruiksvriendelijkheid van het visiedocument, dat sinds jaren al de basis vormt voor alle stationsniewbouw en -verbouwopgaven. Oorspronkelijke teksten worden herschreven en aangescherpt en ook de vormgeving wordt bij de tijd gebracht. Afgelopen zomer is een nagenoeg compleet versiedocument met NS en ProRail besproken. Daarin was een eerste inhoudelijke review al verwerkt.

Verbeterplannen

Het Team Verbeterplannen adviseert bij diverse vragen, initiatieven en verbeterplannen op en rond stations. De Visie op Informatie en de betreffende context vormen altijd het kader voor de adviezen. Soms omvatten de plannen ook kunstopdrachten. Is dit het geval, dan wordt ook de Kunstcommissie ingeschakeld. Binnen het Team Verbeterplannen zijn in 2023 met NS Stations en ProRail uitgangspunten ontwikkeld voor de toepassing van visuals in stations. Ze zijn inmiddels besproken met de stationsmanagers van alle regio's. Hun feedback vormt de basis voor de laatste wijzigingen en de vaststelling in 2024.

Visie op Informatie

Station Amsterdam Amstel kent een unieke situatie: de perrons worden gedeeld door trein en metro. R-net, het Randstedelijk samenwerkingsverband van overheden en vervoerders, benaderde ProRail met de vraag hoe binnen deze context reisinformatiemiddelen van de metro ingepast kunnen worden in de reizigerstunnel en op de perrons. De vraag raakt aan het voornemen uit de Stationsagenda van het rijk om uitgangspunten te ontwikkelen voor de profilering van trein, bus, tram en >>>



Positionering Spoorbeeld en ondertekening 1e Protocol Spoorbouwmeester door de president directeuren A. Meerstadt, NS Group NV en B.J. Klerk, (toenmalig) NS Railinfrabeheer BV (april 2002)

2003

Bureau Spoorbouwmeester werkt door aan Spoorbeeld en vergroot het draagvlak. Daarin wordt veel aandacht besteedt aan de toegevoegde waarde voor alle spoor- en stationspartijen. Er wordt een basis gelegd voor het Spoorbeeld systeemdenken en het onderscheid tussen generiek en specifiek. Ook wordt gewerkt aan spoorbeeldparagrafen als onderdeel van opdrachtbriefings kunnen worden toegevoegd aan de programma's van eisen van projecten.



2004

De allereerste Spoorbeeldgids komt gereed. Ook besluiten NS en RIB dat het ontwikkelde Spoorbeeld geïmplementeerd gaat worden binnen beide organisaties. 3 november 2004 is een belangrijk moment. Dan wordt tijdens een Railweb-bijeenkomst de spoorbeeldvisie officieel geïntroduceerd. Ook wordt de website spoorbeeld.nl gelanceerd.



1e uitgave Spoorbeeldgids 'Het Spoorbeeld heeft een gezicht' NS en ProRail besluiten dat de Spoorbeeldvisie, -kaders en ontwerpprincipes beleid wordt. (2004, Bureau Spoorbouwmeester)

>>> metro in stations. Met Amstel als casus heeft ons bureau de relatie tussen de Visie op Informatie voor treinstations en de middelen en inrichtingsprincipes van R-net voor metrostations in kaart gebracht. Op basis van dit advies kunnen in een later stadium de opties goed afgewogen worden. Verder is ons bureau in 2023 betrokken geweest bij de update van de handboeken met luminantiecriteria van mediaschermen en commerciële schermen in commerciële gevelpuien.

Advies en review Update Basisstations
ProRail maakt een update van de Richtlijn 135 en OVA 14, bekend als het basisstation. Bureau Spoorbouwmeester draagt bij aan de review van beide documenten en levert aandachtspunten om de documenten in lijn te brengen met het Stationsconcept en ander beleidsdocumenten behorend tot Spoorbeeld. Doel is het benoemen van de raakvlakken met andere modaliteiten

die een plek krijgen in multimodale ov-terminals. Ook is er aandacht voor het onderwerp 'wachten' op andere plekken dan het perron. We hebben voorgesteld voor om transferkwaliteit ook te benoemen vanuit de hoogtezonering en de transparantie. Dit omdat overzicht en doorzicht op iedere station van wezenlijk belang zijn voor oriëntatie, navigatie en doorstroming.



2005



Nathalie de Vries,
Spoorbouwmeester
2005-2009

Nathalie de Vries volgt Rob Steenhuis op als Spoorbouwmeester. Het zorgt voor nieuwe impulsen. De ontwikkeling van kwaliteitsbepalende documenten wordt samen met NS en ProRail, de opvolger van RIB, beter gestructureerd. Er wordt input geleverd voor de Visie op Retail. Ook wordt met NS Stations en Viacom een overkoepelend kader ontwikkeld voor reclame. Om snel en dagelijks gebruikt te vergemakkelijken verschijnt de **Spoorbeeldwaaier**. Deze wordt op grote schaal verspreid onder medewerkers van NS en

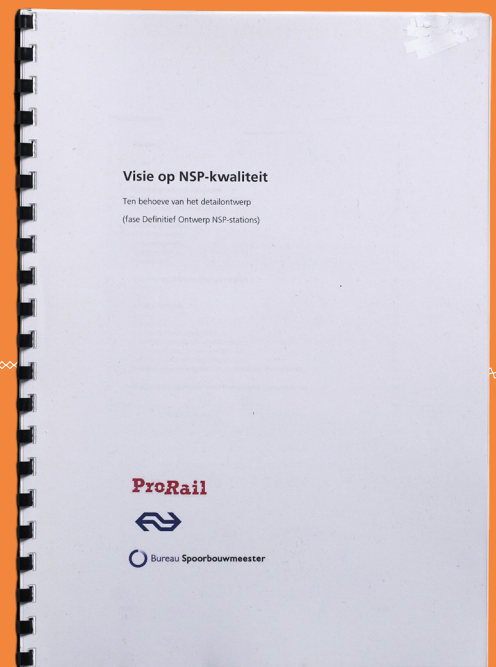
Retail Design Gids: NS, Bureau Spoorbouwmeester, Sinot Design Associates, 2005

ProRail. Vanwege de groeiende buitenlandse belangstelling wordt ook een **Engeltalige versie van de Spoorbeeldgids** gemaakt. Via de website spoorbeeld.nl kan Spoorbeeld bovendien nu ook digitaal geraadpleegd worden. Nathalie de Vries is de drijvende kracht de NSP-overleggen waarin met alle betrokkenen de kwalitatieve uitgangspunten voor het ontwerp van de NSP-stations worden besproken. De overleggen voeden Spoorbeeld en vergroten ondertussen het draagvlak.

Programma's

2006

Om de implementatie van Spoorbeeld te versnellen maakt Bureau Spoorbouwmeester zich sterk voor het definiëren van kwaliteit binnen programma's van eisen, zowel wat betreft de beleving, de context, de ruimte en de inrichting. Samen met NS en ProRail wordt gewerkt aan een serie visiedocumenten die verder uitwerking geven aan Spoorbeeld, waaronder de **NS Visie op Stations**, de **Retailgids** en de **Reclamevisie**. Ook werkt het bureau mee aan beeldkwaliteitsplannen voor stations van ProRail. Eind 2006 wordt samen met NS en ProRail **gestart met een studie naar de gezamenlijke visie op stations**. Markant is ook de start van de eerste fase van aanbesteding van de Stationsoutillage. Verder wordt een **vernieuwd Protocol Spoorbouwmeester** vastgesteld met toevoeging van een paragraaf waarin de inbreng van Bureau Spoorbouwmeester bij stationsontwikkelingen wordt vastgelegd.



Visie op NSP-kwaliteit: een uitwerking van de inrichtingsvisie voor de stations van de nieuwe Sleutelprojecten (11 oktober 2006, ProRail, NS Stations, Bureau Spoorbouwmeester).

Programma's hebben betrekking op ontwikkelingen die raken aan het gehele netwerk, dan wel aan specifieke routes en trajecten. Vaak gaat het om concrete, langlopende ontwerptrajecten. Binnen de programma's vervult Bureau Spoorbouwmeester een adviserende rol. Ook is ons bureau actief betrokken bij selecties, pilots, reviews en het opstellen van (ontwerp)briefings. Dit hoofdstuk geeft een overzicht van de programma's waar we in 2023 bij betrokken waren.

113 bord

Veiligheid op en rond het spoor is voor ProRail een zeer belangrijk thema. Daaronder valt ook suïcidepreventie. Dat uit zich onder meer communicatieborden bij overwegen en einde perrons. Samen met de afdelingen Veiligheid en Ontwikkeling en Beleid van ProRail, Stichting 113 Zelfmoordpreventie en bureau Mijksenaar is de communicatie op de borden geoptimaliseerd. Verbeterde zichtbaarheid en leesbaarheid zijn hierin meegenomen. Ook is op advies van ons bureau aandacht besteed aan de verduurzaming. Zo is bij de nieuwe borden gekozen voor een circulair en biobased materiaal. De borden worden in de loop van 2024 geplaatst langs overwegen en op perroneinden.

Handboek Antennes

Op stations waar veel reizigers tegelijk gebruikmaken van hun smartphone, moet de komende jaren fors geïnvesteerd worden in de mobiele netwerken van de verschillende telecombedrijven. Alleen zo kan in de al groeiende datavraag voorzien worden. Tegelijk maken ook ProRail en NS gebruik van draadloze netwerken voor hun communicatie en services. Verder is er een netwerk voor de hulpdiensten. Telecombedrijven moeten bij de plaatsing van antennes aan technische en radiografische voorwaarden voldoen. Daarnaast zijn er afspraken nodig die raken aan het ontwerp en de ruimtelijke beleving. Voor ieder netwerk zijn immer veel kabels en antennes nodig. Die dienen op een zorgvuldige manier ingepast te worden. >>>



NS-Visie op Stations, van overstapmachine naar dynamisch stadsportaal (NS). Initiatief van NS om visie te formuleren voor de grootste stations, onderverdeeld in de thema's 'Het Station, Klanten, Domeinen en Het Wereldstation. De visie werd als basis gehanteerd om stations te transformeren in aantrekkelijke stedelijke centra.

>>> Het Handboek Antennes beschrijft hoe NS en ProRail om willen gaan met de plaatsing en vormgeving van de fysiek zichtbare delen van de diverse netwerken op stations en in de spooromgeving. Samen met het PvE00309 wordt dit handboek het inpassingsbeleid voor plaatsing van telecomsystemen, zoals omschreven in het document Draadloze Communicatie Installaties in de spooromgeving (RLN00424). In 2023 zijn de plaatsingscriteria en vormgevingsuitgangspunten van het nieuwe handboek beproefd. In 2024 wordt het handboek vastgesteld en in gebruik genomen bij de verdere uitrol van de antennesystemen op stations.

Handboek Camera's

Binnen het ProRail programma Telecom op Stations worden ontwerpvoorschriften en specificaties voor ICT en camera's besproken. In 2023 kreeg het Handboek Camera's specifieke aandacht. Vanuit verschillende disciplines wordt gezocht naar een optimale afstemming van ICT, installatiecomponenten, camera's, plaatsing en vormgeving. Bureau Spoorbouwmeester adviseert over ontwerpprocessen, vormgeving, kleurtoepassing en integratie. Verwacht wordt dat de update van het handboek in de loop van 2024 vaste vorm krijgt.



Het document 'Wereldstations en Interieurprincipes Commercie' (NS) is een conceptuele uitwerking en verdieping van 'Het Wereldstation' uit de 'NS Visie op Stations'. Deze conceptuele uitwerking is de leidraad voor de invulling van de commerciële vlekken en hun uitstraling. Vanuit één centrale gedachte volgen generieke oplossingen waarbij binnen de unieke stations oplossingen worden gecreëerd.

Foto links.
Statiegeldautomaat
op Rotterdam
Centraal.

AED

Automatische Externe Defibrillators, beter bekend onder de afkorting AED's, zijn of worden op ieder station geplaatst – soms zelf meerdere. Ze zijn beschikbaar voor reizigers en gealarmeerde hulpverleners binnen een straal van pakweg 500 meter rond het station. Samen met Bureau Spoorbouwmeester heeft ProRail een AED-paal met identificatiebord en plaatsingscriteria ontwikkeld. Bij de toepassing zal ons bureau adviserend betrokken blijven, vooral bij monumentale stations en station met een hoge architectonische waarde.

Statiegeldautomaat

Het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW) heeft NS in 2021 gevraagd om stations te voorzien van een voorziening voor de retour van PET-flessen. In samenwerking met ProRail en Bureau Spoorbouwmeester zijn in 2023 op vijf grote stations statiegeldmachines geplaatst. Ze krijgen een plek conform plaatsingscriteria en worden ingepakt in de generieke modulaire omkasting voor service-elementen. Na een evaluatie kunnen in 2024 meerdere stations voorzien worden van statiegeldmachines.

Ov-fietsenstallingen

OV Fiets heeft voor haar project Service Concept op Locatie (SCoL) producten ontwikkeld voor het onbemenst stallen van de OV-fietsen. Bureau Spoorbouwmeester is betrokken geweest bij het opstellen van het programma van eisen en de aanbestedingscriteria. Ondersteund voor Royal HaskoningDHV heeft NS in 2023 samen met ProRail en Bureau Spoorbouwmeester meer dan zeventig locatiestudies gedaan voor plaatsing van de stallingen. Complexe locaties zijn in een multidisciplinair team intensief besproken. Met regelmaat werden met het oog op ruimtelijke kwaliteit aanpassingen in de nabijheid van de stalling meegenomen.

Perronrandbeveiliging

In 2020 schreef de Rijksdienst voor Ondernemend Nederland (RVO) samen met ProRail een competitie uit voor innovaties om de veiligheid op perrons te verbeteren. Dat kan bijvoorbeeld door reizigers beter te spreiden en reizigers meer afstand van de perronrand te laten houden. Tal van ideeën en concepten werden ingezonden. Uiteindelijk leidde dit tot drie finalisten die tijd en budget kregen om een prototype te maken en te testen. Bureau Spoorbouwmeester adviseerde met >>>



2e uitgave Spoorbeeldgids 'Het Spoorbeeld heeft een gezicht' (2006, Bureau Spoorbouwmeester)

2007

Er ontstaat behoefte aan verdere uitwerking van de architectuurvisie uit 2004. Die moet onder meer aangevuld worden met meer informatie over de stationsomgeving en de omgang met tijdelijke situaties. De komst van OVCP en de kwaliteitsspecificaties voor de NSP-stations leiden tot nieuwe inzichten die eveneens in Spoorbeeld moeten worden verwerkt. Aansluitend is er behoefte aan een stedenbouwkundige visie op stationsgebieden. **Projecten als Wereldstations van NS en de Stationsoutillage van ProRail** staan symbool voor de groeiende aandacht voor de inrichting van stations. De ambities die ten grondslag liggen aan de NSP werken meer en meer door op andere station. Het onderstreept de >>>

>>> name op de ruimtelijke inpassing en vanuit de Visie op Informatie. De resultaten zijn op 22 mei 2023 gepresenteerd tijdens een eindevenement.

Duurzame poefjes

De duurzame poefjes zijn onderdeel van de duurzame doorontwikkeling van de outillage. Ondersteund door ontwerp bureau IPV-Delft werden er in eerdere jaren al circulaire en *biobased* materiaalstudies gedaan. Dit heeft in 2023 geresulteerd in holle poefjes zonder stalen kap, maar mét de vertrouwde look en feel. De eerst nieuwe poefjes worden vanaf het voorjaar 2024 op verschillende stations geplaatst.

TOS - Telecom op stations (CN)

Het nieuwe programma Telecom op Stations (ToS) is ingericht om de achterstand in het onderhoud van telecomassets op stations aan te pakken. ToS draagt daarmee zorg voor de vernieuwing en verbetering van kloppen, omroepinstallaties, camera's en reisinformatiesystemen. Belangrijk onderdeel is ook de verbinding van de assets aan de ProRail netwerken. Assets hebben impact op het beeld van de stations. Dat geldt vooral bij bijzondere en monumentale stations. Ons bureau



adviseert over de beeldkwaliteit en zorgvuldigheid bij die stations die het ToS-programma aandoet. Dat gebeurt met aandacht voor de ruimtelijke inpassing, de beeldbepalende objectvormgeving en het bijkomende kabelwerk.

.....
Duurzame poefjes zijn in het voorjaar op verschillende stations geplaatst.



>>> waarde die wordt toegedicht aan een geïntegreerde ontwerpaanpak, zowel met het oog op de reizigers als het imago van NS en ProRail. Bureau Spoorbouwmeester raakt betrokken bij steeds meer programma's en projecten, van de nieuwe **stationsoutillage** en **InfoPlus** tot de ontwikkeling van de **Eye-on-you** bewakingscamera en de vervanging van de **CTA's**, **halaanwijzers** en **TAS-displays**. Ook wordt het bureau onderdeel van de Design & Brand Group dat adviseert over de ontwikkeling van een **hogesnelheidstrein** FYRA. Bureau Spoorbouwmeester maakt zich verder sterk voor de waardering van het **spoorerfgoed**, waarmee de basis wordt gelegd voor De Collectie. En *last but not least*: in 2007 wordt de eerste digitale nieuwsbrief van Bureau Spoorbouwmeester verstuurd.

.....
Positionering Stations. Eind 2006 zijn NS en ProRail samen met Bureau Spoorbouwmeester gestart met de studie naar de gemeenschappelijke visie op stations en werd een visie geformuleerd op de gewenste identiteit van stations in beelden en waarden, de inrichtings- en ordeningsprincipes voor stations en het onderscheid in typen stations als het gaat om ontwerp en inrichtingsvraagstukken. In eerste instantie hebben ProRail en NS ieder voor zich de stationspositionering gedefinieerd. Omdat de uitkomsten van deze twee afzonderlijke trajecten zeer dicht bij elkaar lagen, is ervoor gekozen om de twee visies verder uit te werken en te integreren tot één gezamenlijke positionering van stations. (Bureau Spoorbouwmeester, NS, ProRail, oktober 2007)

BAAS

De gemeente Rotterdam heeft NS gevraagd mee te doen aan een pilot gericht op de vermindering van wegwerpbekers. Het initiatief slaat vrijwel naadloos aan op de ambitie van NS en ProRail om stations voor 2040 afvalvrij te maken. Ook past het in de voorbereiding op de nieuwe PWWR-wetgeving die inzet op 20% minder wegwerpbekers in 2030. Tal van winkels op station Rotterdam Centraal hebben zich aangesloten bij de pilot. Samen met ProRail en Bureau Spoorbouwmeester is gezocht naar geschikte locaties voor het inwisselen van de herbruikbare bekercs. De pilot 'Beker as a Service' (BAAS) start in maart 2024 en krijgt veen looptijd van drie maanden.

Kunst in de trein

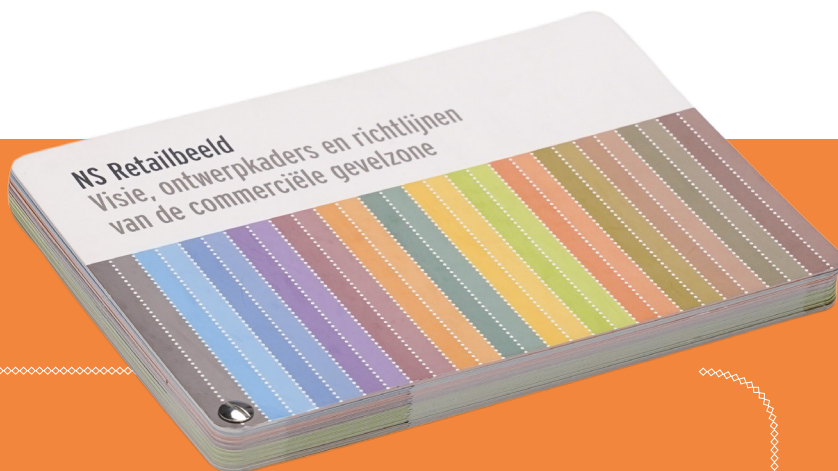
Kunst maakt al decennialang deel uit van het ontwerp van treininterieurs. NS is hierin wereldwijd uniek. Voor de Intercity Nieuwe Generatie (ICGN) en de Dubbeldekker Nieuwe Generatie (DDNG) biedt NS de kans aan kunstenaars op om de treinseries te verbijzonderen. Ons bureau heeft advies uitgebracht over de kunstopdracht, de selectie en de beoordeling van de ontwerpen. Dit heeft geleid tot de selectie van kunstenaar Marieke van Diemen. Zij levert een serie foto's voor de kopwanden en

transparante separatiewanden van de trein. Bureau Spoorbouwmeester blijft betrokken bij de definitieve selectie van de beelden en de afstemming op het interieurconcept. Daarna zal het ontwerp door de kunstenaar en de treinleverancier verder worden uitgewerkt. Verder is ons bureau betrokken bij de herplaatsing van de negen 'kunstdeurduwers' uit de serie *Poetry of Stains* van kunstenaar Onno Poiesz die sinds 2012 onderdeel zijn van een aantal bestaande dubbeldekkers.

Zonnepanelen op monumenten

NS Stations, ProRail en Bureau Spoorbouwmeester willen op termijn alle stations energieneutraal te maken. Zonnepanelen worden gezien als een geschikte en duurzame oplossing voor het opwekken van duurzame energie voor onder andere verlichting, winkels, liften, roltrappen en informatiesystemen. Maar hoe integreer je zonnepanelen in een monumentale kap of stationsgebouw? Want zeker daar is het van groot belang dat de inpassing van nieuwe energiesystemen uiterst zorgvuldig plaatsvindt. StudioSK en architectenbureau Braaksma & Roos deden daarom ontwerpend onderzoek naar vier cases: de stations Weert, Amsterdam Centraal, Heemstede Aerdenhout en Hengelo. Voor het

>>>



NS Retailbeeld: visie, ontwerpvaardigheden en richtlijnen van de commerciële gevelzone.

Met behulp van het retailbeeld kunnen partijen nagaan of de keuzes die zij maken bij nieuwbouw of veranderingen in de bestaande stationsomgeving aansluiten bij de gewenste uitstraling (NS 2007).

2008



In september 2008 begint Geertje Ponjée als Manager Bureau Spoorbouwmeester

Projecten als Stationsoutillage, Positionering stations, Retailbeeld, beeldkwaliteit voor stations, de Nota Kunstbeleid en De Collectie illustreren de verbreding en verdieping van Spoorbeeld. Belangrijk zijn ook de start van de ontwikkeling van Het Stationsconcept en de vernieuwing van de Spoorbeeldwebsite.

>>> onderzoek werd advies ingewonnen bij de Rijksdienst Cultureel Erfgoed (RCE) en de betrokken gemeenten. De ontwerpstudie heeft laten zien dat inpassing op monumenten goed mogelijk is. Het heeft inmiddels geleid tot een nieuwe versie van het Handboek Zonnepanelen dat leidend is voor de plaatsing van nieuwe energiesystemen bij monumentale stations.

Klimaatadaptieve stations

Het klimaat verandert. Als gevolg daarvan zullen we de komende decennia meer en meer met weersextremen. Ook stations worden hierdoor geraakt. Vaak liggen zij in stenige stadscentra, op plekken waar de druk op de ruimte groot is en de effecten van klimaatverandering in veel gevallen nu al merkbaar zijn. Door nú grip te krijgen op de veranderende omstandigheden, kunnen we er samen voor zorgen dat stations ook in de toekomst prettige en leefbare plekken blijven. In opdracht van Bureau Spoorbouwmeester heeft Flux Landscape Architecture daarom ontwerpend onderzoek gedaan de mogelijkheden om het station en de stationsomgeving klimaatadaptief in te richten. 25 Nederlandse stations zijn geanalyseerd, waarvan er vijf in de vorm van een casus nader zijn uitgewerkt:

's-Hertogenbosch, Beverwijk, Deventer, Leiden en Woerden. Het resultaat van de studie *Klimaatadaptieve Stations* is in 2023 gereedgekomen. De in het eindresultaat opgenomen casestudies bieden inspiratie voor een variëteit aan stationsprojecten. Ook biedt de studie concrete ontwerputgangspunten en maakte Flux samen met ons bureau een 'klimaattransitiepad' en een catalogus vol aanbevelingen om tot een klimaatadaptief ontwerp te komen. *Klimaatadaptieve Stations* is daarnaast een uitnodiging aan de spoorpartijen, lokale en regionale overheden, vervoerders, eigenaren, beheerders en vastgoedpartijen om bij de planvorming en investeringen rond stations ook op het vlak van klimaatadaptatie, groen en verblijfskwaliteit de handen ineen te slaan.



Klimaattransitiepad
stations

Ontwerpend onderzoek Paris Proof Stations

De Klimaatwet stelt bindende doelen voor de beperking van de wereldwijde CO₂-uitstoot: 55% minder in 2030 ten opzichte van de situatie in 1990 en 95% minder in 2050 ten opzichte van 1990. Aansluitend heeft het ministerie van IenW de ambitie om al in 2030 infrastructuur klimaatneutraal te ontwerpen en realiseren. De spoorsector heeft deze doelstellingen vertaald in eigen ambities,



Scenario's gewenste eindresultaat op basis van gebruikersonderzoek dat deel uitmaakte van het project 'Beeldkwaliteitsboek'. Het doel van dit project is het ontwikkelen van een beeldkwaliteitsboek als aanvulling voor wat betreft beeldkwaliteit en uitstraling van stations op PvE, voor het ontwerpen van nieuwe stations én bij verbouwingen en herinrichtingen van bestaande stations. (Caracta voor Bureau Spoorbouwmeester, 2008).

Doel van dit document is de ambitie voor stations van NS en ProRail waar te maken door te sturen op de gewenste uitstraling en inrichting van stations. De ambitie is de kwaliteit van stations te verbeteren door middel van de ontwikkeling van een stationsidentiteit. Het Stationsconcept beschrijft te gewenste uitstraling van het station, vertaald naar creatieve principes en ontwerpprincipes voor stations, stationsdomeinen, functievelden, profilering. Dit uitgewerkt in vasten, variabelen en creatieve vrijheden (17 december 2008 NS Stations, ProRail, Bureau Spoorbouwmeester en Caracta).



Bureau
Spoorbouwmeester
Inspireert

die vaak nog iets hoger liggen. Samen met de rijksoverheid werkt de sector aan de realisatie. Dat vraagt veel aandacht.

De lange ontwikkeltijd van spoor- en stationsopgaven zorgt er namelijk voor dat we vandaag al concrete actie moeten nemen om de doelstellingen te kunnen halen. Veel plannen die nu

op de tekentafel liggen, zullen namelijk pas na 2030 in uitvoering komen. NS en ProRail sturen al op de verlaging van de operationele emissies. Veel informatie is hier al beschikbaar. Er is alleen nog geen concreet zicht op de materiaalgebonden CO₂-emissies die gepaard gaan met de ontwikkelambities van stations. Daarmee is het ook nog niet helder welke stappen genomen moeten worden om die CO₂-uitstoot te verminderen. Aanvullend onderzoek en de ontwikkeling van een instrumentarium ten behoeve van de uitvoering is nodig.

Tegen deze achtergrond hebben Bureau Spoorbouwmeester, ProRail en NS het initiatief genomen tot het ontwerpend onderzoek Paris Proof Stations. Doel is om grip te krijgen in de CO₂-footprint en de benodigde CO₂-budgetten. Hiermee moet het mogelijk worden om ook wat betreft stations de uitstoot op termijn binnen de grenzen van het klimaatakkoord van Parijs te krijgen. Het ontwerpend onderzoek is in 2023 van start gegaan. Eerste stap is de ontwikkeling van een op CO₂-budget gerichte ontwerpbenadering. De focus ligt eerst op het station zelf. In de loop van 2024 wordt de aandacht verbreed en zal ook gekeken worden naar de stedelijke ontwikkeling in de (directe) stationsomgeving.



2009



Koen van Velsen,
Spoorbouwmeester
2009-2015

Onder de nieuwe Spoorbouwmeester Koen van Velsen verbreedt de aandacht zich van het station naar de bredere spooromgeving. Voor Bureau Spoorbouwmeester betekent dit dat er meer en meer ook gekeken wordt naar de inpassing van het station in de omgeving, de relatie tussen spoor en landschap, de kunstwerken op de route en de beleving van de gehele treinreis. Spoorbeeld wordt hiertoe uitgebreid. Ook projecten en uitgaven als Positionering stations, het Retailbeeld,

Uit de vooroorlogse stationsgebouwen is een collectie van 50 stations samengesteld. Deze gebouwen geven een cultuurhistorisch representatief beeld van de gebouwde erfenis in bezit van NS en ProRail. (2009 Nai010 Uitgevers i.s.m. Bureau Spoorbouwmeester. Vanuit dit initiatief zijn in 2019 de Waardestellingen ontstaan).

de Stationsoutillage en De Collectie worden verknoot met Spoorbeeld. Belangrijk is de ontwikkeling van een eerste versie van Het Stationsconcept. Ook verschijnen twee andere publicaties: **De Machinekamer en Route-iconen**. In de eerste onderzoekt het bureau samen met het ministerie van VROM en het College van Rijksadviseurs de Spoorzones. Route-iconen onderstreept het belang van een integrale visie op de spoorse omgeving.

Oude Lijn

Binnen het programma Oude Lijn is Bureau Spoorbouwmeester onder meer betrokken bij de diverse aanbestedingen en gunningen van dit omvangrijke project. In onze advisering kwamen de thematiek van en de aanbevelingen uit onze publicatie Het Nieuwe Stationskwartier regelmatig goed van pas. Onder meer wat betreft de beoogde kwaliteit, de samenhang en de kaders van de verschillende deelprojecten van het programma. In 2023 nam ons bureau ook deel aan de selectiecommissies en de beoordelen van aanbiedingen. Verder is geadviseerd over de inpassing van mogelijk nieuwe stations aan de Oude Lijn, duurzaamheid en klimaatadaptatie, waarbij dankbaar gebruik werd gemaakt van de uitkomsten van het ontwerpend onderzoek *Klimaatadaptieve Stations*. De Spoorbouwmeester heeft binnen het programma Oude Lijn zitting in diverse kwaliteitsteams waardoor ons bureau goed zicht heeft op ruimtelijke kwaliteit en samenhang. De diverse verkenningen die rond het programma zijn uitgevoerd waren ook aanleiding om contact te zoeken met het College

van Rijksadviseurs. Dit heeft onder meer geleid tot een advies aan het ministerie van Binnenlandse Zaken om in stationsgebieden greep te houden op de mate en complexiteit van verdichting. Verdicht verstandig en zorg dat een zo groot mogelijk deel van de stad kan profiteren van de stationsontwikkeling: dat is de oproep.

Stationsoutillage

Het aantal stations dat voorzien is van de nieuwe stationsoutillage neemt jaarlijks toe. Hetzelfde geldt voor de plaatsing van de nieuwe reclamedragers. Steeds laat de Stations Belevingsmonitor zien hoezeer de nieuwe outillage draagt bij aan een hogere klantwaardering. Bij de plaatsing van de nieuwe outillage adviseert Bureau Spoorbouwmeester over de inpassing. Toetsing vindt plaats aan de hand van het Handboek Stationsoutillage. Daarnaast zijn we betrokken bij de ontwikkeling van nieuwe objecten binnen de outillagefamilie. Ook adviseert ons bureau over de doorontwikkeling van de bestaande outillage, vooral op het vlak van duurzaamheid en technische verbetering.



Handboek SITS betreft visie, kaders en ontwerpuitgangspunten die uitgangspunt zijn voor de inrichting van stations en stationsomgevingen wanneer deze verbouwd worden.

2010

NS wil samen met ProRail en Bureau Spoorbouwmeester meer aandacht besteden aan stations die in verbouwing zijn.

Dit leidde tot een Visie op tijdelijkheid, die moet zorgen dat stations ook tijdens een verbouwing toegankelijk, bruikbaar en prettig zijn voor reizigers.

Markant moment is de vaststelling van **Het Stationsconcept** dat samen met NS en ProRail tot stand is gekomen. Noemenswaardig is de **aandacht voor ontwerpselecties**: een belangrijk instrument om te komen tot de gewenste kwaliteit. In het verlengde daarvan wordt een database samengesteld met daarin een overzicht van ontwerpers die hun meerwaarde kunnen bewijzen binnen spoorse opgaven. Aan de hand van een eerst open oproep wordt de database gevuld.

Er wordt verder gewerkt aan De Collectie, de NSP, diverse ander grote stationsprojecten en aan het project Spoorzones.

2011



De Visie op Stationsoutillage en Bijlagen van ProRail, NS en Bureau Spoorbouwmeester zijn ontwikkeld voor architecten en ontwerpers die bij de bouw of verbouw van stations een inrichtingsplan maken. In de visie vinden zij alle informatie die nodig is om stations onderling een bepaalde herkenbaarheid te geven. Daarbij zijn voldoende keuzemogelijkheden aanwezig om maatwerk voor elk station te leveren. De visie is ook ontwikkeld voor medewerkers die verantwoordelijk zijn voor onderhoud en beheer. Voor concessieverleners en vervoerders geeft de visie duidelijkheid over wat zij mogen verwachten op een station (Maart 2011, ProRail, NS, Bureau Spoorbouwmeester, Blom&Moors).



De publicatie Stationsconcept beschrijft de identiteit van het station en dient als vertrekpunt bij de stationsopgaven (Bureau Spoorbouwmeester, april 2011)

Bureau Spoorbouwmeester participeert in steeds meer stationsprojecten, kwaliteitsteams en programma's van NS en ProRail. Het helpt bij de implementatie van Spoorbeeld. Ondertussen zorgt de opgedane kennis en ervaring ook dat Spoorbeeld mee kan groeien met nieuwe thema's en opgaven. De publicatie van Het Stationsconcept in april 2011 zorgt voor veel aandacht. Het document is illustratief voor een meer op de beleving gerichte benadering van ontwerpogaven. In het verlengde daarvan wordt met NS en ProRail verder gewerkt aan een visie op tijdelijke situaties. Het leidt tot een geslaagde pilot op Amsterdam Centraal, waarna ook Arnhem, Breda en Den Haag aan de beurt zijn. Uit klanttevredenheidsonderzoeken blijkt dat de aandacht voor tijdelijke situaties een positieve invloed heeft op reizigers.

Ook de Visie op Stationsoutillage krijgt steeds meer gewicht. De groei van het aantal vervoerders op stations krijgt aandacht. Met NS, NS-HiSpeed, Veolia, RET, GVB, Connexion, Arriva, Syntus wordt gewerkt aan ontwerpleidraad die ten goede moet komen aan de vindbaarheid en herkenning van check-in/ check-out paaltjes, poortjes, overstappunten, kaartautomaten, oplaadpunten en bewegwijzering op stations. Aansluitend wordt gestart met de ontwikkeling van het Handboek Routing, Signing en Branding.



Het Handboek Routing, Signing en Branding 1.0 bevat visie, kaders en ontwerpuitgangspunten en is een samenhangend en consistent systeem met criteria voor de uniforme toepassing van route, signing en branding van alle OV-chipkaartvoorzieningen binnen het stationsgebied. Het handboek is sinds januari 2012 onderdeel van het PvE Stationsinrichting OV-Chipkaart en poorten (PvE OVCP).

Stationsagenda

In de Stationsagenda van het Ministerie IenW is ook het thema 'profilering' opgenomen. Ons bureau maakt deel uit van de projectgroep die op zoek gaat naar een antwoord op de vraag of het huidige profileringskader voor trein, bus, tram en metro in stations nog voldoet. In 2023 is samen met het ministerie, ProRail en NS de opdracht en selectie voor dit onderzoek voorbereid. Het geselecteerde onderzoeksbureau voert het onderzoek in de eerste helft van 2024 uit. Onderdeel van het onderzoek is een serie interviews met belanghebbende vervoerders en concessieverlenende overheden. Een tweede onderzoek onder reizigers staat ook op de planning.

Kunstcommissie

In 2023 is de kunstcommissie van ProRail en NS gestart met een voorstel voor structurele financiering van kunst bij projecten. Ook is gewerkt aan een notitie over *street art* met uitgangspunten voor de omgang met verzoeken of opdrachten voor *murals* en is feedback gegeven op verkenning naar 'schrijnende gevallen' op het vlak van handhaving en restauratie dat in opdracht van NS en ProRail werd uitgevoerd door de Kunstwacht. Verder is advies uitgebracht over diverse kunstprojecten,

waaronder de plaatsing kunstwerk Moments contained van Thomas J. Price in Rotterdam, de herplaatsing van een modern wandkunstwerk van Jan Dijkman in Tilburg, het definitieve ontwerp van een kunstwerk van Elspeth Diederix in Uitgeest, de opstart van een kunstopdracht voor de fietsenstalling bij Amersfoort en de kunstenaarsselectie voor de Sijpesteijntunnel in Utrecht. Daarnaast hield de Kunstcommissie zich bezig met een verkenning voor de herplaatsing van de laatste 'wolk' van John Kormeling, die nu in opslag zit, en de herplaatsing van het werk De Douche van Marijke van Warmerdam, dat voorheen te zien was op station Schiphol. In 2023 begeleidde de kunstcommissie ook kunstprojecten en verkenningen voor kunstprojecten in Zwolle, Eindhoven, 's-Hertogenbosch en Geldermalsen, waarbij de laatste twee niet tot resultaat hebben geleid. Ook vroeg de Kunstcommissie aandacht voor het terugbrengen van een kunstwerk van Karel van Laere dat tijdens werkzaamheden aan het perron van station Amsterdam Sloterdijk zoekgeraakt is. Tot slot is in 2023 gestart met de realisatie van de naambordjes voor de eerste trance van 75 kunstwerken op station.

2012

Koen van Velsen begint aan zijn tweede termijn als Spoorbouwmeester.

Op 10 oktober worden de nieuwe huisstijl en het vernieuwde Spoorbeeld gepresenteerd tijdens een symposium in het bijzijn van de president-directeuren van NS en ProRail.

Gebruik en toegankelijkheid van Spoorbeeld worden verbeterd via een upgrade van www.spoorbeeld.nl. De site groeit uit tot een volwaardige digitale drager waar alle relevante visies, deelvisies, kaders en ontwerp-uitgangspunten te vinden zijn.

Bovendien laat de site zien hoe de verschillende schaalniveaus van het spoor zich tot elkaar verhouden.

NS, ProRail en Bureau Spoorbouwmeester starten met de ontwikkeling van een Spoorbeeld Kunstvisie.

De groei van het aantal adviesvragen zorgt dat het bureau prioriteiten moet stellen. Daarom worden werkzaamheden als de toetsing en begeleiding van bewegwijzering voor stations elders ondergebracht, binnen de burelen van ProRail.

Maatschappelijke initiatieven op stations

In 2023 vond een presentatie en bespreking plaats van het Handboek Maatschappelijke initiatieven op stations, bestemd voor alle stationsmanagers. Ook nam ons bureau deel aan een buurtontbijt in Rotterdam waar gesproken werd over maatschappelijke initiatieven in relatie tot Rotterdam Centraal. De gesprekken gingen onder meer over de verwijdering van de bankjes op het station en de reacties daarop binnen Rotterdam, waaronder een actie van een aantal Rotterdamse kunstenaars.

Handboek individuele ketenmobiliteit

In 2023 is Bureau Spoorbouwmeester betrokken geweest bij het opstellen van een plan van aanpak voor een nieuw Handboek Individuele Ketenmobiliteit. Er is informatie ingewonnen tijdens een kick-off en een gesprek met de landelijk coördinator hub-ontwikkeling. Inmiddels gaat 'het handboek in wording' door het leven als het Handboek *overstappen in het omgevingsdomein*.

Hubstrategie Gooicorridor

De provincie Noord-Holland werkt vanuit het programma OV-Knooppunt samen met gemeenten, NS en ProRail aan regioprogramma's voor een aantal spoorcorridors. Deze regioprogramma's gaan samen met de betreffende ontwikkelagenda's de basis vormen voor de ontwikkeling van deze stationsomgevingen. Op de Gooicorridor werken de provincies Noord-Holland en Utrecht, de gemeente Amersfoort en de regio Amersfoort samen. De stationsomgevingen worden hier ook in verband gebracht met andere hubs. Hierdoor komt er nog meer aandacht voor de relatie tussen bereikbaarheid, stedelijke ontwikkelingen op de corridor en de betekenis van het (ov-)netwerk. Samen met ProRail en NS levert Bureau Spoorbouwmeester een bijdrage aan de ideevorming en het beleid rond deze Hubstrategie Gooicorridor.



SYMPOSIUM

10 oktober 2012

Spoorbeeld lancering

Bureau Spoorbouwmeester tijdens de presentatie van het vernieuwde Spoorbeeld tijdens het jaarevent op station Utrecht Centraal. Van links naar rechts: Koen van Velsen, Evelien de Munck Mortier, Miguel Loos, Palmyra Merx, Jos van den Hende, Gitte de Groot, Geertje Ponjée

Projecten - Werken aan spoor, station en stationsomgeving

Bureau Spoorbouwmeester is jaarlijks betrokken bij tal van projecten. Het gaat om nieuwbouw, verbouw en renovatie van stations, maar ook om de inrichting van stationsomgevingen en het ontwerp van kunstwerken. De werkzaamheden zijn divers: van advies en ontwerpreviews tot deelname aan Kwaliteitsteams en het begeleiden van architectenselecties. In dit hoofdstuk geven we een zo compleet mogelijk beeld van de projecten waar ons bureau in 2023 bij betrokken was.

Alkmaar Noord

Station Alkmaar Noord heeft de afgelopen jaren een metamorfose ondergaan. Nu is de omgeving aan de beurt. Het uitstekend bereikbare stationskwartier moet uitgroeien tot een aantrekkelijk woon- en werkgebied met regionale betekenis. In 2023 is gewerkt aan een ontwikkelstrategie waarin verdichting, verduurzaming en vergroening hand in hand gaan. Ook is een plan voor herinrichting van het maaiveld opgesteld dat de verbinding gaat vormen tussen het station en de nieuwe ontwikkelingen.

Amsterdam Centraal

Ook de komende tien jaar blijft Amsterdam Centraal onderwerp van talloze projecten, waaronder het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS) en de (gedeeltelijke) restauratie

van de Cuypershal. In 2023 is ons bureau betrokken geweest bij de restauratie van de Cuypershal en de realisatie van nieuwe fietsenstallingen. Ook is geadviseerd over de inpassing van de UK-terminal in de Amstelpassage, de upgrade van noordweststalling en de restauratie van het IJ-viaduct en de restauratie van de voorgevel, de rijtuigkappen en de luifel van het stationsgebouw. Wanneer deze restauratie achter de rug is, zal Amsterdam Centraal zich weer in volle glorie aan de stad en de reizigers tonen.

Amsterdam Duivendrecht

Station Amsterdam Duivendrecht krijgt een aangepast stationstoegang aan de noordoostzijde, bij de Rijkstraatweg. Daar komt onder meer een nieuwe lift om de entree toegankelijk te maken. Op advies van ons bureau is in het ontwerp van Movares de algehele toegang geüpgraded >>>

2013



Binnen twee jaar wordt Het Stationsconcept al vanzelfsprekend gebruikt door opdrachtgevers en ontwerpers. Spoorbeeld bewijst op steeds meer plekken z'n waarde: van stations en stationsomgeving tot de inpassing van geluidsschermen, kunstwerken en de aandacht voor de ontmoeting tussen spoor en landschap.

De nieuwe outillage wordt op steeds meer stations zichtbaar. Het project Sanitaire voorzieningen op stations zet een nieuwe standaard voor de kwaliteit van dergelijke voorzieningen. Verder wordt gewerkt aan programma's als Prettig wachten, de Toolkit Routing, Signing en Branding en OV-chipcard-poortjes op stations.

Ook worden ontwerpprincipes en richtlijnen voor de Visie op Informatie ontwikkeld.

Speciale aandacht is er voor De Collectie, de waardestellingen en het thema erfgoed en herbestemming. Het staat centraal tijdens het jaarlijkse Spoorbeeld symposium. Centraal vraagstuk van het symposium: hoe zorg je ervoor dat bestaande stationsgebouwen blijvend een vitale rol kunnen spelen in de omgeving en de stad? En wat zou de lange-termijn-visie van de spoorsector moeten zijn op beheer, onderhoud en ontwikkeling van hun (meer of minder) waardevolle vastgoed?



>>> met een overdekt OVCP-poortjesrij en een herinrichting van de openbare ruimte. Verder heeft afstemming plaatsgevonden met de stationseigenaren, de gemeente en de vervoersregio Amsterdam over de benodigde studies rond de aan te passen stationshal en stationsomgeving die vanaf 2024 op de planning staan. De plannen hangen samen met gebiedsontwikkeling De Nieuwe Kern.

Amsterdam Bijlmer Arena

In 2022 is voor Amsterdam Bijlmer Arena een handelingsperspectief opgesteld. In vervolg daarop is in opdracht van de vervoersregio Amsterdam in 2023 een studie gedaan naar aanpassingen van het busstation, dat meer capaciteit nodig heeft. Uit de studie bleek dat het busstation gebaat is bij meer dan een sectorale aanpak. Mede met het oog op de inpasbaarheid en diverse andere opgaven op en rond het station ten aanzien van een tekort aan fietsenstalling, crowd management tijdens evenementen, de



SYMPOSIUM 25 september 2013 Erf goed!

Op het Jaarevent 2013 van Bureau Spoorbouwmeester stond het gebruik en hergebruik van (spoor)erfgoed centraal. Dit keer had het event de vorm van een mini-symposium, Erf Goed! getiteld. Ruim 120 belangstellenden bezochten het symposium dat plaatsvond in de reeds herbestemde Veerensmederij in Amersfoort

In 2014 bestaat NS 175 jaar en is het tien jaar geleden dat de eerste Spoorbeeldgids verscheen. Voor Bureau Spoorbouwmeester aanleiding om met uitgeverij NAI010 een boek te maken: *Ontwerpen aan het Spoor*. Het viert het belang van institutioneel ontwerp, de rijke architectuurtraditie van het spoor en het belang van integraal ontwerp. Het boek krijgt veel aandacht in landelijke en regionale kranten en wordt lovend gerecenseerd.

Grote stationsprojecten naderen hun voltooiing. Rotterdam is voorloper. Hier is de nieuwe kwaliteitsstandaard volop zichtbaar.

Digitalisering van reisinformatie, service en reclame wordt steeds actueler. Het krijgt een plek in de **Visie op Informatie** en de **Visie op verlichting**. Bureau Spoorbouwmeester vraagt aandacht voor de implementatie en (kwaliteits) sturing op goedgekeurd beleid en regelgeving binnen NS en ProRail. Dit betreft zowel kennisontwikkeling en inwerken nieuwe medewerkers als de continue doorontwikkeling van het Spoorbeeld en (deel)visiedocumenten.

Onder de titel *Time* is here wordt gestart met de uitwerking van het Spoorbeeld Kunstbeleid voor tijdelijke en/of kleinschalige kunsttoepassingen op stations.

kwaliteit openbare ruimte en aansluiting op gebiedsontwikkelingsplannen in de omgeving. Bureau Spoorbouwmeester heeft daarom voorafgaand aan de selectieprocedure geadviseerd een integrale planstudie te maken voor het gehele knooppunt. Eind 2023 is CIVIC geselecteerd voor deze studie die in 2024 afgerond zou worden.

Amsterdam Amstel

Na de verbouwing van de oostzijde van het station is in 2023 begonnen met de verkenningsfase voor de aanpassing van de wetszijde, ook wel de Amstelzijde genoemd. Hier moet een nieuwe ondergrondse fietsstalling komen met daarop een groene, publieke 'loper' tussen een geheel te vernieuwen stationsentree en de Amstel. Doel is om station Amstel ook aan de westzijde van een volwaardige entree te voorzien, met een bij het monument passend entreegebouw en veel groen rondom het station. De opgave is complex, vooral omdat de ruimte voor het inpassen van de stalling beperkt is en de openbare ruimte straks omringd wordt door bestaande en nieuwe hoogbouw.

Amsterdam Lelylaan

Station Amsterdam Lelylaan scoort momenteel laag op klanttevredenheid. In 2022 is daarom gewerkt aan een voorlopig ontwerp plus (VO+) waarin de beoogde functionele wijzigingen nogmaals zijn geanalyseerd op inpasbaarheid, maakbaarheid, duurzaamheid en kosten. Het ontwerp betreft een nieuwe hal, een nieuwe gebouwde stalling toevoeging van een tramkeerlus, een herinrichting openbare ruimte en aanpassingen van de perrons. Het VO+ heeft in 2023 als referentie gediend voor een baseline-ontwerp op grond waarvan een bouwteam geselecteerd kan worden.

Amsterdam Muiderpoort

In het kader van het Programma Hoogfrequent Spoor is in 2023 geadviseerd over de ontwerpen voor aanpassing van één van de stijpunten van Muiderpoort. Ook is ons bureau betrokken geweest bij de architectenselectie voor het opstellen van een ambitiesdocument voor de gehele stationsomgeving. Dit volgend uit een eerdere studie voor de inpassing van een fietsstalling, waarbij de voorkeur uitgaat naar een oplossing onder het voorplein. Bij de architectenselectie hebben we onder meer geadviseerd over de uitgangspunten en de mogelijke kandidaten. In 2024 volgt een verdere >>>



Het boek gaat over een netwerk van lijnen dat verbindingen legt in Nederland, in het bijzonder over de ontwerpinspanning: ontwerpers die over de grenzen van hun eigen disciplines samenwerken, bestuurders en vormgevers die gezamenlijk het belang inzien van 'corporate identity' en ontwerp. Het boek beschrijft een aantal bijzonder ontwerpen die symbool staan voor de rijke geschiedenis van ontwerpen aan het spoor. Het gaat om de duurzame betekenis van samenhang en herkenbaarheid en vraagt aandacht voor de kracht van het ontwerp in de toekomst. Het boek is ontstaan in het kader van 175 jaar Nederlandse Spoorwegen september 2014 (Nai010 Uitgevers i.s.m. Bureau Spoorbouwmeester).

Handboek 2. Infostructuur

Het handboek Infostructuur stuurt informatie vanuit één visie met als doel continuïteit en coherentie in de ervaring van de totale reis van de reiziger. Versie 1.0, september 2014 (NS Stations, ProRail, Bureau Spoorbouwmeester).

Handboek 3. Lijn en vervoerde

Het handboek Lijn en Vervoerde biedt ontwerprichtlijnen waaraan informatie door lijnen en vervoerde op stations gebonden is. Het gaat hierbij om kaartverkoop, service en assistentie en profilering door lijnen en vervoerders. Versie 1.0, september 2014 (NS Stations, ProRail, Bureau Spoorbouwmeester).

Handboek 1. Inrichting

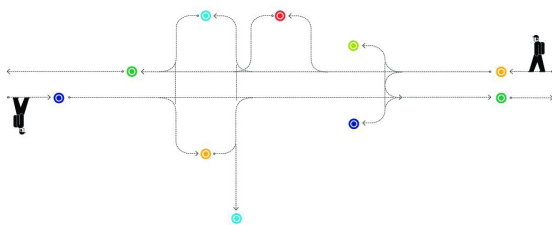
Het handboek Inrichting geeft kaders voor de inrichting van stations en beschrijft de ontwerpprincipes die bepalen waar een reiziger welke informatie tegenkomt en welke dragers en middelen daarvoor gebruikt worden. Versie 1.0, september 2014 (NS Stations, ProRail, Bureau Spoorbouwmeester).

Handboek 4. Retail en services

Het Handboek Retail en Services bevat kaders en richtlijnen voor het ontwerp en de inrichting van winkelpuizen op stations.

visie op informatie op stations

opgesteld door Reframing Studio op verzoek van NS Stations, ProRail en Bureau Spoorbouwmeester
versie 1.0 | 11 september 2014



Het doel van de Visie op Informatie is om de veelheid aan informatie in stations te sturen vanuit één integrale visie in de ervaring van de totale reis van de reiziger. September 2014 (NS Stations, ProRail, Bureau Spoorbouwmeester).

Handboek 5. Media

Met behulp van het handboek Media kan worden bepaald welke combinatie van media en middelen op een stations kunnen worden toegepast en op welke wijze. Versie 1.0, september 2014 (NS Stations, ProRail, Bureau Spoorbouwmeester).

- >>> uitwerking van het ambitiedocument waarbij ook veel aandacht besteed zal worden aan het participatietraject.

Amsterdam Sloterdijk

In 2023 zijn veel nieuwe adviezen gepasseerd rond de ontwikkeling van Amsterdam Sloterdijk. Niet gek want er staat veel te gebeuren rond het station. Van woningbouw en een fietsenstalling in een het nieuwbouwblok L-Kavel Midden en projecten samenhangend met het Programma Hoogfrequent Spoor tot adviezen rakend aan bouwkundige details en vastgoedontwikkeling rond de Hemboog. Ons bureau is bij Amsterdam Sloterdijk vertegenwoordigd in het Supervisieteam dat zich bezighoudt met alle ontwikkelingen rond en rakend aan het station. Ook zijn we afgelopen jaar betrokken geweest bij de voorbereiding van een architectenselectie ten behoeve van een studie naar de aanpassing van de mobiliteitsknoop. Deze studie gaat helpen om in de loop van 2024 nog beter grip te krijgen op de aanpassingen die nodig zijn ten behoeve van het al doorgroeiend lokaal openbaar vervoer en de beoogde vastgoedoverbouw van de sporen.

Amsterdam Zuid

Bureau Spoorbouwmeester is met de Spoorbouwmeester vertegenwoordigd in het Kwaliteitsteam van Amsterdam Zuid. Daarnaast heeft ons bureau zitting in het Integraal Station Overleg. In 2023 is veel aandacht besteed aan de ontwerpen voor de tijdelijke maatregelen in en rond station Zuid, volgend uit de visie Stationsconcept in tijdelijke situaties (SITS). Ook vonden aanpassingen plaats aan het ontwerp ten behoeve van energieopwekking op de perrondaken. Ondertussen is de verbouwing gestart, waarbij er met het oog op de stijgende bouwkosten wel een tekort is opgetreden dat in 2024 opgelost zal moeten worden.

Apeldoorn

In de gebiedsontwikkelingen Veldhuis en Keysermolen-Noord, gelegen aan weerszijden van de sporenbundel in Apeldoorn, speelt bereikbaarheid een belangrijke rol en koerst men op een autoluw centrum. Hoe steken deze stedelijke ontwikkelingen het spoor over en welke bijdrage leveren deze transformaties aan de leefbaarheid in het stationskwartier? En hoe kan de verdichting van de Kanaalzone en de spoorzone op en rond het Herzberger Park en Nieuwendijk een bijdrage gaan leveren aan de groei van de

>>>

Handboek 6. Lokale informatie

.....
Het handboek Lokale informatie omvat kaders en ontwerprichtlijnen die locatiespecifiek is en het eigen karakter van het station versterken. Versie 1.0, september 2014 (NS Stations, ProRail, Bureau Spoorbouwmeester).



SYMPOSIUM

19 november 2014 – Aankomst en vertrek

Op woensdag 19 november nam Spoorbouwmeester Koen van Velsen in de theaterzaal in het Spoorwegmuseum in Utrecht onder grote belangstelling afscheid en stelde zijn opvolger zich voor: architect en stedenbouwkundige Bert Dirrix. In een enthousiasmerende speech gaf Koen van Velsen een inkijk in zes jaar Spoorbouwmeesterschap. Daarnaast waren er verhalen van Bert Dirrix, Michiel Noy (directeur NS Stations), Patrick Buck (president-directeur ProRail) en Geertje Ponjée (manager Bureau Spoorbouwmeester).

>>> stad c.q. de woningbouwopgave op loopafstand van de binnenstad en het station? Binnen deze context werken de gemeente Apeldoorn en de provincie Gelderland met de spoorpartijen aan een ontwikkelplan voor de spoorzone van Apeldoorn. Bureau Spoorbouwmeester is als adviseur betrokken.

Best

Aangewakkerd door nieuwbouwplannen in de directe stationsomgeving wil de gemeente Best het gehele stationsgebied inclusief de openbare daken boven de sporen en de ketenvoorzieningen aanpakken. Bureau Spoorbouwmeester is gevraagd om hierover, in nauw overleg met NS en ProRail, advies uit te brengen.

Beverwijk

In opdracht van NS Stations deed architect Dennis Huiskens onderzoek naar de transformatie van het stationsgebouw van Beverwijk. Het modernistische pand, een iconisch ontwerp van architect G.J. van der Grinten, beschikt over een kenmerkende lessenaarskap en neemt een prominente plaats in op het stationsplein. De ontwerpvoorstellen laten zien dat het mogelijk is het gebouw weer in oude glorie te herstellen. Door toevoeging van nieuwe functies zoals een stationshuiskamer

kan het stationsgebouw ook weer leven betekenis krijgen voor de omgeving. Ons bureau was als adviseur betrokken.

Breukelen

Binnen het programma Multimodale Knooppunten werkt de provincie Utrecht aan een kwaliteitsimpuls voor het knooppunt Breukelen. Het knooppunt is één van de door U Ned benoemde regiopoorten. Volgens de partners binnen het samenwerkingsverband U Ned – de rijksoverheid, de provincie en de regio Utrecht – zijn dit de plekken voor duurzame gebiedsontwikkeling op de langere termijn. In een eerdere fase zijn voor knooppunt Breukelen een handelingsperspectief en een strategische verkenning gemaakt. Ook stelden de gemeente en de provincie omgevingsvisies op en werden afspraken vastgelegd in een beheerconvenant. Op basis van de hierin geschetste toekomstperspectieven zijn in 2023 ontwerpateliers georganiseerd. Zij vormen de basis voor de ontwikkeling van een uitvoeringsplan. Samen met de stakeholders, gebruikers, vervoerders, waterschappen, ProRail en NS leverde Bureau Spoorbouwmeester een noodzakelijke bijdrage aan de kwaliteitsimpuls voor het Knooppunt Breukelen.

2015

Bert Dirrix, Spoorbouwmeester
2015-2017

De nieuwe Spoorbouwmeester Bert Dirrix gaat voort op de ingeslagen weg. Steeds meer NSP-stations naderen hun voltooiing, net als veel andere grote stations. Waarderingscijfers van reizigers schieten omhoog. Met de Langetermijn Spooragenda worden heden en toekomst met elkaar verknoot. De inzet is om de kwaliteit van het spoor verder te verbeteren.

De outillage is toe aan de aanbesteding van de tweede tranche en de uitrol op honderd stations. Er wordt gestart met het opstellen van een addendum waarin een aantal nieuwe objecten een plek krijgen, waaronder een smalle perronbank, een toilet en nieuwe reclaimedragers. De fietsbereikbaarheid en stallingen op en rond het spoor vormen een steeds grotere opgave voor spoor- en omgevingspartijen. Op initiatief van Bureau Spoorbouwmeester wordt in 2015 gestart met de ontwikkeling van een visie voor fietsenstallingen. Ook leverde het bureau een bijdrage aan de implementatie van het beleid en op het ruimtelijk beheer van stations. Dit moet zorgen dat de ruimtelijke kwaliteit van nieuwe of gerenoveerde stations ook na oplevering geborgd wordt. De Kunstcommissie werkt aan een Plan van Aanpak dat in 2016 ter besluitvorming zal worden voorgelegd aan de directies van NS en ProRail. Ook komen de resterende waardestellingen van de vijftig Collectiestations gereed. De omgang met monumentale stations krijgt structureel aandacht. Omdat de methodiek van waardestellingen goed werkt worden ook voor verschillende niet-Collectiestations waardestellingen opgesteld.

Den Haag Laan van NOI

De gemeente Den Haag werkt aan plannen voor het Central Innovation District (CID). In dit economische hart van de stad is mogelijk ruimte voor 50.000 nieuwe woningen. Drie stations maken onderdeel uit van het CID: Den Haag Centraal, Den Haag Holland Spoor en Den Haag Laan van NOI. Bureau Spoorbouwmeester is als adviseur betrokken via het Bouwmeesteroverleg en het Kwaliteitsteam CID. Eén van de deelgebieden van het CID ligt rond station Laan van NOI. Hier wil de gemeente een dynamische campus ontwikkelen. Ons bureau adviseerde in 2023 over de ontwikkeling van de stationsomgeving. In 2023 startten ook de voorbereidingen van de MIRT-verkenning Oude Lijn waaraan het station ligt.

Doetinchem

Als het aan de gemeenteraad van Doetinchem ligt, gaat het stationsgebied van Doetinchem fors op de schop. Het plan voorziet in een verdichting met nieuwe maatschappelijk voorzieningen, wonen, cultuur en commercie in de bredere stationsomgeving. Men verwacht hierdoor in de komende jaren 1000 tot 2500 nieuwe woningen en 2000 tot 3000 extra arbeidsplaatsen te kunnen realiseren die een brug gaan slaan tussen het stationsgebied en de aanliggende stadsdelen, waaronder het centrum. Bureau Spoorbouwmeester adviseerde over de rol en betekenis van het station in de regionale vervoersknoop en de verdichting en programmering van het stationskwartier.

Dordrecht

In 2023 zijn in overleg met ons bureau de ontwerp-kaders en -uitgangspunten voor alle stations op de Oude Lijn >>>

Ontwerpdocumentatie Rotterdam Centraal

TEAM CS, Beheerplan exploitatiefase mei 2014 concept 2.0

ProRail  Spoorbeeld
door Bureau Spoorbouwmeester

.....
*Ontwerpdocumentatie ten behoeve van Ontwerpgestuurd
Beheer van de vijf gerealiseerde NSP-stations Arnhem,
Breda, Den Haag, Rotterdam en Utrecht.*

>>> stations gedefinieerd en doorvertaald naar de specifieke stations. Daaronder ook Dordrecht. Als lid van de selectiecommissie hebben we ook geadviseerd over de opdrachtdefinitie en selectieprocedure voor het ontwerpconsortium. De keus is gevallen op de combinatie Arup-VenhoevenCS. De ontwerpoverleggen gaan van start in 2024.

Dijk en Waard

De gemeenten Langedijk en Heerhugowaard zijn gefuseerd en heten nu samen Dijk en Waard. Het centraal gelegen stationsgebied rond station Heerhugowaard is aangewezen als de plek is waar veel van de gezamenlijke opgaven voor de toekomst een plek kunnen krijgen. Het afgelopen jaar is met input van ons bureau een ontwikkelstrategie opgesteld.

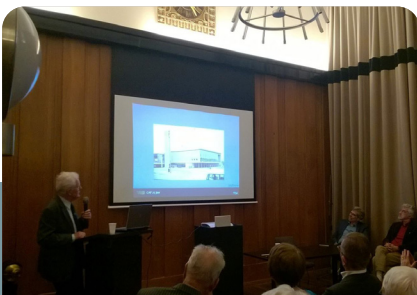
Ede Wageningen

Na aanpassing van de sporen plaatsing van de nieuwe reizigerstunnel in 2022, is afgelopen jaar hard gewerkt aan de bouw van de sporenkap en de stationsvoorzieningen. De houten kap groeide al tijdens de bouw uit tot een imposant landmark.

De kap is inmiddels gecomplementeerd met een fietsenstalling en een toren. Het nieuwe station is in 2024 in gebruik genomen. De daadwerkelijke afronding van het gehele spoorzoneproject staat gepland voor 2025, wanneer ook het P+R gebouw is opgeleverd.

Eindhoven

Na diverse voorstudies is in 2023 de MIRT-verkenning voor Eindhoven CS van start gegaan. Ons bureau heeft uitgebreid geadviseerd over het plan van aanpak, de eisenpakketten, kwaliteitskaders en in de uiteindelijke selectie van het ontwerpconsortium, bestaande uit Movares en Team V. Er is in 2023 veelvuldig overleg gevoerd met de betrokken opdrachtgevers, waaronder de gemeente Eindhoven, de provincie Noord-Brabant, NS, ProRail en het ministerie van IenW. Daarbij is onder meer gesproken over de inhoudelijke kaders en raakvlakken tussen de MIRT verkenningen Spoorknop Eindhoven (SKE) en Multimodale knop Eindhoven (MME) enerzijds, en de beoogde gebiedsontwikkeling Fellenoord anderzijds. Bureau Spoorbouwmeester is lid van het werkteam en het Kwaliteitsteam, waar de Spoorbouwmeester zitting in heeft.



SYMPOSIUM

11 november 2015

Op woensdag 11 november werd in de Nieuweroordzaal het VHS Jubileum symposium 'Spoorbouwmeesterschap 1990-2015' gehouden. Drie Spoorbouwmeesters gaven acte de presence: Cees Douma, Rob Steenhuis en Bert Dirrix. Voorafgaand vond de 75e CAP-excursie plaats (door Utrecht) die werd afgesloten met een rondleiding door Rijksmonument.

2016



De NSP-projecten hebben een nieuwe kwaliteitsstandaard gezet. Daarbij gaat het niet alleen over het verbinden van netwerken maar ook om het creëren van een aangenaam verblijf. Dat werkt door op steeds meer stations en stationsomgevingen die een NSP-achtige aanpak krijgen: van Groningen, Zwolle, Nijmegen en Schiphol tot diverse kleine en middelgrote stations.

Een opdracht aan CIVIC Architecture en The Cloud Collectieve resulteert in een analyse, een beeldverslag en een plan van aanpak met concrete ontwerp tools. Het onderzoek laat zien hoe bestaande stationsvisies kunnen worden toegepast bij haltes met een ontvangstdomein in de buitenruimte.

Eindhoven Strijp-S

Op verzoek van de gemeente Eindhoven is in 2023 gestudeerd op alternatieven voor de door ProRail geïnitieerde verbouwingsstudie. We hebben advies uitgebracht rondde architectenselectie, die onderhands gegund is aan VenhoevenCS. Ook is door ons bureau gereflecteerd op de resultaten van de ontwerpstudie. Doel van de gemeente is om het nu eenzijdig georiënteerde station via een nieuwe onderdoorgang beter aan te laten sluiten op de omliggende stadsdelen en gebiedsontwikkelingen. Zo kan de toegankelijkheid van het station verbeterd worden.

Enschede

Enschede is het centrale middelpunt in de grensoverschrijdende ontwikkelingen tussen Zwolle en het Duitse Munster. Centraal in de stad werkt Enschede aan het plan Centrumkwadraat. Het richt zich op de creatie van een ruim, groen en stedelijk gebied rond het station. De prominente ligging van het station maakt dat er een prachtige kans ligt voor de creatie van een gemengd en dynamisch stedelijk entreegebied met ruimte voor wonen, werken en recreëren. Gelijktijdig werkt aan de elektrificatie en doortrekking van de sporen naar Duitsland. Dit vergroot de bereikbaarheid en heeft natuurlijk invloed op de mogelijke ontwikkeling van Centrumkwadraat.

Afgelopen jaar zijn de ambities van stad en spoor in een ontwerpend onderzoek bij elkaar gebracht, waarbij ook gestudeerd is op de (on)mogelijkheden van een verdiept spoortracé. Bureau Spoorbouwmeester adviseert de gemeente Enschede, de provincie Overijssel, NS en ProRail. Daarnaast heeft ons bureau zitting in het Kwaliteitsteam dat inspireert en stuurt op een gezamenlijke toekomstbestendige aanpak en ontwikkeling.

Groningen

In Groningen wordt er volop gebouwd wordt aan de upgrade van het station naar ontwerp van Koen van Velsen Architecten. De fietsenstalling, de onderdoorgang en het ondergrondse reizigersplein worden steeds beter zichtbaar in de contouren van de bouwput. Ondertussen wordt met veel zorg en vakmanschap op detailniveau verder gewerkt aan de inrichting en >>>



De Visie op Outillage krijgt een update en nieuwe objecten komen tot stand, zoals een smal beschuttingssysteem.

Binnen de Visie op Informatie wordt met ProRail en NS een meer specifieke visie ontwikkelen op plaatsing van **reclamedragers en mediaschermen**. Verder wordt het **Handboek Geluidsschermen** opgeleverd.

Naast de hechte samenwerking met de spoorpartners, werkt het bureau steeds vaker met andere partijen, waaronder gemeenten en provincies die in toenemende mate de regie nemen over 'hun' spoorse ontwikkelingen. Ze vinden vaak op eigen initiatief het Spoorbeeld en gebruiken het als leidraad.

NS Fiets en ProRail werken samen met Bureau Spoorbouwmeester aan het **Handboek Fietsenstallingen** en de uitbreiding van het **Handboek belettering en bewegwijzering** voor wat betreft die stallingen.

.....
Het handboek Geluidsschermen betreft een bijlage bij de OVS00058 en is de basis voor de realisatie van geluidsbepurende constructies bij Spoorwegen in Nederland. Het handboek legt een verbinding vanuit de ruimtelijke visie van het Spoorbeeld, het vormgevingsbeleid van de spoorsector naar de wettelijke en technische kaders van de regelgeving. Mei 2016 (NS Stations, ProRail, Bureau Spoorbouwmeester).

>>> uitwerking van de plannen. Tegelijkertijd is ProRail bezig met de restauratie van de historische kappen en maakt NS Stations samen met de architecten MX13 en Marcel Lok plannen voor de renovatie en verduurzaming van het oude rijksmonumentale stationsgebouw. Vanuit een gemeenschappelijk en overkoepelend perspectief adviseert Bureau Spoorbouwmeester als lid van het Kwaliteitsteam Station Groningen in de diverse (deel)projecten. Daarnaast heeft de Spoorbouwmeester zitting in een nieuw Kwaliteitsteam dat zich richt op de gehele ontwikkeling van het Groninger stationskwartier.

Gilze Rijen

In het kader van het project Spoorzone Gilze Rijen is in 2023 de agenda bepaald voor een integrale aanpak van het gebied. Deze omvat nieuwe perrons aan beide zijden van het spoor, het vervangen van een overweg en een overpad naar het perron door een onderdoorgang voor langzaam verkeer, de creatie van nieuwe toegangen tot het station, de realisatie van fietsenstallingen aan beide kanten van het spoor en aansluiting op de snelfietsroute Tilburg – Breda. Verder

omvat het project de plaatsing van geluidsschermen bij de stationsstraat en een verbeterende aansluiting van de stationsstraat op de Julianastraat, Karel Doormanstraat en Constance Gerlingsstraat. Bureau Spoorbouwmeester adviseerde over de aanpak, het ontwerp en de nog te volgen processtappen, op weg naar een uitgewerkt en aanbestedingsgereed ontwerp.

Haarlem

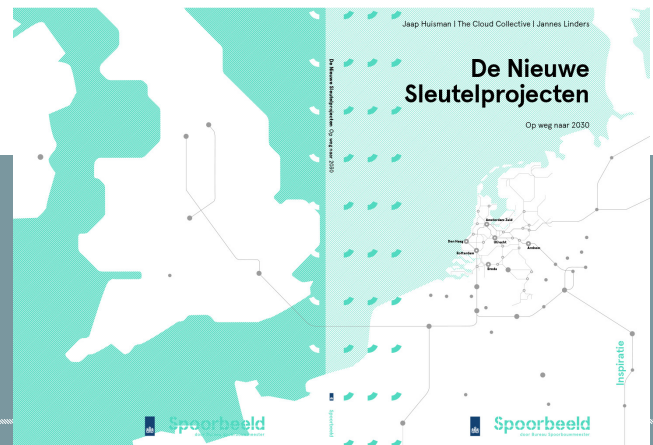
De gemeente Haarlem denk na over een herontwikkeling van de huidige bebouwing aan het zuidelijke en het busstation. Ons bureau heeft NS en ProRail uitgebreid geadviseerd, met name over de ruimtelijke impact van deze plannen op de stedenbouwkundige en cultuurhistorische waarden van het collectiestation en de bijzondere stationsomgeving. Verder heeft Bureau Spoorbouwmeester ProRail geadviseerd over de te wijzigen verlichting in de monumentale stationshal. Hiervoor zijn in nauwe afstemming met de lichtontwerper en monumentenzorg nieuwe kroonluchters ontworpen. Realisatie vindt plaats in 2024.



SYMPOSIUM

23 juni 2016 – symposium bij de Rijksdienst voor Culturele Erfgoed

Na zorgvuldig en intensief onderzoek –een traject van bijna tien jaar- zijn alle stations uit De Collectie nu voorzien van een cultuurhistorisch onderzoek en waardestelling. Omdat de waardestellingen van grote betekenis zijn voor het behoud van het stationserfgoed, zijn deze nu voor iedereen online toegankelijk.



De uitgave 'De Nieuwe Sleutelprojecten, Op weg naar 2030' is een uitgave ter gelegenheid van het gelijknamige symposium *De Nieuwe Sleutelprojecten, Op weg naar 2030*, georganiseerd door Bureau Spoorbouwmeester en Atelier Rijksbouwmeester op 11 oktober 2016. Met dit essay wilden de Spoorbouwmeester en de Rijksbouwmeester niet alleen terugkijken op een bewogen tijd en prachtige resultaten, maar vooral ook aandacht vragen voor de opgaven die zich juist nu aandienen, op weg naar 2030. (uitgave van Bureau Spoorbouwmeester in 2016).

Heiloo

Wat begon als een onderhoudsopgave, is uitgegroeid tot een forse make-over van station Heiloo. Met behoud van grote delen van de bestaande perronkappen worden de dakbedekking en de plafonds vervangen door nieuwe en duurzame materialen. Ondertussen wordt het station opgeschoond en wordt er nieuwe outillage geplaatst. Door het station integraal aan te pakken en opgaven slim te verknopen, ontstaat er een aangename, comfortabele en duurzame plek.

's-Hertogenbosch

Bij knooppunt 's-Hertogenbosch komen tal van opgaven samen. Van de groei van het aantal reizigers en de ontwikkeling van de spoorzone en het toenemende gebruik van de fiets. Bij de ontwikkeling van het knooppunt is een groot aantal partijen betrokken: het ministerie van IenW, ProRail, de gemeente 's-Hertogenbosch, NS en de provincie Noord-Brabant. Er ligt een inspirerende gezamenlijke ambitie: de creatie van een duurzame en klimaatadaptieve ov-knoop. Een verbindend element in de stad met het karakter van een inclusieve en inspirerende verblijfs- en ontmoetingsplek. 2023 heeft ons bureau advies uitgebracht over de ontwerpen en varianten in het MIRT-traject. Daarbij is ook aandacht uitgegaan naar een

zorgvuldige opname van de monumentale perronkappen in het ontwerp.

Hilversum

Hilversum is een belangrijk station op de Gooicorridor dat naar verwachting in de komende jaren een groeiend aantal reizigers mag ontvangen. Tegelijkertijd ontwikkelt de Mediastad zich aan weerszijden van het spoor tot een interessant woon- en werkgebied. Hierdoor is het stationskwartier niet alleen een brandpunt in de ontwikkeling in het hart van Hilversum. Ook krijgt het een centrumfunctie die de verbinding legt tussen de oostkant van Hilversum en de binnenstad. Aan centrumzijde is in 2023 doorgewerkt aan de plannen voor de fietsenstalling. Die zal samen met de bebouwing tussen het station >>>

2017



Voortbordurend op de grote opgaven van de laatste jaren vraagt Bureau Spoorbouwmeester aandacht voor de samenwerking en integraliteit van alle opgaven op en rond het spoor en het station. Hiermee wordt geanticipeerd op de groeiende betrokkenheid van gemeenten, provincies en stadsregio's. Net als de spoorpartners zien zij het belang van een prettige ontvangst in een vitale stationsomgeving. Ruimtelijke inpassing en de verweving van station en stationsomgeving komt hoog op de agenda. Om de gezamenlijke ambities waar te maken is het nodig de krachten nog meer te bundelen. Die boodschap landt onder meer in de uitgave Hartelijk welkom: samenwerken aan een prettige ontvangst in de stationsomgeving.



De publicatie van Bureau Spoorbouwmeester 'Hartelijk welkom, Samenwerken aan een prettige ontvangst in de stationsomgeving' is een uitnodiging en een stappenplan om krachten te bundelen, eenheid te brengen in de diversiteit van programma's en deelprojecten. Om gezamenlijk een ontwerp te maken waarin de samenhang centraal staat tussen ontvangstdomein, stationsgebouw en stationsomgeving. En om het integrale ontwerp ook te realiseren met een structureel hoge kwaliteit van exploitatie, beheer en onderhoud. December 2017 (NS Stations, ProRail, Bureau Spoorbouwmeester).



>>> en Schapenkamp en de uitbreiding van het station gestalte gaan krijgen. Samen met de spoorpartijen en de stedenbouwkundig supervisor van de gemeente adviseerde ons bureau ook over de ontwikkeling van het Oosterspoorplein aan de oostkant van het station.

Hilversum Sportpark

Tijdens de Olympische Spelen van 1928 vonden op de plek van het huidige

Arenapark de paardenkoersen plaats. Bijna honderd jaar later is sport opnieuw de drager van een nieuwe ontwikkelingen. Zo gaat Hilversum het gebied met het MBO-college, de atletiekbaan en de NIKE-campus verder ontwikkelen tot een groen en gezond woon- en werkgebied met nadruk op onderwijs en sport. De ontwikkeling zelf zal nog jaren in beslag nemen. Toch is ook nu al de bereikbaarheid van het Arenapark van groot belang.

2018



Eric Luiten,
Spoorbouwmeester
2018-2021

Op 25 januari is de voormalige Gelderlandfabriek in Culemborg het decor van het Spoorbeeldsymposium 'De Publieke waarde van stations'. Hier worden het inspiratiedocument Hartelijk Welkom en de bijbehorende studie naar het openluchtstation gepresenteerd. Bert Dirrix neemt hier afscheid. Zijn opvolger Eric Luiten wordt de eerste landschapsarchitect die de functie van Spoorbouwmeester bekleedt. Zijn profiel en aanstelling staan voor de groeiende aandacht voor gebiedsontwikkeling, corridorvorming en kwaliteitsbewaking. Het leidt tot nieuwe speerpunten die leiden tot nieuwe updates van Spoorbeeld. Belangrijke ontwikkelingen zijn de update **Handboek Bewegwijzering**

en het gereedkomen van de **Visie op Informatie**, de **Visie op Lichtobjecten** en de oplevering van het addendum van de **Visie op Outillage**. Steeds duidelijker wordt dat ook Het Stationsconcept toe is aan een update. Aanleiding is onder meer de studie naar het openluchtstation, net als het Handlingsperspectief OV Knooppunten van NS, ProRail en het ministerie van IenW, waarin aandacht wordt gevraagd voor multimodale ov-knooppunten op lokale en regionale schaal.

In 2018 wordt een grootschalig project afgerond: **de inventarisatie van nagenoeg alle kunstwerken in en om stations**. Naast een objectgerichte beschrijving is gewerkt aan een duiding van de kunstcollectie als geheel.

Bureau Spoorbouwmeester adviseert de gemeente en spoorpartijen bij de lange termijnontwikkeling. Daarnaast hield ons bureau een pleidooi om op de korte termijn wel te zorgen voor de verbetering van de veiligheid en de 'last mile'.

Hoofddorp

De gemeente Haarlemmermeer werkt aan een schaal- en kwaliteitssprong voor het gebied rond station Hoofddorp. Met de bouw van meer dan 15.000 woningen zou het een belangrijke bijdrage kunnen leveren aan de versnellingsambities die door het Rijk zijn geformuleerd. In een straal van 1200 meter rond het station wordt, naast veel woningen, ook voorzien in ongeveer 6000 arbeidsplaatsen. Het station vormt het middelpunt van deze ontwikkeling. Het legt de verbinding met de omgeving, al dienen de echte kansen zich pas aan wanneer de Noord/Zuidlijn doorgetrokken gaat worden – vooralsnog toekomstmuziek. Bureau Spoorbouwmeester adviseert de gemeente en en stakeholders

over ontwikkelingen in het stationskwartier van Hoofddorp.

Leiden

De aankomende MIRT-verkenning op de Oude Lijn raakt ook aan station Leiden. In 2023 heeft ons bureau als onderdeel van dit traject geadviseerd over de ontwerp-kaders en de aanbiedingen van de diverse consortia tijdens selectie- en gunningprocedure. Ons bureau heeft in Leiden zitting in de ontwerpoverleggen en is met de Spoorbouwmeester vertegenwoordigd in het Kwaliteitsteam.

Maastricht

Architect Jo Coenen en econoom Luc Soete hebben op eigen initiatief een voorstel gedaan voor een ingrijpende aanpak van het station. Het plan zet onder meer in op een verdiepte ligging van de sporen bij station Maastricht. Samen met ProRail heeft ons bureau in 2023 gestudeerd op het voorstel. Conclusie: meerwaarde voor de stad, niet voor het spoor. En te duur. Verder is in 2023 advies uitgebracht over het oplossen van het transferknelpunt op de huidige traverse. Er liggen mogelijkheden voor een nieuwe en ruimere traverse of een ondergrondse reizigerstunnel. >>>



SYMPOSIUM

25 januari 2018 - De publieke waarde van het station

De voormalige Gelderlandfabriek in Culemborg, gelegen pal naast het station, was donderdag 25 januari 2018 het decor van het Spoorbeeldsymposium. Een thema stond voorop: de publieke waarde van het station. Gespreksleider Lucas De Man daagde zijn gesprekspartners scherp en vol humor uit om die publieke waarde nader te duiden. Daarnaast zocht hij naar antwoorden op de vraag met welke ontwerp-opgaven het spoor te maken gaat krijgen: nu en in de toekomst.

2019



De Aandachtspuntenlijst Duurzame Stations wordt afgerond. Het dient als inspiratie en leidraad bij het ontwerpen van duurzame en circulaire stations. Bureau Spoorbouwmeester start met een inventarisatie van kansen en opgaven van het spoor in relatie tot landschap, ecologie en groene beheeropgaven.

De inventarisatie van alle kunstwerken op en rond stations krijgen een plek op de Spoorbeeld website. Ook verschijnt een boek: **Kunst op Nederlandse Stations** dat op 23 mei in de Koninklijke Wachtkamer van Amsterdam >

Meerssen

In Meerssen is in 2023 de ontwerp-verkenning van de spoortuin afgerond. De door en met Studio BNL uitgevoerde verkenning bevat een beschrijving van de tijd en een duiding van de cultuurhistorische betekenis, ook binnen oeuvre van landschapsarchitect Hein Otto. Studio BNL gaat in de verkenning in op de staat van de tuin en de mogelijkheden voor reconstructie en herstel. En als kers op de taart bevat het ook aanbevelingen om de spoortuin te verbinden met het omliggende landschap, waardoor de plek beter ontsloten kan worden voor reizigers, bezoekers en wandelaars.

Ook in bredere zin was er in 2023 aandacht voor het werk van Hein Otto. Zo vond een afspraak plaats met BONAS, het kennisinstituut van de Nederlandse architectuur, stedenbouw tuin- en landschapsarchitectuur en interieurontwerp. BONAS-onderzoeker Marianne van Lidth de Jeude presenteerde daar de oeuvrebeschrijving Hein Otto, die als landschapsarchitect van grote betekenis is voor het spoorbeeld: spoortuinen, voorpleinen, taludbeplanting, inpassing van spoorlijnen en emplacements in het landschap en de vertrouwde beukenhaag langs de perrons.

Middelburg

Samen met NS Stations is in 2023 een architect geselecteerd voor de restauratie van het stationsgebouw van Middelburg. Ook adviseerde ons bureau over de aanpassing van het ontvangstdomein, het maken van een nieuwe overkapping van de tunnelentree en de aanpassing van de tunnel. Verder speelden in Middelburg de restauratie van de perronkappen en de ontwerpwerkzaamheden voor het Programma P76, gericht op een drempelloze uitstap. Waarbij 76 staat voor de hoogte in centimeters conform Europese regelgeving,

Nijmegen Centrum

In 2023 zijn veel relevante ontwerpkeuzes voor dit PHS-project langgekomen: de nieuwe tunnel, een nieuw perron, de nieuwe toegang aan de westzijde van het station met een stalling en K&R, en de restauratie van de monumentale kappen naar ontwerp van Office Winhov. Daarnaast zijn de ontwerponderzoeken voor de aanpassing van het station aan de stadzijde opgestart. Hieronder vallen de nieuwe stationshal, een ondergrondse fietsenstalling, het busstation en de



>>> Centraal wordt gepresenteerd tijdens een gelijknamig symposium. Aansluitend wordt gestart met de ontwikkeling van het Handboek Kunst op stations. De **Stuurgroep Kunst** wordt opgericht om onderhoud en beheer van kunstwerken te stroomlijnen. Ook zorgt de stuurgroep dat kunstinitiatieven op de juiste plek landen binnen NS en ProRail. Het essay *Circulaire Stations* komt gereed. Thema's als biodiversiteit klimaatadaptief en de inpassing van duurzame energieproductie binnen de context van spoor en station krijgen steeds meer aandacht.

In het boek 'Kunst op Nederlandse stations' wordt de eigenheid van de complete collectie van ruim 300 kunstwerken beschreven en getoond. Een collectie met verschillende opdrachtgevers, -spoor, -partijen, -overheden en maatschappelijke instanties - maar met een gemeenschappelijk doel: het veraangemen van de reis.

openbare ruimte. Verder is aandacht besteed aan stedenbouwkundige ontwikkeling die raken aan de Spoorzone en de verbindingswegen naar de binnenstad. In 2024 moet bepaald worden of het project aan de oostzijde financieel haalbaar is. In 2025 zal dan begonnen kunnen worden met het definitieve ontwerp, de aanbesteding en de uitvoering. Als beide projecten worden gerealiseerd staat er straks een volledig vernieuwd station met behoud van de monumentale kenmerken van architecten Peters en Van Ravesteijn. Bureau Spoorbouwmeester is als adviseur betrokken bij alle ontwikkelingen, waarbij de Spoorbouwmeester zitting heeft in het integrale Kwaliteitsteam van de Spoorzone.

Nijmegen Heyendaal

De huidige traverse van station Heyendaal voldoet niet meer aan de transfereisen en zal vervangen worden door een nieuwe met liften. Ook de stationsomgeving gaat op de schop met een aangepast busstation en meer stallingsplekken voor fietsen. Het VO+ ontwerp van IB Royal HaskoningDHV is na aanbesteding in 2023 overgedragen aan de uitvoerende aannemer en diens architect Movares.

Er is mede vanuit ons bureau sterk op aangedrongen om de architect een duidelijke positie in het team van de aannemer te geven. Met name op het vlak van de detaillering heeft Bureau Spoorbouwmeester afgelopen jaar – en doorlopend in 2024 – nog veelvuldig geadviseerd. Dit om de kernwaarden van het ontwerp ook in de vergunnings- en uitvoeringsfase fase overeind te houden. Verder is er geadviseerd over de toe te voegen bovenleidingen van de elektrificatie van de Maaslijn en de inrichting van openbare ruimte en perrons met aandacht voor een verlichtingsplan, de outillage en een relaishuis. Hoewel het ontwerp in de basis goed is, is dit project op procesvlak een leerschool, waarbij zeker lessen getrokken kunnen worden uit de volgorde van de positie van het ontwerp in het proces.

Nunspeet

Door de gelijkvloerse overweg te vervangen door twee tunnels, ontstaat in Nunspeet een veilige kruising met het spoor. Ondertussen dient zich ook een gouden kans aan om het station een nieuwe entree te geven en deze te verbinden met het transferium. >>>



SYMPOSIUM

23 mei 2019

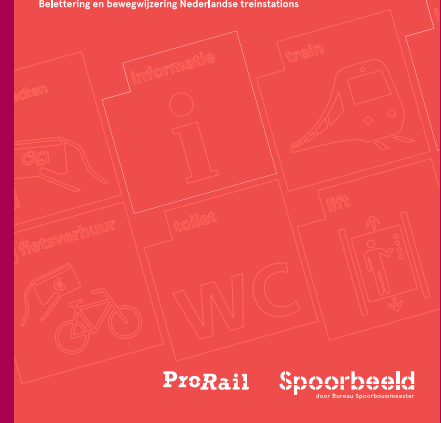
Kunst op Nederlandse stations

Een prachtig boek en een website vol kunstwerken: dat is de oogst van het symposium Kunst op Nederlandse Stations dat op 23 mei plaatsvond in de Koninklijke Wachtkamer van Amsterdam Centraal. Boek en site geven een overzicht van de kunstcollectie van het spoor.

Het handboek **Bewegwijzering** betreft een bijlage bij de OVS00214 en is de basis voor de realisatie van bewegwijzering en stationsinformatie in stations en fietsenstallingen in Nederland. Het handboek legt een verbinding vanuit de gewenste identiteit en de ontwerpuitgangspunten van het Spoorbeeld, naar de wettelijke en technische kaders van de regelgeving. December 2019 (ProRail, Bureau Spoorbouwmeester).

Handboek Bewegwijzering

Belettering en bewegwijzering Nederlandse treinstations



ProRail

Spoorbeeld
door Bureau Spoorbouwmeester



>>> Het afgelopen jaar werd door het team van de aannemer doorgewerkt aan de eerdere ontwerpen. Samen met ProRail en NS voorzag Bureau Spoorbouwmeester de plannen van commentaar en adviseerden we de gemeente over de verdere uitwerking.

Roosendaal

Op en rond het emplacement van Roosendaal wil ProRail een aantal ontwikkelingen integraal en (dus) als één

project gaan aanpakken. Het betreft 740 meter goederensporen en diverse saneringen, de aanpak van het behandel- en opstelsterrein, perronverlengingen, diverse instandhoudingswerkzaamheden en een aantal infrastructurele aanpassingen. Omdat het project ook raakt aan de monumentale locloodsen en seinbruggen op het emplacement, heeft ons bureau aandacht gevraagd voor een respectvol omgang met deze elementen. In 2023 is ProRail van start gegaan met het integrale project.

2020



Bureau Spoorbouwmeester pleit voor ruimtelijke kwaliteit als belangrijk thema voor de ontwikkeling van OV-knooppunten – en met succes. Aansluitend wordt advies uitgebracht over een update van het Handelingsperspectief. De staatssecretaris van IenM besluit tot het formuleren van een **Stationsagenda** waarin de gewenste ontwikkeling van stations wordt uitgewerkt. De agenda werkt toe naar een integrale afweging van publieke belangen op stations en stimuleert samenwerking. Zo kan beter ingespeeld worden op het toenemende maatschappelijk belang van stations. Van grote waarde is het verschijnen van **Het Nieuwe Stationskwartier**: ruimtelijke kwaliteit op het grensvlak van knooppunt en stad. Het biedt concrete aanbevelingen en roept op om de krachten te bundelen bij de ontwikkeling van station en stationsomgeving.

Samen met ProRail onderzoekt Bureau Spoorbouwmeester de inpassing en vormgeving van zonnepanelen op stationsdaken, transferdaken en gebouwde fietsenstallingen. Het vormt het startpunt voor een update van twee **Handboeken Zonnepanelen**. Ook wordt gestart met de ontwikkeling van een visie voor de beplanting in het reisdomein van het station als structureel onderdeel van de **Visie op Stationsoutillage**. Dit leidt tot het **Landschapsplan voor het Spoor 1, Handboek Beplanting in het reisdomein van het station Versie 1.0**.

Een update van de www.spoorbeeld.nl vergroot het gebruiksgemak en de vindbaarheid. Ook grafisch krijgt de site een opfrisser.

Rotterdam Lombardijen

Lombardijen is één van de zuidelijke tuinvijken van Rotterdam, gelegen ten westen van de spoorlijn Rotterdam –Dordrecht. Met vernieuwing van het bestaande (corporatie)bezit en verdichting van de wijk ligt er een kans om in deze mooie groene omgeving een groot aantal betaalbare woningen te realiseren. De bereikbaarheid met het ov speelt hierin een belangrijke rol, waarbij ook zorg en onderwijs de regionale betekenis van deze plek kunnen versterken. Daarom concentreert de verdichting en vernieuwing zich mede op het gebied rond station Lombardijen. Bureau Spoorbouwmeester denkt mee over de wijze waarop het huidige station betekenis kan krijgen in de ontwikkelingen, eerst aan de hand van een aantal snelle, mogelijk tijdelijke maatregelen.

Rotterdam Feijenoord

De gemeente Rotterdam heeft grote plannen voor de ontwikkeling van de stadsdelen ten zuiden van de Maas, waaronder het gebied rond Stadion Feyenoord. De daar liggende wijken liggen momenteel nog wat geïsoleerd van elkaar, gescheiden door infrastructuur. Doel is om in de toekomst deze barrières te slechten en de wijken

te vergroenen en verduurzamen. Station Feyenoord speelt nu al een belangrijke rol bij de bereikbaarheid van het stadion. Bij de nieuwe ontwikkelingen kan het ook betekenis krijgen op wijk- en stadsdeelniveau. Bureau Spoorbouwmeester werkt mee aan de verkenningen. Uiteindelijk moet dat leiden tot een onderzoek naar de vermindering van de barrièrewerking van de sporenbundel.

Schiedam Centrum

Schiedam Centrum is een van de stations op de MIRT-verkenning Oude Lijn. Net als bij de diverse andere stations op de lijn is in 2023 intensief geadviseerd over kaders en uitgangspunten rond de aanbesteding en de gunning. De keus is gevallen op het consortium Benthem Crouwel Architects, Royal HaskoningDHV en AT Osborne. In 2024 wordt onderzocht hoe het station verbeterd kan worden. Het betreft onder meer de aanpassing van de reizigerstunnel en de creatie van een volwaardige toegang >>>

Landschapsplan voor het Spoor I

HANDBOEK – Beplanting in het reisdomein van het station
November 2021



ProRail  Spoorbeeld
voor Bureau Spoorbouwmeester

Het handboek **Landschapsplan voor het Spoor I**, *Beplanting in het reisdomein van het station* beschrijft groen als structureel onderdeel van de Visie op Stationsoutillage, uitgewerkt in groenvoorziening die samenhangen met het toepassingsgebied Reisdomein in stations. 2021 (NS Stations, ProRail, Bureau Spoorbouwmeester).



>>> aan de noordzijde – met aansluiting op de daar liggende gebiedsontwikkeling. Daarnaast omvat het de uitbreiding van de fietsenstalling, de verbetering busstation en een verbetering van de algehele aansluiting van de ov-knoop op de stad.

Schiphol

Iedereen die wel eens gevlogen heeft kent Plaza: het 'ontvangstdomein' van de luchthaven waar vertrekkende en aankomende reizigers zich mengen met de halers en brengers, parkeeders en treinreizigers. Tegelijk is Schiphol een druk overstapstation en het hart van een uitgebreid regionaal busnetwerk. Op de



2021



Met het 'Landschapsplan voor het Spoor' geven ProRail, NS en Bureau Spoorbouwmeester richting aan de vergroening van stations, stationsomgevingen en spoorbermen.

De handboeken Landschapplan II en III worden opgeleverd. In 2021 wordt de eerste tranche van zonnepanelen op stationsdaken aanbesteedt.

Om kunst te borgen in bestaande processen stelt de Kunstcommissie het 'Handboek Kunst op Stations' op.

Het Nieuwe Stationskwartier is een oproep tot samenwerken en bestaat uit een analyse van de ruimtelijke opgave, een beschrijving van kansen en zes inhoudelijke aanbevelingen over de configuratie, ontwikkeling en inrichting van het stationskwartier. Zij worden gespecificeerd in een serie bouwstenen die houvast bieden bij het opstellen van ruimtelijke plannen. Daarna volgen zes procedurele aandachtspunten t.b.v. afstemming en samenwerking. December 2020 (NS Stations, ProRail, Bureau Spoorbouwmeester).

middellange termijn gaat Schiphol op de schop. Het Jan Dellartplein wordt door de regio en Schiphol opnieuw ingericht om ruimte te kunnen bieden aan een vergroot en vernieuwd busstation. De stijgpunten worden door ProRail aangepast zodat de capaciteit van de trappen, de perrons en Plaza vergroot kan worden om ruimte te bieden aan het groeiend gebruik. Bureau Spoorbouwmeester adviseert Schiphol en ProRail.

Steenwijk

In Steenwijk is het station annex postgebouw, een ontwerp van voormalig Spoorbouwmeester Cees Douma, door de gemeente aangekocht met als doel het te transformeren tot het nieuwe middelpunt van de fusiegemeente Steenwijkerland. Het moet uitgroeien tot een visitekaartje en de poort tot het toeristische achterland. Bezoekers kunnen hier straks makkelijk overstappen op diverse vormen van duurzaam vervoer, waaronder de elektrische fiets. Ook krijgen ze informatie over wat er in de omgeving te doen is: van vestingstad Steenwijk, Nationaal Park Weerribben-Wieden en Giethoorn tot de Koloniën

van Weldadigheid en Zuiderzeestadjes als Blokzijl en Vollenhove. Daarnaast zijn ook de Nationale Parken Dwingelderveld en Drents-Friese Wold vanaf station Steenwijk goed bereikbaar. Bureau Spoorbouwmeester adviseerde de gemeente en de spoorpartijen over de synergie van station en 'gemeentelijk poortgebouw'. Ook denken we mee over het vergroten van de leefbaarheid in het stationskwartier van Steenwijk voor zowel bezoekers als omwonenden.

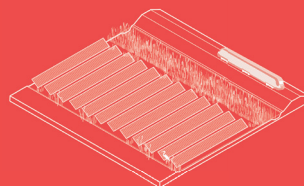
Tilburg

In 2023 is samen met de Kunstcommissie positief geadviseerd over het initiatief om een kunstwerk van Jan Dijker te herplaatsen op de wand van het busstation van Tilburg. Er is vooral gekeken of het architectonisch past bij het uit 1965 stammende stationsontwerp van Koen van der Gaats. Tevens is er met ProRail en de architect en supervisor cepezed overlegd over het uitvoeringontwerp van perron 4: het nieuwe perron aan de noordzijde van het station. Het overleg spitste zich vooral toe op de detaillering.

Handboek Zonnepanelen Spoor

Uitgangspunten landschappelijke inpassing van grondgebonden zonne-energiesystemen

Versie 2021



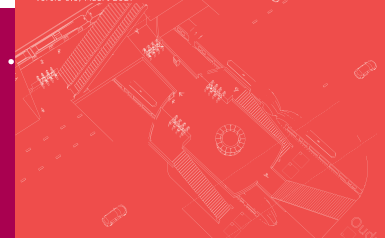
ProRail



Spoorbeeld

Handboek Stationsplattegronden

Kaders en uitgangspunten voor stationsplattegronden versie 3.0, maart 2021



ProRail

Spoorbeeld

Het Nieuwe Stationskwartier wordt gepresenteerd. Aanvankelijk zou de publicatie het thema zijn van een jaarlijks symposium, dat vanwege Corona niet door kon gaan.

Bureau Spoorbouwmeester wordt lid van de Projectgroep en Stuurgroep Maatschappelijke initiatieven. Het volgt uit de ambitie van NS en ProRail om de betekenis en leefbaarheid van het station te vergroten. NS, ProRail en Bureau Spoorbouwmeester starten met de ontwikkeling van een handboek 'Maatschappelijke initiatieven op stations.'

De lay-out van het stations en de bewegwijzering zorgen dat reizigers hun weg kunnen vinden. Stationsplattegronden kunnen een extra hulpmiddel zijn. **Het Handboek Stationsplattegronden** biedt de uitgangspunten voor het ontwerp en de toepassing daarvan.

Het Handboek Zonnepanelen Spoor beschrijft de uitgangspunten, algemene ontwerpprincipes voor de landelijke inpassing van grondgebonden zonne-energiesystemen. (versie 2021, ProRail, NS Stations en Bureau Spoorbouwmeester).

Het handboek Stationsplattegronden biedt kaders en ontwerpuitgangspunten bij het produceren en aanpassen van stationsplattegronden die passen in de aanwezige vertrekstaatframes op stations. Versie 3.0, maart 2021 (NS Stations, ProRail, Bureau Spoorbouwmeester).

Venlo

Op het collectiestation Venlo is ProRail van plan om de sporen, de perrons en de reizigerstunnel aan te pakken. Ons bureau heeft in 2023 meegedacht over het Client Requirement System (CRS) en het conform Spoorbeeld veiligstellen van de monumentale waarden van het station bij de geplande ruimtelijke aanpassingen. Tevens is met NS Stations overleg gepleegd over de beoogde aanpassingen van de retail-units in de stationshal. Hoewel het gaat om parallelle trajecten zien we er als bureau op toe dat de ontwerpkeuze op elkaar aansluiten en de bijzondere architectuur van het station wordt gerespecteerd.

Weert

Het monumentale station van Weert is onderwerp van een omvangrijk vernieuwingstraject. Mede daarom is in 2023 op advies van Bureau Spoorbouwmeester een waardestelling opgesteld die kan helpen om met oog voor de cultuurhistorische waarden de juiste afwegingen te maken voor het gebouw en de stationsomgeving.

Zoetermeer Centrum

De gemeente Zoetermeer is een onderzoek gestart naar een mogelijke overbouw van de A12 en de sporen ten behoeve van een nieuw busstation en een betere langzaamverkeersroutes over de infrabundel. Het gaat om een forse ambitie voor een relatief klein station. Bureau Spoorbouwmeester heeft NS en ProRail geadviseerd over de wenselijkheid en de potentiële impact op de ov-knoop en de omgeving. 2024 moet uitwijzen of het plan voldoende realistisch blijkt om binnen de MIRT-verkenningen verder onderzocht te worden.

Handboek Kunst op stations

Versie 2021



Het handboek Kunst op Stations helpt medewerkers die betrokken zijn bij kunst in en rond het station. Kunst wijkt af van standaard ontwerpogaven en vereist maatwerk, waarbij de kunstenaar veel vrijheid krijgt. De omgang met kunst is geïntegreerd in bestaande processen. De Visie Kunst op stations richt zich op thematiek, belevingswaarde en kwaliteit, en geeft richtlijnen voor beheer, onderhoud en het proces van idee tot onthulling door NS en ProRail. Versie 2021 (Kunstcommissie: NS Stations, ProRail, Bureau Spoorbouwmeester).

Landschapsplan voor het Spoor II

HANDBOEK – Beplanting in de Stationsomgeving
November 2021



Het Landschapsplan voor het Spoor II, de beplanting in de stationsomgeving, is een oproep aan spoor- en omgevingspartijen die vaak gedeeltelijk verantwoordelijk zijn voor het groen bij stations en langs het spoor. Versie november 2021 (NS Stations, ProRail, Bureau Spoorbouwmeester).



Het handboek **Landschapsplan voor het Spoor III**, *Begroeiing in de spoorberm*, biedt landschappelijk houvast aan spoorbeheerders en aan omgevingspartijen die verantwoordelijk zijn voor de inrichting en beheer van een gevarieerd en aantrekkelijk spoor. november 2021 (NS Stations, ProRail, Bureau Spoorbouwmeester).



Het handboek **Stationsverlichting** beschrijft lichtontwerp als integraal onderdeel van het ontwerp van stations, duurzaamheid, visueel comfort, identiteit, structuur, oriëntatie en sociale veiligheid. 2021 (NS Stations, ProRail, Bureau Spoorbouwmeester).

Communicatie en inspiratie

2022

Marianne Loof,
Spoorbouwmeester
2022 - 2025

Marianne Loof treedt aan als de nieuwe **Spoorbouwmeester**. Duurzame mobiliteit wordt meer dan ooit de kern van ruimtelijke oplossingen op het vlak van klimaat, energie, woningbouw en de groeiende ongelijkheid tussen groei- en krimpgebieden.

De **ontwikkelagenda Toekomstbeeld Openbaar Vervoer 2040** koppelt capaciteit en de infrastructurele opgave aan de grote maatschappelijke opgave van deze tijd. Ruimtelijke kwaliteit, omgevingskwaliteit, en leefkwaliteit worden een kernwaarde.

Bureau Spoorbouwmeester start met het **ontwerp-onderzoek Klimaatadaptieve stations**: een thema dat hoog op de agenda staat van NS en ProRail.

Het Handboek **Maatschappelijke initiatieven** op stations komt gereed. Naast het handboek verschijnt de publiekssite oponsstation.nl. De update van het **Handboek Stationsoutillage** wordt opgeleverd.



SYMPOSIUM 30 juni 2022 - 'STRAKS!'

Het spoor is meer dan ooit de sleutel tot een toekomstbestendig Nederland. Dat is de boodschap van de nieuwe Spoorbouwmeester Marianne Loof tijdens het symposium 'STRAKS!' op 30 juni in Tilburg. Spoorpartners buigen zich deze middag over de relatie tussen het spoor en zijn omgeving, die steeds dynamischer wordt. Dat blijkt ook uit de Atlas Spoor en Omgeving. Tijdens de bijeenkomst overhandigt Loof de publicatie aan de leden van de directie van ProRail en NS, Ans Rietstra en Sebastiaan de Wilde.

Naast beheer en ontwikkeling draagt Bureau Spoorbouwmeester het Spoorbeeld tevens uit via presentaties, workshops, publicaties en artikelen. Hieronder volgt een overzicht.

Lezingen, presentaties en bijeenkomsten

Presentatie ministerie Infrastructuur en Waterstaat 12 januari 2023

Spoorbouwmeester Marianne gaf een presentatie over het Spoorbeeld. Aanwezig waren beleidsmedewerkers van de directie OV en Spoor bij het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat. De thema's die voorbij kwamen waren het realiseren van grote spoorprojecten, ontwikkelen van Toekomstbeeld OV of stationsagenda, toegankelijkheid van OV, sociale veiligheid, spoorveiligheid, het beheren en/of ontwikkelen van de hoofdrailnetconcessie, wet- en regelgeving op OV-gebied, samenwerking met ProRail, digitalisering spoor, duurzaamheid.

Presentatie Ruimte en Wonen 8 februari 2023

Marianne Loof presenteerde de grote opgave voor Nederland en de concrete uitdagingen rondom station en stad.

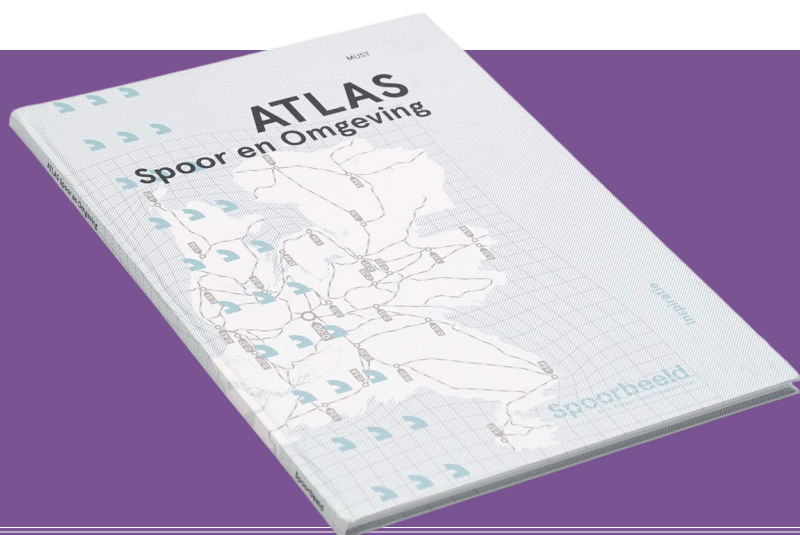
Ze besprak hoe Nederland zich moet voorbereiden op een klimaatneutrale toekomst in 2050, met een duurzame gebouwde omgeving en minder CO₂-uitstoot.

Spoorbeeld Inspireert! 9 februari 2023

Samen met Flux Landscape Architecture gaf adviseur Liesbeth Boeter een presentatie rond het door Flux en Bureau Spoorbouwmeester uitgevoerde ontwerp onderzoek naar klimaat-adaptieve stations. Spoorbeeld Inspireert! vindt tweejaarlijks plaats in ons kantoor in de Inktpot G5.hal.

Presentatie Rijkswaterstaat 30 maart 2023

RWS en RCE hebben in een samenwerkingsovereenkomst afspraken gemaakt over de samenwerking op projecten en de integratie van cultureel erfgoed. Jaarlijks organiseren ze een bijeenkomst. Dit jaar lag de focus op gebouwd erfgoed, met speciale aandacht voor RWS's inzet op vervanging en renovatie van objecten. De Spoorbouwmeester sprak over de >>>



De uitgave Atlas, Spoor en Omgeving, werd in opdracht van Bureau Spoorbouwmeester samengesteld door MUST. De Atlas werd gepresenteerd tijdens het symposium 'STRAKS!'. In de Atlas wordt de ruimtelijke betekenis van het spoor onderbouwd en geïllustreerd met data en kaarten. Op basis van vier invalshoeken wordt het verleden, het heden en de toekomst onderzocht van het spoor en zijn omgeving.

>>> uitdagingen bij het ontwerpen aan bestaande spoorobjecten. Het vinden van een evenwicht tussen ruimtelijke kwaliteit, de opgave en verschillende stakeholders, binnen de context van grote transitieën en beperkte middelen, is tevens een herkenbare zoektocht voor zowel RWS als RCE.

Jan van Stappen Spoorprijs 11 mei 2023

De Jan van Stappen Spoorprijs is een initiatief van NS en ProRail. De prijs, die in verschillende categorieën wordt uitgereikt, is bedoeld als waardering voor collega's van NS en ProRail die zich op bijzondere wijze of via een bijzonder project hebben ingezet om de dienstverlening aan treinreizigers te verbeteren. De Statiegeldmachine die NS samen met ProRail en Bureau Spoorbouwmeester ontwikkelde, werd verdienstelijk gedeelde tweede in de categorie 'verbetering klantbeleving'.

Directierondgang 12 mei 2023

Tijdens de directierondgang hebben we stationsgebieden in Leiden, Laan van NOI en Den Haag Centraal bezocht en besproken. We onderzochten de impact van hoogstedelijke verdichting op reizigers,

de ademruimte van spoor en station, en de leefbaarheid in de stationsomgeving. We reflecteerden op de aanbevelingen uit 'Het Nieuwe Stationskwartier' en beoordeelden of duurzame PPP-ambities voldoende worden meegenomen in de planvorming en uitvoering.

Kunst in de trein 15 juni 2023

Evelien de Munck Mortier gaf een presentatie bij Podium Presenteert: een netwerkbijeenkomst van NS over kunst in de trein bestemd voor een doelgroep binnen en buiten NS, zowel management als inhoudelijke medewerkers.

Eerste editie Raildagen

Op 15 en 16 september 2023 vond de eerste editie van de Raildagen plaats. Tijdens de Raildagen stelden ruim vijftig locaties door het hele land hun deuren open voor publiek. Sabrina Leidelmeijer gaf een presentatie over Spoorbeeld in het Trefpunt van NS, als onderdeel van een rondleiding met het thema 'de reis van de klant'. Bij ProRail was ons vertegenwoordigd met een stand met de diverse Spoorbeeld handboeken, essays- en onderzoeksuitgaven. Ook konden bezoekers hier de Spoorbeeld e-learning doorlopen.



Het handboek Maatschappelijke initiatieven biedt visie, kaders en ontwerpuitgangspunten die een rol spelen bij het inpassen van maatschappelijke initiatieven in stations. Versie 1.0, 2022 (NS Stations, ProRail, Bureau Spoorbouwmeester).



De update van het handboek Stationsoutillage beschrijft de visie en ontwerpuitgangspunten voor de toepassing en plaatsing van stationsoutillage. Inspelend op de bijzondere combinatie van generiek en specifiek kan een deel van de outillage variabel afgestemd worden op het karakter van het station. Versie 1.2, april 2022 (NS Stations, ProRail, Bureau Spoorbouwmeester).

Webinar Stedelijke Transformatie Zwolle 15 november 2023

De wens om meer te bouwen rond stations mag niet ten koste gaan van de verblijfskwaliteit en de bereikbaarheid. Binnen dat kader leverde adviseur Jos van den Hende namens Bureau Spoorbouwmeester een bijdrage aan een Webinar van het programma Stedelijke Transformatie van Platform31, het landelijk kennisnetwerk voor stad en regio.

Kennissessies deelmobiliteit en hubs

Adviseur Evelien de Munck-Mortier nam deel aan een kennissessie waarbij verschillende ov-partijen elkaar informeerden over de ontwikkelingen op het gebied van deelmobiliteit en hubs. De sessie was onderdeel van de werkzaamheden rond het Toekomstbeeld OV 2040 van het rijk.

Utrechtse Bouwsociëteit

15 november 2023

De Utrechtse Bouwsociëteit bracht een bezoek aan De Inktpot. Onze Spoorbouwmeester gaf een presentatie over Bureau Spoorbouwmeester en het Spoorbeeld.

Stationscongres

16 november 2023


We staan aan de vooravond van een ongekende transitie van onze stations-

kwartieren. De opgaven die hier liggen zijn exemplarisch voor een toekomstbestendig Nederland: binnenstedelijke verdichting met een hoge leefkwaliteit, groen, klimaatadaptief en CO₂ neutraal gebouwd, met het station als ov knooppunt van duurzame mobiliteit, beschikbaar voor iedereen. Bestuurlijke en private ontwikkelambities leiden tot ambitieuze vastgoedplannen waar 'to the max' gestapeld wordt. Wat betekent dat voor de publieke ruimte en houden station en spoor voldoende ademruimte voor de grote mobiliteitstransitie. Staan de duurzaamheidsambities echt centraal? Wat betekent het als we Nu echt zouden ontwerpen aan de Toekomst?

Deutsche Bahn excursie

Een aantal collega's van de Deutsche Bahn brachten voor de zomervakantie van 2023 een bezoek aan Nederland. Onze adviseur Miguel Loos leidde ze rond op Utrecht Centraal en een aantal Amsterdamse stations. Zoals altijd was men onder de indruk. Ook spraken de Duitse collega's hun verbazing uit over de beperkte hoeveelheid vandalisme op Nederlandse stations. Het bezoek was voor Deutsche Bahn vooral bedoeld om voeding te geven aan een eigen aanpak van het achterstallig onderhoud en het wegwerken van de lage klantwaardering door meer ruimte te bieden aan betere (retail)concepten op Duitse stations.

2023



De borging van de gewenste identiteit van stations en de integrale ruimtelijke kwaliteit blijft de essentie van het werk van Bureau Spoorbouwmeester. Bij heel veel projecten gaat dat goed. Maar vanzelfsprekend is de aandacht voor ruimtelijke kwaliteit nog niet. Er is verdieping en verbreding nodig, intern en extern. Na een verkenning van de hedendaagse opgaven en de benodigde ontwerpkracht, start Bureau Spoorbouwmeester met de ontwikkeling van drie producten: een Visie op Ontwerpkracht

in contracten, een Handboek Ontwerpkracht in aanbestedingen en een Selectieprocedure architecten.

Het opstellen van meetbare ontwerpuitgangspunten en -principes voor klimaatneutrale en circulaire stations krijgt prioriteit. Zij moeten gaan helpen bij het realiseren van duurzame stations met een zo laag mogelijke CO₂-footprint.

De update van het Handboek Routing, Signing en Branding 3.3 verschijnt, net als en de update van het **Handboek Zonnepanelen op stations.**

Ontwerpatelier Stationskwartieren gemeente Amsterdam

Op verzoek van de gemeente Amsterdam gaf Bureau Spoorbouwmeester een toelichting op de publicatie Het Nieuwe Stationskwartier. Aansluitend vond een workshop plaats waarin gereflecteerd werd op de opgave op en rond diverse Amsterdamse stations. Daarin lag de focus op de beoogde verdichting rond ov-knooppunten.

Walk-In Workshop TU Delft

Op verzoek van de TU Delft was adviseur Miguel Loos aanwezig bij een eendaagse workshop met paneldiscussie rond de plannen die studenten gemaakt hadden voor station Rotterdam Lombardijen.

Presentatie delegaties Koreaanse spoorwegen

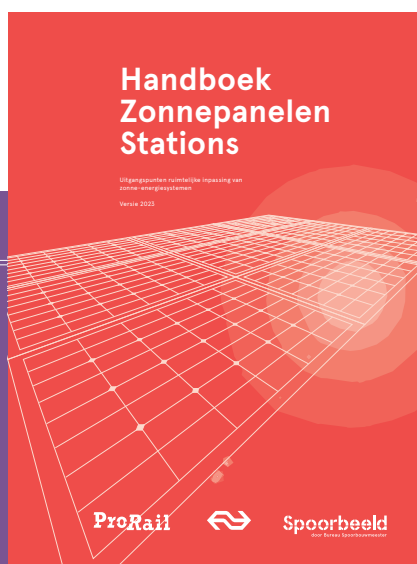
In januari 2023 gaf Miguel Loos op verzoek van de Korea Transport Institute in Amsterdam Centraal een presentatie over de opzet en het functioneren van Spoorbeeld en het werk van Bureau Spoorbouwmeester.

Bankjesdiscussie Rotterdam

Bankjesdiscussie Rotterdam
Vanwege overlast werden in 2023 de outillagebanken tijdelijk verwijderd uit de hal van station Rotterdam Centraal. Dat leidde tot veel media-aandacht. Ook vanuit het College van Rijksadviseurs (CRA) kwam een reactie. Op onze uitnodiging is in een gesprek met de manager stations inzicht gegeven in de dilemma's en afwegingen die een rol hebben gespeeld bij het verwijderen van de banken. Daarbij is onderstreept dat er altijd met gepaste zorg naar ondersteuning of een oplossing wordt gezocht wanneer maatschappelijke problemen op het vlak van eenzaamheid, verwardheid, dakloosheid en ontheemding zich op of rond het station aandienen.

Interview en publicatie Dokumentationsband Eisenbahndenkmalflege

Naar aanleiding van een presentatie in 2022 tijdens een conferentie van de Schweizerische Bundesbahnen (SBB) aan de ETH Zurich, werd onze adviseur Miguel Loos geïnterviewd over de Nederlandse omgang met spoorserfgoed. Gecombineerd met een samenvatting van de oorspronkelijke presentatie kreeg het interview een plek in een publicatie die naar aanleiding van het congres werd gemaakt.



.....
Het handboek Zonnepanelen op stations geeft kaders en ontwerpuitgangspunten voor de ruimtelijke inpassing van zonne-energiesystemen op stations. Versie 2023 (NS Stations, ProRail, Bureau Spoorbouwmeester).



.....
De update van het handboek Routing, Signing en Branding 3.3. is gerealiseerd met en ten behoeve van alle vervoersbedrijven die OV-chipkaart voorzieningen aanbieden op eenvoudige (d.w.z. één vervoerder) of op gedeelde stations (twee of meerdere vervoerders). Versie 3.3, 2022 (vervoerders, NS Stations, ProRail, Bureau Spoorbouwmeester).

Nieuws en inspiratie

De stad komt naar het station

1 februari 2023

Spoorknooppunten zijn voor Spoorbouwmeester Marianne Loof de poorten tot onze toekomstige mobiliteit én samenleving. "We staan aan de vooravond van een ongekende transitie van onze stationskwartieren, die zich kenmerkt door een enorme schielsprong. Maar zij hebben een veel grotere betekenis dan alleen plekken voor hoogstedelijke verdichting omdat er een vervoersknoop ligt."

Hoofdstation Groningen van binnen en buiten

28 februari 2023

In een uitzending van het televisieprogramma Binnenstebuiten bekeek kunsthistoricus Geert Pruiksmā, directeur van Museum Nienoord in Leek, het station Groningen van binnen en buiten. Het zit boordevol kunst!

Potentie van de spoorzones omarmen, maar voorkomen dat stations verstikken

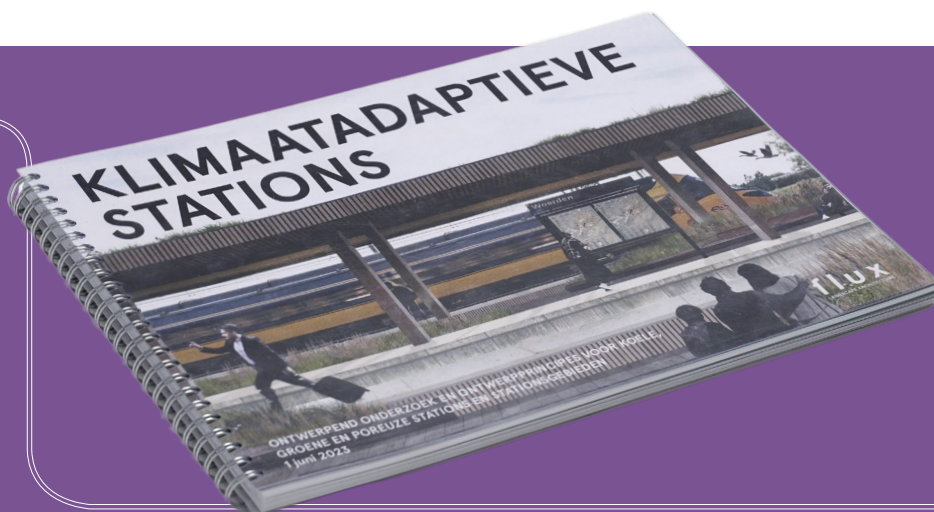
2 maart 2023

"De stationsgebieden zien een enorme bouwopgave op zich afkomen. Daar liggen grote kansen maar het is ook spannend, want er moeten nog wel uitbreidingsmogelijkheden overblijven." Aan het woord is Marianne Loof. Samen met het tijdschrift Vastgoedjournaal blikt zij terug op haar eerste 13 maanden als Spoorbouwmeester en vertelt zij waar partijen voor moeten waken bij het bebouwen van gebieden waar veel reizigers en vervoersmiddelen samenkomen. "Het station van tegenwoordig is bijna een stad op zich."

In memoriam Cees Douma

15 maart 2023

Op zaterdag 11 maart overleed Cees Douma zeer plotseling. Hij speelde een belangrijke rol bij de ontwikkeling van het Spoorbouwmeesterschap in 1996. Cees was een geliefd persoon, zowel in zijn persoonlijke leven als in zijn professionele leven als architect én als allereerste Spoorbouwmeester. Cees bleef na die tijd erg betrokken bij het Spoorbeeld en Bureau Spoorbouwmeester. Zo bezocht hij na al die jaren nog steeds elk symposium georganiseerd door ons bureau. We zullen hem erg missen.



De Verkenning Klimaat adaptieve stations biedt kaders en ontwerpuitgangspunten als handvatten voor de ontwerpfase. Het onderzoek is een waardevolle en inspirerende verwerking en aanvulling op eerdere onderzoeken en ontwikkelingen en richt zich specifiek op de ruimtelijke analyse en mogelijkheden van het klimaat adaptief ontwerpen van stations. Versie juni 2023 (NS Stations, ProRail, Bureau Spoorbouwmeester).

Station Almere in beeld

13 april 2023

Een beeldenbank voor iedereen met een warm hart voor het spoor. In het Spoorbeeld communiceren we al veel met beelden, van foto's en tekeningen tot infographics en kaarten. Het afgelopen jaar werkten we aan de beeldenbank.

Onzichtbaar renoveren

11 mei 2023

Het nam wat tijd in beslag, maar het resultaat mag er zijn: station Naarden-Bussum is klaar en toont zich (weer) als een van de allermooiste stations van Nederland. Alles oogt zo vanzelfsprekend dat het haast lijkt alsof er niets is gebeurd. En precies daarin schuilt de kracht van de ingrijpende upgrade en renovatie. Dat verdient lof. Lof voor de opdrachtgevers, de aannemer, de betrokken adviseurs en niet in de laatste plaats de architecten Maarten Fritz en Dennis Huiskens.

Spoorbouwmeester Marianne

Loof in Spoorcast

3 juni 2023

Marianne Loof vertelt bij de Spoorcast over haar werk als Spoorbouwmeester en de uitdagingen voor het spoor voor de toekomst.

Duurzaam bermbeheer: het landschap centraal

20 juni 2023

Het spoorlandschap van Nederland is grofweg 10.000 ha groot. Op ongeveer de helft daarvan ligt 7000 kilometer spoor. Dat vormt niet alleen de basis van heel erg druk bereden netwerk, het is ook een langgerekt en fijnmazig landschap, een belangrijke corridor en uniek leefgebied voor dieren en planten in ons steeds intensiever gebruikte land. Door een nieuwe manier van aanbesteden zal het onderhoud van de berm nog duurzamer worden gedaan, niet alleen goed voor dier en plant maar ook van grote betekenis voor Nederland. Het Landschapsplan voor het Spoor vormt de basis van deze nieuwe aanpak.

Voorbij de haag

20 juni 2023

Landschapsarchitect Hein Otto was vanaf 1945 dertig jaar lang verantwoordelijk voor het ontwerp van het spoorlandschap. Architectuurhistoricus Lara Voerman gaat naar aanleiding van het verschijnen van de BONAS-uitgave over landschapsarchitect Hein Otto in dit essay op zoek naar de hedendaagse betekenis van zijn werk. Otto legde de basis voor een vormgevingstraditie die destijds uniek was in Europa, of

2024



Geertje Ponjée
gaat met vervroegd
pensioen als
Manager Bureau
Spoorbouwmeester

De integratie van verschillende vormen van collectief, eigen en deelvervoer op en rond ov-knooppunten krijgt steeds meer aandacht. Hetzelfde geldt voor de maatschappelijke betekenis van stations als goed bereikbare ontmoetingsplekken die een aantrekkingskracht hebben voor lokale initiatieven en de ontwikkeling van wonen, werken en publieke voorzieningen. Bureau Spoorbouwmeester richt zich op Toekomstbeeld OV2040 en een bijdrage aan de Stationsagenda. Focus ligt op thema's als profilering, verblijfskwaliteit, deelmobiliteit, maatschappelijke initiatieven en duurzaamheid. Het bureau start ook met een verkenning om te komen tot een overkoepelend ordeningsvraagstuk ketenmobiliteit.

misschien wel in de wereld. Het is op z'n plek om daar heel zorgvuldig mee om te gaan, net zoals we dat inmiddels met bijzondere stationsgebouwen doen.

Groen is goed, maar allang niet meer alleen voor de leuk

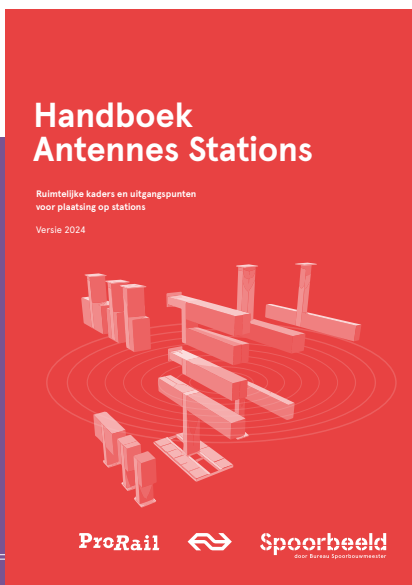
11 september 2023

Hoosbuien, perioden van aanhoudende droogte, een aaneenschakeling van tropische dagen: we zullen er mee moeten leren leven. Het vraagt een aanpassing van onze leefomgeving. Die moet klimaatadaptief worden, zo ook onze stations. Door nú in te spelen op de veranderende omstandigheden kunnen we er samen voor zorgen dat die stations prettige en leefbare plekken blijven. Maar hoe doe je dat? Hoe houden we ze koel en aangenaam? Wat doen we met een tekort of juist een overvloed aan water? En kunnen klimaatadaptieve maatregelen de stationsomgeving ook beter en mooier maken? Dergelijke vragen staan centraal in het ontwerp onderzoek Klimaatadaptieve stations waar Bureau Spoorbouwmeester, NS, ProRail en Flux Landscape Architecture de afgelopen maanden aan werkten. Het resultaat inspireert en de eerste reacties zijn lovend. Wanneer gaan we beginnen?

Spoorbrugmonument transformeert in engel

7 december 2023

Naast de spoorbrug, aan het begin van een wandelpad door de uiterwaarden van Culemborg, staat een monument: een fragment van de eerste spoorbrug uit 1868 over de Lek. In de avondschemering van woensdag 6 december verzamelden zich hier de burgemeester, kinderburgemeester en een groep bezoekers met kaarsjes en kerstverlichting. Zij telden luidkeels af van 10 tot 0 en op dat moment lichtte een halo op boven het stoere robuuste object. Zo veranderde het spoormonument voor het derde jaar in de engel van Culemborg.



.....
Handboek Antennes (NS Stations, ProRail, Bureau Spoorbouwmeester)



Colofon

Het jaarbericht 2023 ter gelegenheid van het 20-jarig bestaan van het Spoorbeeld en de pensionering van Geertje Ponjée is een uitgave van Bureau Spoorbouwmeester, juni 2024.

www.spoorbeeld.nl

Tekst en inhoud

Bureau Spoorbouwmeester

Ontwerp

Plan B Creatieve Communicatie, planb.nl

Beeld, foto's

- Pagina 12, Spoorbeeld overzicht stationsobjecten, Bureau Spoorbouwmeester
- Pagina 19, Spoorbeeld overzicht retail en services, Bureau Spoorbouwmeester
- Pagina 22, Foto van ons kantoor, Bureau Spoorbouwmeester
- Pagina 28, Foto van statiegeldautomaat, Bureau Spoorbouwmeester
- Pagina 30, Foto van poef
- Pagina 35, Foto van Spoorbeeld inspireert! Bureau Spoorbouwmeester
- Pagina 37, Foto symposium Lancering Spoorbeeld, Bureau Spoorbouwmeester
- Pagina 40, Kaart De Nieuwe Kern, West 8
- Pagina 45, Ontwerpdocumentatie, Ontwerp: BureauBas
- Pagina 50, Sportpark Hilversum, "Sportpark Hilversum Stedenbouwkundig ontwerp: VenhoevenCS architecture+urbanism Opdrachtgever: gemeente Hilversum Afbeelding: A2 Studio"
- Pagina 53, Kunst op nederlandse stations, Joni Israeli, Bureau Spoorbouwmeester
- Pagina 54, Visual Nunspeet (west8), West 8
- Pagina 56, Station Schiedam Centrum, Chris Nijkamp Bureau Spoorbouwmeester
- Pagina 59, Weert, Jeroen Kuit Limburger

Bureau Spoorbouwmeester heeft ernaar gestreefd alle rechthebbenden te traceren. Degenen die desondanks menen zekere rechten te kunnen doen gelden, kunnen zich alsnog tot ons wenden.

Bezoekadres

De Inktpot – G5
Moreelsepark 3
3511 EP Utrecht

Postadres

Bureau Spoorbouwmeester
Postbus 2038 – G5
3500 GA Utrecht

T. 088 231 5 111

www.spoorbeeld.nl

